FRIHJULET

Nr.2 /2011
35. Årgang



MEDLEMSBLAD FOR GAMMALSAABENS VENNER









Landstreffet i Haugesund









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

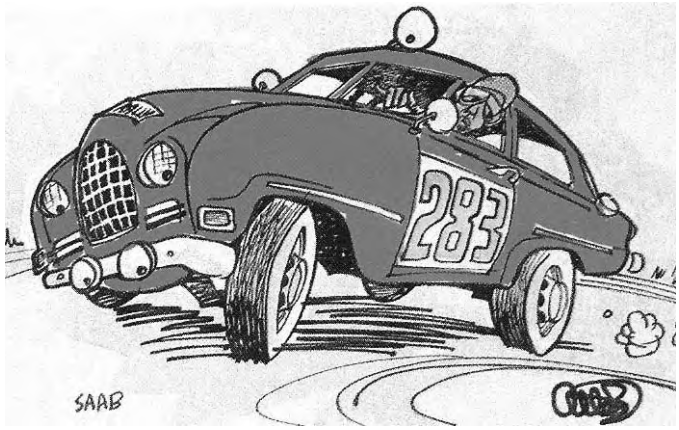
FRIHJULET

Utgis av Gammalsaabens Venner.

(copyright FRIHJULET tilhører GSV Norge.)

Denne utgaven er nr.135
siden første utgave i 1977.

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



Frist for innlevering av stoff til neste utgave :

1.september

Husk å melde adresseforandring
til registerfører:

innmelding@gsv.no

Det sparer klubben for ekstra arbeid og utgifter

FORSIDEN:

Saab 99 EMS sølvgrå – Jan Yngve Vestby

SIDE 2:

Bilder fra Landstreffet i Haugesund

INNHOLD:

Årsberetning	s.7 og 8
Regnskap og Budsjett	s.9
Protokoll årsmøte	s.11-13
TEMA: Saab 99	s.14-26
Vårslepp i Telemark	s.27-30
Saabtur 29.mai	s. 31
Landstreffet i Haugesund	s.33-42
Den utrolige reisen	s. 43
I savn og minne om Eiler Holthe	s. 45
GSV WANTS YOU	s.46
Saabmiljøet i Rogaland	s.47-48
LMK	s.49-50

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

www.gsv.no
Organisasjonsnr: 996 223 396 Kontonr: 8150 85 61083

Styret 2011/2012

Leder
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: kjetil.urheim@jotun.com

Delelageransvarlig
Arne Uno Leirseth
Linlykkja 2
2750 Gran
T: 61 33 07 32
M: 913 55 101
E: lagersjef@gsv.no

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

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

Tur og arrangement
Jørgen Kristiansen
P. Jebsensvei 62 F
5265 Ytre Arna
T: 55 19 16 88
M: 920 34 336
E: kristiansen41@hotmail.com

Styremedlem
Torbjørn Midtgård
Fløtabakkane 3
6037 Eidsnes
T: 70 19 01 19
M: 926 04 016
E: t-midtgard@gsv.no

Øvrige Verv

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

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

Bård Austad
Steinkleiva 5
4631 Kristiansand
T: 38 09 34 16
M: 992 61 046
E: Bard.austad@losmail.no

Øystein Sannes
Råtun 24c
5239 Rådal
T: 55120283
E: sannessaab@gmail.com

Arthur Pettersen
Hilmar Nøisvei 11
8480 Andenes
T: 76 14 23 75
M: 915 65 538
E: arthur@tnett.no

Revisor + Webmaster
Kai Rosenlund
M: 924 94 371
E: webmaster@gsv.no

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

Forsikringskomité
Ole Dalen
Skedsmokorset
T: 63 87 21 67 / 901 81 804
E: oledal@msn.no

Svein Johnsen
Bergen
T: 928 46 559
E: johstveiter@gmail.com

Morten Strandmoe
Sandefjord
T: 33 45 16 69 /406 13 634
E: strandmo@online.no

Arkivar
Hans Fredrik Larsen
T: 920 41 956
E: hflars1@online.no

Tekniske tips
2takt Per Hansen 55 19 08 38

V4 Øystein Sannes 55 13 02 83

99 Thor Thorsen 73 93 18 84

GsV Lokalforeninger

Oslo - Akershus ("Alibiet")
Kjell Mikaelsen 951 67 360
E: kje-tm@online.no

Østfold
Hans Fredrik Larsen 920 41 956
E: hflars1@online.no

Vestfold - Telemark
Egil Nilsen 902 14 008
E: egnils2@online.no
www.saab-vt.com

Sør ("Saabklubben Sør")
Bård Austad 992 61 046
E: bard.austad@losmail.no
www.saabklubbensor.com

Rogaland
Eimund Lunde 916 77 535
E: eimund.lunde@c2i.net

Vest
Jørgen Kristiansen 920 34 336
E: kristiansen41@hotmail.com
www.123hjemmeside.no/gammalsaab

Nord-vest
Torbjørn Midtgård 926 04 016
E: t-midtgard@gsv.no

Nord
Bjørn Sjødin 909 18 116
E: bjorn.sjodin@tele2.no

Fra Førersetet



Hei alle GSV'ere!

Først vil jeg takke alle deltagere for et flott og vel gjennomført Landstreff i Haugesund. Og en kjempestor takk til Ivar Bråstein, Knut Inge Knutsen og Anne Andersen m.fl. for å få dette arrangementet vel i havn.

Takk også til alle som deltok på årsmøtet og som deltok i debattene og i valget av styremedlemmer.
Det er ekstra motiverende å drive foreningsarbeid når temperaturen stiger og medlemmene viser genuin interesse for det de mener er den beste løsningen for fremtiden. I en landsdekkende forening med rundt 600 medlemmer i aldersgruppe fra 18 til 80 år skal det være rom for å ha ulike oppfatninger om hva GSV skal være og hvilke retninger vi skal gå, og ikke minst ha rom for at alle kan få uttale seg.
Takk også til Årsmøtet for å ha satt sammen et nytt styre med tre nye representanter. Velkommen til Uno Leirseth, Jørgen Kristiansen og Torbjørn Midtgård. Takk også til Eirik Arne for å ta en ny periode.
Årsmøtet vedtok også endringer i styreposisjonene og klargjorde ansvarsområdene.
Nå må vi vise at vi kan ta GSV videre i en positiv retning for alle medlemmene.

Det er også en utfordring å diskutere om navnet vårt er et hinder for videre utvikling og virker ekskluderende, eller om navnet er sjarmerende og viser hvem vi egentlig er. Årsmøtet ga styret i oppdrag å vurdere om Gammalsaabens Venner er et navn for fremtiden. Her vil vi gjerne høre din stemme slik at vi kan gjøre en bred vurdering frem til neste årsmøte i Oslo 2012.

Endelig kan vi alle nyte velfortjent sommer og sol. Norge er et uprediktabelt land når det gjelder vær.
Den ene dagen er det sol og varme her på terrassen min i Tønsberg og neste dag er det øs-pøs regnvær, mens Eirik Arne i Hammerfest kan nyte varme og sol. Hittil i sommer har vi alle fått en passe dose av alt slags vær.
Det har gitt oss alle gode muligheter til å få fine opplevelser sammen med bilene våre.
Etter Nordkapp-turen i 1997 fikk jeg øynene virkelig opp for hvor flott land vi lever i og hvor bra dette kan oppleves i en bil. Norge er et skikkelig tredimensjonalt land hvor naturen både kan sees og oppleves vel så mye foran og bak, høyre og venstre som opp og ned. Har du en toppløs bil blir opplevelsene virkelig forsterket. En liten komité fra GSV Vest har startet tankene om å arrangere en internasjonal Saab-tur med vestlandsfjorder og fjell som tema. Prosjektet ligger noen år fram i tid og må koordineres med øvrige internasjonale treff de kommende årene. Her kan vi alle begynne å glede oss allerede nå.

Verdensveven har kommet for å bli, og GSV har ambisjoner om å være synlig på dette medium. Mange har hatt synspunkter på våre egne hjemmesider, og vi jobber med å få samlet en gruppe personer som kan løfte denne noen hakk. Et par personer har allerede vist interesse for å delta i en ny komite/gruppe for å jobbe frem både innhold og en visuell fornying. Har du lyst til å være med? Vi trenger en eller flere som kan litt om webprogrammering og tilrettelegging av websider.
På fjesboka (Facebook) har GSV nå 180 'venner', hvorav flere som ikke er registrerte GSV medlemmer. Her ser vi en fin mulighet til å nå nye medlemmer, men også minst like viktig, dele personlige erfaringer, bilder og opplevelser med andre likesinnede. Gjennom å være synlige i flere "kanaler" kan GSV vokse inn i fremtiden.
Frihjulet vil fortsatt være vårt viktigste medium og vi må gjøre bladet interessant og morsomt for alle.
Denne utgaven har vi dedikert til Saab 99. Neste nummer dedikerer vi til etterfølgeren Saab 900.
Har du bilder, opplevelser eller historisk informasjon om Saab 900 (1979-93), så bruk sommeren til å skrive noen ord og send de til redaktøren.

Jeg ønsker dere alle en riktig fin sommer og mange fine opplevelser!

Ketil

Redaktørens side

Nå er sommeren her!
I såfall i følge kalenderen.. her i Bergen veksler vi mellom vår,sommer og høst vær..
Men for all del –jeg klager ikke!
Som kjent er bergensere flinke til å glemme regnværsdagene i det solen skinner.

Denne utgaven har tema Saab 99, og jeg har tatt med ulike artikler om tema.
Temautgaver er spennende –og jeg gleder meg til å se hva medlemmene sender inn
til neste utgave som tar for seg 900 og turbo.
Det handler litt om å vise frem mangfoldet i klubben, og jeg oppfordrer medlemmer
til å sende inn både tekniske artikler, bildeserier og historier
(om du ikke kan skrive eller har kamera –må du gjerne tegne en tegning).

I år hadde jeg anledning til å reise til landstreffet, og det var veldig kjekt.
Min far og jeg satte kursen mot treffet i en lysegrønn V4, og vi fikk endel oppmerksomhet på veien.. jeg er usikker på om det er fargen eller årsmodellen som vekker mest oppsikt.

Da vi ankom treffet på lørdagen skilte liksom ikke bilen seg så mye ut lengre.
Saab skal ha for artige fargevalg.
På treffet var det mange flotte biler å se og det så for min del ut til at modellutvalget var godt.
Det var trivelig å komme på treff og det er ikke vanskelig å komme i prat med folk!
Mange navn jeg kun har lest i bladet og på mail, fikk ansikter knyttet til seg.
Det var god stemning og et flott arrangement! Jeg fikk snakket med endel medlemmer og jeg synes det var spesielt flott at medlemmer i STCN (og GSV) stilte.

Jeg har ikke hatt anledning til å stille på årsmøte tidligere, men jeg synes det er flott å oppleve at så mange interesserer seg så mye i klubben, at de deltar, og engasjerer seg i diskusjoner på årsmøtet. Klubben utvikler seg jo med tiden og da er det viktig at vi i styret får høre hva medlemmer synes og ønsker. Det er jo en klubb for alle med interesse for Saab, og siden vi ønsker å nå ut til alle er det viktig å finne ut hvordan vi skal jobbe mot akkurat det.

Treffet i Haugesund, med godt oppmøte og engasjement viser at medlemmene er interessert –håper engasjementet brenner, også når man ikke er i umiddelbar nærhet av bilen..
og at det vises i medlemsbladet vårt.
Med andre ord –la Frihjulet fylles med bidrag fra alle landets kroker og knauser.
(deadline for neste utgave er 1.september)



Torill

Årsberetning 2010-2011
GSV- GammalSaabens Venner

Styret har bestått av:

Formann – Ketil Bjørnebekk
Nestformann – Kjetil Urheim
Kasserer – Mette Palerud
Redaktør – Torill Sannes
Tur & Arrangement – Anne Andersen
Delelagerforvalter – Øistein Lid
Medlemsregister – Eirik Arne Eliassen
Varamedlemmer – Klaaspeter Kuperus og Torstein Forseth

Øvrige verv/ansvarlige personer:

Valgkomite – Morten Strandmoe, Tom Eidesen, Torbjørn Midtgård
Forsikringskomite – Ole Dalen, John. Tveiterås, Morten Strandmoe
Revisor – Kai Rosenlund
Webmaster – Kai Rosenlund
Klubbartikler – Ole Johnny Johansen
Ordremottaker,deler – John Tofte
Arkivar – Hans Fredrik Larsen

Styret har avholdt fire styremøter i perioden.

02. oktober 2010:

Samlet møte i lagerlokalene på Jaren. Samtlige styremedlemmer og varamedlemmer tilstede, forfall Anne.

Hovedsaker:

Lagersituasjonen, styrets roller og oppgaver, markedsføring og medlemsoppfølging, regionsinndeling/lokalforeninger, Frihjulet og redaksjonskomite, regnskap og budsjett, registrering i Brønnøysundregisterene, medlemsinfo/matrikkel på nett, turer og treff.

12. desember 2010:

Telefonkonferanse. Deltagere Ketil, Torill og Eirik Arne, forfall Kjetil, Anne, Mette og Øistein.

Hovedsaker:

Delelager og salgssituasjon, markedsføring og klubbartikler, Frihjulet på web og temanummer for 2011, registrering i Brønnøysundregisteret.

29. februar 2011:

Telefonkonferanse. Deltagere Ketil, Kjetil, Torill, Øistein og Eirik Arne, forfall Anne og Klaaspeter.

Hovedsaker:

Delelager, regionsinndeling/lokalforeninger, Frihjulet, regnskap og budsjett 2011, vedtekter.

24. mai 2011:

Telefonkonferanse. Deltagere Ketil, Torill, Mette, Eirik Arne, Øistein, Anne (kun innledningsvis), Klaaspeter og Tom Eidesen.

Hovedsaker:

Situasjonen i styret,

(Styremøte planlagt lørdag 11.06)

forts.

Innlegg fra styremedlemmene:

Formann:

Har løftet styremøtenes viktighet og avholdt regelmessige møter.
Første møtet var et "fysisk" møte, øvrige har vært telefonkonferanser.
Har brukt mye tid på å prøve å finne ut ansvar og roller styremedlemmene i mellom.
Noen oppgaver ser ut til å være duplisert, spesielt medlemsregister og matrikkeldata. Har derfor igangsatt arbeid med å se på en webbasert medlemsdatabase.
Har jobbet med å få til forbedringer av websidene, men trenger sårt en dedikert person/gruppe som kan sette opp og vedlikeholde en ny lay-out og innhold.

Lageret har vært et gjennomgangstema, og ser nå ut til å komme opp på et kvalitetsnivå som foreningen kan leve med.

Søkt og fått innvilget organisasjonsnummer for GSV i Enhets/Frivillighets registeret (Brønnøysund).

Formannen har deltatt på julebord med Oslo-Alibiet (desember) og GSV Vest (februar), samt besøkt medlemsmøtet til GSV Vestfold/Telemark (april). Deltatt som representant for GSV på LMK årsmøte på Gardermoen.

Styrets samarbeid har til tider vært utilfredsstillende og negativt ladet. En person gjør seg gjeldende i nesten alt som GSV foretar seg og har ytret seg svært negativt ovenfor formannens og nestformannens arbeidsform og mål. Styret må rydde opp i roller og ansvar for å fungere som en demokratisk forening.

Nestformann:

Nestformann har holdt kontakt med lokallagsrepresentanter og jobbet med å formalisere/etablere nye lokalforeninger.
Nye lokallag under etablering er GSV Sør-vest og Nord-vest. Har ikke lykkes å få kontakt med noen som ønsker å etablere lokalforening i Hedmark-Oppland eller Trøndelagsfylkene.

Har opprettet Facebook side for GSV. Per 07.06 var det 170 "friends" hvorav mange ikke-GSV medlemmer. En fin måte å nå nye potensielle medlemmer på.

Delelagerorganisator:

Lageret 2010:Vi har satt opp flere pallereoler og utvidet mesaninen. Det er montert reoler på denne, og elektriske- og bremsedeler er flyttet opp.
GSV har kjøpt, solgt og hugget/skrotet 4 biler.
1 stk 1983 900C på lager.

Dugnader er gjennomført med svært varierende deltakelse. All ære til de få som har gjort en innsats med å sortere deler, rydde og kaste skrot.
Det har vært avholdt 2 åpne dager.

Kasserer:

Se regnskap

Tur & Arrangement:

Det har som vanlig vært bra aktivitet i klubben siden forrige årsmøte.
Landstreffet ble i 2010 arrangert i Levanger.
Et flott arrangert treff med deltakelse av 51 biler og ca.85 personer.
GSV var representert ved det internasjonale treffet i Schweiz i august 2010 med 3 biler og 5 personer.

Det årlige vintertreffet på Dagali fant sted i februar 2011, igjen med førsteklasses baneforhold og freske kuldegrader, og hele 17 deltakende biler og 19 personer.

I tillegg til klubbens faste treff har det som vanlig vært lokale aktiviteter flere steder.

Redaktør:

Frihjulet har vært utgitt 4 ganger dette året;
juli, oktober, desember og mars.
Målet for bladet er å nå ut til alle med informasjon og å dele gleden ved bilene. Bladet er av og for medlemmer og veldig avhengig av inspill og bidrag fra medlemmene. Vi vil fremme at bladet er for alle medlemmene, både å lese og å skrive til -og om man har interessen for bilene er det nok til at man har noe å skrive til bladet om.

I fremtiden er ønsket at blad og nettside jobber tettere sammen, uten at nettsiden skal frata bladet "sjarmen". Noen ting vil det være viktig at er tilgjengelig på nett, andre ting vil det være naturlig at først er å lese i bladet. Utifra tilbakemeldinger er blldet viktig for medlemmene, men det er også et ønske om at nettsidene skal være mer oppdaterte, og inneholde mer. Samabeidet er viktig for å kunne eksponere klubben godt, og for å gi informasjon om møter og treff til flest mulig. Bladet må utvikle seg i takt med klubben, og med å ha temanumre som de kommende viser vi tydelig at vi er i endring med tiden, og det er viktig.

Medlemsregisterfører:

Det var registrert 587 medlemmer per 01.01.2011.

Regnskap og Budsjett 2010-2011

BUDSJETT FOR 2011

Inntekter		
3110	Kontingent 2011	180 000,00
		-
3200	Delelager salg	85 000,00
3250	Klubbartikler salg	10 000,00
3300	Porto/frakt (inntekter)	-
3400	Vrakpant	-
	Salgsinntekter	275 000,00
3700	Provisjonsinntekter	1 000,00
3900	Diverse inntekter	12 000,00
	Annen driftsinntekter	13 000,00
	Sum driftsinntekter	**288 000,00**
Utgifter		
4300	Varekjøp delelager	55 000,00
4350	Varekjøp klubbart.	8 000,00
4400	Rep.egen bil-for salg	-
		63 000,00
6300	Husleie, lager	48 000,00
6390	Delelager kostnader	
6400	Lager kostnad - Jaren	6 000,00
6800	Kontorrekvisita	5 000,00
6810	Møteutgifter	1 000,00
6820	Frihjulet	70 000,00
6850	Treff - arrangement	5 000,00
6900	Telefon, telefaks etc.	4 000,00
6950	Porto, brev	40 000,00
6970	Internett tjenester	15 000,00
6980	Reiseutgifter	6 000,00
7400	Kontingent LMK	12 000,00
7450	Gaver	6 500,00
7500	Forsikringspremie	5 000,00
7770	Bank-og kortgebyr	3 000,00
7790	Diverse kostnader	2 000,00
	Annen driftskostnad	**228 500,00**
	Driftsresultat	**-3 500,00**
8040	Renter av bankinnskudd	500,00
8050	Avkastning Fondet	5 000,00
	Årsresultat	**2 000,00**

RESULTATREGNSKAP FOR 2010

Inntekter		
3110	Kontingent 2010	166 251,00
31111	Kontingent 2011	4 900,00
3200	Delelager salg	64 888,00
3250	Klubbartikler salg	8 795,50
3300	Porto/frakt (inntekter)	-
3400	Vrakpant	-
	Salgsinntekter	244 834,50
3700	Provisjonsinntekter	-
3900	Diverse inntekter	-
	Annen driftsinntekter	-
	Sum driftsinntekter	**244 834,50**
Utgifter		
4300	Varekjøp delelager	49 127,98
4350	Varekjøp klubbart.	-
4400	Rep.egen bil-for salg	-
		49 127,98
6300	Husleie, lager	44 540,00
6390	Delelager kostnader	-
6400	Lager kostnad - Jaren	2 079,00
6800	Kontorrekvisita	6 205,50
6810	Møteutgifter	639,94
6820	Frihjulet/Matrikken	75 350,00
6850	Treff - arrangement	-137,75
6900	Telefon, telefaks etc.	7 724,79
6950	Porto, brev	29 322,83
6970	Internett tjenester	4 000,00
6980	Reiseutgifter	4 353,00
7400	Kontingent LMK	11 800,00
7450	Gaver	6 071,00
7500	Forsikringspremie	4 669,00
7770	Bank-og kortgebyr	3 289,50
7790	Diverse kostnader	623,34
	Annen driftskostnad	**200 530,15**
	Driftsresultat	**-4 823,63**
8040	Renter av bankinnskudd	332,36
8050	Avkastning Fondet	3 945,58
	Årsresultat	**-545,69**

RESULTATREGNSKAP FOR 2009

Inntekter		
3109	Kontingent 2009	166 450,00
3110	Kontingent 2010	35 350,00
3200	Delelager salg	110 970,61
3250	Klubbartikler salg	5 602,00
3300	Porto/frakt (inntekter)	-
3400	Vrakpant	-
	Salgsinntekter	318 372,61
3700	Provisjonsinntekter	1 465,00
3900	Diverse inntekter	100,00
	Annen driftsinntekter	1 565,00
	Sum driftsinntekter	**319 937,61**
Utgifter		
4300	Varekjøp delelager	72 018,09
4350	Varekjøp klubbart.	70,00
4400	Rep.egen bil-for salg	8 000,00
		80 088,09
6300	Husleie, lager	46 656,00
6390	Delelager kostnader	3 078,61
6400	Lager kostnad - Jaren	7 273,00
6800	Kontorrekvisita	11 880,97
6820	Frihjulet	60 310,00
6380	Matrikken	-
6850	Treff - arrangement	10 409,90
6900	Telefon, telefaks etc.	6 962,69
6950	Porto, brev	20 468,67
6970	Internett tjenester	8 575,00
6980	Kjøring	2 400,00
7400	Kontingent LMK	11 760,00
7500	Forsikringspremie	4 384,00
7770	Bank-og kortgebyr	1 375,50
7790	Diverse kostnader	1 228,75
	Annen driftskostnad	**196 763,09**
	Driftsresultat	**43 086,43**
8040	Renter av bankinnskudd	377,07
8050	Avkastning Fondet	8 424,37
	Årsresultat	**51 887,87**

BALANSEN FOR 2010

Eiendeler		
1200	Inventar og utstyr	15 267,70
		-
1900	Kontanter	22,25
1922	Bank - reisekonto	3 517,96
1925	Bank - Brukskonto	208 624,52
1926	Bank - delekonto	117 091,99
1930	VPS-konto	156 806,08
	Sum eiendeler	**501 330,50**
Egenkapital og gjeld		
2000	Egenkapital	439 495,80
2400	Leverandørgjeld	62 380,39
	Årsresultat	-545,69
	Sum EK/Gjeld	**501 330,50**

BALANSEN FOR 2009

Eiendeler		
1200	Inventar og utstyr	20 356,95
1701	Forskudd Anne Andersen	4 211,60
1900	Kontanter	157,25
1922	Bank - reisekonto	2 222,47
1925	Bank - Brukskonto	207 958,61
1926	Bank - delekonto	81 696,17
1930	VPS-konto	148 415,22
	Sum eiendeler	**465 018,27**
Egenkapital og gjeld		
2000	Egenkapital	438 008,90
2400	Leverandørgjeld	24 878,50
	Årsresultat	51 887,87
	Sum EK/Gjeld	**465 018,27**

Revisorrapport Gammalsaabens Venner Regnskap 2010

Regnskapet for 2010 er gjennomgått, og utvalgte bilag er kontrollert. Regnskapet er ført etter god regnskapsskikk, og gir et godt bilde av klubbens økonomi.

Revisor anbefaler regnskapet godkjent.

Ser frem til en verdisetting av delelager.

Savner og verdien av klubbartikkler pr 31/12.

Bergen, 7. juni 2011.

Kai Rosenlund
(Sign)

Innkomne forslag

Formann i gsv Ketil Bjørnebekk

Forslag til årsmøte i GSV 2011.

1. Jeg og mange medlemmer med meg snakker om at klubben vår burde ha en navneendring på vår klubb. GSV navnet har gått ut på dato, virker veldig sært og appellerer lite til alle som er interessert i saab. Klubben vår burde ovnfavne alle som er interessert i saab fra to-takt til nye saaber. (se til andre klubber)

2. Forslag til navn : NORSK SAAB KLUBB (VISER TIL vedlagt NYTT MERKE)

3. Dersom forslagen blir stemt over og vedtatt, vil jeg at styret tar kontakt med turboklubben for en sammenslåing og fra 2012 et styre sammensatt fra begge parter. (det burde bli en vinn –vinn for alle)

Stavern, 31.mai 2011.

Mvh Bjørn Olsen



Protokoll fra Årsmøte i GSV 2011

Sted : Radisson Blu Hotel, Haugesund
Dato : 13 juni 2011
Kl. : 1000-1300

Saksliste :

Åpning ved forman.
1. Godkjenning av innkalling og dagsorden
2. Valg av ordstyrer
3. Valg av referent + 2 til å underskrive protokollen
4. Styrets årsberetning for 2010/2011
5. Godkjenning av revidert regnskap for 2010, budsjett for 2011 og kontingent for 2012
6. Tid og sted for Landstreff og årsmøtet 2012
7. Endring av vedtekter
8. Innkomne forslag
9. Valg ihht. vedtekter der følgende står på valg :
    - Formann (2011-2012)
    - Ansvarlig for medlemsregister (2011-2013)
    - Lagerorganisator (2011-2013)
    - Treff og arrangement ansvarlig (2011-2013)
10. Eventuelt

Årsmøtet åpnet med at Ketil Bjørnebekk (formann) ønsket alle velkommen og håpet at alle ville ta del i de saker som fremkom under årsmøtet.
Takket også for fint arrangement og for hyggelige samtaler på lørdagskvelden.

1.Godkjenning av innkalling og dagsorden.

Denne ble godkjent med tillegg at valg av Treff og Arrangement ansvarlig var uteglemt under pkt.9

2.Valg ava ordstyrer

Tom Eidesen ble valgt.

3.Valg av referent + 2 til å underskrive protokollen.

Ulf Fjeldberg ble referent og Arne Eikåsen og Per Hansen ble valgt til å underskrive protokoll.

4.Styrets årsberetning for 2010/2011

Formannen leste opp hele årsberetningen og tok opp spesielt interne forhold i styret.
Se årsberetningen.
Ketil fikk lagt frem sitt syn ang. samarbeidsforholdet
og Øystein Sannnes la frem sitt syn på hvordan han så virkeligheten.
Her kom det, fra mange hold, frem mange forskjellige meninger ang. samarbeidsforholdet i styret, men diskusjonen gikk på et fint saklig nivå. De fleste fikk sagt hva de mente.
Det ble også diskutert hvordan GSV skulle være, ang hvilke biler som kan være med.
Her ble det vist til § 1 i vedtektene som sier at : Gammelsaabens Venner er en uavhengig , landsomfattende forening, hvor medlemskap er åpent for alle som eier eller har interesse for SAAB biler. Foreningen fokuserer på biler elder enn 21 år.
Det kom også her frem spørsmål om hvorfor ikke GSV hadde registrert seg i ” grasrotandelen ”, men landstekkende organisasjoner kan ikke registrere seg. Det kan lokal lagene gjøre, så sett i gang de som ønsker.
Styrets årsberetning ble deretter godkjent.

forts.

5. Godkjenning av revidert regnskap for 2010, budsjett for 2011 og kontingent for 2012.

Regnskapet for 2010 ble gjennomgått og godkjent,

Kommentarer :

Vi bør verdisette lageret. Dette har vært oppe i mange år og det ble nå bestemt at lagerverdi er den samme som lageret er forsikret for.
Verdien ble deretter satt til 1 million norske kroner.

Budsjett for 2011 ble godkjent

Kontingent for 2012 ble uforandret dvs. nok. 350,-

6. Landstreff og årsmøte i 2012

Dette vil bli avholdt i Oslo den 25-28 mai

7. Vedtekter.

Det ble foreslått endringer i vedtektene i § 2 :
Pkt.2b
Ny tekst: Styret består av leder, nestleder og seks faste medlemmer.
Leder velges for ett år av gangen, de øvrige for to år –
men slik at minst to av styrets medlemmer ikke står på valg.
Leder har dobbeltstemme ved stemmelikhet.
Pkt. 2b - ble godkjent

Pkt.2c
Ny tekst: Styrets oppgaver er følgende: Foreningens daglige drift og økonomiske disposisjoner innen rammen av vedtektene. Ivareta og oppbevare foreningens kollektive eiendom.
Til enhver tid holde medlemsoversikten à jour. Gjennom medlemsbladet og websider holde medlemmene løpende orientert om foreningens aktiviteter. Hver måned, med unntak av desember og en på forhånd offentliggjort sommermåned, effektuere delebestillinger fra medlemmer i den grad delene kan skaffes til veie.
Pkt. 2c - ble godkjent

Pkt. 2d
Ny tekst: Styrets faste medlemmer innehar vervene: Leder, nestleder/sekretær, redaktør, delelageransvarlig, medlemsansvarlig, treff- og arrangementansvarlig, kasserer samt et styremedlem.
Pkt. 2d - ble godkjent

8. Innkomne forslag

Det forelå 1 forslag fra Bjørn Olsen.
I den form / innhold forslaget var gitt ble det med klart flertall ikke godkjent.
Det ble vedtatt at forslaget kunne taes opp under pkt.10 Eventuelt.

forts.

9 Valg

Her kom det benkeforslag på 2 verv. Det var på leder og tur / arrangement ansvarlig.

Forslag på tur / arrangement ansvarlig Anne Andersen - fikk 24 stemmer
Jørgen Kristiansen - fikk 30 stemmer

Forslag på leder : Ketil Bjørnebekk - fikk 36 stemmer
Peter Kaas - fikk 21 stemmer

Det nye styret da ble som følger :
Leder : Ketil Bjørnebekk valgt for 1 år
Nestleder : Kjetil Urheim har 1 år igjen
Lageransvarlig : Arne Uno Leirseth valgt for 2 år
Tur / arrangement : Jørgen Kristiansen valgt for 2 år
Medlemsansvarlig : Eirik Arne Eliassen valgt for 2 år
Redaktør : Torill Sannnes har 1 år igjen
Styremedlem : Torbjørn Midtgård valgt for 2 år
Revisor : Kai Rosenlund

Valg komite : Alle ble valgt for 1 år.
Tom Eidesen Morten Strandmo Bård Austad Øystein Sannes Arthur Pettersen

Årsmøtet ble avsluttet kl.1300.

10. Eventuelt.

a) Forslag fra Bjørn Olsen (se vedlegg)
Styret fikk i oppdrag og jobbe med dette forslaget. Styret skal ta kontakt med Saab Turbo Club of Norway (STCN) for et eventuelt samarbeid med dem. Forslag skal foreligge til neste Årsmøte.

b) Sørlandstreff 2012
Saabklubben Sør ønsker å avholde et større treff i august 2012 på gamle Lista flystasjon.
Dette blir et arrangement i samarbeid med STCN. De kommer tilbake med mer informasjon senere.

c) Medlems registeret på Web?
Styret har arbeidet med saken for å få samlet de 3 registrene vi nå har til 1 register og viste frem et forslag. Her kom det frem forskjellige meninger om å legge dette ut på internett.
Johnny Tveiterås skal lede en gruppe og komme med forslag på løsning i løpet av 2011.
Styret vil jobbe videre med å utvikle et nytt samlet register for alle opplysninger som nå ligger i vår matrikkel.

d) Web redaktør.
Her ønsker styret en skriveför person som kan jobbe spesielt med nettsidene våre.

e) Fjord og fjelltur.
Det ble lagt frem forslag til en formidabel fjord og fjell tur som starter i Bergen og går rundt Sognefjorden for deretter å forflytte seg inn i fjellheimen. Vi vet at 2015 er et ledig år for inernationale treff, så styret ble bedt om at dette måtte ” flagges ” på forhånd til de Finske arrangørene for årets internationale treff.
Øystein Sannes og Kjell Mikalsen arbeider videre med dette.
Husk at nyvalgt treff og arrangement ansvarlig må holdes oppdatert.

Hvis det er noen som ønsker å gå inn å se på gamle ” Frihjul ” kan dette nåes på nett.
Passordet er ” Bladet vårt ”.

Etter at all informasjon og meninger var blitt fremlagt avsluttet vi kl.1340.

Underskrift av protokoll

_____ _____

Arne Eikåsen Per Hansen

SAAB 99 – en helt ny bil for Saab

Av Lance Cole (fra boken "Saab 99 and 900 The complete story")
Oversatt av Ketil Bjørnebekk, Illustrasjoner Sason og Gunnar Ljungström

PROSJEKT GUDMUND

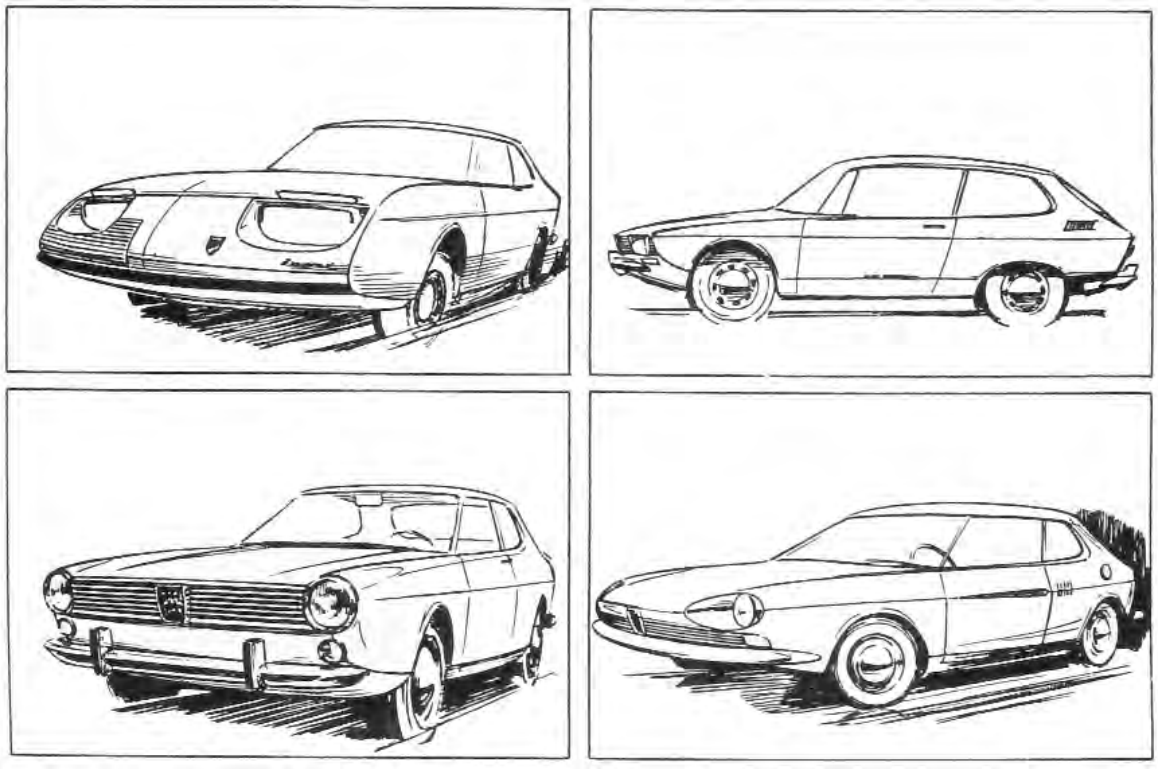
På begynnelsen av 1960-tallet ble det klart for Saab at de trengte en ny bil.
Men skulle de bare erstatte 92-96 serien med en tilsvarende bil, skreddersydd til den samme markedssektor, eller burde de gå opp en klasse? Fra 1962 var det mange diskusjoner innad i Saab, og tid og penger ble brukt til å utforske en måte å oppdatere den eksisterende bilen. Ansiktsløftet versjoner ble foreslått og et par prototyper ble bygget. Det ble snart klart at en fremtidig suksess for selskapet lå i å bygge en bil med en bredere appell for et globalt marked.
Den 2. april (Gudmunds-dag) 1964 godkjente styret i Saab planer om å utvikle en helt ny bil. Prosjektet for den nye Saab – som senere skulle få betegnelsen '99 '- ble gitt navnet "Gudmund", etter navnedagen.
Arbeidet begynte forsiktig med bilens drivlinje og understell. Dette ble i all hemmelighet installert i en modifisert Saab 96 som fikk kallenavnet Paddan. Den modifiserte 96'n måtte utvides med 20 cm i bredden for å få plass til den nye drivlinjen og understell. Bilen ble kjørt rundt om i Sverige helt åpentlyst en god stund før den første virkelige 99 dukket opp.



VANSKELIGE VALG

Tidlig på 60-tallet var Saab den eneste bilprodusenten som jobbet med virkelig radikale konsepter; modell 99 var langt foran de fleste av sammenliknbare bilmodeller med sin spesielle formgiving, aerodynamikk,og dens moderne og rene design. Renault, for eksempel, produserte familiebiler med hekkplassert motor på dette tidspunktet. I 1968 lanserte det franske selskapet R16, en kombiformet bil. Denne modellen og Saabs 99, var i forkant av endringene som fant sted i moderne Europeiske bilers formgiving på slutten av 1960-tallet. I planleggingen av den nye bilen la Saab opp til at den skulle ha sin fremtid i sitt hjemmemarked, men samtidig skulle det bli en bil for verdens massemarkeder. I likhet med andre bilprodusenter var målet å velge en markedsektor og skreddersy en bil til det, og med 99 lyktes Saab å dekke flere områder av personbilmarkedet. Den lå an til å bli en attraktiv konkurrent i mellomklassen i slutten av 60-tallet, men den var likevel ulik konkurrentene på mange måter. Enhver ny bil måtte appellere på tvers av markedssegmenter og i alle verdens salgsmarkeder - fra USA til Australia, så vel som i hele Europa.
Men Saab ikke hadde råd til å forlate sitt kjernemarked heller som hadde blitt skapt av 92-96 serien.
Beslutningen om hvor modellen skulle gå var en vanskelig en. Skulle bilen ha to eller fire dører, eller burde den være en kombikupé? Hvilken størrelse motor skal den ha? Skulle det ha rette linjer, som var moderne på den tiden, eller myke kurver? Skulle den være en praktisk eller en luksuriøs bil? Skulle det være konstruert som en lettvektskonstruksjon slik som mange nye europeisk modeller eller en solid bil som kunne leve opp til de svenske sikkerhetskravene?

Saab ønsket å bygge en bil for en verdensmarkedet, men ønsket ikke å snu ryggen til de essensielle ingredienser som sine svenske kunder hadde kommet til å forvente. En lettvektsløsning ble raskt vurdert som uaktuell. De svenske vintrene krevde soliditet, god rustbeskyttelse, utmerket varme- og ventilasjonsanlegg og selvfølgelig holdbarhet og pålitelighet. Og setene måtte være store nok til å være behagelig for den gjennomsnittlige skandinav.
En ting var sikkert, som alle Saab'er frem til da, skulle 99 ha forhjulsdrift og ha utmerkede kjøreegenskaper. Forhjulsdrift hadde vist seg som en klar fordel i Skandinavias vær-og veiforhold. Bakhjulsdrevne Volvoer måtte gi tapt ute i snø og is til forhjulsdrevne Saab. Det ble også klart at den nye bilen ikke skulle bli en svensk versjon av suksessrike europeiske modeller fra Vauxhall, Ford , Opel, Fiat og andre mellomstore familiebiler. Til slutt valgte Saab å bygge - en Saab!
Allerede i 1961 hadde Sason skissert på idéer for en større Saab personbil. Saabs etablerte ingeniører Gunnar Ljungström og Rolf Mellde, sammen med Olle Lindqvist, Lars Nilsson, Olle Granlund, Sperr Gustaf og en ung Bjørn Envall fikk i oppdrag sammen å ta frem en ny konstruksjon, som etter hvert ble døpt "Project Gudmund". Sasons skisser fra '61 ble til en fullskala modell i slutten av 1964. På det tidspunktet var det en ultra-moderne bil på svært mange områder som skulle vise seg å holde helt til lanseringen tre år senere.



MENNESKENE BAK

Saabs personellressurser var relativt små på den tiden og kjernen i Saabs design- og konstruksjonsgruppe besto av rundt tolv personer, slik det hadde vært siden starten av modell 92 i 1946. Uunngåelig, ble arbeidsstokken utvidet med Project Gudmund med over 300 ansatte, som la ned over 400 000 arbeidstimer på modell 99 fra 1964 til introduksjonen i 1967. Og i god Saab-tradisjon skapte de en sammensveiset familie-ånd. Sentrale folk fra Saabs flydivisjon sluttet seg til bildivisjon, og tok med seg flyteknisk kunnskap inn i den nye bilen. En av disse var konstruktøren Ragnar Hardmark, som hadde jobbet på Saab 21R og 32 flyen før han ledet utviklingen av treningsflyet Saab 105 tidlig på 60-tallet.
Markedsføring- og regnskapsavdelinger hadde mindre innflytelse i Saab enn ved for eksempel sine europeiske konkurrenter. For eksempel Saabs design- og utviklingsetos var uvanlig for en moderne bilprodusent. Planmøter med direktørene (spesielt Svante Holm) ledet utviklingen av bilen, mens gruppen av konstruktører og ingeniører nøt en høy grad av frihet på en måte som ingen andre bilprodusenter i Europa på den tiden kunne vise til.

DRIVLINJEN – EN UTFORDRING

I 1964 innså Saab at de hadde en stor utfordring med drivlinjene sine. Den nye V4-motoren, takket være en avtale med Ford, fikk sin debut i modell 96 fra 1966. Dette åpne opp et helt nytt liv for Saabs ærverdige grunnmodell, men denne motoren var ikke relevant for 99.
Motorer hadde alltid vært et utgangspunkt for diskusjon innenfor Saab. De tosylindrede to-takts motorene som ble satt inn i modell 92 var hentet fra DKW konseptet. Den ble raskt oppgradert til en tresylindret lisensiert enhet, og fra en tverrstilt til lengderettet installasjon. Mange år senere, lenge etter at Rolf Mellde hadde oppfordret Saab til å innføre firesylindrede motor og modernisere de raskt aldrene modellen 96, fant Fords V4 sin vei under samme panseret.
Hva skulle drive den nye bilen? Saab hadde stor tiltro til at de ville komme opp med en egenkonstruert bil, men bilen trengte en ny motor – men Saab hadde ikke noe egetutviklet alternativ i eget hus. Kostnadene og ressursene som er involvert i å komme opp med en egen ny drivlinje ville betydd store forsinkelser i utviklingen av den nye modellen. Saab hadde ikke råd til at noe så sentralt som drivlinje skulle slå feil.
I første halvdel av 60-tallet hadde Rolf Mellde, Per Gillbrand og Karl Rosenqvist arbeidet med en 1,2-liters firesylinder idé for Saab. Deres arbeid hadde vært utført i samarbeid med den britiske motorkonstruktøren Ricardo. Ricardo arbeid nå med en ny motorkonstruksjon for Triumph for deres nye mellomklasse bil, Dolomite. For å spare tid og penger startet Saab samtaler med Ricardo direkte men også på direktørnivå med Standard-Triumph som førte til en avtale om å bruke denne motoren - om enn med ulike teknisk spesifikasjon. Den 1500 ccm ble oppgradert til 1709 ccm for begge selskaper. Motoren måtte vinkles 45 grader for å passe under panseret i den nye Saaben, men også fordi den dannet halvparten av V8-motoren utviklet for Triumph Stag. Triumph versjonene av de firesylinder motorene, beregnet for Dolomite-modellen, hadde noen innkjøringsproblemer som Saab naturligvis ønsket å unngå. Det ble avdekket lokale trykkpunkter i topplokket, samt svakheter i topplokkets innfesting, selv i den reviderte men fortsatt britisk-bygde Saab versjon - som gav seg utslag i toppakningsproblemer. Saab gjorde noen egne konstruksjonsendringer med bl.a. endret pakningsflatene og topplokkets innfesting. Dette var problemer som i V8-versjonen viste seg å gi seriøse pålitelighetsproblemer for Triumph Stag.
Saab hadde avtalt å kjøpe opptil 50 000 britiskbygde motorer i året og kunngjorde offentlig at den nye bilen ville ha en Triumph-konstruert motor, bygget i England. De første 99'ene fikk denne motoren.
Støpejerns motorblokk med en legert topp på 1709 ccm og 87 hk (DIN), var smidig og stillegående, men ikke særlig økonomisk.
Saab-versjonen hadde plassert clutch og girkasse i front av motoren, lavt plassert som gav utmerket kjøling. Denne motorplasseringen kunne se ut som om motoren var plassert bak-fram.

FORMGIVING OG SIKKERHET

Project Gudmund hadde som mål å flytte Saab opp i markedet. Modell 99 viste seg å bli en svært avansert bil, både teknisk og i formgivingen. Bilen forble et forbilde innenfor sikkerhet i mange år etter lanseringen, mens andre produsenter tok igjen noe av forspranget og bygget inn mer kollisjonssikkerhet i sine biler.
I likhet med 92 hadde bilen to-lags, tykkveggede paneler i utsatte elementer og forsterkede stolper.
Formgivingen var også svært avansert. Bilen hadde et veldig rent utseende, uten utstrakt bruk av krom og ornamenter, eller oppsvulmende og utfordrende sveisekonstruksjoner. Formgivingen var avrundet, men det var også en enkel og tidløs konstruksjon. Bilen var også helt ulik Volvo 140-serien som ble utviklet samtidig bare noen fåtalls mil unna.
Saabs seter var spesielt komfortable, med et heller enkelt system for høydejustering. Det var lagt varmekanaler til baksetepassasjerene. De store hjulene og forhjulsdriften kjøreegenskaper med kommunikativ styring og pedalkontroll gjorde det hele til en ekte sjåførens bil.

En unik bilkonstruksjon hadde blitt født, og den første Saab 99 ble vist i Stockholm 22 november 1966.
En grunnkonstruksjon som var så unik at den ble videreført helt gjennom Saabs 90 og 900 modeller og som ble endelig avsluttet i 1993. I løpet av disse neste 30 årene ble grunnkonstruksjonen utviklet med nye motorer og ikke minste Turbo, og en "toppløs" 900, modeller som i dag har blitt ikoner.

SAAB 99 - utstyr og spesifikasjonsutvikling 1969-84

1967 – 68

Saab 99 presentert november 1967; pre-produksjon serie biler i løpet av 1968

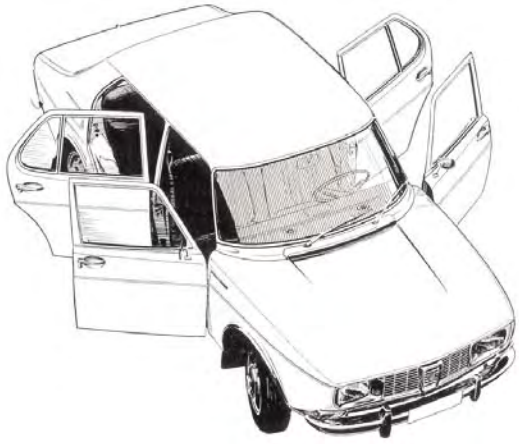
Modellår: 1969

Chassis nummer 99 001001 - 99 014259
1709ccm 80hp DIN
Fire-trinns girkasse med frihjul. Krom-lister og støtfangere. Tidlig dashbord med kanter.
Kun 2-dørs versjon. Lavt plassert front blinklys.



Modellår: 1970

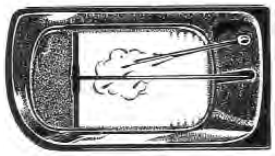
Første finskbygde biler. Chassis nummer 99 600006 - 90 601640
1.85-liter motor med innsprøytningsmotor for 3-gir automat utgaver.
Fire-dørs sedan presentert. Ekstra motorfestepunkt, nye drivledd.



Modellår: 1971

Større 1.85-liter motor 87hp DIN introdusert alle versjoner, 95hp DIN for innsprøytningsmodeller.
Basismodellen med 1,7 og manuell girkasse.
Nyhet med lyskasterspyler og vasker, nye instrumenter og instrumentpanel. Ny større bremseservo.

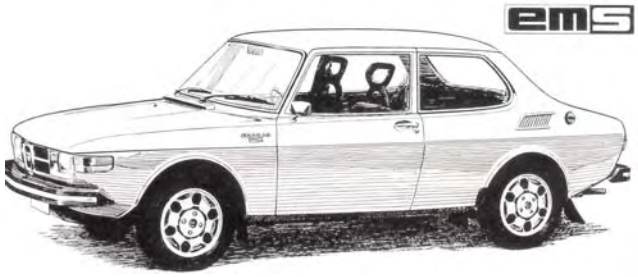




Modellår: 1972

99 EMS (Electronic-Manual-Special) lansert med ny svenskutviklet innsprøytningsmotor på 1985ccm.
1,85 motoren nå for både manuell og auto utgaver.
Nyheter inkluderer: termostatstyrt oppvarmede førersete, nytt felgdesign,
gummistøtfangere (selvreparerende type),
ny utforming på fremre hjørner med ny blink/parklys plassering.
Merk: fra februar 1972, 1985ccm motoren også introdusert med forgasserversjon.

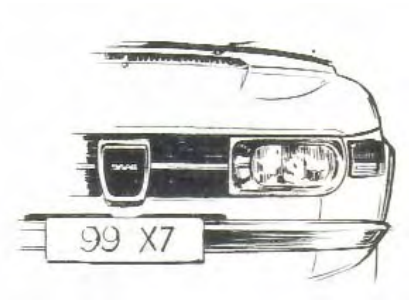






Modellår: 1973

Nyhet med stålbjelker i dørene (en verdensnyhet).
Nye instrumenter og nytt innertak i støpt glassfiber for alle modeller.
Ny basismodell, X7 to-dørs modell utstyrt med 1,85 liter motor.







Modellår: 1974

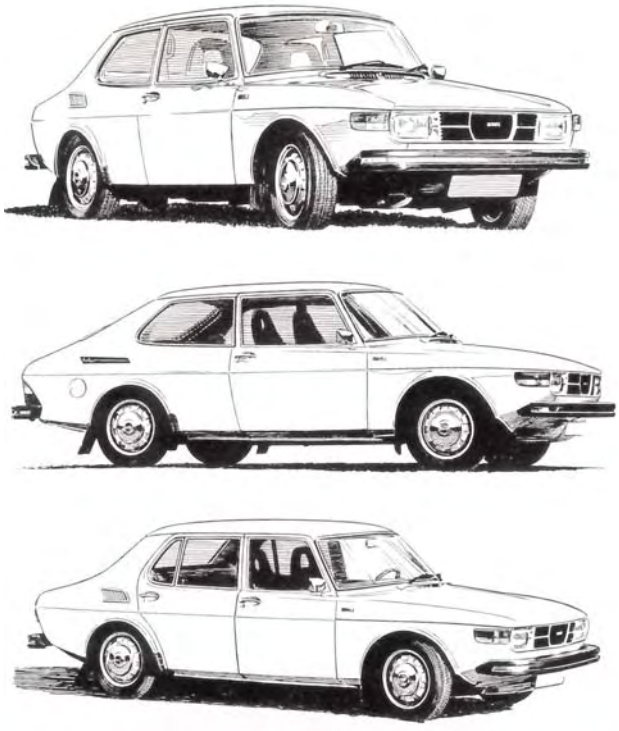
Chassis nummer 99 74 70000001 - 99 74 70 04096
Først av belgisk-sammenstilte biler. To motoralternativer for verdensmarkedet, 1,85 og 2,0 liter.
Nye høyryggede seter med integrerte hodestøtter introdusert midt i modellåret.
Nyhet januar 1974 3-dørs karosseri presentert som Combi Coupe med stor bakluke
og 1470 liters bagasjerom med baksetene lagt ned.

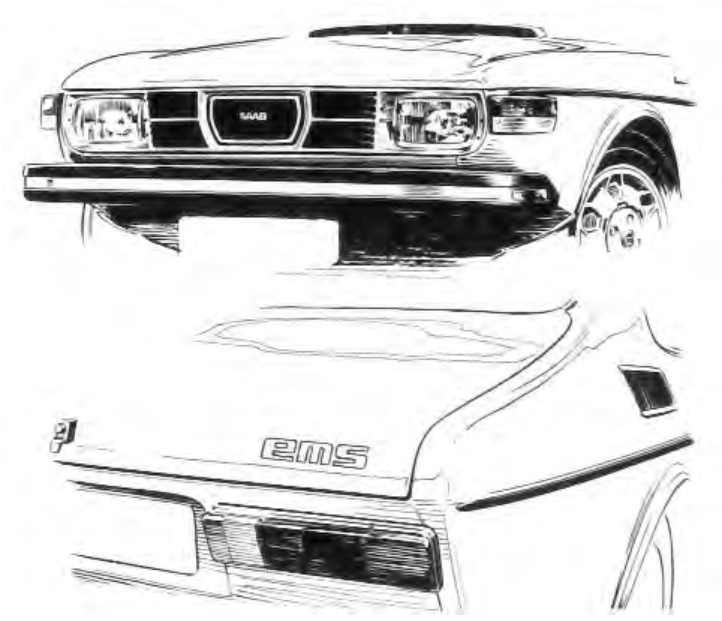




Modellår: 1975

Grunnmodellen oppgradert til 100hp DIN og utstyrt med støtabsorberende støtfangere og listverk.
Modellbetegnelsen X7 utgår og basis modellen kalles 99 uten noen tilleggsfortegnelse.
Ny grill for alle modeller. Chassis-forbedringer, større bensintank, elektrisk system oppgradert til 55 amp. Innsprøytningsmodell med økt motoreffekt til 118hp DIN.
Dobbelforgasser versjon introdusert i 99L Combi.
Tre-dørs kombiversjon med panelte sidevinduer solgt som varebil i det skandinaviske markedet.





Modellår: 1976

Flere mindre forbedringer, nye instrumenter.
Femdørs kombikarosseri lansert med 'opera' sidevinduer bak.
GL og GLE versjoner introdusert med luksuriøst utstyrsnivå
med bl.a. baksete utstyrt med nakkestøtter, etc
EMS spesifikasjonene oppgradert og gitt mer tydelig sportslig stil.
EMS introdusert som rallybil med 220hk 16 ventilers motor.



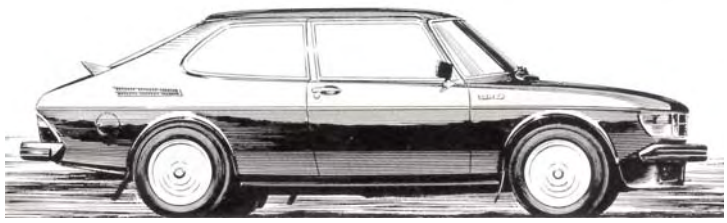




Modellår: 1977

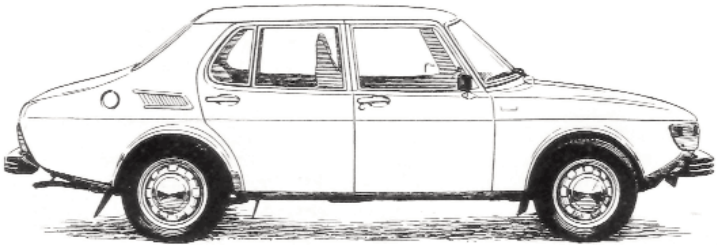
Første turbo-motoriserte 99 lansert, nummerert 900-999. De aller fleste 3-dørs variant.
Nye lykter, grill og sidelister for alle modeller. Større baklys for sedan modellene.





Modellår: 1978

Sjelden EMS-Turbo merket variant for USA-markedet.
Lansering av 99Turbo på alle markeder, som 3-dørs modell enten svart metallic eller crimson rød, Inca-felger, spoiler foran og bak, luksus setetrekk, soltak.
Øvrige modeller besto av 99L (i hovedsak kun for norske markedet), GL,
EMS i to-, tre- og fem dørs varianter og GLE, kun i 5 dørs variant. 3-dørs EMS ble ikke markedsført i Europa, i stedet ble en en 3-dørs 99GL Special med ekstrautstyr solgt.
En finsk spesialutgave 99 Finlandia limousin produsert som en forlenget versjon av 4-dørs versjon, samt en variant for både bensin og parafin brensel, og bensintank i termoplast.





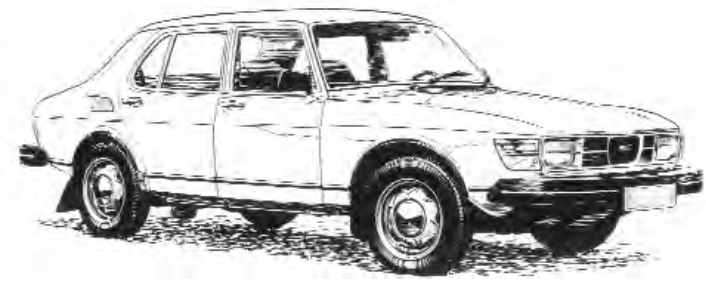
Modellår: 1979

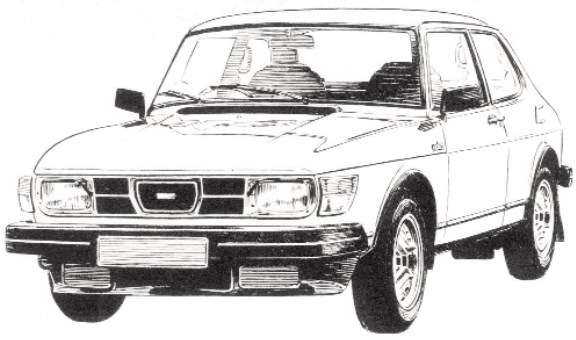
Redusert modellutvalg for å gi plass til nylanserte 900. Endringer på bakaksel og modifisert forstilling, større hjulnav og endringer på interiøret.
99Turbo i begrenset antall to-dørs utgave. 110hk lansert i basis utgaver med manuell girkasse.
Montering i Arløv og Nystad.



Modellår: 1980

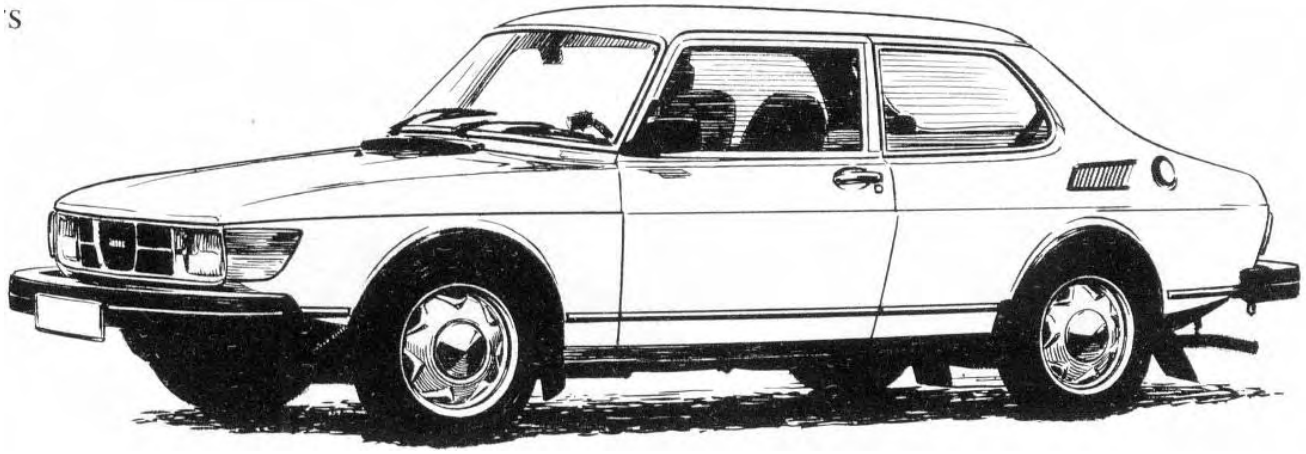
Produksjon stoppet i Trollhättan, all produksjon flyttet til Saab-Valmet i Nystad i Finland.
Kun GL og Turbo varianter. Nyheter fra 900 også på 99, interiør, støtfangere, logo/merke utforming.
GLi utgave kun for nord-Amerikanske markedet.





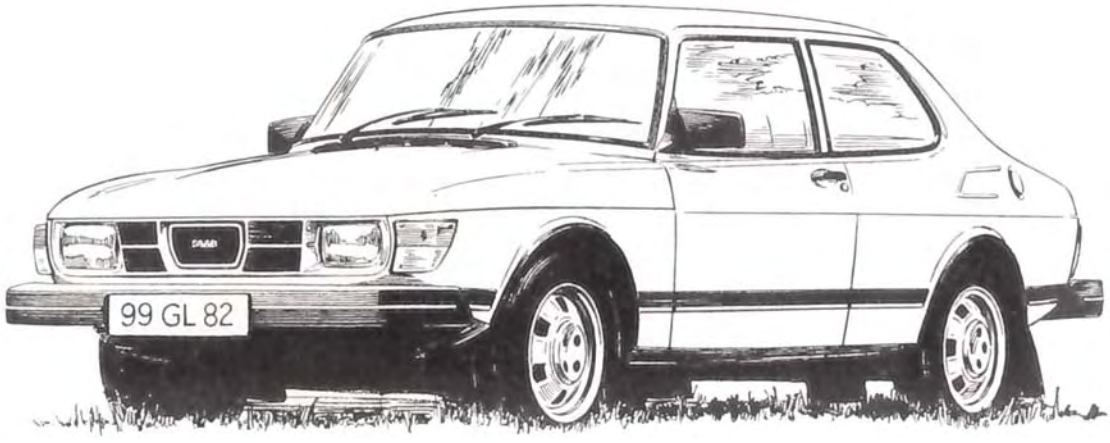
Modellår: 1981

Kun 2 og 4-dørs modeller. Nytt ratt og interiørdetaljer fra 900. Ny forstilling. H-serie motor.



Modellår: 1982

Modifisert H-serie motor. Nye stålfelger og aluminiumsfelger som tilvalg.



Modellår: 1983

Ny 900 stil, ny bred frontgrill, trim og kromdetaljer endret. Midtkonsoll. 5-gir utgave som standard. Asbestfrie bremsebelegg. Sort trim på dørene og B-stolpene. Redusert motorprogram,
2-dørs variant (4 dørs for Norge) med 4 gir og forgassermotorer kun for det Skandinaviske markedet.



Modellår: 1984-85

Endringer på rattutslag og senkt seteposisjon. Bryterløst tenningssystem. 900-type soltak med 'leppe'.
Siste produksjon med ekstra trim og detaljer.
Produksjonen av Saab 99 avsluttet sent i 1984. Totalt 590 000 biler produsert.
Modell 90 introdusert.

FRIHJULET nr. 4/1999

STOPP FØR MOTOREN TAR DEN SISTE OLJE!

Om veivhusventilasjonens glemte mysterier . . . .

En historie tilegnet firetaktere
– totaktere tar vare på veivhusventilasjonen på en vesentlig mer intelligent måte.
Ihuga totaktister kan enten bla videre eller lese teksten for å få seg en latter!
(Ansporet av Anders Østerbø.)

Kapittel 1: ”Lys i mørket”.

For omlag ni år siden var en hvit 99 1970 modell billig til salgs i Trondheim. Undertegnede hadde såvidt tatt et skritt i retning av nyere bilmodeller. Et kortvarig eierskap av en 76 modell 99 hadde gitt mersmak på grunn av mye bedre plass enn i 96’en og 95’en. Disse bilmodellene hadde vært trofaste hjelpere i tjue år og det var egentlig ikke meningen å forlate dem. Men det var dette med plassen da – til daglig bruk og lange turer. Men 76 modellen ble egentlig litt for mye av det gode – eller egentlig litt vel mye av moderne bilstil. Lengselen tilbake i tid var følbar. Hva var vel da mer naturlig enn å anskaffe en ”ektere” Gammalsaab med god plass – nemlig en tidlig 99.

En slik en var altså til salgs. Jeg møtte opp og så på bilen. Den var egentlig ganske pen og lite kjørt, ca 120000 km. Og motoren var overhalt ved 85 000 km! Men dessverre brukte den noe olje, så det var vel noe på gang igjen, 35000 km etter overhaling. Jeg var klar over at den tidlige Triumph-motoren i 99’en ikke nødvendigvis holdt til evig tid. Men dette var likevel noe kort, syntes jeg. Men bilen så artig ut og var svæær inni, enda større enn 76 modellen syntes jeg. Det skyldtes vel mindre svulmende seter og dashbord, slik at det ble mer luft inni liksom.

Så til saken. Jeg kjøpte bilen for 1500 kr. Motoren var vel ikke så mye å satse på, så derfor burde vel prisen være deretter. Det var bratt ned mot riksvegen, og da jeg ga gass nede på flata lå blårøyken tjukk bak bilen. Jøje meg, dette var nesten som å kjøre totakter. Men motoren gikk rimelig pent. Hjem bar det for nærmere sjekk. De nærmeste dagene avslørte noen mindre rust-skavanker under. Men pytt-pytt. En morsom bil var det og det gikk vel så lenge det gikk.

Seinere utpå høsten skulle jeg på kurs på Lillehammer. Det kunne være artig å prøve bilen på langkjøring tenkte jeg. Så jeg la i veg en ettermiddag fra Trondheim. Det gikk bra 10 – 15 mil. Over Dovre begynte det å bli tussmørkt. Samtidig begynte motoren å fuske — ikke noe gunstig signal. Men det gikk stadig framover. Nedover mot Gudbrandsdalen senket mørket seg. Liksom for å få opp stemningen i bilen begynte oljetrykks-lampa å blinke. Var det et muntert påfunn fra bilens side – eller var det alvor? Siden det blinket mer og mer for hver km var det nok alvor. Det var nedoverbakke og det sikreste jeg kunne gjøre var å slå av motoren så mye som mulig og la bilen trille.

Nå så jeg for meg en etterlatt bil og en haikende Saab’ist. Det var beksvart ute og ingen bensinstasjon å se. Vi trillet og trillet. Nå nyttet det ikke å starte motoren uten at det lyste rødt hele tiden. Men o mirakel: Noen hadde plassert en åpen bensinstasjon på Sel, ved foten av en nedoverbakke. Puh! Der hadde de motorolje i kannevis, og det var akkurat det jeg trengte. Jeg satset på at 5 liter holdt til Lillehammer, fyllte på og la i veg videre uten rød-lys.

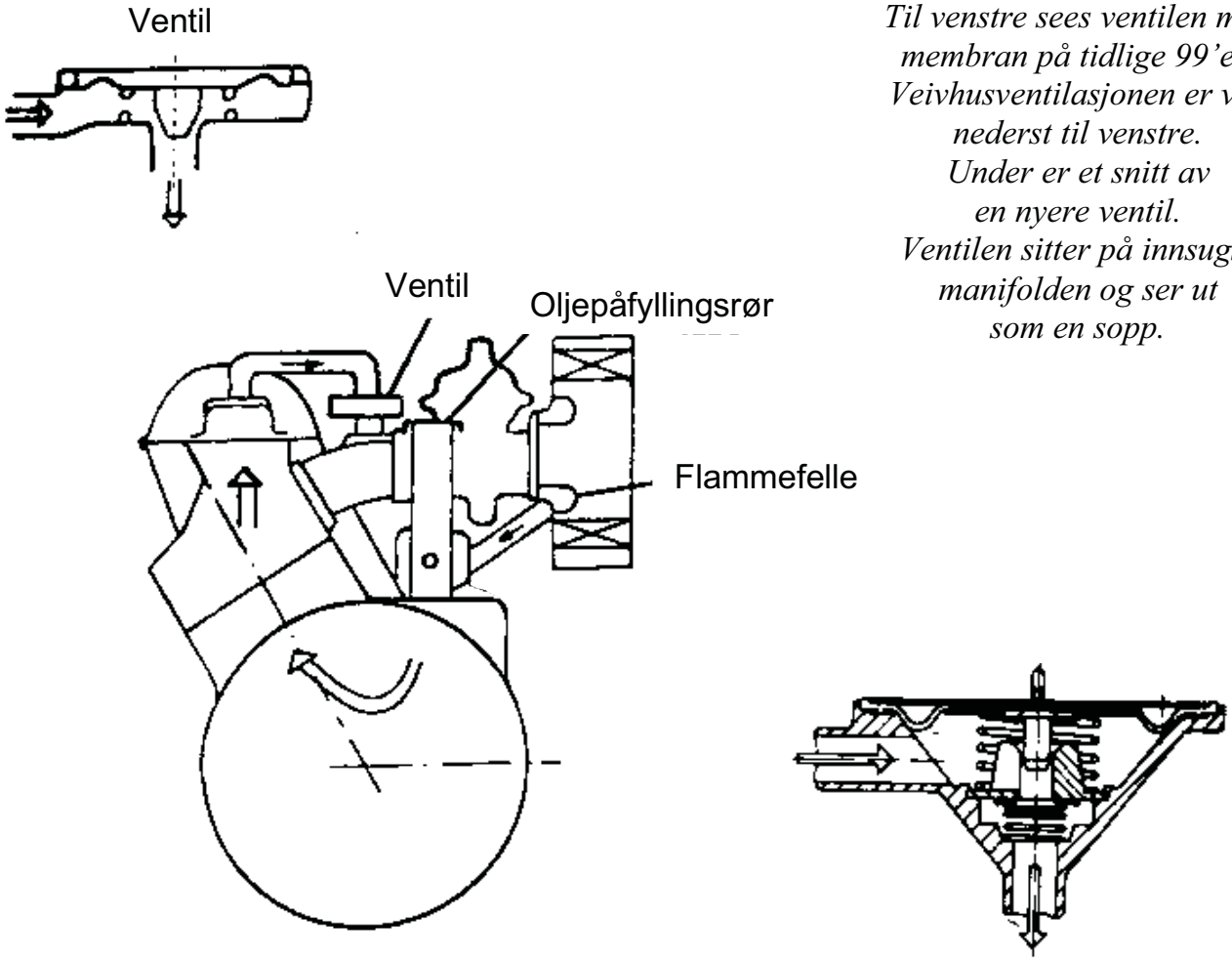
Men det gikk ikke lange biten før fuskinga tiltok, og lampa lyste igjen. Jeg fyllte på mer olje og bad en stille bønn. Nå hakka det skikkelig. Motoren oppførte seg vekselvis som om det var én, to, tre elle fire sylindrer. Det var ingen grunn til å se på speedometret lengre, for å sjekke om loven ble overholdt. Men det gikk faktisk fram til Lillehammer. Der skulle jeg opp til turisthotellet. Det er bratt oppover dit. Vi tok sjansen: Inn med første gir og full gass oppover hele bakken. Aldri har jeg sittet i en så sjuk bil som fremdeles beveget seg. Inn på parkeringsplassen avløste hostekulene under panseret hverandre som et maskingevær. Klokka var elleve om kvelden og lite kunne gjøres der og da. Hvor er baren? - Nå var det på tide å markere at ankomsten virkelig fant sted! Dette var vel begivenhetsrikt for en bygutt som var vant med trygge vel-fungerende omgivelser.

Jeg traff mange kjente og lot bil være bil fram til neste morgen. Noen antatt kjedelige foredrag på kurset gav anledning til litt bilanalyse på parkeringsplassen. Tennpluggene ble tatt ut. Den direkte årsaken til fuskinga var åpenbar. Det var ingen elektroder å se på pluggene. Der de skulle ha vært var det bare en svart gjørmete kladd på størrelse med en sukkerbit. Olje og sot! Olje på pluggene var altså årsaken til fuskinga. Men hvordan kom olja dit? Slitte ventilføringer? - Slitte stempler? - Slitte stempelringer?

Jeg hadde selvsagt den trofaste ”Haynes Owners Workshop Manual” med meg — ingen langtur uten den! Det eneste jeg kunne komme på som kunne være en årsak – og som jeg kunne gjøre noe med der og da, var veivhus-ventilasjonen. På innsugs–manifolden sitter en ventil med en gummimembran. Den var meget gammel i mitt tilfelle. Den var hverken elastisk eller



Den hvite er tilbake på kjente trakter under vintertreffet 1998, nå med sitt gamle nummer.



Til venstre sees ventilen med membran på tidlige 99'er. Veivhusventilasjonen er vist nederst til venstre. Under er et snitt av en nyere ventil. Ventilen sitter på innsugs-manifolden og ser ut som en sopp.

hel. Jeg anslo alderen til 21 år, det samme som bilen. Med rene plugger gikk motoren fint og det bar ned til Saab-forhandleren i byen. Der fikk jeg tak i membran. Den ble montert på 30 sekunder uten verktøy. Det var bare å ta av en bøyle og et lokk på ventilen, og så på igjen. Med rene plugger og ny membran forsvant blårøyken og jeg kjørte tilbake til Trondheim et par dager seinere uten at oljeforbruk kunne registreres på peilestaven! Dette var altså den fryktede "motorslitasjen"! Siden da har motoren gått som ei klokke i 8 år og 55000 km. Det er fremdeles meget lavt oljeforbruk – helt som normalt.

Her er vi ved poenget. Ventilen for veivhus-ventilasjonen er forbigått i de fleste "mekke"-bøkene, men kan altså lure noen og enhver. Ventilen skal regulere luft-gjennomstrømningen gjennom veivhuset og ventilhuset. Ventilasjonsluft trekkes inn via luftfilteret til veivhuset, videre til ventilhuset og inn i innsugs-manifolden der den går videre til forbrenning i motoren sammen med brenngassen. Ved kraftig vakuum i innsugs-manifolden under kjøring må luft-strømmen begrenses. Hvis ikke blir det full gjennomtrekk. Siden det spruter oljedråper alle veger inne i motoren, vil full gjennomtrekk dra mye olje med til innsuget. Min erfaring var altså at en død ventil medførte rundt 4 liters oljeforbruk fra Trondheim til Lillehammer — ikke dårlig. Man kan selv tenke seg hva en halvdød ventil gjør. Den gir "ganske" høyt olje-forbruk og gjengrodde plugger — og derved dårlig effekt og økt bensinforbruk. Denne ventil-en er i sannhet viktig, men så er den altså så enkel at det ikke er verd å nevne i "mekke"-bøkene. Saab kuttet ut ventilen og erstattet den med en trang slange med stor luftmotstand på seinere 99'er. Det var egentlig like greit, så forsvant hele dette unevnelige problemet. Har du en seinere modell så sett derfor ikke på en tykkere slange enn det skal være på ventilasjonen!

Kapittel 2: "Blårøyk fra gal bil".

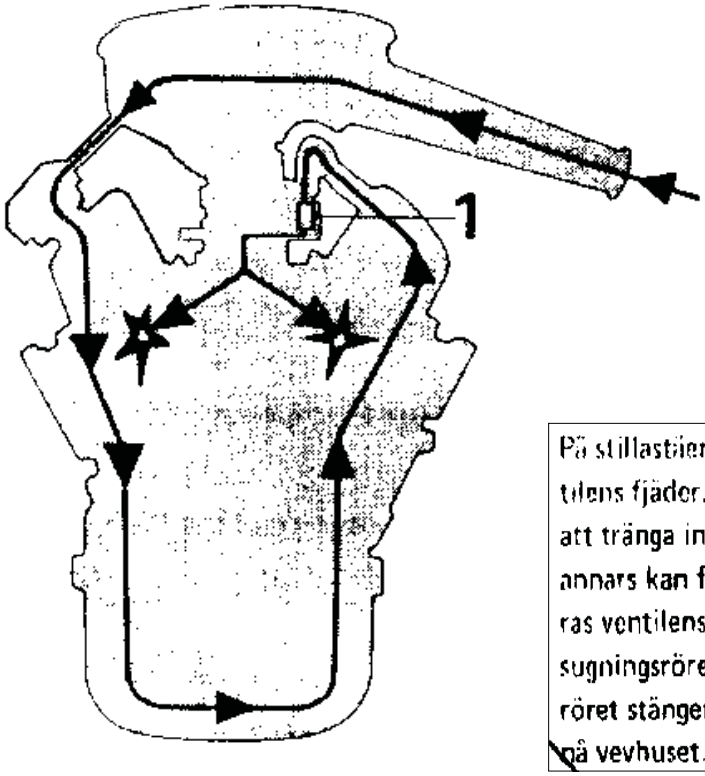
Vår 68 V4 har tjent oss trofast i 29 år. De siste 15 årene har motoren blitt skiftet et par gang-

er. Det vil si, det er greit å mosjonere reservemotoren av og til, og det passer bra i forbindelse med clutch-skifte og slikt. Den motoren som står i bilen nå, har de siste 2 – 3 årene gitt fra seg litt gråblå røyk av og til. Den drar veldig bra, så jeg mente noe banalt måtte være årsaken — som ventil-hettene (paraplyene). Så etter det for et år siden, men kunne ikke se noen dårlige paraplyer under ventildekslene. Men oljeforbruket var noe stort. Jeg skiftet pakning på ventildekslene uten at det hjalp merkbart.

Som V4-ere flest går bilen dag ut og dag inn uten et kny. Så det var ikke så mye som hastet. Men i disse dager med snakk om dårlig byluft og slikt, ville vi jo gjerne gjort noe med det. Så en dag var vi ute og kjørte foran noen kjente, som visste at Saaber var en del av livet vårt. Ved en stopp kom vi i prat. ”Det var trivelig å kjøre bak en totakter, det er lenge siden sist. Kjente oljelukta godt!” fikk vi høre. Og det var jo en velment og trivelig kommentar. Men så galt – så galt. Nå gikk det på identiteten løs! Noe måtte gjøres.

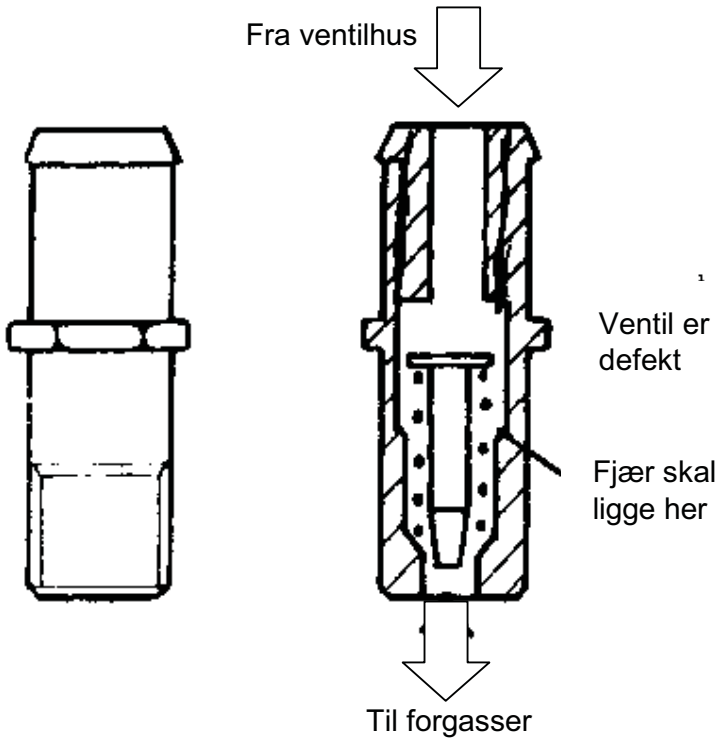
Så kom jeg på Anders Østerbø’s innlegg om V4’erns vakuum-ventil i *FRIHJULET* nr 1/98. Og min gamle erfaring med 99’en rant meg i hu – den som nettopp ble fortalt i kapittel 1 av denne historien. Fram med verktøy og av med ventilen. Den sitter på en vakuum-krage nederst på forgasseren, med slange til det ene ventildekslet. Jeg fant en reserve ventil også. Begge ventilene kunne gjennomblåses i begge retninger. Det er galt ifølge Anders. Hans spådom om at svært mange slike ventiler lekker slo altså til. Statistisk sett kjører altså mer enn halvparten av V4’erne rundt med dårlig ventil.

Med litt kløktig makt fikk jeg åpnet den ene ventilen. Og fjæra lå galt, akkurat som Anders forklarte. Se figuren på neste side! Jeg fikk bent ut det nederste tørnet på fjæra så den la seg riktig når ventilen ble montert sammen igjen. Og vips så virka den som den skulle. Ventilen ble satt på plass og bilen gjort klar. Jøss – nå gikk’en pent på tomgang igjen. Og røyken var nesten helt borte. Nå hadde ikke V4’ern riktig så høyt oljeforbruk som 99’en i kapittel 1, men problemet ble løst på samme måte.



HELT SLUTEN VEVHUSVENTILATION
1 Styrventil

På stillastående motor stänger ventilen med hjälp av ventilens fjäder. Därmed förhindras kolväten från vevhuset att tränga in i insugningsröret (stillastående motor) vilka annars kan förorsaka startsvårigheter. Under gång regleras ventilens genomströmning av undertrycket från insugningsröret. Vid eventuell baktändning i insugningsröret stänger ventilen, varvid tändningen förhindras att nå vevhuset.



Til venstre sees ventilen på 96 og 95 V4. Fjæra skal hindre unødvendig lufting, men tillate at overtrykk i motoren slipper ut, samt hindre at tilbakeslag i forgasseren forplanter seg ned i veivhuset.

Kapittel 3: "Lærdommen".

Når det oppstår et unormalt høyt oljeforbruk og røyk etter firetakt Saaben, er det ikke usannsynlig at det er vakuum-ventilen i veivhus-ventilasjonen som er årsaken. Det første vi tenker på med slike symptomer, er tradisjonelt at nå er motoren på veg til de evige jaktmarker. Det står jo ingen ting hverken i "Haynes" eller andre mekke-bøker at denne enkle lille dingsen kan gi de samme virkningene. Jeg har aldri hatt oljeforbruk på en firetakts Saab-motor på grunn av slitasje. Men nå har jeg hatt det minst to ganger på grunn av en filleting. Den tredje gangen jeg hadde økt oljeforbruk, var på en 95 V4 for noen år siden. Da var det ventil-paraplyene — en velkjent årsak.

Vakuum-ventilen er noe ulikt konstruert på de ulike modellene og det kan være at den gamle 99'en er særlig utsatt for så dramatisk olje forbruk som jeg opplevde. Men uten fungerende ventil vil både tomgang og oljeforbruk lide. Det gjelder alle.

Lærdommen her er at når en V4 eller 99-motor ryker, er det sannsynligvis ikke noe alvorlig. Ingen av de tilfellene jeg har nevnt her har kostet mer enn 120 kr å fikse. Det dyreste er vel gummien til 99-en, vel hundre kroner i dag kanskje. Kanskje litt mer, blårussen har jo herja en stund nå. En gummimembran på 1,5 gram er fryktelig dyr å ha på lager må vite. Nå skal ikke firetaktsmotorene roses urimelig. De gamle Triumph-versjonene i 99'en var ikke akkurat noen evighetsmaskiner. Men altså — det er ikke sikkert det er så gæærnt. Når sjekket forresten du vakuumventilen din sist ??

2T (ansporet av Anders Østerbø)

Denne artikkelen sto i FRIHJULET nr. 4/1999 og var et av en tidligere redaktørs forsøk på å skape interesse for den flotte modellen. Det var litt kjettersk på den tiden til tross for at den siste 99-modellen ble solgt 15 år tidligere. Jeg truer herved med å komme med mer kjetteri etter hvert!

Hilsen 2T (Thor Thorsen)

Vårslepp i Telemark

April og særdeles sein påske med både sol og høye temperaturer var unnagjort, og helgen 6. til 8. mai arrangerte GSV Vestfold & Telemark (V&T) tur til Kilen camping ved Flåvann, en idyllisk perle mellom Lunde og Kviteseid. Og særlig idyllisk blir det når vi har værgudene på vår side. Vi som var redd finværet blei brukt opp i løpet av påsken tok veldig feil.

Fredag formiddag hadde de kjente sangfuglene Gerd & Willy Otto (Kristiansen), samt Charlette & Tore Reodor (Svendsen) startet fra Skien. Like tidlig hadde Wenche og Hans Ludvik Skotner startet fra Sauherad - han er som kjent klubbens svar på Ludvik i Flåklypa. I Byglandsjord sist sommer blei han lurvete i pelsen, men denne gang stilte han med nystriglet og glansfull pels. Etter å ha fulgt intenst med på reklame for hår- og pelsprodukter i en periode, hadde Skotner kommet over en shampoo som ga ekstra blank pels. I tillegg har vår egen Tore Reodor utviklet en egen pelsbørste som Hans Ludvik har tatt i bruk.

Willy stilte denne gang med sin røde kortfront, denne bilen er et smykke! Den hadde vakt oppsikt allerede ved Geitryggen, og jeg fikk sms fra en kjenning om at en strøken SAAB var observert med en stolt eier ved siden av. Det var Willy og kortfronten det.

Selv var jeg med i en liten kolonne som startet tidlig på ettermiddagen, den bestod av Brit Soline og Egil Solan (Nilsen), lektor Tørdal



Willy Kristiansens nydelige 96 kortfront. Finnes det noen SAAB som kan matche denne?



(Inge Sørensen), Bjørn Cabman (Olsen) og undertegnede alias Frimand Pløsen.
Denne gang hadde dessverre Helge Svanvik - også kjent som Blodstupmoen - meldt frafall. Vi husker godt vårtreffet i 2010 hvor han hadde en mindre vellykket opptreden med gummibein. Og tro det eller ei, han var forhindret fra å være med grunnet ei snill og gammel tante som hadde forært ham nettopp et par gummibein fra tidlig sekstitall. Disse var en regummierte variant fra Viking med knaster og kraftig ubalanse. Blodstrupmoen måtte prioritere den snille tanta denne gang, men han kommer sterkere tilbake i Byglandsfjord.

forts.

Dermed blei det Bjørn Cabman og undertegnede som skulle dele hytte, litt luksus siden vi nå fikk hvert vårt soverom. Bjørn virket særdeles blid og fornøyd allerede da vi startet, og etter å ha puttet i seg to – tre pølser på Klovholt Minimarked ved Norsjø, skrøt han av at dette var første gang på mange år at han hadde kuttet ut lange underbukser før 1. mai.
Han er jo litt frossen av seg, og var meget fornøyd med en god og varm april måned.

I år som i fjor måtte vi innom Lunde for å bunkre proviant. Solan & Soline svinset rundt i Kiwi sjappa i sentrum, og siden de er i nær slektskap med skapninger med nebb og vinger unnlater de å kjøpe kylling, men for øvrig har de ingen sperrer eller fordommer når det gjelder mat. Lektor Tørdal fylte opp handlevogna med øl, mye øl – og bitte litt grann mat. Det er jo mye mat i godt drikke sies det.
Hverken Cabman eller Pløsen er kjent for gode kokkekunster, vi tar det gjerne enkelt. Gulost, kokt skinke, hamburger - rygg og salami – med eller uten hår - er faste påleggs-varianter for oss. Alt gikk greit helt til vi kom i kassa, der satt det ei kjekk, men voksen dame. Med et sjarmerende smil hilste hun oss velkommen, og da kviknet Olsen til. Først trodde jeg han hadde fått rusk i øyet slik som han blunket, men det var selvfølgelig Kiwi dama han forsøkte å sjarmere. Han blunket så intenst at hun spurte om han skulle ha øyedråper mot allergi. Olsen overhørte det, og fleipet og smisket med damen.
Jeg tror hun likte det, for hun smilte pent til Olsen. Selv holdt jeg meg beskjedent i bakgrunnen, og var redd noen trodde jeg var på tur med faren min.

Så var det ut i bilene igjen, og lederbilen med Solan og Soline tok turen om Flåbygd, ei riktig så vakker bygd i fylket vårt. Etter hvert som vi nærmet oss Kilen blei avstanden tilbake til Sørensen ganske stor, men det gjorde for så vidt ikke noe.
For anledningen hadde 96'n hans skapt litt problemer – den ville ikke ut av revers. Derfor tok han reservebilen sin, en Mercedes Benz fra 1970 eller der omkring.
Det straffet seg, bilen kokte og han kom trillende inn på plassen litt etter oss andre lykkelige og fornøyde SAAB eiere. I tillegg til formiddagstroppen var også vår kjente vaktmester Nymoen – alias Narvestad på plass.
Denne gang dukket han opp i en 95 fra ca. 1970. En typisk vaktmesterbil med verktøykasse og lagerfrakk i lasterommet.
I tillegg stabbet Narvestad rundt med tommestokk i baklomma, en skiftnøkkel i skjorte-lomma og en eske med Paracet som kunne være kjekk å ha hvis han eller andre fikk skallebank dagen derpå.

Utover kvelden dukket også Åse & Jan Tore (Andersen) og Anita & Dagfinn (Hasle) opp. Jan Tore – eller Emanuel Desperados om dere vil - kjørte denne gang 96 to takt fra 1966. Samlingspunktet var hytta som Solan & Soline disponerte. Hos dette paret er det alltid både plass og hjerterom – og ikke minst fikk vår leder vist sine kokekunster. Rundt midnatt blei vi servert en særdeles god fiskesuppe, her var det ikke spart på ingrediensene – og det var definitivt ingen suppe fra Toro eller Knorr. Dette smakte himmelsk – tusen takk for fantastisk nattmat!!

Egil Solan Nilsen har bra stemmevolum, men nå har Tore Reodor fått ordnet en mekanisme som virker på stemmevolumet. Prototype I var en liten mottaker som skulle svelges hel, og som skulle vare i 24 timer, volumet kunne justeres ved hjelp av en fjernkontroll fra utsiden. Den første mottakeren var formet som en tablett, og hans kjære samboer Brit Soline forsøkte å få ham til å svelge denne hel – den skulle virke bra mot urolig mave sa hun.



Vaktmesterbilen til Sven Åge Nymoen, alias Narvestad.

Men Solan er ikke begeistret for medikamenter, så prototype II blei testet ut – denne gang i flytende form.
Dette må blandes i maten eller drikkevarene til Solan - helst uten at han merker det, og han har som kjent særdeles god appetitt både på flytende og fast føde. Oppfinnelsen til Tore Reodor var en suksess, og vi fikk justert ned volumet på Solan denne gang. Men det vi ikke hadde forutsett var at lektor Tørdal ikke bare er en pratsom fyr, men han har et stemmevolum som overgår de fleste GSV entusiaster. Skulle tro at han underviste på en døveskole til daglig. Med sin høye røst viste lektor Tørdal særdeles gode allmennkunnskaper, han imponerte oss alle.

I 2010 hadde vi drømmevær på lørdagen, og jammen fikk vi tilsvarende i år også. Sol og blå himmel gjorde at vi fikk en fantastisk dag.
Noe overraskende var det at Olsen kom tassende i den lange, hvite underbuksa si lørdag morgen mens jeg satte på kaffen. Han liker å kle seg godt når han kjører cab, men ærlig talt Olsen – du kunne vel funnet en utgave som var mindre sidrumpet? Solan var igjen ute på filttøflene sine, nye bilder skulle tas til nettsiden vår. Med hendene – eller var det vingene(?) – på ryggen tasset han rundt og kommanderte bil etter bil ned på stranden.
Den store overraskelsen i år var at Emanuel var ute og beveget legemet sitt før klokken 10 på formiddagen, det betyr enten at naturen presset på – eller så hadde fastlegen gitt beskjed om at han måtte stå tidligere opp om morgenen for å unngå liggesår. Emanuel får nemlig så lett liggesår, og alle skjønner at det kan være plagsomt.
Utover dagen blei det pratet, skrytt, fleipet og ledd mye. Hvis det stemmer at en god latter forlenger livet – ja da blir det mange gamlinger i miljøet vårt etter hvert. I finværet kom det flere dagsbesøkende, og Solan klappet med vingene hver gang en ny bil dukket opp, da var det ned på stranden for fotografering.
Fjeldbergs fra Notodden kom også i år i 900 cab, og i finværet kjørte de selvfølgelig åpen bil. Morten & Peter Strandmoe dukket opp i 93 F,

Tor Olav Vellene Tveit kom sammen med junior i 96 V4 fra 1967, Bredo Meyer i en nydelig 96 fra 1968 og ikke minst Jan Yngve Vestby i sin fantastisk fine 99 EMS. Det var gøy at det endelig kom en 99 på et av treffene våre, og jeg håper inderlig at vi får se flere 99 og 900 i tiden som kommer. Gå inn på siden vår for å beundre bilene jeg har nevnt her, www.saab-vt.com. På denne siden finner dere også et meget godt bilde av Sørensen og Nilsen hvor de viser tenner – for å si det sånn.



Strøkne biler: Bredo Meyers 96, og Jan Yngve Vestbys 99EMS.



Lørdag i Kilen har sin faste kjøreplan som må følges, avvik fra denne "er farlig det", sier Hans Ludvik Skotner.
På menyen står blant annet de berømte totaks vaflene til Tore Reodor og Willy Otto, de har hatt stor suksess med å tilsette en skvett totaktsolje i vaffelrøra. Det går greit for de fleste, men skrotnissen fra Siljan – Jan Tore Emanuel – er spesielt glad i vaflene. Ulempen er at når man inntar større mengder av disse kan det skape problemer, ulyder hørtes fra Emanuel og han forsvant i ei sky av blårøyk. Heldigvis var han klar igjen til loddsalg og grilling litt seinere på ettermiddagen – riktignok litt mer bleik og fattet enn til vanlig. Loddsalget gikk svært så bra, mange av medlemmene viser stor kjøpeglede og kassereren i lokalforening takker hjerteligst for støtten.

Grilling og loddtrekning gikk for seg i sømlige former, noen av oss var like tomhendte etter loddtrekningen som før den startet, men trøsten får være at vi støttet en god sak. Dessuten går jo overskuddet blant annet til å dekke fiskesuppa Egil Solan serverte oss kvelden i forveien.
Lørdag kveld var lektor Tørdal i det mer beskjedne hjørnet, men den historieinteressert Tore Reodor var fortsatt mektig imponert over kunnskapsnivået til vår eminente lektor. Tore Reodor driver ikke bare med reparasjoner på høyt nivå, og oppfinnelser som taledemper og totakts melkemaskin. Nei, i tillegg er han også en dyktig historiker og kan mye og mangt, ufattelig hva den mannen kan. Tore er en person vi setter umåtelig stor pris på! I år som i fjor var det servering av nattmat da klokka passerte midnatt, Brit og Egil serverte oss pølser og brød, og det smaker alltid godt. Særlig Narvestad satte pris på dette, han er ikke spesielt glad i fiskesuppe, men svelget lett 6-7 pølser med brød. Ufattelig hva den kroppen får ned.



Bjørn Cabman Olsen hadde med SAAB flagg denne gang.
Trolig for at det skulle være lettere å finne riktig hytte i de små nattetimer.

Tiden går fort når man har det hyggelig, og søndagen kommer kanskje fortere enn hva vi ønsker. Det betyr oppbrudd og hjemreise. Trøsten får være at det kommer flere SAAB treff i løpet av sommeren både landstreff i Haugesund og Sørlandstreff i Byglandsfjord står på timeplanen for mange av oss.
Denne gang reiste forresten Bjørn Cabman hjem ganske så fornøyd etter å ha hatt sitt eget lille delemarked nok en gang. Salget gikk ganske bra virket det som, det gjelder å aldri gi opp og Bjørn er jo heller ikke kjent for å være den som gir seg så lett.

Takk for denne gang, og vi i GSV V&T legger opp til at vårtreffet i Kilen skal bli en årlig seanse. Vi var flere i år enn i fjor, og håper at enda flere dukker opp i 2012. Spesielt hyggelig hadde det vært å se SAAB entusiaster fra andre fylker enn Vestfold og Telemark.

For GSV V&T

Morten Hella
– alias Frimand Pløsen

Saabtur 29.mai 2011

Vil begynne med å si tusen takk til alle som var med på julebordet til Blomvåg i februar.
Det ble en alletiders kveld Gode venner, god mat og god drikke.Kan ikke bli bedre enn det!
Satser på nytt julebord, så det er bare til å komme med forslag allerede nå.

Tilbake til turen i dag- 29. mai 2011:

Vi møttes en gjeng på Esso i Loddefjord- dvs 6 biler. 3 to-taktere, 2 v-4 og 1 99.
Vi kjørte alle mulig tenkelige sideveier til Fjell festning på Sotra
(for de som vil ta en titt http://www.museumvest.no/index.php?action=static&id=48)
Hadde en utrolig spennende tur rundt i festningen med guide. Kan virkelig anbefales.
På veien til festningen møtte vi ganske mange biler og folk- og alle syns vi var et flott innslag langs veien.
Etter et forblåst besøk på fortet gikk turen videre til Glesvær kafè hvor vi spiste middag.
Veldig koselig sted, med gammel koselig atmosfære og god mat. Her var det ganske mange folk så vi fikk dessverre ikke sitte sammen og nyte god mat og saab- snakk.
Om det blåste på festningen, så blåste det om mulig enda mer her. Men for all del det var bare forfriskende.
Etter mat og drikke var det å kjøre så langt ut på Sotra som vi kunne komme,
langt ut i huttiheiti og hjem igjen.

Tusen takk til alle for en kjempefin tur. Nå gleder vi oss til landstreffet i Haugesund om to uker.

Hilsen Saabgjengen i Bergen











Veterankjøretøyenes Dag i Storgata i Tromsø.

I år var igjen 3 Saaber med,
Tor Ingebrigtsen med en sin grønne 99,
Stein Tjosaas med sin blå 96
og jeg med min 96 i silversand.

Desverre var været ikke litte solrik som ved fjorårets arrangement,
men tiltross kom det mange interesserte Tromsøværinger og Turister og så på de utstilte bilene.



Thilo Bubek









Landstreffet i Haugesund 2011, balsam for kropp og sjel for SAAB entusiaster.

Et av årets høydepunkt for oss SAAB entusiaster er landstreffet i GSV.
I år var dette lagt til Haugesund, og arrangementsgjengen hadde gjort en formidabel jobb, og det blei ei trivelig og flott pinsehelg i Haugesundsområdet.
Vi fikk alle nye minner som hver og en kan ta vare på i sin egen SAAB minnebok.
Her møtes gamle kjente, nye kontakter og vennskap etableres og spesielt hyggelig var det at en del yngre deltakere var med på årets treff. Disse er det viktig å ta vare på, slik at foreningen vår kan gå fremtiden lyst i møte.

Selv startet jeg sammen med fem andre SAAB'er med utgangspunkt Skien, lokalforeningen i Vestfold & Telemark, (V&T) samlet seg utenfor Volvo forhandler, Jorkjend. Allerede dagen i forveien hadde Ole Nilsen og Hans Skotner - alias Ludvik, sammen med sine ungdommelige damer startet turen vestover. Nå var Dagfinn Hasle & Anita, Åge Thorsen & Hilde, Jan Tore Andersen – alias Emanuel Desperados & Åse, Egil Nilsen & Brit – alias Solan & Soline, Peter & Morten Strandmoe, samt undertegnede - lokalforeningens Frimand Pløsen i egen person, klar til avgang.
I Seljord skulle Ulf Fjellberg & Sølvi, samt Sven Åge Nymoen – alias Narvestad slutte seg til kolonnen vår. Men det var flere SAAB folk på vei vestover, i Seljord var vi plutselig 15 biler som hadde Haugesund som mål, og litt lenger opp i Telemark - nærmere bestemt i Vinjesvingen - ventet Sigfred Nesheim med sin røde og meget fine 96 kortfront. Med så mange biler er det ikke enkelt å kjøre samlet, så vi kjørte ut fra Seljord i to puljer.



Samlet på Volvo i Skien, klar for landstreff i Haugesund.

Ved Smørklepp – langs E134 var det parkert to campingbiler fra Nederland, utenfor stod en svært så smilende gjeng som vinket iherdig til oss. Det var litt stas synes jeg, og fikk gåsehud på begge armene.
Er det naturlig tro??


Sigfred Nesheims røde kortfront er meget fin.

Ved Vågslid valgte vi å kjøre utenom tunellen slik at vi fikk en liten etappe på smal, men akk så trivelig vei.
På Haukeliseter var det tid for en liten matbit og kaffe, deretter bar det videre vestover. Vel og merke etter at bilene våre var blitt foreviget av passasjerer i en engelsk turistbuss. Vi forsøkte også å legge turen utenom Hauklitunellen, men veien var dessverre stengt. Ved YX stasjonen rett før Røldal hadde vi en lite stopp, og jeg kom i prat med en kar som var på vei østover. Han hadde hatt flere SAABer, og synes det var gøy å møte oss. Det siste han sa før vi kjørte videre var at nå skulle han sjekke annonser på Finn.no så snart han kom hjem. Kanskje han dukker opp på neste landstreff i en gammel SAAB?
I bakkene opp fra Røldal mot Hordatunellen gikk det direkte sakte, et øyeblikk trodde jeg det var Bjørn Olsen som hadde sluttet seg til kolonnen vår, og at han nå laget kø med Sporten sin.
Imidlertid viste det seg at det var Egil Solan med sin 95 som kjørte på 1. gir opp stigningen. Det gikk ikke fortere enn at en eldre Røldøl med rullator tok oss igjen ved tunellmunningen.
Jo lenger vest vi kom, jo finere blei været og da vi kom til Haugesund var det sol og blå himmel.
Dette lovet godt.

Vi i V&T gjengen valgte å legge oss inn på hotell denne gang, litt luksus skal man jo unne seg i ungdommen. Hotellet lå fint til rett ved Karmsund brua, og de fleste av årets deltakere hadde nok tenkt som oss. Aktivitetene ville foregå på, eller i nærheten av hotellet, dermed var det meget praktisk å bo på hotellet.
Grillen i hotellets hage blei tent opp, og snart var det meste av bord og stoler fylt opp av sultne gjester, det var riktig så trivelig så lenge sola varmet. Men da sola gikk ned i vest, merket vi ganske fort at det var en kjølig forsommerkveld likevel. Narvestad begynte å klapre med tennene, og takket være Åse (gift med Emanuel Desperados) fikk han på seg ei parfymert damejakke – noe som fikk dempet klapringen et par hakk. "Det er bedre å lukte dame, enn å miste tennene", sa Narvestad.



Tøff radio med høyttaler i 93.

Hotellet vartet opp med en god og variert frokostbufe lørdag morgen, det eneste som manglet var de hårete salamipølsene som Bjørn Olsen sørger for når vi er på treff i Byglandsfjord.
Parkeringsplassen på Oasen kjøpesenter var samlingspunktet for SAABene våre, og i god tid før kl. 10:00 var de første på plass.
Som entusiast var det en fornøyelse å gå rundt med kameraet og knipse bilder, her kunne man forevige svært så mange fine eksemplarer. I år var det stor bredde i modeller, og undertegnede er en av dem som setter stor pris på dette.
Her kunne man se det meste - fra 93B til nyeste 9-5 fra SAAB forhandler Magnus Hope.
Særlig gøy var det også at mange unge entusiaster stilte opp.
Det er snakk om SAAB historie enten man kjører 93, 96, 99, 900 eller en nyere 9-3 eller 9-5.
Jeg synes det er meget bra hvis vi i GSV kan få til enda tettere samarbeid med SAAB Turbo Club, vi har jo en felles interesse som heter SAAB.

Kjetil Urheim hadde tatt med en hel kasse med eldre SAAB brosjyrer sortert etter årsmodell, disse delte han ut gratis til alle som ønsket en brosjyre eller fem.

En flott gest, Kjetil! Jeg håper alle takket pent, men uansett på vegne av alle som fikk – Tusen takk!



Kjetil omsvermet av brosjyrejegere

Arrangøren hadde ordnet med stemmesedler slik at hver og en av oss kunne føre opp vår favoritt SAAB, men det var intet enkelt valg. Her var det mange biler og eiere som fortjente heder og ære. Vår egen Ludvik (Hans Skotner) forsøkte en litt tvilsom taktikk ved å tilby 10 kroner til de som stemte på bilen hans. Det han ikke var klar over er at SAAB eiere ikke lar seg kjøpe, så han satt slukøret og slikket pelsen sin på slutten av dagen.
Vinneren av "Peoples Choise" var Torstein Forseth, mange ga sin stemme til hans lyseblå metallik Sonett med totakts motor.
En sjelden og fin bil, og med en artig historie.



"Peoples Choise" – eier Torstein Forseth

Familieløpet startet i flott solskinn, og man kunne nyte lyden av illsinte totaktere, og brummende V4 og turbo biler som dro av gårde på høyt turtall. Det er en vakker lyd-opplevelse alt sammen. Igjen fikk jeg gleden av å ha Narvestad som kartleser, han hadde i løpet av vinteren deltatt på et kurs hos 1. Kongsberg speidertropp, der hadde han lært seg å bruke kart og kompass. I baksetet plasserte vi Solan og Soline, d.v.s. Egil Nilsen og støttekontakten, Brit. Egil satt bak Narvestad, og herjet med vaktmesteren vår fra start til mål.
Nilsen er noe av det mindre seriøse i klubben vår, og i følge Statistisk Sentralbyrå inneholder kun 1,92 av 10 setninger fra Nilsen et snev av seriøsitet. Resten av det han babler om er i grunnen bare tull & tøys.



Gult er alltid kult, men har Sonetten til Hans Ludvik krympet? Selv en 95 blir stor i forhold.

Familieløpet gikk på fine SAAB veier, og vi opplevde flott natur og lot oss imponere av mange fine hus og velstelte hager. Oppgavene satte oss på mange prøver, og både Nilsen og Narvestad viste høyt kunnskapsnivå, trodde jeg.

Men blei det premie? Neida, men morsomt var det likevel.
Det eneste vi savnet var en presentasjon av fasitsvarene, men det kan kanskje gjøres i Frihjulet eller på GSV sidene?

forts.

Lørdag kveld var det festmiddag på hotellet, og det var ingenting å si på middagsbuffeen - her var mye godt å velge i. Riktignok var det mange som fikk testet køkulturen, men det var mer enn nok mat til alle.
Etter middagen samlet vi oss noen etasjer høyere opp.
Årets toastmaster sydde sammen kvelden på en god måte, han presenterte Haugesund og omegn, sørget for allsang og akkompagnerte selv med trekkspillmusikk.
Det var premieutdeling både for familieløpet og "Peoples Choise".
Ketil Bjørnebekk overrakte utmerkelser til årets jubilanter, og ikke minst blei det gjort ekstra stas på Øystein Lid som er utnevnt til æresmedlem i GSV.
Morsomt var det også at Tom Eidesen fikk velfortjent heder da Johannes Tveiterås på vegne av Bergensavdelingen overrakte ham en flott sølvkniv for imponerende innsats gjennom mange år.

Søndag var det årsmøte, og dette blei noe spesielt i år.
Det tok laaang tid før ordstyrer Eidesen og leder Bjørnebekk kunne erklære årsmøtet 2011 for avsluttet.
Blant medlemmene var det mange meningsytringer denne gang, og det kom benkeforslag på andre kandidater enn hva valgkomiteen hadde innstilt.
Både uvant, og litt trist at det oppstår uenigheter.
Ketil blei gjenvalgt, og jeg synes han har gjort en god jobb det første året som leder.
Han har ideer og visjoner som vil bringe GSV videre slik jeg ser det.
Men resultatet på årsmøtet ble også at Anne Andersen, etter svært mange år i GSVs tjeneste, nå forsvant ut av styret.
Jeg skal ikke kommentere uenigheter og benkeforslag, men holde meg til det faktum at Anne ikke lengre er en del av styret i GSV.
Da jeg blei medlem av GSV i 1994 var Anne en av de første jeg kom i kontakt med. I alle disse årene har hun hele tiden hatt ett eller flere verv i foreningen, hvor mange år totalt er det kanskje bare Anne selv som vet.
Det er ingen tvil om at hun har gjort en kjempeinnsats i foreningen, for mange er Anne Andersen synonymt med GSV.
Vi husker vel Anne som tok på seg redaktør-ansvaret for noen år siden da Frihjulets valgte redaktør plutselig trakk seg – fantastisk bra gjort av Anne!
Jeg vet jeg har mange med meg i at Anne fortjener en hjertelig takk for alt hun har gjort for klubben og oss medlemmer i alle disse årene.
Tusen takk, Anne!!
Du fortjener mer enn bare verbale roser, men det håper jeg styret ordner på vegne av medlemmene.

Etter årsmøtet var det en del av oss som vendte nesene hjemover, inkludert undertegnede.
Det er alltid greit å ha en dag hjemme før arbeidslivets harde realiteter vender tilbake.
Heldigvis for arrangøren var det mange av deltakerne som deltok på arrangementene også på søndagen, og ryktene vil ha det til at det var en trivelig avslutning på årets landstreff.
På vegne av mange ønsker jeg å takke årets arrangør for et godt og minnerikt treff.
Det ligger mye arbeid og planlegging bak et arrangement som dette, og når fornøyde deltakere vender hjemover – kan dere lene dere tilbake i trygg forvisning om at dere har gjort en god jobb. Tusen takk for oss!!

Vi i V&T hadde planlagt å kjøre på utsiden av Åkrafjordtunellen på hjemturen, men med Egil Solan Nilsen i spissen gikk det skeis.
Han hadde nettopp funnet 4. giret, og bommet på avkjøringen.
Plutselig var vi inne i en trøtt tunell på ca. 7,5 km, og da blei det raskeste veien østover likevel, skjønt rask og rask.
Da vi nærmet oss Seljestad var ikke 95'n til Nilsen direkte hurtiggående.
I bakkene var det som å se en brunsnegle i sakte kino, det var rett før han kunne funnet seg ei bru mellom Seljestad og Låtefoss, som Øystein Sunde synger om.

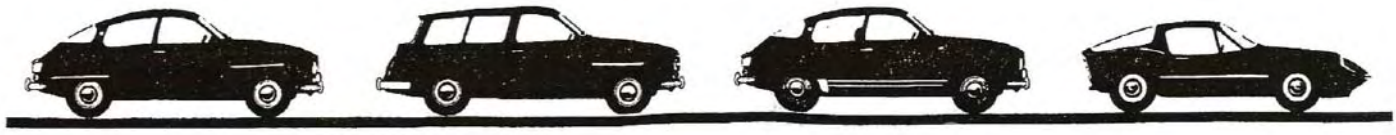
Ved Seljestad stoppet jeg for å ta noen bilder slik at avstanden til brunsneglen og de andre blei litt større. Jeg tenkte også det var godt at Svanvik – alias Blodstrupmoen - ikke var med, den mannen er bygd for fart og spenning og hadde nok startet noen hasardiøse forbikjøringer med sin styggspreke V4 hvis han hadde vært med her.
Fjellet viste seg for øvrig fra en av sine beste sider, særlig flott er det når nyutsprunget løv på fjellbjørka lyser friskt og grønt i solskinnet.
Jammen kan vi være glade og stolte som bor i et så flott og vakkert land.

Hjemreisen blei egentlig som en rullende meny. Første stopp var rett på utsiden av Haugesund, her blei flere kropper observert med pølser og andre godsaker.
I Røldal var det tid for middag, vi var seks biler i følge og alle var i kjøttkakemodus.
Dagfinn har YX stasjonen i Røldal som sitt stamsted for bensinpåfylling, og det blei nytt stopp nesten før vi var kommet i siget igjen.
Jeg lurer forresten på om ikke noen handlet litt ekstra mavefyll også her.
I Edland var det tid for dessert, og da er is enkel og grei kost.
Her hadde også Sønstehagen med følge tatt et "pit stop", og jammen dukket også Bjørnebekk med familie opp. De fortsatte imidlertid videre på jakt etter softis.
Siste stopp tok vi i Seljord, her var det tid for klemming og faste håndtrykk.
Så var det inn i bilene på ny, og fem biler satte kursen mot Skien. Kun en SAAB blei stående igjen, det var bilen til Emanuel Desperados og frue – (Jan Tore & Åse). Paret gikk med stødige skritt mot kafeteriaen – skulle de ha enda mer mat mon tro??

Morten Hella



Kjøttkakepause i Røldal



Resultater Publikumsbil og Familieløp

Resultat Publikums bil :

Nr. 1 Torstein Forseth,	Sonett II 1967
Nr. 2 Arne Eikåsen,	96 sport 1965
Nr. 3 Sigmund Tjøstheim,	99 turbo 1978

Resultat Familieløp :

Nr. 1 Bernt Tornefjell	37P
Nr. 2 Christoffer Lunde	35P
Nr. 3 Torbjørn Midtgård	34P

Fasit familieløpet.

POST 1:

1: HVILKET ÅR KUNNE SAAB 92B TILBY SOLTAK ?
A: 1952, B: 1954, C: 1955

2: HVILKET ÅR FIKK 92B NYE FORGASSERE
OG ØKT MOTOR EFFEKT ?
A: 1952, B: 1954, C: 1956

3: HVOR MYE ØKTE EFFEKTEN ?
A: 3 H.K., B: 5H.K., C 7H.K.

4: DET BLE PRODUSERT 4 HÅNDLAGDE SAAB 92 PROTOTYPER.
FØR PRODUKSJON BLE DE PRØVEKJØRT HVOR MANGE MIL ?
A: 20.000 MIL, B: 30.000 MIL, C: 35.000 MIL

5: SAAB CABRIOLET BLE PRODUSERT I FINNLAND.
HVOR MANGE BLE PRODUSERT
FRA JANUAR 1986 TIL APRIL 2003
A: 150.167 STK., B: 185.020 STK., C: 198.040 STK.

6: HVILKET ÅR BLE GSV STIFTET?
A: 1977, B: 1975, C: 1978

POST 3 :

Hva er der i kassen?
TANK LOKK
VINDUS PUSSER MOTOR
ELEFANT ØRER
"BABNINGTONG.." BALL
INNV. DØR HÅNDTAK
FORDELER LOKK TOTAKT

POST 6:

1: HVA HETER DEN BLÅ HALLEN DERE SER OVER BYEN
MOT VEST ?
A: NORDSJØ HALLEN, B: AIBEL HALLEN,
C: RISØY HALLEN

2: HVA ER NAVNET PÅ DEN GAMLE STEINKIRKEN
MOT SØRVEST ?
A:HARALD HÅRFAGRE DOMEN, B:AVALDSNES KIRKEN,
C:OLAVSKIRKEN

3: HVA HETER BROEN OVER TIL KARMØY ? (MOT SØRVEST)
A: SALHUSBRUA, B: KARMØY BRUA,
C: KARMSUND BRUA

4: MOT NORDVEST SER DERE EN LITEN BEBODD ØY.
NAVN PÅ ØYA ?
A: RØVÆR, B: RØVÆRSHOLMEN, C: RØGVÆR

5: HVA HETER ØYA DERE SER LENGST UT I HAVET MOT VEST ?
A: FØYNÅ, B: UTSIRA, C: VESTØY

POST 2:

1: NÅR BLE SAAB GRUNNLAGT ?
A: SEPT. 1936, B:APRIL 1937, C: JUNI1937

2: DET ER 3 MENN SOM REGNES SOM GRUNNLEGGERE AV SAAB
PERSONBILER. HVA HETER DISSE 3 ?
A: GUNNAR LJUNGSTRØM, TORSTEN ÅMAN
OG ROLF MELLDE
B: SIXTEN SASON, TRYGGVE HOLM OG ROLF MELLDE
C: ROLF MELLDE, SIXTEN SASON OG
GUNNAR LJUNGSTRØM

3: NÅR BLE SAAB 96 PREMIEREVIST ?
A: JANUAR 1960 B: FEBRUAR 1960 C: MARS 1960

4: NÅR BLE SAAB 96V4 PREMIEREVIST ?
A: AUGUST 1966, B: DESEMBER 1966, C:JANUAR 1967

5: HVA HET MANNEN SOM VANT
RALLY MONTE CARLO 62 OG 63 ?
A: CARL MAGNUS SKOG,
B: STIG BLOMQUIST,
C: ERIK CARLSON

6: PÅ HVILKEN BILMODELL OG ÅRSMODELL INTRODUSERTE
SAAB TURBO FOR VANLIGE KUNDER ?
A: 99 77 MODELL, B: 99 78 MODELL, C: 900 79 MODELL

7: SAAB 900 CABRIOLET KOM SOM 1986 MODELL.
HVOR MANGE BLE PRODUSERT DET FØRSTE ÅRET ?
A: 400 STK., B: 2200 STK., C: 4400 STK.

8: SAAB 9000 BLE UTVIKLET PARALELLT
OG I SAMARBEID MED FLERE MERKER.
HVILKE BILER BLE RESULTAT AV DETTE SAMARBEIDET ?
A: SAAB 9000, FORD SCORPIO, FIAT CROMA OG RENAULT 30
B: SAAB 9000, ALFA ROMEO 164, OPEL OMEGA OG LANCIA THEMA
C: SAAB 9000, LANCIA THEMA, FIAT CROMA OG ALFA ROMEO 164

9: HVOR I TROLLHÄTTAN LIGGER SAAB FABRIKKEN ?
A: TUNHEM, B: STALLBÄCKA, C: MARIEFRED

10: HVA HETER SELSKAPET SOM KJØPTE SAAB FRA GM I 2010 ?
A: KOENIGSEGG, B: HAWTAI MOTORS, C: SPYKER CARS



POST 4:

1: HVA ER SPESIELT MED DENNE SAABEN ?



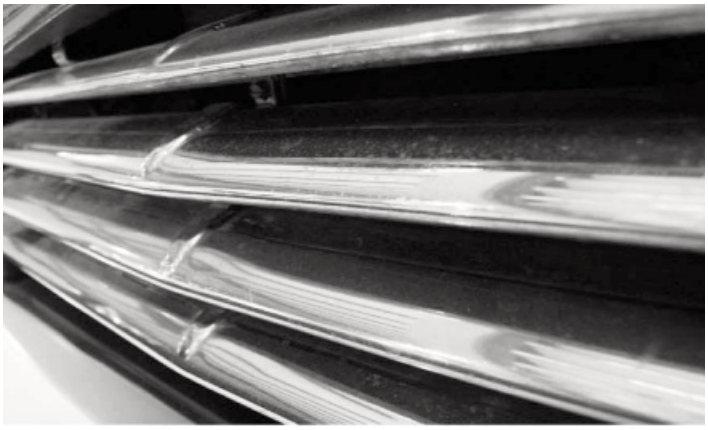
Den ble brukt for teste motor/den nye 99.
På en måte en kamuflert forstadie 99.

2: HVILKEN SAAB MODELL ER DETTE ?



Saab 98

3: HVILKEN SAAB MODELL ER DETTE ?



Saab 92

4: HVILKEN SAAB MODELL ER DETTE ?



Catherina (Prototype) 1964

5: TIL HVILKEN SAAB MODELL HØRER DENNE MOTOREN TIL ?



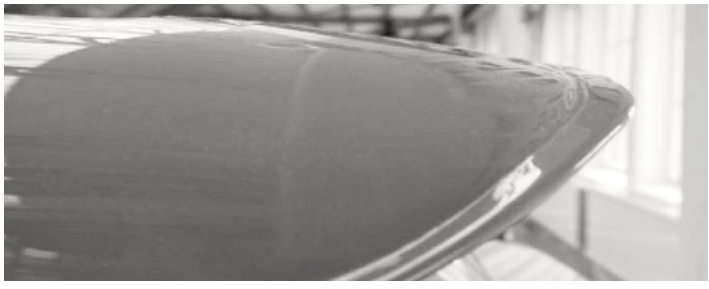
Saab 99 første motor 1,85L

6: TIL HVILKEN SAAB MODELL HØRER DENNE MOTOREN TIL ?



Saab 92

7: HVILKEN SAAB MODELL ER DETTE ?



Saab 95







Dette unge paret, Tord-Andrè Kåven og Anita Stokka imponerte stort med sitt ungdomslige pågangsmot..

De studerer i Tromsø og kjøpte en uke før treffet en 96 1974 mod på Fauske.

Helgen etter kjører de til landstreff i Haugesund og etter sommeren går turen opp igjen til Tromsø med Saab'en.













Hans og Wenche Skotner under presisjons kjøring, og på fotopost



Ole Dalen sin 93A 1957 mod.



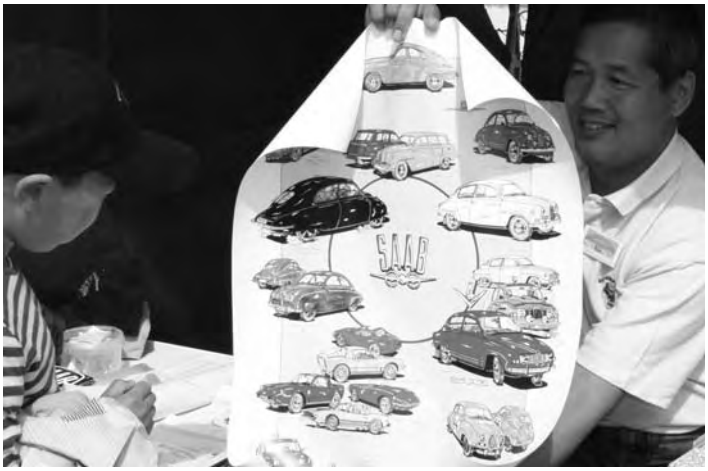
Treff leder Ivar Bråstein i prat med Morten Strandmoe



Med fokus på motor rommet.



Avslapning sammen med barn og hund



Morten selger klubb artikler til John Magne



Tom Eidesen i prat med kveldens visevert Einar Askeland



Ole J. Johansen familie., klar for start familie løp.
I sin flotte 96 1966 mod.



Ole J. Johansen. Start nr. 48.



Johs & Margit Tveiterås starklare.



Tveiterås startklar i sin nydelige 96 1962 mod.



To generasjoner Saab 900…



Tore Aasen klar til start med sin kartleser i passasjer setet.



Tore Aasen med sin 96 1964 mod.



Johnny sin 99GL 1979 mod. trengte ekstra stell
for å komme videre fra pausen på Kolnes.









Den utrolige reisen

**En dag for lenge, men ikke så lenge, siden fant vi ut at vi måtte ha en bil.
Lite visste vi da at det skulle bli et nydelig stykke svensk historie.**



Vi så på mange forskjellige biler, og VW boble var strøket av som alternativ siden den sprekker som en boble hvis man dulter borti noe.
Men plutselig, midt mellom alle annonsene, så vi en smilende og litt sjenert rød bil som traff oss midt i hjertet.
Vi tok kontakt med ildsjelen som solgte dette underlige skaperverket, og ble så de lykkelige eierne av en SAAB 96V4 1974-mod, laget lenge før vi var påtenkt.

Etter en stund med jubel og glede kom dagen vi skulle hente vår ny-gamle SAAB.
Vi befant oss i Tromsø, og den i Fauske. Det kunne ikke passet bedre, for Fauske var nemlig på god vei mellom Tromsø og Haugesund, som var byen vi hadde tenkt oss til i sommer siden vi har familie der. Og tilfeldighetene kunne ikke slått bedre til da det faktisk var stedet der landstreffet for Gammalsaabens venner skulle bli avholdt! Så da hadde vi jo slått alle fluene i samme smekk, pluss fluene som satt fast på grillen da vi kom fram.

Turen nedover var en god mulighet for oss til å bli kjent med den nye livsledsageren vår. Frihjul og rattgir var bare noen av de særhetene som denne bilen åpenbarte for oss. Men det vi ikke tenkte på var jo at bremsene etter hvert kunne bli varme når ikke bilen bremset på girene. Så da vi stoppet for å ta oss en pause etter å ha trillet og bremset ned Jotunheimen, la vi merke til at det oste røyk og svidd lukt fra hjula.
Jaja tenkte jeg, og kjørte videre. Så ble det senere, på vei ned fra Hardangervidda, tyngre og tyngre å bremse ned, og da tenkte jeg i mitt stille sinn at dette måtte ikke Anita få vite, da ville det bli panikk! Så kom det en strekning hvor jeg måtte gi litt gass for å komme opp en bakke, og da la jeg merke til at ikke gasspedalen lystra heller. Jeg undret meg i et brøkdels sekund... så vrei jeg om nøkkelen.
Aha, bilen var tom for bensin! Men hvordan skulle det gå, midt i gokk hvor bensinstasjon er et fremmedord?
Flaks for oss at vi var forberedt og dermed hadde med oss en ekstra kanne med bensin.

Etter en lang, lang tur med intens kjøring på breie og smale veier kom vi til slutt fram. Vi tutet oss inn på gårdsplassen til familien, og jeg kunne ikke smilt bredere:
Vi klarte det! Vi kjørte 150 mil med en SAAB, vi kom trygt fram, bilen overlevde og vi overlevde.
Vi har verdens tøffeste bil!

Tord-André Kåven

SAAB mobellbiler

Sender noen bilder av
saab modellbilene mine.
De fleste er i scala 1:43.

Skriver her en liten oversikt
over merkene jeg her.

Norev: Resin/plast.
Lager feks
ursaab,sonett 94, classic 900
første generasjon (Før 1987),
Classic 900 cab andre generasjon
(etter 1987)

Somerville: Hvitmetall
Lager feks
93 a,b,f , sonett 2,
95,96,900,9000

Tin whizard: Hvitmetall
Lager feks
93,96,sonett1,sonett 3

Corgi: Plast
Lager feks
96 sport

Troufe: Resin/plast
Lager feks
96, også i flere rallyutgaver

Modellfabriken Sverige: Plast
Lager feks
96 og Paddan

Neo: Resin/plast
Lager mange modeller og flere
kommer

Eland models: Plast
Lager feks
98kombicoupe proto,95

Ixo: Plast
Lager feks
96,også i flere rallyutgaver

Rob eddie: Hvitmetall
Lager feks
95,99

Ministyle: Plast
Lager feks
900 aero

Minichamps: Plast
Lager feks
flere moderne biler

Paradcar: Plast
Lager feks
900cab aero

Delpardo: Lettmetall
Lager feks
900s

Jumboway: Lettmetall
Lager feks
sonett3

Dinky: Lettmetall
Lager feks
96

De fleste av mine biler er
kjøpt via Ebay og tradera
Her kan en finne mye sjeldne
og utsolgte modeller.
Mine favoritter er enkelte
utgaver av Somerville
og selvfølgelig Neo,
som er både billig og bra.

Neo sine 1:18 modeller
av 900cab og 96 kortfront
er nydelige.
Neo sine modeller lages i 500
eksemplarer av hver modell.

Mvh Terje Lidal







I savn og minne om Eiler Holthe.

Vår kjære far, svigerfar og beste "Saab-kompis" Eiler Holthe er død.
Han døde brått og uventet torsdag 24.3.11 nær 75 år gammel.
Han skulle bare utføre et rutineinngrep på Feiring klinikken, når dette gikk galt.
Jan Erik som hadde tatt turen sammen med han, måtte kjøre den lange veien hjem alene, uten sin far.



Eiler var med og startet våre lille lokale Saabklubb i 2001.
Han har siden da medvirket og deltatt ved alle begivenheter som har vært i regi av klubben. Uansett om det var kaffekoking på klubbkvelder, varetellinger på Shell, eller gjennomføring av landstreff, var han en som alltid kunne regnes med.
Vår kjære far og svigerfar har aldri vært av dem som har gjort mest ut av seg. På tross av dette var han alltid veldig tilstede med sitt humørfylte, lune og kjærlige vesen. Praktisk innrettet som han var i alt han foretok seg, ble han en naturlig støttespiller når noe håndfast skulle gjøres.

Blant de største Saab-lyspunktene Eiler la sitt preg på,
er alle campingbilturene til Saabmarknaden på Gistad, og Sørlandstreffene på Neset.

Eiler var født og oppvokst på Austmarka ved Kongsvinger i Hedmark.
Bare 14 år gammel begynte han å jobbe på Sagbruket på Vinger. Som 22 år gammel tømmermann flyttet han i 1958 til Kristiansand, for å komme nærmere sin kjære Else Marie, som året senere ble hans kone.

Bilinteresse startet tidlig for Eiler. Han var en av de få fra sin generasjon som tok førerkort 18 år gammel. Sine første kjøreturer fikk han i en kamerats Saab 92. Eilers første bil, var en norskprodusert Rockne. Dette ble også starten på hans "bilmekaniker" erfaring, når han måtte renovere en ødelagt girkasse. I følge han selv, ble dette en dyrekjøpt erfaring, da det etterpå viste seg at bilen hadde fått 3 gir bakover, og 1 gir forover.
Eiler kjøpte sin første Saab i 1971. Det var en helt ny rød 99. Siden den gang, har han vært trofast Saab elsker. Når han fredag 1.4.11 senkes til den siste hvile, står 3 gamle Saaber igjen, uten sin eier.

Du hadde et håp om å dø med en hammer eller en skiftenøkkel i hånda.
Du klarte det nesten våre inderlige kjære.

Vi lyser fred over vår kjære far, svigerfar og Saabvenn Eiler Holthe.

Jan Erik Holthe og Bård Austad
Saabklubben Sør

GSV WANTS YOU!



WEBREDAKTØR OG REDAKSJONSMEDLEMMER SØKES

Våre websider trenger sårt en oppfriskning.
Stadig flere av våre medlemmer søker informasjon og holder seg oppdatert via nettet.
Et fantastisk medium for å nå mange i nåtid.

Vi søker derfor en redaktør og redaksjonsmedlemmer som kan jobbe frem en en ny versjon av www.gsv.no og få oppdatert innholdet slik at det blir et naturlig supplement til GSV kommunikasjon til våre medlemmer og andre som søker informasjon om oss og vår hobby.

Webredaktøren bør ha noe erfaring med å lage og publisere websider og være en aktiv bruker av web som kommunikasjonsmedium. Redaktøren vil lede redaksjonskomiteen og være ansvarlig for det skrevne innhold. Webredaktør skal samarbeide med Webmaster som har driftsansvaret.

Redaksjonsmedlemmene (2-3 personer) vil få ansvar for innhold for definerte deler av websidene, slik som teknikk- og faginnhold, legge ut artikler, informasjon og bilder fra turer og treff, billedgalleri, annonser og diskusjonsforum, lenker til andre relevante sider, osv.

Interessenter og spørsmål kan sendes til
formann@gsv.no eller tlf 90792706
og
webmaster@gsv.no
for tekniske spørsmål om websider .



Saab frimerke fra Grenada.
Her er tekst fra Caribbean Island Guide:

Grenada is the most southerly of the Windward Islands in the Caribbean,
and is a tiny point on most world maps with an area of only 133 square miles.
Grenada has a population of about 100,000, and is 21 miles long and 12 miles wide.
Grenada has a great deal to offer its visitors in terms of hiking, exploring,
sailing, diving and much more.

Saabmiljøet i Rogaland

Hei alle Saabentusiaster i Rogaland!

Vi har i noen år nå forsøkt å samle Saab-entusiaster i Stavangerområdet til uformelle lokaltreff i blant.
Vi er en relativt aktiv gjeng som stadig holder kontakten, og vi vil gjerne møte flere likesinnede.

Som distriktsansvarlig i Saab Turbo Club of Norway (STCN) kaller jeg fra tid til annen sammen alle Saabentusiaster i området til lokaltreff. Alle Saabentusiaster er velkomne, uavhengig av klubbtilhørighet. Noen er fra GSV, andre fra STCN, og mange av oss er medlemmer av begge klubbene. Treffene legges vanligvis til en søndag, hvor vi møtes et avtalt sted for en uformell samling, ser på hverandres biler og diskuterer Saab. Her er det gode muligheter for å kunne utveksle Saabtekniske tips, og bli kjent med andre entusiaster. Oppmøtet er for tiden rundt 10-15 biler, og det pleier å dukke opp Saaber i alle aldre.

Det hadde vært særdeles hyggelig å få møte flere av GSVs medlemmer også på disse treffene. Det er alltid stor stas når det dukker opp gammelsaaber!
Vi har som mål å samle flest mulig entusiaster, både de som kjører eldre og de som kjører nyere Saab.

Vedlagt følger noen bilder fra lokaltreff vi har hatt de siste årene.
Om du synes det høres kjekt ut å møte likesinnede entusiaster en gang i blant, kan du ta kontakt med Eirik O. Skjæveland på e-post e.skjaeveland@gmail.com.
Alternativt kan dere ta kontakt med Eimund Lunde som er GSVs distriktsansvarlige for området, på telefon 916 73 575.

De som ønsker det kan få epost-varsling når det planlegges nytt treff.

Jeg håper vi sees på treff!
















SAAB










SAAB
900i

Nyttfra-

Landsforbundet av Motorhistoriske Kjøretøyklubber

se også www.lmk.no

Våre kjøretøy er "kulturminner"

Riksantikvaren har nå skriftlig fastslått at motorhistoriske kjøretøyene per definisjon er kulturminner. Prosessen etter det oppklarende møtet 25.10.2010 tok hele 7 måneder.
Riksantikvaren henviser til en endring av 9 juni 1978 i Lov om kulturminner der det står: (…)
Departementet ønsker imidlertid å vinne erfaring med fredning av båter før det eventuell blir aktuelt å foreslå bestemmelser om fredning av løse tekniske kulturminner som motorvogner, veg- og jernbanemateriell m v. Det står altså eksplisitt i dette stortingsdokumentet at motorvogner er løse tekniske kulturminner. (…)

Kulturminneloven § 2 definerer kulturminner som alle spor etter menneskelig virksomhet. Motorhistoriske kjøretøyer er spor eller resultat av "menneskelig virksomhet" – og omfattes følgelig av denne definisjonen, skriver Riksantikvaren.

LMK har ved flere anledninger uttalt at når Riksantikvarens prinsipielle vurdering av våre kjøretøy som definerte kulturminner foreligger, skal dette brukes som en offentlig godkjent "brekkstang" for å få åpnet flere muligheter. Å få adgang til å kunne søke om midler fra Kulturminnefondet i tillegg til å fjerne årsavgiften er to de viktige sakene for den motorhistoriske bevegelse som kan dra nytte av Riksantikvarens definisjon.

Ordnung muss sein ☺

På akkurat samme måte som du gjorde på barneskolen, skal du lese din "ABC" – **før** du fyller ut søknad om en LMK Forsikring. Les tekst og se på eksemplene om utfylling av søknad samt bilder du finner i "ABC til din LMK Forsikring" som du kan lese, trykke ut eller laste ned fra www.lmk.no/forsikring. Har du ikke internett så ringer du klubbens forsikringsansvarlige eller LMKs kontor, og du får ABC og søknadsskjema tilsendt i posten.

Ved svært mangelfullt utfylte søknader er forsikringsutvalget nødt til å "melde pass". Klubbene har bestemt at det skal være god dokumentasjon på de kjøretøyene som kan få en LMK Forsikring. Du risikerer å få søknaden i retur hvis den er mangelfull.

Fyller du ut dokumentet slik det er ment, så oppnår du umiddelbart en stor fordel; Ingen forsinkelser i prosessen. Det betyr at det ikke behøver å ta mer enn maks. 7 virkedager fra kjøretøyet fotograferes / besiktiges til søknaden er behandlet av Forsikringsutvalget. Svaret fra utvalget får du normalt samme dag dersom du har en epostadresse.



Tut og kjør!

Ta med på turen en utskrift av listen over besiktigelsespersoner sortert på postnummer (veldig praktisk!). Skjer det noe med ditt LMK-forsikrede kjøretøy finnes det nesten alltid en lokal besiktigelsesperson som kan hjelpe med informasjon om verksted, kompetente mekanikere, deler eller lignende. Kanskje kan vedkommende også hjelpe deg med problemet på stedet slik turen kan fortsette allerede samme dag.

Lykke til med sommerturene!

Lillehammer inn – Biri ut!

Etter at arrangørklubbene følte seg presset ut av Biri Trav AS, har de nå rett og slett flyttet det store og tradisjonelle Mjøsmarkedet / Birimarkedet til Birkebeineren Skistadion i Olympiaparken på Lillehammer.

”Følg med til Lillehammer” – oppfordrer de tre LMK-tilsluttede klubbene, og opplyser at en rekke gamle Biri-travere allerede har gitt signal om at de støtter opp om markedet på en ny arena.



LØP / ARRANGEMENTER 2011

LMKs arrangementsterminliste er nå ute på nett og kan lastes ned her:
http://www.lmk.no/images/doc/arrangementskalender.doc



International Saab Club Meet 2011

Saab Club of Finland celebrates its 20th anniversary in 2011 and invites Saab enthusiasts from all over the world to join the celebration in Finland on August 5 - 7 2011. The main activities are centered at Hotel Ellivuori in Sastamala, a scenic part of county Häme. The Ellivuori has ample accommodation possibilities both in the hotel and the adjacent camping area.

Guest of honor will be Mr. Simo R. Lampinen an internationally recognized 1960s Finnish rally driver. After his active competition career he has been busy with various rallies and automobile races as an acting manager and advisor of various races including The Neste Rally in Jyväskylä.

Your binding registration can be done either on the net at **www.intsaab2011.fi** or by completing the enclosed response card. The mailing address is printed on the reverse side.

The participation fee includes all expenses in association with the official program during the week-end. The list is comprehensive and time schedule tight but, you can choose from the offering what suits you best.

At Nokia a 24h SAAB –service will be available to help with technical problems that might occur.

Separately before the week-end we will especially for our foreign guests arrange a pre tour which we called "Yesterday Finland Today"

Registration closing date is 16.05.2011



See you in Ellivuori!

www.intsaab2011.fi

The tentative program

Friday, Aug. 5 2011

Afternoon:	Arrival formalities and registration. Arrival of the pre tour participants.
Evening:	Get together around the BBQ.

Saturday, Aug. 6 2011

Morning:	Breakfast served at the hotel for all participants. Registration continues. An 80km long Saab pick nick tour with quizzes and tasks.
Afternoon:	A non-prepaid lunch at Ellivuori will be served. Parts sales. Beauty contest. Normal sauna and traditional Finnish smoke sauna. Swimming pool and possibility to swim in the lake.
Evening:	Anniversary dinner with program.

Sunday, Aug. 7 2011

Morning:	Breakfast at the hotel for all participants. Part sales.
Afternoon:	Lunch with price giving continued from the previous night. "Goodbye and get safely home!"

Pre tour for our foreign visitors

"Yesterday Finland Today"

- Tour starts on Tuesday pm. 02.08.2011 in Helsinki region.
- It ends Friday pm. in Ellivuori after a visit to the Saab Museum in Uusikaupunki.
- Accommodation booking should be done directly by participants.
- A separate registration from the main meeting is required to be done on the net.
- Detailed info of the tour concerning route, accommodation etc. on the net only.
- Cost to cover road book and similar material will be charged at starting point.
- The number of participating cars will be limited to 40 cars or max. 80 persons.
- Registration closing date is 16.05.2011 or earlier when the tour is fully booked.

Need additional information? Write to international@saabclub.fi















Lageret

"ÅPEN DAG" OG FØLGENDE DUGNADSDAGER ER SATT OPP SÅ LANGT:

DUGNADER:	**AUGUST:**	**28.**
	SEPTEMBER:	**11.og 25.**
"ÅPEN DAG"	**OKTOBER**	**2.**

Om du kan stille på dugnad oppfordrer vi til at du melder deg,
slik at det blir oversikt over hvilket mannskap det er til rådighet på de ulike dugnadsdagene.
Dugnadsdagene er avsatt til intens jobbing,og det er ikke anledning til å stikke innom kun for å handle.

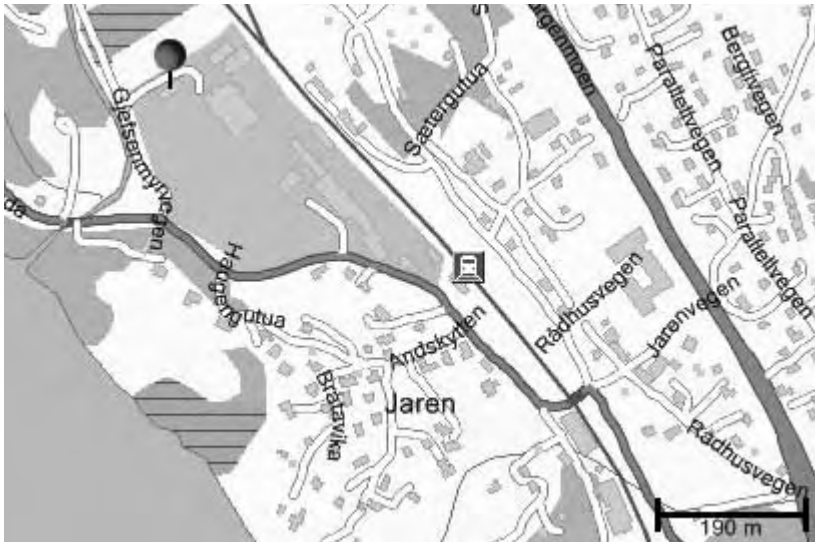
På "Åpen dag" er alle hjertelig velkommen til å handle.
NB! Kontant betaling.

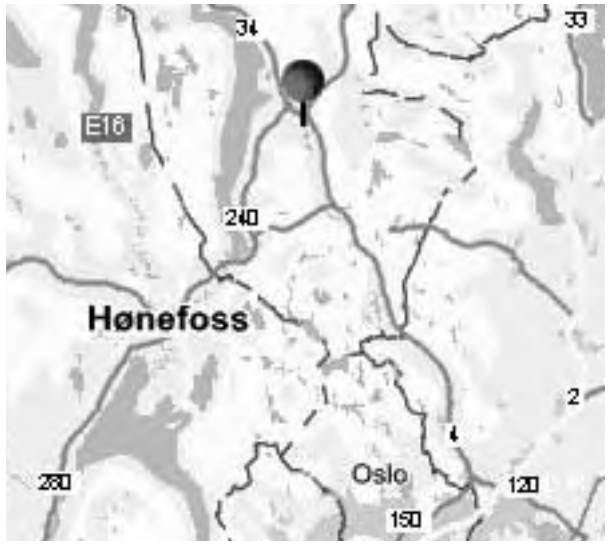
Kontakt: lagersjef@gsv.no

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 radiator - 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 650,-

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 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 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

69 v4
Lav km kjørbar / enkle midler d-skilt en del v4 deler følger med
pris 4500
Erik Austlid
tlf 402 35 167

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.
Veronagrønn,Gn 8.
Noe deler medfølger.
Selges kr 5000.-
Ferdig rustsveiset.
Pris kr 25000.-/bud.
Henv Øistein Lid.
tlf: 992 08 353.

96-'64
3 gear Original.
Savannebrun.
Prisant. 25 000 eller bud.
Bilen står i Hamar.
Eier,Olav Martin Ofstad.
Anne Andersen.
tlf. 62527177/906 05 008
anne@gsv.no

Saab V4 1968-mod.
Bilen har ny frontrute, nye sommerdekk,ny eksos potte 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
tlf.72454190/ 41334675

56

Annonser

Privatannonser er gratis i frihjulet



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 tenning montert.
Bør trolig ikke hentes langt avgårde pga clutch?
Står i Trondheim.
Registrert og EU god kjent 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

Ønskes Kjøpt

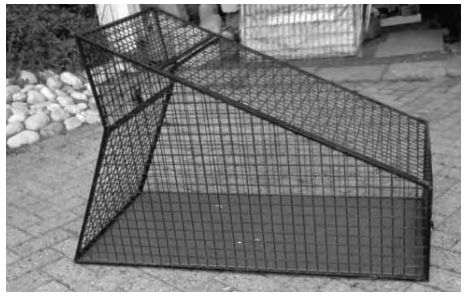
2 dørtrekk til 96 64 mod.
kortfront, brun/grå
lykter/blinklys med pakninger ,
framme på skjerm
grønn termostat (sommer)

Roar Sjursnes
Tlf: 992 79 914

Bildeler Selges

Til -67 Saab V4 selges:
Fint taktrekk, panser, bagasjelokk, støtfangere, starter, dører, ratt m. stamme, baksete mm.

Rolf Myrum, BIRI
Tlf: 996 41 105

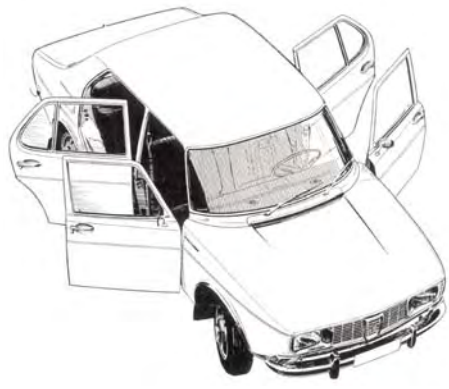




Hundebur

spesiallaget for og900 Combi.
Solid bur uten knirking og skrammel.
Dør i begge ender.
Selges kr 1000,-

Morten Strandmoe
Tlf 4041 3634
strandmo@online.no



Annonser

Privatannonser er gratis i frihjulet

Bildeler selges

Overhalte bremsepumper
til 93
- og noen til 96.
Jeg tar gjerne i mot gamle pumper….
Ole Dalen, Skedsmokorset
tlf: 901 81 148

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: 416 95 035
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





SAAB 96V4 1974-mod

_ Tord-André Kåven

En opplevelse for bare ~~28~~ 14 utsolgt!!! førere.



Noen ganger, når du ser verden rundt deg med nye øyne, ser du forbi det åpenbare. Slik ble stegjernet for isklatring en inspirasjonskilde for Saab XWD, vårt enestående system for firehjulsdrift, som gir bedre veigrep uansett kjøreforhold. Med SportXseter, integrerte tåkelys i frontspoiler, dobbelt forkrommet sportseksosanlegg, høyere bakkeklaring og lavere drivstofforbruk, er resultatet en bil alt annet enn ordinær. Så spesiell at vi kun kan tilby 25 stk av denne unike bilen.

Standard utstyr:
- SportXseter skinn/tekstil
- Lettmetalfelger 17”
- Integrerte tåkelys frontspoiler
- Stylingpakke
- Dobbelt forkrommet sportseksosanlegg

Vinterpakke inkl. i prisen: (verdi 42.900 kroner):
- Vinterdekk på 17” lettmetallfelger,
- Skiboks Skiguard 850 Black
- Takstativ
- 2 par Saab Aero X Ski.

Kampanjepakke inkl. i prisen: (verdi 49.100 kroner):
- Saab Infotainment Plus (Premium 150)
- Telefonintegrering
- Takrails i mattkrom
- Responspakke
- X-Activepakke
- Bi Xenon frontlys

Saab 9-3X 163 hk Turbo XWD

Kampanjepris kun 486.000 kroner

SAAB

Asker: Thrane Steen Asker og Bærum AS, Tlf.: 66 85 23 00, thranesteen.no • **Bergen:** Scanauto AS, Tlf.: 55 98 71 50, scanauto.no • **Bodø:** Imaas Bil AS, Tlf.: 75 54 44 60, imaas-bil.no **Drammen:** Bilbutikken AS, Tlf.: 32 80 84 00, bilbutikken.no • **Elverum:** AS Elverum Auto Bilsalg, Tlf.: 62 43 23 00, elverum-auto.no • **Gjøvik:** Øyhus Motor AS, Tlf.: 61 13 36 00, oyhusmotor.no • **Hamar:** Autostrada AS, Tlf.: 62 58 57 00, autostrada.no • **Haugesund:** Magnus Hope AS, Tlf.: 52 70 78 10, magnus-hope.no • **Hønefoss:** Sverre Haugli Bilforretning AS, Tlf.: 32 14 03 00, sverre-haugli.no • **Kjeller:** Motor Forum Lillestrøm AS, Tlf.: 66 92 67 00, motorforum.no • **Kongsvinger:** Taugbøl Bil og Maskin, Tlf.: 62 88 86 00, taugbolbil.no • **Larvik:** Leif Gjestrum Larsen AS, Tlf.: 33 17 20 50, lgl.no • **Lillehammer:** Stensgård & Co. Bilforretning AS, Tlf.: 61 27 02 00, stensgard.no • **Moss:** Høiden Autosenter AS, Tlf.: 69 23 58 00, hoidenauto.com • **Oslo:** SaabCity Tjuvholmen, Tlf.: 21 09 54 54, saabcity.no • Thrane-Steen Skøyen AS, Tlf.: 22 13 44 00, thranesteen.no • **Sarpsborg:** Bergheim Auto-Salg Østfold AS, Tlf.: 69 12 88 00, bergheim.no • **Skien:** Lassen Auto AS, Tlf.: 35 91 55 00, lassenauto.no **Sola:** Bilpaviljongen AS, Tlf.: 51 64 83 00, bilpaviljongen.no • **Tromsø:** Auto Nord AS, Tlf.: 77 60 90 00, autonord.no • **Trondheim:** Din Bil AS, Tlf.: 73 82 42 00, dinbil.no

Frakt og leveringsomkostninger er inkl. i prisen. Årsavgift kommer i tillegg. Avbildet bil har tilleggsutstyr. Drivstofforbruk Saab 9-3x XWD (163hk) - liter/100km: 8,1. CO 2-utslipp gr/km: 186. Blandet kjøring iflg. EC direktivet 1999/100. Forbehold om trykkfeil.