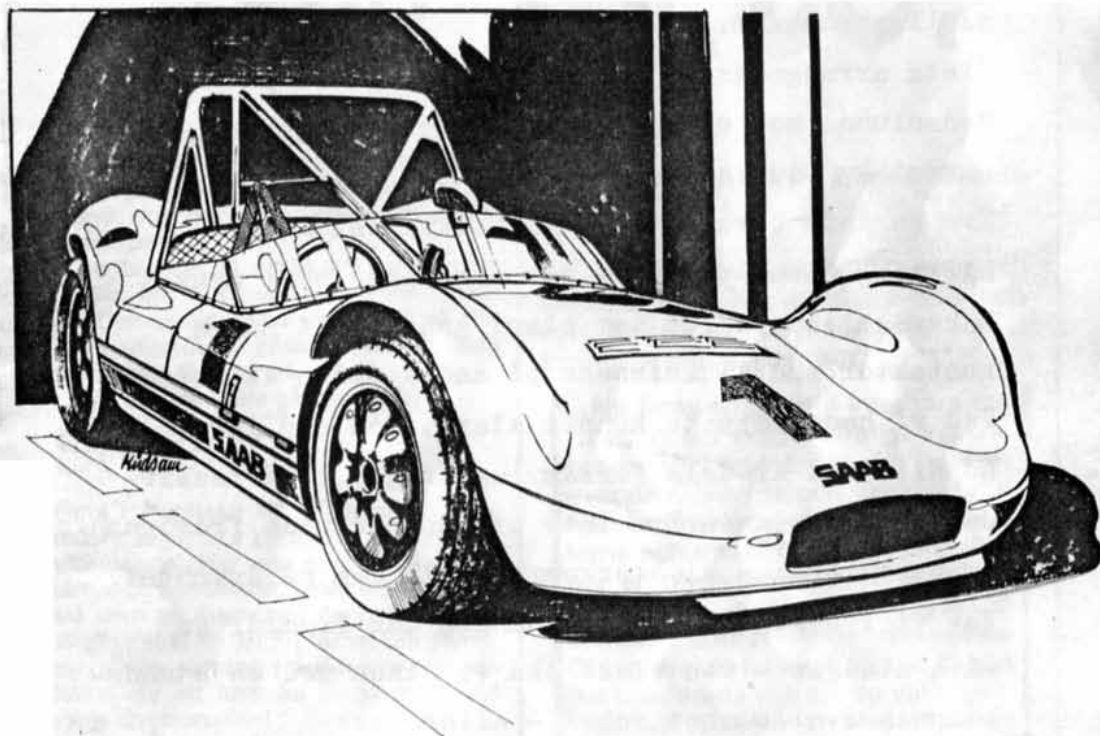


# CLUB SONETT SWEDEN



I detta nummer:

## Medlemsmatrikel

LÖS ROSTPROBLEMEN

HEDENLUNDAMÖTET

**Nr 4**  
**1982**

Så har då klubbens första "riktiga" verksamhetsår förflutit, och det kan vara skäl till en liten återblick. Vi började med ett årsmöte på Saab-Akalla - där vi fö får hålla till även med det årsmöte som nu stundar.

Vi träffades hemma hos Nevy Clark när sommaren var som allra bäst och många av oss sågs också på Ring Knutstorp under vår parad vid hösttävlingarna där.

Sista arrangemanget för hösten var mötet på Hedenlunda som du kan läsa mer om i det här numret av tidningen.

Tro nu inte bara att det är verksamhet av det här slaget som pågått - det har också hänt mycket bakom kulisserna. Vi har bland annat haft många kontakter med likasinnade på andra sidan Atlanten.

Vad vi hade hoppats kunnat klara, men som inte hunnits med är dels försäkringsfrågan, dels reservdelsförsörjningen. Tro inte att de här båda frågorna är bortglömda - vi återkommer till dem på årsmötet.

Vad vi i övrigt har att avhandla där framgår av våra stadgar - men visst ska vi hinna med en stunds-bilprat i allmänhet också - eller hur?

Vi ses på årsmötet

*Sven*  
Sven

**OBS**

Tidningens adress:

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

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

Postgiro: 4564425-9

## Årsmötet

Årsmötet kommer att hålls hos Saab i Akalla, precis som i år. Datum har fastställts till

# 19 febr.

och vi startar klockan

# 12.00

Utöver sedvanliga förhandlingar kommer med all sannolikhet Erik Carlsson, själv sonettägare, att berätta en stund om sina erfarenheter bla om Sonetten.

Nu hoppas vi också att kunna visa filmen om hur måsvingsesaaben kom till. Den skulle ju ha varit med på Hedenlundamötet i höstas, men var helt enkelt inte färdig i tid.

Ska det bli andra gången gillt?

## Styrelsen

Flera i styrelsen har aviserat att man måste avgå, bla på grund av flyttning utomlands. Har du några idéer om lämpliga kandidater, glöm inte att föreslå dem på årsmötet! Av rent administrativa skäl är det en fördel om styrelsen finns samlad i trakten av Stockholm, för att undvika långa resor vid varje styrelsemöte!

## Reservdelar

Reservdelar är ett kärt diskussionsämne sonettentusiaster emellan.

I det här numret hade vi tänkt ge en grundlig redogörelse för hur läget är, men från Saab har vi fått veta att det direkt efter årsskiftet händer en del på den här kanten. Vi hoppas därför ha mer påtagliga besked vid årsmötet, då vi säkert får tillfälle att diskutera olika lösningar på våra problem.

# Skryt lite!

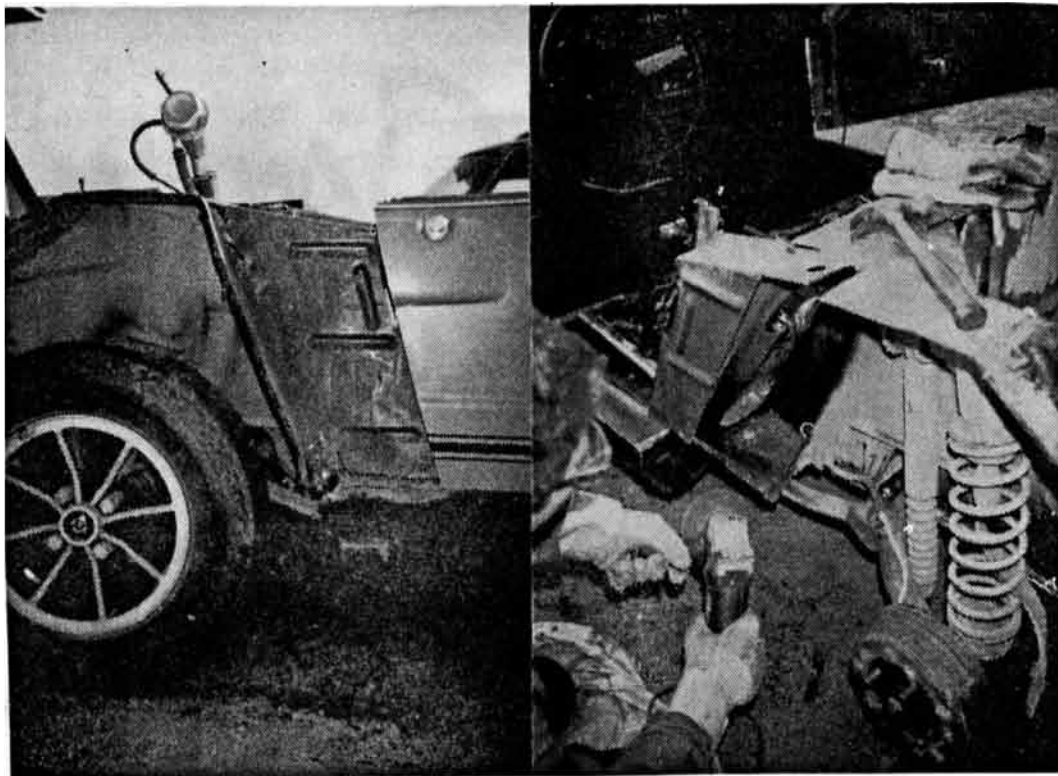
Du talar väl om att Du är med i Sonettklubben?

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?

Nu finns emellertid inte bara dekaler. Vi har också otroligt vackra, broderade tygmärken för jackor, overaller, blazers och liknande. De har samma utseende som dekaler och mäter ca 95x35 mm. Priset är blygsamma 20 kronor per märke och du beställer dem på samma adress som dekaler. Glöm inte att tala om att det är just det broderade märket du vill köpa! Så har vi en annan elegant detalj som vi köper från sonettklubben i Californien - en skärmössa med texten SAAB SONETT club of southern california.

Mössorna tar vi hem på beställning och priset är sex dollar plus frakt.

Sätt in pengarna på klubbens postgiro-konto, som är 4564425-9.



## Gör bilen «rostfri» själv

Rostar din bil? har vi frågat några gånger i spalterna.

Och visst rostar våra plastbilar. Det har vi fått belägg för från flera medlemmar, som emellertid inte bara nöjer sig med att klaga över problemen, utan också gör något för att lösa dem! Här för vi fram några av de lösningar vi fått ta del av.

Är man en smula elak kan man gott och väl påstå att Sonetten – oavsett modell – ser ut att vara byggd för att rosta! Det finns mängder av konstruktioner som skulle vara omöjliga i en modern, rosttålig konstruktion och därtill materialval som är långt ifrån lyckade.

– Den tuggummiliknande tätmassan i många skarvar är ett bra exempel på det senare. Den släpper in fukten i plåtskarvarna, men låter inte vätan dunsta bort tillräckligt snabbt, med ideella rostproblem som följd, påpekar Gunnar Östlund.

### ■ Byt plåt

Hörnen på bottenplattan, dvs fram- och bakdelarna av trösklarna är exempel på välkända rosthärdar. Inne i tröskeln, och osynligt för betraktaren, letar sig vätan in och bildar centimeterdjupa sjöar mellan de plåtar som bildar tröskelns insida, hjulhus och dörrstolpe. Enda sättet att komma till rätta med rost här är att med vinkelslip skära bort tillräckligt mycket av den angripna plåten och sedan svetsa i ny plåt.

Tvårskarven i bottenplattan, under stolarna, kan också ge rostproblem. Här är de två plåtarna helt enkelt lagda ovanpå varandra och sedan fästade med punktsvets.

– Skär bort en remsa ca 40 mm bred, tipsar Arne Henriksson i Skottorp. Ta remsan som mall och klipp till en lika stor bit sickad plåt som sedan svetsas kant i kant mot golvet, så undviks de spalter som senare brukar ge rost.

– Låsan framför bakaxeln liksom golvet under bagageutrymmet har också en rad skarvar som lätt ger spaltrost, fortsätter han.

### ■ Flytta skarvarna

Genom att skära bort det gamla golvet i bagagerummet – ca 10 mm upp efter sidoväggarna – kunde bottenplåten ersättas av motsvarande del från Saab 96 som kapats och skarvats precis som golvet under stolarna. Nu försvann de kritiska skarvarna mellan sidor och golv och ersattes av vanliga enkla skarvar ett stycke upp i sidan, där rostrisken är mindre. Skarven mellan bottenplatta och vägg framför bakaxeln ersattes på samma sätt av en vanlig svets.

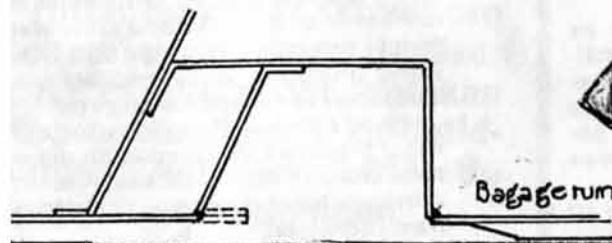
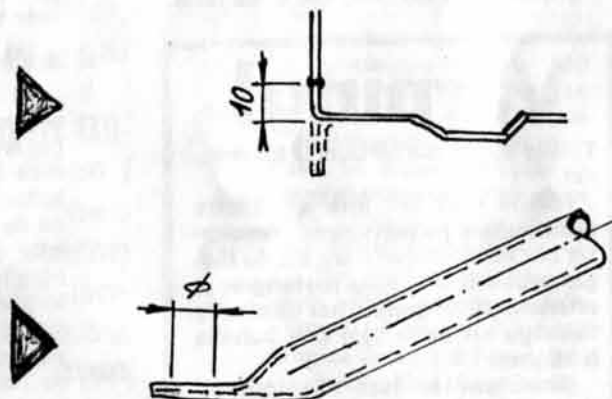
Skärmstagen brukar inte heller ha någon överdriven livslängd, men det finns ett botemedel. Visserligen är delarna inte dyra, men ersätter man dem med bitar tillverkade av åtta mm bromsrör (för lastbil) med tillplattade ändrar så klarar man rostproblemen. Den försiktige tectylbehandlar rören invändigt innan de plattas ihop och hål borras för fästbultarna.

forts

Teckningar Arne Henriksson

Teckningen visar bagagerumsgolvet och vänstra väggen sedd bakifrån. Den streckade delen visar hur skarven ser ut i originalskick. Spalten mellan plåtarna samlar fukt vilket ger rostangrepp i längden. Då golvet byts bör man lägga skarven ett stycke upp efter sidan, som teckningen visar. På så sätt elimineras rostrisken här i framtiden.

Skärmstag kan lätt tillverkas av bromsrör som efter tectyl-behandling invändigt plattas till i ändarna, så hål kan tas upp.



Den här teckningen visar plåt-konstruktionen runt bakaxeln, sedd från sidan. Även här finns en fog av den typ som lätt ger rost, men som lätt kan ersättas av en tät svetsfog. Ofta är plåten här så dålig, att stora delar måste skäras bort och ersättas med frisk plåt.



Innerskärmarna fram har Arne Henriksson nyttillverkat i två mm aluminiumplåt med fragmenten av de gamla som mall.

– Innan jobbet började rensades bilen på allt utom motor, växellåda, ratt och instrument, berättar han vidare. Efter svetsningen slipades alla skarvar ordentligt, varpå hela passagerarutrymmet och bakvagnen sandblästrades. Det grundades så med etsande primer och lackades med tvåkomponents lack.

Därpå gjordes en Tuff-Cote rostskyddsbehandling varpå nya bromsrör och slagnar monterades. När bilen byggts upp igen "förseglades" det hela med ytterligare en omgång Tuff-Cote samt slitskyddande underredsmassa på strategiska punkter.

Därmed får bilen närmast anses som "rostfri".

Totte Winqvist har en Sonett II och han noterar – som flera andra – att plåten under batterilådan snabbt rostas sönder. Orsaken är dels dåliga ventilation av de lägsta punkterna i bagageutrymmet, där fukt lätt samlas, dels risken för syraspill från batteriet.

Här är en rejäl operation, då alla angripna delar tas bort, det enda rätta.

## Varning!

Tycker du att din bil bullrar för mycket?

Försök i så fall inte att klistra skumgummi på plåtyorna. Resultatet blir förmodligen bara att du lägger grunden till rejäla rostangrepp, eftersom skumgummi har en otrolig förmåga att suga upp och behålla fuktighet!

Dessutom är just skumgummi långt ifrån det bästa materialet för ljuddämpning.

Ska du limma i någon typ av sådant material i bilen bör du i stället göra ett besök hos en båttillbehörsfirma. Där hittar du förmodligen ljudisoleringsmaterial avsett för båtars motorrum, som duger bra även i bilen.

Men tänk som sagt på risken att materialet orsakar rostproblem!

De ersätts sedan med friska plåtdelar som svetsas på plats – helst ett helt nytt golv. I stället för den originalmonterade plattan som batteriet står på kan den svetskunnige lämpligen bygga upp en fyrkant av vinkeljärn som batteriet passar i. Komplettera med samma hållare som använts tidigare för att hålla batteriet på plats.

Fördelen är att det blir lätt att kontrollera hur det ser ut i detta annars dolda utrymme. Genom att bara lyfta ur batteriet ser man lätt eventuella fuktsamlingar och de kan då enkelt torkas upp.

### ■ Varning för plast

Att man kan laga rostskador med Plastic Padding och liknande material, är något som många säkert sett i annonser och annan reklam.

Försök inte göra det på din Sonett! Plastlagningen döljer visserligen rostskadan för ögat, men under ytan kommer rosten att äta vidare på ditt chassi.

Enda sättet att råda bot – permanent – på en rostskada är genom att skära bort det angripna stället och sedan svetsa i en ny, frisk plåt. Det låter som en onödigt stor reparation, men är i själva verket enda sättet att komma ifrån problemen.

### ■ Zink som sprej

Så avslutningsvis några ord om en ny produkt, som kan hjälpa dig att bevara bilen i skick. CRC är en firma som är mest känd för sin universalolja kallad 5-56. I dagarna börjar man sälja en ny typ av grundfärg, som ser ut att vara svaret på våra böner. "Färgen" är nämligen i själva verket flytande zink, förpackad i sprejburk. Man kan alltså lätt spruta på ett skikt zink på en plåtens yta, som därmed får ett enligt experterna oöverträffat rostskydd. Fördelen med det här preparatet, jämfört med vanlig grundfärg, är att zinkytan till en del förmår att själv läka små skavanker, medan motsvarande skada i ett lager vanlig grundfärg skulle resultera i inkörspalten till ett nytt rostangrepp.

Har du själv funnit någon metod eller något preparat som förenklat för dig att hålla din bil i skick – låt oss veta det. Adressen hittar du som vanligt längst fram i tidningen. □



# Oj, vilket ax med Finsk "Saab Sonett"



En Sonett som dragster – går det?

Tydligt, av tidningen **Bil-sports bild** att döma. Bilen i fråga finns i Finland – men det är i sanningens namn bara karossen som är Sonett. Resten av bilen är i allra högsta grad speciellt – men så går det fort också.

Hittar du något skrivet om Sonett i de tidningar du läser – låt oss veta det, det kan vara användbart i klubbtidningen. Adressen hittar du längst fram i tidningen.

I vårt östra grannland har dragracingsporten fått stadigt fäste men det har varit tunt med specialbyggen för dragging. Höga kostnader, få importörer och en andrahandsmarknad i Sverige har inneburit hinder för de som planerat racerbilar.

Den Competition Altered som Erik Tuominen från Vantaa kör med Saab Sonettkaross är en f d Funny Car som aldrig blev riktigt färdig. Erik tog över den och köpte en Ford V8 av Tommy Flitt i Segeltorp utanför Stockholm. Så nu har Saaben en sjuliters V8 med fyrbultsblock, fyrports Holleyförgasare, B&M-modifierad automatlåda med stallfart på 5.000 varv och en 4,88:1-växlad Fordbakaxel med Detroit Lockerenhet.

# Hedenlundamötet

## Få deltagare – men mycket roligt



Vad är det här för krumelurer? undrade vi i förra klubbnytt och visade några av de tecken som skulle leda intresserade rätt till klubbmötet på Hedenlunda i mitten av september.

Antingen var det för komplicerat att köra efter "noter" – eller också var tidpunkten fel vald. Tyvärr räknade vi bara in ett fåtal intresserade till mötet, som trots det bjöd en hel del muntrationer.

Till att börja med hälsade Torsten Åman, Saab, välkommen. Hedenlunda slott är nämligen Saabs kursgård. Tidigare har ägorna använts för demonstrationer av traktorer och deras utrustning, men numera har det mesta arrenderats ut och det är egentligen bara själva slottet och ett par andra byggnader som används av Saab.

En rundvandring i slottet avslöjade att det förmodligen är få företag som har lokaler som kan mäta sig med dessa! Den historiskt intresserade hade

en högtidsstund i de gamla rummen, som är möblerade med de möbler som funnits där sedan långt tidigare än Saab kom in i bilden.

Efter slottsvandringen stod manöverprov på programmet. Nu skulle den punkten inte tas så allvarligt – tvärt om! Det visade sig nämligen att Saab ställt upp med en udda skapelse – två framdelar från 92:or som svetsats ihop så att säga "rygg mot rygg". Två motorer, två växellådor och framför allt – två styrningar! Det borgade för en slalomtur, som få kommer att glömma, speciellt som förarna fick "sämsta tänkbara hjälp" av en andraförare som verkligen såg till att åskådarna fick jubla allt medan förarna närmast kallsvettades när bilen tycktes gå sina egna vägar.

Övningen avslutades med en titt på ett par filmer samt prisutdelning i "manöverprovet", där bland annat en rad fina böcker fanns som priser.

✓ **Freitag**  
260 Hildegard  
**18 Lördag**  
261 Alvar  
**19 Söndag**  
262 Fredrika

HEDENLUNDA!



Som vanligt togs tillfället i akt att studera klubbkamraternas bilar – bilden t v. Ovan deltagarbilarna uppställda framför slottet – där för övrigt den första prototypen till Sonett II visades upp för första gången under en TV-inspelning i februari 1965. Det märkliga fordonet t h är den "dubblade" bilen som användes vid manöverproven. Så två II:or – den mörka i originalskick, den ljusa med breddade skärmar bak. Snyggt gjort – man märker knappast skillnaden om man inte har en bil in normalt utförande att jämföra med.

### Slalomresultat:

- 1 Johan Brusevitz
- 2 Lars Olof Eriksson
- 3 Hasse Eklund
- 4 Torsten Åman
- 5 Erling Holmin
- 6 Johnny Johansson
- 7 Björn Andersson



Johnny Johansson – han med baksätet i sin III:a – är en häutig man. Här är en av hans senaste skapelser som han visade upp på hedenlundamötet – en fantasiversion av hans Sonett – med bredare hjul, turbomotor osv. Modellen är gjuten i plast och bara en dryg decimeter lång men oerhört fint utförd.



## Glöm inte adress- ändring!

Glöm inte att låta klubben få reda på det! Det blir mycket enklare att hålla kontakt med alla medlemmar om det finns aktuella uppgifter om allas adresser tillgängliga. Glöm därför inte att skriva en rad till sekreteraren, om du flyttar!

### Apropå omslaget:

Teckningen på omslaget visar en Saab som få känner till. Den är byggd i USA och kallades Jabro-Saab. Den var skräddarsydd för en populär tävlingsklass där Saabs tvåtaktsmotor var perfekt som drivskälla. Till skillnad från andra Saabar är den här bakhjulsdriven och det var upp till ägaren – som fick bygga sin Jabro själv av en byggsats – att välja de mekaniska komponenterna.

Jabrobilarna byggdes under ett antal år men i början av sextiotalet lades produktionen ned och i dag återstår förmodligen inte mer än en handfull bilar av det här slaget.



# Han gjorde en tavla med Sonetten!



Teckningen på Sonetten har gjorts av Herbert Müdsam, en av världens främsta biltecknare. Han är något av specialist på genomskärningar, dvs teckningar av bilar gjorda så att du kan se alla de detaljer som normalt ligger dolda under bilens yterskal. Du har säkert sett hans teckningar i olika sammanhang, t ex i biltester, broschyrer osv. Nu ritar han långt ifrån bara genomskärningar – han har på sistone gjort en otroligt fin serie färgteckningar av olika saab-modeller. Tyvärr kan vi inte göra rättvisa åt de fina färgerna, men hoppas att vårt

enkla tryck i alla fall ger en aning om konstverkens kvalitet – för konstverk är det!

I den här serien om fem teckningar finns bl a den första 92:an, tillsammans med dåtidens sensationsflygplan – J29, eller folkligare "Flygande tunnan". Teckningen med Sonetten ingår i en plansch som illustrerar fabriken satsning på motorsport, där det utöver Sonett III:an också finns med Monte Carlo-rallyvinnaren 1963 – en Saab 96.

Räkna med att du kommer att se mer av de här teckningarna framöver!

# Det skrivs om våra bilar

På sistone har det skrivits en hel del om våra bilar. I Vi bilägare nummer 19 fanns en artikel på mittuppslaget med ett antal fina bilder på "Sason-sonetten" – dvs den prototyp, som var det ena – förlorande – förslaget till Sonett II. Är du intresserad kan du beställa tidningen. Priset är åtta kronor och du ringer lämpligen 08/736 64 25 och beställer.

I skrivande stund berättas att Teknikens Värld nummer 25 kommer att innehålla en stor artikel om Sonettens historia. Peter Haventorn – känt namn

när det gäller skrivelser om veteranbilar – har gjort ett jättearbete och verkligen fått fram en hel del kring våra bilars historia.

Tidningen finns förmodligen att få tag på hos tidningsförsäljarna under ett par veckor.

Sedan kan vi avslöja att det är en bok på gång om Sonett och dess historia. När den kommer att ligga klar på bokhandelsdisken är ännu inte bestämt, men vi återkommer med uppgifter om detta så snart vi vet mera.

## 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

### KÖPES

Jag vill köpa en Sonett snarast. Alla förslag beaktas. Ulf Edlund, telefon 08/372445 el 0620/15273.

### KÖPES

Sonett II el III köpes kontant. Claes Jartoft Box 144, 44801 Floda tel 0302/303 58.

### SÄLJES

Två stolar till Sonett III, dvs med höga ryggstöden. En med mycket dålig klädsel, en med halvbra. Pris 250 kr/st. 08/7686952.



## Sveriges största bil – hus- och fritidstidning

Vi bilägare är tidningen för Dig som har bil. Vi testar bilar och ger Dig värdefulla skötsel- och reparationsråd. Vi skriver även om den litet udda bilen. Vi bilägare är också tidningen för Dig, som är intresserad av Din fritid, vare sig Du vill läsa om fiske, båtar, husvagn, hus och tomt, eller om Du vill få reda på nya och intressanta resmål. Många förnämliga nyheter, som gäller just Dig kommer att presenteras i tidningen bl a OK:s medlemstjänst med teknisk och juridisk service samt mycket annat.

Ring 08/737 17 10 för prenumeration.

**Vi bilägare**