

SONETT

världen

— Öppna till alla Sonett-ägarare —



Reservdelsnummer



- Reservdelslistan
- Sonettinvandringen fortsätter
- Blyfri soppa
- V4-motorns historia

1
2001

Från ordförandens skrivbord



Hej och god fortsättning på 2001.

Ännu en säsong ligger framför oss även om de flesta fortfarande har sina Sonetter tryggt förvarade i garage. Säkert även i varierande skick, en del är bara att starta medan andra är under renovering eller väntar på en sådan. Då är det bra att veta att Club Sonett Sweden har ett stort reservdelslager. Framförallt till Sonett III men även till Sonett II. Vi ägnar en del av detta nummer till att visa er vad vi har i vårt lager för tillfället. Hittar ni inte den del ni söker så vill vi ändå gärna att ni kontaktar vår reservdelsförvaltare Erland Johansson. Får vi tillräckligt många önskemål om en viss del försöker vi sätta igång en nytillverkning av den delen.

Ibland undrar man hur länge vi ska kunna hålla igång våra Sonetter. Saab har mindre och mindre delar kvar, det gäller även slitdelar till Saab 96 vilket i många fall varit Sonetternas räddning. Som tur är finns det fristående firmor som säljer delar som passar även om inte de heller har allt. Min tröst är, att kan man hålla igång olika fordon från början på det förra seklet så ska vi väl ändå kunna hålla våra Sonetter rullande ett bra tag till, de är ju ändå betydligt yngre!

I förra numret frågade vi er om ni har intresse att även framöver få Nordiskt Annonsmagasin från MHRF. Av de som svarat har ungefär hälften varit för, hälften emot. Som utlovat kommer vi att sända en T-shirt med Sonettmotiv till någon av er som gett ett välmotiverat svar. Vi återkommer till Annonsmagasinet efter vårt årsmöte där vi kommer att ta upp frågan.

På tal om årsmöte så kommer vi att hålla det i samband med vårt vårmöte den 19 maj. Eftersom CSS fyller 20 i år så håller vi som bäst på att planera ett jubileumsmöte, som ska äga rum i Linköping och Motala. Självklart kommer vi som vanligt tillbaka med fyllig information i nummer 2. Men som sagt, den 19 maj kan ni boka in redan nu.

För övrigt är det inte bara klubben som jubilerar i år. Den 1 mars har jag ägt min Sonett II V4 i 25 år, jag köpte den 1976! Den har berett mig mycket glädje, men minst lika mycket har de människor och de platser gett mig, som jag träffat och sett via den.

Jan-David Skavén

**CLUB
SONETT
SWEDEN**

Klubbens adress

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

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

Hans Eklund, 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
08-560 336 44

Lars Eriksson, klubbmästare
0240-202 32

Klubbens postgiro
35 87 30-0

Tidningens adress

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

Besiktningsmän 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 175:-/år

Club Sonett Swedens
hemsida
www.autosite.se/Sonett

OMSLAGSBILD:

Eftersom detta nummer av Sonettvärlden till stor del handlar om reservdelar, får omslagsbilden visa en del av Sonettklubbens reservdelslager.

Nästa nummer av

SONETT VÄRLDEN

beräknas utkomma i början av maj.
Sista inlämningsdatum för manuskrift och annonser 31 mars.

Blyfri soppa!

Mats Jonsson

mats@motorsportsweden.com

Det har skrivits mycket om att bensinbolagen nu har slutat att tillsätta blyersättningsmedel i bensinen sedan i fjol somras. Kort och gott: Den svarta soppan har utgått. Orsaken till detta har sagts vara av logistisk natur men självklart handlar det om intäkter. Andelen "blyad" bensin torde minska för varje år till förmån för den "gröna" bensinen. Hur göra som Sonettägare? Här följer en del tips som kan förenkla din tillvaro. Har du en tvåtaktssonett så kan du sluta att läsa nu. Blyersättningsproblemet gäller endast fyrtaktsmotorer med ventiler och sådant skräp finns inte i din bil.

Ansvar för blyersättningen har alltså nu flyttats över på bilägarna. Av logistiska skäl enligt branschbolagen. Den svarta 96-oktaniga bensinen lär ha haft lägre andelar blyersättningsmedel än den 98-oktaniga. Vilken i sig har haft otillräckliga mängder för en V4-motor. Även om du oktanmässigt skulle ha klarat dig med den svarta 96-oktaniga så har det ur blyersättnings-synpunkt varit nödvändigt med den 98-oktaniga.

Bensinbolagen säljer idag medel som bilägare själv får pytsa i tanken. De flesta av dessa är kaliumbaserade. En flaska kostar runt 40 kronor och denna räcker till 500 liter bensin. Självkostnadspris enligt bensinbolagen. Tyvärr är det nu så att många anser dessa tillsatser vara otillräck-

liga och att motorskador kan uppstå på sikt. Istället finns det många andra preparat som säljs i tillbehörbutiker. Ofta amerikanska produkter vilka är framtagna för jänkarspisar. I USA har blyad bensin varit borta från vissa delstater i snart 25 år medan det fortfarande lär gå att finna i några delstater ännu. (När jag var över 1991 och åkte runt i en Sonett så fanns det i inlandsstaterna. I Wyoming så var det så mycket bly i soppan att bilens fjädring säckade ihop när jag hade tankat fullt...)

Alltså: Satsar du på att pytsa i blyersättningsmedel: Köp dyra produkter. Exempel på dessa fabrikat är: Tri-pak, Millers, VSP, Red Line och Wynn's. Många av dessa fungerar även som oktanbostrar. Undvik bensinbolagens kemikalier och köp tillsatser som är

framtagna för V8:or. Men halvera inte bara för att det är en V4:a !!

Finns det något hopp då?

Jo det finns hopp för dig som vill fortsätta med att åka Sonett. –Låt modifiera dina topplock. Handen på hjärtat: Hur långt har din Sonett gått? Är det inte ändå dags för en topplocksreovering? Nog behöver dina ventiler slipas in och är inte ventilstyrningarna glappa efter 30 års tjänst?

Lösningen heter lösa ventilsäten. Man låter en motorreoveringsfirma montera lösa säten för avgasventilerna. De erfarenheter som har gjorts visar att det räcker med att göra detta på avgassidan då det är där som slitaget är störst. Beroende på den högre temperatur som dessa utsätts för jämfört med insugssätena. Vill man vara på den säkra sidan så monterar man lösa sätesringar även på insugssidan.

Att göra detta arbete kostar mellan 1500 –2500 kronor om man tillhandahåller lösa topplock beroende på vilken verkstad man anlitar. Två exempel på sådana är Motor Mekano i Nyköping och Ströms Trimservice i Trollhättan. Jag har bara egna erfarenheter från Motor Mekano vilka redan 1997 byggde om topplocken till min Saab 95 från 1978 vilken därefter har rullat 5000 mil utan att ventiljustering har varit nödvändig. När jag i fjol byggde en trimmad motor till den då nyinköpta Sonett -74:an byggde Motor Mekano om topplocken även till denna motor och det har fungerat väldigt bra. Tankar bara "grön 98" eftersom jag

också har ett oktanbehov att uppfylla beroende på kompressionsförhållandet i min trimmade motor.

Vad är det som händer i motorn?

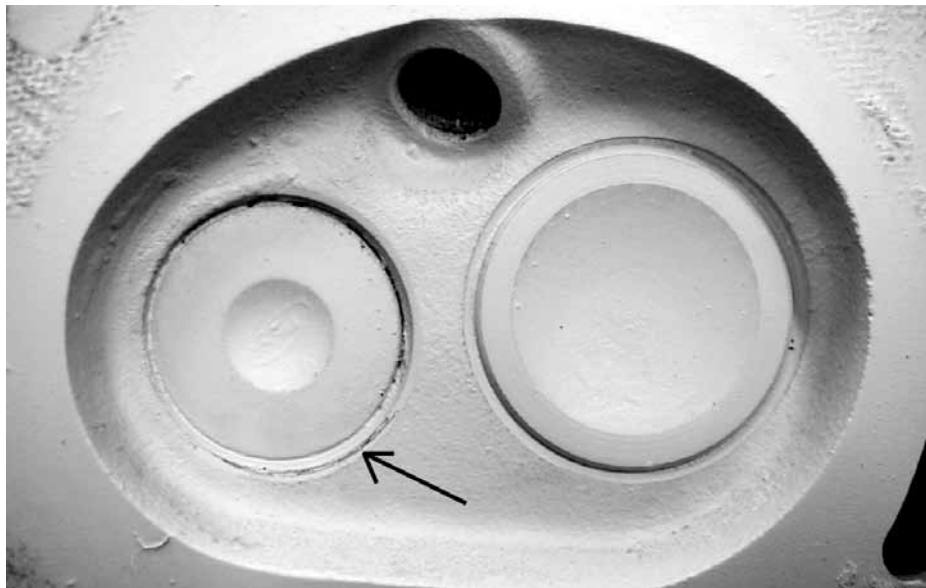
Vad som sker när man har för dålig smörjning mellan ventil och säte är att ventilen "svetsas" fast på sätet varje gång de möts. Små metallpartiklar lossnar då från sätet och fastnar på ventilen. Eftersom ventilen roterar så fungerar partiklarna som slipmedel varför sätena nöts ner. Till saken hör att i en V4:a så är sätet mjukare än ventilen. För oss Sonettägare så märks detta genom att ventilen



Bilden visar ett uppsågat topplock där man kan se hur ventilsätet har förstörts vid spetsen på pennan.

äter sig in i toppen varför ventilspelet minskar.

Min Sonett 74:a var inne på verkstad i USA redan 1993 på grund av att motorn betedde sig konstigt. Dålig kompression konstaterades på några cylindrar. Vidare så var det 0-spel på två avgasventiler och 0,05 mm spel



Här ses ett förbränningsrum där avgasventilen, den mindre av ventiltallrikarna, har ätit sig in i topplocket. Jämför med insugningsventilen till höger.

på de övriga två. Normalt borde spelet ha varit 0,4mm. Här borde man ha funderat lite men man justerade upp spelet till börvärdet och 3 år senare så var det dags igen. Inte heller denna gång funderade man över varför spelet justerades. 1998 var det dock slutåkt. Dock inte beroende på detta utan på grund av ett balansaxellager. När jag fick bilen våren 2000 så var

det ånyo 0-spel på två avgasventiler och när jag lyfte av topparna så kunde man se att avgasventilerna var inslagna i topplocken. Två av dem var mycket inslagna och orsaken till detta var bruk av "un-leaded gas". □

Internationellt Saabmöte

Vi vill gärna påminna er som har intresse att åka till det Internationella Saabmötet i Finland den 8-10 juni att anmäla er **senast den 31 mars!** Se gärna närmare information om träffen i nummer 4/00 av Sonettvärlden. Ni kan skicka efter anmälningsformulär från redaktionen, adressen finner ni på sidan 3.

Varför inte göra slag i saken och göra en avstickare till vårt grannland i öster?! Jag kan tänka mig att många har varit på Saabs bilmuseum i Trollhättan men hur många har varit på Saabs museum i Uusikaupunki norr om Åbo? Det var bara en av ett antal punkter på programmet, så jag hoppas att det blir en hel del deltagare från CSS!

The history of the V-4 engine as used in the 1967-1974 Saab Sonett

Jim Horner

German and British divisions of Ford, in the 50's, were separate entities (now merged into Ford of Europe) and each, without consulting each other, began development on programs to develop new V4 and V6 engine families. Both companies came up with surprisingly similar engines including a 60-degree V4 with a counter-balance shaft in the lower engine block as well as a V6 using the basic V4 block casting (without the balance shaft). None of the components from the British engines will fit the German engines or vice versa.

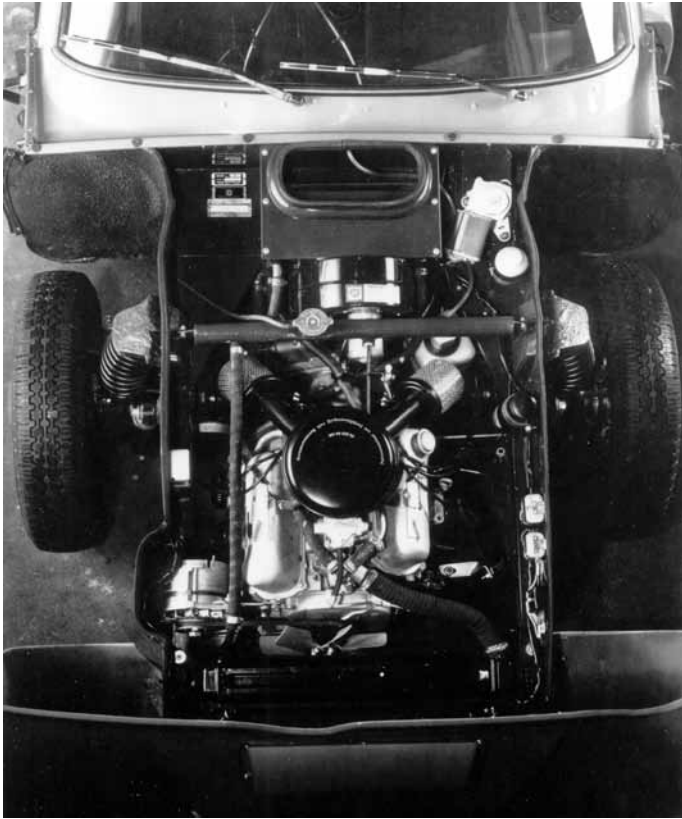
In 1958 soon after the compact Falcon went into production Ford division USA began working on a small car project, to compete with the Volkswagen Beetle, code-named "Cardinal". This was to be a joint US-German model. Ford-Werke Germany came up with the concept for a front-wheel drive car with a short V4 engine and an engineering team from Cologne, Germany went to Dearborne, Mi. to assist in its development.

The V4 engine was first tested in a Saab 96 as no other front-wheel drive car of comparable size was available in the USA. The engine compartment of the 96 had to be altered to accept the engine as early Saab's had small two stroke engines.

Tooling-up at Ford's Louisville, KY. plant was well underway when Lee Iacocca withdrew the US production plan in 1960. The Cardinal project was cancelled for the U.S.A. and assigned to Cologne for production as the "Taunus 12M", Ford's first front-wheel drive car.

Ford cars with the German V4

The German design V4 was launched in September 1962 in the Taunus 12M. It was a 40 hp 1.2-liter (1183cc) engine and had a bore of 80.00 mm and a stroke of 58.86 mm. In just over three years Ford-Werke built half a million of them. (The British design V4 was launched in September 1965 in the Ford Corsair



Birds view of the V4 engine in a Sonett II.

with 1.7-liter (1663cc) and 2-liter (1996cc) V4 engines. The 1.7 liter engine had a bore of 93.66 mm and a stroke of 60.35 mm and the 2-liter engine had a bore of 93.66 mm and a stroke of 72.41 mm).

The following German Ford cars came with the V-4:

Taunus 12 M (P-4), Taunus 12M TS (P-4), Taunus 17M (P-5), Taunus 12M (P-6), Taunus 15M (P-6, Ford 17 M (P-6), Ford 17M (P-7), Ford Capri, Taunus (TC), Consul (MH), Capri II, Granada and Sierra.

Other cars using the German V4

The following also used the German Ford V4 engine:

The French Matra 530

Saab 95, 96, Sonett V4 and Sonett III.

Saab uses the German V4

In mid 1967 the 65hp 1.5 liter (1498cc) V4 became an option on the model 95, 96 and Sonett II. It is known as the "silver" engine due to its' valve covers which were painted silver.

This was an open-deck design engine and was used on the early Sonett's up to and including serial #510. This engine had a bore of 90.0 mm and a stroke of 58.86 mm. Compression ratio was 9.0 to 1.

The second design, most likely modified from the original Ford Cardinal engine (also 1498 cc displacement), was a closed deck design (most likely modified due to head gasket problems on the earlier open-deck model). It was essentially the same as the "silver" engine but most of the internal components were changed. The engine's valve covers were painted blue. Therefore it is known as the "blue" engine. This engine was used on Sonett's #504, 505, 508 and from #511 on up to and including 1970. Bore and stroke as well as rated hp was also the same.

In 1971 the engine was again modified. To meet with the U.S. air pollution standards the compression was lowered (8.0-1) which lowered the horsepower. To compensate for the lower hp. the stroke was lengthened to 66.80 mm therefore increasing the displacement by 200 cc. The new 65 hp 1.7 liter (1698 cc) engine had black valve covers and is known as the "black"

engine. This engine was used until the last Sonett rolled off the assembly line in 1974.

German V6's in North America

In 1971 the German Ford Capri was imported into North America and was powered by a 2600 cc (2550 cc) V6. This engine had a bore of 90.0 mm and a stroke of 66.80 mm (the same as the 1698 cc V4). In 1973 the Capri was imported into North America with a 2800 cc (2793 cc) V6 with a bore of 92.96 mm and a stroke of 68.58 mm. This engine was used until 1980.

V6 for the Saab?

Both the 2600 cc and 2800 cc engines can be used in the Saab V4 models 95, 96 and the V4 Sonett with only minor modifications. Note that some Ford V6 came with rear-ump (Mustang II) oil pans. These can be interchanged as well as the oil pickup section of the oil pump.

Note: As the Sonett is (at least to this author) a classic and its value as such depends upon its authenticity (so many have been irreversibly altered) take a long look at what you are fortunate to own and let your conscience be your guide. □

Du har väl inte glömt att betala
medlemsavgiften för 2001?

Ett möte mellan den fula ankungen och ankan som blev en svala i luften.

Åke Larsson, text och foto

Till att börja med vill jag göra en kort tillbakablick angående rubriken. Jag citerar en engelsk Sonettägare, Christopher Day: "Dess form är väldigt annorlunda och kallas stundom för den fula ankungen men det är det som ger den dess charm, den är så olik allt annat, jag älskar den". Jag citerar annan engelsman, den nu framlidne Bob More, då det begav sig provflygare i RAF och anlita av Saab i Linköping för jungfruflygning med J29 Flygande Tunnan. Efter landningen hade han bara lovord att säga: "It was love at first flight, on the ground an ugly duckling - in the air a swift".

Idag fredag den 5 juli 1999 på morgonen får jag information av Henry

Åke Larsson står stolt mellan sin Sonett II V4 och JAS 39 Gripen. Nog ser det ut som om Gripen ska bogseras av Åkes Sonett.



Ohlsson (en av de huvudansvariga för projekt Gul Rudolf J29 Flygande Tunnan, den enda i världen som är flygvärdig) att J29:an skall upp i luften vid 11-tiden med Rolf Rims-



by vid spakarna. F10 Kamratförening fyller 40 år så ett 30-tal personer skall in på flottiljplattan och fira. Det är ett ypperligt tillfälle att få ta det där kortet på en Sonett och en J29:a. Efter en snabb uppringning till Info. major Ulf Olsson på F10 berättar jag i korta ordalag om min tidigare fotografering av Saab:s jaktplan med Sonetten och mina kontakter med Henry Ohlsson. Utan någon större utläggning från Ulf Olsson så är jag välkommen till F10 vakten så fort som möjligt och där kommer han att lotsa in mig till F10. Då vädret är 100 % blir körningen till Ängelholm 100 %.

En sällsynt trevlig och tillmötesgående informationschef kör före mig in och ner till plattan. Då J29:an ännu inte hade transporterats ut på startplattan (där tankning och förberedelser görs för flygning) så föreslår Ulf

Sveriges enda J29:a Flygande Tunnan som är flygvärdig tillsammans med piloten Rolf Rimsby och så Åke Larssons Sonett, tryggt stående under vingen. Två väsensskilda men sköna exempel på Saabs formgivning.

Olsson att jag kan ta kort på den enda Gripen utanför andra divisionen.

För att komma ut till den ensamma JAS 39 Gripen får jag bryta mot samtliga förbudsskyltar men Ulf O. säger att jag inte skall bry mig om skyltarna. Då Gripen är försedd med en dragarm så backar jag till dragarmen och med lite fantasi så har jag en Gripen på släp efter Sonetten. Det blir en mycket udda bild.

Nu var det dags för J29:an

Under tiden har tankning skett för J29:an så jag får klartecken att köra dit. Jag backar in Sonetten under vänstra vingen och då pitotröret på vingen är frilagt får man vara försik-



Inte visste vi att en Sonett var en så utmärkt dragbil till Gripen?! För inte kan det väl vara så att bilden ljuger?

tig när man rör sig vid vingen. Efter hand så försvinner mer och mer folk från J29.an, det är bara flygplanet, piloten och Sonetten kvar.

Jag tar mina foton och kör sedan raskt undan Sonetten så Rolf Rims-

by, piloten, kan varmköra och taxa ut till start. Klockan är strax före 12.00 och Rolf Rimsby stiger från banan och gör en halvroll direkt efter att hjulen gått in i den bulliga kroppen på Tunnan. Jag skulle kunna fortsätta och berätta hur länge som helst om den här dagen på F10 men jag slutar här. □

Rätt ska vara rätt!

I förra numret av Sonettvärlden skrev jag att det var det 75:e numret sedan starten 1981. Nu skriver jag glatt att detta är nummer 80! Hur går nu det ihop? I all enkelhet beror det på en felräkning från min sida, jag tappade bort ett år. Nu har jag för säkerhets skull kontrollräknat alla numren och fann att nummer 4/00 var nummer 79 och följaktligen blir detta nummer, 1/01 nummer 80.

Det är inte så dåligt faktiskt om man betänker, att vi trots allt avhandlar en bilmodell som Saab slutade producera 1974... Men det är klart, det har hänt mycket sedan dess som det också är värt att skriva om.



Till minne av Jan Johansson "Saab-Janne" på Öland

Den 17 januari 2001 glömmer jag aldrig, fick bud om att Janne stilla somnat in, efter en lång tids sjukdom.

Janne var en av de största Saabentusiasterna jag träffat och vi har haft många trevliga stunder under årens lopp.

Vi var många som hoppades att din envishet och entusiasm för våra gammelsaabar skulle klara dig genom den svåra sjukdomen. Men tyvärr räckte inte ens det.

När du Janne sitter där uppe i din Saabhimmel, hoppas jag att du tänker på mig och spar en plats till mig, för den dagen när det är min tur.



Vi är många som delar den stora sorgen med familjen i Störlinge.

Hans Edlund

Varmt tack

Till alla er som hedrat minnet av min käre make, vår pappa

Jan Johanssons

bortgång, för blommor, brev och telefonsamtal till hemmet, den vackra blomstergården vid hans bår samt alla gåvor till Cancerhjälpen.

*Lena
Petra och Pernilla*

Reservdelar Club Sonett Sweden

Erland Johansson



Här kommer den årliga publiceringen av Club Sonett Swedens reservdelslista som även finns på vår hemsida: www.autosite.se/Sonett. Några få nya delar har tillkommit, se bilder nedan.

Vad som är glädjande när det gäller nytillverkning av plåtdelar är de Sonettgolv som nu finns på lager men i ett starkt begränsat antal. De är handgjorda och av mycket hög kvalitet. Ett imponerande hantverk.

Grillen till Sonett II (74 06 192) som varit slut en tid finns nu åter i ett mindre antal, så passa på att beställa.

Reservdelsköp från SSR

En överenskommelse har träffats mellan klubbarna Svenska Saabregistret och Club Sonett Sweden om köp av

nyttillverkade reservdelar från varandras reservdelslager utan att behöva vara medlem i båda klubbarna. Det vill säga att CSS:s medlemmar kan köpa nyttillverkade delar från SSR:s lager utan att vara medlem i SSR, och vice versa.

Nya delar på gång

Att ta fram nya reservdelar är ett tålamodskrävande arbete. Nytillverkningen av kåpan som täcker bagagerumslåset på III:orna har varit på gång länge men har nu tappat fart helt då den tillverkare som vi inlett samarbete med hoppat av. Det betyder att vi måste hitta en ny. Listen på insidan av Sonett III dörrarna har också blivit kraftigt försenad på grund av strul med originalister att tillverka efter. Samma sak med det runda emblemet i grillen på III:orna, kraftigt försenat.

*Nyttillverkade Sonettgolv
nr 74 28 154. Pris 14.500:-*



Gummihornen på Sonett II V4 är efterfrågade och vi har börjat begära in offerter för en ev. nytillverkning. Klädselmaterial är också efterfrågat. Vi har en del förfrågningar ute men det är svårt att hitta ett bra ersättningsmaterial.

Hör av er

Du som behöver en reservdel som inte klubben har i sitt lager, hör av dig till Erland Johansson. Om tillräckligt många efterfrågar en reservdel kan nytillverkning bli aktuell. Av vissa delar kan vi även ombesörja tillverkning i enstaka exemplar, t ex. plåtdelar. Ett annat alternativ till vårt reserv-

*Blinkers/bromsljusglas med sarg nr 72 51 564.
Pris 160:-*



delslager är att ringa Mats Jonsson i Katrineholm, han säljer bl. a. vissa delar till Saab Sonett. Tel. nr. 0150-129 04. □

Delarna köper du genom klubbens reservdelsförvaltare, Erland Johansson, Sommarvindsvägen 7, 582 72 Linköping. Tel 013-27 04 12, er.j@telia.com, pg-nr. 487 74 84-8

Reservdelslistan

| Art.nr | Benämning | Pris | Modell | Chassinummer | Specificering |
|-----------|---------------------|--------|-----------|--------------|-------------------------------------|
| 10150 | Verkstadsdatabok | 200:- | III | | Kopia |
| 175422 | Res.delskatalog | 290:- | Alla | | Kopia |
| 788249 | Verkstadsdatabok | 200:- | II, II V4 | | Kopia |
| 1051199.. | Hjulbult | 45:- | Alla | | Till Ronalfälgar |
| 7175680 | Bromsljuskontakt | 150:- | II, II V4 | | |
| 7175680/1 | Bromsljuskontakt | 100:- | III | | |
| 7251564 | Blink/bromsljusglas | 160:- | II, II V4 | | Kompl. med kromring (ej org.glas) |
| 7378888 | Golvplåt | 210:- | Sa 95/96 | | Höger fram, galvad |
| 7378912 | Golvplåt | 240:- | Sa 95/96 | | Vänster bak, galvad |
| 7378920 | Golvplåt | 240:- | Sa 95/96 | | Höger bak, galvad |
| 7400286 | Gavel | 110:- | Alla | | Hjulhusplåt V-fram 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 |

| Art.nr | Benämning | Pris | Modell | Chassinummer | Specifisering |
|-----------|--------------------|--------|----------------|-------------------|--|
| 7404619 | Rutfäste | 110:- | II, II V4 | Alla | Till höger dörr stora rutan |
| 7404940 | Bricka | 9:- | II, II V4 | Till -328 | Till dörrgångjärn |
| 7405327 | Glas | 220:- | Alla | | Blinkers/park. ljus (Lucas) |
| 7405350 | Bakdel (Lucas) | 305:- | Alla | | "Potta" till huvudstrålkastare |
| 7405368 | Juster-ring | 95:- | Alla | | Bakre ring huvudstrålkastare |
| 7405385 | Justerskruv (sats) | 69:- | Alla | | Justerskrivar till huvudstrålk. |
| 7405400 | Hållarring | 105:- | Alla | | Håller strålk.ins. mot juster-ringen |
| 7405418 | Kromring | 200:- | Alla | | Yttre ring till huvudstrålkastare |
| 7405772 | Gummipackning | 195:- | Alla | | Mellan kaross och huvudstålk. |
| 7405780 | Mellanlägg | 10:- | | | Finns ej i res.delskatalogen |
| 7406192 | Grill | 995:- | II, II V4 | Alla | Rå obearbetad (nyttillv.) |
| 7407745 | Fästöra | 30:- | II, II V4 | Alla | Bilbälte yttre golvfäste |
| 7407976 | Drivarm | 30:- | Alla | Till -7050303 | Till torkarmotor |
| 7409006 | Lykta | 495:- | Alla | | Blinkers/park.ljus kompl. |
| 7409105 | Fjäder | 650:- | II, II V4, III | Alla | Chassifjäder fram (nyttillv.) |
| 7409154 | Plåt | 795:- | II V4 | Alla | Bakstycke chassi |
| 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 returfjäder 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 låsmekanism dörr |
| 7412117 | Dörrlås | 295:- | II V4 | 328-1868 | Höger |
| 7412182 | Emblem | 160:- | II V4 | Alla | Till motorhuv |
| 7412935 | Arm | 6:- | Alla | | Till bromsvarn. kontakt |
| 7413057 | Pedalställ | 150:- | II V4 | 329-1868 | Till kopplingspedal |
| 7413479 | Lagring | 250:- | II V4 | från 520- USA | Rattlagerbock |
| 7413735 | Hållare | 80:- | II V4, III | från 329 - | Fäste rattlagerbock (kringlan) |
| 7414022 | Lock | 70:- | II V4, III | Till -71501265 | Över värmepaket |
| 7414055 | Torpedplåt | 400:- | II V4 | från 1229 - | |
| 7414188 | Kabel | 10:- | II V4 | från 550 - | Till ljusrelä |
| 7414295 | Kona | 40:- | II V4, III | Alla | Övergång värmepaket-rör i kupén |
| 7414477 | Knutplåt | 40:- | II V4, III | från 1229- | Trekantplåt i motorrum |
| 7414493 | Låsbleck | 25:- | II V4 | från 1229- | Till handskfackslucka |
| 7414543 | Kulsnäppare | 20:- | II V4 | från 1229- | Till handskfack |
| 7414576 | Plåt | 300:- | II V4 | från 329- | Luftintag vid torped |
| 7414808 | Reglagearm | 15:- | II V4, III | Alla | Till ventilation def./golv |
| 7414998 | Lykta | 250:- | II V4, III | från 1229- | Blinkers fram USA |
| 7415102 | Skena | 50:- | II V4 | från 1229- | Höger skena till höger stol |
| 7415268 | Vinkel | 6:- | II V4, III | Alla | Fäste till värmepaket |
| 7415599 | Konsol | 100:- | III | Alla | Vänster nedre fäste dörrgångjärn |
| 7415615 | Konsol | 125:- | III | Alla | H och V övre fäste dörrgångjärn |
| 7415698 | Stötfångare | 2500:- | III | Till -97735000400 | Bakre (nyttillverkad) |
| 7415706 | Stötfångare | 2500:- | III | Till -97735000400 | Främre (nyttillverkad) |
| 7415821 | Kåpa | 65:- | III | Alla | Främre H hjulhusplåt vid generator |
| 7416001 | Panel | 1700:- | III | Till -97725001185 | Instrumentpanel |
| 7416225 | Lucka | 950:- | III | Alla | Motorlucka |

| Art.nr | Benämning | Pris | Modell | Chassinummer | Specifisering |
|---------|-----------------|---------|------------|--------------------|---------------------------------------|
| 7416266 | Dörram | 800:- | III | Till -97725002000 | Höger |
| 7416274 | Kabel | 300:- | II V4, III | Alla | +kabel till batteri |
| 7416464 | Stolpe | 128:- | III | Alla | V plåt mellan sido och bakre sidoruta |
| 7416480 | Mellanlägg | 3:- | III | Alla | Till gångjärn bakre sidoruta |
| 7416571 | Varvräknare | 500:- | III | Alla | |
| 7416738 | Axel | 190:- | III | Alla | Till höger lamphus |
| 7416787 | Konsol | 45:- | III | Alla | Fäste till styrväxel |
| 7416928 | Plåt | 400:- | III | Till -97725002000 | Vänster tröskelplåt (nyttillv.) |
| 7416936 | Plåt | 400:- | III | Till -97725002000 | Höger tröskelplåt (nyttillv.) |
| 7417025 | Bult | 40:- | III | Alla | Till bakre ventilationsruta |
| 7417173 | Ryggspant | 300:- | III | Alla | Plåt framför tanken |
| 7417199 | Pedalplåt | 90:- | III | Alla | Mellan golv och torped |
| 7417355 | Kabelknippe | 50:- | III | Alla | Till blinkers/helljusspak |
| 7417389 | Kullänk | 150:- | III | Alla | Mekanism vid växellåda |
| 7417413 | Konsol | 500:- | III | Alla | Till golvväxel i kupén |
| 7417421 | Bult | 120:- | III | Alla | Lagring till växelspak |
| 7417454 | Kullänk | 160:- | III | Alla | Till växelspak |
| 7417470 | Hylsa | 17:- | III | Alla | Till kullänk 7417454 |
| 7417496 | Bricka | 3:- | III | Alla | Till bult 7417421 (växelmekan.) |
| 7417504 | Bricka | 3:- | III | Alla | Till bult 7417421 (växelmekan.) |
| 7417538 | Fjäderspärr | 10:- | III | Alla | Till växelmekanism |
| 7417579 | Förstärkning | 45:- | III | Alla | Till främre hjulhus/motorrum |
| 7417694 | Lagerbock | 300:- | III | Till -70500303 | Till rattstäng |
| 7418031 | Fästbygel | 10:- | III | Till -97725002000 | Till varvräkn. |
| 7418049 | Fästbygel | 10:- | III | Till -97725002000 | Till hastighetsm. |
| 7418197 | Skena | 20:- | III | Alla | Till handskfackslucka ("gångjärn") |
| 7418379 | Plåt | 25:- | III | Till -97725002000 | Täckplåt radiouttag |
| 7418494 | Medbringare | 25:- | III | Alla | Till rattstäng, bakom ratt |
| 7418502 | Rattlagerkåpa | 125:- | III | Till -70500303 | Plastkåpa över rattstäng |
| 7418635 | Slang | 6:- | III | Alla | Till vindrutespolarpump |
| 7418700 | Karosskal | 12000:- | III | Äldre utförande | |
| 7418734 | Fäste | 27:- | III | Alla | Vänster till instrum.panel |
| 7418742 | Fäste | 35:- | III | Alla | Höger till instrum.panel |
| 7418759 | Fäste | 30:- | III | Till -97725002000 | Mittre till instrum.panel |
| 7418775 | Konsol | 60:- | III | Alla | Fäste till lås motorlucka |
| 7418791 | Dörrskal | 1300:- | III | Alla | Vänster |
| 7418809 | Dörrskal | 1300:- | III | Alla | Höger |
| 7418817 | Dörrstopp | 50:- | III | Alla | Arm i framkant dörr |
| 7418833 | Dörrlås | 140:- | III | Till -70500303 | ev. fel i res.delskatalog |
| 7418841 | Mutter | 40:- | III | Alla | Plåt med fyra hål, till dörrlås |
| 7418882 | Fönsterhiss | 300:- | III | Alla | Höger |
| 7418908 | Bakruta | 500:- | III | Till -977250002000 | passar även årsm. -73, -74 |
| 7418932 | Glas | 200:- | III | Alla | H + V lilla rutan i dörr |
| 7419021 | Instrumenttavla | 115:- | III | Alla | Till varvr, hastighetsm. mm |
| 7419047 | Kulled | 50:- | III | Till -97725002000 | Till bakrutesötta |
| 7419070 | Klädsel | 165:- | III | Alla | Inre matta vänster hjulhus |
| 7419104 | Klädsel | 270:- | III | Alla | Yttre matta höger hjulhus |
| 7419161 | Klädsel | 130:- | III | Alla | Till V bakre hjulhus (fjäderfäste) |
| 7419179 | Klädsel | 130:- | III | Alla | Till H bakre hjulhus (fjäderfäste) |
| 7419484 | Axel | 150:- | III | Alla | "Parallellstag" mellan huvudljus |
| 7419971 | List | 6:- | III | Alla | Till bensinpåfylln. slang |
| 7420110 | Konsol | 50:- | III | Till -97725002000 | Fäste värme,vent. reglage |

| Art.nr | Benämning | Pris | Modell | Chassinummer | Specifisering |
|---------|--------------|-------|--------|-------------------------|--|
| 7420219 | Slang | 60:- | III | Till -70500303 | V ventilations slang |
| 7420235 | Tätninglist | 40:- | III | Från 71500001- | Till stora rutan i dörr |
| 7420284 | Stång | 75:- | III | 70500001-97725002000 | Till låsning dörr |
| 7420326 | Bygel | 35:- | III | Alla | Fästbygel bakljus |
| 7420656 | Skruv | 3:- | III | från 71500001 | Till fästbygel torkarmotor |
| 7420664 | Manöverlänk | 45:- | III | Till -97725002000 | Till dörrlås |
| 7420672 | Fäste | 120:- | III | Till -97735000400 | Vänster frontstag vid stötf. |
| 7420680 | Fäste | 95:- | III | Till -97735000400 | Höger frontstag vid stötf. |
| 7420706 | Plåt | 75:- | III | Alla | Högtalargaller |
| 7420813 | Distanshylsa | 3:- | III | Från -71500001 | Till infästn.lilla rutan i dörr |
| 7420854 | Bricka | 3:- | III | Alla | Låsbricka till gångjärn i dörr |
| 7421027 | Distanshylsa | 3:- | III | Alla | Till 7420284 låsmanövr. insida dörr |
| 7421134 | Isolerskiva | 50:- | III | Alla | Isolering bakstam (Gullfibertyp) |
| 7421175 | Bricka | 8:- | III | Alla | Till infästning vxl.spakskonsol (fack) |
| 7421183 | Stag | 30:- | III | Alla | Till innerskärm främre hjulhus |
| 7421241 | Fäste | 35:- | III | Alla | Till rattlagerbock (kringlan) |
| 7421365 | Fjäder | 5:- | III | Alla | Till motorluckelås (pinne) |
| 7421480 | Reglage | 30:- | III | Alla | Reglagearm till frihjulet |
| 7421506 | Stopparm | 50:- | III | Alla | Till huvudljus |
| 7421696 | Etikett | 10:- | III | 70500051-71501265 | Till behållare kopplingsolja |
| 7421704 | Slang | 35:- | III | 70500051-71501265 | Mellan koppl.behållare och cylinder |
| 7421761 | Bricka | 15:- | III | Till -71501200 | Mutterbricka brytare huvudljus |
| 7421795 | Bricka | 1:- | III | Alla | Till manöverhandtag huvudljus |
| 7421951 | Plåt | 5:- | III | från 71500001- | Till värmeutblås golv |
| 7421993 | Torpedplåt | 700:- | III | Alla | |
| 7422058 | Slang | 75:- | III | Från 71500001- | Returbränsleledning |
| 7422207 | Bricka | 5:- | III | Från 71500001- | Till sprint handbromsspak |
| 7422223 | Kabelknippe | 60:- | III | Från 71500001 | Till vindrutetorkarspak |
| 7422231 | Kabel | 45:- | III | Alla | Till signalhorn |
| 7422272 | Jordkabel | 25:- | III | Alla | Liten under panelen |
| 7422447 | Skena | 75:- | III | Alla | Fästskena stora rutan i dörr |
| 7422504 | Sidklädsel | 325:- | III | 70500228-97735002100 | Vänster över dörr |
| 7422538 | Kåpa | 120:- | III | Till -71501265 | Tankrörskåpa |
| 7422553 | Klädsel | 600:- | III | 70500228-71501200 | Höger sidostycke i bagagerum |
| 7422561 | Klädsel | 100:- | III | Alla | I bagagerum ovanför bakstam |
| 7422611 | Dörrlås | 275:- | III | Från 71500001- | Vänster dörr |
| 7422629 | Dörrlås | 275:- | III | Från 71500001- | Höger dörr |
| 7422975 | Mutter | 2:- | III | Alla | Till rutfäste stora rutan i dörr |
| 7423098 | Skruv | 3:- | III | Från 71500001- | Till fäste stora rutan i dörr |
| 7423163 | Gångjärn | 30:- | III | Alla | Till ventilationsruta |
| 7423254 | Konsol | 700:- | III | 97725000088-97725001185 | Växelkonsol i kupén |
| 7423312 | Fäste | 60:- | III | Från 71501201- | Fäste inst.panelhandtag |
| 7423437 | Hjulbult | 45:- | III | Från 97725000001- | Till "Fotbollsälgar" |
| 7423635 | Rattstång | 475:- | III | Till -70500303 | |
| 7423700 | Vinkel | 10:- | III | Från 71501201- | Till brytare huvudljus |
| 7423882 | Hållare | 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 huvudcylinder koppling |
| 7424138 | Bricka | 2:- | III | Alla | Till bagagerumslås |
| 7424203 | Dämpare | 350:- | III | Alla | Stång växelmechanism |

| Art.nr | Benämning | Pris | Modell | Chassinummer | Specifisering |
|---------|-----------------|---------|------------|-------------------------|---|
| 7424252 | Kontakt | 100:- | III | Från 97725001186- | Till bältesvarnare |
| 7424286 | Växelstång | 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 9772500000- | 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 | Dörrarm | 800:- | III | Från 97725002000- | Höger dörr |
| 7425663 | Fästbygel | 25:- | III | Från 97735000001- | Till varvråknare |
| 7425770 | Störtbåge | 475:- | III | Alla | |
| 7425812 | Manöverstång | 250:- | III | Från 97735000001- | Till huvudljus |
| 7425879 | Hållare | 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, säkringsdosor mm |
| 7425986 | Stag | 50:- | III | Från 97735000001- | Till instrumentpanel |
| 7425994 | Manöverlänk | 60:- | III | Från 97735000001- | Till låsmekanism 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 chassi |
| 7427818 | Fästvinkel | 50:- | III | Alla | Höger vid torped på chassi |
| 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" |
| 7428154 | Golv(cupén) | 14500:- | Alla | | Nyttillverkat, mkt hög kvalitet |
| 8555935 | Fördelarlock | 65:- | II V4, III | Alla | BOSCH-original |
| 8803777 | Luftfilter | 115:- | II V4, III | Alla | |
| 8918823 | Emblem | 125:- | III | Från 97725000001- | Fälgenblem till "fotbollsälgar" |

Sonettinvandringen fortsätter...

Mats Jonsson

Del II

Vilka planer hade och har jag då för den här Sonett -74:an? Inga egentligen. Affären skedde med mycket kort varsel och målsättningen för sommaren 2000 var att snabbt registreringsbesiktiga bilen. Fixa en motor och allmän uppsnyggning. Ingen större renovering alltså. Men Ronalfälgar är ett måste varför fyra hyfsade sådana införskaffades. Inget fel på originalfälgarna men jag tycker att de andra är snyggare. Har sådana även på 67:an och på min gamla 95:a. Grannarna tror att jag byter fälgar mellan bilarna på morgonen innan jag åker till jobbet...

Motor.

Då motorn i bilen ej var i funktionsdugligt skick så kliade det naturligtvis i fingrarna och en ny motor kom att byggas. Som alltid gäller det att först fundera ut vad bilen skall användas till och därefter bestämma en hästkraftsnivå. Den minnesgode läsaren kanske minns min artikel i Sonettvärlden 2/95 där jag redogjorde för arbetet på motorn till den 73:a som jag hade då.

Precis nu som då, gäller enligt min mening, att en V4 är mest lagom runt 100 hästar. 110 kan vara OK och ska man upp till 120 så börjar det att kosta pengar om man vill erhålla någon livslängd och driftssäkerhet. Kostnaden för varje hästkraft ökar dramatiskt därefter. Den motor jag byggde

1994 var på 1815cc och hamnade gissningsvis någonstans runt 110. I bästa fall. Den här ska bli något vassare.

Som ni kanske inser efter att ha läst artikeln så blev denna motor inte billig. Tyvärr finns det inga genvägar om man ska bygga en tillförlitlig motor. Jag kommer ihåg, lite skämsigt, hur jag trimmade motorer till mina 96:or i slutet på 70-talet: Man plundrade en gammal Taunus 17M Super på motorn. Tvättade den och plockade i en 7.6-kam och sedan på med ett korsinsug och ett par portade toppar som någon lokal förmåga hade grävt ur. Och varje gång det gick av en vevaxel eller att en vevstake tittade ut ur motorblockets sida var man lika förvånad. -Hur kunde detta hända? Igen. Någon som kän-

ner igen sig? Detta sätt att bygga trimmade motorer finns djupt rotat i den svenska motorkulturen. Vebodtrimning kallas det. Kamraterna som trimmade B18-motorer till PV och Amazon gjorde på samma sätt. Med skillnaden att dessa motorer höll. B18-motorn var en mer gedigen konstruktion ska erkännas.

Även Saab hade problem med trimningen av V4:orna nere på tävlingsavdelningen om sanningen ska fram. "Ta inte ut mer än 90 hästar. Annars flyger skiten i luften" sade Ford till Saabteknikerna när man skulle börja trimma. Året var troligen 1966. Ford hade rätt. Motorerna flög i luften. Tills det att man började att frångå Fords oljerekommendationer. Vips klarade motorn över 100 hästar utan problem och folket från Ford häpnade. Glädjen varade dock inte så länge. Växellådorna klarade inte det ökade effektuttaget. Men det är en annan historia.

Motor – bottendel.

Cylindervolymen kommer att hamna på 1815cc. Mest beroende på att jag hade block och kolvar sedan tidigare. Kolvarna är vanliga gjutna 93 mm kolvar till Ford Granada. Inga värsting kolvar men klarar måttliga kompressionsförhållanden och lägre effekter om man inte idkar långvarig fullgaskörning på övervarv. Ett prisvärt alternativ är annars 94 mm smidda Mahlekolvar vilka kan köpas för 2000 kronor per sats.

Vevstakarna är specialbehandlade genom bland annat kulblästring och polering för att minska knäck-

ningsrisken. Lilländan är dessutom modifierad för flytande kolvbult, en modifiering som, enligt dynotester, gav Saab 4-5 extrahästar i Standard B-motorerna på sjuttioalet. Alltså: 5 hästar extra för nästan ingen kostnad alls.

Vevaxel. Här finns det en rad alternativ att välja på. I mitt fall kom det att bli en splitter ny 1700cc HP-vevaxel vilken inköptes från en vanlig Sonettägare på västkusten. HP-veven är starkare än den standard monterade dito. Det finns ju de som tycks kunna få en vanlig standard 1700-axel att hålla i 150-hästares motorer men detta alternativ känns dock tryggare.

Kamaxel. Även här finns det en rad alternativ. I mitt motorbygge från 1994 användes en Hedlundkam med beteckningen NH44 vilken lär motsvara en mellanting av en 7.2 och 7.6 kam. I denna maskin kom det att bli en 7.6 kam med "Hollowlyftare" från Fords 302:a. Dessa inköptes för övrigt från Motor Sport Service i Jamestown, NY. Overthere alltså...

Balansaxel. Friska balansaxlar har börjat att bli en bristvara. När balansaxellagren har gett sig så slits balansaxlarna ner fort. Balansaxellagren är billiga och enkla att byta och därför så byter jag dessa lager rutinmässigt när jag har en motor nerplockad.

Transmissionsdrev. Fiberdreven i bröstet fick ge plats åt ståldrev. Nackdelen är mer transmissionsslammer, speciellt vid kall motor, men fördelarna uppväger nackdelarna.

Oljepump. En fabriksny standard-

pump med ny drivaxel fick räcka. Räcker ganska långt... I samband med detta modifierades oljepickupen så att det inte ska bli något trasel med denna. Det har ju förekommit att de har delat sig varefter den har sugit luft.

Vattenpump. Ny standardpump monterades tillsammans med en ny drivaxel.

Fläktlager. Nya lager monterades i transmissionskåpan. Jag byter alltid detta lager när jag sätter ihop en motor. Speciellt om den ska sitta i en Sonett III.

Motor – Överdel.

Överdelen är mer komplicerad än vad många tror. Den stora fällan stavar kompressionsförhållande (CR vilket står för Compression Ratio). Hur många av er kan räkna ut kompressionsförhållandet? Hur många av er gör det eller skulle göra det om eller när ni bygger en motor? Min gissning är ett ytterst fåtal. Ärligt talat så blir det så att man köper att par toppar som har fungerat bra på en annan motor vilka man sedan skruvar dit. Om de sedan var avsedda för en 1500cc motor eller 1840cc brukar flertalet inte lägga så stor vikt vid. Inte heller om de är gjorda för en motor med högkompressionskolvar eller ej.

Många faktorer spelar in när det gäller CR. Några av dem är cylindervolym, volym i förbränningsrum och motors slaglängd. Först av allt bör man nog fundera på vad man ska ha motorn till och därefter välja ett lämpligt CR-värde dit man sedan får

försöka hamna. Man bör inte heller glömma bort att fundera på vad för slags bränsle man ska använda. Blyfri 95 eller 104-oktanig racebensin. Skillnaden är milsvid vad gäller pris, energiinnehåll och "knackbeständighet". Konventionell topplockspackning sätter gränsen vid ungefär 10,5:1. En standardmotor till en Sonett med "svensk spec." har ett CR på 9,0:1.

Kommer din Sonett III från USA så har den ett lägre CR-värde, nämligen 8,0:1. Orsaken till detta var att man inte, av certifieringsskäl, ville höja effekten när 1700:an introducerades i USA på 1971 årsmodell. 1700-motorn fanns ju redan att tillgå i olika utföranden. För att lösa problemet med att få ner effekten valdes speciella kolvar med en mindre kompressionshöjd jämfört med de som fanns att tillgå i den stora sportsatsen. Inte heller kolvarna i sportsatsen nådde upp till toppdeckret på motorn utan vände 1 mm under kanten. På USA-motorerna plusade man på ytterligare en millimeter. Ur förbrännings synpunkt så var och är detta ingen bra lösning men den var billig.

Topplöck.

Jag fann ett par begagnade "Strömtoppar" i enkelblåsutförande som var i bra skick. Avgaskanalerna var minst sagt maximerade vilket orsakade en del problem med att finna lämpliga packningar mot avgasrören. Ventilstorleken är 37/42. Det fanns och finns även 38/44 att tillgå men det- ta alternativ ska endast ses som en

överdimension. Effektmässigt är det ingen skillnad. Plana eller plana. Är den ständiga frågan och detta har direkt med kompressionsförhållandet att göra. Dessa var redan planade 1,5 mm varför jag fick anpassa resten med detta som utgångspunkt.

Ventilfjädrar. Ventilfjädrar är en djungel. Eftersom jag inte ska ha motorn för tävlingsbruk så utslöt jag riktiga tävlingsfjädrar då dessa orsakar ökat slitage på både kamaxel och ventillyftare. Valet stod mellan Std. B-fjädrar och de fjädrar som fanns i sportsatserna. Det slutliga valet föll på de sistnämnda.

Vipparmsbryggor. Även här fanns ett alternativ att tillgå. Förr i världen använde man de s.k. aluminiumbryggorna på trimmade V4:or. Dessa reducerade tendensen att ventilerna skulle "slå in sig" samtidigt som man höjde den övre vartalsgränsen med 500 rpm. I mitt fall hade säkerligen originalbryggorna fungerat bra men nu hade jag en uppsättning aluminiumbryggor tillgängliga och sådana fick det bli.

Ventillyftare. På ventillyftarsidan finns det också en del alternativ att finna. För mig var dock valet självklart. Det blev nya Hollowlyftare. De är både lättare och starkare än originalet och är identiska med de som fanns att köpa från Saab Sport & Rally en gång i tiden. En del vedbodtrimmare brukar lätta originallyftarna men samtidigt ökar risken för brott drastiskt på dessa.

Insugningsrör. Ett vanligt tvåportsinsug. Vad annars? Då topparna är planade så blir passformen mot

ventilkåporna lite dålig och därför hyvlade jag ner bottenytan 1 mm och planen mot topparna med 0,5 mm på vardera sidan. Samtidigt planade jag av förgasarfoten på insuget 4 mm för att på så vis få ner förgasaren lite. Visst, man tappar vridmoment på detta men jag inbillar mig att det inte är märkbart.

Förgasare.

Kronan på verket. Det finns många bra förgasare till V4:or på marknaden. Weber-förgasare är väl kanske de jag har bäst erfarenhet av varför jag inte tittade på andra alternativ. I sportsatsen till Sonett III fanns det en Weber 32/36 DFV. Dessa är ganska dyra varför en 32/36 DGV är ett likvärdigt men billigare alternativ. En annan fördel med den är att spjällaxeln går åt "rätt håll" varför man kan använda original gasreglage. På minussidan står det faktum att man måste fila bort några millimeter på förgasarhalsen.

När man vedbodtrimmade V4:or för gatbruk på den gamla goda tiden köpte många en Weber 36/36 DCD på Hobbex. Denna förgasare var och är en utmärkt förgasare. Dess enda problem är att den är så hög att den inte får plats under huven på en Sonett utan en rad modifieringar. 32/36 DFV & DGV är mycket lägre och är därför mycket enklare att få plats med. Den huvudsakliga skillnaden mellan 32/36:orna och 36/36:an är hur de öppnar spjällen. De båda 32/36:orna är av registertyp vilket innebär att bara det ena spjället är öppet på låg och mellanvarv. Med

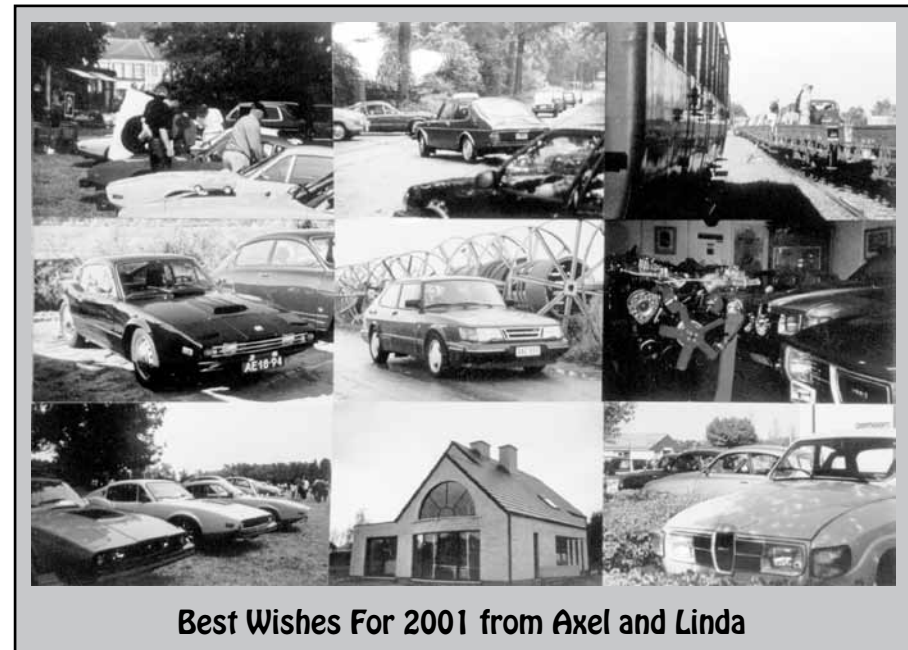
gaspådrag mer än, låt säga 75%, så öppnar även det andra spjället successivt. På 36/36:an öppnar båda spjällen samtidigt.

32/36:orna anses av många vara det bränselnålaste av de här alternativen. Men det behöver inte nödvändigtvis vara så. På vissa motorer har det visat sig vara så att det är bättre med en "större" förgasare där motorn förses med bränsle vid lite spjällvinkel. Kortfattat menas här att man kanske måste köra med mer gaspådrag med en mindre förgasare än vad man behöver göra med en större och att den mindre förgasaren då orsakar en högre bränsleförbrukning då accelerationspumpar och dylikt får arbeta mer. Man bör också ha i åtanke att man får större gas-hastighet på bränsle/luftblandningen i en 32/36:a än i en 36/36:a. Nu hamnar vi i vetenskapens värld och jag kommer inte att vidareutveckla

dessa saker på denna plats.

Om man nu anser att en 32/36:a är för liten eller att man vill ha en förgasare där portarna öppnar samtidigt och har konstaterat att en 36/36 DCD inte får plats, så heter nästa alternativ 40DFI. Denna förgasare fanns i rallysatserna som såldes av Saab Sport & Rally en gång i tiden och borde inte vara svåra att finna. Tyvärr är de svåra att finna. Och dessutom finns det inga nya att köpa varför man får leta en del om man inte har någon på hyllan. Jag annonserade efter en sådan förgasare i Idrottsbladet. Inte ett svar. Slutligen så fann jag emellertid en. Bara några mil hemifrån. I Hälleforsnäs av alla ställen. Tyvärr hade chokemekanismen plockats bort och att finna en ny sådan var inte lätt. Förr importerades Weber av Motor Italia (MIS-AB) i Göteborg men de konkade

God fortsättning på år



Best Wishes For 2001 from Axel and Linda

2001...

...hälsar vår medlem Axel Boey i Belgien till oss andra medlemmar i Club Sonett Sweden. Axel skickar varje år ett uppskattat collage till redaktionen

och i år ska vi försöka vidarebefordra det till er även om de enskilda bilderna blir små. Tack Axel och tack ni andra som extra hälsat till redaktionen för Sonettvärlden!

för några år sedan och i dag finns det ingen importör. Förgasarteknik i Söderköping kan ordna fram en del delar och så även Firma Rallydelar i Vretstorp vilka köpte upp merparten av Misabs konkurslager.

Luftrenare.

Här finns det två alternativ: Antingen så modifierar man en originalluft-

renare eller så monterar man en annan luftrenare. Jag valde det senare alternativet. Det är synd att säga sönder en originalrenare och den här Weberluftrenaren jag fann är bara att skruva på plats.

Med ovanstående åtgärder hoppas jag få en tillförlitlig motor som ska tåla ordentliga accelerationer mellan trafikljusen. □

Saabfestivalen 2001



Den 16-17 juni är datumen för årets Saabfestival. Den 16 juni kan de som önskar köra på Kinnekulle Ring medan vi är på Saabmuseet i Trollhättan den 17 juni. Självklart återkommer vi med komplett information i nummer 2/01 av Sonettvärlden som kommer ut i början av maj. Vi arbetar för fullt med att förbereda festivalen, så alla detaljer är inte klara än. Men har ni redan nu frågor kan ni kontakta Saabmuseets chef Peter Bäckström på tel. 0520-85943 eller e-posta: peter.backstrom@saab.com

Gratis säkerhetsstrycksak till alla medlemmar.

Jan-David Skavén



MHRF-försäkringen kommer under början av 2001 att ge ut "Risk och säkerhet" skriven av Bo Kallhagen. Det är en väsentligt utökad och omarbetad version av den tidigare "brandbroschyr" som MHRF gav ut 1994.

Den tar upp många aktuella frågor, t.ex. om hur man löser brandskyddet för fordon och garage, vilka produkter som är bra när det gäller att förhindra stöld av fordon, hur man bör låsa sitt garage, hur man inreder en verkstad eller ett garage på ett säkert sätt, hur man skall skydda sig vid lödning, svetsning och slipning, hur man bygger en enkel sprutbox med ventilation, hur man handskas med färg och andra brännbara ämnen och hur man bör agera för att vara så miljövänlig som möjligt.

Bilaga: Folder med erbjudanden om säkerhetsprodukter

Som bilaga till den stora broschyren kommer en folder med erbjudanden om att till förmånligt pris få köpa brandsläckare, stöldskydd för bilar, batterifrånskiljare, lås för motorcyklar och annat nyttigt. Erbjudanden kommer att vara tidsbegränsade, troligen till sommaren 2001.

Club Sonett Sweden har valt att distribuera denna trycksak till samtliga medlemmar, alltså även till de som inte har sin Sonettförsäkring i MHRF/Folksam, detta tack vare tillmötesgående från Saab. Anledningen är enkel, råden kommer att vara allmängiltiga och till nytta för alla som är rädda om sitt fordon, oavsett var man har sin försäkring. Kostnaden för broschyren står inte de olika klubbarna för utan Folksam med hjälp av de säkerhetsprodukter de säljer. Det är också därför vi i detta fall tycker det är ok att bifoga foldern med erbjudanden och dessutom är det säkert flera av dessa som kan vara till glädje för oss. Det vi dock inte kan lova, är att denna säkerhetsstrycksak verkligen följer med som en bilaga till nummer 1/01 av Sonettvärlden. Den ska nämligen tryckas mot slutet av februari, men blir den försenad så skickar vi Sonettvärlden ändå, då får säkerhetsstrycksaken följa med nummer 2/01 av Sonettvärlden istället. □

Nya foton och ny besiktning vart tionde år

Jan-David Skavén



Detta gäller de som har MHRF/Folksamförsäkringen: I MHRFs försäkringshandbok till besiktningsmännen kan man läsa följande, som i alla fall var nytt för mig och förmodligen för de flesta andra som har försäkringen eftersom man hittills inte informerat speciellt om detta till försäkringstagarna:

"På tio år kan det hända mycket med en bil eller motorcykel, både till det bättre och till det sämre. Vi ber visserligen försäkringstagarna att sända in nya foton om de förbättrat sina fordon, men det är inte alla som tänker på det.

Vår ambition är att alla ägare vart tionde år skall sända in nya foton till MHRF." (Per telefon har man informerat, att försäkringstagaren i samband med de nya bilderna även ska vända sig till någon av klubbens besiktningsmän för att få en ny besiktning gjord.)

"Allt detta är naturligtvis inte för att vi skall ha något att sysselsätta oss med på kansliet - vi har närmare 25000 mappar med foton i och har redan sett det mesta. Det handlar istället om ha bästa möjliga material för att skydda våra försäkringstagare om något skulle hända deras fordon.

Om ett annat försäkringsbolag skall betala en dyr skada är det inte så roligt att komma med femton år

gamla foton! Tyvärr har vi inte alltid hunnit med att begära in nya foton vart tionde år, men vår ambition är att det skall fungera i framtiden.

-Fotona skall för övrigt vara skarpa och tydliga och så bra att man verkligen kan göra en meningsfull bedömning av fordonets skick. Det ska finnas foton på höger och vänster sida, på front- och akterparti, på motorns båda sidor, på instrumentbräda, sätena, dörrklädselar och bagageutrymme. Finns det värdefull extrautrustning bör det finnas foton även på detta.

Följande foton godkänns inte:
Polaroidbilder.

Bilder som tagits med blixtnäring och där reflexerna från registreringsplåten gjort att inte mycket annat syns.

Diabilder (annat än i yttersta undantagsfall).

Bilder som är tagna på för långt håll.

Digitala bilder, vare sig som utskrift från färgskrivare eller som datafiler (t.ex. jpg-filer)."

Jubileumsmöte i CSS

I år fyller Club Sonett Sweden 20 år då klubben grundades 1981! Det ska vi förstås fira extra. Vi vill här berätta litet om vår träff men givetvis kommer vi igen med komplett information om mötet, i nummer 2/01 av Sonettvärlden.

Träffens tema blir "Varför åker jag Sonett"? Vi kommer att samlas vid Bjärka Säby Slott 2 mil utanför Linköping. Där kommer vi också att ha vårt årsmöte. Självklart kommer vi även att hålla fast vid vår tradition att rösta fram Vårträffens Finaste Sonett. Efter lunch i slottet kommer vi att köra ett lite annorlunda rally/tipsrunda för att så småningom hamna i Motala och motor-museet där. Där kommer det även att bli prisutdelning för såväl tipsrundan som finaste Sonett. Vi kommer att behöva för-anmälan till träffen, men som sagt, vi återkommer med alla detaljer i nummer 2. Det enda Du behöver göra nu är att reservera lördagen den 19 maj i Din almanacka för vår jubileumsträff!

Jubileumsarrangörerna
Erlend Johansson, Lars Eriksson och Mats Phersson.

-Nu kanske ni undrar när det var ni fick MHRF-försäkringen och därmed hur länge sedan det var ni skickade in bilder på er Sonett till MHRF? Inga problem, redaktionen för Sonettvärlden har dessa uppgifter, eller så kan ni vända er till försäkringskommitténs

ordförande Göran Sundin, tel. 08-58 02 62 22. Självklart kan ni även kontakta MHRF för att få reda på när ni första gången tecknade försäkringen. Tyvärr framgår det inte av försäkringsbrevet, det hade väl varit det bästa och enklaste. □



Snack i 2-takt
av Mats Jonsson
www.chttec/home2.swipnet.se/ - W-27826
e-mail: matsjonswipnet.se

När detta skrivs i januari så har dagarna äntligen börjat att bli längre varför paniken i garaget har börjat att infinna sig. Känns detta igen? Som vanligt har jag inte hunnit med hälften av vad jag hade tänkt. När det gäller tvåtaktsonetten hade jag tänkt att montera tillbaka rattväxeln och där har jag kommit mer än halvvägs. Har handbromsen kvar att återställa. Vad gäller 74:an så var arbetslistan längre: Bygga ny växellåda, laga bromsslangsin-fästning och tröskelgavel, bygga brytarlöst tändsystem, montera el-fläkt, montera gänggods till termostat i kylare, montera extra ljud-dämpare, provmontera en AC-anläggning samt en massa annat. Är inte halvvägs med detta ännu. Hoppas att er vinterverksamhet har gått bättre.

När det gäller våra 67:or som kunde ha varit tvåtaktare men blev något helt annat så finns det då kännedom om chassinummer 279. Den ägs av Ron Sactuary i Pensacola, Florida och är blå!? Blå 67:or fanns väl inte? Nej inte officiellt. Denna kan ha varit originalblå eller så har den lackerats om. Skicket är okänt men vill minnas att jag såg en annons om att den var till salu i slutet på 80-talet. Nerplockad. Sedan har

vi nr. 284 som ska vara svart. Inte heller original. Om denna vet jag ingenting mer än att den 1993 ägdes av en Keith Lagner i New Haven som uppe i New England i USA. Nummer 290 är röd och den ägs av Anne Packard som också bor uppe i New Haven. Skicket är okänt.

Nummer 295 är också röd och den finns ännu längre norrut. I delstaten Maine i USA. Ägs av en Barry Glynn och uppgifterna är gan-

ska färsk. Däremot vet vi inget om skicket. Generellt bör man kanske utgå ifrån att det rör sig om renoveringsobjekt. Speciellt när det rör sig om bilar som har gått på den amerikanska östkusten i 30 år. Har de använts flitigt så finns det rost. Garanterat precis överallt. Bemöda er inte med att importera från östkusten om det inte är dokumenterat välskötta bilar. I dag börjar det till och med vara svårt att finna plåtbitar. Försök att finna nya bakre hjulhus till Saab V4 så får ni se.

Saab Sonett V4 1967 är egentligen en bil med mycken mystik. Få byggdes. Få (3) blev kvar i Sverige. En av dessa fick en speciell identitet då den officiellt skrotades vid ett kraschprov. Få finns kvar överhuvudtaget. Och få vet varför den

kom till. Naturligtvis fick den age-
ra mula. Provbänk till 68:orna. 70
stycken byggdes. 19 finns det kän-
nedom om. 27% av det byggda an-
talet. När det gäller tvåtaktarna så
känner vi till ödet för runt 140 av
258. 54% således.

Avslutningsvis något helt annat än
om Sonett. Visste ni att det finns ett
inofficiellt ordenssällskap för äga-
re av Sonett med drygt 100 med-
lemmar? Jo det är sant. Och gan-
ska kul. Inga inbetalningskort att
se fram emot. Inga tidningar. Bara
ett "blipp" i inkorgen när något har
uppdaterats i diskussionsgruppen.
Sa jag inte det? Att det är en "nät-
klubb" Här är adressen att surfa på
tills nästa nummer i vår.

<http://communities.msn.com/SAABSonettIIIclub>



GRATTIS
Gauke L Bouma
Drachten, Nederländerna

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!



det skrivs om oss och våra bilar

av Jan-David Skavén

Bilsport

Visserligen har vi jubileum i år, men det är faktiskt ett 20-årsjubileum och inte 110 år... Club Sonett Sweden grundades 1981 och inte 1891 som man lyckades vända till det. Dessutom är visserligen adressen korrekt till redaktionen, men tel. numret går till vår sekreterare Mats Phersson och det är ju lite olyckligt att blanda ihop det. Annars var det rätt som ni ser av klippet.

Visste ni förresten, på tal om klubbens ålder, att man faktiskt grundade en Sonettklubb runt 1976? Vi hade

bland annat ett möte i Trollhättan och var på det dåvarande Saabmuseet inrymt i en stor källare. Tyvärr dog den klubben ut efter något år på grund av bristande intresse från medlemmarna. De nyaste Sonetterna var ju faktiskt bara två år gamla då och bilarna hade nog inte hittat till de oftast entusiastiska ägare de har idag. De flesta Sonetterna användes fortfarande som bruksbilar, det fanns gott om reservdelar och man såg inte samma behov av en märkesklubb som man gör idag och gjort de senaste 20 åren. Tack Johnny Johansson på Vargön för klippet.

Club Sonett Sweden

● Intresset för Saabs lilla sportbil är stort både i Sverige och utomlands. En förening för dessa vagnar bildades 1891 och har idag cirka 350 medlemmar. Totalt gjordes drygt 10.000 Sonetter innan tillverkningen lades ned 1974. Av dessa gick de flesta på export, vilket gör modellen extra ovanlig i dag.

Sonettvärlden är klubbens tidning och ges ut fyra gånger om året.

Adress: Club Sonett Sweden, Vinthundsvägen 87, 128 62 Skön-dahl. Telefon: 013-631 67.

TV1

Den 13 november i fjol så visade SVT1 ett program som hette "Frimärkssamlare i Sverige". Huvudperson var Boo Brasta, välkänd racingprofil med ett antal svenska mästerskap på meritlistan.

Han har bland annat kört Saab 96 tvåtakt. Numera arrangerar han Kungsrallyt för veteranbilar på Öland varje sommar och förutom att berätta om sitt frimärkssamlande och veteranbilsrenoverande vi-

sades också bilder från Kungsrallyt. Här var programmets höjdpunkt när Erik Carlsson i en blå Sonett I susade förbi i rutan. Kungsrallyt är också känt för Kungens och Silvias deltagande. Trevligt var också de få sekunder av banracing från Ring Knutstorp från mitten av sextiotalet vilket visades. Här såg man en tvåtaktssaab (Sigge Johansson?) mitt bland Abarther, bl.a. Boo Braста. Det skulle man gärna se mer av. Tänk att få rota genom SVT:s arkiv, hälsar Anders Pettersson från Jönköping. Det var han som såg programmet och mailade mig ovanstående rader.

Helsingborgs Dagblad

Vi fortsätter med den kanske mest kände Saabprofilen av alla, nämligen Erik Carlsson. Den 6 december skrev Knut Johansson en artikel med rubriken "Rallylegend med härliga minnen". Det var Erik som på sitt oefterhärmliga sätt berättade minnen för medlemmar i framförallt Saab Skånia, som är en sektion i Svenska Saabregistret. Ibland vet man inte vad man ska tro när han berättar: "Ibland åkte jag fortare än jag kunde och du vet när vi låg där i ån med instrumentbrädans belysning under vatten så minns jag att jag tyckte att det liknade ett akvarium". Han var ju inte bara en gudabenådad rallyförare utan är fortfarande en berättare av rang. Kvällen till ära så hade man ställt in några godingar i Saabs bilhall, ett par 96:or, en 95:a och en So-

nett. Den sistnämnda var en II V4 och den ägs av Sten-Arvid Larsson som också hade vänligheten att sända mig klippet.

Motor

I nummer 12 från december 2000 så handlar ett fyrsidigt reportage om vår hedersmedlem Torsten Åman. Det är hans gedigna och framgångsrika rallykarriär som avhandlas i artikeln, skriven av Sven-Oskar Ruhmén. Rubriken var "Med Saab i blodet, Torsten Åman om sitt fantastiska rallyliv". Trots den-



En ung Torsten Åman med den klassiska "kaffe-pannan" sittande i den likaledes klassiska Saab 96:an.

na rubrik så började faktiskt Torsten att tävla i så olika bilar som Opel Olympia, Lloyd Alexander (!), Volkswagen, BMC och DKW innan det så småningom blev Saab. Han tävlade med bland andra Ove



I tidningen Motor berättar Torsten Åman om sitt fantastiska rallyliv

"Påven" Andersson, Åke "Bryggarn" Andersson, Simo Lampinen, Raulo Altonen, Tom Trana och förstås, Erik Carlsson. Vann gjorde han med, ett otal segrar som t.ex. Akropolisrallyt i sin klass, Finska rallyt, Bergslagsrallyt och Tjeckiska rallyt.

Anknytningen till Sonetten då, nämns det i artikeln?

Nja, ytterst marginellt. Konstigt nog nämns inte Torstens och Eriks insats i en Sonett II i Coupe des Alpes 1966. Det står dock att Torsten

är "medlem i en veteranbilförening" vilket förstås är Club Sonett Sweden. Vidare att han kör "en Saab 9-5 kombi. I garaget finns också en Saab Sonett -72".

Slutligen, som vanligt är jag tacksam att ni håller ögonen öppna och sänder in artiklar eller information som passar under rubriken "Det skrivs om oss och våra bilar". Det finns inte en chans för mig att fånga upp allt själv men med er hjälp så kommer vi att kunna fortsätta att hålla denna spalt levande. □

Saabträff...

... i Lund den 3 mars kl. 13.00. Föredragshållare från Arlövsfabriken, ev. flera. Träffen sker hemma hos Lars Karmlid i hans verkstad.

För info, ring Lars, tel. 046-30 52 75.

Informationen har vi fått från Ulf Stensson, ordförande för Svenska Saabregistrets sektion i Skåne, Saab Skånia.

Obs, eftersom träffen sker väldigt nära utskicket för 1/01 av Sonettvärlden får ni ha överseende med, om ni får informationen efter det att träffen ägde rum.

det skrevs om oss och våra bilar

av Berndt Eliasson

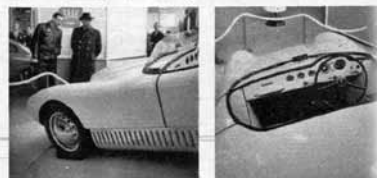
Det skrevs om oss och våra bilar! Du lade väl märke till rubriken överst på sidan, en travestering på föregående sidors rubrik. För skrevs gjorde det verkligen i bildtidningen Se, i mars 1956.

Man hade ett jättereportage från Stockholms bilsalong, först en helsidesbild på första sidan, sedan sex helsidor med 39 bilder på olika bilmodeller.



Många balsar sträcktes och många ryggar kröktes när det bilsinnade Stockholm mötte vårens och årets bilnybeter. Hur Saab lyckats få plats med en 57 hästars motor under den rekordlåga huven på experimentvagnen förbluffade alla

En jätteöverraskning bjöd Solongen i sista minuten: det var SAAB som efter amerikanskt och kontinentalt mönster introducerade en experimentvagn kallad Sonett. SAABs ingenjörer har fått laka i plast och lämetall och fått ner vikten till 500 kg! Det betyder en toppfart av mellan 160 och 200 km/h med 57,7 hk. Alla snögräbbar hade högstidstunder framförmonter!



Sonett I:an som lanserades på salongen fick överlägset mest utrymme i reportaget. Bilden ovan med bildtexten prydde en hel sida som inledning till reportaget. De övriga tre bilderna visar Sonetten i olika vinklar med förklarande bildtext.

Tilläggas bör att övriga bilar endast förärades en bild var. □



Säljes

Unikt tillfälle att bli ägare till en av Sveriges bästa Sonett III-71. Totalrenoverad, allaslit delar + 2 originalstolar fabriksnytt. Chassi, motor, hjulupphängning, slipat och lackat. Återstår lackning av kaross. Pris 60000:- eller högstbjudande.

Ring för mer information, tel. 0570-174 14, Niklas Järvid.

Nya avgasrör Sonett II. Bakre ljuddämpare till Sonett III, sidomarkeeringslampor till Sonett III. Dessutom: Diverse gummlister till Sonett samt handbromskablar till Sonett II/V4/III.

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

Saab Sonett III -72, gul. 7100 mil, helt original. Prisdé: 65000 kr. Sten Larsson, tel. 0501-14611 eller 070-5683323.

Delar till Sonett III, 1 st kaross den förstärkta versionen, ej uttag för stora kofångare, tillverkad 1974. Huv utan motorlucka med uttag för stora ko-

fångare, tillverkad 1974. 1st dörrskal vänster. 2 st oklädda stolar. Allt detta är nytt. 1 st komplett motor -74 US 8000 mil, 2 st styrväxlar gått 7800mil och 9500mil. Delarna säljes till högstbjudande av Erland Johansson för annan persons räkning. 013-27 04 12, 070-576 05 62 er.j@telia.com

Köpes:

Hastighetsmätare graderad i km/h till Sonett III. Plåt 7416654 och 7416662 till Sonett III köpes. Det är den framme vid sidan av fötterna på vardera sidan. Mats 0150-12904 eller 070-5546777, e-mail: matsj@swipnet.se

Förmedlas:

Sonett V4 1969. Svart. Hyfsat komplett, amerikanskt bruksskick. (= renoveringsobjekt.) Pris: Runt \$1500. Bilen finns utanför Baltimore = billig frakt med Wallenius Motorships. Kontakta Mats 0150-12904 eller 070-5546777, e-mail: matsj@swipnet.se för vidare info eller direktkontakt med säljaren.

Sonettshoppen

Erland Johansson, Sommarvindsvägen 7, 582 72 Linköping
Tel. 013-27 04 12 • er.j@telia.se • pg. nr 487 74 84-8

Sonettmodeller



Klisterdekal eller tygmärke

att pryda Din bil och Dina kläder.

Tygdekal 25:-

Klisterdekal

en stor och en liten 10:-



Jubileums T-shirt

storlek XL. Pris 90:-

Vykort

2 olika vykort med Sonettmotiv
15 kr för fyra kort, 25 kr för åtta kort



Jubileumsaffisch

30x40 cm. Pris 40:-



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".