

SONETT

världen

— Öppna för alla SONETT-ägarare —



*God Jul
Gott Nytt År*



- Medlemsmatrikel
- AC-aggregat i Sonett
- Historik om en Sonett V4
- Dragster-Sonett

4
2001

Från ordförandens skrivbord



Kommer ni ihåg att jag för några år sedan förfasade mig över MHRF:s årsmöte? Det var då det. Årets möte var ett rent nöje att bevista för både mig och Göran Sundin. Inte minst som den informativa delen inleddes med ett en timmes mycket lärorikt och humoristiskt föredrag av motor-gurun Per Gillbrand. Han inte bara berättade utan körde även ett tiotal av sina egenhändigt byggda modellmotorer. Bland annat världens minsta 12-cylindriga motor! Häftigt kan man lugnt säga. Det är ju Per som myntat uttrycket att "ser man inte bakåt när man ser framåt så måste man se upp"... Med andra ord, man bör först se vad som gjorts tidigare när man utvecklar för framtiden. Att detta var ett uppskattat föredrag var det ingen tvekan om.

Bengt Dieden berättade om en undersökning MHRF gjort om blyersättningsmedel och den ber vi att få återkomma till när vi får mer material av MHRF. Ett litet tips för er som i det längsta vill undvika att själva hålla i blyersättningsmedel är att tanka på Jet. De har det fortfarande kvar.

Mercedes Benzklubben berättade vad man gjort inom klubben för att förbättra bilarnas utsläpp. I korthet kan man säga, att grunden är en välinställd motor. Även en motor som går bra kan ha onödigt stora utsläpp om t.ex. inte ventiler och förgasare är rätt inställda.

Vi fick även god information om Sverigeklassikern, ett rally som arrangeras i Norrland den 27-30 juni 2002 och följaktligen kallas Polarrallyt. Det blir olika evenemang som en måltid 500 meter ner i en gruva men också färd till Dundrets topp. Låter lockande tycker jag, även om många i CSS har lång färdväg dit. Men det kanske vore värt det en gång?

Själva årsmötet var odramatiskt, det tackar vi för. Man får förtroende för den nuvarande styrelsen som gör ett bra jobb och tur är väl det för de olika medlemsklubbarna som ingår i MHRF har över 80000 medlemmar! Det talas om sjunkande siffror för olika föreningsaktiviteter runt om i Sverige men det gäller tydligen inte vår hobby. Nu blev det ytterligare medlemmar, för tre nya klubbar med vitt skilda fordonsinriktningar valdes in i MHRF. Alltifrån gamla lantbruksmaskiner till moped.

Ha nu en bra helg så hörs vi igen nästa år.

Jan-David Skavén

**CLUB
SONETT
SWEDEN**

Klubbens adress

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

**Klubbens postgiro
35 87 30-0**

Medlemsavgift 175:-/år

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

Besiktningsmän för MHRF-försäkring

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

OMSLAGSBILD:

Ja, nog ser den BRE ut alltid, Ulf Stenssons Monacoröda Sonett II V4. Men låt inte lura er av vinkeln och objektivet, den är inte BREDare än någon annan Sonett. Den läckra bilden har tagits av Ulf själv.

Styrelsen

Jan-David Skavén, ordförande
08-93 15 65
fam.skaven@swipnet.se

Mats Pheresson, sekreterare
013-631 67
mats_ph@hotmail.com

Johnny Johansson, kassör,
matrikel, adressändringar
0521-22 12 50
johnny0521221250@telia.com

Åke Olsson, ordf. reservdelsgrupp.
0495-405 95
ake-o@algonet.se

Hans Eklund, rådgivning reservd.
0514-272 22

Berndt Eliasson, layout
019-45 10 13
ble@swipnet.se

Erland Johansson, reservdelsförv.
013-27 04 12
er.j@telia.com

Suppleant, vakant

Per Alvestig, suppleant
08-560 366 44
ekero1@yahoo.com

Lars Eriksson, klubbmästare
0240-202 32
lars.olov.eriksson@swipnet.se

**Club Sonett Swedens hemsida
www.autosite.se/Sonett**

Nästa nummer av

SONETT VÄRLDEN

beräknas utkomma i slutet av februari 2002.

Sista inlämningsdatum för manuskript och annonser 31 januari.

Historik

SAAB Sonett II V4, 1969

Gunnar Lindell, text och foto

Originalspecifikation:

Chassinummer	97001803
Växellåda nr	113094
Motornummer	128845
Förgasare	Solex

Bilen checkades ut från fabriken i Arlöv 10/7 1969.

Sålde till Sunrise Ehn (tel. 625-529-9363) via en SAAB-försäljare i Oseo, MN i USA. Han (hon?) installerade hörlurar i bilen.



15/2 1980 köptes bilen av Craig Robert Chisholm, 2924 Columbus Ave. Minneapolis, MN, senare adress 12790 Germane, Apple Valley, MN 55124. Det finns diverse kvitton, men inte senare än 23/3 1981.

Bilen ägdes 1991 av Jody Anderson, 4221 East 54th Street, Minneapolis, MN. Det finns ett kvitto från 4/10 1991. Hon sålde den till Per Eriksson och levererade den 15/10 1991

Den första tittan på renoveringsobjektet.



Rostlagningen tog en månad.

med Walleniusrederiet från Baltimore, MD. Den kom till Göteborg 5/11 1991.

Importerades 1991-11-11 i Göteborgs hamn av Per Eriksson, Strandvägen 2, 660 11 Bengtsfors. Bilen plockades ner och renoveringen påbörjades men avslutades aldrig. Registreringsnummer blev PCJ 462.

Per sålde bilen i delar 22/8 1998 till Gunnar Lindell, Ringvägen 64, 791 74 Falun.

Motorn byttes till nr 144622, 1,7 liter med Dubbel Solexförgasare och kamaxel 7-6, s.k. grupp 2-trimning. Enligt uppgift bromsade motorn ca 110 hk. Motorn hade trimmats av Pers bror Mikael genom att plana topparna, slipa upp insugningskanalerna och kalibrera förbränningsrummen till "exakt samma volym". Dessutom byttes, enligt uppgift, kamremmen (det kan inte

vara sant, eftersom det inte finns någon kamrem!) och balansaxelns drev till ett nytt fiberdrev.

Renoveringen inleddes i slutet av augusti 1998 med att plocka ner all återstående utrustning så att endast bottenplåten återstod. Denna fraktades till Sune Gustavsson som rostlagade den på ca 70 ställen. Arbetet tog närmare en månad. Efter rostlagning fraktades chassiet till Sörängets Blästrings AB för blästring och lackering. Lackeringen utfördes med tvåkomponent grundlack och tvåkomponent epoxilack i kulör som så långt möjligt anslöt till ursprunget.

Efter detta visade det sig att blästringen blåst hål på plåten på ca 10 ställen: Chassiet togs tillbaka till Sune

Gustavsson som efterlagade på de nya ställena. Dessa grundmålades med vanlig grundfärg men ytlackades med den tidigare ytlacken.

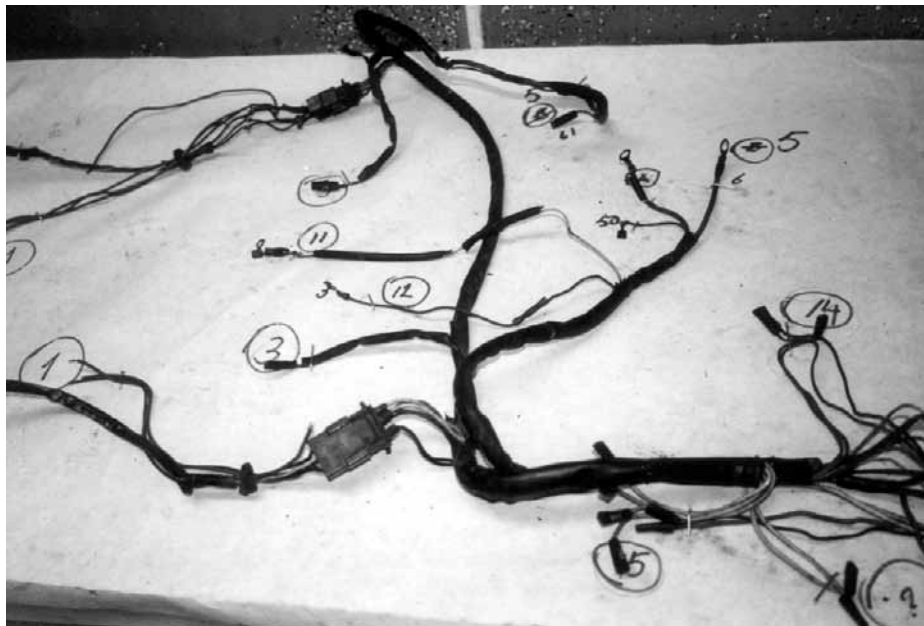
Under tiden startades renoveringen av komponenter och jag började med hjulnav och bromstrummor. Skivorna och trummorna svarvades, men det var inte nödvändigt att svarva dem till maxmått. Arbetet utfördes av Christer Olofsson. Nya hjulcylindrar, backar och belägg samt slangar och nipplar inköptes från Biltema. Lager till framhjulerna beredde vissa problem, men det löstes med hjälp av SKF.

Generator och startmotor renoverades av Batteriservice i Sör Amsberg. De var i mycket dåligt skick, men eftersom de var "så gamla" renoverades de med stor entusiasm av de skickliga mekanikerna.

Svårt skaffa elschema

Sonettens verkstadshandboks elschema var oläsligt, och jag försökte få en kopia av ett läsbart schema från Saab-museet, men de nekade mig detta. Därför reste jag ner till Trollhättan och köpte verkstadshandboken till 96-orna i hopp om att schemana var lika som Sonettens. Så var inte fallet, utan problemet kvarstod. Tack vare en av killarna på Carlia Bil, kunde jag, via Saab ANA:s växel, komma i kontakt med Ingvar Persson i Nyköping. Han kopierade ett läsbart schema som blev räddningen. Kablarna, 9 olika färger och dimensioner, skänktes av Dala Elmontage. De gamla härvorna nålades upp på arbetsbänken hemma i garaget och som klätts med vitt papper. Här-

Ett bra sätt att identifiera en kabelhärva.



vorna nålades upp i någorlunda geografisk ordning. Med hjälp av "meggen" kunde ett antal av kablarna identifieras. Under en helg byggde så min son Lars Erik nya kabelhärvor. (Utan att göra några fel!!)

Eftersom härvan bakom instrumentbrädan inte fanns kvar fick hela den kopplingen göras tråd för tråd. (Långt senare ringde Per Eriksson och vågade knappt tala om att han hittat just denna kabelhärva liggande bland annat skräp i sitt garage!) Inte heller stämde kopplingsschemat. Resultatet blev ett stort antal nyritade "delkopplingsschemor". Detta arbete tog flera månader att genomföra.

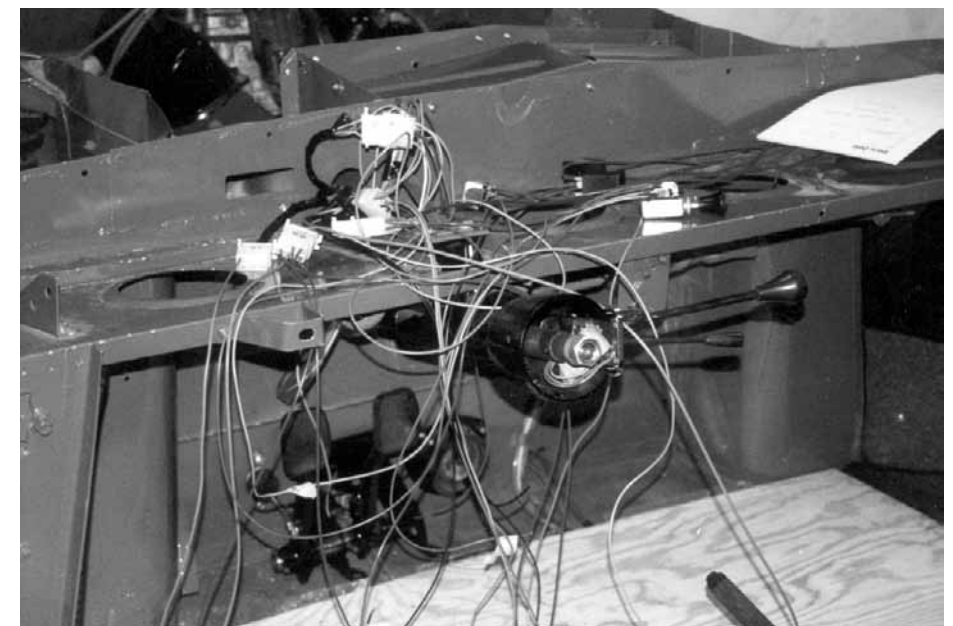
Samtliga kretsar testades med en likriktare som endast gav 2 Amp. Därmed kunde eventuella kortslutningar inte skada kablar eller komponenter.

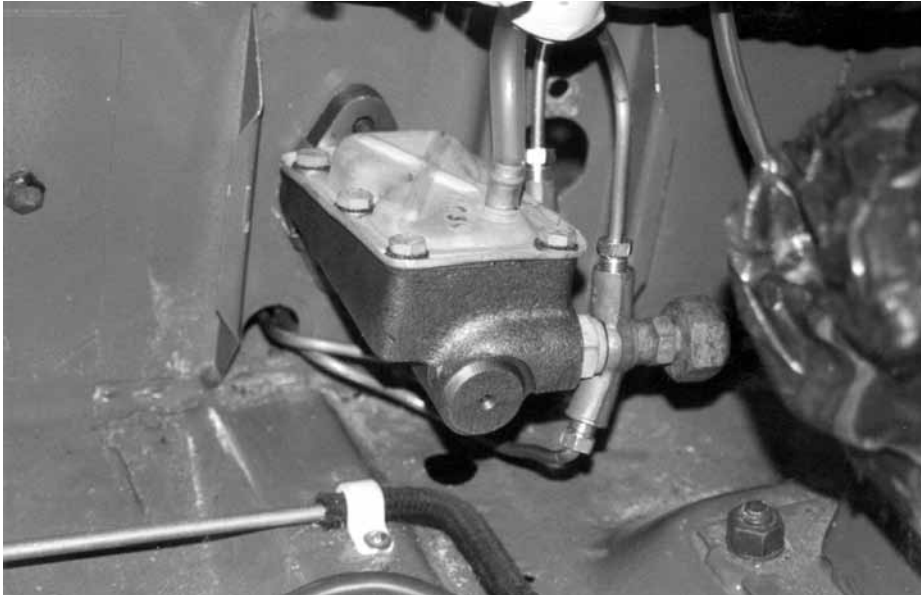
Ett tiotal fel upptäcktes. Emellertid uppstod nya fel, en del av dem fullständigt ologiska. Lösningen på dessa ologiska fel var att den låga strömstyrkan gjorde att exempelvis reläna inte klarade av att dra, utan rusade. Nya test med ett nyinköpt batteri klarade ut de sista felen. Ett fel berodde på en felaktigt monterad diod i generatoren och föranledde ett långvarigt sökande innan jag så småningom kunde isolera felet. Det var sedan snabbt avhjälp.

Nästa problem, huvudbromscylindern

Huvudbromscylindern gick inte att använda då den var helt genomrostad. Lasses Bromsservice i Ornäs trodde att det gick att använda

Kabeldragning tråd för tråd.





Huvudbromscylindern är speciell på Sonetten.

en standardcylinder till 96-an, men det visade sig omöjligt. Anledningen är att 96-ans utlopp pekar åt höger och Sonettens åt vänster för att inte bromsrören skall ta i växellådan. Jag kontaktade Ingvar Persson som berättade att han hade två stycken och var beredd att, efter renoivering, sälja den ena till mig. Men tiden gick och inget hände, så jag började leta en cylinder från annat håll. Detta var nästan omöjligt, till dess att Lasses Bromsservice visade mig en kartong från Lockheed med texten "Distributed by Autopart, Leamington, Spa". Via Internet fann jag adressen och telefonnumret. Ordermottagaren kunde, tack vare gjutformsnumret som jag kunde läsa på

den gamla rostiga cylindern, identifiera artikelnumret. Han gav mig två nya telefonnummer och hos Past Parts Ltd i England fanns cylindern!

Vindrutetorkarmotorn i original fanns inte med, och en originalmodell kunde inte anskaffas. I stället monterades en från en 96-a. Inte heller strömbrytaren fanns att få tag på. Christer Olofsson lade ner mycket arbete på att modifiera kopplingsschemat för att motorn skulle fungera på avsett sätt.

Som däck valdes vanliga sommar-däck i dimension 155-15. Alternativet hade varit däck med originalmönster, men de kostade enligt uppgift 12 gånger mer.

Avgasrör och ljuddämpare köptes från Mats Jonsson i Katrineholm och främre röret som är ett standardrör till en 96-a modifierades med två utblåsningar. I övrigt passade allt.

Dörrlåsen, som saknade nycklar



Ny gelcoat behövdes på bland annat huven.

lämnades till Låstjänst i Falun. De plockade ner låsen helt, och kunde därmed identifiera låskombinationen och tillverka nya nycklar. Enligt låsmeden var det de mest hoprostade lås han någonsin behövt åtgärda. Nytt tändningslås monterades. Likaså nytt låsbart tanklock.

Karossens alla plastdelar lämnades till Plast och Trä i Falun för reparation. Huven hade omfattande skador i gelcoat, som man var tvungen att slipa ner till glasfibern och sedan

bygga upp på nytt. Efter det kunde Ingarvslacken i Falun ta sig an slipning och lackning. Efter grundlackering ytlackades karossen med färgen SIKKENS SA 5005, "Sonettblau. Dunkel 1969-1970". Enligt ett gammalt blad från SAAB är det den färgkulör som motsvarar originalkulören. Ur reservdelskatalogen kunde jag finna ut att bilen ursprungligen hade varit blå.

Fortsättning i nästa nummer.

Vet ni...

...att bilar som är 30 år eller äldre inte behöver ha vinterdäck? Så om ni vill ta ut er Sonett (som har rätt ålder) på en liten uppvärmnings-/prov-tur i vinter så behöver ni inte skifta däck. Men självklart rekommenderar vi fortfarande vinterdäck till de som mer kontinuerligt kör med Sonetten på vintern. Men det kan väl inte vara så många nu för tiden.

Efternamn	Förnamn	Gatuadress	Postnr	Ort	Land	Telefon	Mod.	Årsm.	Chassinr
Vervloet	Ronny	Boskens 4	BE-2330	Merksplas	Belgien	+32 14635000	III	73	97735000123
Westman	Susanne	Cort Adellers g. 20	NO-0254	Oslo	Norge	+47 22942177	II V4	68	798
Zabel	Josef	Dachsbau 4	DE-45721	Haltern-Sythen(NRW)	Tyskland	+49 23846548	II	67	96
Zabel	Josef 2						II	67	183
Åvik	Tom	2605 North Flower Street	Santa Ana, CA 92706-1502		USA	fax +1 7145431228	II V4	69	1553
Österbö	Anders	Indre Oppdal	NO-5961	Brekke	Norge				

Utskick till svenska klubbar och tidningar

Namn	Att.	Gatuadress	Postnr	Ort
Automobilhistoriska Klubben		Odengatan 14	114 24	Stockholm
Automobilistklubben i Nyköping	Att. Anders Tunberg	Box 239	611 25	Nyköping
Bilsport	Att. Redaktionssekr.	Box 529	371 23	Karlskrona
Classic Motor	Att. Robert Petersson	Långgården 728B	635 19	Eskilstuna
Motorhist. Klubben i Skåne		Enhögsg. 6	212 31	Malmö
Motorhist. Riksförbundet		Box 21152	100 31	Stockholm
Saab Automobile AB	Att. Annakarin Johansson	Saab Idag D1-7	461 80	Trollhättan
Saabklubben i Stockholm	c/o Håkan Karlsson	Intagsgränd 48	163 41	Spånga
Saabs Bilmuseum	Att. Peter Bäckström	Saab Automobile AB, X31-1	461 80	Trollhättan
Svenska Saab Klubb en		Box 1786	111 97	Stockholm
Teknikens Vård	Att. Claes Johansson		105 44	Stockholm
Vi Bilägare	Att. Nils-Erik Frendin	Box 23800	104 35	Stockholm
Östgöta Saabklubb		Box 11074	580 11	Linköping

Utskick till utländska klubbar och tidningar

Namn	Att.	Gatuadress	Adress	Postnr	Ort	Land
Gammelsaabens Vänner	c/o Morten Strandmoie	PB 1248 Pindslø		NO-3205	Sandefjord	Norge
Klaus Weissbauer		Bielefelder Weg 13		DE-45659	Recklinghausen	Tyskland
N. E. Writing on Saab	c/o Seth Bengelsdorf	30 Puritan Drive			Port Chester, NY 10570	USA
Saab Club Belgium		Auwegemvaart 106		BE-2800	Mechele	Belgien
Saab Club of North America	2389 Chestnut Hill St. NW	OH 44720-5822	North Canton,	USA		
Saab Club Österreich		Cobenzlgasse 87/11		AT-1190	Wien	Österrike
Saab Owners Club	c/o Iain Hodcroft	330 Manchester Road		M29 8NN	Tyldesley, Manchester	England
Saab V4 og Sonettklub	c/o H. C. Thing	Grønnevangen 134		DK-5550	Langeskov	Danmark

Medlemsavgiften 2002

Det är nu dags att förnya medlemskapet i Club Sonett Sweden genom att betala medlemsavgiften för år 2002. Vi uppskattar att ni gör det vid kommande månadsskifte dec./jan. Därför bifogar vi ett inbetalningskort med nummer 4/01 av Sonettvärlden.

Årsavgiften är oförändrad, nämligen 175:- för medlemmar som är bosatta i Sverige. För medlemmar bosatta utomlands är avgiften USD 20 eller motsvarande i annan valuta. Det är en av de lägsta avgifterna bland alla bilklubbar. Postgirokontot är 358730-0, vilket är förtryckt på avin. Det kan också vara ett lämpligt tillfälle att beställa några av våra klubbartiklar, Du hittar urvalet på sista sidan i Sonettvärlden.

Vår kassör Johnny Johansson ber Dig också att skriva tydligt och komplett samt påpeka eventuella ändringar/kompletteringar vad gäller adress och bilinnehav. Kolla om det stämmer i matrikeln i detta nummer. Gör det inte det kan Du även kontakta Johnny på tel. 0521-221250 eller e-postadress johnny0521221250@telia.com.

Reservdelar till din Sonett

Du som behöver reservdelar till din Sonett kan vända dig till klubbens reservdelsförvaltare:

Erland Johansson Sommarvindsv. 7, 582 72 Linköping, tel 013-27 04 12, er.j@telia.com, Postgiro 487 74 84-8

Klubbens lager består av drygt 200 originaldelar och vi nyttillverkar vissa efterfrågade delar. En komplett reservdelslista publiceras en gång om året i klubbtidningen SonettVärlden. Du kan även hitta listan på vår hemsida

www.autosite.se/sonett

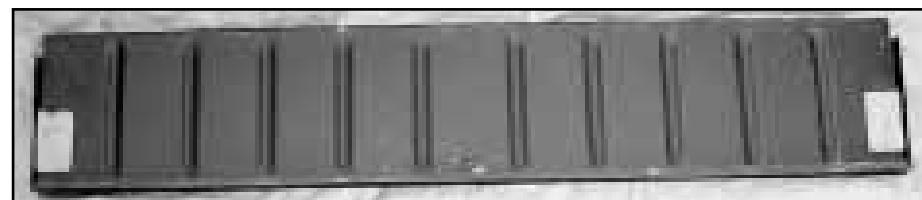
OBS! Fraktkostnad tillkommer på samtliga reservdelspriser.



Nyinkomna original reservdelar



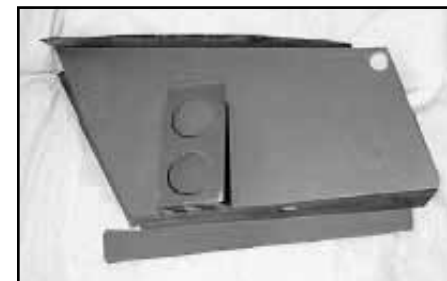
Grill nr 74 17 207, till Sonett III 1970-71, pris: 695:-



Plåt nr 74 25 044, bakdel i utrymmet för reservhjulet på Sonett III fr o m ch-nr 97735000401, pris: 180:-



Kåpa nr 74 17 876, till mont. av extraljus inn-anför grillen på Sonett III, pris: 75:-



Dörrstolpe nr 74 25 259, vänster sida bak-om dörr till Sonett III, pris: 450:-

AC aggregat i Saab Sonett III

Göran Gustafson

Jag köpte min Saab Sonett vintern 1997. Efter första sommaren i denna bil, och med erfarenheter av min bruksbil (Saab 9000) med AC, insåg jag snart att ett AC-aggregat borde installeras för att få ett komfortabelt inneklimat. I boken "Alla Saabs Sportbilar" av Björn Svallner hade jag läst att luftkonditionering var ett populärt extra tillbehör i USA. Var kunde jag få tag i sådan utrustning i Sverige?

Jag annonserade i Sonett-Världen. Bara några dagar efter att tidningen kommit ut ringde telefonen. En av våra medlemmar kontaktade mig. Han hade återimporterat en Sonett från USA och sade att i hans bil fanns ett halvt AC-aggregat som han inte tänkte använda. Jag reste snarast dit för att kontrollera vad som fanns. I hans Sonett fanns förångaren med tillhörande trehastighetsfläkt som var placerad på höger sida under instrumentbrädan. Där kunde jag också finna remskivan med två kilrepsspår, vilken sitter på balansaxeln och driver generator, vattenpump och nu också kylkompressorn. Men vilken kompressor skulle jag kunna få plats med? Utrymmet på vänster sida av motorn och strålkastarreglaget är inte stort.

Jag ringde på en annons i Classic Motor om reservdelar till Sonetten och av en tillfällighet frågade jag annonsören om han visste något om AC-anläggning till Sonett. Han visste att kompressorn var av samma typ som användes i Volvo 164. Med hjälp av

en produktkatalog från företaget Avanti i Norrköping kunde jag sedan hitta kompressor och lämplig storlek på kondensor samt en kondensorfläkt. Allt detta inköptes från Avanti och sedan började monteringen, som var besvärligare än jag först trodde.

Mycket grejor, lite plats...

Monteringen av förångaren med tillhörande reglage (termostat och fläktströmbrytare) gick relativt bra, men det är trångt under instrumentbrädan på Sonetten. För att montera kompressorn fick jag först tillverka ett fäste som passade på motorn, och då upptäckte jag att bensinpumpen sitter i vägen. Originalbensinpump ersattes med en eldriven. Kondensorn placerades framför kylaren med ett antal specialfästen, även här mycket trångt för att få plats i fronten av karossen. Längst fram placerade jag den eldrivna kondensorfläkten. Nästa moment var att specialtillverka anslutningarna med rör och slangar med rätt längder. När detta var klart var det dags att va-



Snack i 2-takt

av Mats Jonsson
www.httc/home2.swipnet.se / +4-27826
e-mail: matsjonswipnet.se

Sonettsäsongen är för kort och milen blir för få och i och med att jag har småbarn som ska till dagis varje morgon så kan jag inte heller använda Sonetterna på förmiddagarna. Därtill har det uppstått konkurrens om Eder skribents gunst. Familjens gamle trotjänare, Saab 95:an, bad i förtroende om att få ta en timeout i våras. En ny andrabil skulle införskaffas. Och nu i höst skedde således detta impulsivt på Saabmarknaden i Gistad. En väldigt fin cardinalröd 99 EMS från 1977 kom att hälsas välkommen in i stallet. Detta var min pojkdröm 1976. Jag "blev med moped" samma år. Och nu är pojkdrömmen förverkligad efter 25 år. Då EMS:en nu råkar vara sällsynt fin så håller den stackars 95:an just nu på att övertalas medelst svetsning om fortsatt tjänstgöring i vinter.

I Sonettvärlden 3/01 framgick det mellan raderna i en artikel att man i Finland fortfarande tror sig ha den äldsta kvarvarande (Sonett I:orna undantagna) Sonetten. Chassinummer 004. Ett gammalt kärt trätoämne. Redan vid den internationella träffen i Lil-

lehammer 1993 var ämnet på tapeten och deltagare ur den finska delegationen var mycket upprörda när det förklarades för dem att de hade fel. Det finska vinterkriget kom nästintill att liknas en bagatell jämfört med denna skymf mot vårt broderland i öst. Jag

kuumsuga och fylla på med köldmedium (134A).

Så var det klart för provkörning med AC-anläggningen. Kylkapaciteten på anläggningen visade sig vara mycket bra, men vid motorvarvtalet 2700-3000

varv/min uppstod kraftiga vibrationer på kompressorn. Efter omkonstruktion och förstärkning av kompressorfästet kunde det problemet elimineras och nu fungerar AC-aggregatet till full belåtenhet. □

Sonett 003 efter kollisionen mot betongmuren. Notera att man hade plockat bort originalförgasarna. Foto: Saab.



har i denna spalt, för 10 år sedan, (tänk vad tiden går) beskrivit dessa bilar öden men här kommer en repetition:

Chassinummer 001 är den prototyp som man använde för de första broschyrerna och faktabladerna. 001 finns också avbildad i Björn Svallners bok. Iklädd ekerfälgar. Var den finns i dag är okänt. Detta var troligen bara en körbar "mockup" som senare kom att skrotas. Rykten dyker då och då upp om att någon har sett den på olika skrotar i USA men jag håller detta för ankor så länge inget annat har bekräftats.

Nummer 003 användes för krockprov...

003 användes som provbil och den 3 april 1967 användes den som provobjekt vid ett så kallat barriärprov där den blev illa sargad. Det har påståtts i någon artikel någonstans att

bilen nu skulle ägas av en tidigare klubbmedlem, den inte helt okände Mr Mockamäster – Allan Bonde, men detta håller jag som föga troligt. Jag hade kontakt med Allan angående Saab Sport för många år sedan och han antydde inget om att detta påstående skulle vara sant.

004 (silverfärgad) gick till Schweiz tillsammans med den yngre system 005 (röd) där den sistnämnda stod utställd på bilsalongen i Geneve medan den förstnämnda förevisades på en närliggande bana av makarna Carlsson på Taket. Därefter kom den att hamna i privat ägo innan den köptes till Finland för snart 15 år sedan. 005:an lyckades den dåvarande schweiziske importören och tävlingsåkaren, Paul Macchi, lägga ramar på. Paul tryckte i rallymotorn från Saab Sporten och började att



tävla på en gång. På Saab fick man en chock. Ingen hade tänkt Sonetten som en tävlingsbil. Och serieproduktionen hade ännu inte kommit igång.

Den sifferkunnige ser nu att 002 saknas. Men den existerar. I Sverige. I Skövde faktiskt. Den har levt en anonym tillvaro i alla år och står nerplockad i Skövde sedan 25 år tillbaka. Ej till salu men ändock räddad till eftervärlden. En intressant detalj om denna bil är dess förre ägare Ulf Bolumlid. Denne är bosatt vid Hornborgasjön och livnär sig som designer. Han har bland annat gjort en del designjobb åt en raggartidning som heter Wheels och av en slump så fann jag kopplingen mellan honom och bilen för en tid sedan.

Sonett 004 någonstans i Schweiz med en föregående ägare poseras bredvid. Under denna period var bilen gullackerad och med svart bakdel Foto: Privat schweiziskt album genom Lennart Jarenbäck.

Eftersom jag är allätare så glufsar jag även i mig tidningar avsedda för raggare och vad värre är: Jag höll på att köpa en Volvo för dyra pengar nyligen. En röd PV544 Sport ur serie G vilka byggdes under hösten 1965 precis innan produktionen lades ned. Dessa tillhör den sista serie man byggde, har några hästar fler än syskonen från serie F (1965) och är ungefär lika enkla att finna som en tvåtakts-sonett. Nu blev det dock ingen affär och jag slipper smörja händerna med hydrocortisonsalva framledes. □

Fem Sonetter på Saab Skånias soliga sommarträff

Sten-Arvid Larsson, text och foto samt Christian Helgesson foto

Söndagen den 29:e juli hade K-G och jag, arbetskollegor och Saabtkar, kallat till träff i norra Skåne. Eftersom jag bor i Perstorp träffades en del här, för att gemensamt köra till Örkelljunga, där K-G Kristoffersson bor och ansluta till och dem som mött upp där. Således kom det att samlas ett drygt 20-tal Saabar på parkeringen utanför SMK Örkelljungas klubbstuga.



Här gavs tillfälle till Autocross i miniformat; vilket innebar körning runt koner med radiostyrda bilar på den



finna lilla banan i Skönna. Här bjöd vi också på tipspromenad och fika i det vackra sommarvädret. Många tiggda/skänkta priser kunde delas ut, innan vi i kortege körde vidare mot nästa mål. På vägen dit hade vi lagt in det klassiska "köra huvudlöst". Detta går ut på att köra en uppmätt sträcka på ca 20 m och stanna så nära mållinjen som möjligt. Dock utan att passera

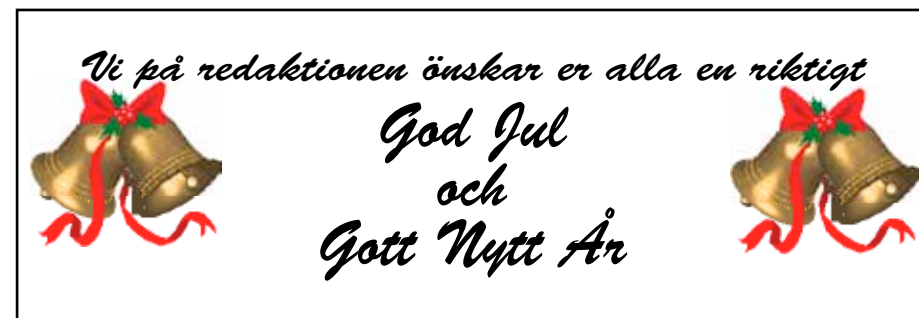


den! För att göra det lite svårare, utförs detta med papperspåse över huvudet! Mycket uppskattat av åskådarna.

Söndagen avslutades hos en privat bilsamlare i närheten, där vi fick tillfälle att se flera rariteter, höra många historier och skrönor samt diskutera de egna klenoderna. Grillning och fika ingick också i eftermiddagens aktiviteter. Sommarträffen tycks ha uppskat-

tats väl av de Saabentusiaster som gav sig hemåt i kvällningen. Det vackra vädret bidrog givetvis i mycket hög grad, liksom hjälpen från K-G's och min familj samt tillmötesgåendet från Axel att visa sina fina gamla bilar och motorcyklar.

Trevligt var att 3 st Sonett III och 2 st II V4 hörsammat träffen hälsar Sten-Arvid med Sonett 405. □



Little Swede Coupe

Tim Winker, text and photo

The following article is Copyright 2000 by The Saab Club of North America and is reproduced with permission by editor Stephen Goldberger. You can find out more about SCNA and NINES at <http://www.saabclub.com>. It was published in No. 244, 2000 of NINES.

Dan drives a Sonett with a difference, and what a difference! One look is all it takes to know that this is not your ordinary Sonett. The huge rear tires are the first giveaway, then there's the wheelie bars hanging off the back. Yep, it's a drag racer, rear-wheel driven, and capable of quarter-mile speeds up to 116 mph in just 12 seconds.

The car was built by Dan Bollschweiler, a Saab Master Technician at Mike Shaw Saab in Denver. Working at a Saab dealership has given Dan the background and knowledge to create his Franken-Sonett, which he has

named "Just 4". The name indicates that there are just four cylinders to the engine, but also is vague enough to get spectators to ask about it, and to inquire more about the Sonett itself. The car began as a 1972 Sonett III.



The minimalist interior shares space with the tube frame.

Wheelie bars and massive rear slicks show that this is no ordinary Sonett.



Much of the original chassis has been converted to tube frame to accommodate the added horsepower and other refinements required for point-and-shoot driving. The main part of the frame is 2" by 4" rectangular tubing, with 1-5/8" round tube for the roll cage. The stock front Sonett spring towers have been grafted onto the new frame.

If the body looks a little longer than most Sonetts, that's because it is. Three inches were added to the gap between the hood and the doors. This was done to meet National Hot Rod Association rules regarding minimum wheelbase. In addition, the rear axle is moved back several inches. Since the car is rear-wheel driven, it features a solid, Ford 9-inch differential/axle unit, a popular choice amongst racers for ease

of changing the ring and pinion. The rear tires are 12-inches wide across the tread, but there is room to go to 14-inch tires. The body has been widened a couple of inches at the rear to accommodate the wider tires.

The power comes from a fairly stock 2.0-liter Saab turbocharged four-cylinder salvaged from a 1990 9000 Turbo. It retains the stock fuel injection system and the Saab Direct Ignition, and the turbo is a standard Garrett unit from a '96 9000. Dan runs the turbo pressure up to 45 psi with no wastegate, and has had few engine problems. The intercooler and radiator also came from 9000s. Since the engine is mounted with the flywheel to the rear instead of transverse like in the 9000, new intake and exhaust



Not the usual run to the grocery store.

manifolds had to be fabricated. Power is transferred through a General Motors Turbo 350 automatic transmission with a custom built flex plate. Originally, Dan had used the stock Saab flex plate, but it tore up the pump for the transmission.

What does it take to slow down a Sonett dragster? The stock Sonett disk brakes are retained on the front, with the front brake system from a '91 9000 mounted on the rear. Other stock Sonett components include the steering column, windshield, and the driver's seat. The battery and a 5-gallon fuel cell are located above the rear axle for better weight distribution.

The rear tires are 12/29x15 Mickey Thompson slicks - that is 12 inches wide, by 29 inches tall on a 15-inch rim. The rear wheels are standard drag racer rims. The fronts are stock Sonett soccerball alloy wheels, with 195/55x15 radials. Dan says the brand isn't so important as the front tires are little more than rudders to keep the car in line on the dragstrip.

The Sonett races in the Import category, meaning it is usually up against Hondas and Toyotas as there are very few European cars built for drag racing. At the local track, Bandimere Speedway just west of Denver, the Sonett usually has to go up against

domestic machinery, primarily Mustangs and Camaros, since there are few "import" drag cars in the Denver area. Consequently, the team has to travel to tracks farther west to find competition with four cylinder power, generally to exotic places like Las Vegas, Phoenix and Pomona, California.

Though Dan had someone else driving the car for him in the past, he has now taken on the task of driving in addition to being team owner, manager and chief mechanic. After blowing up the engine in the first round at Las Vegas last year - due to incorrect ignition timing - Bollschweiler bought a 40 foot gooseneck trailer so he could carry spares such as engines and transmissions. That also provides an inside place to work on the car so repairs can be made if necessary.

As the Japanese cars have gotten quicker, so must the Sonett. Plans for this winter include considerable engine modifications such as work on the head for better flow, camshaft redesign and a larger turbocharger. In addition, Dan intends to add a nitrous oxide system, a popular method of increasing horsepower for the quarter mile.

Saab fans in the southeastern U.S., watch for this outrageous machine when the Import Drag races come to your town. It is definitely in the minority. □

Nytt från Vägverket

Carl Zeidlitz



I förra numret av PåGång berättade vi att nya regler gällande Vägtrafikregistret träder i kraft den 1 oktober 2001. Effekterna av dessa regler, för oss inom hobbyn, har nu börjat visa sig. Vi kan konstatera en del nyheter gällande anmälan till registret, ägarbyte, tillfälliga registreringar och nya avgifter. Vägtrafikregistret blir nytt samlingsnamn för bil-, körkorts-, yrkestrafik- och parkeringsanmärkningsregistret.

Av- och påställning

Anmälan till registret om avställning, påställning eller ägarbyte kommer endast att kunna göras på senast utfärdade registreringsbevis i original, via Internet eller s.k. tonvalstelefon. Möjligheterna till personlig service eller anmälan via fax reduceras alltså. Beställning av nytt registreringsbevis kan göras via Internet, tonvalstelefon eller Vägverkets Kundtjänst.

Ägarbyte

Tidsgränserna för anmälan om ägarbyte skärps. Den nya ägaren skall registreras inom tio dagar från överlåtelsen. Om anmälan kommer in senare registreras den nya ägaren den dag anmälan kommer in, vilket gör att den tidigare ägaren blir skyldig att ha trafikförsäkring fram till anmälan regist-

reras. Vid ägarbyte skall senast utfärdade registreringsbevis i original skrivas under av både säljare och köpare och skickas in till Vägtrafikregistret.

Import och export

Vid import eller export av fordon tar Vägverket över ansvaret från Tullen. Vid import får ett fordon framföras i Sverige en vecka med utländsk registrering. Under den tiden måste ägaren registreringsbesiktiga fordonet hos Bilprovningen eller ansöka om tillfällig registrering hos Vägverket. Tillfällig registrering gäller i tre månader och kostar 300 kronor inklusive skyltar. Skall ett fordon säljas till person bosatt i utlandet, d.v.s. exporteras, skall säljaren avregistrera fordonet och den utländska köparen ansöka om en tillfällig registrering, som i detta fall gäller en månad och är kostnadsfri.



Avgifter

En registerhållningsavgift om 35 kronor kommer att tas ut för samtliga fordon som finns i registret, till skillnad mot förut alltså även skattebefriade fordon i trafik.

I sammanhanget kan nämnas att skrotningsavgiften för nyregistrerade bilar upp till 3500 kg, höjdes till 1500 kronor vid halvårsskiftet. Avgiften tas ut första gången en nyregistrerad bil ställs på. Detta kan drabba fordon som importeras eller nyregistreras som historiskt fordon efter att ha varit avförd från registret (skrotad). Enligt skattemyndigheten i Ludvika, som administrerar

avgiften, kan pengarna betalas tillbaka om ägaren kan visa att bilen tidigare varit registrerad i Sverige och att skrotningspremie inte utbetalats när fordonet skrotats eller av annan anledning tagits ur registret.

MHRF noterar att de här avgifterna rimmar illa med principen att historiska fordon skall undantas från skatter och avgifter och kommer att diskutera lämplig strategi för att få dem avvecklade eller reducerade. Vägverket kan man nå på följande sätt:

Internet: www.vv.se
Automatiskt Bil-Svar: 077-125 25 25
Kundtjänst: 077-114 15 16



GRATTIS

Claes Jarftoft, Floda.

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

Saab Idag

Denna personaltidning för Saab i Sverige minns troget de gamla Sonetterna. Denna gång är det en bild i nummer 18 från 20 september på Rolf Mellde, som sitter i den vita Sonett I:an på ett fält någonstans på 50-talet. Redan då väckte bilen mycket uppmärksamhet av de nyfikna åskådarna att döma. Det har den gjort i över 40 år nu, oavsett om den stått på Saabs museum i

Saab Idag visar flitigt bilder på Sonetter

Trollhättan eller deltagit i Mille Miglia. Men det är ju inget att förvånas över, en intressant konstruktion täckt av en vacker design, det är klart att det väcker uppmärksamhet!

Vintage

I nummer 3, 2001 skrev redaktören Bengt Sahlström en trevlig artikel med rubriken "Veteranfest på Öland". Den berättade om femte utgåvan av Kungsrallyt, ni vet det där rallyt där kungaparet är med i sin PV60. Det fanns med många läck-





ra bilar i rallyt och ett antal kändisar som Picko Troberg, Carl-Magnus Skogh och Saabs egen rallykung, Erik Carlsson. Han kom i Saabmuseets blåa Saab Sonett I från 1956 tillsammans med den forna codriven Elisabeth Nyström, som numera är riksdagskvinna. På bilden ser vi tre samtida sportvagnar: Saabmuseets Sonett I:a, Rolf Skogsströms Måsvinge Merca från 1955 och Leif Strandgrens Corvette från 1958. Vilken samling!

Den här spalten blev kort denna gång, mycket kort. Delvis är det en konsekvens av den korta tid som är mellan utgivningen av 3/01 och pressstopp för 4/01. Självklart är jag också beroende av att ni hittar och sänder mig era klipp från olika media. Å andra sidan kanske man ska vän-

da på det och inse, att det inte alltid kan skrivas mycket om Sonetten och den kan ju inte alltid figurera på TV eller radio. Förvånansvärt egentligen, att det ändå, år efter år, skrivits så mycket som det gjorts om Sonetten. Inte för att bilen är ointressant, tvärtom, men man förundras ju ändå ibland att journalister i olika länder och medier hela tiden finner Sonettmodellerna så intressanta att omnämna.

Låt mig gissa: Nästa gång det kommer att skrivas extra mycket om Sonetterna är i samband med den eventuella presentationen av någon kommande sportbil från Saab, speciellt om den kallas Sonett. Då känns det naturligt att återigen blicka tillbaka för motorjournalisterna och berätta om hur det började... □



Kanske kommer tomten med paket från klubbens reservdelslager!
Om inte, kontakta vår reservdelsansvarige
Erland Johansson
Sommarvindsv. 7, 582 72 Linköping,
tel 013-27 04 12, er.j@telia.com, Postgiro 487 74 84-8



Säljes

Saab Sonett III, 1974, röd. Endast två ägare, fint skick. AC, skidhållare, MSS avgassystem. Original Saab radio. Hemtagen som flyttgods 1987. Pris 70000:-
Anna eller Stefan Berg, tel. 046-134725 eller 0708-620820

Säljes

Handbromskablar. Div. gummilister, belysningsdelar, extraljus och orange sidomarkeringsljus. Weber 40DFI-förgasare. Har även en del begagnat överblivet krafts. Bl.a. kabelhärva under instrumentpanel till en -73:a.

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

Säljes

Sonett -72. Färg röd. Något rostig i golvet. Den har en liten skada på koffångaren. Pris 29000 kr
Per Söderlund, tel. 073-3131298
e-mail: per.soderlund@posten.se

Säljes

2 nya Sonettstolar, 1966-68
Åke Karlsson tel 0155-28 43 81

Köpes

Instruktionsbok på svenska för Sonett III 1972, alternativt lån för avkopiering mot ersättning. Byte mot instruktionsbok för Sonett III 1970 på engelska (i hyfsat gott skick) kan göras.
Tidsenlig klocka passande Sonett III 1972.

Ove Holmqvist, tel. 0570-12542 kvällstid.

Köpes

Sport&Rally klädsel i svart manchester till Saab 99/900. Även lösa delar är av intresse. Mats 0150-12904 eller 070-5546777 e-mail: matsj@swipnet.se

Sonettshoppen

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

Sonettmodeller



Autosculpt
Skala 1:43

300,-

Autosculpt Skala 1:92



65,-

Handbyggd Sonett III, Tin Wizard,



995,-

Skala 1:43

Finns i flera färg- och årsvarianter



Nytryckta klubbdekaler
nu **två** små och en stor, 15,-



Samlingsmappar
Pris 40 kr/st

Vykort

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



Jubileumsdekal
CSS-20 år, 10,-



Jubileumsaffisch

30x40 cm. Pris 40,-

Nyckelring

Klubbens logotype
på båda sidorna i fär-
gerna gult och blått mot
svart bakgrund.

Pris: 25,-



OBS! Priserna inkluderar frakt inom Sverige.

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