

SONETT

världen

— Öppna för alla SONETT-ägare —



- Where are the Sonett II's?
- Vilken färg på Sonetten?
- Kallelse till års- och vårmötet
- Tänker du låna ut din Sonett?

2
2002

Från ordförandens skrivbord



Ordföranden i vår försäkringskommitté, Göran Sundin och jag själv var den 13 februari kallade till försäkringsinformation från MHRF tillsammans med ett antal andra representanter för olika bilklubbar. Det var Björn-Eric Lindh och Helen Elmgren som under en mycket trevlig afton gick igenom hur de bedömer de försäkringsärenden som kommer till dem. När ni läser detta är det försommar, men tänk er att en kylig vinterkväll få avnjuta den ena sköna fordonsbilden efter den andra på bussar, bilar, motorcyklar och lastbilar! Ja, de hade till och med fått ansökningar för gamla snövesslor som också visades på bild. Nu gjorde de inte detta bara för att vi skulle få titta på en massa intressanta fordon, utan för att diskutera med oss hur olika försäkringsärenden bör bedömas. Rent generellt kan väl sägas, att man idag också försöker att ta hänsyn till ett fordonns patina. Med andra ord, medan man förut i princip ville att fordonet skulle se ut som när det lämnade bandet så kan det i vissa fall idag få ha avvikelser som visar att det faktiskt har använts. Man ska dock inte missförstå detta. Rost accepteras fortfarande inte. Punkt slut. Men en lack kanske inte behöver glänsa som när fordonet var nytt och tidstypiska delar som inte fanns på fordonet från början kan accepteras. Det kan vara fälgar som såldes då eller en radio som fanns på den tiden även om det inte var fabriksmonterat. Helen och Björn-Eric måste ha riktigt kul, men säkert inte lätta arbeten när de bedömer de inkomna ansökningarna.

Nu är det snart dags för vårt kombinerade års- och vårmöte, det äger rum den 25 maj i Trollhättan. Som vanligt hittar ni en komplett information i detta nummer. Det är givande att besöka Saabs Bilmuseum, trots att i alla fall jag varit där ett antal gånger förut. Alltid är det något nytt eller rättare sagt något annat gammalt som man inte sett förut. Det är på årsmötet som ni har extra stor möjlighet att göra er röst hörd och det är ju då som styrelsen väljs. Dessutom är det den enda träffen som klubbens styrelse arrangerar i år, så vill ni träffa andra Sonettägare och se deras Sonetter så är detta ett bra tillfälle. Förhoppningsvis tar också någon initiativ till en lokal Soneträff som man gjorde i Skåne gjorde förra året.

Vi ses!

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

**Klubbens postgiro
35 87 30-0**

Medlemsavgift 175:-/år

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-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:

Familjens Wihlborgs välkända Sonett II från 1968 kör om en Saab 96 från 1980, (i grund och botten samma bilar), ger inte det en skön föraning om den kommande säsongen?! Foto Kjell Wihlborg.

Styrelsen

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

Mats Phersson, 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

Andreas Hillby, suppleant
0303-74 03 11
andreas.hillby@telia.com

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 början av oktober.

Sista inlämningsdatum för manuskrift och annonser 31 augusti.

Historik

SAAB Sonett II V4 1969

Gunnar Lindell text och foto

Här följer fortsättningen och slutet på Gunnar Lindells renoveringsartikel som började i nummer 4/2001

Den 28 juni hade så alla komponenter till motorn monterats och jag kunde fylla vätskorna. Oljan i växellådan byttes och även dess bottenplugg. Av "Nisse" på Carlia fick jag veta att man tvingats ha olika bottenpluggar i motor och växellåda, eftersom mindre noggranna verkstäder tappade ur fel oljesump när de skulle byta motorolja. Den plugg jag monterade var dock av samma typ som motorn. När kylarvätskan fylldes fanns ett mindre läckage vid termostathuset. Det visade sig vara en bortglömd packningsbit. I övrigt var allt tätt.

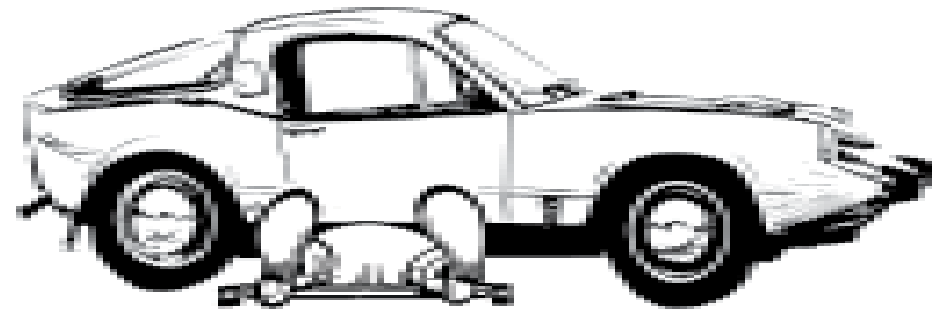
Den 28 juli testades samtliga elkretsar. Bortsett från en mindre felkoppling vid stålkastarna fungerade samtliga.

I väntan på att Olle Steen skulle ha tid att hjälpa mig med motorstarten, "roade" jag mig i början av augusti med att demontera originalmotorn. Förutom att motorn var helt rostig på utsidan och täckt med intorkad olja var den dessutom bemängd med gräs och

t.o.m. spindelväv inne mellan kolv och vevaxel. Topparna kunde demonteras utan problem. Troligen kan de renoveras efter blästring och ventilslipning. Insugningsdelen är nog inte heller defekt. Däremot visade det sig att fyrans kolv var helt fastrostad i cylinderloppet och omöjlig att knacka ut. Likaså hade vevaxeln skärningstendenser i ett av ramlagerlägena. Balansaxelns lagring vid dreven var mycket glapp även om dreven till synes var oskadade. Vattenpumpen var oanvändbar, men termostathuset kan användas. De enda delar jag behöll var topparna och ett par drev samt termostathuset. Resten kastades på tippet efter att hela denna operation noggrant fotograferats.

Kylarlocket provtrycktes av Borlänge Bilkylare. Enligt verkstads-handboken skall öppningstrycket vara 0,25 – 0,35 kg/cm². Det visade sig att locket öppnade direkt, och inte heller höll det trycket. Ett nytt lock inköptes med ett öppningstryck på 50 kpa (0,5 kp/cm²).

Sakari Lämpiäinen lovade att titta på inställningen av växellägena. Det gick inte särskilt bra, beroende på att växelknuten glappade för mycket. En "ny" införskaffades. Även den glappade och jag försökte göra en av två. Till



slut lyckades jag få läge för backen och 1 – 2:an. Detta resulterade i en kort provtur. Därmed kunde bilen levereras till Olle Steen för hjul- och förgasarinställning och för inställning av växellägena.

Någon dag senare var detta arbete klart. Castervinkeln hade ställts till 1,5 grader, men kunde "när bilen skulle köras fort" ändras till 2 grader. Tomgångsmunstyckena bedömdes vara ett nummer för stora och växelknuten behövde trots allt bytas eftersom det lilla glapp som fanns i den gjorde att växelutslagen blev för stora. Det var bara att beställa en ny växelknut hos Carlia Bil. Där fanns det naturligtvis ingen, utan då var det bara att börja leta. Eventuellt kan man vända den, meddelade Olle. "Djungeltelegrafén" gav mig ett 10-tal tips var man kunde leta efter en och till slut blev det napp uppe i Älvdalen. För att vara säker på att få den och att kontrollera att den inte glappade för jag dit personligen. Den verkade bra och det blev affär. När denna växelknut monterats kändes lägena bättre och de behövde inte efterjusteras.

Jag tog tillbaka bilen från Olle och lyckades köra ifrån Lars Wassberg, som hjälpte mig att hämta bilen, på en krokig bit av vägen till garaget!

När vi plockade ihop verktygen efter första motorstartförsöket reagerade Olle på att höger spindelhus satt fel, och han uppmanade mig att byta det, annars skulle hela styrgeometrin bli fel. En begagnad införskaffades från Bildemonteringen, och när jag bytt den stod det klart att övre leden var kraftigt stukad. För säkerhets skull demonterade jag även den vänstra till hälften så att jag kunde mäta upp övre fästet. Så vitt jag kunde se var det OK.

Start och intrimning

Den 17 augusti var det så dags att försöka starta motorn. Olle Steen ställde upp för att hjälpa mig. Tanken hade fyllts med 3 liter 98 oktans bensin. Olle ställde först in tändningen till 0 graders tändförställning, till skillnad mot verkstads-handbokens 6 grader. Upprepade försök med startmotorn visade att det inte kom fram någon bensin till filtret. Vi fyllde tanken med ytterligare 4-5 liter utan bättre resultat. Genom att blåsa baklänges fann vi att



Första startförsöket.

det var stopp från tanken till pumpen. Vi lossade nippeln vid tanken och där rann bensinen. Alltså satt det i det ny-monterade bensinröret eller möjligen i den gamla del som gick från tank till motorrummet!

För att vi skulle komma vidare samma dag kopplades en slang direkt till bensindunken och nya försök gjordes. Nästa fel visade sig vara att pumpen inte sög (och tryckte) tillräckligt. Där måste pumpen bytas. Vi kom vidare genom att höja dunken så att det blev fall fram till pumpen och då orkade den pumpa upp till förgasaren. Efter ett förskräckligt smällande och decimeter-höga lågor ur förgasarhalsarna fick vi slå av allt, trots att motorn tenderade att starta. Tändningen stod ett halvt

varv fel! Ny injustering och nya försök och då small motorn igång. Varvräk-naren fungerade och även oljetrycks-indikeringen och laddningslampan. Senare även temperaturmätaren men inte tankarmaturen, men det kunde eventuellt bero på att nivån i tanken var för låg.

Motorn gick oerhört orent, och Olle ställde in dels tändningen med stroboskoplampa, dels försökte han justera in tomgångsvarvtal och luftblandning. Eftersom pumpen inte arbetade bra kunde det inte göras tillräckligt noggrant, utan pumpen måste först bytas och bensinförsörjningen säkerställas. Likaså måste vakuumslangen monte-

ras. Den var blindad på förgasaren. Det innebär att det bara var vikterna i fördelaren som reglerade tändför-ställningen.

Vi förde en diskussion om vilka tom-gångs- och huvudmunstycken som dels sitter i förgasaren, dels bör sitta där. Det fick jag ta reda på.

Jag kontaktade Ronwill Speedshop och fick klart för mig hur förgasaren bör vara bestyckad till den aktuella motorn. Följande data gäller:

ligt verkstadshandboken måste lägena justeras efter, och det kvarstod alltså. Provturen fick därför inskränkas till ett varv runt garaget – baklänges! Skram-melljud tydde på att bl.a. avgasröret ligger emot någonstans.

Tändstiften, som Olle ansåg vara för hårda, byttes till hårdhet 6 och även samtliga tändkablar. Jag monterade tillbaka de små tomgångsmunstyckena men vid startförsöken ”sköt” förgasa-ren bakåt på ett obehagligt sätt. De

Förgasartyp: Weber 40 DFO (samma som 40 DFI)

	Bör vara	Är
Halsring	32	32
Nålventil	200	150
(Skall normalt vara 175 på 1,7 litersmotorer)		
Huvudmunstycke	220/220	150/150
Luftmunstycke	150/150	190/190
Lågfartsmunstycke	70/70	45/45
(Tomgångsmunstycket har bytts på försök till 65/65)		
Accelerationsmunstycke	70	40
E-rör	F 2	? (Går inte att se)

Jag beställde den föreslagna bestyck-ningen (220/220, 150/150, 70/70, 70), bytte pumpen och rensade bränslerö-ret från tanken fri från inkruster. Jag passade samtidigt på att klamra alla övergångar mellan rör och slang samt monterade vakuumslangen till tänd-förställningen. Vid provkörning utan tändning pumpade bränslet fram till förgasaren.

Den 25 augusti rullade Marianne och jag ut bilen ur garaget, kontrollerade olja och kylvätska och startade mo-torn. Efter injustering av tomgången till ca 1300 rpm försökte jag lägga in växeln. Endast backen gick in! En-

större munstyckena återmonterades och nu startade motorn men fortsatte att skjuta i förgasaren. Lars Erik, som var med, trodde sig veta att detta be-rodde på för tidig tändning. (Skott i avgasröret tyder alltså på för sen tändning.)

Den 14 september var jag inbjuden till Gelleråsens motorbana för att få köra snabba bilar – bl. a. Formula 3. Arrangören av denna övning var Spirit Racing. Där hade jag ett samtal med en mekaniker, ”Kalle från Mellerud”, som gav mig ett antal värdefulla tips hur man kan ställa in tändningen i förhållande till önskat körsätt. Skott



i förgasaren beror antingen på att tändningen står så tidigt att insugningsventilen inte hunnit stänga eller att ventillyftarna står på så att ventilen därmed står öppen.

Detta kunde enkelt kontrolleras och det visade sig att ventilspelet vid kall motor var 0,400-0,410 i stället för rekommenderade 0,350 mm. Ett rymligare ventilspelet borde vara att föredraga, varför jag inte gjorde några justeringar. Däremot stod tändningen ca 15-20 grader f.ö.d. i stället för rekommenderade 6 grader! Detta justerade jag tillbaka.

Jag beställde nya mindre tomgångsmunstycken, 65/65, och fick samtidigt rekommendationen att kontrollera nålventilen så att den inte var för liten. Normalt sitter det en 175-ventil, men på en 1,7 liters rallymotor skall det vara en 200-ventil, allt enligt Ronwill. Vid en kontroll visade det sig att den var ändå mindre, 150. Olle menade dock att jag kunde vänta med att byta den tills att hela intrimningen var klar. Skulle det visa sig att nålventilen var

Första provturen – baklänges.

alltför liten skulle flottörhuset bli tomt under drift.

Så äntligen den 23 november kunde vi starta motorn och göra den sista (?) intrimningen. Jag hade naturligtvis kopplat tändkablarna fel, men sedan sprang motorn igång. Ett tips var att först skruva in båda luftskruvarna i botten och därefter öppna dem $1\frac{3}{4}$ varv. Likaså skall varvtalet snabbt sjunka ner till det inställda varvtalet, annars var tomgångsmunstyckena för stora. Allt tycktes vara korrekt. Ett litet vattenläckage kunde märkas under termostathuset, annars inget.

Olle provkörde bilen och fann att även växellägena var rätt och alla växellägena gick i som de skulle.

Besiktning och registrering

Den 8 december kontaktade jag Dalarne's Automobilklubb (DAK) för att få bli medlem. Jag fick där namn på DAK:s besiktningsman – en nödvändighet för att få veteranbilsförsäkring. Besiktningsmannen var Olle



Besiktning för veteranbilsförsäkringen.

Lagerberg från Bjursås. Besiktningen skedde i full snöstorm söndagen den 12 december. Enda anmärkningen var att batterifrånkiljare och brandsläckare saknades. Olles omdöme glädde mig samt och synnerligt: **"En mycket fin bil i alla detaljer, helt renoverad till ursprungsskick och helt klart i utställningsskick"**!

Handlingarna för MHRF-försäkringen kompletterades med ett antal fotografier. Den 20 december betalades försäkringen och därmed var det dags för Bilprovningens registreringsbesiktning. Den skedde 28 december. Registreringsbesiktningen var en pärs som tog en och en halv timma. Det började bra med att besiktningsmannen drog av ena handbromswiren. Positionsslyktorna vänster fram visade orange färg både framåt och åt sidan, vilket inte kunde godkännas. Lösningen blev att måla de främre delarna svarta så att

inget sken visades framåt. Inte heller kunde parkeringslamporna godkännas då de visade orange färg framåt, vilket är felaktigt, då de samtidigt är hopkopplade med blinkerslamporna.

Nästa underkännande kom vad avsåg CO-halten, som högst får vara 5,5 %, men var 7,9 %. Ny injustering av förgasaren krävs.

Ett förfärligt parlamentärerade angående säkerhetsbältena tog halva tiden. Det började med att Bilprovningen inte trodde att det tillverkats några Sonetter under 1969! Deras dokumentation, som för övrigt var synnerligen bristfällig, sade att Sonett (med fel beteckning) överhuvud inte tillverkades 1969. Inte förrän vi visat upp alla chassinummer under varje år och som finns dokumenterade i reserv-



Registreringsbesiktningen blev ett problem.

delskatalogen och besiktningssmannen kontrollringt ett antal gånger, accepterade han att bilens tillverkningsår och chassinummer överensstämde. Däremot accepterade han inte, utan intyg "från auktoriserad Saabverkstad" att jag använt originalfästen för bältena, trots att det hur tydligt som helst syntes att det var de som använts. Resultatet blev att bältesgeometrin underkändes. Nya bälten måste monteras.

Slutligen krävdes vägintyg, trots att Bilprovningens centrala tekniker sagt att det inte krävdes. Eftersom vägen hos Bilprovningen var ur funktion, frågade jag var jag kunde väga bilen, men svaret blev: "det vet jag inte, det är Ditt problem". Snabbt på telefonen till Mats Jonsson i Katrineholm, som

lovade att skicka både wirar och bälten. De senare borde kunna fungera, enligt Mats. Batterifrånkiljaren och brandsläckaren var inga problem och kunde inhandlas i Falun respektive hos Räddningstjänsten.

För att lösa problemet med parkeringsbelysningen borrades små lampsocklar in i strålkastarinsatserna och kablarna drogs till dessa i stället för de orangefärgade runda lamporna. De nya handbromswirarna monterades och även andra trepunktsbälten av sådan typ som var vanlig när bilen var ny.

CO-halten justerades av Sakari, men motorn "pulserade" på låga varv. CO-halten ställdes på ca 1 %.



Äntligen hemma.

Vägningen genomfördes hos Odal Lantmanna i Borlänge, eftersom det saknades en fordonsvåg i Falun.

Den förnyade besiktningen skedde den 17 januari 2000 för samma besiktningssman som tidigare. Jag värmdes upp motorn åtminstone 30 minuter så att den var genomvarm. Alla punkter godkändes. CO-halten var 0,1 % men NO-halten väldigt hög, vilket skulle tyda på oförbränt bränsle i avgaserna. Det är tydligen så att inställningen av förgasaren är ett kapitel för sig.

En personlig reflektion:

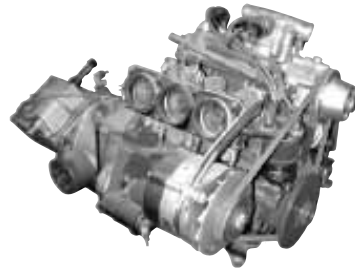
Trots att jag ringt till Vägverkets fordonsexperter, Bilprovningen såväl lokalt i Falun som centralt i Sverige ett flertal gånger och slutligen fått bilen besiktigad av en mycket trevlig besikt-

ningsman kan jag inte frigöra mig från tanken att bestämmelserna i hög grad är elastiska. Om olika lampor kan få ha olika färger och lysa i olika riktningar, om tydliga fästpunkter för säkerhetsbälten finns, så måste de ändå intygas från auktoriserade verkstäder och om Bilprovningens dokumentation är så dålig att kunden själv måste ta fram den, hur kan man då vara säker på att inte en annan kontrollant (exempelvis en polis vid en flygande kontroll) helt plötsligt underkänner bilen?

Denna lyckade avslutning firades med tårta på jobbet. Den 21 januari kom så slutligen skattekvittot och bilen kunde på egna hjul flyttas hem. □

Where are the Sonett II's?

By Bruce Turk



Reprinted by permission from The NEWS, North East Writings on Saab, the newsletter of the New England Sonett Club and New Jersey Saab Owner's Club.



The two stroke on the picture is indeed a traveler. Produced in Sweden, exported to the USA and imported from USA to Germany by Klaus Müller-Ott. However, the picture was taken at Klaus visit at the Saab Jubilee in Trollbättan, Sweden 1997!

I've been asked, how many of the 258 stroker Sonetts remain?

The Sonett II Two Stroke registry is by far the most complete of all the registries. This is thanks to the hard work of several people over the years, including: Howard Davies, Lennart Jarenbaeck, Tom Donney and myself (and many others).

I haven't worked on my copy of the registry for about a year and have a bunch of post-it notes stuck to it with updates. Keeping that in mind, I'll be

updating it soon. Note: Just because a car is on the list doesn't mean it runs or will ever be capable of running. Most are in terrible condition, especially the ones in the USA.

USA	110	Israel	1
Sweden	31	Austria	1
Finland	1	Holland	6
Switzerland	14	Germany	6
Japan	1	Belgium	1
Denmark	3	UK	2
		Tota l	177 cars



VW 1300 ZON1

Helge Rasmussen

Ingress och foto Jan-David Skavén

När jag såg bilen på Båstad Classic Car Show i juli 2000 hajade jag till. På långt håll såg man en Sonett som inte stod med de andra Sonetterna. Linjerna var de välkända, eller? När jag kom närmare blev jag inte mycket klokare. Det var ju ett VW- emblem i fronten, proportionerna var ju inte alls de vanliga och motorn satt bak. Det var kanske inte så konstigt för en VW, men aldrig hade jag sett en VW tidigare som så mycket liknade en Sonett III! Jag var inte heller den enda som reagerade, bilen väckte berättigat uppseende bland den bilkunniga publiken. Om man gillar originalbilar är förstås detta inte drömobjektet, men om man hört historien bakom projektet kan man inte annat än buga sig för det kunnande som visats vid bygget. Som tur var kom bilbyggaren själv, Helge Rasmussen och gav mig bakgrunden till projektet. Helge är inte med i Club Sonett Sweden och han försöker inte heller att kalla bilen för vare sig Saab eller Sonett. Jag bad honom att skicka mig en artikel, så att även Sonettvärldens läsekrets kunde få höra om tankarna bakom denna udda fågel. Så var så goda, på följande sidor berättar Helge om den unika bilen:

Zon 1 med bilbyggaren själv, Helge Rasmussen vid sidan av den.



Framifrån ser man VW-emblemet tydligt, men förutom spoiler och stötfångare liknar den i de flesta detaljerna en Sonett.



Detta är en berättelse om hur min "VW 1300 ZONI -69" kom till.

1988 såg jag en annons om en Saab Sonettkaross till salu, samt en Saab V4-71. Jag fick en idé, att det kunde bli roligt att prova något nytt, sedan jag tidigare byggt en husbil. Jag tog kontakt med Trafiksäkerhetsverket. De sände mig en hel bunt papper att läsa. Ritningar fick jag också tag på.

Det var bara att sätta igång. 1991 blev den äntligen färdig. Då hade plötsligt alla besiktningssregler ändrats. Den kunde inte längre registreras som en -71:a. Jag besiktigade den. Den blev godkänd, men som en -91:a. Då fick jag veta att jag skulle betala skatteavgift, katalysatoravgift och skrotningssavgift på bilen. Detta skulle gå på 17 000 kronor. Då var det roliga slut!

Bakifrån skiljer en hel del, den vanliga bakrutan är t.ex. ersatt med en rak sådan eftersom motorns kylflötsintag ligger i bakluckan. Som ni ser sitter det även en hög spoiler och ett VW avgassystem på bilen.



Som så mycket annat på denna bil var originalets instrumentpanel modifierad. Det fanns trädetaljer på såväl panelen som sidolästerna på dörrarna.

Jag pratade med besiktningen igen. Kunde jag möjligtvis kringgå dessa avgifter genom att lägga karossen på en VW? Ja, det var inga problem, men de trodde inte att jag skulle klara det. Jag lovade att vara tillbaka inom tre månader.

Nytt bygge påbörjades, denna gång på en VW-69. Karossen kapades, och sedan förlängdes den ca. 260 mm. Det mesta av Saaben användes. Den sågades upp, så att VW:s bottenplatta passade på den. Motorn är på 1600 kubik. Däcken bak 185-60-15 och

däcken fram 185-50-15, detta för att hastighetsmätaren skulle stämma. Sedan var de tre månaderna gångna och det var dags för besiktning igen. Allt gick mycket bra.

Bilen har varit mycket populär både hos besiktningmän och privat. Det är många som har undrat vad det varit. Detta var det mest intressanta jag gjort.

*M.V.H. Helge Rasmussen
ZONI*

Ni vet väl...

...att ni ska vända er till vår kassör Johnny Johansson om ni ändrar er adress eller ert Sonettinnehav? Han vill gärna få ändringarna skriftligt eftersom det är lätt att missförstå varandra på telefon. Ni kan antingen maila till: johnny0521221250@telia.com eller så kan ni använda postens ändringskort. Det är gratis och den skickar ni till: Johnny Johansson, Hallernavägen 2, 468 33 Vargön.

Vilken färg på Sonetten?



Så här var rubriken till vår förra artikel om Sonettens färger, vilken publicerades i nummer 4 från 1994 av Sonettvärlden och den duger än. För temat är nästan evigt då det har figurerat olika uppgifter under årens lopp. Vi har även publicerat en artikel

om färger i nummer 5 från 1984, för övrigt den enda årgången hittills då vi publicerat just fem nummer. Tiden går och vi får nya medlemmar i Club Sonett Sweden. Det finns förstås redan mycket information om färger att hämta från reservdelskatalogen om

de färger som Sonetter från olika år och chassinummer hade. Se gärna själva under flik 8 12:1. Men inte ens där är informationen riktigt komplett om man nu vill hålla sig till originalfärgerna. Vår styrelsemedlem Hans Eklund har därför lagt ner ett gediget arbete på att göra den "slutgiltiga" färglistan för Sonetterna. Självklart har han utgått från informationen i reservdelskatalogen,

men han har också kompletterat den med information från annat håll inom Saabsfären. Hans är dock tacksam för eventuella kompletteringar ni kan ha till listan. I så fall är det bara att kontakta honom på tel. 0514-272 22.

Vi hoppas att ni kan ha glädje av listan, när ni lackerar om er Sonett!

Colour	Chassinr.	Code	Sikkens	Glaurit	Du Pont	Manufacture	Part.nr
Green	Prototyp, 1966						
Chammonix White	-1.228		SA448	SAA11123	BS281		78 59 093
Silver gray	-406				BS282		78 59 101
Gold beige	-328				BS260 ?		78 59 119
Monaco Red	-1.228		SA395	SAA11116	BS283		78 59 127
Blue metallic	329-1.228				BS313		78 59 168
Gold metallic	329-1.228				BS260 ?		78 59 176
Sonett red	1.229-1.868	107-1100		SAA11115		Sadolin o Holmblad	78 59 259
Sonett white	1.229-1.868	107-1101	SA447	SAA11112		Sadolin o Holmblad	78 59 267
Sonett yellow	1.229-1.868	107-1103	SA156	SAA11124	BS811	Sadolin o Holmblad	78 59 275
Sonett blue	1.229-1.868	107.1104		SAA11118		Sadolin o Holmblad	78 59 283
Baja red	70500001-71501265	107-1116	SA397	SAA11117	34251 D	Sadolin o Holmblad	78 59 358
Safari green	70500001-71501265	107-1117		SAA11120	34252 D	Sadolin o Holmblad	78 59 382
Midnight sun yellow	70500001-71501265	107-1111			34250 D	Sadolin o Holmblad	78 59 366
Montecarlo blue	70500001-71501265	107-1119		SAA11119	34253 D	Sadolin o Holmblad	78 59 374
Baja red	97725000001-2000	56197-4022	SA397	SAA11117	34251 D	Nordsjö	78 59 499
Baja red	97735000001-2300	56191-4022	SA397	SAA11117	34251 D	Nordsjö	78 59 499
Safari green	97725000001-2000	56197-6016		SAA11120	34252 D	Nordsjö	78 59 507
Safari green	97735000001-2300	56191-6016		SAA11120	34252 D	Nordsjö	78 59 507
Emerald green	97735000001-2300	56191-6022	SA682			Nordsjö	78 59 549
Butterscotch yellow	97725000001-2000	56197-3045	SA157			Nordsjö	78 59 481
Sunset yellow	97735000001-2300	56191-3045	SA157			Nordsjö	78 59 481
Midnight blue	97725000001-2000	TH113-3001	SA5005		43191 D	Beckers	78 59 515
Midnight blue	97735000001-2300	TH113-3001	SA5005		43191 D	Beckers	78 59 515
Burnt orange	97725000001-2000	56197-3044	SA214			Nordsjö	78 59 473
Burnt orange	97735000001-2300	56191-3044	SA214			Nordsjö	78 59 473
California burgundy red	97735000001-2300	TH113-2001	SA396			Beckers	78 59 531
Mellow yellow	97745000001-2500	TH113-1005				Beckers	78 70 611
True blue	97745000001-2099	TH113-3004	SA5006			Beckers	78 70 629
Baja red	97745000001-2500	TH113-2003	SA397	SAA11117	34251 D	Beckers	78 70 652
Burnt orange	97745000001-2099	TH113-2002	SA214			Beckers	78 70 645
Emerald green	97745000001-999	TH113-4006	SA682			Beckers	78 70 660
Emerald green	97745001000-2099	107-1169	SA682			Sadolin o Holmblad	78 59 663
Green	97745002100-2500	107-1173				Sadolin o Holmblad	78 59 689
Violet	97745002100-2500	107-1172				Sadolin o Holmblad	78 59 671



Snack i 2-takt

av Mats Jonsson

www.motorsportsweden.com

e-mail: matsj@motorsportsweden.com

Då är Sonettsäsongen igång. Jag vet inte i vilken gång i ordningen det är som jag inte har hunnit med det jag har planerat under vintern. I vinter så fick jag ytterligare en Sonett 74:a på halsen under någon månad. Hur och varför den köptes är lite komplicerat för att förklara men den var i alla fall delvis nerplockad vid köpet. Återmonteringen påbörjades med stor frenesi men så en dag i mars blev jag räddad av en hugad spekulant som befriade mig från denna börda varpå jag kunde återgå till min "riktiga" 74:a. På grund av detta hastigt påkomna projekt så blev det inte heller någon AC inkopplad i år heller. Jag skulle i detta nummer vilja tillägga några rader gällande Gunnar Lindells förnämliga Sonett V4-renovering och de berömda bakrutorna vilket beskrevs i det förra numret av Sonettvärlden:

Det stämmer att jag var involverad i framtagningen av dessa. Först och främst vill jag klargöra att Floatex och Pilkington är två skilda företag vilka ingår i Pilkington Group där även bland annat Lamino Oy och Arva in-

går. Arva var för övrigt de som gjorde originalrutorna till Sonetterna.

Jag har via mitt civila yrke haft en del kontakter både med Floatex, Arva, Lamino och Pilkington i andra frågor. Genom dessa kontakter kunde jag få fram en tråd att nysta i. Från den allra första början, runt 1993, så fanns formarna till bakrutan kvar hos Arva i Finland. Som privatperson eller företag är det omöjligt att gå direkt på Arva eller Pilkington och beställa rutor utan man blir hänvisad till Floatex. Endast fordonstillverkare kan beställa sina egna rutor direkt från fabrik.

Bakrutorna har mig veterligt aldrig funnits som piratruta och först skylldes man hos Arva på att man behövde tillstånd från Saab. Vilket jag ordnade fram. Sedan efter ett år så meddelade man att verktygen var borta. Man hade skickat en förfrågan till Saab huruvida de skulle skrotas eller ej och ordet skrotning är ett honnörsord på Saabs inköps- respektive reservdelsavdelningar. Förmodligen har man interna tävlingar om vem som lyckas skrota ut mest verktyg och delar per månad.

Vid den här tiden så hade jag fått

Den berömda bakrutan. Har blivit bärvaluta. "Rear window un-cracked" står det ofta som försäljningsargument i de amerikanska annonserna. I USA säljer Jack Ashcraft plastrutor för ca 8000 kronor styck och bilar (Sonett II/ V4) med trasiga bakrutor är nästan osäljbara.



en kontaktperson på Pilkington Sverige som menade att detta var lätt att fixa. Man hade, precis som Gunnar skriver, en sprucken originalruta i Malmö. Dessutom fann det ytterligare en ruta på ett ställe vilken skickades till Finland där den kom bort. De här uppgifterna om att det skulle finnas en ineliggande order om 200 vill jag avfärda som en skröna. Det korrekta antalet var 30. Jag har för mig att jag lade en order på 10 rutor, Floatex beställde 10 och så fejkade man en beställning på ytterligare 10 för att få upp volymen. Det verkliga antalet var dock således 20.

Verktygsmakarna satte igång och det kom efter en tid hem några provrutor vilka inte hade acceptabel passform. Det visade sig att de här långsgående böjningarna var knepiga och även om formen var perfekt så slog sig rutorna i efterhand. Det här pågick under några år och man kallade som sagt in pensionerade experter men problemen kvarstod: Hörnen blev inte bra. När de mättes upp på laserbänken så hade de dragit sig ett antal mm utanför vad

som var acceptabelt. Slutligen så lyckades man i alla fall få fram rutor med bra passform och då utfördes en provmontering i en bil här i Sverige vilket gav ett positivt resultat. Vad som inte har bekräftats, men som har antytts i konversationen med finnarna, är att man fick tag i originalverktygen och att det var då man lyckades få fason på passformen.

När detta projekt var i hamn så uppstod nästa. Vindrutan. Verktygen hade skrotats. Jag hade en ny originalruta ståendes vilken skickades till Finland. Pilkington Sverige vaskade också fram en ruta som skickades över. Även här blev det en massa pyssel innan det gick att få fram rutor. Någon har sagt att de är lite flatare än originalrutorna men de passar i alla fall. När den första batchen av vindrutor, vilka för övrigt var tillverkade i Sverige uppe i Norrbotten, var slut så uppstod problemet igen. Finnarna var på gång att kasta verktygen på nytt. För litet årsbehov av rutor ansåg de och min kontaktperson på Pilkington Sverige grep in och, så vitt jag vet, räddade situationen. □

Sonetten i fokus

Mats Jonsson

Tyvärr behandlas Saabs Sonetter ofta lite styvmoderligt bland flertalet av de svenska återförsäljarna. Vissa av dem kanske saknar den genuina "Saabkulturen" då de tidigare var Opelåterförsäljare innan den stora omorganisationen för tioalet år sedan medan andra nästan helt har glömt bort vad de livnärde sig på att sälja längre tillbaka i tiden.

I Värnamo är det dock annorlunda. Saabåterförsäljaren Holmgrens Bil har en fin, orenoverad, Sonett III från 1972 inne i sin bilhall. Föredömligt nog har

Något så ovanligt som en svensksåld 73:a. Bilen har i 20 år stått garagerad 300 m från E4:an i höjd med Bråbehus. Nu finns den i Värnamo hos en nybliven lycklig Sonettägare.



Dan Holmberg hos Holmgrens Bil AB i Värnamo förevisar företagets fina 72:a.

man även låtit göra en skärmvägg med lite Sonett-historik. Mycket trevligt.

Bilen i fråga är en bil som ingick i Bil AB Magneten vilket övertogs av Holmgrens i början av 1994. Bilens mätarställning är ungefär 5000 mil och då kan man undra om den har slagit runt ett varv eller ej. Rostmässigt verkar den ha klarat sig ganska bra och någon version av de båda trimsatserna tycks finnas monterad.

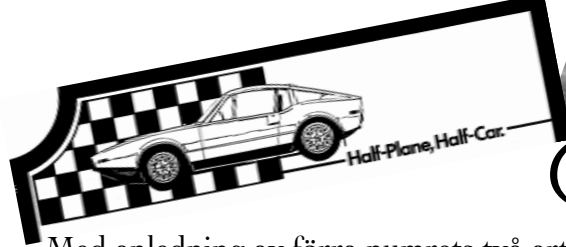
Ännu en Sonett har hamnat i Värnamo.

Även den Sonett III -73 som under hösten 2001 fanns till salu i Ödeshög tycks ha hamnat i Värnamo. Enligt uppgift har den förvärvat av en anställd hos Holmgrens Bil. Denna bil

var en orenoverad enägarbil (bilhandlare oräknade), avställd sedan tidigt 80-tal, omekad med hyfsad inredning och till ett vettigt pris. På minussidan dock en del rost. Kort och gott ett drömobjekt för den renoverings-sugne. En intressant detalj med just den här bilen är chassinumret: 0110. Enligt Saabs dokumentation så kom de stora stötfångarna vid ch.nr. 0400 men dessa återfinns även på denna. Bilens färg är burgundy och det har figurerat en burgundyfärgad 73:a i reklamsammanhang. Om än med annorlunda backspeglar. Självfallet kan bilen ha uppgraderats i efterhand men det är knappast troligt att dess förste ägare, en kvinna från Ödeshög, skulle ha gjort det. □

Du kommer väl till klubbens kombinerade års- och vårmöte den 25 maj i Trollhättan!

Det kom ett mail!



Med anledning av förra numrets två artiklar om den "Läckra USA-Sonetten" och Half Plane, Half Car, fick vi följande mail från Len Lonnegren, USA!

Hej Jan-David,

Det är inte varje dag som man råkar på något som man skrev, troligtvis i all hast, för mer än 30 år sedan. Men jag måste erkänna att jag nog var den som var ansvarig för återförsäljarbulletinen om sales promotion material för Sonett III, som Du reproducerat på sidan 28 i Sonettvärlden 1, 2002. Vid det laget var jag ansvarig för både public relations och sales promotion. Men jag tror inte det var jag som kom upp med "Half Plane, Half Car". Var det kom från vet jag ej - antagligen från en reklambyrå - men själv tycker jag att "Sweden's idea of an expensive toy" är bland de bästa rubrikerna någon kommit upp med för Sonetten. Flygplanssambandet är för övrigt något som använts många gånger i samband med alla Saabmodeller, t.o.m. helt nyligen, men jag är rädd att som en reklamidé så har det aldrig riktigt slagit. Det var också roligt att se den onekligen läckra Sonett V4 på sidan 11, men jag är ganska säker på att den utrustats på det fina sättet av antingen en ägare eller en enskild återförsäljare. Vi försökte åtskilliga gånger sälja s.k. bumper guards - Amerika bågar - för både Saab 96 och 99, men jag har inget minne av att vi gjorde det för någon Sonett. Dessutom ser de där två tunna kromrören inte särskilt bastanta ut. De vackra hjulen är definitivt inte något som vi sålde vid det laget. Dekorranden på huven är också den mycket smakfull, men jag är rädd att den också är något som kommit till hos en ägare eller återförsäljare.

Att Sonett II skrivs ned i den amerikanska pressen är inte heller det alldeles riktigt. Jag kommer väl ihåg en testrapport, som började: "Ni har hört talas om polska skämt. Vi har just kört ett svenskt skämt...." Men flera andra såg på både Sonett II och V4 med något blidare ögon, även om många tyckte att designen knappast var den bästa. När däremot Sonett III kom på plats blev kommentarerna i allmänhet mer positiva.

Bästa hälsningar Len Lonnegren



15th International Saabmeeting Beveren, Belgium 2-3-4 AUGUST 2002

Program

Friday 02/08/2002

12-20 h : arrival, drink + something to eat, settling at hotelroom/camping, see old/new friends
21h : official opening of the meeting, reception offered by Saabfreak

Saturday 03/08/2002 :

Morning : market place, beauty contest
Afternoon : rally or city tour (Antwerp, Gent...), children's animation
Evening : prices, dinner offered by Saabfreak, meeting with board members of the club
Late in the evening : party

Sunday 04/08/2002 :

Morning : brunch, market place, ...
Afternoon : visit to De Ster, probably Saab balloon
Evening : closure meeting

Prices

Meeting adult	€95	a person
Meeting children	€49	a person
Double room + breakfast	€85	a night
camping	€25	a night
breakfast for people on camping	€10	a person
dinner on Friday evening : free choice	€17,5	a person
city tour on Saturday afternoon	€10	a person

(for the guide, transportation not included)

You can send requests for more info and possible registrations to: meeting@saabfreak.be

Please register before may 31st

Kallelse till års- och vårmöte den 25 maj

Du är hjärtligt välkommen till Saabmuseet i Trollhättan lördagen den 25 maj. Vi föreslår att Du kommer klockan 11.00 då museet öppnar så hinner Du titta runt i museet och äta en smörgås innan årsmötet börjar klockan 12.00. Det äger rum i filmsalen där vi går igenom de vanliga punkterna på dagordningen. Har vi tid över så kanske vi kan fortsätta att se på museisamlingarna en liten stund efter årsmötet.

När vi lämnar museet kan det vara lämpligt att göra omröstningen om Finaste Sonett 2002, en riktig klassiker som vi haft i många år! Lite tipsfrågor ska vi nog hinna med också. Sedan är det dags för Sonetterna att få röra på sig. För vi ska åka i kortege till



en veteranjärnväg en dryg halvtimmes färd från Trollhättan. Många är intresserade av allt gammalt som rör sig, nu är det dags att provåka sträckan Anten-Gräfsnäs och tillbaka. Låt oss först här något berätta om bakgrunden till denna veteranjärnväg.

Varför bevara en gammal järnväg? Behövs den frågan för oss Saabfantaster? AGJ, Anten-Gräfsnäs Järnväg, har som mål att ge sina besökare en upplevelse av hur det var förut. De vill inte bara köra gamla tåg, de vill förmedla en autentisk miljö utan inslag av dagens moderna samhälle.

I början av år 1965 samlades ett antal intresserade till ett informationsmöte i Gråbo bygdegård och man erbjöds att teckna andelar i Stora Lundby Järnvägsmuseum. Tyvärr kom tanken för

Några av Saabmuseets bilar



sent, för på Västgötabanan kördes bara moderna rälsbussar. Första uppgiften blev därför att leta efter ånglok och vagnar på annat håll. Redan i juni 1965 anordnade StLyJ sin första utfärd från Göteborg till Sjövik. (Man älskar förkortningar i järnvägsbranschen). För Dig som vill veta mer gå in på AGJs hemsida www.agj.net och därifrån till historik. Där finns mycket av intresse att läsa. Vi tror att vårmötet är klart vid 17-18-tiden.

Som vanligt försöker Club Sonett Sweden se till, att det ska vara förmånligt för medlemmarna att komma till våra möten. Därför bjuder Saabmuseet på entrén och smörgås/kaffe medan Club Sonett Sweden bjuder på tåg färden Anten-Gräfsnäs!

Av matskäl på Saabmuseet vill vi gärna att Du anmäler Dig och eventuella passagerare till Lars Eriksson, tel. hem 0240-20232 eller arb. 0240-783452. Du kan även sända e-post till: lars.eriksson@se.abb.com **senast den 20 maj.**

Vi syns i Trollhättan den 25 maj!

Klubbmästaren Lasse

GRATTIS
Rutger Neander
Karlskoga

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!

Några möten i år

- 25 maj** Kombinerat års- och vårmöte för Club Sonett Sweden, Saabmuseet i Trollhättan. Se separat kallelse i detta nummer!
För info, ring Lars Eriksson, tel. 0240-20232.
- 26 maj** Vårträff för Östgöta Saabklubb. Start hos den lokale Saabhandlaren, H G Dahls i Finspång kl. 10.00.
För info, ring Magnus Lindberg, tel. 011-343423.
- 8 juni** Hjulens dag. Veteranbilsrally i Grängesberg.
För info, 0240-213 32
- 27-30 juni** Polarrallyt Sverigeklassikern i Norrbotten, start i Luleå. Komplet information finns hos Sonettvärldens redaktion eller så hittar Du information på www.polarrally.nu. Du kan också kontakta Timo Vuortio, tel. 0924-30171 eller Torgny Larsson, tel. 0920-229762.
- 6 juli** Margretetorp Classic Car Show, vid Margretetorps Gästgivarvaregård utanför Ängelholm. Arrangör: Motorhistoriska Klubben i Skåne.
För info, ring Sune Svensson, tel. 040-490262.
- 13 juli** Svenska Saabklubbens Uppsalaträff.
Anmälan senast 1/7 till Gerda Persson 070-557 88 02.
- 2-4 aug** Internationell Saabträff i Beveren, Belgien. Se separat kallelse i detta nummer.
För info, kontakta: meeting@saabfreak.be
- 24-25 aug** Sportscar Show på Mantorp i samarbete med Östgöta Sportvagnsklubb.
För info, kontakta tel. 013-4653677 eller bpeters@csc.com
- 31 augusti** SSK Norrlandssektion inbjuder till augustiträff. Samling: Motorcentrum I Umeå.
Info. Anders Johansson, 090- 18 60 26

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 resevdelspriser.
Upp till 4 veckors leveranstid efter full betalning!**



Nyinkomna original reservdelar



Reparationsplåt till bakre stötdämparfäste. Plåten är framtagen till SAAB 96 men passar även Sonetterna med viss modifiering. Finns till höger och vänster sida.
Pris: 345:-/st



Kamaxellager till Saab V4-motorn, 1500 och 1700 cm³.
Pris: 340:-/sats



Ballansaxellager till Saab V4-motorn, 1500 och 1700 cm³.
Pris: 370:-/sats

Scandicavtalet förändras från och med 2002-03-01!

Scandic Hotels har köpts av den internationella hotellkedjan Hilton och förändrar därför sin organisation. Med anledning därav har Scandic begärt omförhandling av rabattavtalet mellan MHRF och Scandic.

Förhandlingen har lett till ett nytt rabattavtal som ger medlemmar i MHRF-ansluten klubb 10% rabatt på ordinarie enkelrumspris på vardagar. Tillägg för dubbelrum är 323:- till 423:-

Under helg- och kampanjperioder (kan t.ex. vara påsk och sommarlov) garanteras medlem i MHRF-ansluten klubb "lägsta pris", vilket nu kan variera avsevärt mellan olika hotell.

Scandic hotellen är numera fria att själva sätta sina priser och bestämma sina helg- och kampanjperioder. Det nya avtalet kommer att innebära större skillnader mellan priserna på de olika hotellen men medlem i MHRF-ansluten klubb kan fortfarande övernatta till överkomliga priser, särskilt under helg- och kampanjperioder.

De nya priserna varierar alltså från 450:- och uppåt, beroende på vilket Scandic hotell och vid vilken tid man väljer att övernatta.

De hotell som byter namn till Hilton, s.k. "Hilton-to-be" kommer endast i

begränsad utsträckning eller inte alls att delta i rabattsystemet.

För att få bästa möjliga pris skall medlem vid bokning uppge den nya koden:

D000005043

OBS Alla siffror måste uppges!

Fråga efter helg- eller kampanjpris. Finns flera Scandic hotell på samma ort, fråga efter bästa pris på samtliga!

Bokning kan ske till:

- respektive Scandic hotell.
- Scandics centrala bokning, telefon 08-517 517 00.
- www.scandic-hotels.com

Tveka inte att kontakta MHRF:s kansli eller Scandics kundtjänst, 08-517 517 00 med frågor om det nya avtalet.

Carl Zeidlitz/MHRF

Telefon: 08-39 28 01

E-post: mhrf@mhrf.se

det skrivs om oss och våra bilar

av Jan-David Skavén



Saab Idag

Oförtröttligt fortsätter Saabs personaltidning att publicera bilder med anknytning till Sonetten. Oftast är det under rubriken "Vi minns" och det gör man med besked. Visst, det finns hur mycket bilder på Sonetter som helst och de kör sitt standardsortiment som de flesta av oss sett förut. Men hellre det än inte alls, så det är bara att tacka och glädjas åt deras intresse. Nu var det i nummer 2 från 24 januari som vi hittade bilden och när ni läser det här är det maj. Å andra sidan är det en sommarbild de trycker, så det kan ju passa bra.

Teknikens Värld

Ibland poppar det upp klipp från det förflutna och de är lika trevliga att få som de som skrivs nu. Anledningen



är enkel, få av oss har sett dem förut och har vi gjort det så är artiklarna oftast glömda. Därför tog jag tack-samt emot ett klipp med text och bild från Teknikens Värld, 16 april 1969 från Ulf Stensson i Skåne. Texten löd: "Saabs bulle!"

På Saab Sonetts motorhuv finns en upphöjning som mest ser ut som en svulst. Vacker är den inte, tycker Sven Erik Svensson, Vedevågslingan 24, Bandhagen. Nu vill han veta varför Saab gjort så på en annars så tuff kaross.

Svaret är helt enkelt att man tvingats att göra upphöjningen för att få plats med V4-motorn. Den som svarat för formgivningen, konstnären Björn Karlström, hade från början en annan uppfattning om hur det skulle se ut. Fronten skulle se ut som på teckningen här. Klart snyggare tycker vi. Vad tycker Sven-Erik?"

Nu framgick det inte vad Sven-Erik tyckte om Björn Karlströms förslag. Vi kan bara konstatera, att den som gav de slutliga dragen till V4-huven på Sonett II var GAS, Gunnar A Sjögren som arbetade på Saab.

Motor

I nummer 1-2 hittar man en artikel av Magnus Karlsson med rubriken "Ingen 30-årskris". Den handlar om bilar som producerades för 30 år sedan, som till exempel Volvo P1800 ES, BMW Touring, Ford Granada, Mercedes 350 SLC och Fiat 128 coupé samt Saab Sonett III. Det uppmärksammade vår flitige medlem Anders Pettersson i Jönköping. Artikeln handlar faktiskt inte bara om bilar utan nämner även en del som hände då. Det var kapade inrikesplan, USA bombade i Vietnam, IRA terroriserade befolkningen på Nordirland och i Sverige såg man "Hem till byn" på TV. Joakim Bonnier körde tyvärr ihjäl sig i sin gula Lola T280. För de mer normala bilarna började "läsningsfria bromsar" och "airbags" nämnas för framtiden och Saab 99 fick kollisionssäkra stötfångare. Porsche 911 S ökade cylindervolymen och fick hela 190 DIN-hästar. Saab Sonett III då? Ja, den nämns faktiskt inte alls i texten, men å andra sidan dominerar den helt bland bilderna eftersom bilden är störst och ligger över två sidor!

Aftonbladet

Ni kanske kommer ihåg att vi för några år sedan hade korsord med Sonettanknytning i Sonettvärlden? De var för övrigt gjorda med den äran av vår medlem Susanne Westman. Den 25 februari i år hade Aftonbladet en bilaga med olika korsord varav en hette Bilkrysset. På den bild som ska hjälpa folk på traven ser man en Saab Sonett II med huvlås och sidoblinkers. De ord man skulle få fram med hjälp av

bilden var just "Saab Sonett" samt "en inhemsk sportbil". Kanske inte så svårt för oss som väl känner till denna bil, men kanske knepigt för andra. Hur som helst, det var roligt att finna den även i Sveriges största kvällstidning.



TV4

Lördagen den 2 mars slog Hasse Eklund på TV 4 för att se på filmen Ice Storm. Döm om hans förvåning när han två gånger om såg en gul Saab Sonett från 1969 stå parkerad på gatan. Filmen, som enligt Hasse inte var en höjdarkärl, var gjord 1997 men utspelade sig 1973. Därför hade man placerat ut bilar på gatan som var tidstypiska och det stämde ju bra in på Sonetten, som annars inte hade någon annan del i handlingen. Om inte annat så hade regissören Ang Lee god smak i bilval! □



Säljes:

Handbromskablar. Div. gummilister, belysningsdelar, extraljus och orange sidomarkeringsljus. Avgasrör och bakre ljuddämpare till Sonett II/V4. Har även en del begagnat överblivet kraft. Bla kabelhärva under instrumentpanel till en -73:a.

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

Köpes:

Nya inredningsbitar till Sonett III. Matta över tank och koffertmatta står högt på önskelistan. Liksom en km-graderad hastighetsmätare till Sonett III.

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

Visste Du...

... att the Saab Club of North America fått en ny ordförande? Om inte så heter han Phil Laceyfield Jr. Han leder även deras förberedelser för "the 20th anniversary Saab Owners Convention" den 1-4 augusti. Han vill gärna att vi nämner webbsiten för denna träff för de som till äventyrs vill åka dit: www.saabconvention.org

Sonettshoppen

Vid beställning eller förfrågan vänd dig till: Erland Johansson, Sommarvindsvägen 7,
582 72 Linköping, tel. 013-27 04 12, er.j@telia.com, **postgiro 487 74 84-8**

SAAB Model Car-collection



Mycket fin och detaljerad modellbil i skala 1:43.
Tillverkad av Jumbo Way. Finns endast orange
årsmodell -72. pris 230:-

Autosculpt-modell



Nu har Autosculpt kompletterat modellprogrammet
med den felande länken,
Sonett II i skala 1:43. pris: 295:-

EAGLE collectibles



Mycket fin och detaljerad modellbil i skala 1:43.
Tillverkad i en begränsad numrerad serie av Jumbo
Way. Finns endast vinröd årsmodell -73 med stora
stötfångare. pris 375:-

Modellbilar:

Autosculpt 1:43

Sonett I	pris	295:-
Sonett II V4	pris	295:-
Sonett III	pris	295:-

Autosculpt 1:92

Sonett I	pris	65:-
Sonett II	pris	65:-
Sonett II V4	pris	65:-
Sonett III	pris	65:-

Tin Wizard 1:43

Sonett III -70 grön,	pris:	995:-
Sonett III -74 vinröd,	pris:	995:-

Sonettprylar:

Samlingsmappar för Sonettvärlden	pris:	40:-
-------------------------------------	-------	------

Nyckelring i plast med klubbens logotyp	pris:	25:-
--	-------	------

Klubbdekal, två små och en stor, självhäftande	pris	15:-
---	------	------

Tygmärke med klubbens logotyp	pris:	25:-
----------------------------------	-------	------

Jubileumsaffisch 30 x 40 cm. Motiv: fem Sonetter i färg	pris:	40:-
---	-------	------

Vykort med två olika Sonett-motiv	4 st pris:	15:-
	8 st pris:	25:-



Jubileumsdekal CSS-20 år. pris 10:-

OBS ! priserna inkluderar frakt inom Sverige.

Glöm ej namn och adress och vad Du vill beställa, märk talongen t ex.
samlingsmap, modellbil Autosculpt Sonett II 1:43 etc.