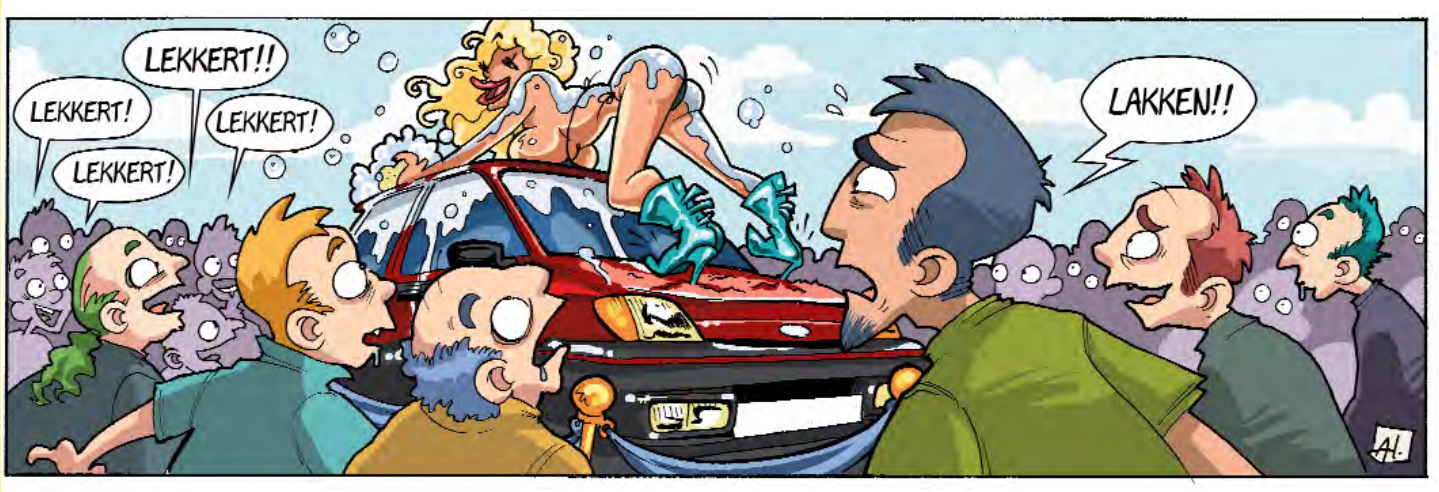
FRIHJULET

Nr.3 /2010
34. Årgang



MEDLEMSBLAD FOR GAMMALSAABENS VENNER

Sjofel heter serien, og den skapes av Astrid Hansen



Av og til leser jeg seriestriper i aviser og blader,
av og til kjenner jeg meg igjen i personene i stripen
-da jeg ble gjort oppmerksom på denne , kjente jeg meg mer igjen
enn jeg noensinne har gjort i noen andre striper!
Jeg kontaktet sporenstreks Astrid Hansen -og fikk tillatelse til å dele denne med dere.
Regner med det er flere som kjenner seg igjen...

Hilsen Torill

Gammalsaabens Venner er en uavhengig, landsomfattende forening
hvor medlemskap er åpent for alle som er eier av, eller har interesse for, Saab-biler.

FRIHJULET

Utgis av Gammalsaabens Venner.

(copyright FRIHJULET tilhører GSV Norge.)

Denne utgaven er nr.132
siden første utgave i 1977.

Utgivelse forsøksvis kvartalvis - i månedene
Mars.
Juni.
September.
Desember.



Frist for innlevering av stoff til neste utgave :

29. november

Husk å melde adresseforandring
til registerfører:

innmelding@gsv.no

Det sparer klubben for ekstra arbeid og utgifter

FORSIDEN:

"Gult er kult"
innsendt av Morten Hella

BAKSIDEN:

På moloen over til øya Tautra
innsendt av Jan Williamsen

INNHOLD:

Treff i Levanger 2010	s.	8-14
Norske Saaber på Danmarkstur	s.	15-17
Saabfestival i Trollhättan 2010	s.	18-26
To Saab turer sommeren 2010	s.	27-28
Saabtur til Sveits	s.	29-35
"Saabposten"	s.	37-41
Treffinformasjon	s.	43-44

c/o Ketil Bjørnebekk,
Oldenborrevn. 16, 3172 VEAR

www.gsv.no
Kontonr: 8150 85 61083

Styret 2010/2011

Formann
Ketil Bjørnebekk
Oldenborreveien 16
3172 Vear (Tønsberg)
M: 907 92 706
E: formann@gsv.no

Nestleder
Kjetil Urheim
Buergrenda 4
3234 Sandefjord
T: 33 52 28 93
M: 958 36 207
E: saaburheim@hotmail.com

Kasserer
Mette Helmersen Palerud
Harald Hårfagres vei 2
3960 Stathelle
T: 35 96 24 67
M: 482 62 838
E: kasserer@gsv.no

Redaktør
Torill Sannes
Apeltunlien 34 B
5238 Rådal
M: 996 20 373
E: frihjulet@gsv.no

Lagerorganisator
Øistein Lid
Rundtjernveien 18
0672 Oslo
T: 22 26 56 47
M: 992 08 353
E: lagersjef@gsv.no

Medlemsregister
Eirik Arne Eliassen
Stien 7
9610 Rypefjord
T: 78 41 81 40
M: 482 26 441
E: innmelding@gsv.no

Tur og arrangement
Anne Andersen
H. Håkonsonsgt. 12
2316 Hamar
T: 62 52 71 77
M: 906 05 008
E: anne@gsv.no

Øvrige Verv

Varamann
Torstein Forseth
Ragnhild Schibbyes vei 12
0968 Oslo
T: 22 10 30 65
E: torstein.forseth@c2i.net

Varamann
Klaaspeter Kuperus
Vognveien 120
2315 Hamar
T: 62 59 54 01
M: 97115513 / 91141528
E: kuperus@online.no

Valgkomite
Morten Strandmoe
Helgerødveien 234
3233 Sandefjord
T: 33 45 16 69
M: 404 13 634
E: strandmo@online.no

Torbjørn Midtgård
Fløtabakkane 3
6037 Eidsnes
T: 70 19 01 19
E: t-midtgard@gsv.no

Tom Eidesen
Vestengsvingen 18
1182 Oslo
T: 22 29 02 79
M: 908 58 562
E: Tom.Eidesen@fd.dep.no

Revisor + Webmaster
Kai Rosenlund
M: 924 94 371
E: webmaster@gsv.noSalg

klubbartikler
Ole Jonny Johansen
Englebretv. 10
2320 FURNES
T: 62 35 88 98
Torsdag kl 20-22
M: klubbartikler@gsv.no

Ordremottaker, Deler
John Tofte
Fenafjellsveien11
5450 SUNDE
T: 53 47 30 59 / 918 77 612
M: delebestilling@gsv.no

Forsikringskomité
Ole Dalen
Østlandet 63 87 21 67

Johs. Tveiterås
Vestlandet 55 28 97 56

Sten Mosand
Midt-Norge 72 86 57 78

Nordnorgekontakt
Øivind Helland,
Bodø 75 58 08 55
M: nordkontakt@gsv.no

Arkivar
Hans Fredrik Larsen
1725 GRÅLUM

Lokale "medarbeidere" for Frihjulet

Nord:	Bjørn Sjødin Fauske	75 69 02 34
Øst:	Ketil Bjørnebekk Tønsberg	907 92 706

Tekniske tips

2takt	Per Hansen	55 19 08 38
V4	Øystein Sannes	55 13 02 83
99	Thor Thorsen	73 93 18 84

Fra Førersetet



Hei alle GSV'ere!
Er det flere enn meg som synes at sommeren i år ble altfor kort? Her på Østlandet har vi hatt en grå og vindfull sommer og ikke mange supre sommerdager. Som vestfolding burde jeg jo egentlig bare ha ligget ute på svabergene og nytt den flotte skjærgården. Men slik ble det ikke i år. Ikke en gang et bad i egen skjærgård kan jeg erindre å ha gjennomført. Likevel melder Meteorologisk institutt at årets sommer har vært varmere enn normalt. Hvilken dag var det?
Men, min sommer har da likevel vært svært innholdsrik og variert – ingen grunn til å klage. Den besto av sol og sommer i Hellas, vind og sjø på Koster øyene, familietelttur langs E18 mellom Tønsberg og Kristiansand og nå i september en tur til Italia for å samle de siste varme før høsten virkelig tar til. Men hva med alle treffene og kjøring med godbilene? I år kolliderte alle de treffene som jeg kunne tenkt meg å være med på med andre ferieplaner. Det var virkelig synd, for de som har deltatt på disse har meldt mye positivt, og flere treff og turer står foran oss utover høsten. Det er slike samlinger som gir oss så mye positiv energi og gir oss den samhørigheten som vi søker ved nettopp ha noe spesielt som vi brenner for. Nestleder Kjetil var blant mange GSV'ere i Trollhättan i begynnelsen av juli og fikk håndhilse på både Jan Åke (Saab Automobiles VD) og Victor (Spyker Cars). Regner med at han fortalt dem hva det bør satse på fremover. I media går det stadig rykter om at Victor går rundt med et bilde i lommen av en ny Saab 9-1 som etter sigende skal ha retrotrekk med styling fra 60-tallets Saab'er.
Er det for godt til å være sant?
Ulf Fjeldberg var GSVs utskremte til det internasjonale treffet i Interlaken og hans tilbakemeldinger og ikke minst flotte reiseskildring viser at slike turer gir oss noe helt spesielt.
I Interlaken var the Chairmens meeting med bra deltagelse fra mange Saab-klubber og foreninger fra hele Europa. Her det ble fastslått at det i 2011 blir internasjonalt treff i Finland, 2012 i Belgia og 2013 i UK. Fra GSV kunne vi melde at vi feirer 35års jubileum i 2012, mest sannsynlig med treff i Oslo-området i månedsskiftet mai-juni. Og for å slippe en liten katt ut av sekken, GSV ønsker å arrangere en The Fjords and Mountain tour i 2013. Dette ble notert og vi lovet å komme med mer info neste år. Dette vil ikke bli en konkurrent til det internasjonale-treffet, men opplevelsestur gjennom noe av Europas flotteste natur på kanskje noen av verdens mest spektakulære veier.
Interessenter som kan tenke seg å være med i en slik arrangementskomite er herved invitert til å melde seg og vil bli koordinert av GSV Vest.

Videre jobber styret med å se på hvordan vi kan bli en forening for alle medlemmene i GSV. Selv er jeg sterk tilhenger av regionale lokalforeninger som muliggjør at medlemmene innenfor et geografisk område kan få et lokalt nettverk både for sosiale treffpunkter, og ikke minst et sted hvor man kan få hjelp til det som kan være vanskelig med en gammel bil.
Jeg vil jobbe for at vi formaliserer dette arbeidet over hele landet og ønsker å diskutere dette med dere alle. Send meg gjerne noen ord til formann@gsv.no om du har noen synspunkter på hvordan vi kan hjelpe med å danne lokalforeninger i ditt område. I samme åndedrag vil vi også formalisere en redaksjonskomite for Frihjulet og gsv.no, aller helst med representanter fra de samme lokalforeningene. Da kan vi også få inn bedre om mer stoff om hva som skjer rundt om i landet.

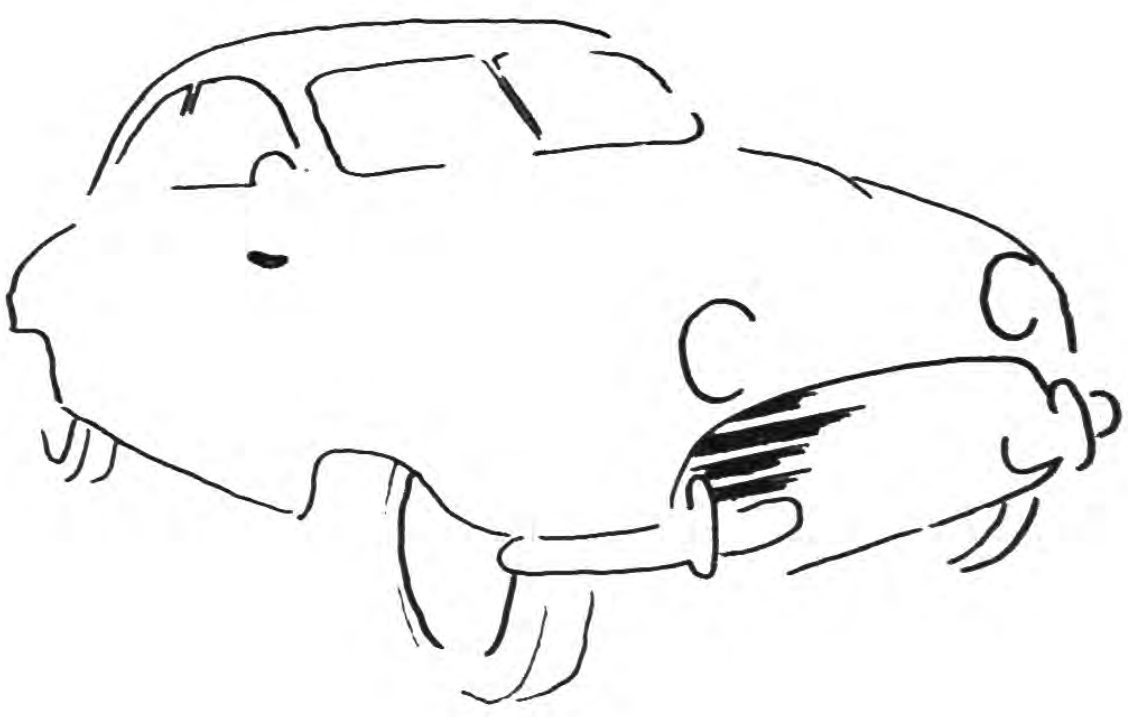
(forts. neste side)

Denne sommeren har jeg stadig fått henvendelser vedr Saab 99, både teknisk spørsmål og ønske om deler. Her har GSV en jobb å gjøre. Vi må sikre oss deler til Saab 99 og få et fungerende delelager for disse modellene, samt at vi ønsker å komme i kontakt med GSV'ere som har kunnskap og interesse for 99'n. Her er vi helt avhengig av at kanskje du kan være en av disse? Uten å binde inn 99 og tidlige 900 blir vi en lukket avdeling for (særs) spesielt interesserte.
En del GSV'ere har også interesse for nyere Saab'er hvor ord som turbo, ladetrykk og akselleraSjon er mye brukt. GSV'ere med slike sunne interesser oppfordres da til å benytte muligheten som samarbeidet med Saab Turbo Club Norway (STCN) gir oss.
Jeg anbefaler interessenter om å besøke hjemmesiden på www.saabturboclub.net.
Dette leder oss også inn på spørsmålet, hvor mange Saab-modeller skal GSV være interesseforening for? Vi sliter med å ta innover oss 99, hva da med 900OG (old generation, dvs fra 1979-1993)? Det er betydelig færre av tidlige 900 på veiene nå enn for bare få år siden. Hvordan skal vi sikre at vi også vil se disse på frentidige treff og samlinger?
Vil 900NG (new generation, 1994-1998) bli en samlerbil om noen år?
Les gjerne den beste Saab-annonsen på Finn.no akkurat nå på egen siden i bladet for en fremtidig klassiker (se egen artikkel i bladet). Denne selgeren bør få Humorprisen 2010.

Jeg utfordrer dere alle til å delta i debatter om hvordan GSV skal utvikle seg og hvordan vi best kan organisere oss for å sikre at vi blir en forening for alle med sunne Saab-interesser (hva vi nå enn måte forstå med det.

Frihjulet er et utmerket forum til å nå alle med debattinnlegg. La din stemme bli hørt!

Ha en super høst og kjør pent!



Redaktørens side

Sommeren er over for i år, jeg er rimelig sikker
for jeg hørte en liten jente si at hun skulle være lenge ute i dag, fordi dette er siste dagen med sol i Norge...
Jeg krysser jo fingrene for at vi får se solen igjen, men jeg innser at høsten er på vei.
Sommeren har vært flott , jeg har hørt mange klager på været,
men jeg har allerede kommet dit at jeg mener å huske det var fint vær...

Til denne utgaven har det kommet inn mye materiale!
Det er kjempeflott, og dere kjenner vel på vekten av bladet at det er innholdsrikt. Mange har hatt flotte opplevelser i Saab-sammenheng, med eller uten bil. Det er helt supert at medlemmer tar seg tid til å skrive ned opplevelser, legge ved noen bilder og sende det inn til Frihjulet. Det er en fryd å sette sammen bladet når det er så mange innsendte bidrag. Denne gangen har det faktisk vært utrolig vanskelig å bestemme seg for hvilke bilder som skal trykkes i farge på forside og bakside! I bladet har det denne gang kommet med noe materiale som har biltt liggende over sommeren, selv om det var innsendt i god til før tidsfristen til forrige utgave, og jeg må bare beklage at det ble oversett sist –det er helt min feil! Beklager!
Fortsett å sende inn stoff til bladet –stort og smått, kort og langt.

I forrige utgave av bladet klaget jeg min nød fordi jeg ventet og ventet på et luftfilter, til V4'en, som aldri dukket opp. Jeg fikk nummeret til importøren av KN-filter og tok kontakt direkte med dem, kom i kontakt med en trivelig dame –og etter 5 dager kunne jeg hente luftfilteret på posten.
Gleder var stor, det var fredag og det var pakke i posten! Fredagskvelden sto chipsskålen og pakken på bordet. TV'en ble slått av, hendene ble tørket fri for chipsfett, og med forsiktige hender fjernet jeg tape, kartong og bobleplast. Så satt jeg der –med det skinnende blanke luftfilteret i hendene. Det var nydelig –etter å ha holdt det litt, snudd og vendt på det litt, så fikk samboeren min også holde det. Man skal jo som kjent dele gleder med dem man er glad i. Vi hadde det fremme på stuebordet en stund, men valgte etter noen dager ta det bort, fordi vi var lei av å forklare oss til uforstående gjester. (Dette må det være andre som kjenner seg igjen i...)
Det er vel en ikke veldig rart, men jeg overlater all V4 mekking til Pappa, så jeg var spent den dagen jeg tok luftfilteret med bort til ham for at han skulle avgi dommen: kan det passe, slik jeg har beregnet og målt at det skal? Filteret ble pent lagt i esken og fraktet for visning. Spenningen var til å ta og føle på da jeg overrakte pakken til Pappa, jeg var mer spent enn beregnet, fordi det var ikke bare Pappa som skulle bedømme det –Vagn Bruncke fra Danmark var på besøk også.. Lettelsen var sto da Vagn avga dommen: "det skal passe."
Så da er det bare til å glede seg til Pappa skal sette i gang å fikse bilen...
I mellomtiden ligger filteret trygt i esken sin. På et lurt sted..

Torill



Med GSV Vestfold & Telemark på tur til landstreffet 2010 i Levanger.

Etter hvert har vi blitt en skikkelig sammensveiset gjeng i Vestfold og Telemark, og også i år reiste vi en god delegasjon til landstreffet i Levanger.

Seks biler og 12 personer startet fra Flåklypa (Siljan) torsdag ettermiddag, og rett før Kongsberg hang den landskjente vaktmester Narvestad (Sven Åge Nymoen) seg på.
Men så fikk vi i løpet av turen høre at han hadde byttet navn, Narvestad var blitt for belastende, og nå fikk vi beskjed om å kalle ham Gasman Smestad. Det har jo blitt så enkelt å endre navn nå til dags, og Gasman Smestad er jo en mann som følger med i tiden.
Tilbake til Flåklypa, her ventet sangfuglene Gerd & Otto-Willy, Emanuel Desperados med fru Åse, Mette & Bjørn Palerud med sitt unge og sjarmerende avkom - Karianne.
Brit & Egil Solan, samt Dagfinn med barnebarnet Kim Andrè – en ung mann som glei fint inn i gjengen med oss litt mer voksne. Kanskje årsaken er at en del av oss er ganske ungdommelige og barnslige innvendig?
Alle forannevnte var selvfølgelig på plass da jeg enda en gang klarte å komme som sistemann. Sangfuglen Gerd kaller meg Morten Minstemann, men jeg kan vel likegodt døpes om til Morten Sistemann. I tillegg hadde Tore Reodor møtt opp for å ønske oss god tur, og for å se oss vel av gårde.
Han hadde gyldig grunn til å ikke være med, ferie med Hurtigruta var nær forestående.
I tillegg hadde Peter, Tove og Morten Strandmoe startet på turen litt før oss med to Saaber, mens Sølvi og Ulf Fjeldberg kjørte sammen med Osloalibiet. Dermed var GSV V&T representert med 10 biler og 18 personer – ikke dårlig det vel? Noen av de faste "mobbeofrene" mine var ikke med denne gang, jeg er jo støttekontakt både for Svanvik, alias Blodstupmoen og Bjørn Brannmann.
Blodstrupmoen var opptatt med å bygge opp en enda råere motor til sin veltrimmede rally Saab. I tillegg er han bare med på lokale rally, han blir ofte litt uttrygg hvis han kommer til nye steder.
Bjørn hadde også meldt pass denne gang, han var vel fortsatt plaget av noe dieselsnerk på hypofysen etter at han og undertegnede var i Trollhättan i januar.
Han er sørgelig allergisk for diesel den klumpen der.

Litt forsinket la vi i veg, og igjen må jeg si det morsomt å kjøre flere gamle Saaber i følge. Vi blir lagt merke til – i hvert fall av de som har litt sans for eldre biler. Underveis fikk vi både smil, vink og tommelen opp, i tillegg møtte vi en 9-3 i et veikryss på Hønefoss hvor kolonnen vår hadde forkjørsrett. Mannen gliste fra øre til øre, og hodet beveget seg raskt fra side til side etter hvert som doningene våre passerte.
Vi gledet nok ham, men jammen gledet også han oss med sin reaksjon. I tillegg fikk gubben myket opp nakkemuskulaturen etter å ha vridd hodet 270 grader, syv ganger i raskt tempo – skulle nesten tro han var en fjern slektning av den mer kjente "Duracell kaninen".



Tidlig morgen på Baadstø Gjestgiveri

På Hønefoss hadde vi også vårt første stopp, her var det tid for kroppsbygging i form av pizzaspising. Det vil si, den unge frøken Karianne Palerud foretrakk kjøttkaker!! Flott at kommende generasjoner setter pris på ekte norsk kost.
Deretter bar det videre i vårkvelden som hadde vært ganske så fin så langt, men etter hvert blei skyene mer og mer truende. Rundt Gjøvik følte vi at natta var nær, regnet pøste ned og det er alltid irriterende når bilen er nyvasket. Egil Solan førte an i kolonnen, han er jo tross alt leder i lokal avdeling vår, og jammen tok han riktige veivalg helt fram til Levanger. Ganske overraskende, han ser jo ikke alltid like trygg ut. Årsaken kan være at han har meg seg kartleser Brit – eller Soline som dama til Solan heter – hun er kvinnenes svar på Cato Menkerud.
I tillegg er Soline kjent for sine lange øyevipper og er særdeles dyktig i magedans har jeg hørt.
Overnatting hadde vi på Baadstø Gjestgiveri i nærheten av Tretten, standarden var ikke direkte høy, men hva gjør vel det når det er ølservering ved ankomst og vi får god frokost neste morgen? Dessuten delte jeg rom med den før omtalte vaktmester, og da følte jeg meg trygg.

Neste dag gikk turen videre i strålende sol fra en skyfri himmel, det er da man er glad og stolt over å bo i et så vakkert land. Vi hadde en liten stopp på Dombås før vi begynte stigningen opp mot Dovrefjell, her er det bra stigning med to felt.
Solan putret først, og vi andre tuslet etter som skjærunger etter skjærefar. Som alle tilhengere av Aukrust og Flåklypa vet, er Solan ei skjære - bare så det er sagt.
Det gikk ikke direkte fort, og jeg fikk lyst til å dra på litt, la meg ut og ga gass.
I speilet så jeg kun en bil som hadde lyst til å gjøre det samme. Willy var klar for å blåse rein potta han også, og dermed dro vi fra søndagskjørerne.
På toppen slakket vi av og kjørte i samlet prosesjon over Dovrefjell – denne gang med to briljantgule søsken i front.


Samlet på Dombås i stålende solskinn, og klar for Dovrefjell.

Godt ut på ettermiddagen ankom vi Rinnleiret, her blei vi innlosjert på gamle militærbrakker. Standarden var nok lavere enn hva Mercedes klubben ville godtatt, de skal helst ha hotellstandard sier ryktene. Gasman Smestad og jeg fikk rom i samme etasje som Brit og Solan, det er normalt ikke noe problem.
Solan er jo relativt stille når han tasser rundt på filttøflene, men når nebbet er i bevegelse er det langt fra stille.
Tore Reodor har fått i oppdrag å montere en volumknapp i ryggen på Solan, og går alt etter planen skal dette være på plass i løpet av høsten.
Av en eller annen grunn lå vår residens i skyggen, så det var bare å ta med seg mat og drikke bort til de som hadde fått en plass i solen.
Familiene Strandmoe, Andersen, Palerud og Fjeldberg hadde havnet på leierens solfylte side.
Dette blei også samlingsstedet for folket utover fredagskvelden. Mat og godt drikke hører med i hyggelig lag. Da jeg var i førstegangstjeneste for ca. 30 år siden var det ikke lov å drikke i militærforlegninger, men kakebua i Rinnleiret var nedlagt og dermed var det ingenting å frykte.

Egil Solan har som de fleste vet ansvaret for websiden vår, www.saab-vt.com. Han hadde nylig lagt ut bilde av blant annet bilen til Jan Tore, alias Emanuel Desperados – og en lydfil av "Skrotnisse".
Historien hadde brent seg fast i en av hjernecellene til Solan, og gjennom hele fredagskvelden gikk noen setninger igjen, og igjen og igjen. "Det är mycket bra plät i den här". "Här kommer vi at tjäna goda pengar". "Vi börjar i morn".
Og Desperados var såre tilfreds både med bil og lydfil, han gikk stort sett rundt og smilte og laget gryntelyder.
Solan derimot, han pratet i et sett og koste seg med provianten fra Oppdal. Nebbet var i ferd med å bli overbelastet, og da tok Brit affære.

Nå var det best at både Solan og nebbet fikk hvile, så det bar baklengs inn i fuglekassa. Som den omsorgsperson Brit er, tok hun godt tak i Solan og støttet ham i retning brakka. Fra den kvelden har ordet støttekontakt fått en ny dimensjon for meg.
Det så faktisk ut som Egil Solan hadde fått tak i gummibeina som Svanvik prøvegikk i Kilen en måned tidligere.
Vi andre fortsatte det hyggelige og sosiale laget enda en stund, men til slutt var det også sengetid for oss.
Vel tilbake på brakka møtte vi en forvirret Solan, han hadde fått av seg fjærdrakta, var kun iført truse og sto der litt mo i knea og fant ikke tilbake til rommet. Det var et sterkt syn for sarte sjeler som Gasman Smestad og undertegnede, og nok en gang måtte støttekontakt Brit trå til.
Snart sov Solan sin søte og svimle søvn på ny.

Lørdag morgen var Solan klar for ny dyst - fjærdrakta var på, og formen var på oppadgående. Anslagsvis 60 gamle Saaber stilte opp på rekke og rad, og kjørte i lang kolonne mot Levanger sentrum. Vi savnet nok en gang dynedyra fra Siljan – Emanuel Desperados med frue, men de kom etter hvert sigende inn på parkeringa i Levanger – forhåpentlig godt uthvilte.
Det var mange fine biler å skue, og det var bra variasjon av både modeller og standard. Ytterpunktene var kanskje 96 V4 fra 1973 tilhørende sangfuglen Willy Kristiansen, og Kjell Ljøkeløys 96 fra 1962. Variasjon i finish og standard gjør at vi får større bredde i bilparken, og alt blir mer komplett.

Sånn skal det være, synes jeg. Ljøkelsøy er jo et kjent navn fra hoppsporten, og som GSV Ljøkelsøy sa. ”Jeg er i familie med Roar Løkelsøy, riktignok så langt ut som man kan komme, og jeg har hoppet like langt i centimeter som Roar har hoppet i meter”. Da har vi plassert Kjells sportslige prestasjoner også.

Familieløpet på 7 – 8 mil startet i gråvær, og siden Egil Solan Nilsen fortsatt var litt redusert i fjærdrakta etter fredagskvelden, valgte han å returnere til leieren for å slappe litt av.

Soline fikk gleden av å kjøre med Gerd & Otto-Willy, hun setter jo pris på å høre gamle, norske slagere den dama der.
Paret hun fikk kjøre med er som tidligere nevnt kjent for sin samstemte og vakre sang. Vi som kjenner sangfuglene som har karisma i bøtter og spann, hadde håpet på litt underholdning fra dem under festmiddagen. Dessverre blei det ikke noe av denne gang. De er jo litt blyge og forsiktige både Gerd og Otto-Willy.



Bilene til Willy Kristiansen og Kjell Ljøkelsøy var kanskje ytterpunktene på treffet, men viser bredden. Felles for bilene – de har sjel!



Men tilbake til turen, jeg hadde fått vaktmesteren som kartleser og det gikk ikke akkurat på skinner – for å si det mildt. Med egen erfaring fra min engangsopplevelse som kartleser for Brannmann Olsen i Fredrikstad i fjor, viste jeg tålmod og forståelse for Smestad.
Naturen i Trøndelag er fin, og et av stoppene på turen var både svært interessant, og tankevekkende.
Stoppet i Falstadskogen, hvor vi fikk informasjon om den nest største fangeleieren i Norge under 2. verdenskrig gjorde inntrykk. Mer enn 5000 fanger satt på Falstad i årene 1941 – 45, og ca. 200 av dem blei henrettet i skogen hvor vi hadde vårt stopp.
I følge minnesmerket var det 43 nordmenn, 101 russere og 62 serbere som endte sine dager her. Kanskje var det enda flere som blei henrettet i skogen, det er ikke sikkert at alle gravene er funnet.
Riktignok begynner det å bli lenge siden ugjerningene til nazistene fant sted, men vi må aldri glemme historien og alle de tragiske skjebner som rammet menneskeheten den gang.

Familieturen fortsatte på til dels smale og svingete Saab veier, men nå kjørte vi i kolonne til Tautra og klosterruinene der.
Her fikk vi servert en svært så velsmakende lunsj i trivelige lokaler.
Gode og mette returnerte vi tilbake til Rinnleiret.


Gasman Smestad i militærleir. "På stedet – hvil!!"

Vel tilbake i leiren følte Gasman Smestad behov for en liten hvil, han syntes det var slitsomt å være kartleser, og det inngår heller ikke i arbeidsbeskrivelsen hans som vaktmester. Vel uthvilt var både han, og vi andre klare for festmiddagen. Nydusjede var vi, og Gasman Smestad stilte med både vannkjemmet sideskill og nypusset gebiss. Han var jo tross alt 10 års jubilant i år!!
Arrangementskomiteen hadde gjort det riktig så koselig i lokalene hvor festen skulle foregå, og de hadde en alle tiders dyktig og morsom toastmaster. Det blei vartet opp med et herlig koldtbord, her var mye godt å velge i.
Arrangementsgjengen hadde gjort en kjempejobb!
Vår gode venn fra Ärjäng – Morgan Olsson – takket også for et flott arrangement, det beste han hadde vært med på faktisk. Det eneste vi kanskje savnet var litt trøndersk karsk, men det kan kanskje la seg ordne en annen gang.
Uansett, det hadde ikke vært noe for Egil Solan, han var omsider kommet til hektene igjen, men i motsetning til foregående kveld holdt han seg nå kun til Cola – skulle nesten tro han var sponset. Eller kan det ha vært andre årsaker til endret drikkemønster?

Dessverre hadde vi fra Vestfold og Telemark lang vei hjem, og syv av oss valgte å sette snutene sørover søndag formiddag. Gerd & Otto-Willy, samt Brit & Egil Solan skulle forlenge pinsehelgen litt, og bleiværende til 2. pinsedag. Dermed fikk de med seg enda en fin naturopplevelse fra Inderøy, noe som vi andre dessverre gikk glipp av..
Årets landstreff var vel gjennomført, og de ansvarlige kan være meget godt fornøyd med jobben som var gjort.
Trøndere er trivelige folk, og det er artig å treffe Saab venner fra den ganske land, og selvfølgelig også fra Sverige.
Når vi i tillegg kjører SAAB – ja, da er livet godt å leve.
Takk for oss!

For GSV V&T
Friman Pløsen
(Morten H)


Minnesmerket i Falstadskogen

PS. Friman Pløsen er redaktør i Flåklypa, og siden vi allerede har tatt i bruk navn fra Flåklypa på andre personligheter i lokalavdelingen, får jeg underskrive med mitt nye kallenavn så lenge jeg sender inn artikler til Frihjulet.



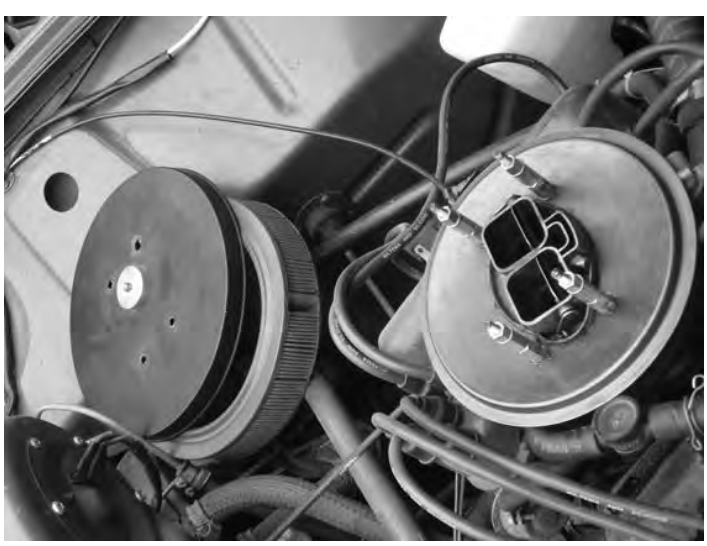
Når enden er god……



Egil Solan bruser med fjærene.
Legg merke til den smale midjen og det kraftige fuglebrystet.



Treffets eldste, Saab 92 fra 1955.



Forgasser fra Renault, og luftfiltersats bestående av lokk fra en kasserolle, samt pyntelokk til kokeplate. Spesiell og meget artig løsning!!



Beundrende blikk samlet rundt 96 Sport fra 1965, tilhørende Arne Eikåsen.
Bjørn Paleruds salgsobjekt – 95 fra 1968 til høyre.

Bilder fra Levanger med hilsen fra medlem 2004014, Saab 95, Jan Williamsen



Jan Williamsen hadde modifisert fronten på 72 modellen, og hadde eketronisk tenning, elektrisk bensinpumpe, doble eksosrør og dobbel forgasser fra Renautt 17..



Flere Sonetter var med.



Martin Mikalsen hadde trøbbel med for høy temperatur, men fikk hjelp til lufting og alt ordnet seg. Det var visst Midtgård som var ute med kunster her..



Morten Strandmoe s 93 og flere fine årganger..

Bilder fra Levanger med hilsen fra medlem 2004014, Saab 95, Jan Williamsen



På moloen over til øyaTautra.



Spesielle tøffinger.



Saabene fra nordnorge.


Vi samlet 50 Saaber på Levanger torg.


Ut på tur.



Torbjørn Midtgard med 1959 modell 93

Norske Saaber på Danmarkstur

I midten av juni ble det arrangert sommertreff i Danmark, for den danske to-takt Klub og V4 & Sonett Klub Danmark, med nesten 90 personer påmeldt. 18. juni 04:30 dro en gjeng av gårde fra Sandnes. Reiseføget bestående av 6 personer, fordelt på en V4, en totakt og en 9000, satte kursen mot Kristiansand for å ta ferja til Hirtshals.

Turen nedover Sørlandet gikk bra, bilene brummet av gårde uten stans.
Da vi kom frem på kaien møtte vi Sigmund og kona, som kjørte 99 Turbo for anledningen. Etter et par timer på ferja kunne vi kjøre i land i Hirtshals og begynne letingen etter et spisested. Her møtte vi også Bjørn som kom kjørende i sin Sport, og følget var dermed blitt fulltallig i det vi kjørte ut av Hirtshals med fem norske Saaber på rad.

Etter å ha vært på reisefot i over 13 timer, kom vi endelig fram til campingplassen i Hvide Sande i kveldinga. Temperaturen var ikke så verst, men det blåste nok til å imponere til og med oss forblåste vestlendinger.
Her møtte vi for øvrig flere nordmenn, Arne og kona var på plass med sin Sport.

I kveldinga ble det arrangert grilling, hvor stemningen i lokalet tok seg opp i takt med lydnivået. Til å begynne med hadde vi litt problemer med å forstå disse danskene, men dette kom seg etter hvert som vi fikk litt trening. Etter litt intensiv kursing i dansk tallsystem kunne vi til og med snakke om både 6 halvfems og 9 halvfems, uten å sitte der som store spørsmålstegn.

På lørdagen kjørte hele gjengen inn til sentrum av Hvide Sande, hvor bilene ble stilt opp på kaien. Her var det mange fine biler som måtte fotograferes, så undertegnede hadde en hel jobb med å få fotografert alle bilene fra ulike vinkler. Litt utpå dagen kom også sola fram, og vi hadde flott vær resten av dagen.

Saab 96 var, ikke så uventet, den best representerte bilen, både i totakt- og V4-versjon. Ellers kan det nevnes at det var en del Sonett å se i rekkene. Sonetten som fikk mest oppmerksomhet var nok den hvite totakteren til Vagn Bruncke, fra Vagns Saabmuseum i Danmark.

På lørdagskvelden var det duket for middag, hvor vi fikk servert svært god mat. Mange av oss husker nok best desserten, hvor vi uvitende nordmenn kom i skade for å forsyne oss av den forlokkende oransje iskremen, som i ettertid viste seg å bære navnet "bubblegum".

På søndagen dro vi hjemover igjen, og hjemreisen gikk fint bortsett fra at ferja var forsinket. Turen var vellykket, og danskene syntes det var veldig hyggelig med de 11 langveisfarende nordmenn som hadde tatt turen sørover.

Jeg tror jeg kan si på vegne av oss fra Norge at vi hadde en hyggelig helg på campingen i Hvide Sande, og jeg ser ikke bort fra at turen gjentas til neste år!

Eirik O. Skjæveland



Arnes flotte Saab Sport



Noen av bilene som stod utstilt på kaien.



En fin rød V4 Super



En stilig kortfront med rally-stuk



Treffets eneste 95 var denne karolinerblå V4.



En fin blå 96



Eimunds stilige kortfront



Eimunds rallybil


Sigmunds Urturbo



En flott 93



Sonett III i god stand



En fin langfront med hvite dekksider


Sonett totakt



Sonett totakt



Bjørns 96 sport



Denne modifiserte 99 coupé skilte seg ut ifra mengden

SAAB festival Trollhättan, 15. – 18. juli 2010.

Første ferieuke var godt i gang, og min briljantgule V4 blei hentet ut fra garasjen for å få en runde med polering. Det er viktig at kosebilen min ser representativ ut når den skal på tur til "fødestedet" sitt, mer enn 37 år etter at den rullet av samlebåndet i Trollhättan.

Den 14. mai 1973 så den dagens lys, og kun seks biler lenger bak på samlebåndet sto den briljantgule V4'en til Willy Kristiansen og var klar for et godt og langt liv.

Fruen min hadde innvilget søknaden om å komme på Saabfestival i Trollhättan denne helgen, og grytidlig fredag morgen la jeg i vei i retning Sandefjord, og klar for en liten ferjetur over til Strømstad. Dagen før hadde Bjørn Brannmann og Tore Reodor Svendsen reist, de skulle selvfølgelig på "marknad" først, her var det jo muligheter for gode kjøp. Olsen er som kjent litt av en kremmer, og hadde lastet opp en liten kassevogn av italiensk fabrikat med deler. Her skulle det både selges og kjøpes.

Svendsen derimot er jo en gjennomført SAAB mann. Han stilte opp i Trollhättan med den eneste 96 V4 med servo-styring, og ryktene gikk.

Det var mange som gjerne ville se oppi Tores motorrom, slik at hans løsning på servostyring kunne studeres. Det gøy å ha en så særdeles dyktig Saab mann i miljøet vårt, og uten Tore hadde det ikke vært så mange fine og velstelte Saaber i lokalavdelingen vår. Han er gull verd for oss, og er ikke til salgs.

Fra Strømstad satte jeg kurs direkte mot Trollhättan, og oppdaget litt for seint to av bilene til Anne Berit og Ole Nilsen på en bensinstasjon rett på utsiden av sentrum. Både 96 V4 og 900 med kun 8000 km på telleren, var trolig ute i samme ærend som meg. Nedover E-6'en bar det, jo nærmere Trollhättan jeg kom – jo bedre blei været. Jeg fikk kontakt med Knoll & Tott (Olsen og Svendsen) via telefon, de var fortsatt på "marknad". Jeg måtte få tak i noen svenske kroner, samt vaske bilen før jeg våget meg inn på de hellige områdene i Trollhättan. Bilen var nyvasket da jeg startet hjemmefra klokken fem om morgenen, og veiene var tørre. Etter å ha kjørt kun 3 – 4 km. møtte jeg regnværet, og det fulgte meg helt til Sandefjord. Innen jeg var ferdig med mine gjøremål, hadde Knoll & Tott returnert til museumsområdet, og der møte jeg dem litt seinere. Her var det mye Saab, i alle varianter og modeller. En fantastisk opplevelse for en entusiast.

Ferske nyheter blei jeg også servert, Olsen hadde solgt sin V4 og var klar for å kjøpe 900 cab. Vi har hatt mistanke tidligere også, men nå fikk vi bevis for det. Olsen har kommet i panikkalderen, og tenderer til å være krampeaktig. Men kremmeren var den samme, deler blei lagt ut for salg, og Olsen tegnet og gestikulerte på flere språk.

Kunder trakk han til seg i hopetall, også eldre damer har han draget på. Se bildet..



Vad var det vi handlade av den stilige norrmannen?
Var det Bjørn Brannman han kallade dig??
Ja – ja, vi er nog lurade, men snygg var han!!

Men et problem hadde Olsen, en tysker som skulle kjøpe 4 sportsfelger dukket ikke opp, og ikke fikk han tak i gubben. Olsen forsøkte å tenke og prate samtidig, det blei bare rot. Rød i toppen og flakkende i blikket blei han, og det var antydning til hyper-ventilering da en annen tysker dukket opp. Heldigvis viste han hvem Bjørn var på jakt etter, og da var Olsen tilbake til hvilepuls i løpet av en halv-time.

Tyskeren kom, og felgene forsvant.

Og jammen var det mange kjente ansikter å se, også GSVs nye nestleder Kjetil Urheim dukket opp, alltid vel-kledd og smilende – og sol-brillene plassert på toppen av planeten. Da vet han til enhver tid hvor de er.

I utgangspunktet hadde ikke Kjetil funnet noe overnattingssted i Trollhättan, men Bjørn Olsen er en hand-lingens mann. Noen ord med direktøren på Trollhättan hotell, og vips så hadde han skaffet Kjetil rom.

forts.

Urheim var forresten i handlehumør, og virket interessert i å kjøpe alt med fire hjul som det sto Saab på. Både 96 V4, og et flott eksemplar av 99 blei inspisert, dessverre virket det som selger av V4'en trakk seg i siste liten. For da Kjetil skulle foreta avtalt prøvetur fikk plutselig selgeren hjemlengsel – og Kjetil måtte returnere til hotellet uten bil.
Vår nye nestleder fikk håndhilst både på Jan Åke Jonsson og Victor Müller.
Undertegnede fikk også håndhilst på sistnevnte, men unlot å presentere meg som Friman Pløsen - navnet som Egil Solan har gitt meg.
Urheim kan mye om internasjonal business, og mener det er viktig å ha gode kontakter når man er nestleder i GSV. Kanskje inviterte han duoen Jonsson & Müller til neste års landstreff i Haugesundsområdet?
Begge hadde nylig deltatt i rally med hver sin Saab 93, og er særdeles velkomne til å være med på et av våre landstreff..

Årets Saab festival falt sammen med "Vattenfallets dager", noe som gjorde Trollhättan til en levende og sprudlende by.
På kveldsrunden vår på jakt etter et spisested opplevde vi stinn brakke langs kanalen, men litt lenger opp i gata fant vi et trivelig sted med god mat.
Tore Svendsen, Bjørn Olsen, Morten Strandmoe, Kjetil Urheim og undertegnede koste oss med god asiatisk mat.
Da kom historien om den verdensvante og språkmektige Olsen opp, kanskje var han ikke like stø i svensk som noen av oss har trodd. På en tidligere Saab festival ønsket Bjørn pølser på tur hjem fra byen. Han gikk bort til en pølsevogn og sa: "Jag skal ha två pølsar i korv". Stakkaren skjønte ikke hva Bjørn mente, og Bjørn gjentok: "Jag skal ha två pølsar i korv!!" Etter gang nr. 3 var pølseselgeren like undrende, og da gikk det opp for Bjørn at pølse på svensk heter korv. Omsider fikk han to pølser i et beger, og Olsen skulle betale. Han hentet en konvolutt opp fra innerlomma, åpnet den og la 100 kroner på disken. Den stakkars svensken blei igjen ille til mote, for nå prøvde Bjørn å betale med danske kroner i Sverige!!
Denne gang var det ikke Bjørns feil, hans faste hjelper i den lokale banken i Vestfold hadde lagt feil type valuta i konvolutten til Bjørn. Tilbake sto en litt flau herr Olsen, og en ganske frustrert pølseselger som sikkert trodde "den jævla norrbaggen" drev gjøn med ham.





Urheim etablerer viktige kontakter med Jan Åke Jonsson og Victor Müller, han kan bli en viktig lobbyist for GSV.

Lørdagen var satt av til bilutstilling, og området var delt inn i soner etter hvilken biltype man kjørte. Vi blei vinket inn på utstillingsområdet, men Olsen måtte gjøre vendereis. Vaktene blei naturligvis skeptiske da de så en tvilsom gubbe komme i ei Fiat kassevogn – det kunne vært italiensk mafia for alt hva de visste. Olsen brummet litt, snudde bilen og kjørte ut av festivalområdet. Han måtte pent holde seg utenfor området med den bilen, og kom ruslende inn etter at vi hadde parkert på anvist sted. Dessverre var ikke værgudene med Saab folket på starten av dagen, men etter hvert blei det oppholdsvær og det var en fornøyelse å ta så mange fine Saab'er i øyesyn. Det blei fotografert biler opp og i mente, og Frihjulet kunne nok ha fylt side opp og side ned med alle typer Saab'er. Det var en opplevelse å være der, og til dere som ikke hadde anledning til å være med denne gang – forsøk neste gang det er festival i Trollhättan.

På lørdag kveld var det festmiddag på festivalområdet. En stor hall var dekket med langbord, og her var det samlet vel 800 personer mener jeg å huske. Der var selvfølgelig både Jan Åke Jonsson og Victor Müller, men jammen fikk vi se Vladimir Antonov i egen person komme opp på scenen også. Han var ikke direkte pratsom, men skal ha en velordnet økonomi sier ryktene. Arrangementet blei ledet på en dyktig måte av Peter Bäckstrøm, og det som skjedde på scenen blei vist på storskjermer – noe som var kjekt for oss som satt et stykke unna scenen. Og det var på scenen det skjedde, blant annet måtte alle prisvinnere opp for å ta i mot pokal. Og første norske prisvinner siden 1997 var Anne Berit og Ole Nilsen, med en urørt Saab 900C fra 1990 med vel 8000 kjørte km. på telleren. Imponerende, og veldig morsomt!!



Vinnerbilen til Anne Berit og Ole. Saab 900 c fra 1990, km.stand ca. 8700!!


Fra festmiddag lørdag kveld. I bakgrunnen skimtes premiebilen til Anne Berit og Ole, den eneste norske bilen som blei premiert på festivalen.

Søndag var det delemarked, og brumlebassen Olsen var i sitt ess. Kassevogna var full av deler, og mannen med dieselallergi var i form.
Fleip og vennskapelig mobbing hører med, og Olsen er heller ingen sart sjel – han kan ta igjen så det holder. Da han kom tilbake til frokostsalen etter å ha klargjort kassevogna, fikk han spørsmål om det var den døvstumme som kom, og da blei han faktisk stille et lite øyeblikk. Hans Fredrik Larsen var med på fleipen, og fortalte at i Østfold sa de følgende om typer som Olsen: " Næmen i alla da'er, å har katta drassa me' sæ inn nå a".
Da blei Olsen enda mer stille, ristet på hodet og stabbet ut til Fiaten.
Da "marknaden" åpnet var Olsen allerede vel installert, og godt i gang med salget. Han styrer og ordner, og har et kontaktnett som er helt enormt. Adresseboka til Olsen er like tykk som en god kriminalroman.

forts.

Er det noe dere er på jakt etter er det bare å spørre Olsen. Dersom han ikke har det du søker på sitt lager, kjenner han sikkert noen som kan skaffe det du er på jakt etter.
Artig var det å svive runde på runde på marknaden, man oppdaget stadig noe nytt. Her var alt fra fabrikknye deler, til ting som burde vært skrotet for lenge siden.
Vi møtte svært så mange kjente Saab venner fra Rogaland i vest - til Østfold i øst, i tillegg var det greit for en fersking og amatør som meg å holde seg i nærheten av Svendsen og Olsen, de kjenner så mange og er gode å ha som rådgivere.

En helg som dette går alt for fort, trøsten er at man kan reise hjem med mange bilder lagret på minnebrikken, nye kontakter er etablert og vi tar med oss nye historier og morsomme opplevelser som vi kan mimre over ved seinere anledninger.

Det er morsomt at entusiasme rundt et bestemt bilmerke kan generere så mye glede.
Takk til alle Saab venner som bidrar til Friman Pløsens minnebok, og takk til
Peter Bäckström,
Jan Äke Jonsson,
Victor Müller og alle andre som sørget for et vellykket arrangement.

For GSV Vestfold & Telemark
Friman Pløsen
(Morten H)


REVILUSION #7. HAVANA, CUBA—1999

Fant dette bildet i det amerikanske Fotokunstbladet "COLOR" nr.9 / sept.2010.
Vet ikke om det er en 92 eller 93
– men støtfangerne er definitivt ikke laget på 50-tallet!

Bildet er tatt av fotografen David Garten i Havanna i 1999.

Det illustrerer kubanernes fantastiske evne til å "bevare gamle verdier".
Ikke vet jeg hva slags motor som sitter i bilen.
Kanskje er det en Saab totakter,
men det også være en russisk traktormotor?

Hilsen Thor Thorsen

Neste deadline 29.november

Bilete frå ei utstilling – Saab Festivalen 2010

Det er ikkje alltid det ordnar seg med utskremte journalistar og sånn. Så då får ein av oss som faktisk var der, trø til. Ulempa er at fotomaterialet er lite, og ein har heller ikkje ei god oversikt over alle GSVarane som var der – og det er jo synd, for ein ville jo gjerne løfte fram alle medlemmane som tok turen. Vi menneske likar jo så godt å lese om andre menneske – og aller mest om oss sjølve .

Men nok filosofi. Til verket.

For meg er desse treffa årets høgdepunkt - de luxe. "Møt andre menneske"-faktoren er vesentleg dårlegare enn på eit GSV-treff, det vil seie at ein ikkje har så mange felles-aktiviteter, men bilane, bilane – dei er det mange av, og mange av dei er fine – og mange har ein ikkje sett før. Mange set nok også pris på delesalget, både i Saab-regi og delemarknaden.

Årets treff var høgst spesielt fordi Saab har vore gjennom ei tøff tid, og mange tvilte på at dette skulle gå bra. Pasienten var langt inne i koma, men har kome heilskinna frå det, med kunstig åndedrett frå Russland og organtransplantasjon frå Nederland. Stort har bidraget frå forhandlarar og entusiastar også vore – noko festivitasen laurdag kveld bar preg av.

Årets treff var også spesielt fordi ein hadde lagt opp til fabrikk-turar, tekniske work shops, presentasjonar og foredrag, delesalg – og ein skikkeleg fest på laurdag kveld. Slikt har ein jo sett at klubben i USA har hatt, men det er første gong i Trollhättan.
Veldig profesjonelt, og veldig moro. Gledeleg å sjå slike takter! I det heile tatt er det tydleg at eksisterande Saab-eigarar/ entusiastar blir meir verdsette, og Muller sjølv har jo sagt at dei treng berre selje til 10% av dei som har/har hatt Saab så har Saab nok volum til å leve godt. Vel talt, Muller.

Førebuing
Treffet starta allereie torsdag, men for eigen del starta det med førebuing torsdag kveld, heime i Sandefjord, med vask og klargjerning av 900en. 9000 har vore i pleie hjå ein kamerat sidan april (og det er den framleis pr september), men det er 900en som er og blir "godbilen" så det var greit at 9000 var indisponert. Til å vere ein gamal 900 er den i god stand, og med høgare utveksling enn vanleg + AC, så er den komfortabel på langtur også.

Fredag
Eg kom til Trollhättan i firetida på ettermiddagen, og kven andre stod utanfor museet - og selde deler - enn sentrale medlemmer i Vestfold/Telemark-gjengen. Eg kom til mine eigne, så og seie, så betre start kunne ein ikkje ha. Bjørn Olsen og Tore Svendsen var godt i gang med salet, godt assistert av Morten Hella, Per Steinar Bungum, m fl. Kenneth Holsæther frå Romsdal kom også innom og henta felgar som eg hadde med.

Jakta på husvære for kvelden derimot var ikkje like vellukka. I føreveg hadde eg sjekka med Trollhättan Camping at eit lite tomannstelt uten behov for "el" var det alltid plass til. Men då eg kom til campinga i seks-tida fredag, var tonen ein annan. Campinga var full, og dei torde ikkje sleppe inn fleire av hensyn til brannrisken. Så det blei hotell i Vänersborg i staden. Greit nok det.
Men kvelden var ikkje over, så etter ein rask innsjekkstur til Vänersborg, bar det attende til Trollhättan og middag med dei glade GSV V/T-gutane. Triveleg og godt på Kina-restaurant først, og deretter eit par øl og harde politiske diskusjonar (eg involverte meg ikkje i nokon av delene…) på Butlers.

Laurdag
Laurdag starta med regn. Masse regn. Eg møtte opp på campinga igjen, og der var det plass. Men, i det eg var i ferd med å sjekke inn, så ringer Bjørn Olsen/Morten Hella, og har sikra meg eit rom på Trollhättan hotell. Ikkje var det noko å seie på prisen heller. Flaks! Dagen, humøret – og ikkje minst kvelden - er redda. Seinara på dagen kom det fram at Hans Fredrik Larsen ikkje hadde nokon stad å bu, så her var det berre å dele. Har ein flaks, så får ein dele med seg. Fattas bara annat – som det heiter på svensk.

Etter ein rask innsjekk bar det ned til Festival-området aller-eie ved 10-tida. Med 900en trygt plassert der Classic900 skal stå, var det berre å ta til med botaniseringa.

Og her var det mykje å kikke på, og mykje å spekulere i – for ein som har ny trippelgarasje og berre to Saabar. Ein fin V4 eller pre-1980 99 hadde jo gjort seg? Og begge deler fanst til salgs. Min favoritt var ein Orkidèkvit '78 V4 med 126000 km, ny lakk, ny 1750-motor og nye Ronal-felgar. I løpet av helga la eg inn bud på 40.000.-, men handel blei det ikkje. Ein flott 99 turbo (!) fanst også til salgs; grøn metallic (eucalyptus?) '80 med 150.000 km, 5-trinns kasse og ein eigar, prikkfritt interiør og pent eksteriør. Seljar var ikkje til stades, og ville ha bud på mail, så eg gjorde ikkje meir ut av det. Ekspertar meinte ein i alle høve måtte rekne med SEK 70.000.- for denne. I tillegg til desse var det også ein '65 Sport til sals, ein '84 99 som var som ny,

I løpet av dagen møtte eg mange GSV-medlemmer i tillegg til dei som allereie er nemde; Tom Eidesen/ Øistein Lid i Østersunderen (diverre med tekniske problem), Eimund Lunde med delegasjon frå Rogaland,
Arne Eikåsen m/kone,
Hans Fredrik Larsen m/bror,
Morten Strandmoe (utan bil),
Ole Nilsen m/familie,
Thilo Bubek (m ein uvanleg kvit 9000 Aero),
Jan Erik Holthe m/familie og mange, mange fleire.
Eg ber om orsaking til alle som ikkje blir nevnt – send meg ein mail eller legg sjølv ut ein kommentar/eit bilde på GSV på facebook, så får de omtale.

Etter at botanisering og lunch og enda meir bil-kikking og –prating var unnagjort, var det på tide å roe ned for kvelden. Eg hadde meldt meg på kveldens middag/fest, men skjønte i 5-tida om ettermiddagen at eg hadde mista billetten. Kjapt tilbake til Saab-musèet, og faktisk – mot å vise kvitteringa på at eg hadde betalt tidligare på dagen – dei ga meg ein ny billett! Flaks igjen!

Bjørn hadde ordna med at Knut i Sjuntorp kom og henta oss i ein Espace, så ingen måtte gå til fest. For dette var ingen vanleg kveld. Upåklageleg italiensk, Mille Miglia-inspirert mat (servert i svartglinsande dekk som dekor), velorganisert (lite kø og nok mat), nok drikke til alle, og eit program som stod til terningkast 6. Programmet var lagt opp som ein "kopi" av TopGear, med tittelen TopNotch, og The Stig var også der.
Victor Muller (styreformann Saab og sjef i Spyker) var der,
Jan Åke Jonsson (sjef Saab) var der, Vladimir Antonov var der (det var han GM ikkje vile ha med som eigar i Saab), Erik Carlsson var der – og ikkje minst;
Ole Nilsen frå Stavern var der! Ole stod for kveldens høgdepunkt for oss nord-menn; norsk/vestfoldsk seier i Classic900-klassen;
med sin 3-dørs 900 med litt over 8000 km! Ole var, som bilete viser på scenen og blei gratulert av både Victor og Jan Åke.
Mange hevda at ein norsk bil aldri kunne vinne, men då vi kom inni festlokalet, stod Oles bil utstilt saman med resten av vinnarbilane.
Peter Backström fra Saab-musèet var kveldens konferensier, og Steven Wade, mannen bak saabsunited.com, var der også. Han blei heidra med eigen pris, etter stor innsats for å mobilisere Saab-entusiastar til "SAVE SAAB"-gatherings over heile verda – og for å spre informasjon om Saab til oss entusiastar!
Vel fortent, Steve.

Eit godt stykke etter middag spaserte nøgde GSVarar attende til hotellet, og avslutta med å sitte på terrassen og filosofere over livet med og utan Saab.
Ein perfekt kveld.

Søndag

Delemarked var det, og mange bilar var enno utstilte. Eg måtte returnere til Sandefjord tidleg, men dette var eit fantastisk treff! Og vi er mange, mange som gler oss til neste event – om det blir i 2011 eller 2012.
Takk også til gutane i GSV V/T – moro å vere saman med dykk på Festival!

Kjetil Urheim



Oppvarming
fredag ettermiddag.
Delesalet har take til.
Bjørn Olsen og Tore Svendsen er i gang



'80 99 turbo til sals



'78 96V4 til sals



Sentrale GSV-medlemmar;
Jan Egil Holthe og sønnen,
Tore Svendsen,
Morten Hella,
Morten Strandmoe



Bjørn Olsen og "The Stig"
(kjent frå BBCs TopGear)



Ole Nilsen får pokal
av sjefane sjølve



Ole Nilsen
med kvinnene i hans liv
– og ein Saab



Steven Wade og formannen i STCS



Ronny Lutz (han som i alle år har laga røntgen-teikningane i brosjyrene), saman med Olle Granlund og ein annan Saab-ingeniør

Et lite sammendrag av to Saab turer sommeren 2010

Første tur var Saab- festivalen i Trollhättan.

Vi var 4 stk som reiste fra Bergen, Nina, Jørgen, Per og Trine. Vi hadde avgang fra Bergen torsdag 15. juli kl. 14. Vi kjørte Saab 9-3 2008 modell. Vi valgte denne komfort bilen da det var et godt stykke å kjøre på en helg, og vi ikke ville utsette 2- takteren for en sånn tortur. Torsdag gikk turen til Hønefoss. Der overnattet vi på et koselig gjestgiveri langs veien.
Tidlig fredag morgen satte vi kursen mot Trollhättan.
Da vi ankom byen var det rett til Saab museet for å se på alt og alle som var der.
Det var som å komme til himmelen for en ekte saabentusiast. En skikkelig godtebutikk.
I tillegg til MASSE Saab, var det også utstilt to Spyker biler og litt utstyr til disse. Men det var ikke noe for en gammelsaab lommebok. Etter noen timer ved museet og møte med andre norske entusiaster gikk turen til hotellet. Vi hadde booket hotellrom i Vänersborg. Styrte fælt med å få sendt noen veivakslinger i posten der, men det gikk bra til slutt. Spiste god middag og tok oss en tur på byen sammen med Truls Herland og noen andre Saab-entusiaster på kvelden.
Lørdag delte vi oss, da var det mennene på Saab-museet og damene på shopping i Trollhättan.
Det var utrolig kjekt for alle. Siden det er en som var på shopping som skriver dette, vet jeg ikke helt hva mannfolkene gjorde, men de var garantert i himmelen. Etter en del timer med trasking var det tilbake til hotellet for å samle krefter til kveldens festligheter. Middag og fest med over 800 ekte saab-entusiaster. Her var det deilig mat og god underholdning.
Utrolig kjekk kveld som absolutt blir husket.

Søndags morgen var det bagasjelukeloppis. Helt utrolig hvor mye skrot enkelte tar med seg. Litt skuffende. Så det varte ikke så lenge før vi satt kursen hjem mot Bergen igjen. Det tok noen timer det. Men vi kom oss vel hjem, trøtt og sliten med en stor overdose Saab, men det var alt i alt en kjempeflott tur. Gleder oss til neste Saab festival og vattenfallsdager.

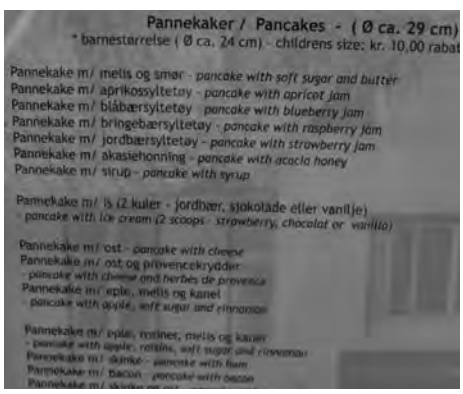
Den andre turen gikk fra Bergen til Øvre Eidfjord - til pannekakehuset.

Hadde planlagt en koselig tur til Pannekakehuset, og hadde sendt ut mange invitasjoner. Men nok en gang var det stort frafall av biler. Vi endte opp med en Saab og en volvo amazon som kjørte fra Øyrane Torg 8 .august kl 11. Kjørte til Voss der vi traff Erlend og ungene. Så da var vi 2 Saaber og en volvo. Været var nydelig, og vi hadde en fin tur. Fikk masse oppmerksomhet langs veien og på fergen. Kjempekjekt. Da vi ankom Pannekakehuset var vi ganske sultne. Bestilte utrolig gode pannekaker og brus.
Etterpå tok vi en tur for å sjekke livet, men det var ganske stille og rolig. Turen hjem gikk som ein draum. Kjørte via Ulvik og Voss. Det var flotte 2-taktsveier, med mye svinger. Solen skinte hele veien. Tar absolutt turen til Pannekakehuset igjen, og håper at flere har mulighet til å være med. Nå håper vi på en høst- tur. Tar gjerne imot forslag til rute. Håper flere har anledning til å være med.

Stor Saab-hilsen fra Daniel, Kaya Lill, Jørgen og Nina

Bilder fra turen til Pannekakehuset















SAAB tur til Sveits 9 til 18 August.

Av : Sølvi og Ulf Fjeldberg



Sølvi og jeg før pakking av bilen.

Deltagere :
Elin Andreassen, Erik Arne Eliassen i 1996 - 900 Cab,
Torbjørn Midtgård i en 1987 - 900,
Inger Johanne Ødegaard og Jan Øystein Morbech
SAAB 1998 - 9000 (fra Turbo klubben),
Sølvi og Ulf Fjeldberg med 1996 - 900 Cab.

9 August.
For Sølvi og meg startet dagen fra Notodden.
Bilen hadde fått full oppsjekk og var klar for turen,
all bagasjen var pakket inn og været var fint med 20G og km stand var 153658.
Vi gledet oss til turen og til å møte de andre i Oslo på kaia til Kiel fergen.

For Elin og Eirik Arne startet dagen fra Hamar der de hadde ligget over hos Klaaspeter Kuperus,
men vi må huske på at Eirik Arne allerede hadde startet den 5. August fra Hammerfest.
Inger og Jan kom fra Oslo mens Torbjørn skulle vi ikke treffe før i Berlin.

Ved Hokksund kom regnværet, men allerede i Mjøndalen var det over. Kom til kaia 1130 og kjørte inn i køen etter en 9000 og det var Inger og Jan som vi fikk kontakt med, med det samme.
Kl. 1300 kom endelig Erik Arne og Elin etter en strabasiøs tur rundt i Oslo før de fant fergekaia. Det var akkurat tidsnok før de begynte å kjøre om bord på Color Fantasi. Det er ikke alltid GPS'en er grei og følge og det merket de.
Vel om bord fikk vi lugarene. Etterpå satt vi på dekk 15, som er et observasjon / usikts dekk og koste oss med øl og rekesmørbrød.
Vi fikk bestilt oss bord til middag kl.1800 for deretter å gå til taxifri for å kjøpe noe " godt " til reisen.Før vi gikk til middag lå vi på køya og drakk hvitvin og spiste lakris snop.
Middagen spiste vi i restauranten, for deretter noen timer senere gå til kveldens show, men dette virket veldig amatørmessig. Kvelden avsluttet vi i 15 etg. med " drivers meeting " for å planlegge neste dag.

10 August
I dag var vi veldig spente på været når vi våknet, for vi hadde innvendig lugar.
Frokosten var kl.0800 og i land kjøring startet kl.1000. Ute er det 20 G og lettskyet så dette var flott Cab.vær. Erik Arne og Elin satset heller på klima anlegget.
Deretter satte vi i gang med retning Berlin.
Etter ca 2 timers ferd stoppet vi for litt pause / mat og drikke og dro videre kl.1400. Vi ankommer hotellet kl.1530 i kjempe vær, 27 G. GPS'en førte oss rett til døra.
I det vi parkerte på taket av hotellet fikk Erik Arne stopp på bilen. Etter hvert, etter et par kalde øl, fant Jan ut hva som var feil. I mellomtiden ringte jeg etter Torbjørn. Han var ute på byen får å se seg om og kom til oss etter 1 time. Feilsøking / reparasjon på bilen til Erik Arne ville vi ikke Jan gjøre vi før vi hadde spist middag,.
Deretter gikk Jan i gang med bilen. Feilen trodde han var svinghjuls føleren som ikke tålte varme og derfor ikke ga riktig informasjon til motorstyringen. Så viste det seg av ALLE ting at dette hadde Erik Arne fått med seg fra Hammerfest. Delen ble byttet, etter mange saklige kommentarer fra oss som stod rundt, av Jan som er mekanikeren i reiseteamet, på 30 minutter. Kjempebra – bilen startet og alle var glade, særlig Erik Arne og Elin som tidligere på turen i Norge hadde hatt problemer med bilen.
Både tenningskassett og bensinpumpe var skiftet og den reparasjonen var ikke gått etter boka slik at de hadde får bensin lekkasje på veien mot Oslo. Dette ble for øvrig ordnet hos Klaaspeter Kuperius på Hamar der de overnattet før de kom til Oslo.



Parkert foran parken ved Brandenburger Tor



Fra venstre : Eirik Arne, Ulf, Torbjørn, Sølvi, Jan, Inger og Elin.

11 August
Frokosten hadde vi kl.0800 alle sammen.
Været var pent, med 20 G. Kom av gårde 0930 og første stopp var Brandenburger Tor. Mye mennesker og det var artig å se dette kjente monumentet.



Brandenburger Tor

Deretter kjørte vi mot Dresden, med Torbjørn som guide. Ut av Berlin, for å komme til autobanen sto vi i masse kø.
Gaten gikk langs den gamle hovedflyplassen Tempelhof og navnet på gaten var Tempelhofer Damm. Temperaturen var 26 G og dette er mye når en står i tett kø med taket nede.

Eirik Arne og Elin kjørte seg litt bort, men vi ventet på en rasteplass til de fant oss igjen.
Jan begynte å høre lyder han ikke likte.
Var det hjullager ?
Vi stoppet på første Rast Hof for å finne ut av hva lyden var. DET VAR IKKE HJUL LAGER.
Det var nemlig venstre drivaksel som hadde løsnet i girkassen pga. at 4 av 5 festeskruer var borte og oljen derfor hadde lekket ut. Han fant igjen 3 av skruene og vi andre lette etter 8mm skruer, som ikke var i bruk, på de andre bilene. Helt utrolig, han klarte å skru på lokket igjen. ” Slange m/ trakt ” tok vi fra toppdeksel avluftningen på bilen til Torbjørn for å klare å fylle olje på girkassen igjen. Dette var gutter med fantasi som gjorde at reparasjonen var mulig. Ytre drivaksel mansjett var også blitt defekt, men det lot Jan være.



Jan skrur på girkassen.

Nå fortjente vi lunsj m/ øl (Claustahler).
Så la vi oss ut på veien igjen etter at vi hadde gjort om målet fra Dresden til Zwicau. Her var Horch museet, men vi klarte dessverre ikke å komme frem før det akkurat hadde stengt. Synd for oss gutta. Den stygge lyden som hadde kommet fra gir kassen pga. manglende olje var heldigvis borte. Kursen ble da satt mot Klingenthal for å finne overnatting.
Vi fant et flott hotell i skogen før vi kom til Klingenthal som het ” Ferienhotel Mühlleithen ”.
Prisen for et dobbelt rom m/ frokost var 70 Euro, bra pris.Etter en rask dusj var vi klare for en kald øl og en god middag.
Planlegging av turen for morgendagen ble gjort på ”familie ” rommet til Elin, Erik Arne og Torbjørn.
Planen er at vi kjører rett nedover og dette bringer oss en tur innom Tsjekkia før vi tar en stopp i München. Torbjørn er nemlig på jakt etter utstyr til BMW motorsykkelen sin.

12 August
I dag våknet vi til torden og regnvær. Flott frokost i dag også og regnet stoppet heldigvis når vi pakket i bilene. Vi la ut på tur kl.0900 – høyden over havet var 850m så det er forståelig at dette er et vintersports-sted. Nå har vi på taket på bilen pga. været så ikke bra ut, og det stemte. Vi fikk i bøtter og spann så vi nesten ikke så veien, men det bedret seg etter hvert.
Etter å ha kjørt gjennom Tsjekkia en 30 min. tid, er vi igjen i Tyskland på vei mot München. Der hadde Torbjørn ønske om et besøk hos BMW. Han fikk kjøpt den jakken han ønsket seg. Vi bestemte nå å legge om ruten litt slik at nytt mål var Bregenz i Østerrike.
Hadde en stopp på veien for å fylle bensin og få oss litt mat. Ankom Bregenz kl. 1730 i en forferdig rush trafikk, fikk ikke parkert for å få et hotell så vi tulla litt rundt før vi bestemte oss for å kjøre litt tilbake mot Lindau i Tyskland.
Fant på grensen mellom Østerrike og Tyskland et vertshus, der vi bestemte oss for overnatting.
Det var et rent å pent sted og ”familien ” Elin, Erik Arne og Torbjørn fikk igjen et familie rom.
Maten var veldig god og porsjonene var VELDIG store, samt selvfølgelig øl.
Kl. 2030 var vi ferdig med middagen, ute regnet det litt så det ble ingen mosjons tur. Kvelden ble avsluttet på familie rommet med avklaring av neste dags etapper.



Bilene parkert ved siden av hotellet i Bregenz

13 August
Frokost ble kl0745 med mye god mat, der også eggene var passe kokt. Klar til avreise fra ” Pensjon Pramel ” kl.0915. Det regner ikke, men noe grått vær. Etter ca. 30min.kjøring syntes Inger at hun hørte stygg lyd igjen, så vi måtte stoppe på nærmeste bensinstasjon for en kontroll. Dvs. jekke opp bilen, av med venstre forhjul og Jan på hode inn i hjulhuset for å komme til girkasse. Alt var heldigvis OK.
Vi kjørte deretter mot St.Gallen og Hirsch der vi fikk omvisning, mat og drikke.
Mye interessant for oss gutta.
Torbjørn legger i vei alene for han vil kjøre en annen rute, mer fjelloverganger. Vi reiste fra Hirsch ca. kl 1300 og la i vei på en litt enklere rute som viste seg å være en vei som gikk høyt opp i bergene på smale veier og innom div. små gårder. Kom endelig ned til småbyen Wattwil og der vi ble enige om at nå stakk vi nesa rett mot Interlaken, dvs. motorvei. Passerte Luzern på veien før vi klatret over et bratt fjellpass for å komme til Interlaken.
Sølvi og jeg fant vår leilighet inne i Matten der vi ble møtt av husvertinnen Denise Amman. Flott leilighet, stille strøk. Torbjørn la seg i telt på teltplassen på flyplassen der treffet var.
De andre kom til et hotell ” Balmers ” der standarden ikke var like bra og med mange ungdommer i hotellet var det ikke veldig stille. Så resten av turen ble ” sånn var det ikke på Balmers ” et utrykk der vi hadde det bedre enn de hadde hatt det der.
Kjørte deretter bort til treffet for å registrere oss og få utdelt informasjonsmateriell. Så først på noen biler, pratet med en del mennesker før resten av teamet kom ca.1745.
Middagen ble servert i en gammel betong hangar så støynivået var ganske så høyt med en 600 / 700 mennesker som skulle snakke sammen. Maten var god, mens ølen måtte vi kjøpe selv. Utenfor hangaren spilte et Sveitsisk ” Ompa ” orkester.
Vi traff på Danske HC Thing. Han var ikke påmelt, men tok en tur likevel siden han var i Tyskland på jobb.
Kl.2000 var det slutt og vi gutta så mer på bilene, men til slutt syntes damene at det begynte å bli kjølig så vi reiste til de respektive overnattinger.

14 August
Dagen begynte med grått og trist vær. Fikk vasket bilen før vi reiste ut på treffet for å spise frokost.
Vi hadde bestemt oss dagen før at vi ville prøve å reise opp med en vaier bane til toppen av Niesen.
Inger, Jan, Elin og Eirik Arne i 9000 og vi i Cab’en.
Været begynte og bli dårligere med regn og tåke, men vi kjørte i vei. Torbjørn valgte seg en annen tur som han syntes hørtes spennende ut.
Toppen lå på 2362m høyde og bratteste stigning på banen var 66 % så vi var spent hvordan dette ville bli.
Vi måtte bytte tog underveis og hele reisen tok ca. 30 min.
Det var bare fantastisk og komme opp der og se ut over de enorme fjellmassivene. Tåkeskyene drev under oss og det var nesten vindstille der oppe.
Temperaturen lå på + 6 grader. Vi tok lunsj i restauranten der oppe, kjøpte og sendte postkort.
Denne turen var en kjempe opplevelse.



På toppen av Niessen 2369 m høyt.
Fra venstre : Eirik Arne, Elin, Sølvi, Ulf, Inger og Jan.

Tilbake igjen på treffet fikk vi endelig kjørt den nye 9-5 Aero. Jan og jeg satte i gang og dette var en nydelig bil å kjøre.
Sølvi og jeg reiste tilbake til leiligheten for å koke kaffe. Alle kom senere til oss for å legge planer for første dagen på hjemturen
I det vi skulle gå til festmiddag satte regnværet inn for fullt. Det begynte med ” forspiel ” der det var underholdning med Sveitsisk musikk, dvs OMPA orkester, alpehorn og 2 mann som sjonglerte med flagg.
Så bar det videre til en annen hangar for middag.
Vi fikk forrett, middag, kaffe og dessert.
Maten var god, men det tar tid når det er ca. 700 personer som skal betjenes.
Gaven fra GSV ble overrakt av meg. Jeg fikk beskjed om å være kort, så jeg sa bare det som var nødvendig.
Når dette var gjort dro vi tilbake til leiligheten og været var dessverre ikke blitt noe bedre.



” Ukjent ” mann ? Står ved siden av en 1959 Monte Carlo



Vi traff på flere kjente. Fra venstre : Per Muren, Torbjørn, Snorre Muren, Eric Carlson, kona til Simo Lampinnen og Simo Lampinnen.
Han var STOR SAAB kjører i tidligere tider.



Fin 1996 mod.



Spesielle V4



Ulf skriver reiseberetning.

15 August
Også denne dagen begynte med regnvær.
Før vi reiste på treffplassen for å spise frokost, fylte vi opp tanken for å være klar for hjemtur.
Etter at frokosten var fortært gikk jeg i det internasjonale møte. Her skulle det bestemmes bla. hvor treffet i 2014 skulle være. Det ble Polen.
Ellers holdt alle i møte en kort informasjon om hva som foregikk i de respektive lands klubber. Jeg nevnte bla.jubileet i 2012 . Tok også opp dette med samarbeid mellom landene med kjøp av deler.
Dette temaet hadde også vært oppe i 2009 uten at det hadde skjedd noe. Det prøves igjen.
Jeg vil få tilsendt møtereferat og e-mail liste på alle møtedeltagere. Finland holdt en informasjon om 2011 års internasjonale møte. Alt om dette treffet kan sees på nettet i løpet av kort tid.
De andre i gruppen hadde vært å sett på delemarkedet, men det var ikke mange deler og det som var, var dyrt. Kl 1045 satte vi nesen nordover igjen.
I følge hadde vi nå også en Toyota Supra der sjåføren var journalist fra Norsk Motorveteran tidsskriftet.
Veien nordover ble den samme som vi kjørte nedover. Over et fjellpass, bort til Luzern og videre, denne gangen på motorvei opp mot Tyskland. Veien i denne delen av Sveits går ved siden av Lichtenstein så på oppfordring fra Torbjørn svingte vi av veien for å besøke Vaduz. Dessverre ble vi stoppet etter 5 min kjøring og ble ledet inn mot parkeringsplasser på jordene rundt byen. Vi spurte en vakt hva som skjedde å det viste seg at det var nasjonaldagen for Lichtenstein. Hadde vært veldig hyggelig å sett på denne feiringen, men tiden ville ikke strekke til ihht. vår kjøreplan. Ut igjen på motorveien for å finne en plass for å innta lunsjen. Vi lå nå godt an i tid for å komme i god tid til Füssen i Tyskland. Plutselig kommer det opp info på GPS at det er kø og det stemte. 1km senere sto vi fast og vi brukte hele 2 timer for å komme frem de 6 km frem til Bodensjøen. Forstemmende.

Veien herfra gikk mer på fylkesveier og dette var veldig koselig i stedet for den trafikken vi hadde de seneste timer. I det vi nærmer oss Füssen kommer regnet og det regnet veldig. Også når jeg løp rundt for å finne hotell. I det all bagasje er lastet inn på hotellet stopper regnet nesten. Typisk.
Ut på byen for å spise litt mat før vi køya.

16 August
Ny dag, nye muligheter og nå var planen å se på Neuschwanstein, slottet til Ludvig II som ligger i Füssen. Vi trodde vi var der noenlunde tidlig, men det var flere tusen andre der før oss. Etter å ha stått i kø 1 time viste det seg at første mulig omvisning ville bli 4 timer senere. Vi bråsnudde på planene og gikk inn på slottet til Maxmillian, Ludvig II far , Hohenschwangau. Her måtte vi bare vente 1 time til før vi fikk omvisning. Også dette slottet som ble bygget i 1851 var mer enn flott.



I forgrunn : Hohenschwangau. I bakgrunn : Neuschwanstein

Tilbake på parkeringsplassen ble nye planer lagt, for vi som hadde trodd at vi hadde god tid når vi skulle kjøre opp langs ” Romantische Strasse ” fikk nå vesentlig dårligere tid.
Etter litt venting på Torbjørn, som hadde blitt borte for oss gjennom en serie med trafikklys, var alle igjen samlet og nytt mål diskutert.
Inger og Jan var nå i front og de hadde fått i oppdrag å finne overnatting og det fant de i en liten by som het Feuchtswangen.
Her ble Elin, Erik Arne og Torbjørn ” familien ” igjen innlosjert sammen. Deretter ut for å finne et sted å spise i ” Alt Stadt”.

17 August
Vi ser ut av vinduet og hva ser vi ?
Regn. Det var synd for vi skulle til Rothenburg , denne byen er jo kjent for at den er en av de mest bevarte / kjente gamle byer i Tyskland.
Vi trosset regnet og gikk av gårde inn bymuren og begynte på en rundtur. Det var ikke mye moro for det regner og blåste veldig, men dette løste vi ved å gå på et varmt konditori for å få en kopp kaffe og kaker.
Tilbake i bilen igjen var det å sette på varmeapparatet og mye med vifte. Vi tørket opp etter ca. 2 timer.
Dette ble en transport dag pga. været. Vi hadde selvfølgelig noen stopper underveis til lunsj og planlegging og til slutt havnet vi på et hotell et par mil nord for Hamburg. Ny koselig middag med deretter hyggelig sammenkomst på rommet til Erik Arne, det var jo siste kvelden sammen med Torbjørn.
Han skulle kjøre til Puttgarten for å ta ferge til Rødby for deretter å sette kursen mot familiens hytte oppe ved Mora.

18 August
Ny dag og igjen regn. Turen var nå kort til Kiel og vi ankom i god tid før innsjekk på fergen slik at vi kunne gå og handle på byen.
Fikk oss igjen en plass i 15 etg. der det i fronten av båten er en utsikts restaurant og fikk med oss den fine utseglingen fra Kiel.
Hadde på kvelden den siste middagen sammen og vi spiste til vi var sprekk mette.
Kom oss i seng etter å ha sett kvelds showet, som var meget bra. Topp sang og danseunderholdning.

19 August
Fikk oss også denne morgen en plass i 15 etg. (vi var raskt oppe)og fikk med oss den fine innseglingen til Oslo. Været var dessverre ikke denne gangen noe å skryte av.
Hadde en samling på brygga for å takke hverandre for turen.
Sølvi og jeg må takke alle som var med på turen for det hele ble så vellykket og at vi hadde det så morsomt og hyggelig.
En spesiell takk til Jan som var turens muntrasjonsråd, med alltid morsomme eller friske kommentarer til det meste.

Turen ble for Sølvi og meg på 3003 km, mens for Erik Arne ble den ca. 4000 km lengre. Han hadde jo også 3 dagers ekstra kjøring fra Oslo for å komme hjem. Elin skulle være et par dager på Østlandet for deretter ta toget hjem til Bodø.
Om biler.
Det er tydelig at det er generasjonsskifte i SAAB miljøet, for fordelingen av biler går mye over til turbo biler.
Det var noen få Sonetter, enda færre 2Takt og V4.
Hovedtyngden av biler var på OG 900 ogNG 900 / 9-3.
Det var også 9000, nye 9-3 og 9-5

Betraktninger.
Etter å ha kjørt i MANGE tunneler på turen, er det forstemmende å tenke på hvor mørke – triste og hvor lite lys det er i norske tunneler. Og det nytter ikke å si at vi har vinter, det har de jammen også i alpene. Der er det like kalt og med like mye snø og med mye større trafikk. Til tross for dette var alt rent å pent med godt lys inne i tunnelene.
Vei standarden vil jeg ikke snakke om.

KJEMPE TUR.



Årets mest humoristiske Saab-annonse?

finn bil

Saab 900 S-osialist 1994, 214000 km., kr. 5.557, -



Beskrivelse

Stemte du rødgrønt ved valget? eller er du en ihuga sosialist?
Hvis svaret er ja, så er dette bilen for deg. Her får du en bil som er langt fra eksklusiv og som ikke blir lagt merke til i det hele tatt. Naboen blir garantert ikke misunnelig. Som Aksel Sandermose engang skrev i Janteloven, Du skal ikke tro at du er noe. Denne bilen bringer frem akkurat den følelsen. Dette er bilen Petter Stordalen skulle ha kjørt, så hadde ikke Kristin Halvorsen blitt så forbanna, men grunnet bilens noe elendige design må førere av denne bilen være over 160cm.
Bilen er som kjent designet og laget i Sverige i en tid da svenskene var bosatt i Sverige, Ace of Base var en populær popgruppe og svensk industri var noe å skryte av. Her får man med seg litt svensk kulturhistorie med på kjøpet. Designet er det ikke mye å si på, skikkelig trist og kjedelig. Kan vel si det er så stygt at det er tøft, uten å bli harry som mange tyske biler lider av. Tenk BMW 325 198x modell + pakistaner. Du finner ikke mange rånere i Saab 900 S. Så dette er bilen for deg som har lest en bok etter ungdomsskolen og vil ha noe som er rundt gjennomsnittet.
Bilen har 133 ville hestekrefter som løper akkurat like fort som maksgrensen på E18, som idag er 141km/t i 100 sonen (alt over dette kan du visst miste førerkortet) Saab er det eneste bilmerket jeg har hørt om hvor modellbetegnelsen S betyr Standard og ikke Sport. Det er først når man har kjørt en Saab man forstår hvorfor Sverige var nøytral under 2. verdenskrig. Her er alle designavgjørelser tatt uten at man helt har blitt enige og endt opp med å ta ett nøytralt valg så ingen i designavdelingen skulle bli lei seg. Nøkkelen henger fast i tenningslåsen helt til du setter den i REVERS! og ikke nok med det, ble de ikke enige om hvor tenningslåsen skulle plasseres så den ble plassert midt i bilen, nærmere bestemt mellom girspaken og håndbrekket. At dette selskapet også lager jagerfly, er direkte livsfarlig.
Å sitte i en litt for myk sofa fra tidlig 90 tallet i fart, beskriver kjøreegenskapene til denne familietraktoren best. Bilen som forøvrig har fått navnet Jørdil er som navnet insinuerer, langt fra estetisk attraktiv, men dønn pålitlig. Er du nogenlunde pen selv vil denne bilen bygge karakter. Kjører selv denne bilen med dress og slips, og damene kommer løpende.
Jørdil har svensk styling (rust) på alle dører, og en liten flekk på panseret. Stålet svenskene brukte under produksjon av denne bilen var tydeligvis noe de gjærrige jæv****** hadde kjøpt billigt fra Kina. Jørdil har vært passet godt på opptil ca 200.000km, da tidligere eier var en råtass til å ta harryturer og servicer i Sverige. Bilen har fått noe omsorg av meg, blant annet nye foringer i forstilling og blitt spisset (alle 4 hjulene). Bilen har også noen lekre nye vinterdekk av krem merket NAN-KANG kjøpt i januar som fortsatt står på. Funker flott om sommeren også. Fargen er svenskene versjon av “english racing green” nemelig eucalyptus grønn. Lakken og fargen er langt fra pen, men holder trolig mange år til, og en polering hos nærmeste Ben Reddik FyFasan hadde nok gjort godt.
Jørdil tok en eldre dame (noe ufrivillig) bakfra i et lyskryss skøyen, noe som førte til en knust frontlykt og en liten bulk. Har kjørt uten lykt i snart ett år, men det går trolig ikke igjennom EU kontrollen (hvis du ikke kjenner noen som kjenner noen). Ifølge nærmeste skraphandler kostet komplett venstre fremlykt 700,- kr. Forrige eier greide å slå bremseskivene skjeve ved å vaske dem etter langtur ned fra fjellet. Dette har ingenting å si for bremseeffekten, men gir en deilig vibrasjon gjennom hele kroppen når du bremser i høy hastighet. Det skal også nevnes at en av front demperene er noe kjip i returen noe som medfører en tøff klunkelyd av og til.
Bilen går som ei klokke, starter selv om det er -30 grader og vinter. Jørdil elsker en utfordring med både kajakker og sykler på taket. Bilen ser ut til å bare gå og gå, Forøvrig bruker den svært lite olje og rundt 0.8l bensin på mila. Jeg byttet olje, filter og plugger på 203.000. Og batteriet er ca 1 år gammelt.
Jørdil må på EU kontroll denne måneden. Jeg gidder ikke fikse det som måtte være av defekter, men her er det mye bil for pengene for en som gidder eller kan skru bitte litt. Du får en bil med masse sjel, mange kilometer igjen og en bil laget av panserstål som tåler en trøkk. Mye relativ glede igjen for en relativ liten sum kontanter.
Årsavgiften er betalt!
Bilen selges for 4000,- kr uten stereo.
Dersom du vil ha med en relativt ny Pioneer CD/MP3/USB-iPod spiller skal jeg ha 4500,- kr.
Skal du ha med takstativ og sykkelstativ til 1 sykkel og stereo skal jeg også ha 4500,- kr.
Unn deg litt gjennomsnitts- “luksus” kom og kjøp!

Utklipp fra Saabposten, som ble utgitt av Autoindustri i noen få år.
Innsendt av Roar Sjursnes, i Finnsnes.
Han forteller at broren hans fant bladet i husveggen,
da han restaurerte deres felles barndomshjem.

SAABPOSTEN

SAAB OVERLEGEN I "VINTERRALLYET"



K.N.A.'s Vinterrally ble knusende overlegent vunnet av SAAB, - for 2. gang på rad. Bilens fremragende egenskaper ble ytterligere understreket ved at SAAB vant 17 av 24 fartsetapper. - Seiershøsten ser ut som følger:

TOTALSEIER INTERNASJONAL KLASSE:
SAAB V4 - C. Orrenius/G.Schrøderheim.

TOTALSEIER NASJONAL KLASSE:
SAAB Sport - Otto Øen/Jack Weseth.

KLASSE 1300 - 1600 cm^3:
1. SAAB V4 - C. Orrenius/G. Schrøderheim
2. SAAB V4 - Peto Folkestad/Terje Lie
3. SAAB V4 - Leif Høglund/Jon Haraldsen

KLASSE INNTIL 1000 cm^3:
1. SAAB Sport - Jan Nielsen/Sverre Bryde

HVORFOR VINNER SAAB ?

Hvorfor SAAB vinner ? - Carl Orrenius, seierherren i Internasjonal klasse er ikke i tvil. Han svarer: "SAAB tåler de voldsomme påkjenninger som bilen blir utsatt for, særlig på fartsetappene. SAAB tåler kombinasjonen elendig vei, krappe svinger, stor hastighet. Dette, og den kraftige motoren, gjør at SAAB vinner".



Jan Nielsen, som vant Klasse inntil 1000 cm^3, fotografert sammen med sin annen-kjører, Sverre Bryde (til v.) umiddelbart før start.



Sissel Nielsen (til h.) og Kari Lunde gjorde en glimrende innsats i Dameklassen og besatte en fin annenplass. Sammen med sin mann, Jan Nielsen, presterte Sissel iallfall rallyets avgjort beste familieinnsats.

NR. 1 - 1967

PÅ GRUNN AV SPESIELLE FORHOLD ER DET DESSVERRE BLITT ET LANGVARIG OPPHOLD MED SAAB-POSTEN, SELV OM VI HELE TIDEN HAR ARBEIDET MED Å BRINGE UTGIVELSEN INN I FASTE FORMER.
VI TAKKER FOR MANGE HYGGELIGE BREV, OG VI REGNER NÅ MED Å KOMME UT REGELMESSIG.



SAAB SATSER PÅ SIKKERHET

Efter at den amerikanske boken, Unsafe at any Speed (Usikker ved enhver hastighet), satte en alvorlig støkk i det amerikanske bilpublikum, har interessen for bil-sikkerhet over hele verden ført til at produsentene i stadig økende utstrekning satser på sikrere biler. SAAB har i en årrekke ligget meget langt fremme, og på prøvebanen i Trollhättan (se bildet over) gjennomgår bilene uhyre hårdhendte prøver for om mulig å avsløre feil ved konstruksjonen.

Fra flyindustrien har SAAB-ingeniørene tatt med seg et kompromissløst krav til kvalitet og sikkerhet, og resultatene er mange: - Stålforsterkede dør- og vindusstolper, tokretsbremser, sikkerhetsstopping av dashbordet, rattstang som bøyer seg ved hårde støt, ryggstøsperre og spesialkonstruerte dørlåser .... for bare å nevne noen.

Men høyest på listen kommer likevel SAAB's fremragende kjøreegenskaper. Det er her grunnlaget for sikkerheten legges, det er veiegenskapene under alle tenkelige forhold som til syvende og sist er det avgjørende. - Og her føler vi oss sikre.

STRÅLENDE SAAB-SEIER I AFRIKA

En av verdens lengste og hårdeste rallies, Grande Rallye de Angola, ble en strålende suksess for SAAB-kjørerne. 26 vogner startet i konkurransen, men bare 6 lag kom helskinnet frem til mål i Angolas hovedstad, Luanda. Av disse 6 var 4 SAAB, - en uhyre sterk prestasjon. Grande Rallye de Angola er 4600 km langt og går over strekninger med veier som får en norsk vårløsningsvei til å virke som den rene søndagspromenade. - Resultatlisten ser ut som følger:

1. José Martins Cristao Jr./Plácido Campos, SAAB.
2. Pedro Lopes/Miguel Nunes, SAAB.
3. Manuel Machado/E. Falcao, Citröen DS 21.
4. E. Borges de Sousa/Rui de Sousa, SAAB.
5. Frereira do Carmo/Flávio Santos, SAAB.
6. José Carvalhal/Raul de Figueiredo, Volvo.



DOBBELTSEIER FOR SAAB I ARGENTINA

I det argentinske nastighetsløpet, Mar y Sierra (600 km i en etappe), seiret i klassen opp til 1150 cm^3 Sr. Diego Fernandez fra Uruguay i en SAAB Sport. Sr. Fernandez kjørte løpet med en gjennomsnittshastighet på 155.738 km/t, til tross for at han måtte stanse to ganger for tanking og to ganger for dekkskifte.
Nr. 2 i klassen ble Sr. J. Luchetti fra Argentina, også i SAAB Sport. 130 biler stilte til start, mindre enn halvdelen kom i mål.
Vinnerne var de to eneste lag som kjørte SAAB.

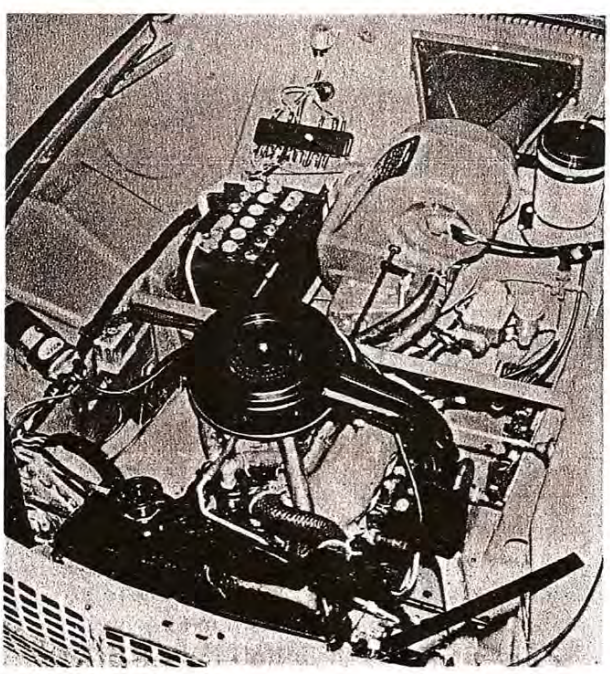
SAAB 1967



1967 innleder en ny epoke i SAAB's historie. For første gang kan publikum velge mellom 2-takts og 4-takts motor, - mellom den gjennomprøvede og velkjente tre-sylindrede SAAB-motor og en sprek V-4 motor med 73 HK.

V-4 MOTOREN

er en 4-sylindret, toppventilert motor med sylindrene i 60 graders V-form. Slagvolumet er på 1498 cm^3, maksimal effekt 73 SAE-HK ved 5000 omdreininger pr. minutt.



V4-motorens vekt, inklusive vann og olje, er ca. 55 kg høyere enn to-taktsmotoren. Dette har imidlertid ikke forandret bilens fremragende kjøre-egenskaper. Vektfordelingen er beholdt nesten uforandret med 60 % på forhjulene og 40 % på bakhjulene.

Toppfarten for SAAB med V4-motor ligger tett oppunder 150 km/t, og akselleras jonen fra 0 til 80 km/t er oppsiktsvekkende lav, bare 10.4 sekunder.

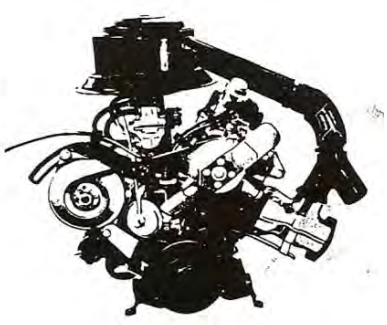
Kraftoverføringen er den samme som for 2-takts-motorens vedkommende, og SAAB er dermed den første bil i verden som både har 4-takts-motor, frihjul og forhjulsdrift.

Den nye V4-motoren er valgt efter inngående sammenligninger med andre motorer, og har gjennomgått langvarige og hårdhendte prøver før den ble satt inn i SAAB.

2 - TAKTS - MOTOREN

er SAAB's robuste og gjennomprøvede 3-sylinder-motor, som idag driver ca. 300 000 SAAB'er i mer enn 50 land over hele verden.

Motoren har trippel-forgassere, og utvikler 46 SAE-HK ved 5000 omdreininger pr.minutt. Slagvolumet er på 841 cm^3. 2-takts-motoren skal som tidligere produseres ved SAAB's fabrikk i Gøteborg.



Alle modeller av SAAB har nu fire synkro-niserte gear. Som ekstrautstyr tilbys automat-gear av typen SAXOMAT.

2-taktsmotoren gir en akselleras jon fra 0 til 80 km/t på ca. 14 sek.

SKIVEBREMSER



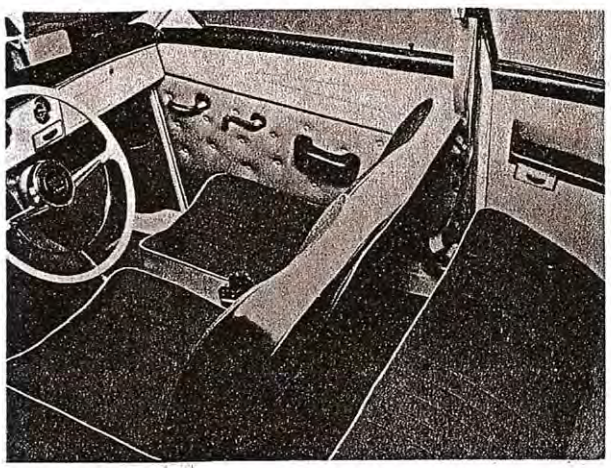
Alle SAAB's 1967-modeller er forsynt med skivebremser på forhjulene. Bremsene er en ny-konstruksjon med forbedret kjøling sammenlignet med dem SAAB tidligere har benyttet i Monte Carlo-modellen. Diameteren på skivene er 50 mm, og den samlede friksjonsoverflate pr. hjul er 580 cm^2.

VEKSELSTRÖM

Vekselstrøm-generator er standard på alle SAAB's 1967-modeller.



Vekselstrøm-generatoren gir fullgod ladning allerede på et meget lavt omdreiningstall, og sikrer dermed eieren mot startproblemer på kalde vinterdager. Dette er selvsagt en fordel som ikke minst ventes å ville bli satt pris på i et land som Norge. - Som tidligere er el-systemet på 12 volt.



INTERIÖRET

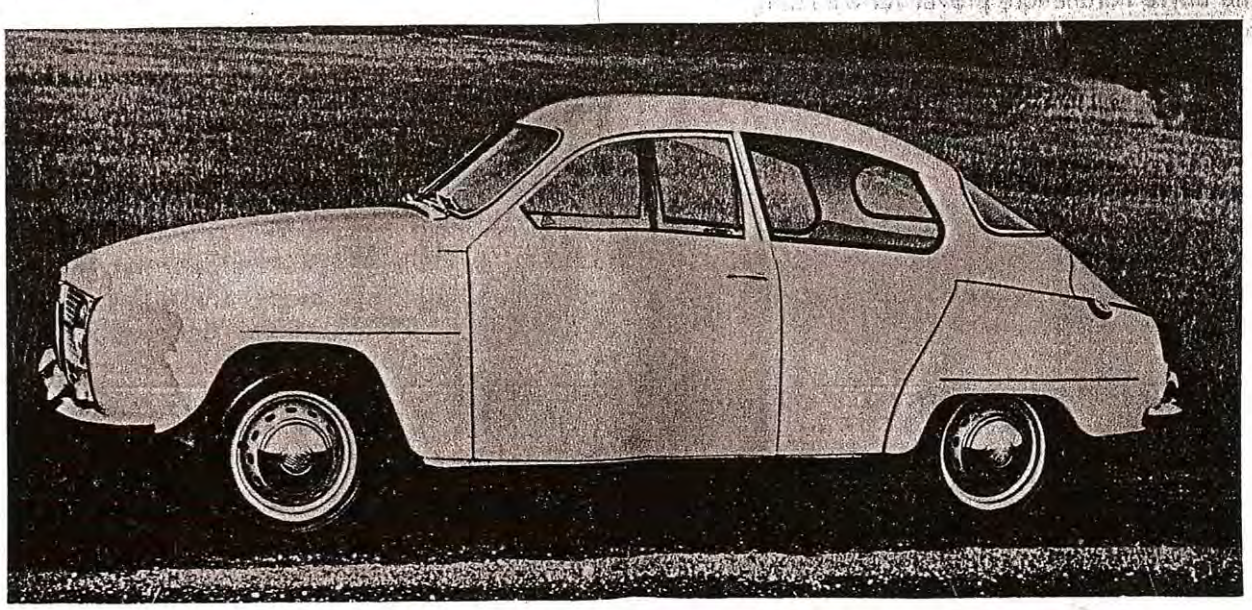
Interiøret er nytt på 1967-modellene, og har fått et mer komfortabelt og eksklusivt preg.

Setene er kledd med ulltøy i blått, rødt eller brunt i kombinasjon med lysegrå plast. Samtlige SAAB-modeller er nu utstyrt med to oppbevaringskurver foran dørene.

Setene og ryggstøene er riktig utformet, og gir god støtte under kjøringen.

EKSTERIÖRET

Eksteriørmessig er 1967-modellene identiske med sine forgjengere fra 1965 og 1966. Linjene er rolige og harmoniske, og fortsatt så populære at SAAB ingen grunn har funnet til å forandre dem. Det eneste nye er et diskret V4-merke på bilene med 4-taktmotoren.



DEN NYE SAAB FÅR GOD KRITIKK

Den nye SAAB med 4-takts-motor har vakt beretigget oppsikt i pressen, og de fleste ledende aviser i Skandinavia har satt sine spesialister til å prøvekjøre dem.

EXPRESSEN

i Stockholm har foretatt en langtest på 1000 mil med V4-motoren, og skriver at det har "varit verkligt bekymmersfria mil". Da vognen var kjørt 100 mil, lekket bensintanken og ble byttet ut på garantien. Senere ristet full-lys-pæren seg løs. Det var alt som skjedde med vognen. Alle som har kjørt vognen er meget fornøyd med den, spesielt fordi den er så kvikk, går stille, bruker lite bensin og har så uvanlig gode bremser, skriver Expressen.

BT

i København har latt sin journalist Kjeld B. Nilsson prøvekjøre V4-SAAB'en. Nilsson konkluderer sin artikkel med følgende: - "Alt i alt er den ny firtakter et glædeligt bekendtskap - undtagen for helt fanatiske medlemmer af 2-takts-menigheden. De kan ganske vist trøste sig med, at 2-takts SAAB stadig produceres sideløbende, men med de mange gevinster til køreegenskaberne, som den muskelstærkere og lydsvagere motor giver, vil SAAB nok snart fire på de gamle idealer til fordel for 4-takteren. Selv fanatikerne vil kunne finde de formildende omstændigheder ved kursomlægningen".

DAGBLADET

i Oslo har gått meget grundig til verks og fastslår innledningsvis at man med 4-takteren kjører 19 km på literen ved 80 km/t. Ved samme hastighet kjører man 14.2 km. pr. liter med 2-takts-motoren. - Dagbladet påpeker 4-takterens raske akselleras jon, men innrømmer at fordelene oppnås på bekostning av 2-takterens myke, malende gang ved jevn fart.



- Men, skriver avisen, "da SAAB 96 har et fabelaktig godt karosseri og en virkelig fin motoropphengning, er støyen og vibrasjonene holdt nede på et nivå langt under gjennomsnittet. Først når man kommer over 120 km/t. gjør utblåsningsstøyen seg gjeldende, men ikke på noen sjenerende måte."

MORGENBLADET

avslutter en lengere anmeldelse med følgende: "Kvalitetsmessig står vognen meget høyt. SAAB er en bil man kan stole på, også på iskolde vintermorgener, den er robust uten å bære landbrukstraktorens preg og den demonstrerer med all ønskelig tydelighet svenskenes sans for detaljenes verdi. Litt gammelmodig kan den virke på enkelte punkter. Til gjengjeld er den gjennomprøvet. Man vet at den holder fra gammelt av, og det er lite sansynlig at den nye 4-takts-motoren representerer noe brudd på denne tradisjon."

A/S Teletronica
Tromsø



Utgitt av A/S Autoindustri, Wm. Thranesgt. 73, Oslo 1. Tlf. 20 73 30.

E-TRYKK A/S

Landsforbundet av Motorhistoriske Kjøretøyklubber

KULTURMINNEFONDET OG OSS

LMK har i juli fått et foreløpig svar fra Miljøverndepartementet (MD) som har ansvaret for Kulturminnefondet. Dette er et fond som organisasjoner kan søke om kulturmidler fra, men såkalt "rullende materiell" som kjøretøy og tog har vært utestengt. MD svarer at de ser at LMKs forespørsel om tilgang til fondet kan sies å være relevant, men ønsker å diskutere saken med blant annet Kulturdepartementet. Inntil videre blir det altså fortsatt ikke anledning til å søke om midler fra fondet. LMKs styre skal vurdere svaret, og se om det er noe vi kan gå videre på for å få en fortgang i behandlingen. Denne saken er for viktig prinsipielt til at den skal legges tilside på et mindre regjeringskontor. LMK mener bestemt at motorhistoriske kjøretøy er kulturminner, og at klubber og enkeltmedlemmer skal ha adgang til å søke om fondsmidler til spesielle prosjekter på lik linje med de andre organisasjonene.

LOBBYKJØRING

www.stortinget.no/representanter-og-komiteer

Det er hit klubben – eller du som enkeltmedlem - skal gå for å invitere med en stortingsrepresentant på klubbløpet. Og det mener vi virkelig at du skal gjøre. Prøv deg først på representantene fra hjemfylket. For merkeklubbene blir det representantene fra det fylket løpet går i. Husk at representantene er veldig flinke til å personlig besvare samtaler, så bare ring dem på deres kontor på Stortinget. Kontakt først de som sitter i Familieog kulturkomiteen, Transport- og Kommunikasjonskomiteen (tidligere Samferdselskomiteen), deretter Finans komiteen, og Energi- og miljøkomiteen som de viktigste. Dette er noe av det vi kan snakke med representantene om:

- Våre kjøretøy kjører ifølge FIVAs undersøkelse kun 1 promille (!) av den samlede kjørelengde for alle moderne kjøretøy yngre enn 30 år. I gjennomsnitt rundt 650 km i året.
- Årsavgiften oppfattes som en kulturbeskatning siden vår bevegelse tar vare på store deler av den genuine norske samferdselshistorie – en oppgave staten skulle gjort.
- Våre kjøretøy omfattes av Kulturminneloven ved salg ut av landet, og er således definert som kulturminner.
- Vi er avstengte fra å kunne søke om prosjektmidler fra Kulturminnefondet. Rutebåten kan – men rutebussen altså ikke, og det finner vi svært urimelig.
- De motorhistoriske klubbene har hvert år rundt 150 annonserte løp, markeder, utstillinger og treff. Til nostalgisk glede for alle i – og langs - ferdselsårene.

Uansett hvilken komité de sitter i, så spiller dette ikke en avgjørende rolle. Partigruppene har ofte interne møter, og de som har vært med på et løp som gjest, vil legge frem det som er viktig når saker som årsavgift og formuesbeskatning tas opp. Helt uavhengig av "sin" komité.

www.lmk.no

tennant

Treff og arrangementer

GsVs årlige

HØSTTUR

…til fjells m. overnatting har vært vanskelig å tidfeste grunnet div. andre arr., og ikke minst p. g. a. været.
Vi prøver å "treffe" når farvene i fjellet er på sitt vakreste, og det er litt av en utfordring i år.
Så snart vi finner passende tid og sted vil turen bli annonsert på websidene.



SEPTEMBER

18. Ekebergmarkedet Info www.veteranvogn.no, e-post n.v.k@online.no. Tel. 23 38 05 10
19. Høsttreff. Kontakt Ranveig, 918 56 283. Østfold Veteranvogn Klubb.
26. Høsttur. n.v.k@online.no / 23 38 05 10. Norsk Veteranvogn Klubb
NOVEMBERLØPET. Kontakt Per Berg, per.berg@telenor.com Motorsport

Se også www.lmk.no

SVERIGE OG DANMARK

SEPTEMBER

25. Veteranmarknad med fordonsträff, Mellerud. Kl 10-16.
Info 0530-42150, 070-4936663. www.veteranclassic.se

OKTOBER

30. Veteranmarknad, Göteborg, Åbytravet.
Delar och tillbehör för bil, mc, moped, automobilia, modellbilar, etc.
Info 070-5696462, 073-9571161, b.h.jonsson@tele2.se

NOVEMBER

6. Classic Motor Marknad, Örebromässan. Info 019-255 255. www.mowazet.se
13. Stumpemarked, MCH Messecenter Herning, Danmark, kl 8-16. Info +45- 97151603.
www.stumpemarked-herning.dk ; stumpemarked@mail.tdcadsl.dk

KOMMENDE KLUBBTREFF 2011.

11-13 FEBRUAR: VINTERTREFF M. ISBANEKJØRING, DAGALI.
10.-13. JUNI: LANDSTREFF PINSEN, HAUGESUND / KARMØY.
Detaljer kommer i neste FRIHJULET (desember)

”OSLO-ALIBIET”

Høst vinter 2010.

NB! Nytt fast treffsted på Bryn:

Restaurant Olsen, Østensjøveien.64, 0667 Oslo.

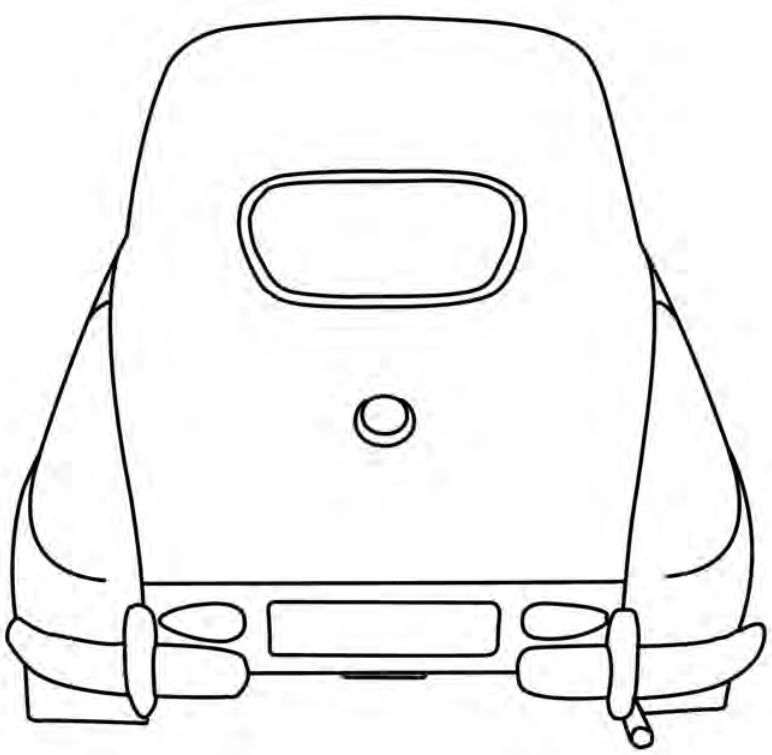
Onsdag 29. september
Tirsdag 26. oktober
Tirsdag.16. november
Tirsdag 7. desember: Julebord (påmelding)

Alle dager kl. 19.00

VEL MØTT!

Mer info?
Kjell: 951 67 360 kje-tm@online.no





Ajourføring . Register/Matrikkel

For å få registeret og matrikkelen så korrekte som mulig til enhver tid,
minner vi igjen om at det er viktig at alle melder eventuelle forandringer så fort som mulig.
Dette gjelder navn/adresse/tlf/mail/ og bil(er).
Bruk skjema på neste side for å melde fra.
-og send pr. post/ via mail eller ring

Torstein Forseth
22103065 / torstein.forseth@c2i.net / innmelding@gsv.no



Viktig

Husk at matrikkelen må oppdateres, og at biler må føres inn -OG strykes ut igjen om du ikke lenger har dem. Gir du ikke beskjed om bil som skal strykes ut, (hvis du selger/skroter bilen) blir den stående ved ditt navn, også hvis ny eier melder den inn.

Følgende opplysninger må være med:

Chassisnummer.
Chassisnummer på biler nyere enn 1971 avslører produksjonsår. Operér derfor ikke med årgang som ikke passer med chassisnummeret.

Farge
Bør oppgis, ikke bare kode. (Kun farge blir oppført)

Tilstandsbeskrivelse
Skal gis med ett eneste tall.

Medlemsnummer
(Ved nyttmedlemskap blir det oppført av registerfører)

Postnummer

MATRIKKELUNDERLAG FOR MEDLEMMER OG BILER.

Klubben vil gjerne ha en så korrekt og oppdatert matrikkel som mulig, og dermed også få oversikt over hvilke typer og antall Saaber det finnes i landet.
Det er derfor viktig at alle sender inn opplysninger om bil / biler.
Husk også å oppdatere så fort det skjer forandringer i navn/adr./bil o.a.

Medlemsnr.: .....

Navn: .....

Adresse: ..... Postnr.: ..... Sted: .....

Tlf.priv.: ..... Mobil: ..... E-post: .....

Bilmodell		Bilmodell		Bilmodell	
Årsmod.		Årsmod.		Årsmod.	
Reg.nr.		Reg.nr.		Reg.nr.	
Chassis nr.		Chassis nr.		Chassis nr.	
Farge		Farge		Farge	
Tilstand		Tilstand		Tilstand	

Bilens tilstand beskrives etter følgende skala:

1 = Utstillingsbil 2 = Fin restaurert **3** = Fin urestaurert **4** = Bra bruksbil
5 = Bruksbil **6** = Under restaurering **7** = Restaureringsobjekt **8** = Delebil

OBS! Det skal bare brukes ett tall for å beskrive tilstanden.

Hvis noen ikke ønsker bilen oppgitt i matrikkelen kan de krysse av her:

Jeg ønsker ikke at GsV tar med opplysninger om min bil i matrikkelen ☐
(Opplysningene vil da bli liggende i databasen, kun for klubbens interne bruk for oversikt.)

Har p. t. ingen relevant bil (21 år eller eldre) ☐

Vennligst fyll ut nøyaktig! Skriv tydelig! Bruk helst blokkbokstaver! -og send til:

Torstein Forseth, R. Schibbyes vei 12, 0968 Oslo. / torstein.forseth@c2i.net

Lageret

Dugnader

September	Oktober
	Åpen dag
søndag 19.	Søndag 3.

Alle dager kl 10.00 – 16.00

Vi trenger fortsatt hjelp til å få løftet deler på plass på den nye mesaninen.
Arbeidet ellers går som vanlig i hovedsak ut på å pakke ut /sortere /arkivere / katalogisere deler.

En spesiell oppfordring til alle medlemmer som bor i rimelig nærhet av Jaren (1 -10 mil?) om å ta en tur en eller flere av disse dagene og gi klubben en hjelpende hånd!

Vær snill og gi beskjed til Øistein hvis du har tenkt å møte:
22 26 56 47 / 992 08 353 lagersjef@gsv.no

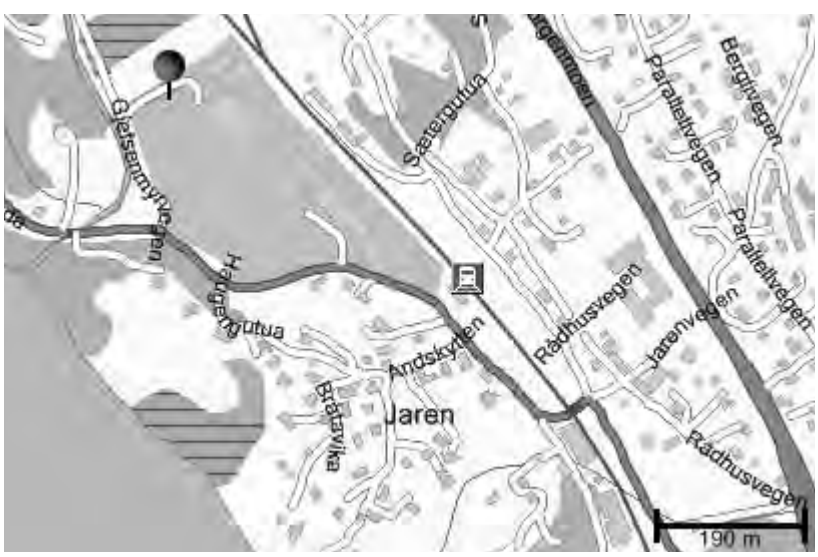
- da slipper du kanskje å komme til låst dør hvis dugnaden av en eller annen grunn blir avlyst, og Øistein slipper å kjøre 14 mil mil t/r for å finne ut at ingen andre stiller til dyst....

Rutiner for ekspedering fra lageret

Ved bestilling av deler ber vi alle om å fylle ut bestillingsskjemaet nøye.
Fyll ut ALLE felter for navn/adresse/mailog telefonnummer.
Dette er fordi vi ofte bruker lang tid på å finne dresser /telefonnummer når vi skal sende,
eller har spørsmål angående bestillingen.

Fyll ut, kopier og send det på mail til delebestilling@gsv.no
Bestillingsskjema finner du også på www.gsv.no

Lagerets kontonummer er: 8150 14 72735





Veiforklaring til lageret:

Avkjørsel fra Rv 4 mot Jaren st..
Kjør over jernbanelinjen og kjør N. Ålsvn./Jarenvegen forbiJaren stasjon.
Fortsett nordover Jarenvegen, og etter ca 400 m. tar Gjefsenmyrvn. av tilhøyre.
I Gjefsenmyrvn. er det andre innkjøring til høyre (etter avkj. til Bring/Nettlast).

Salg fra GSV-lageret – nyproduserte deler

(Mars'10)

Enkelte av delene er under bestilling - pris derfor ikke avklart

Dynamo, vekselstrøm – overhalt	Kr 1.700,-
Dynamo, likestrøm – overhalt	Kr 1.700,-
Dørklips til innertrekk, per stk	Kr 10,-
Girkasser, overhalte 3 og 4 gir	På forespørsel
Gummihette hevarm håndbrems / "Tätningsbälg" 1962 ->	Kr 50,-
Gummilister til bagasjelokk, 3 m	Kr 300,-
Hjullagersett -> 1963	Kr 600,-
Kjøleslange nedre rafiator - V4	Kr 150,-
Kobberforing veivaksel	Kr 75,-
Motor V4, overhalte	På forespørsel
Pakningssett hele motor V4	Kr 900,-
Pedalgummi, brems / clutch	Kr 220,-
Rep.sett bensinpumpe -> 1964	Kr 300,-
Rep.sett hovedbremsesylinder 1959 - 1961	Kr 230,-
Rep.sett hovedbremsesylinder 1961 - 1963	Kr 220,-
Rep.sett hovedbremsesylinder 1964 – 1968	Kr 230,-
Rep.sett hovedbremsesylinder 1969 – 1971	Kr 280,-
Rep.sett hovedbremsesylinder 1971->	Kr 340,-
Rep.sett hovedsylinder clutch -> 1968	Kr 160,-
Rep.sett hovedsylinder clutch 1969->	Kr 160,-
Rep.sett slavesylinder clutch V4	Kr 160,-
Rep.sett vannpumpe 1960 – 1964	Kr 430,-
Rep.sett vannpumpe 1965 – 1968	Kr 460,-
Runde frontlysinnsatser H4 m/ konveks glass	Kr 650,-
Simmerring balanseaksel	Kr 150,-
Simmerring veivaksel	Kr 180,-
Skrapelister til sidevindu 96 / 95 / 96, pr sett	Kr 450,-
Skvettlapper gml logo	
Skvettlapper ny logo	Kr 100,-
Speil, utvendig – nyproduserte i krom m/gummiforing og skruer, pr stk	Kr 700,-
Startmotor 2T	Kr 1.700,-
Starmotor V4	Kr 1.700,-
Stenskottskydd (nede, foran på bakskjerm)	Kr 550,-
Vindavvisere sideruter, pr par	Kr 225,-

Bestilling sendes: delebestilling@gsv.no

Lagerets annonser

Rimelig totaktsolje
-er innkjøpt til lageret

1l til kr 60,- eller en kartong med 12l til kr 600,-

HAR DU GAMLE DELER LIGGENDE?

Clutchsylindre og Bremsesylindre

Har du liggende hoved- / slavesylindre til clutch og / eller hoved- / hjulsylindre til brems som du ikke trenger?
Vennligst send disse til klubben, så vil vi få dem overhalt.

Motorfester

Det begynner å bli vanskelig å få tak i motorfester,
både fremre og den bakerste.
Kast ikke defekte motorfester, oversend den til klubben.
Vi har nå etablert en ordning med å renovere motorfester.
Ved bestilling av motorfester:
oversendt dine gamle, og de blir returnert som nye!

Pris:	Bakre motorfeste	kr 600,-
	Foran (begge)	kr 1.000,-

Vi tar gjerne i mot motorfester du har til overs,
slik at vi kan skaffe oss et lite lager, dermed korte ned leveringstid.

Send motorfestene til
GSV v/Ole Jonny Johansen, Engebretvn. 10, 2320 Furnes



BESTILLING AV DELER:

Medlemsnr:			
Navn:			
Leveringsadresse:			
Postnr:		Sted:	
Epost:		Telefon:	

Bilen jeg trenger deler til:

Type:		Årsmod:		Chassisnr:	

Beskrivelse av delen(e) du trenger (helst med SAAB original delenr.):

Pos:	Beskrivelse:	Delenr:	Antall:	Brukt / Ny:

Ekspedering / Betaling / Forsendelse:

- ✓ Deler ekspederes én gang i måneden.
- ✓ Bestilling må være mottatt senest den 22. i hver måned, og delene ekspederes innen påfølgende 14 dager.
- ✓ Dersom én eller flere av delene du etterspør ikke blir funnet ved første søk vil vi kontakte deg.
- ✓ Ved normalbestilling vil kr. 50-100,- pluss fraktomkostninger bli lagt til summen.

Best.mottatt:		Sign:	
Ekspedert:		Sum:	
Sendt:		Betalt:	

Bestillingen sendes til delebestilling@gsv.no eller: John Tofte - Fenafjellsveien 11 - 5450 Sunde

Tlf 53 47 30 59 / 918 77 612 j.tofte@hotmail.com

Annonser

Privatannonser er gratis i frihjulet

Bil selges

Saab 95 v4- 1967 m.
rest. objekt tilsalgs
kr. 4000.-
Sveinung Røstad
Skånes
7600 Levanger
tlf. 97768363

Fin rød Saab 99 84 m.
tils EU- godkjent
km.std. ca 180 000.
Må berges unna
bilkrossere.
Sveinung Røstad
Skånes
7600 Levanger
tlf. 97768363

Sydlandsk turbo-saab
med lav km-stand.
Bilen har kosa seg i saltfritt Bulgarsk klima med norsk eier.
Funderud Antirust olje behandla bilen i som mer og fant ingen rust.
Nylig runda 164.000 km.
Rød, med perlegrått skinninteriør, så å si uten synlig slitasje. 2,3 liters turbomotor med 200 hk.
Masse krefter! Den er kun kjørt av voksne.
Klimaanlegget ble skiftet i sommer. Herlig bil.
Selges for kr 60.000,-
Lars Olav Freim
Hustlf: 69283076
Mob.:41473103/
larsfreim@hotmail.com

-87 Saab 900 Aero 2.0 T
175 hkr.
EU-godkjent -08.$
Noe arbeide for å få en perfekt bil.Nylakket -07
Pris : 5000 Kr.
Bengt Inger
tlf. 61174147 ,
mellom 19.00 og 21.00

Saab 99, '83-mod.
Bilen er ikke komplett.
Interesserte kan demontere ønskede deler fra bilen etter avtale med klubben.
Ev. spørsmål :
Uno Leirset
tlf 913 55 101.

Saab 900, '85-mod.
- restaureringsobjekt eller delebil til salgs.
Bilen ble avskiltet pga opprustetm høyre støtdemperfestebak.
Vært i drift fram til siste årsskifte.
Øvrig tilstand ukjent.
Ev. spørsmål
Uno Leirset
tlf 913 55 101.

Saab V4,'70-mod.
Oppussingsobjekt til salgs fra klubben
Chassisnr 96.579.678
Farge, Grønn
– fargekode GN6L
Bilen står på Gran, et par km fra GSV-lageret
Kun en eier før GSV over tok bilen
Pris kr 5.000,-
Uno Leirset,
tlf 913 55 101
for nærmere info / bilde

Saab V4 1968-mod.
Bilen har ny frontrute, nye sommerdekk,ny eksospotte bak, ny pakning slavesylinder, nye bremseslanger fram, nye bremserør bak,nye bremsesylindere bak, bremsebelegg bak.
Slakke tannstang, indre ledd.Ujevne bremser bak.
Litt rust.
Pris kr. 5000,00
Sverre Stølan
7206 Hellandsjøen
Medl. nr. 2007032
tlf.72454190/ 41334675.

Saab 99 GL
To Saab 99 GL 5 speed selges høystbydende over kr 6 000,- pr stk.
1982 modell indigoblå metallic 4 dørs
1984 modell elfenben
2 dørs
Begge er kjørbar og GOD for restaurering.
Bilene står i Lyngen/Troms
Svein-Harald Eliassen
Tlf 91600728:
eirik.eliassen@husbanken.no

Saab 95 v4- 1967
m.rest. objekt tilsalgs
kr. 4000.-
Sveinung Røstad
Skånes
7600 Levanger
tlf. 97768363

Fin rød Saab 99 84 m.
EU- godkjent.km.std.
ca 180 000.
Må berges unna
bilkrossere.
Sveinung Røstad
tlf. 97768363

Annonser

Privatannonser er gratis i frihjulet

Bil selges

1978 99 Turbo selges.

Km:155000. Motor OK, girkasse overhalt. Nytt innertak. Ettermontert servostyring av Per Ekstrøm.
Litt rustsveising og hel lakkering. 8 stk INCA-felger med dekk.
Kr 18000.-

1974 99 Combicoupe.

Solgt ny av Gjestrum-Larsen, reg 25/2/74.
En del sveising og lakkering.
Veronagrønn,Gn 8.
Noe deler medfølger.
Selges kr 5000.-
Eller begge for kr 20000.-

Henv Øistein Lid.
tlf: 992 08 353.

Foreningen selger en 1959 93B

uten motor, med rust i gulvet, de vanlige stedene. Opprinnelig lys grå, nå i koppermetallic fra 99 EMS. Stått lagret innendørs siden 1974.
Godt utgangspunkt for en som er villig til å legge mye sjel og arbeid i restaureringen. En del deler medfølger.
Chnr: 63036.
Har visstnok gått i Bergen.
Pris kr 4500.-

Øistein Lid,
tlf 992 08 353



99 1,7 l 1970

Tidlig 70-modell. Så godt som rustfri. Fin originallakk.
Clutchen slurer litt av og til, må kanskje skifte lamellplate (sluret ikke i mai).
Litt vrien tennings lås, men den virker (bør sjekke konsoll?).
Original 1,7 l Triumph motor går som en symaskin og drar godt. Motortopp overhalt på ca. 85000 km. Ny starter. Stiftløs ten ning montert.
Bør trolig ikke hentes langt avgårde pga clutch?
Står i Trondheim.
Registrert og EU godkjent til oktober 2011. Originalt U-nummer.
Kjøpt hos lokal Saab-forhandler av ansatt der i 1969.
8 hjul inkl. piggfrie Pirelli vinterdekk.
Pris-antydning kr 15000,-.

Thor Thorsen,
tlf 91346297,
tgthors@online.no



SAAB 95 1968

Farge: Silversand. Bilen er totalrestaurert vinteren 2006 / 07. og fremstår som strøken. Girkassen overhalt sommeren 2007. Ny clutch Motor overhalt sommeren 2009. Støtfangerne må kromes om for å bli helt strøkne. Fin bil som vil gi mange fine opple velser i mange sommere fremmover.
Selges pga nytt prosjekt.
Pris: HBO 60.000.

Bjørn Palerud
Tlf: 90733013
bj-pale@online.no

SPESIELL OG SJELDEN 99 SELGES AV GSV - TIL ENTUSIAST.



99 GLE -'78 mod.

Kilometerstand: 94935
5-dørs CC, antracitgrå met., servo, automat, spesiell innredning, sommerhjul (alufelger), vinterhjul (vanlige)
Bilen er sjekket - og nødvendige reparasjoner er foretatt av Bilkompaniet i Hamar i juni i år.
Teknisk tilstand: = "EU-godkjent" juni 2009.
Interiør: ok Eksteriør: trenger noe kosmetisk pleie.
Prisant 25 000,- Selges til høystbydende. Bilen står i Hamar,
Henv.
Anne, 62527177 / 90605008 / anne@gsv.no eller Øistein, 22265647 / 99208353 / lagersjef@gsv.no



"VENEZUELA'N"

SELGES. 95 – '61 mod. Bilen ble kjøpt ny i Trollhättan i 1961, og brakt direkte til Caracas, Venezuela, hvor den har kjørt det meste av sitt liv. Da (den norske) eieren døde tok hans sønn bilen til Norge i 1990. Vi kjøpte den i 1992 og har kun brukt den på noen få korte turer i klubbsammenheng. Den har stått tørt lagret i alle år. Bilen har en morsom historie, og har blant annet "pistolfutteral" mellom forsetene. Den har ikke vært restaurert, men har fått vedlikehold av sin eier i Venezuela. Det finnes også en video som viser bilen kjørende rundt i Caracas, filmet av sønnen da han var på besøk hos sin far... Bilder finnes, og kan sendes på forespørsel

Selges "as is". Prisant.: Høystb. over 25 000,-
Terje Andersen, 62527177 / 90605008 / anne@gsv.no

Bildeler selges

Har 99/900-deler
til salgs.
Bla. Karosseri-deler,
interiør, elektrisk,
og noe mekanisk.
Ring for info.
Torbjørn Midtgård,
Ålesund
Tlf: 926 04 016
t-midtgard@hotmail.com

Komplett sett støtfangere
for SAAB 95 mod 1975
(Plast/stål)
Støtfanger front for
SAAB 95/96
mod 71 - 74
Jørgen Røflo
Tlf: 907 31 359
jroflo@start.no

Til -67 Saab V4 selges:
Fint taktrekk, panser,
bagasjelokk,
støtfangere, starter,
dører, ratt m. stamme,
baksete mm.
Rolf Myrum, BIRI
Tlf: 996 41 105

Annonser

Privatannonser er gratis i frihjulet

Ønskes Kjøpt

2 dørtrekk til 96 64 mod.
kortfront, brun/grå
lykter/blinklys med pakninger ,
framme på skjerm
grønn termostat (sommer)
Roar Sjursnes
Tlf: 992 79 914

Bildeler Selges

MENGDER MED BRUKTE SAAB DELER TIL SALGS.
Holder på å gå gjennom det jeg har av Saab deler.
Etter å ha holdt på med hibbyen i snart 20 år er ikke det så rent lite.
Har kassevis med brukte deler fra totakt, V4, 99, 900 og 9000.
Stort sett ordinære deler, ikke noe Sport, Monte Carlo e.l.
Alt selges til rimelige priser.
Lettest å sende en e-post og spørre om jeg har det du er på jakt etter.
strandmo@online.no

Bildeler selges
Deler 99/90/900
Blant annet:
99 4d 1979:
Komplett setesett (foran og bak), lys grå, meget pent.
Inkl nakkeputer med lys blå trekk.
99 4d 1979:
Dørtrekk og skai i lys blå farge.
Komplett.
Nyhøyre yttre fram skjerm, passer til alle 99 men blink lysutsparring er tom 1976
Ny simring bakkant motor delenr 109173576
Nytt hjullager bak delenr 108906240
Ny simring delener 108906232
Låssett: tenningslås og to dørlåser
Sikkerhetsbelter, rulletype, foran (begge sider) fra 1979 4d 99.
Ekstra bremselys for montering i bakrute, passer m.a. til lak setrapp
90 og 900 sedan: spoiler bagasjeluke
99 CC: hengerfeste
90/99/900: instru menthus med turteller
99 sedan fom 1978: hatthylle uten lufte kanaler, meget pen
99 fom 1977: Lykteglass, lykter, sidespeil, div antall
Bremsepumpe
99: Radiator
99: 2 panser
99: 2 bagasjelokk, ett med hull for spoiler
99 4d 1979:
Ledningsnett, to deler
1977 B-motor 300.000km gis bort ved henting! Inkl vannpump gått kun 10.000km, dynamo og motorvarmer.
Ulyd i gear.
Thule lastestativ til takrennemontering, passer alle biler med takrenne, pent brukt
+ mye annet!
Se også annonse på GSV.no eller finn kode 23225550
Frank Granli, Valdres.
tlf: 41695035
frank_granli@hotmail.com

Nyproduserte deler til salgs SAAB 93 og 96
Gummilist til sidevindu 96 (utside)
venstre eller høyre
kr. 299.-
Teppe til bagasjerom 96 93
kr. 550.-
Stofflist dør 96 (-1970) per dør
kr. 442,50
Gummilist dør 96 (-1970) per dør
kr. 495,-
Dørlist gummi 96 (1970-)
kr. 375.-
Kromlist til luftinntak kupeventilasjon 96
kr. 240.-
Varmekran (1963-1964)
kr. 1200.-
Varmekran (1965-)
kr. 1200.-
Mange andre deler kan leveres på forespørsel!

For bestilling eller info:

Klaaspeter Kuperus
klaaspeter@live.no /
971 15 513

Div klubbsalg



"Ekte totaktister spiser ikke VØRTERKAKER"

Dette åndsverket signert Volla / Eidesen ble trykket i ca. 50 eks. i 1986.

Herrene kom aldri med noen oppfølger,
så etter over 20 år siden første utgivelse,
fant vi det på tide med et nytt opplag.

Har du sans for blårøyk og humor er dette boken for deg!
Du er garantert en god latter! Her får kan man igjen bekreftet at "intet er nytt under solen"….

Pris: kr. 50,- + porto.

Bestilles hos "klubbartikler", Ole J. Johansen, 62 35 88 98 / klubbartikler@gsv.no

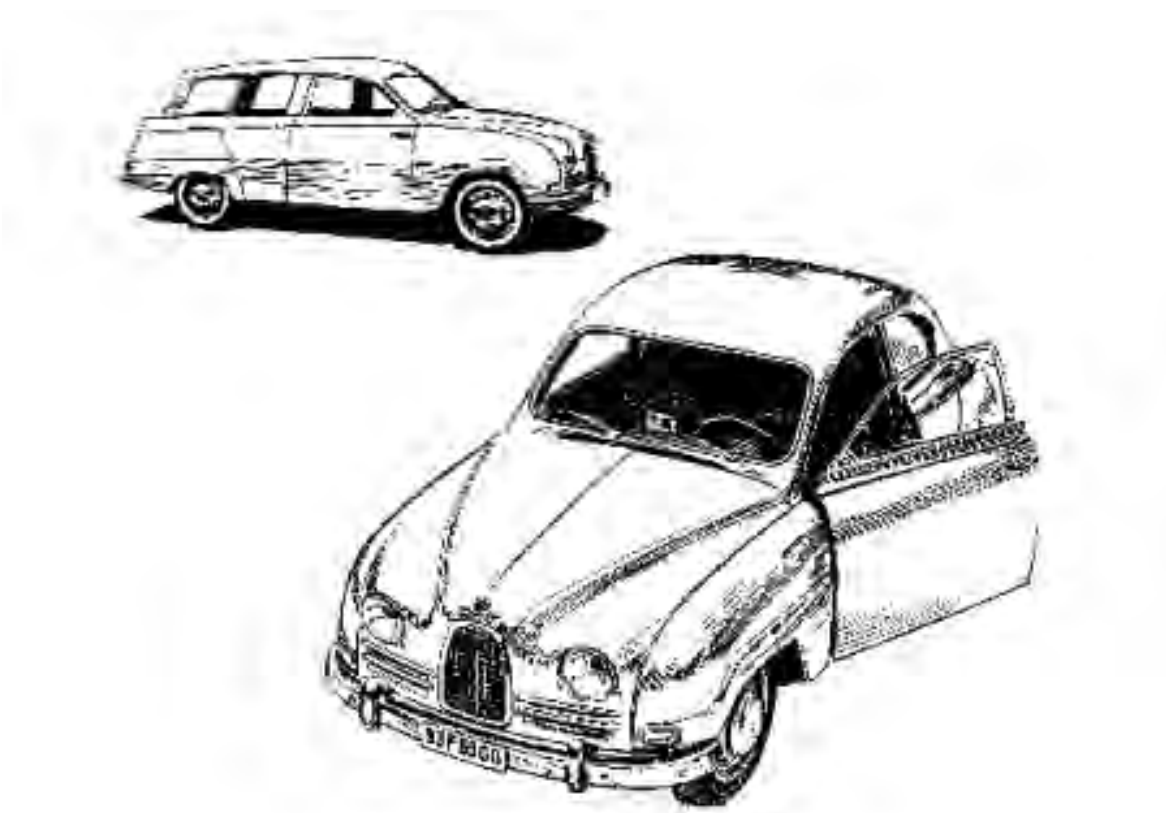
Delekataloger og verkstedshåndbøker på cd

kan leveres til følgende modeller:

92, 93, 95/96 2T 95/96 2T långnos.
95/96 V4. årsmod. '65-'67 95/96 V4, årsmod. '67-'79
99, årsmod. '69-'74/ '74-'81/ '75-'80

Pris: kr. 60,- pr CD inkl. porto.

Anne A.: 62527177 / 90605008 / anne@gsv.no



KLUBBARTIKLER



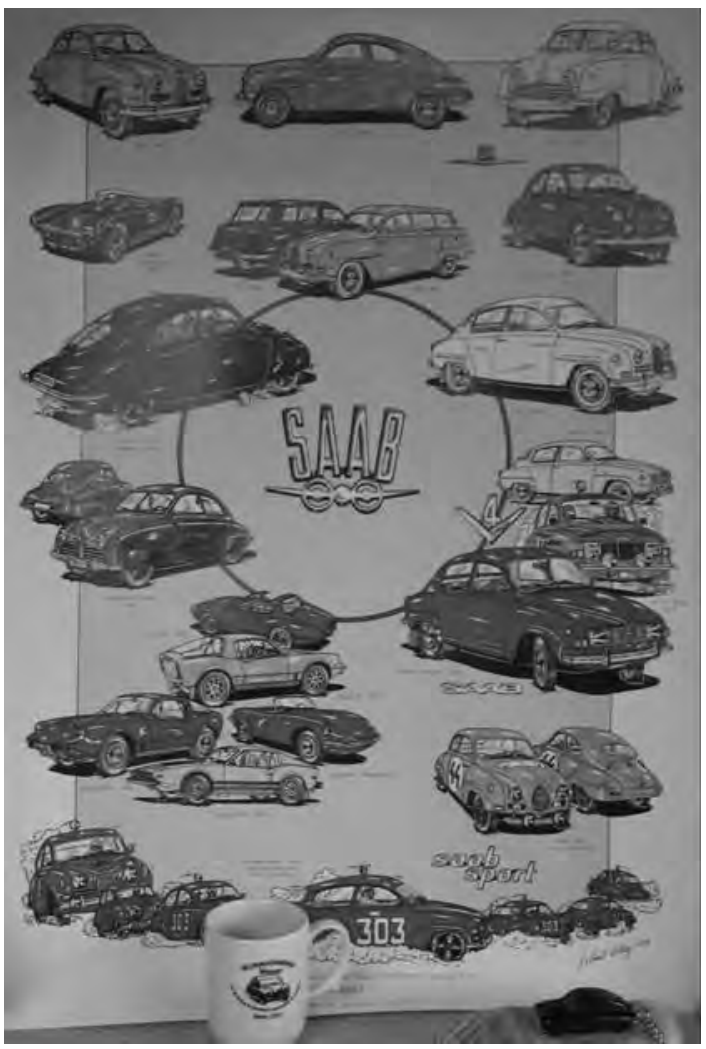




















KLUBBARTIKLER

Tennistrøye med brodert klubbemblem

-mørk blå med glidelås i halsen og beige emblem	250,-	NÅ 150,-
-beige med knapper i halsen og blått emblem	200,-	NÅ 100,-
-hvit med knapper i halsen og blått emblem	200,-	NÅ 100,-
-mørk blå med kanpper i halsen og beige emblem	200,-	NÅ 100,-

Cap med brodert klubbemblem

-blå med beige emblem/mørk blå med hvitt emblem/beige med blått emblem	75,-	Nå 50,-

Tennistrøye med glidelås + cap	300,-	NÅ 175,-
Tennistrøye med knapper +cap		NÅ 125,-
GsV jakkemerke i sølv		80,-
Gsv krus med emblem		80,-
Gsv bilemblem: innvendig		30,-
utvendig		15,-
Gsv jubileumsplakat fra 1997: unummerert	100,-	NÅ 80,-
"Ekte totaktister spiser ikke vørterkaker" - Volla /Eidesen		50,-
Nøkkelring; sort ur-Saab med lys i alle lyktene		70,-
Belte i lerret med Saabvingen på spennen. Beige eller sort.		250,-
Saab termometer (ca 30 cm høyt).		350,-
Saab emaljeskilt: 40cm x 40cm		450,-
10cm x 10cm		100,-
Restopplag medlemsblader		10,-
1977 – 2001, utgave nr. 1 – 99 (sort/hvitt)		kr. 10,- + porto
2002 – 2009, utgave nr. 100 –. 129 (m. farger)		kr, 20,- + porto

Bestilling
Ole Jonny Johansen
Engebretveien 10, 2320 FURNES.
Mail: klubbartikler@gsv.no
Tlf: 62 35 88 98

Telefonbestilling kun torsdag mellom kl 20.00 og 22.00

Husk:

-at adresseendring
meldes til registerfører.

-å oppdatere matrikkelen

-Medlemsbladet er for, og av medlemmer.
Send inn stort eller smått,
skriftlig eller fotodokumentert.

Meld også ifra om annonser skal fjernes.

Førstkommende deadline er:

29.november

Beviset på Saab-utviklingen mellom 1967 og 2010:



Eidesens V4 poserer med en splitter ny 9-5 Vector.
Sistnevnte ble utlånt av Saab City i Oslo i forbindelse med en artikkel i "Motor",
der journalisten ønsket inntrykk av noen som hadde kjørt mye Saab
og som hadde en viss oversikt over historikken.
Morsomt å prøve en ny bil (det skjer ikke så ofte),
som selvsagt var et meget behagelig bekjentskap men som i den testede utgave vil komme på godt over en halv million. Fant i ettertid ut at den nye er temmelig nøyaktig én meter lengre enn V4en (511 cm), for ytterligere å vise at man opererer i et helt annet markedssegment.

Reportasjen er å finne i utgaven av "Motor"
som utgis i månedsskiftet august-september, fikk vi vite.
(Foto: Rune Korsvoll, "Motor").


Med port
SAAB
LS12620