

SONETT

— Östgötaregionens SONETT KLUBB —

världen



God Jul och Gott Nytt År

- Renovering av norsk Sonett del II
- MHRFs årsstämma
- Kungsrallyt
- Our Sonett



4

2002

Från ordförandens skrivbord



Hur många Saabbar ska man ha i en familj för att vara nöjd? Den frågan har förmodligen lika många svar som vi har medlemmar, men i vårt fall är det numera fyra! De som endast ser bilen som ett nödvändigt fortskaffningsmedel skulle säkert nöja sig med en bil, kanske två om båda behöver en bil för att ta sig till sina arbeten. Vi har i höstas kompletterat vårt innehav av bruksbilen 9000, entusiastfordonet Sonetten och sonens 900 med ytterligare en 900, en cabriolet från 1987. Den har ju så vackra linjer och dessutom en turbo, så tillräckliga resurser finns det med. Men de kanske inte behövs, för kör man nedcabbat så virvlar det en hel del i högre farter. Nej, en cab glider man snarare fram i, nu är det bara att hoppas att nästa sommar liknar den vi haft, för den ska bara användas på sommarhalvåret.

På tal om bruksbilar så redovisar vi den enkät vi gjorde om vilka bruksbilar vi har i detta nummer. En viss övervikt för Saab blev det, vilket kanske inte förvånar. Men det kanske är så, att Saabägare varit mer aktiva att svara?!

Sonetten är dock inte glömd men även den har sin vintersömn just nu, i väntan på nästa års träffar. Den lär bland annat få komma till den internationella Saabfestivalen i Trollhättan 13-15 juni, men den återkommer vi till när vi får mer information från Saab. Som det ser ut nu kommer vi att ha vårt sommar- och årsmöte i samband med denna träff. Närmare bestämt den 15 juni kommer vi att ha årsmötet i en lokal strax bredvid Saabs museum.

På tal om möten, vill ni själva ordna ett Sonettmöte 2003 är ni välkomna att höra av er till vår klubbmästare Lars Eriksson så att ni kan få stöd från CSS. Viktigt är förstås att i god tid även informera Sonettvärlden. Se presstopptiderna i årets upplaga.

Styrelsen har beslutat, att årsavgiften för nästa år blir oförändrad, trots eventuellt stigande kostnader för Sonettvärlden. Vi anser oss ha en så god kassa, kompletterat med nästa års medlemsavgifter, att vi ska kunna hålla den oförändrad, även om årsmötet gav oss mandat att höja om vi måste.

Med det önskar redaktionen er en bra helg framöver, vi hörs igen nästa år!

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
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:

Triss i Sonett: Kenneth Nilsson, Håstenslöv som tagit bilden, hade två Sonetter inne för reparation samtidigt. Från vänster är det Lars Lindgrens, Kävlinge, Kenneths egen, och Ulf Stenssons, Gryttinge. Till saken hör att alla tre är vackert röda i original, men det syns tyvärr inte här. En skön syn var det i alla fall!

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.lov.eriksson@swipnet.se

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

Nästa nummer av

SONETTVÄRLDEN

beräknas utkomma i slutet av februari 2003.

Sista inlämningsdatum för manuskript och annonser 25 januari.

Renovering av en norsk Sonett II V4

Del 2

Berndt Eliasson, text och bild

Här följer fortsättningen på den renoveringsartikel som började i förra numret av Sonettvärlden och som handlar om Åse Klevelands något ner slitna Sonett II V4, 1968.

Med bortplockad kaross är det förhållandevis lättåtkomligt att laga rost på dessa bilar. Motor och växellåda skulle bort för byte av lameller och med dessa borta blir det lätt att vända eller lägga chassit på sidan för bästa åtkomlighet.

Som tidigare nämnts så har den här bilen renoverats en gång tidigare, ja kanske fler gånger, så det fanns mycket "lapp på lapp" att skära bort och ersätta med ny plåt.

De vanliga rostställena såsom tröskeländarna, stötdämparfästena bak, batterilådan, förstärkningarna under

instrumentbrädan och bakre inner-skärmarna o s v. var även här helt slut och måste ersättas med nya delar men det är ju ingen överraskning när man börjar en Sonettrenovering utan mer regel än undantag. När all rost var lagad, alla hålrum sprutade med vax och rostskyddsmedel sprutat på underredet var det dags att ägna de övriga detaljerna som skulle åtgärdas på bilen tid.

De bakre innerskärmarna var tidigare lagade, men endast lappade i kanterna, vilket gav nya rosthärdar.



Under instrumentbrädan finns denna roststärkning som består av dubbla plåtar, som gjort för rostangrepp. Bilden nedan visar den utbytta delen.

Gummistropparna

Gummistropparna som låser motorhuvens är ett problem då de skall ersättas. De finns inte i den rätta längden och elasticiteten, som de som satt på bilarna från början. Eftersom Åse klagade över att hon alltid bröt av sin naglar då hon skulle tänja ut de oelastiska gummistropparna för att öppna eller stänga motorhuvens, förstod jag att här var jag tvungen att göra en insats, men vad göra? Jag sökte i olika affärer men kunde bara hitta samma hårda gummivarianter som satt där tidigare på Sonetten. Det närmaste jag kunde hitta var gummistroppar som

används på lantbruksredskap och som jag inhandlade av en traktorverkstad. De var mjuka och elastiska men något för korta. Så en länkanordning tillverkades i rostfritt material, se bild, och visade sig fungera perfekt.



Arrangemanget med gummistroppen för motorhuvens.

Tankarmatur

En detalj som visade sig trasig och behövde bytas var tankarmaturen. Detta är ett vanligt fel på dessa bilar och visar sig genom fladdrande tankmätare, orsaken är tankarmaturen som sitter fäst ovanpå bensintanken. Den innehåller en liten spole med en släpsko som hela tiden glider över spolens trådlindning med slitage som följd, tråden går av och följderna blir som tidigare nämnts en bensinmätarnål som fladdrar och slår fram och tillbaka. Mitt



Renoveringstips för tankarmatur till Sonett

tips, åk till närmaste bilskrot och köp på dig några tankarmaturer från den vanliga Saab 96-an, det kan vara bra att ha någon extra liggande i reserv, skulle du råka hitta en lågmilare eller en som nyligen är bytt så är det ju en fördel. Lägg den jämte din gamla Sonettarmatur och du ser att den skiljer sig en del, armen med flytkroppen är kortare och har en annan vinkel. Förläng staget genom lödning och bocka om den till samma vinkel som Sonettens armatur. Funkar perfekt, skulle den missvisa så bocka om vinkeln mer eller mindre tills du kommer rätt.

Lackering

En hellackering av karossen var nödvändig och en önskan från Åse. Vid en tidigare lackering av karossen har den sprutats med ett tjockt lager sprutspackel, vilket inte är att rekommendera på en plastkaross. Stora sprickor hade uppkommit över allt och när man skrapade och slipade så ramlade



Rost fanns inte bara på chassit utan även de små detaljerna behövde en genomgång för att glänsa ikapp med den övriga renoveringen.

de stora tjocka flagor med sprutspackel och färg bort. En plastkaross vibrerar och rör sig mer än en traditionell plåtkaross, och då verkar det som



Ovan syns en del av de stora sprickorna i lacken, bilden under visar resultatet efter spackling och slipning.



Slipning och åter slipning, ett tidsödande jobb, men nödvändigt för att få bort alla sprickor och skador.

det tjocka sprutspackellagret inte är så bra utan det uppstår sprickor lite här och var! Detta blev ett större jobb än vad jag räknat med och det drog ut på tiden med allt spacklande och slipande men sådant får man räkna med vid en så här stor renovering. Hoppas nu bara att inte nya sprickor uppstår, för mycket av det gamla sprutspackellagret återstår.

Bromsrenovering

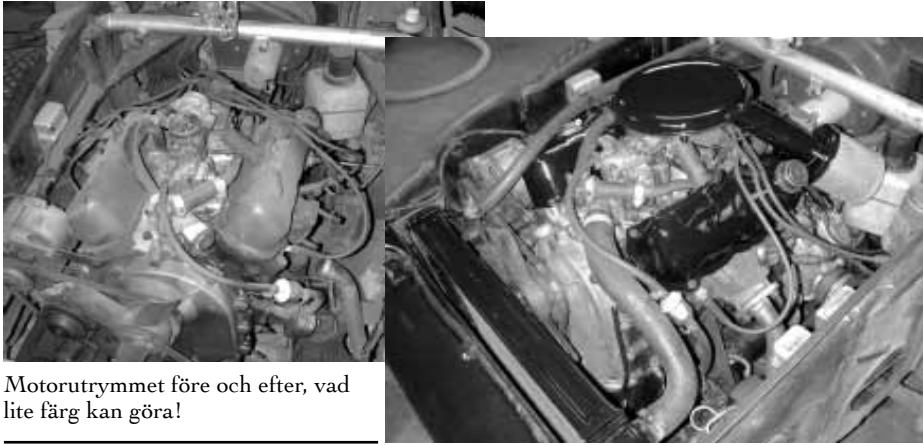
En självklarhet när man plockar ner en bil så här är att gå igenom hela broms-

Till höger. Bromshuvudcyldern i sitt utsatta läge ser alltid bedrövlig ut när motorn jyfts ur och den blottas i all olja och smuts.



Ovan. Bromsarna gicks givetvis igenom i minsta detalj.





Motorutrymmet före och efter, vad lite färg kan göra!

systemet, allt är ju åtkomligt när de flesta delarna är borttagna. Här fanns inga direkta fel men allt plockades bort, gjordes rent, behandlades, sattes samman och justerades.

Motorrum

Att lyfta ur motor och växellåda känns alltid bra, för då kommer man verkligen åt att göra rent sådant som man inte kommer åt vid vanlig motortvätt. Nu skulle som tidigare sagts, lameller, tryckplatta och urtrampningslager bytas så hela drivaggregatet lyftes ur och samma hemska syn möter en varje gång! Denna stackars bromshuvudcyliinder som ligger där i sitt hörn inhöljd i grus, fett, olja och vägdamm, att den bara fungerar! Men det gör den för det mesta och tur är väl det för den är inte nådig att byta utan att lyfta ur motor och växellåda. Nu fick den en rejäl genomgång och rengöring liksom hela motorutrymmet och sådant känns ju alltid skönt.

Rullbälten

De gamla originalbältena ersatte jag med rullbälten. De bälten som monterades i Sonetten är väl inte de roligaste att använda, men på den tiden Sonetten tillverkades var det ju fasta bälten som gällde. Spände man dem så de satt stramt och stadigt kring kroppen var det omöjligt att nå de reglage som satt en bit bort på instrumentbrädan, därför blev de för det mesta hängande oanvända.

Rullbälten monterade i Sonetten



Äntligen klar, här posering bredvid min ombyggda Sonett -68, årsbarn med Åses Sonett

Sammanfattning

Denna renovering var ju ingen total helrenovering med blästring och omlackering av hela chassiet, byte av inredningsklädsel o s v. och det var ej heller meningen från början, det var den här Sonetten i för bra skick för och den får väl bli föremål för en sådan renovering om kanske tio år, vem vet!

Alltnog, en novemberdag i höstas kom Åse och hämtade sin "pärla". Vi möttes på Centralstationen i Örebro och efter en lyckad kväll på Stora Hotellet med mycket nostalgiprat, Åse bodde som liten med sin föräldrar i Örebro, var det dags att i sena timmen ge sig av hemåt.

Dagen därpå återvänder Åse till Oslo i sin "nya Sonett", med fungerande vindrutetorkare, ingen skramlande stötdämpare, och utan att bli blöt om sina fötter.



Två glada ansikten, den ena för att ha återfått sin Sonett efter lång väntan, den andra för att äntligen ha blivit klar med ett års renovering!

Senare på kvällen meddelar Åse att färden hem gått bra, ett skönt meddelande att få, även fast jag kört den några veckor för att verkligen testa att allt funkar och allt var fastskruvat!

Till sist vill jag önska Dig Åse många nya lyckliga och problemfria Sonettmil!

Berndt Eliasson

Kungsrallyt 2002

Jan-Owe Nilsson

Jag hade i år förmånen att få köra Kungsrallyt som belöning för jobb i min förening Kalmar Ölands Fordonshistoriker. Rallyt blev som bekant flyttat till Göteborg i år, efter att sedan starten varit lokaliserat till Öland - förmodligen på grund av Volvo som i år firade 75-årsjubileum. Som färdkamrat valde jag min Sonett III -72 som nu uppnått åldern för skattebefrielse. Den är nu i min ägo på det 27:de året - ett långt kamratskap utan större problem.

Startade resan till Göteborg på fredag förmiddag den 16:e augusti i 30-gradig värme, så det gällde att ha alla rutor öppna så mycket som möjligt - Sonetten är den enda bil som jag kört, som är tystare med rutorna nere än stängda! Bullernivån beror väl till en del på 40 DFI förgasare 7,6 kam och rostfritt avgassystem. Resan ner gick fint med kaffe-

stopp och besök på museet i Rydaholm - verkligen sevärt. Där Inge-Mar som gammal Saabhandlare inspekterade Sonetten - jag fick en broschyr på V4 från 72 som premie.

Kom lagom till fredagsrusningen i Göteborg - mycket spännande när man sitter lågt ner och saknar sikt snett bakåt - då gäller det att gasa på rejält vid filbytena.



Jan-Owe Nilsson bredvid sin mångåriga kamrat, en Sonett III från 1972.

Vi kom fram välbehållna till Eriksberg som var inkvartering och startpunkt för rallyt. Fick en parkering precis intill Göta Älv och flera eleganta fordon var redan där, bland annat klubbkamrat Göran Blom med sin VW från -48.

Lördagsmorgonen mötte "som vanligt" med strålände sol denna sommar - verkade kunna bli värmerekord. Planen utanför Eriksberg var nu full med rallydeltagare varav flera kändisar: Volvochefen, Erik Carlsson "på taket", Christer Sjögren med flera och sina respektive fordon. Cirka 110 bilar kom till start varav 33 Volvobilar. Vi var tre Saabar, Erik Carlsson med sin rally 96a från 63 samt Sven Liljeberg i en 93F - han med macken i Tibro.

Kungaparet anlände ståndsmässigt

Kungens bil (PV 60-46) var framkörd och Kungen och Drottningen kom ståndsmässigt med ångare via Göta Älv till starten. Vi blev ivägvinkade på en bana på ca 20 mil - först på industriområden med chanstagning ibland på vilken färdriktning - jag hängde på en 70-tals Rolls men den krokade i värmen som flera andra bilar - det blev ett stort tapp under resans gång med överhettningar av olika slag. Första gången jag sett värmedallringar från plasthuven på Sonetten! Kring vägen var det fullt med åskådare, flera med gammelfordon - varav en gul Sonett I replica, Lars-Göran Hanssons.

Ett antal praktiska prov var inlagda - äpplekrossning av Kungens egna odlingar från Solliden, vippbräda och na-



Denna dam som lutar sig mot Kungens PV 60 från 1946 heter Edilca Xavier.

turligtvis hemliga lådan - där jag missade att identifiera brytarspetsar - jag som har så mycket fordon med dylika!

När vi väl kommit ur asfaltdjungeln blev det en hel del vackra vyer med bland annat Orust; Tjörn och Bohus fästning. Åkte till och med färja på ett ställe - där gasfoten blev tung i jakten på den gamle racerföraren David Piper i sin öppna Ferrari Dino 206 - han fick markkänning på en vägbula - vilket hade en lugnande inverkan.

Slutmålet närmade sig

Efter en mycket varm färd var vi framme vid slutmålet Backamo, en gammal exercisplats full med nyfikna åskådare. Där var en mässingsorkester som blåste för fullt och en uppdukad buffé i det fria - då öppnade sej himlen och ett rejält åskregn svalkade ner oss.

Kungen fick därför hålla prisutdelning inomhus - till årets vinnare som blev Svante Andersson åkandes i en nyare Ferrari - men även försäljare av Koenigsegg-bilen.

Blev sedan en snabb återfärd med båda portarna öppna i Webern till Gö-

Our Sonett

Glenn and Doris Ellis

Gaydon
UK 1998



I became a Saab fan in 1985 when we purchased a new 900 16 valve turbo. I had always driven American cars, especially muscle cars from the 60's and 70's. Fuel was beginning to get more expensive and I decided I wanted something more economical. I wanted a fast, solid and practical car and the 900 was the perfect choice. We fell in love with Saab's right away. I knew very little about them, but soon learned. We joined the North American Saab Club and started attending their annual gatherings. We drove over 40,000 kms to attend Saab conventions in our 900. It was at these conventions I first saw a Sonett. I knew that someday we would have one.

In 1992 I started looking at advertisements in the Saab club newsletters and narrowed my search down to a true blue 74 in Arizona and a mellow yellow 73 in California. After studying the photos and talking to the owners, we decided to go for the 74 in Arizona. I bought a one way ticket to Phoenix in October 92 and with a few hand tools in my luggage, off I went. The car was very well represented by the owner and was

just as I expected it to be. The interior was tatty from the Arizona sun, the body had the usual stress cracks in the fibreglass, the gearbox was a bit noisy, but the floor pan was rust free except for where the battery sat.

The next morning I departed for the 1800 mile trip back to Canada in an unknown car. Day one was spent driving through the Painted Desert and around the Grand Canyon and up to Salt Lake City. The

teborg för omsvidning till kvällens högtidsmiddag med kungaparet – hamnade runt ett gäng Rollsägare vid bordet som även dom hade haft överhettningssproblem, tog inte tillfället att framhäva V4:an med tanke på morgondagens hemresa.

Efter att tagit Kungaparet i hand var jag tvungen att avstå handtvätt – ända

tills jag gjort en mekanisk operation på ett annat känt engelskt bilmärke.

Sammantaget en härlig upplevelse med flera nya bekanta inom fordonshobbyn. Vore kul om rallyt kunde komma igen till nästa år – och då till Öland igen, det finns flera goda krafter som verkar för det. □



Eric Carlsson Switzerland 2000

day was uneventful and warm. After overnighing just south of SLC, I was off early the next morning. I just got on the highway and there was a big puff of steam from under the hood of the Sonett. I took the first exit while watching the temp gauge and pulled up at a car wash. I found that the 1" hose at the rear of the water pump had split. Across the street from where I stopped was an auto parts store and the sign on the window said it was open on Sunday, so using my small supply of tools I removed the hose. Fortunately the clamps were orientated so my screwdriver reached them through the vent in the inner fender. By the time I got the hose off, the parts store was just opening, so I got a section of hose

Finland 2001



and some antifreeze and was back on the road very quickly. The rest of the trip was uneventful and I found the Sonett seat to be comfortable and the fuel mileage was very good.

Time to restore

Upon arriving back in Edmonton, I put the Sonett in storage at my parents. In January I began my restoration project. I removed the drive train and took it to my work. I would work on the body on weekends and the engine and gearbox in my spare time at work.

The engine was bored 1 mm and I used 900 pistons. I used V6 inlet and exhaust valves. I ported the heads and had the reciprocating assembly balanced. I used Iskenderian cam and springs and alloy retainers. I used a twin choke intake manifold from Jack Ashcraft and a tuned exhaust from Motorsport Services. I used a Weber 32DFM4 twin choke carb. I installed a high volume oil pump and a new fuel pump.

My friend had a transmission jig so I borrowed it and disassembled the gearbox and replaced all bearings and seals. I also installed a new clutch, lightened the flywheel and had the radiator recored. I also installed an optically triggered ignition system.

Meanwhile, I had a friend redo all the upholstery including the headlining as the Arizona sun had taken its toll on the cloth. The black caps on the tops of the door panels were extremely warped, so my brother made replicas from solid walnut. He also did the instrument panel and glovebox lid with walnut veneer.



Bavaria 2000

The work before the painting was time taking

I stripped the paint down to the gel-coat and removed all panels. My brother Hank and I spent every weekend block sanding and priming to get the fibreglass looking good. By June it was ready for paint and was painted in pieces. Then the reassembly began and I drove it in September 93 and all the work was worth it. Subsequently, I have polished and painted the wheels.

We have done a 3500 mile round trip to the 1996 Saab convention in California and in 1997 we moved to the U.K. We did the Northern Lights Challenge and have attended every Inter-

national event since moving here. So in all we have driven in 14 countries with it and it has been ultra reliable.

I have rejettted the carb since moving here and the performance is very good. On the Hockenheimring I could pull away from two friends in their T 16 cabriolet's, so I am pleased with the performance.

I find the Sonett seat to be very comfortable and can spend all day at the wheel. Also, for a sports car, the trunk is quite large and a surprising amount of gear can be carried in it.

So, as you can tell, we love our Sonett and will have it for a very long time. □

**Jultomten bjuder på mat-
rikeln i nästa nummer
pga. platsbrist nu!**



MHRFs årsstämma 2002

Text: Jan-David Skavén, Foto Björn-Eric Lindh, MHRF

Rubriken på den här artikeln är egentligen ganska missvisande, men ändå inte helt fel. Anledningen till att representanter för de olika fordonsklubbarna samlades på Täby Park Hotell den 12 oktober var just MHRFs årsmöte. Men för mig är det intressantare att rapportera om det som skedde före årsstämman, även om jag också kort kommer att beröra själva stämman. MHRF har alltid ett program vid sidan av årsmötet. Ja, inte bara vid sidan av utan faktiskt innan det vilket kan diskuteras. Personligen anser jag att är det nu årsstämman som trots allt är huvudändamålet med mötet så ska man också inleda med det. Istället blev det nu som det brukar vara, att årsstämman börjar först efter lunchen. Motiveringen sägs vara, att vissa klubbar annars inte hinner fram till stämman, men det var i praktiken få klubbar som inte var med från början vilket tyder på, att det går att vara på plats vid 10-tiden när arrangemanget börjar, även om man har lång väg att åka.

Gösta Johansson från MG klubben berättade om det trafiksäkerhetsarbete som man påbörjat i klubben och som man hoppas sprider sig till andra klubbar. Man har bildat en trafiksäkerhetskommitté som på träffar och i klubbbladet tar upp frågor som avståndsbedömningar och däckens mönsterdjup och på träffar har man ibland väjningsövningar och bromsprov. Man väver även in en del av dessa frågor på frågesport under rallyn. Allt givetvis med förhoppningen att klubbmedlemmarnas trafikkunskap ökar såväl när man idkar sin hobby som i vardagen. Definitivt ett

lovvärt initiativ, som förmodligen de större klubbarna har mest resurser att genomföra. Självklart är det till fördel för klubbmedlemmarna men det visar också myndigheterna vilka seriösa människor det finns inom denna hobby.

Hot mot fordonen.

Carl Zeidlitz, som är kanslisekreterare på MHRF, berättade senare om de hot som finns mot hobbyen. Dessa hot är anledningen till, att en av de stadigeändringar som görs är att få in meningen "Säkerställa att gårdagens fordon får användas på morgondagens vä-

gar". Denna mening kanske faktiskt är den viktigaste av alla för MHRFs 138 klubbar och 82000 medlemmar, för självklart vill vi kunna använda våra samlarfordon.

Det är viktigt att inte de särskilda behoven för våra fordon glöms bort vid ny lagstiftning. Man kanske i sig inte lagstiftar med avsikten att få bort de äldre fordonen men det skulle kunna bli konsekvensen om inte MHRF såväl i Sverige som remissinstans som internationellt genom IHVO (International Historic Vehicle Organisation) utövar lobbyverksamhet mot beslutande myndigheter inom EU.

För visst finns det risker. Man skulle kunna se de historiska fordonen som mindre bra för såväl säkerhet som miljö. Vidare att de inte är anpassningsbara till moderna trafiksystem, typ intelligent trafikstyrning.

Hur kan vi påverka lagstiftarna?

-Genom att ha en konstant bevakning av förslag från olika myndigheter.

-Ta fram strategier och verksamhetsmål.

-Påverka lagstiftarna, nationellt genom MHRF och internationellt genom IHVO.

-Påverka riksdagen och utskott, departement och statliga verk.

Teknisk utveckling

-Tekniska bestämmelser för fordon kan påverkas, till exempel så att de inte görs retroaktiva utan fordon som en gång i tiden godkänts ska inte beröras av nya regler.



Carl Zeidlitz, MHRFs kanslissekreterare höll ett uppskattat föredrag

- Typ- och komponentgodkännande (hela fordon).

-Teknisk fordonsbesiktning, att harmonisering sker i EU.

-Intelligenta transportsystem och trafikstyrningssystem, när kommer de och hur påverkar de vår hobby? De kan innebära en allvarlig inverkan, både på kort och lång sikt för de historiska fordonen. Det kan röra sig om hastighetsspärrar, alkohol och system för att diagnostisera fordons skick.

Med elektronik kan mycket göras: Intelligent hastighetsanpassning, informera var fordonet befinner sig genom GPS, trafikinformation anpassad till var Du är och utveckla motorstyrningssystem som automatiskt anpassar motorns effekt.



Av ovanstående anser jag personligen och det kanske inte har så mycket med de historiska fordonen att göra, att det är en skrämmande teknisk utveckling när myndigheterna vet var alla bilar och därigenom trafikanter befinner sig. Snacka om Orwell 1984, han kunde nog inte drömma om detta scenario... Rent tekniskt finns systemen redan idag, men vill vi verkligen att våra myndigheter alltid ska ha möjligheten att hålla koll på var vi finns varje sekund, i alla fall så länge vi kör bil? Jag vill det inte i alla fall, det är för stor inskränkning i den personliga friheten. Därför hoppas jag, att det blir en allmän debatt om denna teknik.

Vad gör MHRF idag?

-Man har kontakter med riksdag, departement och statliga verk.

-Upprättar samverkansgrupper.

-Upplyser om de historiska fordo-

Alla registreras inför stämman, här är det Club Sonett Svedens representanter Jan-David Skavén och Göran Sundin som får de 4 röster vi hade rätt till. Det är Helen Elmgren från MHRF som håller i vår röstsedel..

nens existens och betydelse, som kultur, som hobby och som näring.

Carl var dock optimistisk och tror att om vi arbetar aktivt för det så får även framöver gårdagens fordon köra på morgondagens vägar.

Polarrallyt

Tävlingsledaren för "Polarrallyt 2002", Timo Vuortio, gick sedan noga igenom de erfarenheter de fick från sitt rally den 27-30 juni i Norrbotten. Då jag tror att många arrangörer har nytta av åtminstone delar av vad han sade, så ska jag här nämna en del av vad vi fick reda på.

Det här var ju ett stort rally med över 160 deltagare, ja på den officiella midagen var man 460 stycken! En intres-

sant bieffekt är att ett sådant rally höjer statusen för arrangerande klubb, inte minst gentemot olika myndigheter. Det är viktigt med en bra logotyp, att hemsidan kontinuerligt uppdateras och att denna hemsida ligger på ett bra webbhotell.

Är rallyt stort är som sagt myndighetskontakterna viktiga. Exempel på myndigheter som bör vara informerade är länsstyrelsen, kommunen, Vägverket, polisen och räddningstjänsten. I vissa fall för att man ska ha tillstånd, i andra för att kunna omnämna de platser man passerar.

Att informera om rallyt är förstås ett måste, både till presumtiva rallydeltagare och de som vill vara åskådare. Självklart ska man även passa på att tala om vad den arrangerande klubben gör. Att informera journalister på dagstidningar eller fackpress kan ge mycket tillbaka och utan kostnad! Vidare kan man använda annonsblad och affischer. Förutom vanliga brev är e-post ett förträffligt medium att nå olika personer. Givetvis kan man även ordna olika sponsorer, det kan vara såväl företag som kommunen. Viktigt är att ta vara på andras erfarenheter.

Självklart ska man ordna ett bra innehåll för evenemangsdagarna. Inte minst är det viktigt att kunna erbjuda annat än rallyt, inte minst för barnen. De kanske ska ha en egen tävlingsklass i rallyt, egna menyer och hotell anpassade till deras behov.

Anmälningsblanketten måste förstås ha en bra utformning och ge

så komplett information som möjligt, inte bara om rallyt utan även om t.ex. just login.

Vilket språk ska användas, annonseras rallyt internationellt måste man tänka på vilka språk man använder. Det troliga är att flera officiella språk används.

Tävlingsuppgifterna måste anpassas så att alla har lika möjlighet att vinna tävlingen. Självklart ska man försöka undvika att mobiltelefonen kan användas som hjälpmedel. En lämplig % -sats kan vara 60 % om hobby och 40 % allmänna frågor. Se till att alla deltagare kan använda de vägar som hör till rallyslingan, det kan förekomma både tunga lastbilar och mopedder på ett allmänt rally.

Det är nog att rekommendera, att man gör en tävlingskatalog med information om färdväg, om MHRF och om kommunen.

Ett populärt inslag i ett stort rally med deltagande fordon från olika perioder är Concours de Charme där man uppmuntrar deltagarna att klä sig tidstypiskt.

Media

Det är inte bara innan rallyt som olika media ska informeras. Givetvis vill man få in inslag om det i TV, radio eller olika tidningar. Det brukar resultera i rapporter efteråt, vilket förstås är extra kul för de som var med att ta del av.

Men det är inte bara media som ska informeras. Mycket information ska ges till deltagarna, både före, under och efter rallyt. Det kan ske via SMS,

e-post eller mobiltelefon förutom det gammaldags brevet.

Det ska finnas ett tävlingskansli, bemannat från morgon till kväll. På Polarrallyt fanns det ca. 150 funktionärer och de ska vara lätt igenkännbara, genom att t.ex. ha speciella T-shirts och kepsar. MHRF lånar även ut speciella funktionärsvästar.

Kontrollplatserna ska ha tillräckligt med såväl plats som funktionärer för att undvika köbildning. Vem ska lösa uppgiften, är det föraren eller passagerarna eller gemensamt? Det ska även finnas rätt utrustade följevilar. Med rätt är förstås att de har verktyg med sig, men också första förband och drivmedel.

Varje dag kan man ge ut en rallytidning till deltagare och följeslagare med färsk information.

Slutligen, om rallyt är lyckat och uppskattat ska det förstås utnyttjas för framtiden. Antingen i form av, att man gör något liknande arrangemang, eller att man helt enkelt tar vara på de erfarenheter man fått även om nästa arrangemang blir annorlunda och kanske inte så omfattande.

Per Gillbrand

Behöver denne man en närmare presentation? Förmodligen inte, men för de som inte hört talas om honom kan vi kort informera att han varit en motorguru på såväl Volvo som Saab och inte minst varit oerhört viktig för framtagningen av turbomotorer.

Förra året hade han med ett antal modellmotorer som startades och det inslaget var myck-



Per Gillbrand är kunnig och dessutom en bra, humoristisk talare.

et uppskattat av representanterna för de olika klubbarna. I år hade han visserligen tänkt starta en stor Rolls Royce motor utanför hotellet, men hans fru avrådde "då hon inte ville se Per i fängelse"... Han lyssnade på sin fru och inskränkte sig till att tala. Men det är inte fy skam det heller, för en mer kunnig och humoristisk talare får man leta efter. Han började med att tala om bilmotorns miljöanpassning, något som han i alla fall i efterhand tyckt vara bra för bilindustrin. På det sättet tvingades industrin utveckla insprutningssystemen och fyrventilstekniken.

För övrigt var han inte alls övertygad om att det var de höga hastigheterna som var orsak till många olyckor. Tvärtom, hans huvudtes var att de mest berodde på de långsamma, alltså de som inte följde trafikrytmen. Varför de går långsamt finns det förstås olika skäl till: Föraren kan/vill ej köra fortare eller så kan inte fordonet gå fortare. Vid lika fart, med andra ord att man följer trafikrytmen utan att för den skull köra för fort förbättrar man: Trafiksäkerheten, avgasutsläppen, bränsleförbrukningen, utrymmesbehovet och vägkostnaden.

Tänkvärda ord, men kanske inte så populära hos politikerna som mest vill plocka poäng på att hela tiden sänka fartgränserna medan fordonen blir allt bättre.

MHRF's årsmöte 2002

Ja, så kommer jag då lite in på årsmötet, men som skrivet tidigare, det blir kort. För så upphetsande är det inte att rapportera om ett årsmöte där man går igenom de punkter som man enligt dagordningen måste gå igenom.

Den sittande MHRF ordföranden Lars Adolfsson hälsade alla välkomna till mötet. Därefter tog mötesordförande Ulf Klasson med bravur vid, han ledde mötet med en fast och humoristisk hand. Jag kan väl för god ordnings skull nämna, att man gick igenom verksamhetsberättelsen för 2001-07-01 - 2002-06-30, resultat- och balansräkning och revisorns berättelse och ja, styrelsens gavs ansvarsfrihet. Lite diskussion blev det om de

stadgeändringar som den sittande styrelsen föreslagit, men förutom någon punkt som ajournerades till 2003 så godkändes ändringarna.

Avgiften per medlem kommer att höjas med 50 % från mitten av 2003, till 15:- från dagens 10:-. En ganska prätig höjning, som dock inte ifrågasattes annat än tidpunkten för införandet av den. De olika klubbarna anser än så länge, att det arbete som MHRF utför är så viktigt, att det ska stödjas.

Jag ska nämna två motioner från två klubbar. Den ena var från Club Sonett Sweden som i korthet föreslog, att klubbarna inte skulle betala medlemsavgift för de utländska medlemmarna då dessa inte kunde dra nytta av det som MHRF erbjuder, till exempel bra samlarfordonsförsäkring eller den myndighetsbevakning som MHRF utför. MHRF's styrelse föreslog att motionen skulle avslås och fick stämman med sig. Inte så förvånande kanske, vem vill minska sina intäkter?

En annan motion var den om ändring av röstförfarandet vid MHRF's årsstämma från Motorcykelhistoriska klubben. I korthet skulle det innebära, att klubbar med många medlemmar skulle få fler röster medan konsekvensen för mindre klubbar förstås skulle bli den motsatta. Resultatet blir att en arbetsgrupp tillsätts för att utreda frågan i god svensk anda. Om det blir en ändring innebär det att MHRF måste ändra sina stadgar, vilket kräver omröstning av två årsmöten.



Horst Brüning, MHRF's nye ordförande, i samspråk med en av deltagarna på stämman.

Därefter blev det sedvanliga omröstningar för de olika funktionerna i MHRF. Till ny ordförande valdes Horst Brüning.

Efter att ha gått igenom förslagen till ny budget och verksamhetsplan för det kommande verksamhetsåret beslöts datum för nästa förbundsstämma. Fyra nya klubbar valdes in i riksförbundet:

Gammelbilens vänner i Värmland
Karlskoga Motorweteraner
Bjäre Moppers
Honda CBR 1100

Vi gick nu hem efter en givande dag med bra föredrag och en förbundsstämma utan dramatiska inslag. □

*God Jul och
Gott Nytt År
önskar redaktionen!*

De här bruksbilarna har vi

I förra numret frågade vi vilka bruksbilar ni har. Vi misstänkte att många skulle ha Saab även som bruksbil och våra misstankar besannades verkligen. Så här blev resultatet, som även kan inkludera någon familjemedlem ibland: Saab 96: 1, 99: 1, 90: 1, 900 (äldre): 3, 900-9-3-cab (nya): 4, 9000: 4, 9-5: 3. Av de som svarat men inte hade Saab var det en vardera för Mercedes, Ford, Audi, Toyota, Cadillac, Citroën, Volkswagen och Volvo. Summa 25 st. av totalt ca. 360 medlemmar. Eller om man så vill, en andel av

Saab som bruksbil på ca. 65-70 % av de som svarat.

Jag vill tacka er som orkade svara, inte bara för att ni gjorde det men det var ofta trevliga mail jag fick! Ibland fick jag höra vad ni haft innan den nuvarande bruksbilen också och då såg man den trogna Saablinjen genom åren. Det räcker att tänka på vårt eget Saabinnehav genom åren: Det började med den Sonett jag fortfarande har kvar sedan 1976, sedan kompletterades den med en 99, därefter blev det en 900, en 9000 och så den 9000 vi använder dagligen. □



Medlemmen Lars Gis-
mar i Malmö sände oss
en bild på sin Sonett V4
från 1968 med reg. nr.
GFG 753 och sin Ci-
troën CX från 1987, den
har varit bruksbilen se-
dan 1992.

Annonsmagasinet

De som tidigare har anmält till klubbens kassör att ni önskar få Annonsmagasinet från MHRF ska vid detta lag ha fått den automatiskt eftersom den kom ut i november. Har ni inte fått den men önskar få den i efterskott är ni välkomna att kontakta tidningens redaktion, vi hoppas ha några extra ex. hos oss.

Om ni hittills inte anmält till vår kassör Johnny Johansson att ni önskar få Annonsmagasinet men önskar få den, gratis, kommande år, hör av er till Johnny på epostadress johnny0521-221250@telia.com eller ring tel.nr. i epostadressen så ser han till att ni kommande år får den. Det räcker alltså att man en gång sagt till att man vill ha Annonsmagasinet. □

Höjda besiktningavgifter

I många år har avgifterna varit oförändrade för klubbens besiktningar för MHRF/Folksamförsäkringen. Detta är ju en avgift som den betalar som önskar få sin Sonett besiktigad av en av klubbens besiktningsmän. Tror inte de höjts sedan vi började med denna försäkring runt 1984. Kostnaderna runt besiktningen har dock höjts en del sedan dess, bland annat i form av en del mobilsamtal för besiktningsmännen. Därför har styrelsen vid sitt styrelsemöte den 23 september beslutat att ny avgift ska vara 250:- per besiktning. Denna avgift ska betalas till besiktningsmannen. Eventuellt tillkommer

en milkostnad med 16:-/mil om besiktningsmannen måste köra till en överenskommen plats. Man ska också komma ihåg att en besiktning för denna försäkring tar ca. en timme (+ev. kör-tid) till skillnad från en vanlig besiktning som går på kanske en kvart och kostar 300:- för närvarande. Som ni vet ska nyare bilar dessutom besiktigas varje år till skillnad mot besiktningen för MHRF/Folksamförsäkringen som är en engångskostnad. Som belöning får man, om man godkänns, en mycket förmånlig helförsäkring som endast kostar 478:- per helår, det tror vi inte att någon annan kan slå! □

Medlemsavgiften 2003

Det är dags att förnya medlemskapet i Club Sonett Sweden genom att betala medlemsavgiften för 2003. Vi uppskattar som vanligt att ni gör det vid kommande månadsskifte dec./jan. Därför bifogar vi ett inbetalningskort med nummer 4/02 av Sonettvärlden.

Årsmötet gav styrelsen i CSS mandat, att om så behövdes höja medlemsavgiften på grund av eventuellt höjda kostnader för Sonettvärlden. När ni läser detta vet vi mer om kostnaderna för tidningen för 2003 men när vi skriver det så vet vi det inte. Därför har styrelsen på sitt styrelsemöte den 23 september beslutat att inte höja kostnaden för 2003 eftersom vi är stadda vid god kassa mot slutet av 2002

och dessutom får in nya medlemsavgifter i början av 2003. Därför gäller följande:

Årsavgiften är oförändrad, nämligen 175:- för medlemmar som är bosatta i Sverige och för medlemmar bosatta utomlands är avgiften USD 20/EUR 20 eller motsvarande i annan valuta. Postgirokonto är 358730-0, vilket är förtryckt på avin. Varför inte passa på tillfället att beställa något från klubbshopen, se 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 bilnehav. Du kan kontakta Johnny på tel. 0521-221250 eller 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. Upp till 4 veckors leveranstid

OBS! Fraktkostnad tillkommer på samtliga reservdelspriser.



Några exempel på delar från klubbens reservdelslager



Till vänster: Luftfilter nr 88 03 777 till Sonett II V4 och III. Pris 145:-/st



Ovan: Innerskärm vänster fram nr 7426125 till Sonett III. Pris 180:-



Till vänster: Bagagerumsgolv Sonett II, II V4 och III. Golvet är till Saab 96 som efter avkortning passar Sonetten. Pris 480:-

Vill Du beställa tidigare exemplar av Sonettvärlden?



Nu går det bra att beställa äldre ex. av vår klubbtidning. Tidningen har funnits sedan 1981 och alla medlemmar har inte varit med från början. Därför kan det vara läge att komplettera med lite äldre klubbtidningar. Vi vill dock betona, att vi inte har alla årgångar komplett, ju äldre årgång, desto mindre komplett, för att sammanfatta.

Varje ex. kostar 20:- + porto. Du kan beställa tidningarna genom vår ordinarie reservdelsförvaltare:

Erland Johansson, tel. 013-27 04 12 eller e-post: er.j@telia.com.

Postgiro numret är 487 74 84-8 men förslagsvis sänder Du inga pengar innan Du kontrollerat med Erland per telefon eller mail vilka nummer som finns kvar.

Saabmärken

Jan-David Skavén



Det finns mycket man kan samla på, alltifrån insekter till flasketiketter, från dockor till bilar. Samt mycket, mycket mer, ni har säkert vid olika tillfällen läst om olika samlare. Eller så samlar ni på något själv. Oftast samlar man nog inte för pengarnas skull utan mer för nöjets även om det finns undantag här med. Det finns samlarklubbar eller så samlar man enskilt. Det gemensamma för de flesta är nog att man vill få samlingen komplett, något som i vissa fall låter sig göras, i andra fall är omöjligt. Antingen för att det helt enkelt inte går att få tag på alla samlartallrikar eller vad det nu kan vara eller för att ämnet är outtömligt, typ tändsticksaskar.



Vi har fört i Sonettvärlden varit inne på detta tema att samla, nämligen i det nummer där vi i färg visade en mycket fin samling Sonettmodeller. Artikeln var skriven av vår tyske medlem Wolfgang Schmel. Dessa rader med rubriken "Saabmärken" ska handla om ett samlande som visserligen hållit på länge, men totalt ostrukturerat. Det har mest "blivit" en samling av olika klisterdekaleringar och tygmärken med den enda gemensamma nämnaren Saab. Jag har inte organiserat hållit på och bytt märken med andra för att få något komplett, däremot kanske man bytt märken vid något enstaka tillfälle och så har det

blivit som det blev. Vid andra tillfällen har jag fått märken på olika träffar under årens lopp.

Som ni ser av märkena är de antingen rena klubbmärken, typ Club Sonett Sweden, eller så är de utgivna vid ett speciellt tillfälle som ett jubileum eller en viss träff. De jag har är antingen lite enklare klisterdekaleringar eller lite mer avancerade tygmärken. Ibland bara med text, då och då kompletterade med någon Saabmodell. Saab har gett ut några märken själva, som den fina serie på 16 märken de gjorde i tyg på såväl bilar som flygplan till ju-

SAAB Skånias Sommarrally

Bengt Åkesson

Vädret var lite osäkert när Saabar från när och fjärran begav sig till startplatsen på Knivsåsens rastplats mellan Dalby och Veberöd. Här tog arrangörerna Michael Rasmussen och Lars-Åke Nordström emot och ställde upp bilarna till start. Våra danska vänner var på plats som vanligt och denna gång var de i tid! Efter det sedvanliga Saabsnacket entusiasterna emellan så startade vi en runda på ca 80 km på fina Skånevägar med inlagda manöverprov, tipsfrågor och andra klurigheter. Det fanns gott om fina plat-

Lite mingel före start. Sten-Arvids "Kermit" närmast.



biléet 1987, men oftast är det någon av de många Saabklubbarna, som tagit fram märkena.

Till dags dato har jag väl uppåt 30 klistermärken och drygt 20 tygmärken.



Ett knippe Sonetter och 96or vid målet i Genarp.

ser att rasta och fika. De praktiska proven bestod bland annat av att på tid byta tändstift på en lös V4a topp, körning på plankor och avståndsbedömning.

Vädret blev allt bättre och vid lunchtid så tittade solen fram ordentligt. Efter att ha avverkat banan så gick vi i mål i Genarp där "koktrossen" grillat korv, kokt kaffe mm. Tack för förplägningen! Efter mer Saabsnack så blev det prisutdelning och hemfärd.

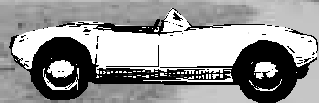
Tack till Michael och Lars-Åke med medhjälpare, sponsorer och de tävlande som deltog! □

Jag visar några exempel av dem som illustrationer till artikeln. Förhoppningsvis växer min samling ytterligare med tiden, förmodligen på ett lika ostrukturerat sätt som hittills. □

Vad hände på "hemligheta"?



Av Arne Frick



Arne Frick fortsätter här sin återblick från Hemligheta

Innan vi nu går vidare måste jag berätta ett par händelser. En lördag middag går jag på torget i Trollhättan. Och får höra en liten flicka ropa: Mamma, mamma, titta! Där är ju farbrorn som är på hemligheta. Det var lilla Kristina Danielsson, yngsta barnet i grannhuset strax bortom vår lagård. Säl-lan har jag haft så roligt. "Farbrorn på hemligheta"!

På grannstället, bredvid där jag bor, en nedlagd mindre gård, hade lite udda personer flyttat in efter att ägarna flyttat ut. En dag i början av juni är min fru ute med den då minste i barnvagnen (som nu är någon slags teknikchef på linan). Hon får se några fina svampar på infartsvägen till gården, går in ett par meter och börjar plocka. Då kommer en grön (vad annars) Saab



Här ser vi de lyckliga provförarna Olsson och Melde som gör första provturen kl. 4 på morgonen.



Här fixar jag till ytterligare en detalj av de många som ingår i Sonetten.



Sven Fredriksson, modellsnickare.

92 och stannar med en tvärbroms på vägen. Ut hoppar ett par yngre män och frågar: Var har ni er man? Ja, han är på arbetet. Var då? På Saab. Är det säkert? Är han inte i Åsaka? Joo, det är han kanske: Nu är min fru riktigt rädd. Vad är det fråga om? Förresten är det fru Svensson? Nej, jag heter Ingrid Frick. Å förlåt. Vi har tagit fel. Vi är från polisen och söker dom som bor på gården nu. Vi ber om ursäkt.

Provkörning

Nu är det som ska bli en bil möjlig att provköra. Hur ska det gå till? Den är ju fortfarande hyperhemlig. Det bestäms att vi ska se till att den är tankad och att allt är OK en dag i juni strax före midsommar.

Så smyger sig två skumma figurer ut till Elis lagård en natt. Tyvärr inte

alls mörk, för det är ju nordisk sommarnatt, då man inte borde sova. Och sover, det gör i alla fall inte grannen Erik Danielsson. Han anar att nu finns det en chans att få se vad som göms i "Hemligheta". Så han slår sina lovar bakom lagårn. Och får så småningom uppleva sensationen. För med ett

En tidig provtur med en färdig bil med mig vid ratten.



våldsamt avgasljudd startar något därinne. Och ut kommer en eka på hjul. Eller vad det nu kan vara. Fort försvinner den ut på vägen mot Koberg. Men trots det snabba försvinnandet hade större delen av Åsaka nu kommit på fötter och undrat vad som stod på. Var det ett stort bombplan, likt det som störtade i Kuleskog 1944? Eller vad var det?? Och när de skumma figurerna efter fotografering, som bevisas härintill, återkom var hemligheten avslöjad. Men till Åsakaborna heder måste sägas att de behöll hemligheten väl. Inget kom ut, har de som berättat om denna händelse för mej, sagt. Och det är några stycken.

Även jag hade ett litet liknande sådant äventyr. Jag fick order att efter att ha semestrat ett par dagar, och då Saab var i stort sett tomt på folk åka in till Saab en natt för att mäta upp hjulvinklar i all hemlighet. Det fanns inga möjligheter att göra detta ute hos oss. Klockan 10 en torsdag kväll i juli månad lämnar jag Grävs-näs, där vi semestrar i Ingrid's hem. Smyger mej så tyst som möjligt fram till lagårn med min 92a. Utan att tänka ljus startar jag detta märkliga fordon som döljs i Hemligheta. Kör ut, stänger snabbt dörrarna och vrålar iväg mot Saab. Men tänk, Erik Danielsson hade sett detta med berättar han 30 år senare. Färden mot Saab går bra. Fast jag förstår inte att det kan regna en klar sommarnatt. Det visar sig när jag kommit in på "labbet" att kylet hade förlo-rat allt vatten på den korta sträckan. Därav regnet. Men körde jag utan något lyse på Sonetten? Det var ju



Här provisitter jag bakom ratten och med Elis Olsson som passagerare.

natt, även om den var i juli? Ja, inte minns jag något lyse och inte syns det något på bilden ovan. Så det var nog med både körkort och liv som insats man körde!!

Uppmätningen börjar. Och med förskräckelse ser jag att både camber och caster är alldeles heltokiga. Ett våldsamt arbete vidtar i de av den mycket höga sommarvärmen genomvarma lokalerna. Med nästan riktiga hjulvinklar, så riktiga de under förhållandena kunde bli. Med mellanlägg i så stora mängder att någon skruv fick bytas ut mot en längre. Och troligen 2 kilo utsvettad vikt. Så anträdde återfärden mot Åsaka. Nu i full morgonsol. Och med någon enda tidig skiftarbetare på väg mot Saab eller Flygmotor. Men denna någon blev så förskräckt när han hörde detta våldsamma dån, och såg att det inte var någon bil utan något annat, att han tog sin cykel på axeln och sprang av vägen in i en liten trädunge som fanns där, strax före den vinkelkurva som fanns på den smala vägen. Det skulle verkligen vara roligt att träffa denna man och höra vad han upplevde.



När det var dags att presentera bilen så bad man en dam att sätta sig vid ratten för att ytterligare försköna bilden.

Men här uppstår nu en fråga, stämmer historieskrivningen?

I boken "Saab, bilarna de första åren" läser jag att Melde inte fick köra bilen förrän den 14 oktober 1955 kl. 2 på natten. Kl. 2 på natten stämmer nog. Men bilden med de båda glada förarna första gången, som ju även är med i boken, visar väl övertygande att så ljust är det bara på sommaren. Erik Danielsson intygar också att den första körningen var i juni.

Sonetten blir färdig.

Efter semestern 1955 blev sonetten Sonett. Jag menar då att skalet, vad det nu kan kallas, kaross är det väl inte, blev helt färdigt och inpassat. Trots det fina yrkesarbete de båda snickarna Sven och Elis gjorde passade inte delarna alltid. Den tidiga plasten hade en rätt stor förmåga att ändra form efter färdigställandet. Nåväl, fram- och bakdel passades in ett antal gånger. Infästningarna ändrades och justerades.

Nu fanns en Sonett! Och Elis och jag kunde sätta oss ner i den färdiga Sonetten. Glada och stolta över det vi tyckte var ett bra jobb.

Nu är min Sonettsaga nästan slut.

Men bara nästan. För senare på året börjar vi att jobba lite med tävlingsbilar. Och i mars 1956 gick OT-tävlingen Marspokalen i Södermanland. Och Gunnar Glada och jag sändes med som mekaniker. I Stockholm möter vi vice servicechefen på Saab, Klas Magnus Bäckström som ger oss biljetter så att vi kan se Stockholms Bilsalong. Och det är ju en upplevelse. Sonetten stal ju allt intresse. Inte ens Mercedes tävlingschef lyckades få större uppmärksamhet med alla tävlingsbilar. Och där träffade vi då några av de tävlingsförare som körde Saab. Och ett par av dem berättade att det inte var första gången de såg bilen. Den hade de sett någon natt i Åsaka tidigare. Hemligheta hade inte varit tät överallt.

Men nu var väl Sonettsagan slut för min del i alla fall? Nja, inte riktigt än. Lite uppässning och körning av Sonetten vid fotografering av den med en lokal pinuppa i blev det. Och en bejublade uppvisning



Bilden ovan visar Erik Carlsson och Carl-Magnus Skogh som flankerar rallyföraren Liff Struve framför tre av de sex Sonett I:or som byggdes. Bilen till höger om Erik med registreringsnummer P14000 är den som premiärvisades på Stockholms Bilsalong

1956. Den nedre bilden, Arne Frick, Olov Lindqvist, Klaus Müller-Ott, Rolf Melde, Lars-Olov Olsson och Erik Carlsson församlade bakom Klaus Sonett I – 45 år efter tiden vid "Hemligheta"!



för fortsättningsskolan i Åsaka, där läraren undrade om vi inte kunde ta en tur ute på vägen också, blev rätt skön. När hastighetsmätaren närmade sig 200 och blåsten kändes rätt stark, då undrade lärare Olle om det inte räckte nu. Och det gjorde det. Men jag har aldrig talat om för Olle att den mätaren visade precis dubbelt så mycket som verkligheten innebar. Jo, en till körning. Luciakröningen i Trollhättan, troligen 1956, fick jag order av Melde att köra Sonett med en tärna i Sonetten. Och det var ju trevligt. Fast före mej körde en Volvo Sport. Oj, vad den spänn loss med bakhjulen då och då i halkan. Medan Sonetten lugnt och tryggt visade sina bästa egenskaper. Men det var svårt att köra så sakta.

En näst sista ordentlig Sonettkontakt hade jag då jag på försommaren 1956 fick order att köra Sonetten till ASJ i Linköping. En hel skön vecka då jag bara pratade. Och andra jobbade. Och han som jobbade mest, Janne, hade verkligen det rätta handlaget med bilen. Och ingenjörerna mätte och ritade, så att dom senare fick bygga 5 stycken Sonetter.

Den sista (hittills) stora Sonettöverraskningen kom i september 1998, då inbjudan till träffen med Sonettentusiasten Dr. Klaus Müller-Ott kom. Mycket trevligt att efter så många år minnas de kanske mest spännande åren i livet. Hjärtligt tack för denna träff.

Men det är rätt fantastiskt. När jag nu suttit här och tecknat ner några minnen, så har det blivit så levande igen. Så jag inte riktigt fattar att det nu är 45 år sedan. □

GRATTIS
Uno Jonsson,
Gagnef

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!



Snack i 2-takt

av Mats Jonsson

www.motorsportsweden.com
e-mail: matsj@motorsportsweden.com



Sonett hösten är här. Jag har båda III:orna i bitar och II:an härbärgad i ett kallgarage. Dessutom har det i skrivande stund hamnat ytterligare en tvåtaktare i garaget. En Monark Monarscoot från 1968. Den har bara gått 195 mil och är jättefin. Har en motor från Husqvarna och jag vill minnas att stryppluggen bara är pressad i de cylindrarna. Det var 25 år sedan man mekade sådant här senast men jag tror att det sitter i generna...

Sonettförsäljning i Sverige!

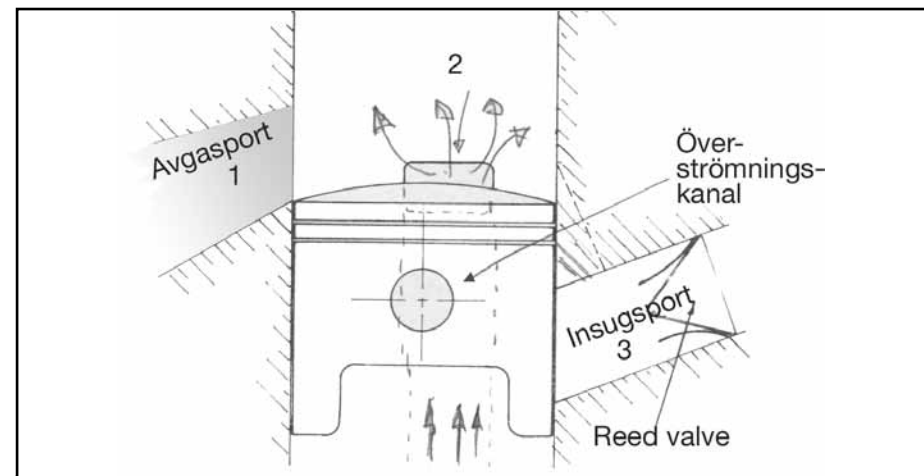
Så har då äntligen en Sonett 2T i Sverige bytt ägare. Det är långt mellan varven. Mest roligt är att den har hamnat här i Katrineholm om än dock inte hos mig. Bilen är identisk med den nere i södra Sverige som under det senaste året har varit utannonserad på Internet i Tyskland. I Katrineholms Kommun finns det nu tre stycken Sonett 2T. I Odensbacken 45 km bort finns det ytterligare en och 50 km söder ut finns det också en. Om än ombyggd till V4.

Tuktad takt!

I förra numret av Sonettvärlden kom jag in på så kallade reedventiler. Innan jag tänker djupdyka i dessa så tänker jag först redogöra lite kring tvåtaktsmotorernas konstruktion. Det finns lite olika varianter men den som sitter

i Saab Sonett 2T bygger på Schnürles vändspolningsteori. För fyrtio eller femtio år sedan var tvåtaktsmotorn en kul gimmick. Den var praktisk, krävde minimal tillsyn med den tidens mått mätt och hade få rörliga delar vilket minskade risken för kostsamma reparationer. Där tvåtaktarna rent allmänt hade svårt att göra sig gällande var på tävlingsbanorna där italienska fyrtaktare med överliggande kamaxlar var framgångsrika. Visst var Saabarna framgångsrika på 50-talet men man ska komma ihåg att man på banorna tävlade med andra bilar som hade motorer upp till 1000 cc. I gräsklipparklassen alltså.

Tvåtaktsmotorn kom att utvecklas under 60-talet till ett vasst instrument av östtyska MZ. Eller rättare sagt av Walter Kaaden. Suzuki ärvde idéerna och Yamaha hakade på och därefter var



Principskiss över hur portarna i en (Schnürle) tvåtaktare fungerar. 1) Avgasport. 2) Överströmningskanal. 3) Insugskanal. Bränslet kommer in genom insugningskanalen, förs ner under kolven i vevhuset och upp genom överströmningskanalen till förbränningsrummet där blandningen förbränns varefter resterna förs ut genom avgasporten. Lek med tanken att motorn vore portad så att insugningskanalens överkant respektive avgaskanalens underkant överlappade någon millimeter och att det samtidigt råder övertryck i förbränningsrummet.

sig världen inte lik. Dagens tvåtaktsmotorer är effektivare än någon fyrtaktskonstruktion även om dess körbarhet är sämre.

Energi kan inte förstöras eller skapas ur intet. Den kan bara omvandlas. All energi i universum erhöles från "The Big Bang" för ett antal miljoner år sedan enligt gängse erkända teorier. För motorer är energin bensin eller annat bränsle som sedan blandas med luft för att kunna förbrännas. På en förbränningsmotor har man möjlighet att ta in bränsle i en cylinder vid ett bestämt tillfälle. I en tvåtaktare sker detta vid varje cylindervarv medan det på en fyrtaktare sker under vartannat cylindervarv.

För att få en motor att lämna högre effekt så måste man få den att ta in

en större mängd bränsle under insugningstakten. På en fyrtaktare ger man kamaxeln bredare lober så att bränsleblandningen får en längre tidsperiod för sitt intåg i förbränningsrummet. På en tvåtaktare med ett kolvreglerat insug, dvs där kolvskörtet stänger insugningsporten och sedan lämnar fritt blås när kolven har passerat, råkar man ut för ett intressant problem vid trimning.

Insugs- och avgasport i cylinderväggen kan ej flyttas utan sitter där de sitter. Vill man ha en längre öppettid drabbas man av det faktum att det inbördes förhållandet mellan avgas- och insugsport förblir oförändrat. Alltså: Alla portar och kanaler öppnas och stängs vid samma motorvarvsgrad före och efter dödpunkt. Såväl

det skrivs om oss och våra bilar

av Jan-David Skavén

Enköpings-Posten

Den 19 augusti hade denna lokal-tidning ett trevligt reportage om JP Johansson-dagen. Det var ju Johan Petter Johansson som uppfann skiftnyckeln och rörtången. Man firade det med marknad, veteranbilar och tävlingar i t.ex. skiftnyckelhantering. Bland de veteranbilar som hittade dit fanns även Lennart Sahléns orange



övre som nedre. Detta fasta schema ger alltså klara gränser om man vill er-hålla ett användbart varvtalsregister med minimerad bränsleförbrukning. I den mån det finns någon sådan för en tvåtaktare.

Tyvärr är det så att både avgasport och insugets dito ibland står öppet samtidigt och ett överlapp erhålles. När detta inträffar så skjuts bränsleblandningen tillbaka upp i insug-

ningsröret och ut genom förgasaren. Det är detta som upplevs som bluddrande och som kan resultera i att tändstiften slår igen. Av detta kan vi då dra slutsatsen att man inte kan tidigarelägga insugningsöppningen, räknat från ÖD, utan att också samtidigt påverka stängningen av porten vilket kom att resultera i att man uppfann slidmata-de tvåtaktsmotorer. □

Santa Barbara News-Press

Den 21 augusti i år hade denna tidning en artikel på engelska om en del av bilarna i Saabs museum. Den något udda rubriken på artikeln var "Swedish erotica, Museum chronicles Saabs, from start to present". Nog

vet jag att kärleken till Saab kan vara stark, men att den skulle nå erotiska nivåer förvånar mig ändå. För säkerhets skull hade de bytt ut o-et i erotica till Saabemblemet med gripfen! Annars är artikeln, skriven av en herre med namnet Royal Ford (!) en sedvanlig tillbakablick på Saabs historia och på en del av de bilar som producerats. Jag förstår att Ursaaben fascinerade honom med såväl sin aerodynamiska form som de tjocka dör-rarna. Sedan nämner han Saab Sonett Super Sport från 1956 som trots sina ringa 57,5 hk ändå nått rekordhastigheten 159,4 km/t.

Vidare tycker han att Monstret med dess två ihopbyggda trecylindriga motorer är något extra och det kan man förstå. Inte minst som topphastigheten var strax under 200 km/t. Vidare framåt i tiden lockas han av ytterligare en Sonett, nämligen en III:a från 1974. Han önskar att han hade ägt en, men det kan ju rättas till, att få tag på en fräsch III:a är ingen omöjlighet. Slutligen nämner han även Saabs prototyp EV-1 från 1985. Självklart, den var revolutionerande när den presenterades med sin karbonfiber kaross, solpaneler i taket och sin topphastighet på 270 km/t.

Tack Harry Nielsen i SAS Motor-klubb för artikeln.

Vi bilägare

Vår medlem Bertil Håkansson har många strängar på sin lyra och en av dem är förstås hans Sonett men en annan är den Austin-Healey 3000 MkIII som han renoverat. Resultatet blev så bra, att tidningen Vi biläga-



re i nummer 14 gjorde ett tre sidors reportage om hur den läckert röda bilen renoverades. Artikelns rubrik var "En äkta sportbil" men det borde kanske ha stått två eller tre istället. Två för att en god vän till Bertil var med i reportaget med sin lika fina Austin-Healey 3000 MkIII. Tre för att Bertils Sonett omnämns i texten och också visas på bild. Även hans Sonett III från 1972 är nyrenoverad och lika vackert röd. Tack Sigvard Skavén för artikeln.

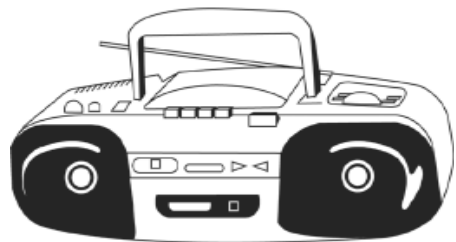
Verkstäderna

Denna tidning har vi nog aldrig citerat förut. Den handlar mycket om nya maskiner och produkter för industrin, energieffektivisering och liknande. Framsidan pryds av en ny 9-3 men det är förstås inte bilen i sig man testar. Nej, det är var den byggs som intresserar. Man kallar det höghus där karosserna svetsas, tillsammans med andra nyinvesteringar, för "världens modernaste bilfabrik". Ett högt betyg på de investeringar som gjorts de senaste åren och som borgar för ett bra slutresultat. Sonetten då, för någonsans kommer den väl in, undrar ni kanske. Ja faktiskt, för i slutet av ar-

tikeln räknar man upp hela produktionen från 1950 till 2001 för de olika modellerna. Då nämns förstås också Sonetten. Man hävdar att den producerades 1965-1974 och att man tillverkade 10219 stycken. När det gäller årtalet så brukar man annars nämna 1966 som startdatum. När det gäller antalet, så kommer Mats Jonsson att utveckla detta i en separat artikel.

P1

Den 28 oktober hade programmet "Vetandets värld" ett trevligt re-



portage om "två legendariska och svenska sportbilar, Volvo P 1800 och Saab Sonett". Tyvärr kan vi inte återge det fina motorljud som vi kunde lyssna på när "en skarpladdad Saab Sonett I drog iväg". På väg till Volvos respektive Saabs bilmuseer intervjuade journalisten Rasmus Åkerblom lite olika personer och det var väl jämt fördelat, vilket märkte man föredrog. Man började med att provköra en P 1800 från 1965. Den och Sonetten är ju ganska olika till sina karaktärer, men båda hade det gemensamt, att de skulle öka intresset för Volvo respektive Saab, inte minst i USA.

På Saabs bilmuseum intervjuades chefen Peter Bäckström. Både

I:an, II:an och III:an skärskådas. Peter började med att berätta, att I:ans rätta plats är på banor som Karlskoga eller Falkenberg. Efter åkturen berättade han hur man stänger av motorn, gör man det inte på rätt sätt så är det bara att byta tändstift eftersom motorn flödar över.

Reportern berättar sedan om Ralph Millets önskemål att få dit en efterföljare till I:an till USA. Han berättar sedan om prototypen MFI 13, Björn Karlströms skapelse. Den var tänkt som ögonfångare för USA-marknaden, även den provkörs med Peter vid ratten. Vidare berättade journalisten om III:an, som han tyckte var ombonad och lättstuvad, "lite mer av en personbil". Det blev 1700 cc V4 motor från Ford, officiellt på 65 hk, men enligt Peter låg det snarare på 75 hk inofficiellt. (Fast efter att ha sagt det i radio, får man nog anse att den senare siffran är ganska officiell den med).

-Peter jämförde även Sonetten med P 1800 som han tyckte var lite tråkigare att köra, den känns tyngre, men man sitter sportigt med bra körställning och den har en fin instrumentering och en design som ingen annan bil.

Avslutningsvis tyckte journalisten, att det var mer riv i Sonetten men att P 1800 var mer sober. Det hann bli 47485 stycken P 1800 innan den lades ner 1973 medan man byggt 10200 Sonetter till produktionsslutet 1974. Åtminstone enligt P1.

Tacka Magnus Lidén för tipset om Vetandets värld i P1



Köp Sälj och Byt

Säljes

Sonett II V4, 1969, gul, i gott skick. Importerad från USA i dec. 2001. Körd under vår och sommar 02. annittve@online.no tel. (Norge) 47-74 82 81 21.

Intresserade sökes

Skulle vilja få tag på ett rostfritt avgassystem till min "nya" Sonett III. Det skall vara ett rostfritt system som byggs hos Ray Metallfabrik, de lär vara bättre ljuddämpande än tidigare system, men dom behöver 5 beställningar. Ni som tycker detta låter intressant, hör av er till: Bjorn@Aberg.org eller tel. 0304-57123.

Säljes

Ny Sonett III kaross -74
Kompl. motorhuv -72
1 st vänster dörr
Mats Johansson 0708-80 89 90, 036-18 23 40
mj.parts@telia.com

Säljes

Avgasrör och ljuddämpare till Sonett II/V4/III. Har även ett avgassystem i byggsats (grövre rör) till Sonett III samt div. gummilister, belysningsdelar, extraljus och orange sidomarkeringsljus. Har även en del begagnat överblivet kraf. Mats 0150-12904 eller 070-5546777, matsj@swipnet.se

Köpes:

Kablage 7423825. Detta är "motorrumskablage" på Sonett III från 1972. Fanns i klubbens lager för en del år sedan. Har du ett nytt sådant att sälja: Var snäll och hör av dig. Mats 0150-12904 eller 070-5546777, matsj@swipnet.se



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:- |
|----------------------|-------|-------|

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:- |
|--------------------------|-------|------|



Vi har låtit plastarna i jubileumsaffischen så att
den fungerar utmärkt som tallriksunderlägg.
Ett måste hemma i köket eller i lunchrummet
på jobbet. pris: 50 + porto

OBS! Porto ingår inom Sverige om inte annat anges.

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