

SONETT

— Organ för CLUB SONETT SWEDEN —

världen



Museibilar på grönbete

- Reservdelslista
- Marknadsföringen av Sonett i USA
- Foggy Gauge Repair
- Snack i tvåtakt

1
2000

Från ordförandens skrivbord



Hejsan,

Det nya århundradet är här och nog känns det väl lite speciellt, att få börja ett nytt millenium? Och till på köpet med årtusendets första Sonettvärld i sin hand?!

Men inte den sista. För i slutet av 1999 fick CSS ett brev från Saab och Torsten Aman där vi informerades om, att det för tillfället inte är möjligt att genomföra tankarna på en gemensam tidning för de svenska Saabklubbar. Som Torsten skriver: "Efter de nu avslutande budgetdiskussionerna nödgas vi dock konstatera att inte heller detta initiativ just nu är möjligt att fullfölja. Samtidigt som vi konstaterar detta, är det angeläget att framhålla att idén inte är död - bara att vi tvingas att tills vidare lägga den på is. Vi kommer dock på allt sätt uppmuntra framtida samarbete mellan de existerande klubbarna med det långsiktiga målet att medverka till att det på sikt skapas en enda stark och sammanhållande Saabklubb i Sverige." Min kommentar till detta är följande: Vi ska fortsätta att med er hjälp utveckla vår egen klubbtidning Sonettvärlden så att den även framöver känns angelägen för oss som gillar Sonetter. Vi har blivit lovade fortsatt stöd från Saab, vilket vi tackar för.

När det gäller en gemensam Saabklubb så tror jag att det dröjer länge, om ens någonsin som en sådan blir av. Jag tror att de olika klubbarna inte ser att fördelarna överväger nackdelarna. Detta hindrar säkert inte att vi samarbetar om till exempel olika reservdelsprojekt eller ordnar gemensamma träffar, det ska vi fortsätta med.

Efter flera år utan klubbmästare har nu Lars Eriksson i Grängesberg tagit på sig att arbeta i styrelsen i denna funktion. Tack för det Lars, Du är välkommen att göra en insats för CSS. Det första eldprovet blir på vårt kombinerade års- och vårmöte i Köping den 28 maj. Boka redan nu datumet, Du får komplett information om var/när/hur i nummer 2 av Sonettvärlden.

Slutligen, nu vill jag få in mer material från er! Det kan handla om hur ni köpte er Sonett, mektips, om er Sonettrenovering eller helt enkelt om hur det är att äga en Sonett. Givetvis illustrerat med bilder. Era artiklar gör helt enkelt Sonettvärlden ännu mer läsbar!

Jag ser fram emot att höra av er, gärna på e-post.

Jan-David Skavén

CLUB
SONETT
SWEDEN

Tidningens adress

c/o Jan-David Skavén
chefred/ansvarig utgivare
Vinhundsv. 87, 128 62 Sköndal
Tel 08-93 15 65
e-post: fam.skaven@swipnet.se

Styrelsen

Jan-David Skavén, ordförande
08-93 15 65

Mats Phersson, sekreterare
013-631 67

Johnny Johansson, kassör,
matrikel, adressändringar
0521-22 12 50

Åke Olsson, ordf. reservdelsgrupp.
0495-405 95

HansEklund, rådgivning reservd.
0514-272 22

Berndt Eliasson, layout
019-45 10 13

Erland Johansson, reservdelsförv.
013-27 04 12

Thomas Gustavsson, suppleant
0492-130 39

Per Alvestig, suppleant
031-56 43 39

OMSLAGSBILD:

Sköna museibilar på parad i sommargrönskan. Närmast Saab Formula Junior, Sonett 2-t, Sonett I och längst bort Sonett III.
Foto Björn Svallner.

Klubbens postgiro
35 87 30-0

Klubbens adress

Mats Phersson
Långkärrsg. 19, 590 73 Ljungsbro
Tel. 013-631 67
e-post: mats_ph@hotmail.com

Besiktningmän för MHRF-försäkringen

Claes Wennberg, Stockholm
08-668 67 79

Åke Olsson, Silverdalen
0495-405 95

Göran Sundin, Stockholm
08-58 02 62 22

Lennart Björk, Alingsås
0322-506 39

Kenneth Nilsson, Teckomatorp
0413-708 00

Medlemsavgift 125:-/år

Club Sonett Swedens
hemsida
www.autosite.se/Sonett

Nästa nummer av

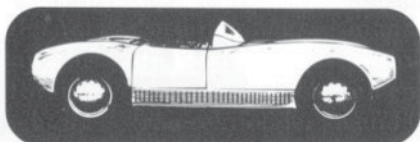
SONETTVÄRLDEN

beräknas utkomma i början av maj.

Sista inlämningsdatum för manuskript och annonser 31 mars.

Mycket om Saab men mest Sonett I berättat av Rolf Melde

Jan-David Skavén och Per Alvestig



De privatägda Sonett I:orna

Var Du någonsin involverad i Sörensens hembygge av Facetten? (En av de sex Sonett I:orna byggdes om till en täckt kaross, handknackad i plåt. Det var också en sorts föregångare till kombikupéerna, om än ej gjord av Saab). -Nej, det var jag aldrig. Han köpte loss en Sonett I:a och byggde om den då han ville ha

en Sonett som gick att köra året om. Däremot kom Sörensen och visade upp den när den var färdig.

Lustigt nog så återsåg Rolf Melde Facetten häromåret. Den ägs idag av Dr. Klaus Müller-Ott i Tyskland och på väg dit så visades den upp för Rolf i ett färjeläge i Göteborg. För övrigt har denna Sonett I:a renoverats i Tyskland på så sätt att chassit återfått sitt ursprungliga karosseri och



1996 exporterades Facetten, en ombyggd Sonett I, till Tyskland. Här ser vi den på trailern innan avfärden. Foto: Peter Bäckström.

Facetten hade ett mycket udda strålkastararrangemang: När man skulle sätta på strålkastarna fick man manuellt vika upp dem från dess normala plats under buven! Foto: Peter Bäckström.

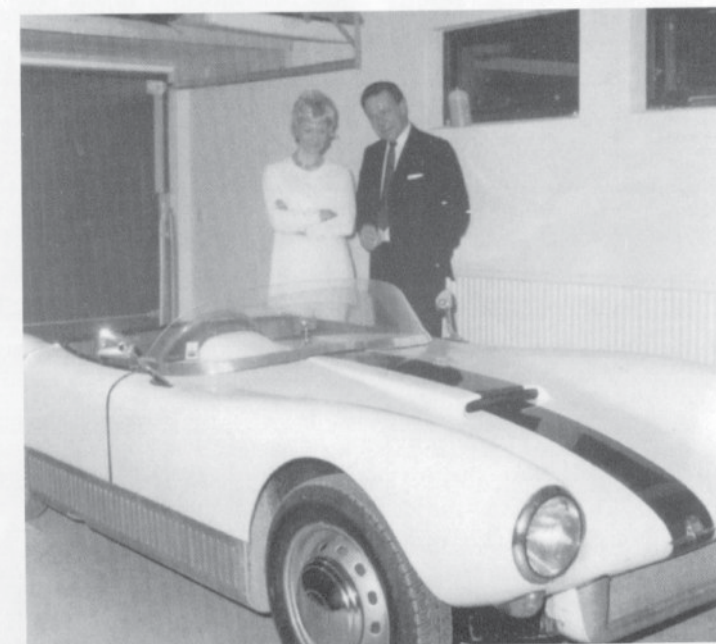


därmed ser ut som en Sonett I medan den ombyggda plåtkarossen får ett nygjort chassi.

Det var förresten inte bara Sörensen som köpte loss en Sonett I:a. Även Rolf Melde ägde en i fem år.

Den fick han i gåva 1970 av Saab-kollegorna när han lämnade företaget. Det var den sista av sex byggda och var karaktäristisk så till vida att den var vit med en långsgående blå rand på karossen. Idag ägs den av

Rolf Melde 1970 med sin dåvarande sekreterare och nuvarande bustru Sigröd bakom den Sonett I med chassinummer 6 som Rolf fick som gåva från de gamla kollegorna på Saab när han slutade sin anställning där.

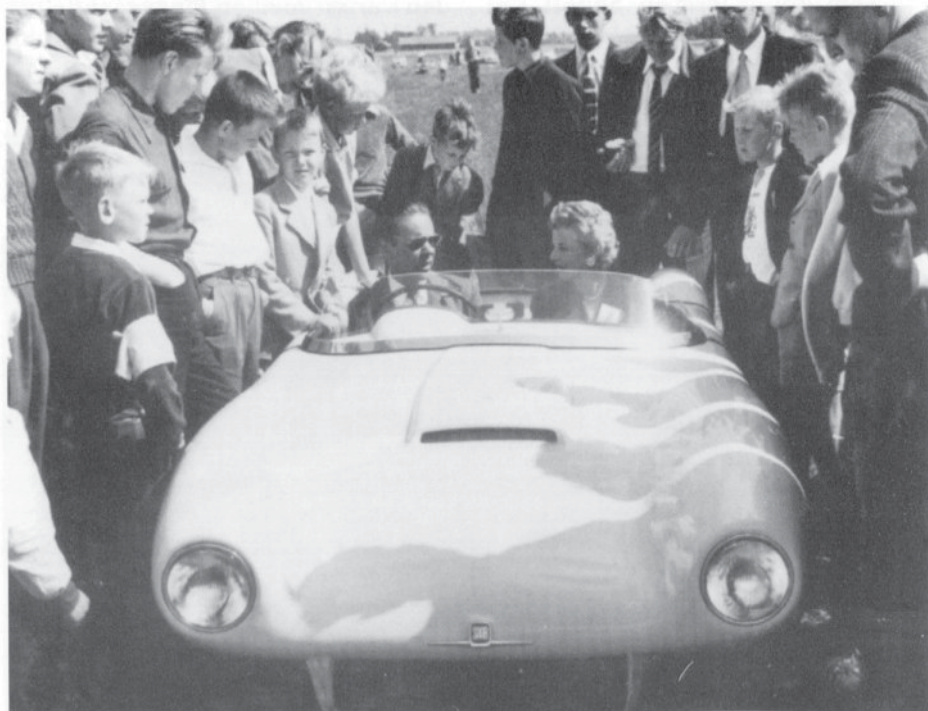


Bill Jacobson i USA. Den användes som en sommarbil i något tusental mil och Rolf kommer ihåg att den var ganska högljudd.

Tänkvärt

Att Sonett I:an skulle väcka ett sådant uppseende på Stockholms Bilsalong 1956 eller att den skulle göra det mer än 40 år senare kunde inte Rolf föreställa sig. Sonetten I:ans största värde var att höja moralen och känslan inom organisationen genom att visa utåt vad man kunde åstadkomma. De 75000:- som man investerat, även om det var mycket pengar på 50-talet, gav en mycket

Vart man kom bildades klungor med intresserade åskådare runt Sonetten, men det hade säkert inte Rolf Mellde något emot.

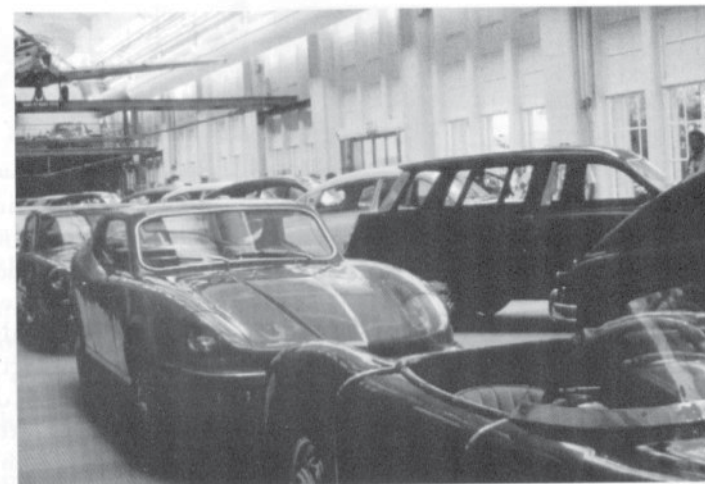


god utdelning i form av PR för Saab.

Dags för Sonett II på sextioalet

-Sedan dök Rudolf Abelin upp. Det är en annan historia, men det ledde så småningom till att Sonett II började produceras. Vad som skall nämnas i det sammanhanget är att den som var den verkligt initiativrika kraften för att få en liten sportbil av samma typ som Sonetten var en kille som hette Bruce Mc Williams i USA. Han var försäljningschef hos Saab i USA under dess chef Ralph Millet. Bruce var en verklig entusiast och hade inte han varit så pådri-

Sixten Sasons Catherine bakom en av de två Sonett ettorna på Saabs Bilmuseum i Trollbättan.



vande så hade det aldrig blivit några fler Sonetter.

För den fortsatta utvecklingen av Sonett II var det ett spel mellan Malmö Flygindustri och ASJ, Aktiebolaget Svenska Järnvägsverkstäderna. ASJ anlidade ju Sixten Sason. Sedan skulle ett beslut tas, ska det gå till MFI eller ASJ? Vad som gjorde att jag föredrog MFI före ASJ var att på MFI fanns ju några entusiaster, inte minst då Abelin och sedan under den tiden hade jag också lärt känna Björn Andreasson. Någon motsvarighet till detta team fanns inte på ASJ. Dessutom var MFI ett mindre företag och jag ansåg att det ska vara den typen av företag som kan bedriva den här typen av verksamhet. Av denna anledning beslutades att MFI skulle få tillverka bilen. Björn Karlströms modell var dessutom betydligt mera sportig än ASJ:s. Visserligen hade Sasons prototyp avtagbart targatak, men då det inte ingick i specifikationerna för

Sonett II:an så fick det ingen avgörande betydelse.

Tankar på efterföljare till I:an redan på 50-talet

Jag hade själv tankar på en egen efterföljare till Sonett I:an på femtio-talet, men det kom aldrig längre än till den modell som gjordes runt 1957-58, även den med avtagbart tak och störtbåge. Man hade kommit in på den aerodynamiska bakdelen, vilket är mindre lyckat på grund av sidvinden. För att kompensera det så ska man ha någon form av fenor. Modellen var dock inte tillräckligt bra och så småningom kom då Björn Karlströms förslag.

Även Björn Karlström hade tankar på ett avtagbart tak, vilket man ser på en ritning från 1964. Då den varianten saknade dörrar så var tanken att man steg in genom takluckan. (Som tur är blev det slutliga utförandet mer konventionellt och användarvänligt).

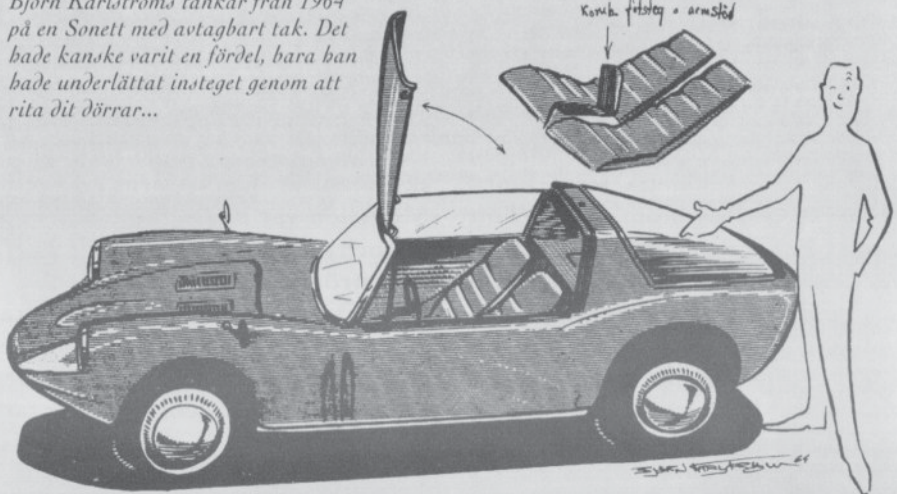


Rolf Melde visar den modell från 1957-58 som hade kunnat bli en efterföljare till Sonett I:an. Den refuserades dock och på 1960-talet blev det Björn Karlströms förslag som i modifierad form kom att byggas och blev Sonett II.
Foto: Per Alvestig.

På tal om sidvind så var 95:an mycket mer stabil än 93:an, trots att 93:an inte var så dålig. Jag var inte med och påverkade hur Sonett II:an kom att se ut i detalj (Det blev aldrig något öppningsbart tak eller bakruta för den modellen). Jag har alltid haft den principen, att lämna över så mycket ansvar som överhuvudtaget är möjligt till de som gör jobbet, så det där fick andra bestämma. Att använda så mycket standarddelar som möjligt var en grundpunkt i hela arbetet, så det kan hända att Sason påverkades av det och bland annat använde samma vindruta som 96:an.

Fortsättning på artikeln i nästa nummer.

Björn Karlströms tankar från 1964 på en Sonett med avtagbart tak. Det hade kanske varit en fördel, bara han hade underlättat insteget genom att rita dit dörrar...



Reservdelar

Reservdelar är en viktig del i klubbens verksamhet. Med jämna mellanrum publicerar vi därför klubbens reservdelslista i vår klubbtidning, på följande sidor kan du ta del av den, finns numera även på vår hemsida:
<http://www.autosite.se/sonett>.



Erland Johansson, klubbens reservdelsförvaltare och reservdelsexpert.

Vi har satsat en hel del resurser på att nyttillverka reservdelar, ni har kunnat se dem i Sonett Världen efterhand de har blivit klara. Här intill kan ni se dem på bild igen, notera att det finns stötfångare med skönhetsfel för halva priset.

Nya delar på gång

Något som alltid är efterfrågat är inredningsdetaljer, allt från enstaka mattbitar till kompletta inredningar. Vi ska försöka att jobba lite intensivare med den frågan framöver. Listen på insidan av Sonett III dörrarna har varit på gång en längre tid, vi informerar när de är klara. Tillverkning av kåpan över bagagerumslåset på III:orna startar i dagarna. Emblemet i grillen på III:orna, det lilla runda, sitter även på sena Saab 96/V4 håller vi på att ta in offerter på.

Gummidetaljer har många behov av, bl a gummilister. Vi har hittills hänvisat till Mats Jonsson i Katrineholm 0150-129 04. Vi får se om klubben kan göra några kompletteringar på det här området.

Gjutform och Svetsjigg

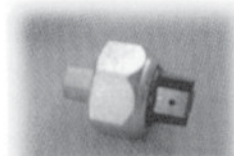
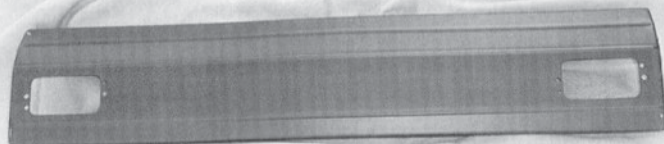
Klubben har köpt in den form till främre huvan på Sonett II V4 som en av våra medlemmar tillverkat för att gjuta en huv till sin Sonett. Ni som har eller kommer att få behov av en huv kan höra av er till Erland Johansson 013-27 04 12, e-post: er.j@telia.com för prisuppgift. Vi har också köpt en svetsjigg, även den tillverkad av en klubbmedlem. Jiggen kommer vi att hyra ut till medlemmar som ska göra en större renovering av sitt Sonettchassi, byta golv t ex. Appropå nya golv så kan klubben hjälpa till att ta fram nya mot beställning, pris c:a 8-9000:-. Tag kontakt med Åke Olsson i Silverdalen 0495-405 95

Hör av er

Du som behöver en reservdel som inte klubben har i sitt lager, hör av dig till Erland Johansson eller Åke Olsson. Om tillräckligt många efterfrågar en reservdel kan nyttillverkning bli aktuell. Av vissa delar kan vi även ombesörja tillverkning i enstaka exemplar t ex. plåtdelar.

Ett axplock ur klubbens reservdelslager

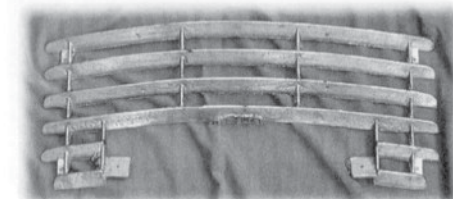
Bakstycke
nr 74 09 154
passar till
Sonett II V4.
Pris: 795:-



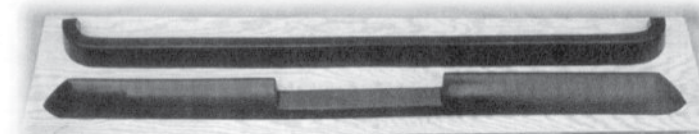
Bromsljuskontakt
nr 71 75 680 till Sonett II
och II V4. Pris: 150:-



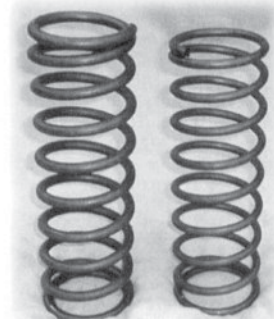
Fördelarlock
nr 83 55 935 Bosch
original till Sonett II V4
och III. Pris: 65:-



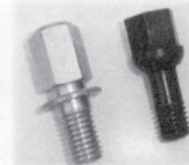
Grill
nr 74 06 192 till Sonett II och II V4.
Grillen är inte bearbetad efter
gjutningen utan det får var och en
göra själv. Vi valde att göra på det
sättet för att hålla ner priset som är
995:-



Stötfångare
nr 74 15 698 och 74 15 706 till Sonett III 1970-72, även tidiga 73:or. Pris:
2500:-/st. Det finns några stötfångare med skönhetsfel (2:a sortering) som vi



Fjädrar fram
nr 74 09 105 till Sonett II V4 och Sonett III. Bakfjädrar
finns i två utföranden dels nr 74 11 804 till Sonett II
V4 och nr 74 11 804/2, något hårdare till Sonett III.
Pris: 650:-/st



Hjulbultar
nr 74 23 437 till
fotbollsfälgar och nr
105 11 99 till Ronal-
fälgar. Pris: 45:-/st

Reservdelar från Club Sonett Sweden

ART.NR	BENÄMNING	PRIS	MODELL	CH.NR	SPEC
10150	Verkstads-handbok	200:-	III		Nytryck
175422	Res.delskatalog	290:-	Alla		Nytryck
788249	Verkstads-handbok	200:-	II, II V4		Nytryck
1051199	Hjulbult	45:-	Alla		Till Ronalfälgar
7175680	Bromsljuskontakt	150:-	Alla		
7378870	Golvplåt	159:-	Sa 95/96		Vänster fram, galvad
7378888	Golvplåt	159:-	Sa 95/96		Höger fram, galvad
7378912	Golvplåt	183:-	Sa 95/96		Vänster bak, galvad
7378920	Golvplåt	183:-	Sa 95/96		Höger bak, galvad
7400286	Gavel	110:-	Alla		Hjulhusplåt V-ram bakom hjulet
7400310	Plåt	490:-	II V4	Alla	Plåt bakom vänster dörr (nyttillv.)
7400351	Dörrstolpe	90:-	II	Till -268	Vänster sida
7400641	Ram	295:-	II, II V4	Alla	Stolsunderrede V och H
7400955	Kylarfäste	20:-	II, II V4	Alla	Vänster
7401888	Panelbräda	1000:-	I	Till -78	Trä
7401458	Gummibricka	60:-	II, II V4	Alla	Infästning kaross
7402233	Plåt	490:-	II V4	Alla	Plåt bakom höger dörr (nyttillv.)
7402282	Dörrstolpe	90:-	II	Till -268	Höger
7402720	Kylarfäste	20:-	II, II V4	Alla	Höger
7403579	Ledskena	295:-	alla		Höger dörr mellan rutorna (rostfri)
7403637	Distansbricka	6:-	Alla		Till bl a ledskena 7403579 i h-dörr
7403728	Dörrskal	1300:-	II, II V4	Till -328	Vänster
7403736	Dörrskal	1300:-	II, II V4	Till -328	Höger
7403884	Glas	140:-	II, II V4	Alla	H + V lilla rutan i dörr
7404619	Rutfäste	110:-	II, II V4	Alla	Till höger dörr stora rutan
7404940	Bricka	9:-	II, II V4	Till -328	Till dörrgångjärn
7405269	Takklädsel	250:-/m	II, II V4	Alla	Originallik klädsel
7405327	Glas	220:-	Alla		Blinkers/park. ljus (Lucas)
7405350	Bakdel (Lucas)	305:-	Alla		"Potta" till huvudstrålkastare
7405368	Justerring	95:-	Alla		Bakre ring huvudstrålkastare
7405385	Justerskruv (sats)	69:-	Alla		Justerskruv till huvudstrålk.
7405400	Hällarring	105:-	Alla		Häller strålk.ins. mot justeringen
7405418	Kromring	200:-	Alla		Yttre ring till huvudstrålkastare
7405772	Gummipackning	195:-	Alla		Mellan kaross och huvudstrålkastare
7405780	Mellanlägg	10:-			Finns ej i res.delskatalogen
7406192	Grill	995:-	II, II V4	Alla	Rå oarbetad (nyttillv.)
7407745	Fästöra	30:-	II, II V4	Alla	Bilbälte yttre golvfäste
7407976	Drivarm	30:-	Alla	Till -7050303	Till torkarmotor
7409006	Lykta	395:-	Alla		Blinkers/park.ljus kompl.
7409105	Fjäder	650:-	II, II V4, III	Alla	Chassifjäder fram (nyttillv.)
7409154	Plåt	795:-	II V4	Alla	Bakstycke chassi
7409212	Stänkskydd	60:-	II, II V4	Alla	Vänster
7409220	Stänkskydd	60:-	II, II V4	Alla	Höger
7409238	Fäste	40:-	II, II V4	Alla	Till vänster stänkskydd
7409246	Fäste	40:-	II, II V4	Alla	Till höger stänkskydd
7409592	Konsol	80:-	II V4, III	Alla	Höger, golv i motorrum
7410095	Fläktstos	80:-	II V4	Till -1228	Fäste till kupéfläkt
7410178	Däck	250:-	II V4	329-1228	Till värmepaket
7410772	Plåt	460:-	II V4	Alla	Plåt framför vänster dörr (nyttillv.)
7410780	Plåt	460:-	II V4	Alla	Plåt framför höger dörr (nyttillv.)
7410798	Fäste	20:-	II V4, III	Alla	Till retur fjäder gasreglage
7411804	Fjäder	650:-	II, II V4	Alla	Chassifjäder bak (nyttillv.)
7411804/2	Fjäder	650:-	III	Alla	Chassifjäder bak ngt hårdare (nyttillv.)
7411960	Mellanlägg	6:-	II V4, III	Till -97725002000	Till läsmekanism dörr
7412117	Dörrlås	295:-	II V4	328-1868	Höger
7412182	Emblem	160:-	II V4	Alla	Till motorhuv
7412935	Arm	6:-	Alla		Till bromsvarn. kontakt

ART.NR	BENÄMNING	PRIS	MODELL	CH.NR	SPEC	ART.NR	BENÄMNING	PRIS	MODELL	CH.NR	SPEC
7413057	Pedalstall	150:-	II V4	329-1868	Till kopplingspedal	7418833	Dörrlås	140:-	III	Till -70500303	ev. fel i res.delskatalog
7413479	Lagring	250:-	II V4	från 520- USA	Rattlagerbock	7418841	Mutter	40:-	III	Alla	Plåt med fyra hål, till dörrlås
7413735	Hållare	80:-	II V4, III	från 329 -	Fäste rattlagerbock (kringlan)	7418882	Fönsterhiss	300:-	III	Alla	Höger
7414022	Lock	70:-	II V4, III	Till -71501265	Över värmepaket	7418908	Bakruta	500:-	III	Till -977250002000	Passar även årsm. -73, -74
7414055	Torpedplåt	400:-	II V4	från 1229 -		7418924	Glas	325:-	III	Alla	Sidoruta i dörr
7414188	Kabel	10:-	II V4	från 550 -	Till ljusrelä	7418932	Glas	200:-	III	Alla	H + V lilla rutan i dörr
7414295	Kona	40:-	II V4, III	Alla	Övergång värmepaket-rör i kupén	7419021	Instrumenttavla	115:-	III	Alla	Till varvr, hastighetsm. mm
7414477	Knutplåt	40:-	II V4, III	från 1229-	Trekantplåt i motorrum	7419047	Kulled	50:-	III	Till -97725002000	Till bakrutesötta
7414493	Låsbleck	25:-	II V4	från 1229-	Till handskfackslucka	7419070	Klädsel	165:-	III	Alla	Inre matta vänster hjulhus
7414543	Kulsnäppare	20:-	II V4	från 1229-	Till handskfack	7419104	Klädsel	270:-	III	Alla	Yttre matta höger hjulhus
7414576	Plåt	300:-	II V4	från 329-	Luftintag vid torped	7419161	Klädsel	130:-	III	Alla	Till V bakre hjulhus (fjäderfäste)
7414808	Reglagearm	15:-	II V4, III	Alla	Till ventilation def./golv	7419179	Klädsel	130:-	III	Alla	Till H bakre hjulhus (fjäderfäste)
7414998	Lykta	250:-	II V4, III	från 1229-	Blinkers fram USA	7419484	Axel	150:-	III	Alla	"Parallellstag" mellan huvudljus
7415102	Skena	50:-	II V4	från 1229-	Höger skena till höger stol	7419971	List	6:-	III	Alla	Till bensinpåfylln. slang
7415268	Vinkel	6:-	II V4, III	Alla	Fäste till värmepaket	7420110	Konsol	50:-	III	Till -97725002000	Fäste värm.vent. reglage
7415599	Konsol	100:-	III	Alla	Vänster nedre fäste dörrgångjärn	7420219	Slang	60:-	III	Till -70500303	V ventilationsslang
7415615	Konsol	125:-	III	Alla	H och V övre fäste dörrgångjärn	7420235	Tättningslist	40:-	III	Från 71500001-	Till stora rutan i dörr
7415698	Stötfångare	2500:-	III	Till -97735000400	Bakre (nyttillverkad)	7420284	Stång	75:-	III	70500001-97725002000	Till låsning dörr
7415706	Stötfångare	2500:-	III	Till -97735000400	Främre (nyttillverkad)	7420326	Bygel	35:-	III	Alla	Fästbygel bakljus
7415821	Kåpa	65:-	III	Alla	Främre H hjulhusplåt vid generator	7420656	Skruv	3:-	III	från 71500001	Till fästbygel torkarmotor
7416001	Panel	1700:-	III	Till -97725001185	Instrumentpanel	7420664	Manöverlänk	45:-	III	Till -97725002000	Till dörrlås
7416225	Lucka	950:-	III	Alla	Motorlucka	7420672	Fäste	120:-	III	Till -97735000400	Vänster frontstag vid stötf.
7416266	Dörrram	800:-	III	Till -97725002000	Höger	7420680	Fäste	95:-	III	Till -97735000400	Höger frontstag vid stötf.
7416274	Kabel	300:-	II V4, III	Alla	+kabel till batteri	7420706	Plåt	75:-	III	Alla	Högtalargaller
7416464	Stolpe	128:-	III	Alla	V plåt mellan sido och bakre sidoruta	7420813	Distanshylsa	3:-	III	Från -71500001	Till infästn.lilla rutan i dörr
7416480	Mellanlägg	5:-	III	Alla	Till gångjärn bakre sidoruta	7420854	Bricka	3:-	III	Alla	Låsbricka till gångjärn i dörr
7416571	Varvräknare	500:-	III	Alla		7421027	Distanshylsa	3:-	III	Alla	Till 7420284 låsmanövr. insida dörr
7416738	Axel	190:-	III	Alla	Till höger lamphus	7421134	Isolerskiva	50:-	III	Alla	Isolering bakstam (Gullfibertyp)
7416787	Konsol	45:-	III	Alla	Fäste till styrväxel	7421175	Bricka	8:-	III	Alla	Till infästning vxl.spakskonsol (fack)
7416928	Plåt	400:-	III	Till -97725002000	Vänster tröskelplåt (nyttillv.)	7421183	Stag	30:-	III	Alla	Till innerskärm främre hjulhus
7416936	Plåt	400:-	III	Till -97725002000	Höger tröskelplåt (nyttillv.)	7421241	Fäste	35:-	III	Alla	Till rattlagerbock (kringlan)
7417025	Bult	40:-	III	Alla	Till bakre ventilationsruta	7421365	Fjäder	5:-	III	Alla	Till motorluckelås (pinne)
7417173	Ryggspant	300:-	III	Alla	Plåt framför tanken	7421480	Reglage	30:-	III	Alla	Reglagearm till frihjulet
7417199	Pedalplåt	90:-	III	Alla	Mellan golv och torped	7421506	Stopparm	50:-	III	Alla	Till huvudljus
7417355	Kabelknippe	50:-	III	Alla	Till blinkers/helljusspak	7421696	Etikett	10:-	III	70500051-71501265	Till behållare kopplingsolja
7417389	Kullänk	150:-	III	Alla	Mekanism vid växellåda	7421704	Slang	35:-	III	70500051-71501265	Mellan koppl.behållare och cylinder
7417413	Konsol	500:-	III	Alla	Till golvväxel i kupén	7421761	Bricka	15:-	III	Till -71501200	Mutterbricka brytare huvudljus
7417421	Bult	120:-	III	Alla	Lagring till växelspak	7421795	Bricka	1:-	III	Alla	Till manöverhandtag huvudljus
7417454	Kullänk	160:-	III	Alla	Till växelspak	7421951	Plåt	5:-	III	från 71500001-	Till värmeutblås golv
7417470	Hylsa	17:-	III	Alla	Till kullänk 7417454	7421993	Torpedplåt	700:-	III	Alla	Returbränsleledning
7417496	Bricka	3:-	III	Alla	Till bult 7417421 (växelmekan.)	7422058	Slang	75:-	III	Från 71500001-	Till sprint handbromsspak
7417504	Bricka	3:-	III	Alla	Till bult 7417421 (växelmekan.)	7422207	Bricka	5:-	III	Från 71500001-	Till vindrutetorkarspak
7417538	Fjäderspärr	10:-	III	Alla	Till växelmekanism	7422223	Kabelknippe	60:-	III	Från 71500001	Till signalhorn
7417579	Förstärkning	45:-	III	Alla	Till främre hjulhus/motorrum	7422251	Kabel	45:-	III	Alla	Liten under panelen
7417694	Lagerbock	300:-	III	Till -70500303	Till rattstång	7422272	Jordkabel	25:-	III	Alla	Fästskena stora rutan i dörr
7418031	Fästbygel	10:-	III	Till -97725002000	Till varvräkn.	7422447	Skena	75:-	III	Alla	Vänster över dörr
7418049	Fästbygel	10:-	III	Till -97725002000	Till hastighetsm.	7422504	Sidklädsel	325:-	III	70500228-97735002100	Höger över dörr
7418197	Skena	20:-	III	Alla	Till handskfackslucka ("gångjärn")	7422512	Sidklädsel	325:-	III	70500228-97735002100	Tankrörskåpa
7418379	Plåt	25:-	III	Till -97725002000	Täckplåt radiouttag	7422538	Kåpa	120:-	III	Till -71501265	Höger sidostycke i bagagerum
7418494	Medbringare	25:-	III	Alla	Till rattstång, bakom ratt	7422553	Klädsel	600:-	III	70500228-71501200	I bagagerum ovanför bakstam
7418502	Rattlagerkåpa	125:-	III	Till -70500303	Plastkåpa över rattstång	7422561	Klädsel	100:-	III	Alla	Vänster dörr
7418635	Slang	6:-	III	Alla	Till vindrutespolarpump	7422611	Dörrlås	275:-	III	Från 71500001-	Höger dörr
7418700	Karosskal	12000:-	III	Äldre utförande		7422629	Dörrlås	275:-	III	Från 71500001-	Till rutfäste stora rutan i dörr
7418734	Fäste	27:-	III	Alla	Vänster till instrum.panel	7422975	Mutter	2:-	III	Alla	Till fäste stora rutan i dörr
7418742	Fäste	35:-	III	Alla	Höger till instrum.panel	7423098	Skruv	3:-	III	Från 71500001-	Till ventilationsruta
7418759	Fäste	30:-	III	Till -97725002000	Mittre till instrum.panel	7423163	Gångjärn	30:-	III	Alla	Växelkonsol i kupén
7418775	Konsol	60:-	III	Alla	Fäste till lås motorlucka	7423254	Konsol	700:-	III	97725000088-97725001185	Fäste inst.panelhandtag
7418791	Dörrskal	1500:-	III	Alla	Vänster	7423312	Fäste	60:-	III	Från 71501201-	Till "Fotbollsfallgar"
7418809	Dörrskal	1300:-	III	Alla	Höger	7423437	Hjulbult	45:-	III	Från 97725000001-	
7418817	Dörrstopp	50:-	III	Alla	Arm i framkant dörr	7423635	Rattstång	475:-	III	Till -70500303	

ART.NR	BENÄMNING	PRIS	MODELL	CH.NR	SPEC
7423700	Vinkel	10:-	III	Från 71501201-	Till brytare huvudljus
7423882	Hällare	75:-	III	Alla	Till reläer i motorrum
7423981	Textskylt	8:-	III	Alla	Till säkringsdosan
7424013	Skylt	10:-	III	97725001186-97725002000	AUX-skylt till instr.panel
7424047	Bricka	5:-	III	Från 71501201-	Till brytare huvudljus
7424120	Packning	20:-	III	Från 97725000001-	Till lock huvudcyllinder koppling
7424138	Bricka	2:-	III	Alla	Till bagagerumslås
7424203	Dämpare	350:-	III	Alla	Stång växelmekanism
7424252	Kontakt	100:-	III	Från 97725001186-	Till bältesvarnare
7424286	Växlestång	325:-	III	Från 97725001186-	Vid spaken
7424294	Fästvinkel	25:-	III	Från 97725001186-	Till backljuskontakt
7424328	Konsol	500:-	III	Från 97725001186-	Växelspak-konsol
7424518	Fläktenhet	750:-	III	Från 97725000001-	Kupéfläkt
7424526	Isoleringsmatta	75:-	III	Från 97725000000-	Mot torped
7424567	Stöd	95:-	III	Alla	Till motorlucka
7424625	Kabel	20:-	III	Från 97725001186-	Till bältesvarnare
7424963	Ram	425:-	III	Alla	Kylarram
7424989	Sidoplåt	125:-	III	Alla	Höger främre hjulhus framför mittbit
7425010	Fäste	590:-	III	Från 97735000001-	För gasfj. till bakr. (nyttillv. olackerad)
7425036	Skylt	10:-	III	97725001186-97725002000	FAN-skylt till instr.panel
7425085	Fäste	70:-	III	Från 97735000401-	Vänster bakre stötfångarfäste
7425267	Dörrstolpe	450:-	III	Alla	Höger bakre låda
7425382	Bricka	3:-	III	Alla	Till störtbåge
7425390	Bricka	5:-	III	Alla	Till störtbåge
7425481	Dörram	800:-	III	Från 97725002000-	Höger dörr
7425663	Fästbygel	25:-	III	Från 97735000001-	Till varvräkname
7425770	Störtbåge	475:-	III	Alla	
7425812	Manöverstång	250:-	III	Från 97735000001-	Till huvudljus
7425879	Hällare	10:-	III	Från 97735000001-	Till belysning instr.panel (oklart vad)
7425895	Bult	25:-	III	Från 97735000001-	Till "gångjärn" motorlucka
7425952	Ledningsnät	590:-	III	9773500001-97735002300	Till instr.panel, säkringsdosa mm
7425986	Stag	50:-	III	Från 97735000001-	Till instrumentpanel
7425994	Manöverlänk	60:-	III	Från 97735000001-	Till läsmekanism i dörr
7426018	Matta	25:-	III	Alla	Till förv.fack vid växelspak
7426380	Klädsel	600:-	III	97735000001-97735002100	Höger sida i bagagerum
7426513	Cellblock	35:-	III	Från 97735000001-	Till främre stötf.
7426604	Fästskena	20:-	III	Från 71500001-	Till returfilter bränsle
7426646	Motorhuv	10000:-	III	Alla	
7426737	Skyddshölje	350:-	III	Från 97735000001-	Till stötf. vänster fram
7427669	Låsstång	75:-	III	Från 97725000001-	Till vänster dörr
7427693	Bricka	35:-	III	Från 97745000001-	Plåt till chassi vid torped
7427701	Jordkabel	10:-	III	Från 97745000001-	Till bältesvarnare
7427719	Dörrstolpe	95:-	III	Från 97745000001-	Vänster främre
7427750	Cellblock	35:-	III	Från 97745000001-?	Till stötf. bak
7427776	Cellblock	35:-	III	Från 97735000001-	Till stötf. bak
7427800	Fästvinkel	50:-	III	Alla	Vänster vid torped på chassit
7427818	Fästvinkel	50:-	III	Alla	Höger vid torped på chassit
7427826	Innertak	900:-	III	Från 97735002101-	
7427859	Kaross	12000:-	III		
7428071	Skärmdel	2900:-	III	Alla	Vänster framdel av huv
7428089	Skärmdel	2900:-	III	Alla	Höger framdel av huv
7428097	Skärmdel	1500:-	III	Alla	Vänster bakdel av huv
7428105	Skärmdel	1500:-	III	Alla	Höger bakdel av huv
7428113	Huvdel	1000:-	III	Alla	Övre bakre mittdel av huv
7428139	Framparti	1350:-	III	Alla	Främre mittdel av huv
7428153	Karossdel	1900:-	III	Alla	"Höger bakskärm"
8555935	Fördelarlock	65:-	II V4, III	Alla	BOSCH-original
8803777	Luftfilter	115:-	II V4, III	Alla	
8918823	Emblem	125:-	III	Från 97725000001-	Fälgemblem till "fotbollsfälgar"



Snack i 2-takt

av Mats Jonsson
[www:http://home2.swipnet.se/~w-27826](http://home2.swipnet.se/~w-27826)
 e-mail: matsj@swipnet.se

Vintern är över oss och många ligger väl i garagen och svetsar så här års. Rostfria Sonetter existerar väl knappast. Den enda jag har sett under de senaste 15 åren är den 73:a som jag importerade från Arizona för snart tio år sedan. Den bilen hade troligen inte sett regn förrän den anlände till hamnen i Göteborg. Nu är den i Belgien. Undrar hur den mår idag??

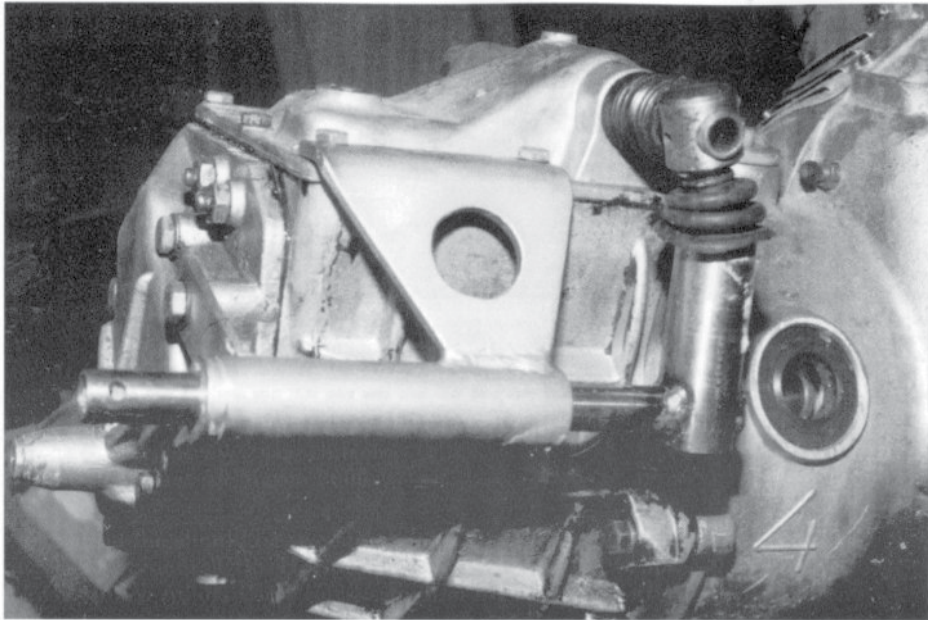
Vi har passerat de tvåhundraftioåtta tvåtaktssonetterna och jag avser längre fram att göra vissa kompletteringar i ämnet. Jag tänker även längre fram frångå ämnet och skriva lite om det fåtal V4-sonetter som byggdes som 1967 årsmodell. Detta kommer dock att gå snabbt. Förvånansvärt få av dessa är kända.

I detta nummer tänkte jag istället tipsa om hur man enkelt kan modifiera sin Sonett II/V4 och få en trevlig golvväxel på köpet. Visst. Det är inte original men det är mycket roligare. Och ganska enkelt att återställa i det fall man skulle komma att tröttna.

Det enklaste sättet att gå till väga är att införskaffa en komplett växelmekekanism från en Sonett III. Helst

från en 73:a eller en 74:a. Sedan blir tillvägagångssättet enligt följande:

1. Demontera den gamla växelmekekanismen.
2. Har du en styrkolonn till en 3-växlad Saab 96 eller till en Saab 95/Saab Sport 62/63 så kan du kapa bort röret till växelstången. Annars får du ordna ett täcklock till den befintliga styrkolonnen.
3. Såga upp ett hål med diametern 2" i torpedvägen för växelstångens genomföring
4. Bocka till en ny plåt för passagerarens fötter och klipp ut en lucka för växelstången.
5. Ta loss handbromsspakens fäste från golvet och flytta det bakåt ca 200mm. Modifiera gärna så att fästet kan skruvas fast med ge-



Växellådan med växelstag och fäste från Sonett III:an. I underkant på bilden syns ribbmönstret som kom till, för att förstärka lådorna för de ökade äfrestningarna som kom vartefter som effekten steg på motorerna.

- nomgående skruv. En M8 på vardera sidan duger utmärkt.
6. Korta handbromskablarna 210 mm.
 7. Passa in växelmekanismen. Montera om möjligt svetsmuttrar under kupégolvet.
 8. Montera förslagsvis plastkåpan från Sonett III över växelmekanismen.
 9. Över växelstången framför mekanismen är det ofta bäst att knäcka till en egen kåpa. Det är på det viset att pedalstället sitter ca 50 mm längre till höger på Sonett II än på Sonett III vilket gör att III:ans kåpa mot torpedväggen inte passar bra. Hur det är på Sonett V4 känner jag inte till men det är nog samma problem där. Den genuint intresserade flyttar naturligtvis hela pedalstället vilket kräver en del ytterligare modifieringsarbete. Är man säker på att detta är det optimala så är det värt arbetet.
 10. Montera växellådslock samt fäste från Sonett III på växellådan. Nämnde jag inte det?? Att man måste ta ur växellådan?? Nej det behöver man inte men man måste i alla fall lossa drivpaketet och lyfta fram det en decimeter. Och då kan man lika gärna lyfta ur det och byta det krånglande frihjulet eller det tjutande lagret i växellådan. Om inte annat så kan man passa på att städa ur och lackera



Efter allt arbete som lagts ner är det nästan snöpligt att "bara" se golvväxelspaken, men det är ju inte meningen att resten skall synas beller.

- om motorrummet. Vilket troligen kommer att innebära en del svetslagning vid bromsslängarnas infästningar men detta är en annan story.
11. Kvar är nu golvmattan. Självklart så klipper man inte sönder originalmattan utan man skaffar ett surrogat. Originalen har vi ju redan gjort avsteg från. Detta blir garanterat en hel del pyssel och kommer att väcka frugans intresse för ditt plötsliga engagemang för hennes symaskin. Kanske hon rent utav behöver en ny?
 12. När allt är på plats så är det bara att gasa. (och växla).

Du har väl inte glömt att betala medlemsavgiften?

Foggy Gauge Repair

Bruce Turk



Vi har lånat denna artikel ur Nines i USA. Hans Eklund som läst igenom den vill endast lägga till, att uppborrning av instrumenten kan få bieffekten att instrumentbelysningen även kan lysa på golvet och att det är en viss risk att det kommer in damm och flugor i instrumenten. vilket ju även Bruce Turk själv antyder. Men då vi ändå anser att detta kan vara ett sätt att lösa problemet med igenim-made instrument så vidarebefordrar vi det i alla fall, på originalspråket engelska.

-This article has been published in Nines in USA. Hans Eklund wishes to add, that though this might be a solution to eliminate foggy gauges, there is a risk that gauge lights even illuminates the floor and that dust or flies come into the gauges. However, as you see from below, that is a risk that Bruce is prepared to take.

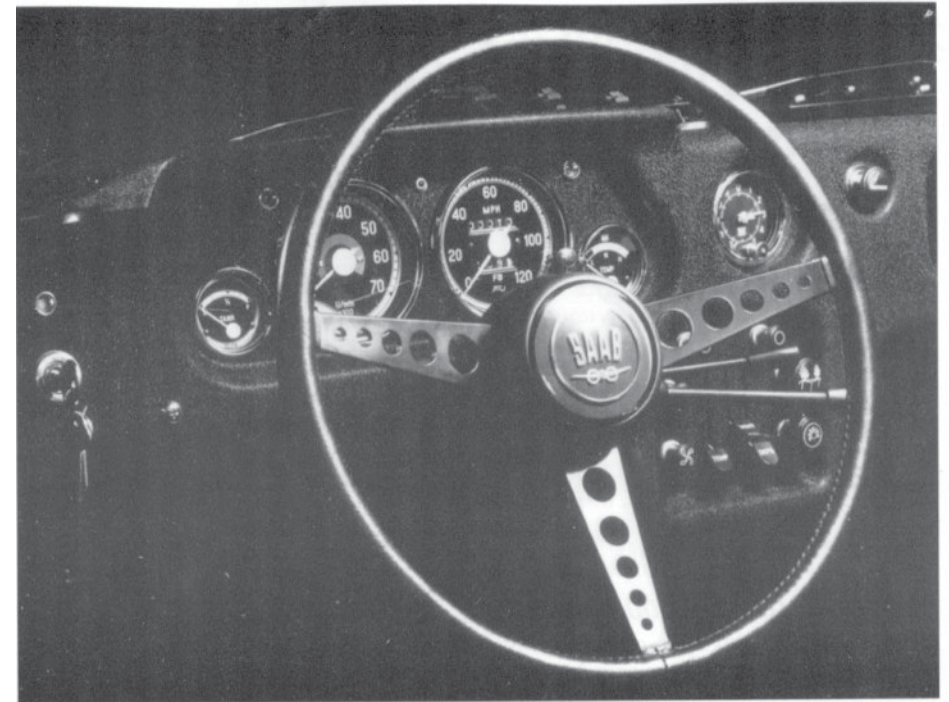
Car design usually improves with age, and such is the case with the gauges on Saab Sonetts. Show me a Sonett III and I'll show you clear gauge lenses. Show me a Sonett II or V4 and I'll show you foggy gauges (well, often, anyway). Note that the round gauges on 1964 and later 95's and 96's are the same as the Sonett II and V4, so venting of these gauges can also be accomplished.

The gauges on my '68 Sonett V4 were fogged up half the time. The other half of the time you could bare-

ly read them through the dirt that coated the inside of the lenses. I couldn't think of a practical way to make them air tight, especially since the gauge lights had to be removable. The answer seemed to be to vent the gauges, allowing them to breath. So vent I did, and it worked. No more foggy gauges.

To vent your gauges, proceed as follows:

1. Remove the gauge access panel on top of the dashboard (Sonett V4) or the dashpad on a Sonett II.
2. Remove the mounting brackets that hold the gauge to the dashboard.
3. Remove speedometer cable, wires and bulb sockets as required.
4. Remove gauge through front of dashboard.
5. Remove the chrome trim ring using a small screwdriver. The



- idea is to slide the screwdriver under the back side of the chrome ring, working the screwdriver around the circumference of the gauge, popping the ring off the front of the gauge. Be patient, being careful not to kink the front of the ring. (Note: The ring will spin and release).
6. Remove the glass lens, clean with glass cleaner.
 7. Polish the face of the gauge with car wax.
 8. Before venting, it will be necessary to remove the "works" from the gauge. Depending on the gauge, remove the screws and nuts on the back of the gauge. Remove the innards.

9. Drill several large diameter holes through the sides of the gauge housing. Blow out any metal filings.
10. Replace the works and glass lens.
11. Snap on the chrome ring. Do not bend the chrome all the way over the gauge housing to make future removal easier.
12. Replace wires, bulbs, cables, mounting brackets, etc.
13. Replace access panel or dash pad.

It can be argued, that vent holes will allow dirt into the gauges causing future trouble. That possibility does not bother me, especially after seeing clear gauges for the very first time. □

International SAAB Club Meeting 2000 9 - 12 June 2000 (Whitsun) in Luzern, Switzerland (CH)



Programme:

Friday, 9 June 2000

- 18.00 – 21.00 - Arrival of the first participants at the AAL in Luzern (Highway exit: Luzern Süd / Kriens > Allmend > AAL)
- Registration, distribution of meeting documents, check in at accommodation
 - Supper in the AAL restaurant (at your own expense)

Saturday, 10 June 2000

- 09.00 – 16.30 - Arrival of other participants at the AAL in Luzern (Motorway exit: Luzern Süd / Kriens > Allmend > AAL)
- Registration, distribution of meeting documents, check in at accommodation
- 11.00 - Official opening of the meeting at the AAL
- 12.00 - Possibility to have lunch in the AAL restaurant (at your own expense)
- 14.00 - "Beauty-Contest" (judgement and evaluation of the cars)
- "Stump" market (Remember Customs regulations – copies available on request!)
 - Other activities as announced on the AAL Info board (Please note that on Saturdays the shops close at 16.00 hrs in Luzern)
- 18.30 – 24.00 - Apéro, dinner with entertainment (AAL or Kursaal Luzern depending on the number of participants)

Sunday, 11 June 2000

- 09.30 - Films about Switzerland and SAAB (Aula, AAL)
- and/or - Scenic tour with own car over the Alpine passes plus other excursions depending on the weather. In the event of bad weather, it will be possible to visit the Swiss Transport Museum or other sites of interest in and around Luzern.
- 17.00 - Return to the AAL, distribution of prizes, snack in the restaurant and farewell to participants.
- End of the official part of the programme.

Monday, 12 June 2000

- Departure of remaining participants during the course of the morning.

Organisation



General:

- The Saab-Club Schweiz will celebrate its 15th anniversary in the year 2000, which is one of the reasons why it will be organising the International Saab-Club Meeting 2000. The meeting will take place in Luzern in the heart of Switzerland. We sincerely hope that we can count on the active support and worldwide participation of as many of you as possible.
- **The meeting point and headquarters will be the AAL = Armee Ausbildungszentrum Luzern (the army training centre in Luzern). Motorway exit: Luzern Süd / Kriens > Allmend > AAL.**

Registration:

- **In writing, by way of the registration form** which should be sent to: Saab-Club Schweiz, Fridolin Spälti, Reidholzstrasse 9 B, CH-8805 Richterswil/Switzerland or via Internet: www.saabclub.ch.
- **Registration deadline: 10 March 2000**

Fees:

- **The registration fee should be transferred, by 10 March 2000 at the latest, to the following bank account: UBS Hochdorf 288-420264.40D, PC 30-35-9, Swift-No. UBSWCHZH60A. Adults CHF 150.- / children 6-14 years old CHF 80.- / children under 6 free.**
- The fee includes: meeting documents, parking, souvenir, badge, dinner with entertainment on Saturday evening, snack on Sunday afternoon.
- Participants are responsible for settling their own accommodation expenses on the spot.
- No refunds will be granted on cancellations received after 1 March 2000. Prior to that, 80 % will be refunded.

Accommodation:

- Various possibilities are available:
- Hotel ****, Hotel ***, Hotel **, price per room including breakfast. (Should the category chosen be fully-booked, **kindly indicate whether you would prefer a higher (+) or a lower (-) one. Example 1+**)
- The AAL (the new army education centre in Luzern) will put a limited number of 4-bedded rooms at our disposal. The price per room and per night will be CHF 110.- (without breakfast). Reservations will be treated on a first-come-first-served basis. Preference will be given to groups of 4 people. (Please contact us if you require clarification).
- 194 beds are available in youth hostels in Luzern – generally 4-bedded rooms. Price per person CHF 36.- without breakfast.
- The two camping sites in Luzern (Lido and Horw) must also be reserved. (common distribution list). Approximate prices: per tent CHF 20.- / per caravan CHF 25.-, without breakfast.

Contact:

Saab Club Schweiz
Fridolin Spälti, Reidholzstrasse 9B, CH-8805 Richterswil/SWITZERLAND
E-Mail: spaelti@dplanet.ch, Tel: ++41 1 784 63 47, Internet: www.saabclub.ch
Anmälnngsformulär kan erhållas från redaktionen.

Mitt liv som Sonettägare

Lars Eriksson

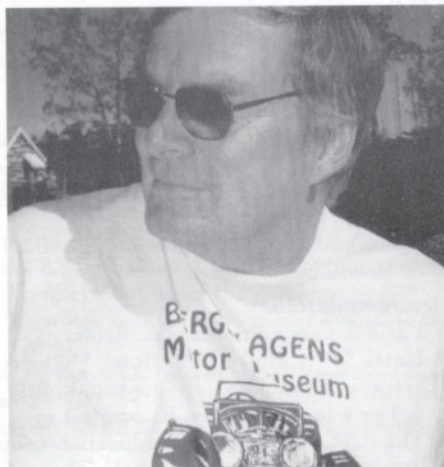


Jag blev med Sonett den 28 maj 1997. Jag köpte 7150026 med reg.nr. PDC 211 av Bertil Andersson i Degerfors. Han tog med sig den från USA 1990. Mätarställningen var 66989. Har bytt skarvslangarna till vac.systemet och bränsleslang och luftfilter för sammanlagt 325:-. Blev medlem ganska omgående. Beställde reparationshandbok direkt men har ej haft någon användning för den förrän hösten 1999. Skall i vinter göra i ordning karossen och lacka om den (för närvarande är den teleorange) till Sonettrod.

Har ej varit särskilt aktiv i klubben hittills men tänker sätta fart på mig själv nu. Har ordnat en träff i Grängesberg den 15 augusti 1998 i samband med Gruvnatta. Är suppleant i Bergslagens motormuseum och har varit med och arbetat praktiskt från noll när vi startade med att riva ut kablarna i gamla ångcentralen. Har även en Opel Rekord från 1960 som jag har som "reservbil" till Volvo 245:an.

Vi kommer att anordna Hjulens Dag med veteran- och entusiastfordon av alla slag den 3:e juni. Då skulle jag vilja se några Sonetter på gården vid Motor och Nostalgimuseet som vi heter numera. Vidare kommer det att ordnas träffar för veteran- och entusiastfordon i Folkets Park i Grängesberg tisdagar i jämna veckor från midsommar till mitten av september. Vi skall även ha familjeaktiviteter, så om ni har vägarna förbi vill jag gärna att ni tittar in.

Om ni har idéer om vad Sonett-



Lars Eriksson, ny klubbmästare i Club Sonett Sweden är även aktiv i Bergslagens Motormuseum.

klubben borde titta på hos er, vill jag gärna ha tips om det, så att vi kan lägga en klubbträff hos er. Mina tel.nummer är: hem 0240-20232, till arbetet 0240-783452 eller mobil 010-3336865. Föredrar ni att skriva är adressen Lars Eriksson, Hyttvägen 1, 772 32 Grängesberg. □

Vem har skickat pengar till klubben?

6:e december var någon inne på Handelsbankens kontor i Trollhättan och gjorde en överföring av en mindre summa pengar till klubbens konto i Föreningssparbanken. Jag vet inte vem som har gjort detta, och banken vill ha betalt för att göra efterforskningar. Den som känner sig träffad kan väl höra av sig till mig.

Johnny Johansson

tel/fax: 0521-221250,

e-post: johnny0521221250@telia.com

Ett glatt budskap gällande MHRF-försäkringen.

Det blir inga premieändringar under år 2000 och man kommer som vanligt att flytta årsmodellgränsen ett år framåt. Vilket innebär att man från 1 april kan försäkra bilar och motorcyklar som är tillverkade 1980. Med tanke på de höjningar som inte minst Folksam gör för nyare bruksbilar får vi vara mycket nöjda med en bibehållen låg premie, 418:-/år för en helförsäkring!

Boka redan nu in söndagen den 28 maj

för då ordnar vi vårt kombinerade års- och vårmöte i Köping. Vi kommer bland annat att se på de intressanta samlingarna på Bil & Tekniskhistoriska museet. Självklart blir det också den sedvanliga omröstningen om Finaste Sonett, så det är bara att sätta igång att putsa! Givetvis återkommer vi med en fyllig kallelse i nummer 2/00 av Sonettvärlden.

Marknadsföringen av Sonetten i USA

Len Lonnegren



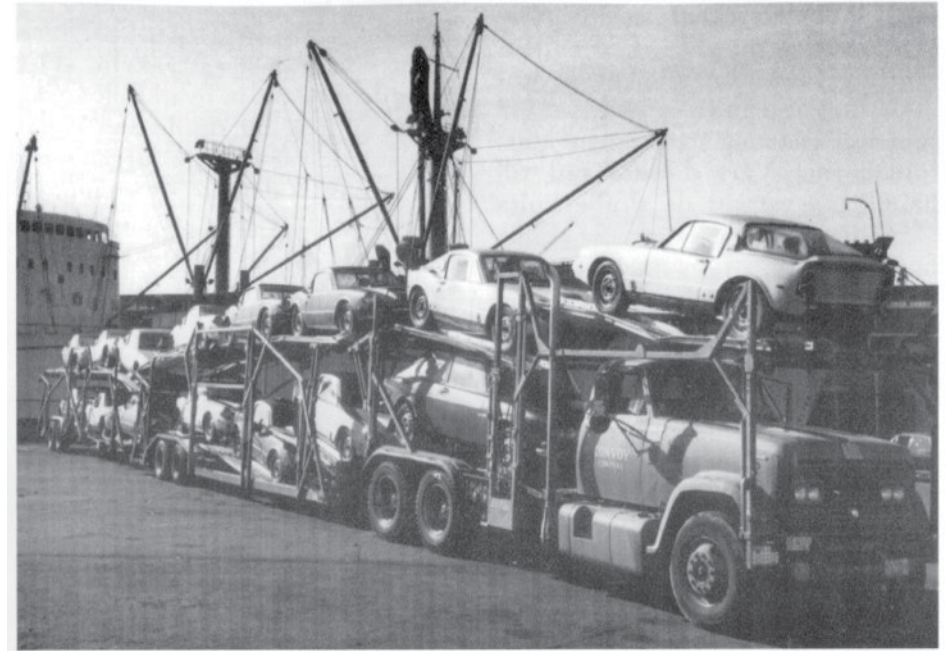
Om någon händelsevis undrar vem Len Lonnegren är så kan vi berätta att han började som PR-man på Saab Motors i New Haven 1963 och han stannade kvar på företaget som PR- och reklamansvarig och lite av varje annat, tills han tog förtidspension 1990. Innan Len började på Saab var han journalist på Aftonbladet och på Hartford Times i Hartford, Connecticut. Han skrev också lite om motor i Aftonbladet och var USA korrespondent för svenska Motor. Det var denna gedigna bakgrund som gjorde att jag bad Len skriva en artikel om marknadsföringen av Sonetten i USA, för vem har väl bättre insikt om det?! Detta är viktigt att belysa och är en del av Sonetthistoriken, för det var ju i USA som merparten av Sonetterna såldes.

När Bill Walters började arbeta på Saab Motors i New Haven, Connecticut, ganska snart efter han slutat sin marknadsföringsutbildning, blev han snabbt inblandad i, och så småningom huvudsakligen ansvarig för, omkonstruktionen av Sonett II och V4 till något mer modernt och framförallt mer anpassat till amerikanska sportbilsköpare. Och tillsammans med sina direkta kontakter i Sverige, framförallt Björn Andreasson och Kjell Knutsson, hade de ganska fria händer.

"Vi fick jobba ganska fritt från någon övervakning från högre upp, och tack och lov för det. Det gjorde jobbet mycket lättare, och framförallt



Den här bilden av Len Lonnegren togs strax innan han slutade på Saab 1990 av Thomas Engstrom.



En imponerande syn av just importerade Sonetter på en biltransportbil i en hamn i USA. Foto Saabs informationsavdelning.

mer effektivt", säger Bill nu. Efter att ha varit engagerad i Sonettarbete från det han började på Saab, fortsatte Bill Walters som marknads- och produktplanerare i den amerikanska Saaborganisationen till GM flyttade verksamheten från Connecticut till Georgia. Nu driver han tillsammans med sin fru Christine en klädesbutik i Vermont.

Sonetten kom ju till för att framförallt hjälpa de amerikanska Saab-handlarna sälja vanliga Saabsedaner. De flesta bilhandlare vill ha något sportigt i sin butik, om inte för att sälja så åtminstone för att få folk att komma in och titta... Saab 750 GT och 850 Monte Carlo var tänkta som sådana bilar, men de såg ju inte speci-

ellt annorlunda ut från de vanliga bilarna. Däremot såg den, tyvärr ganska misslyckade Quantum, ut som en riktig sportbil och det var något sådant som Saabs amerikanska återförsäljare, och naturligtvis Ralph T. Millet, VD för Saab Motors, enträget bad moderbolaget om - och så småningom också fick.

Brist på Sonetter, bättre behålla dem i butiken!

När Sonett II anlände i USA 1967 såg vi den just som ett dragplåster för att få fler prospektiva Saabkunder hos återförsäljarna. De få bilar vi fick in räckte inte ens till alla återförsäljare, men där de fanns gjorde de mer nytta i butiken än på

vägen. Reklamen om den nya Saaben - "Sweden's idea of an expensive toy" eller liknande var huvudtemat - var enbart avsedd att få folk nyfikna nog att besöka återförsäljarna. Vårt direkta råd till handlarna var att de skulle bulta fast bilen i golvet, så att alla skulle få se den...

Men det var inte alla som tyckte om vare sig Sonett II eller efterföljaren V4. Jag kommer ihåg en artikel i en motortidning som började något som: "Ni har säkert hört talas om polska skämt, - vi har just testat ett svenskt skämt..." Även om pressen på den tiden var mer redo att acceptera något så ovanligt som en tvåtaktssonett, så kan jag inte påminna mig några verkligt överväldigande positiva tester.

Den som fick erfara vad både press, och framförallt de ägare som lyckats köpa de första Sonetterna tyckte, var Bill Walters. Ty det var just sådana omdömen, från både press och ägare, som skulle vara betydelsefulla för utvecklingen av Sonett III. Det första Bill Walters gjorde var att försöka ta reda på vad framförallt ägarna tyckte om den "gamla". Nuförtiden gör man sånt genom "fokusgrupper", komplicerade frågeformulär, och dyra telefonenkäter. Men det hade vi inte råd med 1968. Bill skapade sitt eget frågeformulär och sände ut själv till alla Sonettägare... och svar fick han. De var alla bilentusiaster och de hade många åsikter. Det var en hel del de inte tyckte om - ofta samma saker som pressen också klandrat:

"En sportbil ska ha rattväxel"

Först och främst rattväxeln. -Det passade inte alls in i vad folk ansåg att en sportig bil skulle ha. Annat som störde var bagage "utrymmet" och hur svårt det var att komma åt och att det inte gick att montera in radio. Många tyckte också att en sportbil skulle kunna köpas med lädersäten och läderklädd ratt, aluminiumhjul och extraljus. Inte precis vad som är absolut nödvändigt, men vad som kunde fås i bilar som MG eller Triumph - i amerikanska ögon riktiga sportbilar.

Tillsammans med Björn Andreasson och Kjell Knutsson i Sverige gick man också igenom allt som pressen hade haft att säga om bilen. Det var inte särskilt många direkt involverade i Sonettprojektet, vare sig i USA eller i Sverige. Inte ens de högsta cheferna la sig mycket i det, säger Bill Walters. Vilket betydde att projektet kunde fortgå utan större problem. "Praktiskt taget allt som kunderna tyckte borde ändras fick vi också igenom". Det blev till och med möjligt från första början att bygga in luftkonditionering, något som Saab länge jobbade på för de vanliga bilarna - och något som vid den tiden blev alltmer populärt.

Ett problem som Bill bestämt kommer ihåg var kupéventilationen som var långt ifrån tillfredsställande i tidiga prototyper. Den bakre sidorutan löste dock detta problem ganska bra, och gav också mycket bättre sikt åt sidan bakåt.

Sonett III visades först för allmän-

heten på New York's bilsalong 1970. Jag tror det var det året som Erik Carlsson och jag personligen fick baxa upp bilen på den roterande utställningsplattan. Utställningsgubbarna som ska sköta sånt var försenade, och vi väntade besök av Prinsessan Margareta och hennes engelske make innan ens pressen fick komma in. (Naturligtvis kom det kungliga paret till oss mycket senare än beräknat...)

Månfarare ägde Sonett!

Vi visade också bilen för återförsäljarna vid möten landet runt och vid ett av dem upplevde vi, enligt Bill Walters, ett problem som vi sedan fick känna mer av. En av säljarna skulle naturligtvis prova allt på bilen och började med att flytta staget som höll bakrutan öppen. Rutan föll ner och krossades i tusen bitar... Jag kommer ihåg att det ofta var problem med bakrutan, bl.a. för astronauten och månbesökaren Buzz Aldrin som vi, på order av ledningen i Sverige, höll med Sonetter i flera år och som vi skickade flera nya bakrutor till. Motorpressen tyckte ganska bra om den nya Sonetten. Den var ju mera modern och sportig, tyckte de, även om Car and Driver's Pat Bedards första kommentar när han såg den var "too skinny tires" - för smala däck.

Några ordentliga marknadsföringsplaner för Sonett III gjordes aldrig, så vitt jag kan erinra mig. Som vanligt för oss, och många andra på den tiden, så stämde inte leveranserna från fabriken precis ihop med be-

ställningarna. Vi fick ta vad som kom och återförsäljarna tog vad de kunde få. Vår enda önskan var att en Sonett skulle stå kvar på visningsgolvet så länge som möjligt för att dra besökare.

Sonettförsäljning över förväntan

Att vi lyckades sälja nästan 10.000 Sonetter i sina olika former förvånar mej fortfarande. Även om säljarna bönade om en sportbil så var inte den vanlige Saabköparen precis någon sportbilstyp, och märket var fortfarande relativt okänt - på sätt och vis är det väl det ännu idag... Tanken var ju att Sonetten skulle attrahera nya kunder till Saabmärket, framförallt såna som aldrig tittat på Saab tidigare, och det gjorde den nog. Bilen gick bra hos många återförsäljare som annars sålde mycket få Saabar, och i delstater där Saab inte alls var speciellt framstående. Försäljningen gick bra i Californien t.ex. vilket inte precis var, eller fortfarande är, en speciellt lysande Saabmarknad. En handlare som köpte in fler Sonetter än nästan någon annan (och senare, tror jag, vidaresålde dem till andra handlare), var i Iowa, och hade en totalförsäljning av vanliga Saabar som sällan kom långt över 10 per år. Men han köpte säkert flera hundra Sonetter totalt.

Personligen kan jag inte låta bli att jämföra Sonettens framgång på 70-talet med Saab 900 cabrioleten drygt 20 år senare. Vi var många som var tveksamma om bägge bilarna - och som lyckligtvis hade fel, ty båda sål-



Denna vita V4 kommer från Massachusetts, the Spirit of America, som det står på registrerings-skylden. Fotot är taget på the Vintage Saab Convention i Lake Placid 1996 av Brian W. Thomas.

des ju avsevärt bättre än förväntat. Cabrioleten är än idag en av de bäst säljande och lönsamma Saabmodellerna. Men som jag ser det så drog Sonetten, liksom cabrioleten, in en helt ny grupp kunder till återförsäljarna: Köpstarka och sportbilsintresserade köpare, vars intresse var riktat just mot den sortens bilar och som, tyvärr, inte var speciellt intresserade av resten av Saabs sortiment. De köpte, och körde, sina mycket speciella Saabbilar, men när det var dags att byta gick de oftast till något annat.

Prismässigt hade Sonetten också samma problem som de flesta andra Saabmodeller i USA... priset var väl högt. Det kanske inte låter mycket idag att prata om ett pris mellan

3.000 och 5.000 dollar, men medan Sonett III fortfarande såldes ganska bra kom en annan sportbil, med bättre utrymmen, mer utrustning och allmänt mycket högre komfort. Den hette Datsun 240Z och hade t.o.m. en sexcylindrig motor, 115 hästkrafter, fem växlar framåt (eller automat) och en lägre prislapp.

Att Sonetten så småningom försvann skylles alldeles riktigt på sånt som nya avgas- och säkerhetsbestämmelser, men frågan är också om den inte vid det laget, 1974, sett sina bästa marknadsdagar. Men nog finns det plats för en ny Sonett fortfarande. Det är något som Saabledningen får höra varje gång den sammanträffar med Saabentusiaster och sådana finns det gott om. □

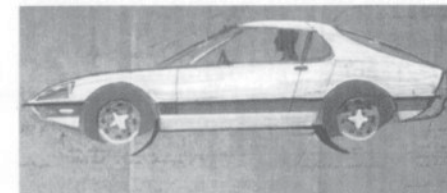
det skrivs om oss och våra bilar

av Jan-David Skavén

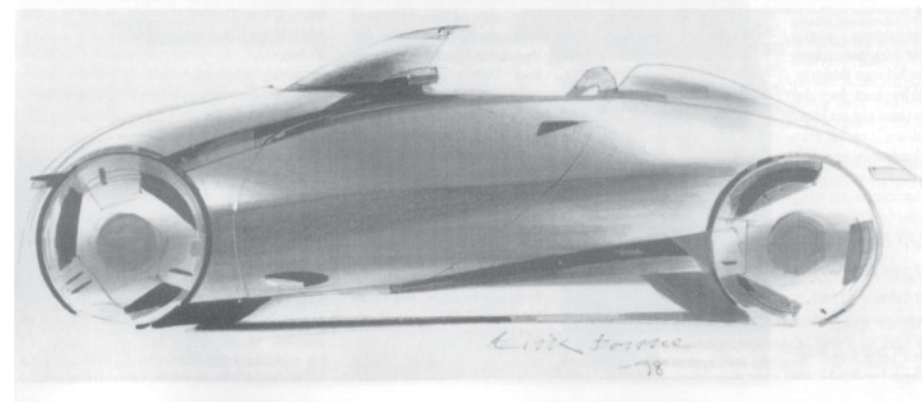


Retro

I nummer 1/99 av denna förhållandevis nya tidning för fordonsnostalgi ser så har man med en hel del material om såväl gamla Volvo som Saab. -Ja, jag vet att det faktiskt gått ett år sedan numret kom ut, men det var först nu som jag fick blickarna på tidningen. Och det vet ni väl att en artikel aldrig är för gammal för att hamna i denna spalt?! Nå, åter till Retro. Bland annat Saabmaterial har man en artikel om den framsynte designern Sixten Sason, ni vet han som bland annat gav form åt Ursaaben och åt 99:an. Men däremellan hann han även ge form åt Catherinan om vilken Claes Johansson skriver: "En



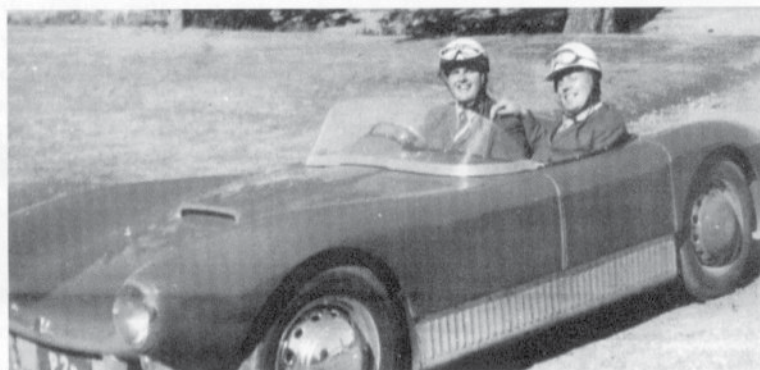
förelöpare var Catherina, en futuristisk sportkupé från 1963. Från början var det tänkt att bli Sixten Sasons personliga bil, men Saab hakade på för att utvärdera möjligheten om serieproduktion. Prototypen, som idag står på Saabs museum, lider av produktionsanpassning vad gäller standarddetaljer - hjul och plana rutor - men ger ändå en klar känsla av sextiotalets fräsiga Jaguar, Porsche (med targatak!) och Toyota. Fast några år före."



Längre fram i tidningen fyller man några sidor genom att skriva om retrobilar, med andra ord tänkta nya bilar med stark designanknytning bakåt i tiden. Både Saabs och Volvos designavdelning har fått skissa hur de tror att kommande retrobilar kan se ut. Fast personligen tror jag inte alls att de kommer att se ut så här, för då hade de aldrig släppt bilderna i förväg. Man visar ännu en bild i raden av en kommande Sonett IV, det börjar bli några stycken nu man har sett under årens lopp. Men varför inte, det visar indirekt på det intresse olika tecknare har för de ursprungs-sonetter vi har med i vår klubb.

Saab Idag

I nummer 35 från den 20 oktober har man återigen med en bild på en Sonett, denna gång är det i form av en tävlingsfråga. Rubriken löd: "Vad heter de bägge herrarna bakom ratten? Den bil de glada gentlemanen sitter i är Saabmuséets blåa Sonett I:a. Jag kom inte på det ska jag i ärlighetens namn säga. I nummer 39 från 18 november har jag



Vad heter de bägge herrarna bakom ratten, frågar man läsarna i Saab Idag

dock bekräftat, vi får väl se vad som kommer ut av det. dock kunnat läsa mig till att det rätta svaret var Hans-Edvin Larsson och Gunnar Glada: Å andra sidan hade ingen annan kommit på det heller, så det var tydligen ingen lätt fråga.

Elfsborgs Läns Allehanda

Den 27 oktober skrev Sverker Dahl i ELA en i mitt tycke ganska fantasirik artikel med rubriken "Saab breddar sitt modellprogram". Han förutspådde en fyrhjulsdriven 9-5 från Steyer-Daimler-Puch i Österrike, en 9-3 Kombi och som gräddde på moset, en 9-5 Coupé! "Möjligt, för att inte säga troligt, namn: Sonett". Vi får väl se vad som verkligen blir av av dessa spekulationer. Då och då ritas förhoppningsfulla tecknare skisser av "den nya Sonetten" och visst kan man väl hoppas att de någon gång får rätt. Men inte tror jag att det blir i form av en 9-5 Coupé och det tror inte heller Johnny Johansson på Vargön som har sänt mig klippet. Att Saab däremot inlett ett tekniskt samarbete med ovannämnda företag i Österrike är

dock bekräftat, vi får väl se vad som kommer ut av det.

Expressen

Lördagen den 20 november hade den näst största kvällstidningen i Sverige ett dubbeluppslag om en av de mer kända Sonettägarna, nämligen Åse Kleveland. Rubriken på artikeln av Rikard Björk löd "Filmgeneralen som gillar en rejäl batalj". Då förstår ni att det mycket handlar om Åses nya arbete som chef för Svenska Filminstitutet. Men en hel del berör också Sonettämnet och jag citerar: "Åse Kleveland kör en 32 år gammal Saab Sonett. Så fort att hon som Norges kulturminister miste körkortet. Nu ska hon ratta Svenska Filminstitutet. Lugn nu alla svenskar. En sak kan hon lova. Saaben blir förmodligen kvar i Oslo. Trots att den sedan gammalt känner Stockholms gator.

-Jag bodde i Sverige mellan det jag var 20 och 30. Och då var Saaben med.

Till alla bilälskares fasa så använder hon sin veteranbil som en vanlig sportbil. -Fyra motorer har jag förbrukat, tre växellådor och för 14 år sedan lät jag en expert totalrenovera den.

Men varför håller Du fast vid en så gammal bil?

-Den var min första kärlek.

Du körde för fort med den?

-Ja, du, det var mycket pinsamt. Då var jag ju minister, och borde verkligen inte göra så. Men samtidigt, på något konstigt sätt så var det något som norrmännen gillade, jag fick mycket sympati för det".

Sedan övergår artikeln till Åses bakgrund, andra intressen och det nya arbetet men det lämnar vi därhän och tackar istället Sigvard Skavén för klippet.



Saab Idag visar denna "gula" Sonett.

Saab Idag

I nummer 41 från den 2 december så hade man under rubriken "Vi minns" återigen med en Sonett, en gul Sonett II V4 från 1969. Detta förmodligen för att man hade en lucka att fylla ut och inget fel med det. Men minns jag inte själv fel, så har man redan förut haft med denna bild under samma rubrik. Uppenbarligen är det en modell man vill minnas mycket...

Teknikens Värld

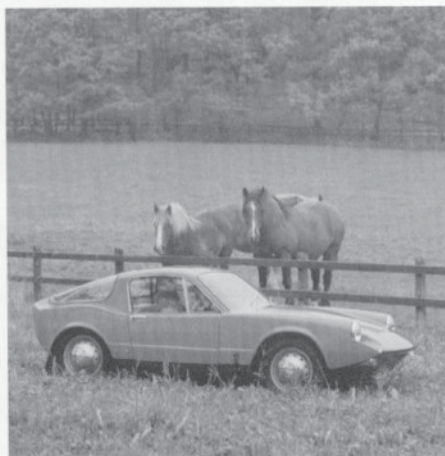
De flesta tidningar med självaktning summerar förstås det gångna århundradet. Så även Teknikens Värld och chefredaktören Calle Carlquist som skriver, att "listor på det längsta, bästa, mesta, minsta, möjligaste och omöjligaste ditt och datt har regnat över oss sedan midsommar och det står väl inte på förrän den stora internethypen har frambringat just århundradets bil" Så sant som det är skrivet. För vilka media med självaktning har inte gjort en summering?! Calle Carlquist kan inte heller låta bli, det blir en uppräknings från A som i Studebaker Avanti till den nya Volvo herrgårdsvagnen, som ännu inte var presenterad när ledaren skrevs. Men vi får begränsa oss och håller oss till S. För där skrev Calle: "Saab Sonett III. Den allra roligaste svenska bilen någonsin att köra." Vi tackar för det berömmet, men vart tog II:an vägen? Han hade väl lite neutralt kunnat skriva Saab Sonett bara, för nog finns

det körglädje så det räcker även i en II:a? Men ok då, det var ju Teknikens Världs lista. Tack Johnny Johansson på Vargön för klip-pet!

Smålands-Tidningen

Det är inte bara Teknikens Värld som gjort listor, så gjorde även Smålands-Tidningen. Ni har väl själva sett alla listor som florerade runt årsskiftet på allt mellan himmel och jord. "Århundradets idrottspersoner, politiker, fordon, uppfinningar och så vidare. Greger Löf har den 31 december roat sig med att göra två listor, en för de tio svenska bilar som han tyckte var något extra och en liknande för bilar producerade i utlandet. Ettan på respektive lista var Volvo Duett och T-Forden men ni förstår ju redan att även Saab Sonett fick plats, dock först på nionde plats. Greger skriver: "Saab Sonett- en sportbil med rattväxel och tvåtaktare! Jovisst,

Smålands-Tidningen visar bästkrafter.



det fungerade. Ett sällsynt charmigt litet troll från Trollhättan." Tack Åke Olsson i Silverdalen för klip-pet.

P 4 Riks

Den 6 januari var det ett radioprogram, Extraljus, med både musik och intervjuer. Reportern berättade att han hade varit hemma hos Berndt Eliasson i Odensbacken. "Han har ett ganska intressant garage, för där kan man hitta både det ena och det andra, de mest omöjliga saker som han gör i ordning. Det blir motorcyklar och det blir bilar." Man börjar med att prata om ett renoveringsobjekt, en HD från 1929 på 750 cc. Så småningom kommer man in på Saab Sonett. "Hur kommer det sig att Du har ägnat Dig åt dem?"

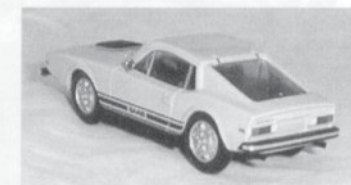
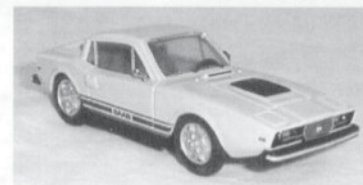
- "Det är Erik på taket Carlssons "fel", han var den stora rallystjärnan när jag växte upp. Saab var det som gällde, men Sonett, det hade man inte råd att drömma om en gång, det var ju extrema saker. På äldre dagar när de började att bli nerslitna och man kunde komma över dem och renovera dem så har det blivit så att jag gjort i ordning några sådana." Berndt berättade också, att det ofta är svårare att få tag på delar till en tvåtaktssaab från sextioalet än en HD från tjugotalet.

Tack Johnny Johansson som påpassligt spelade in programmet.

TV2

I Rapport den 10 januari berättade man om GM's övertagande av Investors del av Saab Automobile AB.

Handbyggd Sonettmodell



Handbyggd modell av Sonett III 1974

Nyttillverkad Sonett III modell i skala 1:43, handbyggd av Tin Wizard, Tyskland.

Pris 995:- + 40:- i porto

Modellen finns i följande utföranden och färger: 1970 röd eller grön
1973 burgundy
1974 gul

Välkommen med din beställning till
Erland Johansson 013-27 04 12, mail: er.j@telia.com.

Givetvis visade man lite historiska modeller från Saab och att man då även visade Sonett I:an ur olika vinklar förvånar väl ingen som inser vilka modeller av vikt Saab producerat... Vi får väl se om övertagandet på något sätt påverkar Saabs behandling av de olika Saabklubbarna. Jag tror det personligen inte utan hoppas på samma fina stöd som hittills.

P 1

Ännu ett radioprogram har haft med Sonetter, nämligen Godmorgon Världen den 16 januari och det var Åke Larsson i Vittsjö som uppmärksammade det. Ett av inslagen handlade nämligen om Fords köp av Volvo och GM's om Saab. Bland annat gjordes en intervju med en Sonettägare i USA. Han tyckte paradox-

alt nog inte riktigt om att Saab var amerikanskt...! Vidare tyckte han, att hans Saab Sonett 1969 var sofistikerat enkel. Enkelheten berodde enligt honom på att Saab tillverkat flygplan och där hade man inte med onödiga detaljer, bara sådant som verkligen behövdes. Han fortsatte att ge Sonetten fina lovord.

Min egen kommentar till ovanstående är att det är jättekul att Sonetten figurerar så ofta i olika media och då på ett så positivt sätt! Jag ser fram mot att få era bidrag till denna spalt, för tillsammans täcker vi nog en hel del. Får jag nu ett bidrag dubbelt så gör det heller ingenting, däremot vore det synd att missa något bara för att ni tror "att någon annan säkert skickar in det."

GRATTIS

Bengt Johansson
Eslöv

du är vinnare i **Sonettdraget** den här gången, vilket berättigar dej en penninglott, som kommer de närmaste dagarna per post.
Grattis och lycka till vid dragningen!





Köp Sälj och Byt

Säljes

Nytt: Nya avgasrör och bakre ljuddämpare till Sonett II och V4 samt bakre ljuddämpare till Sonett III. Diverse gummilister till Sonett Handbromskablar till Sonett II/V4/III. Sidomarkeringslampor till Sonett III.

Mats
0150-12904 eller 070-5546777
e-mail: matsj@swipnet.se

Kontakt sökes...

...med person som har erfarenhet av jobb med plexiglas eller liknande material, eller tips om annan person eller företag som sysslar med detta material.
Berndt Eliasson
Oden 5, 715 31 Odensbacken
019-45 10 13, ble@swipnet.se

CLUB
SONETT
SWEDEN

Säljes



Saab Sonett III -74 i mycket bra skick, chassienr 2499 näst sista tillverkade, 11 000 mil.
Säljes helst tillsammans med reservdelslager, ny kaross, växellåda, motorer, inredningsdetaljer m m till Sonett III 1972-74. Ring så kan jag fixa lagerlista, lagervärde 60 000:- Bil och reservdelslager tillsammans 120 000:-
Mats: 0708-808 990, 036-182 340
fax 036-182 280

Köpes

Saab Sonett III, helst Sonettgul 72:a, alternativ diskuteras gärna. Bra bil i gott skick = pris därefter.
Ove Holmqvist, tel. 0570-125 42

Behöver Du reservdelar till Din Sonett?!

I Club Sonett Swedens utökade reservdelslager hittar Du över 200 originaldelar till Din Sonett, delarna köper Du genom klubbens reservdelsförvaltare:

Erland Johansson, Sommarvindsvägen 7, 582 72 Linköping

Tel. 013-27 04 12, e-post: er.j@telia.com, pg. nr 487 74 84-8



Sonett I modell i skala 1:43 tillverkad av Autosculpt i England.

Pris: 300:-



Sonett III modell i skala 1:43 tillverkad av Autosculpt i England.

Pris: 300:-

Modellbilar



Skala 1:87 från Autosculpt. Pris 65:-

Samlingsmappar

Pris 40 kr/st



Jubileums T-shirt

storlek L och XL. Pris 90:-

Jubileumsaffisch

30x40 cm. Pris 40:-

Nyckelring

Klubbens logotype på båda sidorna i färgerna gult och blått mot svart bakgrund.

Pris: 25:-



Vykort

2 olika vykort med Sonettmotiv

15 kr för fyra kort

25 kr för åtta kort

Klisterdekal eller tygmärke

att pryda Din bil och Dina kläder.

Tygdekal

25:-

Klisterdekal

en stor och en liten 10:-

OBS! Priserna inkluderar frakt inom Sverige.

Glöm ej namn och adress och vad Du vill beställa, märk talongen "samlingsmappar, tygmärke, klisterdekal, affisch, vykort, autosculpt eller T-shirt".