

# **CLUB** **SONETT** **SWEDEN**



I detta nummer:

**Första klubbstyrelsen**  
**Sonetten som rallybil**  
**Nytt från USA**

**Nr 1**  
**1982**

# Nr 1 1982

God fortsättning på det nya året-och god fortsättning på klubbverksamheten.

Den första klubbstyrelsen har nu valts och jag har alltså utsetts till ordförande. Jag är till yrket jurist och under den varma delen av året kör jag en silvergrå Sonett III.

Jag vill till att börja med peka på ett par rent praktiska detaljer.

Medlemsavgiften är förbluffande låg - bara 50 kronor - men den ska likväl betalas. Gör det helst omgående, så blir kassören glad. Passa för övrigt på att beställa ett par dekalsatser samtidigt!

Så vill jag - tillsammans med styrelsen - understryka vad som sades på mötet i Akalla: Ring inte till Saab i Nyköping och fråga om reservdelar. Utnyttja vår kontakt i Akalla. Det är enda sättet för oss att behålla det goda samarbetet med Saab!

Precis när tidningen skulle tryckas kom budet med erbjudande till oss att vara med på Ring Knutstorp i höst. Det är långt till dess, men kom ihåg att anmälan ska vara inne redan första mars.

Jag räknar själv med att vara på plats och hoppas att vi ses där.

Som ni förstår stundar en bråd tid för oss i styrelsen. Ha därför förståelse för att allt kanske inte fungerar perfekt från början.

Vi gör så gott vi hinner - och så gott vi kan.

Med bästa hälsningar

*Sven Westberg*  
Sven Westberg  
ordförande

Adress: c/o Mats Miller  
Byalagsvägen 22  
141 39 Huddinge

Postgiro: 4564425-9

Tidningens adress:

c/o Jan-David Skavén  
Torsten Alms gata 12  
126 51 HÄGERSTEN

**OBS**

## Goda årgångar

□ Medlemsförteckningen i förra numret tog också upp vilken årsmodell medlemmarna har och uppgifterna kanske förbryllar någon. En granskning av listan visar nämligen att det är två årsmodeller som är förhärskande - 68:or och 72:or. Övriga modeller finns bara enstaka exemplar av och speciellt 69 årsmodell är sällsynt - det finns bara en enda, ägd av Bengt Johnell i Simrishamn och han har försiktigtvis angett modellen som 68/69!

Nu finns det en orsak till den här märkliga fördelningen av årsmodeller. Faktum är att Saab till en början - 1966 - inte satsade på Sonetten i Sverige, men under 1968 beslöt man göra en provförsäljning med ett begränsat antal bilar. När Sonett III lanserades 1969 gjorde Saab återigen klart att modellen inte skulle säljas i Sverige - enbart på export. Några enstaka 70:or letade sig dock ut även på den svenska marknaden.

Samma sak inträffade med årsmodell 1971. Inga bilar såldes officiellt, men några köpare lyckades beväka Saab och fick svenskspecificerade bilar - trots att sådana egentligen inte fanns!

När 1972 års modell kom, hade emellertid Saabs marknadsfolk ändrat ståndpunkt. Om orsaken var att bilen började bli svår att sälja i USA, eller vad det nu var - Sonett III började säljas även i Sverige.

Här finns alltså orsaken till att det finns så många 68:or och 72:or bland medlemmarnas bilar.

Vi vet att årsmodeller och chassinummer emellanåt diskuteras. Här nedan får du uppgifter om vilka chassinummer som är aktuella för de olika årsmodellerna. Uppgifterna kommer från Saabs reservdelskatalog för Sonetten - en publikation som i dag är guld värd och näst intill omöjlig att få tag på för oss entusiaster. □

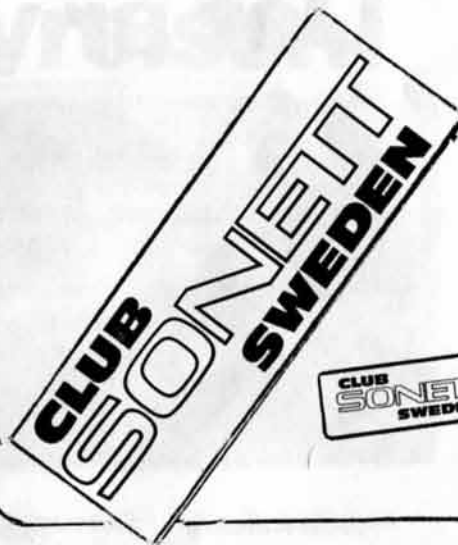
II 1966:	1 - 28
II 1967:	29 - 258
V4 1967:	259 - 328
V4 1968:	329 - 1.228
V4 1969:	1.229 - 1.868
III 1970:	70500001 - 70500303
III 1971:	71500001 - 71501265
III 1972:	97725000001 - 97725002000
III 1973:	97735000001 - 97735002300
III 1974:	97745000001 - 97745002500

# Skryt lite!

Du talar väl om att Du är med i Sonettklubben?

Enklast gör du det genom att köpa och använda klubbens dekaler i blått och gult. En stor och en liten kostar bara tio kronor - billigt, eller hur?

Sätt in pengarna på klubbens postgiro-konto, som är 4564425-9. Glöm inte att tala om att det är dekaler du vill ha!





# Nu finns klubben - även på pappret

□ □ Så har då klubben formellt bildats. Den har ju funnits ganska länge och fungerat tämligen bra, trots att det alltså inte tidigare funnits någon formell styrelse!

Vid ett möte på Saab i Akalla, strax norr om Stockholm, samlades närmare 30 medlemmar för att dryfta klubbens framtid.

Viktigaste punkten på dagordningen var utan tvekan valet av klubbstyrelse.

Den fick följande sammansättning:

**Ordförande Swen Westberg**

**Vice ordförande Torgny Nyström**

**Sekreterare Rolf Ekesand**

**Kassör Mats Miller**

**Klubbmästare Johan Brusewitz**

**Vice klubbmästare Alf Oldenburg**

**PR-ansvarig Jan-David Skavén.**

De sista posterna kanske kräver en förklaring. Klubbmästarna svarar för de arrangemang klubben har, möten, träffar och så vidare. Det är alltså dem du ska kontakta om du har synpunkter eller idéer kring sådan verksamhet.

PR-ansvarige Jan-David Skavén svarar framför allt för klubbtidningen och alla kontakter utåt från klubben. Det är till honom du ska sända in bidrag till klubbtidningen.

Alla andra kontakter - t ex beställning av dekaler, betalning av medlemsavgifter osv - ska gå till kassören Mats Miller. I den mån han inte ska hantera frågorna ser han till att vederbörande styrelsemedlem får frågan.

Nu räcker det inte med de här sju huvudfunktionärerna för att klubben ska fungera. Det behövs också reserver, som kan hoppa in om någon av de ordinarie styrelsemedlemmarna är frånvarande.

Två sådana reserver, suppleanter, valdes - nämligen Inger Wennberg och Nevy Clark.

Till revisorer, som ska granska klubbens räkenskaper, valdes Christer Hjort och Bengt Ljungstam. Till suppleant för dem utsåg mötet Stig Norrström.

Medlemsavgiften har tidigare varit

rekordlåg - bara 30 kronor - vilket mötet ansåg vara för billigt. Den höjdes därför från föreslagna 30 till 50 kronor - vilket även det för övrigt är otroligt billigt.

Håkan Strandberg, från Saab Akalla, orienterade om läget på reservdelsfronten, som inte alls är så hopplöst, som många tror.

En viktig punkt här - ring inte till Saab-Scania i Nyköping och fråga om udda delar verkligen finns i lager. Rätt väg för oss klubbmedlemmar är istället att ringa Håkan Strandberg - tel 08/752 02 00 - så hjälper han dig så långt det över huvud taget är möjligt.

Kom alltså ihåg - inga förfrågningar om delar annat än till honom! Det är bästa sättet för oss att behålla de goda relationer vi trots allt nu har med Saab!

Som avslutning på mötet informerade nyvalde ordföranden Swen Westberg om några försäkringsfrågor. Klart är att det inte finns någon möjlighet att utnyttja de sk veteranbilsförsäkringar

som finns. Däremot finns vissa möjligheter att kunna påverka den sk klassningen av bilen, som ligger till grund för premiens storlek. Ett bolag har också fört fram tanken att det inte borde vara helt omöjligt att låta medlemmarnas bilar få en extra favör vid bärgningen efter en eventuell olycka eller liknande. Underhandlingar pågår emellertid, och vi återkommer senare till detta.

Efter det egentliga mötet bjöd saabfolket på en intressant information om verksamheten i Akalla, varpå en uppskattad film om rallycross visades. Filmen var visserligen sedan 1974, men den entusiastiske speakerns svada gjorde att åldern knappast spelade någon roll.

Efter en kopp kaffe och en smörgås i cafeterian skildes så medlemmarna efter klubbens första riktiga möte - men inte förrän Saabs Jan Nyberg gett ett löfte om att vi var välkomna tillbaka - om inte annat så för kommande årsmöten. □

## Det är vi som är



Swen Westberg



Torgny Nyström



Rolf Ekesand

## första styrelsen:



Mats Miller



Johan Brusewitz



Alf Oldenburg



Jan-David Skavén.

Det kom  
ett brev

## Nytt från USA

□ Häromdagen droppade det in ett brev – långväga ifrån.

Det var ordföranden i SAAB Sonett Club of Southern California, som hörde av sig och berättade lite om verksamheten bland Sonettentusiaster på andra sidan jordklotet. Klubben har för närvarande 45 medlemmar inom "sitt område", där Los Angeles är medelpunkten. Tro nu inte att man nöjer sig bara med en bil per medlem.

Rekordet lär var en verklig entusiast med inte mindre än sju Sonetter! Därav är en modell III med turbo och Quantum – en gör-det-själv-bil med Saabdelar under en Jaguarliknande kaross.

En annan medlem håller som bäst på att renovera sin 69:a och ska kröna verket med bränsleinsprutning och turbo...

I den californiska klubben har man också jobbat med att förse Sonett III med en uppfällbar nos, för att ge bättre åtkomlighet i motorrummet. Vi återkommer till den ombyggnaden, så snart vi fått fler detaljer.

Nu är Californien förmodligen den del av världen som är tätast fylld med udda bilar, men trots det är Sonetten så ovanlig att folk grubblar över vad det är för skapelse, berättar ordföranden, Phil Zarrow.

– Här finns faktiskt 60 procent av alla Porschar som byggts, här finns mängder av Datsun Z, Corvetter och andra exotiska bilar men Sonetten är trots det, definitivt udda. Jag tror till och med att det i dag finns fler DeLoorean än Sonett rullande på vägarna här, slutar han sitt brev.

Nu är det inte bara i Los Angeles det finns en Sonettklubb i USA. I New

England på ostkusten finns en livaktig förening, där en av medlemmarna för övrigt har en Sonett II!

En annan livaktig klubb finns i gamla svenskygden – Minnesota.

Vi är alltså långt ifrån ensamma om att ha en aktiv sonettklubb! □



□ Tro't eller ej – men faktum är att på andra sidan jordklotet – i Californien tillverkas karosser till Sonett III!

En liten firma, praktiskt taget vägg i vägg med Universal Studios jättestora filmstad i Hollywood, finns en firma som specialiserat sig på att reparera och bygga om Chevrolet Corvette, dvs den amerikanska "sportbilen" med jättestor motor och plastkaross.

Eftersom firman kommit att specialisera sig på corvettekarosser har man blivit experter på att jobba i glasfiberarmerad plast och så småningom letade sig också Sonettägare med karossproblemet till den lilla firman.

Det ena gav det andra och i dag kan Bruno's Corvette erbjuda spekulanter snart sagt alla karossdelar – med ett förbehåll:

– Vi satsar enbart på Sonett III, säger Bruno själv. Det finns inte något intresse för de äldre modellerna... □

Tipset  
Tipset  
Tipset

Besväras du av blänk i glaset till instrumenten i din Sonett III? Problemet är faktiskt väldigt lätt att åtgärda. De tre instrumenten sitter i en gemensam plåt som i sin tur är skruvad i själva instrumentpanelen med fyra skruvar.

Lossa dem – de två nedre bara lite, de båda övre tar du bort helt. Vinkla panelen en aning och lägg upp till lämpliga mellanlägg mellan panel och plåt innan plåten åter dras fast. Lagom tjocklek är ca fem mm och mellanläggen kan tex utgöras av muttrar som träs utanpå de båda övre skruvarna. Tack vare den här operationen blir instrumentens glas en aning nedåtvinklade och det mesta av reflexerna försvinner.

Hela operationen tar inte mer än några minuter och är praktiskt taget osynlig, varför även den som vill ha sin bil i originalskick, med gott samvete kan göra ändringen.

Sonett III har visserligen en plats för en radiohögtalare i instrumentpanelens översida, men ska man montera in en stereoanläggning räcker det som bekant inte med en högtalare – det måste till två.

Ett bra ställe för – inte alltför stora – högtalare är i de sneda mattklädda panelerna omedelbart framför dörrarna, under instrumentpanelen. I plåten under mattan finns ett par lätthål – som är gjorda för montering av infällda högtalare, sedan mattan skurits upp.

Med lite god vilja går det också att leda upp kablarna osynligt från den här platsen, vilket ger ett mycket snyggt montage

Enda nackdelen är att en oförsiktig åkande, kan komma åt högtalargallret med foten – varför ett varningens ord kan vara på sin plats då passagerare kliver in.

Slutligen ett tips från Johnny Johanson, Trollhättan.

Ni som av olika skäl tvingas köra en annan bil än Sonetten:

Tala om vilken bil ni helst kör!

Själv har jag gjort en bakrutedekal med texten "Jag kör hellre Saab Sonett". Bokstäverna skar jag ut en och en ur en bit självhäftande plast satte dem på en remsa vit självhäftande plast och täckte dem med ett lager genomskinlig folie!

## Rostar din bil?

□ Rosten är det stora problemet även för oss som har "plastbilar".

Vi vet alla att våra bilar rostar – men nu vill vi sprida lite mer kunskande om var våra bilar rostar och vad vi kan göra för att hindra att dyrgriparna bokstavigt talat försvinner.

Skriv därför några rader till klubben – adressen finns längst fram i tidningen – och berätta var just du funnit rost. Tala om vilken årsmodell det gäller och gärna också chassinumret.

Vi kommer sedan att sammanställa

alla rapporter vi får för att söka ge en bild av var bilarna rostar, vilket du sedan kan dra nytta av när det gäller att förebygga problemen.

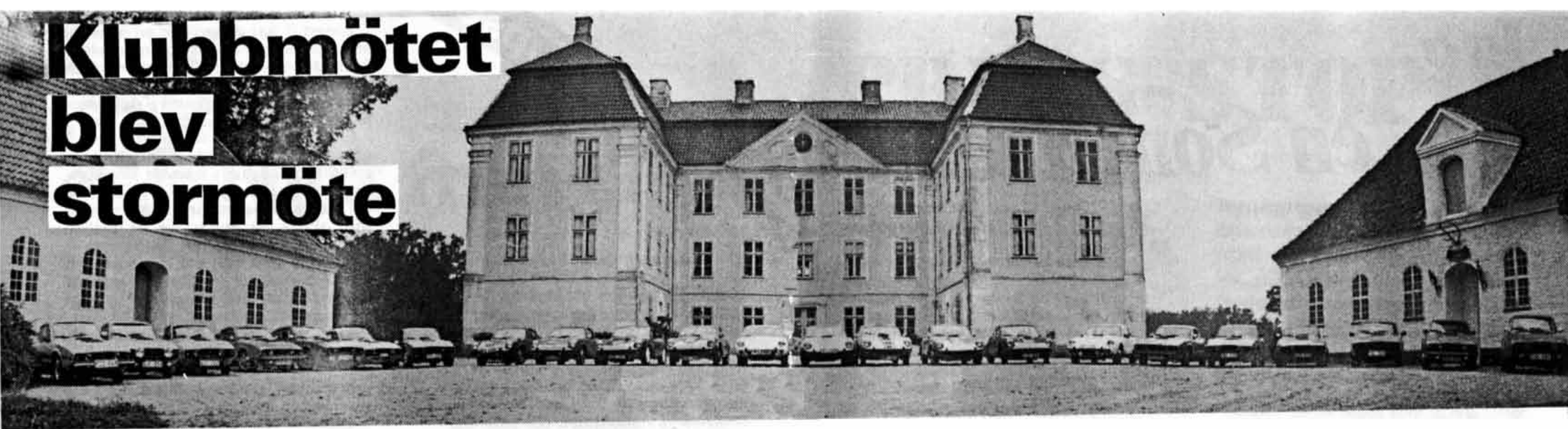
Hör alltså av dig och berätta så noga som möjligt var du upptäckt rost och gärna hur du klarat problemet. Har du tips om rostskydd, som visat sig fungera, tipsa också om det.

Ju förr du hör av dig – desto snabbare kan vi få den här lilla undersökningen klar!

Skriv alltså redan idag □



# Klubbmötet blev stormöte



□□ Det är så här det ska vara vid en klubbträff!

Det var den allmänna meningen efter höstens möte i Skåne. Visst bjöd vädret på vad man kan vänta av en typisk skånsk höstdag – grått och disigt, men vad gjorde det.

Vi skulle samlas vid tolvtiden en oktoberlördag framför greve Carl Pipers vackert rosa slott – Christinehof. Slottet ligger ett par mil söder om Kristianstad. Långt innan utsatt tid började det strömma till glatt färgade Sonetter från alla håll. De kom en och en, de kom i par och i hela karavaner – det var som när en insektssvärm dras till en ljuspunkt.

Sonetter av olika modeller och årgångar fick samsas sida vid sida på den nykrattade grusplanen framför slottet.

Alla vi glada amatörfotografer flockades kring de många bilarna. Några filmade, andra tog stillbilder.

Vilken lycka. Inte mindre än 27 bilar samlades så småningom, varav tre tvåtaktare, som de verkliga gamlingarna. Som sig bör placerades de i centrum

vid den stora uppställningen. I mitten placerades en elegant silverfärgad 66:a – trots att den egentligen var på hemmaplan, då den hör hemma i Skåne. Den flankerades av Tim Bishops snyggt renoverade 67:a och Gunilla Bergs lika snygga och fartrandsprydda bil av samma årgång.

I en dryg timma kunde vi saliga entusiaster fröjdas åt synen av så många Sonetter samlade på en gång. Vi gladdes åt glänsande motorrum, eleganta detaljer – som Tim Bishops oxblodsfärgade inredning av skinn...

Vid en sammankomst under tak i ena slottsflygeln berättade Mats Miller, Johan Brusewitz och Alf Oldenburg om

klubbens verksamhet.

Som vanligt kom också frågan om reservdelar upp – ett ständigt problem. Som framgår på annan plats i den här tidningen ser det dock ut som om vi kan skönja en ljusning.

De fyra timmarna på Christinehof gick förvånansvärt snabbt. Visst hann man byta erfarenheter och knyta kontakter, visst hann man både äta och titta på bilar – men att tiden gick så fort...

Vi som var med kan bara ge er andra ett råd – kom på nästa möte. Vi trodde aldrig det skulle vara så här trevligt att umgås med sonententusiaster.

Träffen kan bara beskrivas med ett enda ord – SUCCÉ! □



Längst t v Tim Bishops eleganta tvåtaktare. Samma bil finns också på omslaget. Så en V4 med snyggt vitlackade JP-fälgar – ägare Krister Johansson.

T h en III:a som kom per släp. Ägare är Arne Henriksson.



# Jag – en Sonettägare

Minns ni TV-programmet där medverkande fick välja mellan pengar och en låda med okänt innehåll? En av dem som verkligen upplevt vad det vill säga är Nevy Clark, som valde lådan – trots att han inte visste riktigt vad den innehöll – bara att det var en Sonett...

För nio år sedan tillverkade Saab en alldeles speciell Sonett som "showbil" för att skaffa publicitet för Saab utomlands, närmare bestämt i USA.

Den även efter europeiska mått pyttelilla bilen tilldrog sig mycket uppmärksamhet med sin djärva och avancerade design när den premiärvisades för motorpressen i New York. Efter en fullkomlig succé i Staterna skickades bilen till Norge. Från Norge gick den på utställning till Holland, innan den hade nypremiär på andra sidan Atlanten igen.

Ett år i rampljuset och den lilla orange Sonetten med det unika, svarta vinyltaket och den djärva texten på sidan skickades tillbaka till Södertälje –

i en låda! Där blev den stående, undanstoppad och bortglömd till i november 1977.

Låter som en saga? Men det är sant.

Som svar på ett brev, som jag hade skickat 1977 till Saab med en önskan att köpa en Sonett i bra skick, kom ett samtal från försäljningschefen ett par månader senare att "vi får aldrig in någon Sonett. Det är samlarvärde på dem, men det sägs att det finns en alldeles "ny" 1972 Sonett bakom en dörr någonstans i Södertälje."

Jag fick tips om att kontakta exportdirektören, som 1972 var direktör för Saab Scania of America Inc.

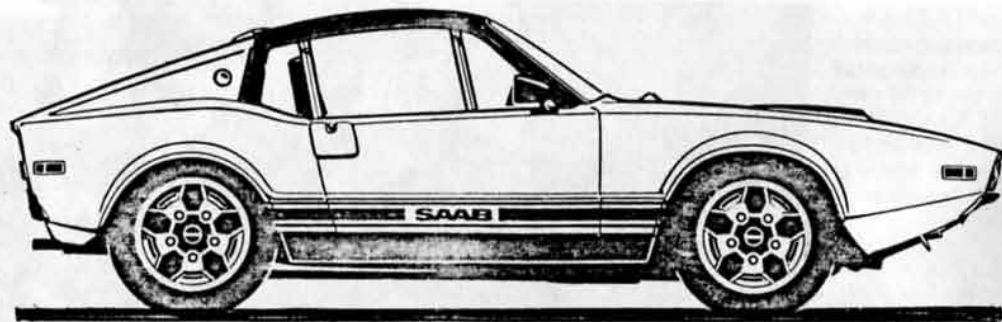
Jag fick köpa den med reservation att jag tog på mig allt ansvar och följderna av att köpa en bil som var oförtullad och undanställd i fem år i Sverige...

Just då skulle jag ha gått med på vad som helst, men jag förstod inte riktigt vad det innebar att köpa "smuggelgods". Det var ett litet helvete med byråkratiska tulltjänstemän, tulldetektiver, men till slut en tullåklagare med mänskliga känslor och humor.

Jag glömmer aldrig känslan när jag öppnade dörren, tände ljuset och såg en mycket dammig, men, som ny 1972 Sonett.

Luft i däck, lite bensin i förgasaren, och hon startade på andra försöket, och vi körde iväg.

Nevy Clark



# PRESS-STOPP!

□□ Klubben har fått en förfrågan från Arne Henriksson i Skåne, om vi är intresserade att delta i en Saabparad på Ring Knutstorp, i samband med EM-tävlingarna i formel tre där den 8:e augusti!

Programmet som skissats, ser i korthet ut så här:

**8.30** Samling i Markaryd. Klubbmöte med bla information om dagens program på Ring Knutstorp.

**9.45** Tidig lunch.

**10.45** Start för kortege med bilarna de sju milen till banan.

**12.00** (ca) Ankomst till banan. Bilarna parkeras på anvisade platser i årsmodellordning.

Under eftermiddagen kortegekörning runt banan i paus mellan heaten.

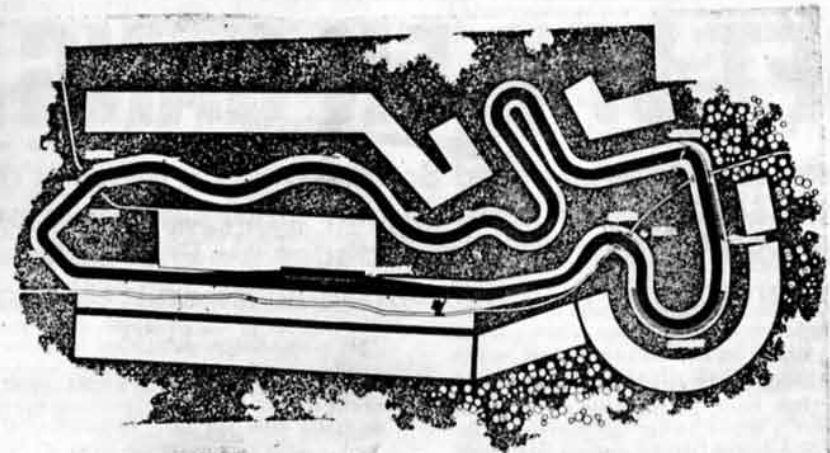
**17.00** (ca) Tävlingarna slut – hemfärd.

Det här är, som du förstår, en jättechans för klubben att visa upp sig och Sonetterna. Från Saab avser man att ställa upp med bla en "Ur-Sonett" och Sixten Sasons "Catherina".

Klart att DU ställer upp!

Anmäl dig bara före den första mars till Arne Henriksson, Elins väg 1, 312 05 Skottorp, och betala in avgiften på blygsamma 25 kronor (per bil) samtidigt. Tala om namn, adress och telefonnummer till den/dem som åker i bilen samt bilens årsmodell och chassinummer. Han är också glad för uppgifter om bilen avviker från standard.

Valet av Markaryd som samlingsplats beror på att Jan Andersson, Stora Hotellet, lovat att ställa upp med alla sina resurser. Kom ihåg att redan på anmälan tala om eventuellt rumsbehov! □



Ring Knutstorp





## Historien om Sonett – del III

Erik Carlsson och artikelförfattaren på startbryggan inför 1966 års Coupe des Alpes.



# DET VAR EN GÅNG...

Visst har det tävlats med Sonetten – och vem vet det bättre än Torsten Åman, på den tiden kartläsare och andreförare i den bil som rattades av Eric Carlsson. Han berättar här historien om Sonetten som tävlingsbil.

□ Redan när den första Sonetten presenterades 1956, hade Saab planer på att tävla med den. I själva verket var det så att de första Sonetterna konstruerades just med tanke på att bli bra tävlingsbilar. Tyvärr kom dom aldrig till start i någon riktig tävling. Det kördes visserligen några uppvisningstävlingar, bl a i Falkenberg, men sedan ändrades tävlingsreglementet över en natt så att Sonetterna blev obehövliga. I stället blev det möjligt att trimma 93:an och tävla med den – något som bl a Rolf Melde och Erik Carlsson gjorde med stor framgång.

– Det var synd på så rara arter, säger Erik så här efteråt. Den första Sonetten var en av de bästa bilar jag kört. Välbalanserad och med mycket bra prestanda trots att motorn bara var på 57,5 hästar.

### ■ Sonett II – sport- och GT-vagn

10 år senare presenterades så Sonett II. Först dök den upp som prototyp i samband med att Saab och BBC arrangerade en TV-sänd tävling – "Tele-Monte" – på Hedenlunda Gård, mellan Nyköping och Flen. Då

kördes den inte – den presenterades bara för att man skulle få mäta folks reaktioner. ett år senare – 1966 – var Sonett II mogen för serieproduktion. ASJ i Arlöv var på bettet: skulle inte Erik Carlsson och Pat Moss vara intresserade av att prova den nya bilen i tävlingssammanhang?

Svaret var givet på förhand och man beslöt sig på stående fot för att göra i ordning två bilar till legendariska "Coupe des Alpes" – rallyt som kördes i september varje år med start och mål utanför Marseille. Coupe des Alpes körs på alpernas krokigaste vägar – upp och ner i ändlösa hårnålskurvor i ett mörkdande tempo. Underlaget är uteslutande asfalt, något som passade den nya Sonetten som handsken handen.

Sonetten fick starta i sportvagnsklassen och det innebar att man kunde trimma relativt fritt. Grabbarna på tävlingsavdelningen i Trollhättan borrade upp två två-taktsmotorer från ursprungliga 841 cm<sup>3</sup> till 940 cm<sup>3</sup>, vilket innebar en effekt på 93 hästar. Inte dåligt!

### ■ 0–100 km/h på 8 sekunder

Eftersom bilarna samtidigt lättades så långt det var möjligt och växellådorna växldes ner, blev accelerationen näst intill fenomenal: 0–100 km/h gick på ungefär 8 sekunder, vilket var en utomordentligt bra siffra på den tiden. Tänk på att dagens Turbo behöver 9 sekunder till samma hastighet...

Toppfarten blev inte särskilt hög med de här ändringarna – bara runt 140 km/h. Det var dock oväsentligt – Coupe des Alpes körs på de krokigaste vägar som existerar och farterna kommer sällan över 100 km/h.

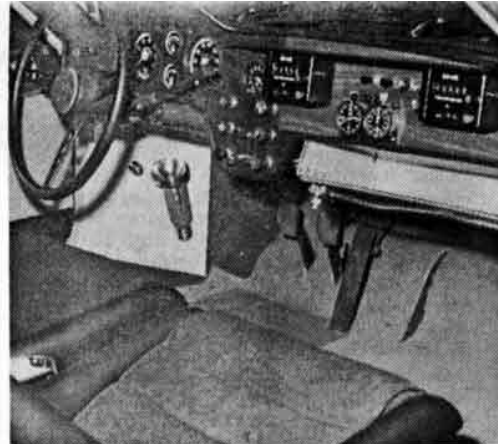
### ■ Svårkörd!

Om Sonetten var lätt och behändig, så innebar det inte att den också var lättkörd. Tvärtom! Med den supertrimmade tvåtaktsmotorn under boetten krävdes det verkligt motoröra för att få ut full effekt.

Det här var någonting som vi kom underfund med på vägen ner genom Europa. Det gällde att hela tiden hålla ordentlig snurr på grejorna – så fort motorvarvet gick ner under 3500 rpm ville den stanna. För att ge full effekt vid hård belastning gällde det också att välja rätt tändstift. Dagens bilägare kan inte föreställa sig vilka problem vi hade med tändstiften på den tiden!

Var dom för "mjuka" blev motorn visserligen lättstartad, men sedan riskerade man svåra motorskador när man satte igång att köra hårt. Valde man "hårda" stift – som skulle stå pall för hårdkörning – blev motorn nästan omöjlig att få igång när den var kall...

Under 14 dagar tränade vi hela tävlingsbanan intensivt – men då körde vi vanliga 96:or med sportmotorn på 55 hästar. Varen-da kurva och varen-da meter av den drygt



Så här såg Pat Moss' bil ut inuti. Nästan helt standard – to m mattorna kunde man ha kvar. Lagg märke till de dubbla trippmätarna, tidtagaruren och kartfacket. På väggarna satt det ficklampor lätt tillgängliga, dessutom en cigarrtändare intill Pats lampa – hon rökte som borstis under tävlingarna.

500 mil långa tävlingsbanan antecknades noga och efter drygt två varv på banan (nära 1 200 mil!) var vi klara för start.

Erik och jag körde en silverfärgad bil, medan Pat och hennes codriver Elisabeth Nyström hade en röd. Enda skillnaden mellan bilarna var att vi i vår bil hade plockat ur sätena för att få bättre takhöjd. I stället satt vi i tävlingsstolar som gjorts extremt låga. Vi måste ju kunna ha hjälm på oss...

Direkt efter starten stod det klart att bilarna var mycket konkurrenskraftiga. Vi hängde med de allra snabbaste sportvagnarna på specialsträckorna och det verkade mycket lovande.

Men vid starten till en specialsträcka var det klippt: När jag kastade mig in i högerstolen efter att ha stämplat in avgångstiden på tidkortet vid en kontroll, vägrade motorn att gå rent. Den hostade och spottade och det stod helt klart att det var ett av tändstiften som "slagit igen". Medan sekunderna tickade iväg slet vi upp huven och rev ur alla tre stiften. Nya fanns i en speciell hållare under huven och efter ungefär 2 minuter var vi på väg igen.

An i dag kommer jag ihåg hur ilsken Erik var sedan: Han formligen vräkte fram Saaben på de krokiga alpvägarna för att försöka köra in den förlorade tiden. Upp och ner i hårnålskurvorna i en stil som var något av det mest brutala jag sett.

Men det hjälpte inte: Återigen började motorn gå orent och trots nytt tändstiftsbyte (vi hade gott om extra stift...) fick vi inte



någon ordning på motorn. Vi hankade oss fram på en och två cylindrar för att försöka nå vår nästa servicepunkt där mekarna väntade, men vi kom aldrig ända fram. Stående bredvid vägen fick vi se våra konkurrenter susa förbi. Bara en saknades: Pat. Pat hade startat efter oss och borde alltså komma. Men det gjorde hon inte. När vi efter ett par timmars väntan blev upplockade av en av våra servicebilar, rapporterade dom att Pat och Elisabeth också tvingats bryta med samma problem som vi: Motorn gick inte rent och till slut stannade även deras bil.

### ■ Sabotage?

Det här verkade mystiskt: Skulle två bilar nästan samtidigt drabbas av samma fel, trots att dom ända fram till startögonblicket gått som spjut? Erik och jag slogs samtidigt av samma misstanke: Kunde det vara något med bränslet?

Vi tog bränsleprov på båda bilarna och efter hemkomsten till Sverige lämnade vi proverna för analys. Det visade sig då att bensinen var kraftigt förorenad – av vad var svårt att fastställa. Föreningarna gjorde sedan att ett eller flera av tändstiften slog igen varpå motorn stannade.

Någon klarhet i vad som skett fick vi alltså inte, men från den tidpunkten hade vi alltid låsbara tanklock på våra tävlingsbilar...

De två Sonetterna kom aldrig till användning i tävlings-sammanhang igen – helt enkelt därför att det inte fanns någon tävling

där dom passade – Sonetten här ju alltid varit en utpräglad asfaltbil och de flesta rallytävlingar körs ju på grusväg.

Tre år senare – 1969 – startade finländaren Simo Lampinen i Monte Carlo-rallyt med en Sonett V4. Han höll på att vinna tävlingen innan han blev diskad för att ha missat en passerkontroll. Men det är en helt annan historia...



Det enda som bakifrån skvallar att det här inte rör sig om en standardbil är snabbpåfyllningen för bensin som sticker upp ur bakrutan.

# SÄLJES KÖPES SÄLJES KÖP

**Köpa, sälja eller kanske byta?**

**Här kan du annonsera om prylarna du har eller behöver för din Sonett. Du får annonsera gratis om allt som rör din bil.**

**Skicka ett-läsligt-manuskript, så kommer annonsen i nästa nummer. Adressen**

**finner du längst fram i tidningen.**

RESERVDelar  
TILLBEHÖR  
Allt för  
Din Saab  
97

### TILL SALU

ROSTFRIA AVGASSYSTEM F. SONETT III

Finns tillräckligt stort intresse

kan ett företag serietillverka

rostfria avgassystem till Sonett III.

Ev. kan man göra enbart bakre ljud-

dämpare. Ett ungefärligt pris för ett

komplett system är ca 2 000 kronor.

Är du intresserad - hör av dig till

Hats Miller, 08/ 746 84 18.

Sonett III, -72, ca 12 000 mil.

Trimmad motor ca 100 hk. Ny lack

i silvermetallic.

Tel 08/ 83 23 23.

Begagnade JP-fälgar för Sonett III.

Original på 1970-71 års modeller.

Tel, kvällstid 0370/812 14.

### KÖPES

Sonett i dåligt skick - ju

sämre, desto bättre alla

förslag beaktas.

Tel 08/ 768 69 52.

SAAB Sonett III köpes.

Thomas Ljunggren 08/778 10 27.

### BETTERLYSHING

Vet DU något om sportvagnen

Quantum, en gör-det-själv-bil

med Saabmotor från USA. Den

byggdes under 50-talet och

någon(några?)bilar fanns i

Sverige. Minsta uppgift är av

intresse! Ring direkt Björn

Svallner, 08/736 61 29(dagtid).



Test: R5  
- den nya  
Lill-Volvon



# Vi bilägare

Nr 20 • 15-30 okt 1981

Surfingbrädan

En fara  
på taket!



med  
fritid  
och  
plus!

## Prova Vi bilägare!

NU kan du köpa Vi bilägare överallt där tidningar säljs.

Den är anpassad just för dig som vill köpa den i kiosken eller affären, tryckt på extra bra papper och i vanligt veckotidningsformat.

Tidningen för dig som vill hålla dig informerad och få tips om bilar och biltillbehör, om villa och fritidshus, om hem och trädgård, om båtar, fiske, foto och mycket, mycket annat.

# Vi bilägare