

# SONETT

*världen*

– Organ för CLUB SONETT SWEDEN –



- Sonett II #114
- MHRFs årsstämma 2015
- Pat Moss röda rallysonett
- Reservdelslistan



2015



## Från ordförandens skrivbord



När ni läser det här är Sonettsäsongen verkligen slut för det här året och vi kryper in i våra garage för att fixa till bilen för nästa säsong. I år har jag använt min Sonett väldigt mycket, mer än vad jag har gjort under de tidigare fem åren. Som jag skrev i våras hade jag ett antal träffar jag skulle besöka, nu blev det lite mer än detta. Dessutom har jag både tagit bilen till jobbet flera dagar när vädret har varit bra och sena hösturer bara för att det gick.

Till vintern planerar jag en del arbeten för att göra bilen ännu bättre till våren. Gummibussningarna i bakvagnen ska bytas och instrumentbrädan tas bort för jag ska kunna byta all instrumentbelysning till LED och eventuellt måla om instrumentbrädan med krymplack (eller kanske kolfiberfilm).

Det här året har även inneburit att jag har kommit in i rollen som ordförande. Jag höll mitt första årsmöte och medverkade på MHRF:s förbundsstämma. Det var en intressant upplevelse att se så många människor från olika motorklubbar i Sverige samlade på ett ställe. En reflektion är dock att medelåldern är rätt hög, vår sekreterare Mattias var nog den yngste deltagaren. Tyvärr verkar återväxten med yngre som engagerar sig i motorklubbar vara dålig så hur det blir i framtiden får vi väl se. Vi har ju ett problem i vår klubb att få medlemmar att engagera sig i styrelsearbetet, sedan mer än ett och ett halvt år har vi två vakanser som valberedare...

Vi har i styrelsen funderat över om det skulle vara vettigt att ha en mejllista så vi kan göra utskick till olika aktiviteter med kort varsel och även snabbt få ut annan information. Har ni åsikter om detta eller förslag på vad man skulle kunna skicka ut så droppa gärna ett mejl till mig med era åsikter. Då klubben är spridd över hela landet är det ju svårt att få till möten med många deltagare men om det fanns ett enkelt sätt att nå ut med kort varsel kan vi kanske se fler Sonetter på lokala träffar.



### Klubbens adress

Mattias Arvidson  
Kyrkvägen 14  
196 30 Kungsängen  
Mackarvid@gmail.com

**Klubbens PlusGirokonto**  
**35 87 30-0**

**Medlemsavgift 350:-/år**

### Tidningens adress

c/o Jan-David Skavén  
chefred/ansvarig utgivare  
Vinhundsv. 87, 128 62 Sköndal  
Tel 08-93 15 65  
skaven@comhem.se

Hemsida: **www.sonettclub.se**

Tryck, Wilsons Tryckeri, info@tryck.com

### Besiktningsmän MHRF-försäkring

Åke Olsson, Silverdalen 0495-405 95  
Göran Sundin, Stockholm 08-580 262 22  
Lennart Björk, Alingsås 0322-506 39  
Mark Sjölin, Trelleborg 0410-332280  
Mikael Lindström, Ekerö 073 2312175  
Bengt Edlund, Östersund 063-30921

### Omslagsbild

Bengt Edlund, Ås, sände denna bild på sin Sonett III-73. Den är från Frösön i Jämtland på juldagen 2014 i -15°.

### Styrelsen

Johann Schemat, Ordförande  
021-30 05 54  
johann.schemat@gmail.com

Jan-David Skavén, redaktör  
08-93 15 65  
skaven@comhem.se

Mattias Arvidsson, sekreterare  
08-581 703 03  
mackarvid@gmail.com

Johnny Johansson, kassör,  
matrikel, adressändringar  
0521-22 12 50  
johnny0521221250@telia.com

Hans Eklund, rådgivning reservdelar  
0514-272 22

Berndt Eliasson, layout  
019-611 39 42  
ble@brevet.se

Hans Johnsson, klubbmästare  
0303-542 10  
hasse.johnsson@hotmail.com

Joakim Eliasson, suppleant  
019-32 29 75  
joakim-eliasson@spray.se

Per Jansson, reservdelsförvaltare  
0240-767 46  
peja10@telia.com

Bo Sehlberg, webmaster, suppleant  
090-12 99 15  
bo@sehlberg.net

Nästa nummer av

### SONETT VÄRLDEN

beräknas utkomma i slutet av februari.

Sista inlämningsdatum för manuskript och annonser 31 januari.

# Sonett II #114

Del 3

Kim Terp og Dorte Rasmussen. Artikelserien har förut varit publicerad i SAAB entusiasten, organ för SAAB Klubben i Danmark och publiceras med deras tillstånd.



Som led i Sonett #114's genfødsel, syntes vi, at det ville være passende med en tur til moderlandet Sverige efter 45 år i udlandet. Den egentlige grund var, at bilen skulle til en FIA godkendt burbygger for at få lavet og monteret et certificeret bur. Valget faldt på firmaet Finess i Eskilstuna, som har ry for rigtigt fint håndværk og kan bukke et bur, så det "klæber" til karossen.



Her er Sonetten klar til at rulle at færgen i Varberg. Behørigt pakket ind i presenning og folie.

Vi havde en stram tidsplan. Først skulle bilen afleveres i Eskilstuna, senere på eftermiddagen havde vi en aftale i Fagersta, hvor den Svenske Sonett klub har sit lager. Aladdins hule med mange nye dele til Sonetterne, hvor mange stammer fra fabrikkens restlager - men også mange nyproducerede dele som for eksempel ruder,

som vi skulle have med hjem. Endelig videre til Karlskoga og Gelleråsen, som er Sveriges ældste motorbane, og den weekend var den rammen om både Saab-træf arrangeret af de Svenske Saab-klubber i samarbejde og men ikke mindst ikke et rigtigt Saab-race i 1000 cc cuppen, som er den populære klasse for små biler fra før 1965 og under 1000 ccm med rigtigt mange fine biler som Saab 96 750 GT, Saab Sport og Saab Monte Carlo. Alle spændt op til lir.



Anders Jensen's Saab Sport

Fine sager. Den såkaldte Lancia karburator til Saab Sport. Læg mærke til



den store remskive på dynamoen. Det er for at geare dynamoen ned så den ikke ødelægger vandpumpen med de mange omdrejninger.

På selve træffet var der mange utroligt fine og spændende biler.



Sonett I. Privatejet svensk bil. Købt af ejeren i 1964 som ung ansat på Saab fabrikken. Fik den for en slik, da ingen ville have sådan en bil. Sonetten oser af historie og patina.



Saab Sonett II #29. Det er den ene af to fabriks rallybiler. Denne var Eric Carlsons, og den debuterede i 1966 Coupes des Alpes. En tilsvarende rød Sonett og denne måtte udgå af løbet angiveligt på grund af sabotage. Bi-

len mangler desværre den originale motor, som var meget højtydende Sonett motor lavet af Bernt Erik Ström, som dengang var på tævlingsafdelingen på Saab.



Bag Erik Carlsons autograf på taget af Sonett #29 står en gammel banebil. V4 turbo med mere end 200 heste.



Absolut fejlfri Saab 93 GT 750. Svensk brugskunst !!!!

Det blev til et par meget stemningsmættede dage på Gelleråsen. Det skal opleves.

Et par stemnings billeder.





Jaguar. Gammel Le mans bil.



Hvor svært kan det være. Gammel formel Vee med Norton motorcykel motor. Kørte og lød som en drøm.



En uges tid efter mailede svenskerne at, buret var klar til afhentning og de ville gerne, at vi hentede bilen hurtigst muligt pga. at de havde pladsmangel på værkstedet. I en vældig fart, fik vi mobiliseret en Co driver, så vi var 2 til at køre, booke færgen fra Grenå til Varberg og retur igen. Vi skrev en mail til svenskeren, at vi agtede at indfinde os i Eskilstuna fredag d. 22. juni. Prompte kom svaret: "det går slet ikke, der

er som midsommerfest og hele værkstedet spiser krebs og drikker snaps, det må blive en anden dag". Efter lidt bytten fridage mm., fik vi det til at gå op, så vi undgik at køre nedenunder, dvs. fra Aarhus, over Sjælland og nord på. (det var jo sommerferie tid og der var ikke mange færger tider tilbage) Det vil blive en lang tur, og det var vi ikke ret hug på. Planen blev som følge: Afgang fra Aarhus torsdag kl. 22.00, færgen om natten, ankomst Varberg kl. 05.00 fredag morgen, hente bilen og trailer (som Kim havde ladet stå i Sverige) tilbage til Varberg og med færgen kl. 18.30 (skulle være der senest kl. 18.00) Denne plan gav os 13 timer til at køre frem og tilbage i Sverige, og det burde være nok - men vi blev meget klogere..

Turen over med færgen, forløb som alle færgetur til Sverige, meget kedeligt, fik sovet lidt, holdt øje med bilen, så vi kunne køre fra borde, når færgen kom i havn (kl. 5.00) man kunne også vælge at vente med at køre i land til kl. 7.00, hvis man ville sove lidt længere. Det fravalgte vi, pga. vores tidsplan.

Vi kørte nord på via Göteborg, som vi nåede igennem inden morgentrafikken. Vi kørte uden stop til Finess som firmaet hedder. Vi sad og snaktede om hvor smart det er med en GPS, da GPS'en 5 km. fra målet bad os om at dreje fra hovedvejen og ud på nogle små veje, kort efter sagde den: "Nu er vi der" Vi sad og kiggede lidt på hinanden. "det kan ikke være her" sagde Carsten (co. piloten) Da vi kom tættere på, stod der godt nok Finess på dø-

ren indtil et gammelt værksted, med skydedøre af træ.

Vi gik ind, blev mødt af en stor støvet schæfer hund, som syntes vi var nogle mægtige rare fyre, bare vi gad klappe den. Så kom Daniel, den ene af de 2 brødre, der har firmaet. Vi gik med over i laden og der stod den! Nu med et bur i, som sidder lige i øjet, jo de svenskere kan godt finde ud af det. Vi fik hængt traileren på, læsset og pakket Sonetten ind med militær præcision og hurtighed. (vi ankom til Finess kl. 10.00 og kørte derfra kl. 10.45) En hurtig afsked med svenskerne, efter det sædvanlige ritual med overdragelse af dåseøl, de vækker altid jubel derover.

Vi var glade for at komme hurtig ud på vejen igen, så vi også havde tid til en punktering, hvis det skulle ske. Turen ned over forløb uden problemer og begivenheder og kun med kaffe, cola og kørebytte pauser.

Vi ville helst ikke gøre os bemærket på vejen, så vi overholdte hastighedsbegrænsningerne med trailer, som jo 80 km/t, sådan ca. Da vi nåede Göteborg skete det, som ikke måtte ske,

trafikprop. Vi holdte i en endeløs kø på ringvejs netter, uret tikkede, så vi blev enige om at når vi kom ud af køen, så måtte vi give den gas, ellers ville vi ikke nå færgen. (og turen nedenunder, havde vi overhovedet ikke lyst til på dette tidspunkt).

Køen slap op og Saab 95'eren fik noget gas, mens vi sad og regnede på tiden. Vi fløj ind i Varberg og kom til færgen 15 min før klappen gik i.

Vi satte os op sammen med lastbilchaufførerne, som altid kan en historie, som sikkert er løgn. Men der var en fin buffet, som vi gik om bord i, maden det sidste døgn, havde jo været minimale.

Vi kom i land i Grenå ca. kl. 23.00, og var hjemme i Aarhus ca. 1.00, vi fik en godnat øl og derefter kørte Carsten hjem. Vi kunne lægge hovederne på puden efter: 2 x færgen og 1146 km (halvdelen med trailer) på 27 timer.

Sonetten er nu hjemme igen og venter på at blive skilt ad, den har stået lidt stille i sommer pga. andre projekter og lidt sommerferie. Vi forventer at der kommer gang i den her i september, hvor vi skal have den til maler.



# Saab Portugal Club has restored the old Saab Sonett III

Our member Thorbjörn Brännström sent us the following article from Feb 26, 2015, saabplanet.com. We have left the English as it was on Saab Planet. We have one great Saab story from the Saab Portugal club ([SCPC – O Clube Português da marca SAAB](#)). Members of the club have managed to restore and recover one old abandoned Saab Sonett III. This is their story:



## FIAT LUX

Dear friends and lovers of the classics, the title was to think that it was a Fiat but no, it is a classic or rather a classic sports history that will tell you. Well let's delay and let's get to it should be a lot of curiosity.

Dates back to 1970 as this copy of the Swedish brand, say SAAB, left the factory to circulate under the command of a vain pilot, in this case a SAAB Sonett III, equipped with Ford V4 engine with 1500cc that debit in a good time 65Cvs, making 0-100 in stunning 13 s., for then it was very fast, reaching a top speed of 165km / h. With the whole body in fiberglass was too light to be added the wedge-shaped

made that has a very low coefficient of drag (00:31), was also very light which gave the driver a huge driving pleasure, as it could not be a SAAB.

But what I want to tell you is not exactly the description of a Saab Sonett III because this easily, a quick search on the internet, meet. In truth is what this piece specifically went to return to see the light of day. Purchased in again for a Portuguese doctor, it always had the same owner until August 2008 finals, was again purchased by a brand lover, as they had a problem that the then owner could not solve.

The car simply did not work in conditions, picking up but going below showing signs that something serious



was wrong with the engine management. Well, granted that was now the owner soon solved the riddle and was not more than a blockage in fireball fuel line, it is clear that without food said not walk.

Resolved that was the problem and merely issues of circumstances the car was consigned to oblivion and never saw the light of day, staying in a basement garage for five long years without even the ignition key have re-entered the door lock. Thus accumulated dust and worse emptied of thought, and it was withdrawn pleased to display before the eyes of the brand lovers and beyond.

Well, the owner decided to put it to sale a way to convince would have to hand him over to a new owner, announcing it like a sales site on the In-

ternet, it soon aroused the curiosity of the leading members of the SCPC – Car Club who promptly called to the contact of the ad, not only for possible interest in the acquisition but why the sale of a car in the pictures showed well being stopped long ago. The owner, tell by the way people very friendly and helpful, explained that in fact it was with difficulty that made the decision to sell the car because it brought bad memories, not by car but rather for reasons that assume he did not want to approach and so we respect the will of him who came proving to be a true “gentleman”.

How should comprise a club lovers of a trade mark may not hold with the vanity fair of each of its members but rather should be governed in ensuring the brand itself and support all vehicle

owners that same mark in our SAAB. It was in this context that the Club decided to return to for that car to walk in the streets and then return to show its splendor to all those who appreciate the brand and not only, also enjoying a fine example of sportsmanship SAAB 70s then returned the direction the SCPC to come into contact with the owner this time offering free assistance to the vehicle so that he could again for that engine and not only could make it see the light of day again, he had been denied for five long years.

The owner of sympathy that the whole proof soon accepted the challenge launched by the SCPC and then scheduled day, time and place for the Sonett III was operated upon by people trained and equipped to do breathe again. Come the day there was the team to the designated place and arriving there after descending three huge cellars, relegated to a dark corner, there he was all covered with dust, barely visible white color of the same, with the light limitava- if a fluorescent lamp too weak by dust that had. Well looked like a movie of those where you discover a treasure at the bottom of a cave, in that case was also a treasure but deep in a basement.

Hands-on! Was the order of the team leader who accompanied the owner made sure to work soon and removed the air filter, checked the fuel lines, it was not the car still leak that could lead to a disaster, radiator water, oil level and viscosity of the same, settled then a battery in the trunk of the car until it was discovered that the

car had a power cut system of electronic key type, a time security system, whose owner did not know where it was. Churned-then the whole car until the owner said he could be in the side bolsters of the seats et voila, found it broke for the moment of truth for the motor to smoke, unless it is.

With the help of a gas spray carburetor was shot and fall, only took the key and then the Sonett III came to life, growling like an animal waking a hibernating sleep. If voted to verify all levels and added a little more coolant and there was the owner, after five long years, withdraw the same as that which was his bed for so long so he could make light again that beautiful copy of SAAB, make up light (Fiat Lux) then!

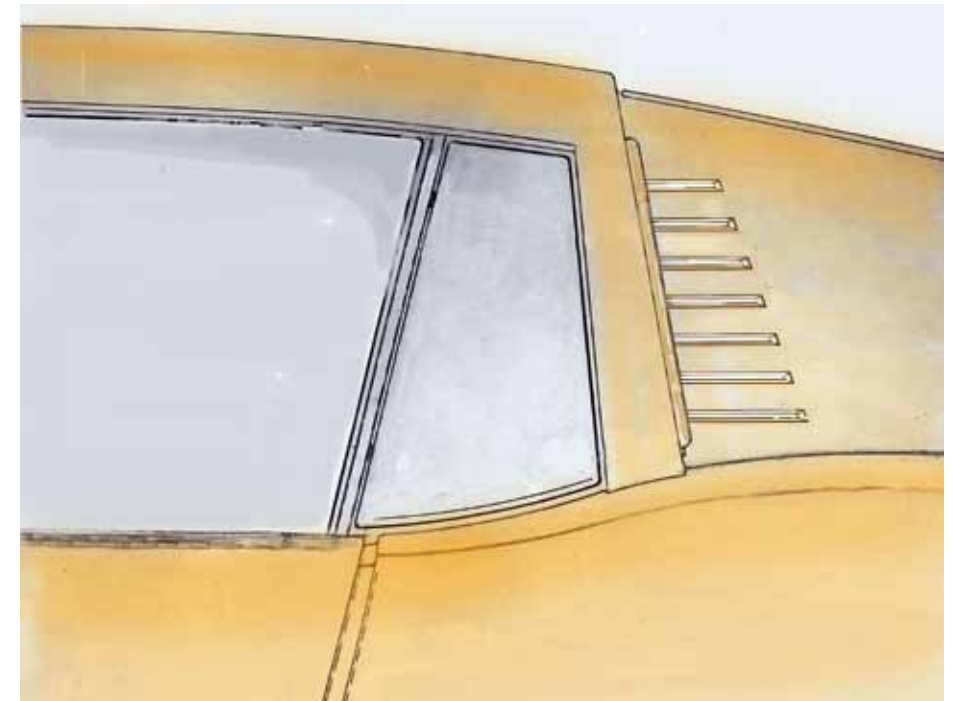
Well, my friends after quickly climbing the ramps of the cellars, a good wash and clean all over again had all its brilliance, again had the sunlight to hit that so beautiful specimen with the promise by the owner not sell more and participate in events that the SCPC, without forgetting to be a guaranteed presence next Christmas Dinner SCPC, 8 December.

Are the photos so they can have the idea of what was done here and also a huge hug to the owner of this so beautiful Sonett III, without him none of this would be possible, a person who has demonstrated a huge affection for the brand and for all that she represents for our club. A club is made up of people living to the community and mutual aid, one for all and all for one.

Thanks to Luís Marcos and his friends...

# Dekorlister till Sonett III

Berndt o Joakim Eliasson

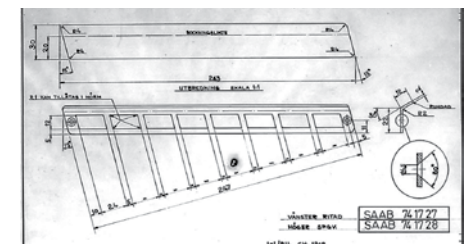


Dekorlister vid luftutsläppet på Sonett III.

Nej, detta är inget tillbehör du kan köpa för att försköna din Sonett III.

Detta var ett tidigt förslag, som standardutrustning, vid konstruktionen av Sonett III, 1969!

Som alla vet, så blev det ju inget av med dessa dekorlister och om de tillfört något utseendemässigt är väl också en bedömningsfråga, men här är de i alla fall på bild!



För den som tänker tillverka de i texten omnämnda dekorlisterna, visas här en något svårtolkad ritning, som går att beställa av vår reservdelsförvaltare!

# MHRFs årsstämma 2015

Text och bild Mattias Arvidsson



Lördagen den 17:e oktober höll MHRF årsstämma på Scandic Star Sollentuna norr om Stockholm. CSS representerades av ordförande Johann Schemat och sekreterare Mattias Arvidsson.

Traditionen att åka Sonett till MHRF:s årsstämma har helt kommit av sig. Renoveringen av min Sonett V4 "Gittan" har blivit mycket mer omfattande än vad jag trodde; 9-3 cabrioleten hade blivit avställd för året och jag blev upphämtad av Johann – som passerade mig på väg från Västerås – i en Mercedes! Inte ens en Saab till årsstämman detta år. Skärpning tack!

Med kort varsel hade stämman flyttats från Täby till Sollentuna då stamstället hade fått ny ägare som inte har som affärsidé att ordna konferenser. Det visade sig vara en riktigt bra lokal. Lätt att parkera i det närbelägna Sollentuna Centrum, bra lokal och trevlig lunchmiljö. Veckan innan hade varit lite stressig så när jag åkte till stämman blev alla handlingar kvar hemma. Jag fick i alla fall med mig anteckningsbok och kamera samt erfarenheten från fem tidigare förbundsstämor. Detta skulle nog gå bra!

## Dagens program

MHRF:s förbundsordförande Peter Edqvist hälsade alla välkomna och informerade lite om dagens punkter. Förmiddagen innehöll som vanligt en massa information om vad MHRF arbetat med under året, pågående projekt, en frågestund och utdelning av stipendium och pris.

Efter ett omfattande och intressant förmiddagspass intog vi en god gemensam lunch med kaffe och kaka innan eftermiddagens stämmoförhandling inleddes. Innan själva stämman höll Corvair Club Sweden en mycket bra och underhållande presentation av klubben som sökte medlemskap i MHRF. Här följer en mer detaljerad redogörelse av dagens program.

## Information, MHRF-försäkringen

Helen Elmgren, Jan Seglert och Lenart West presenterade sig och informerade om försäkringen och om vad som hänt under det senaste året.

Karensen är numera avskaffad så man kan bli medlem i en MHRF-ansluten klubb och samtidigt försäkra sin ögonsten. Antalet försäkringar som görs digitalt är nu 40 % vilket överträffar årets mål som var 35 %. Till nästa år räknar man med att 45 % av ansökningarna görs digitalt.

Det är fortsatt stort intresse för produkterna Rullande renovering och Avvikande detaljer. Det totala antalet försäkrade fordon ökar svagt medan antalet försäkrade MC:s minskade även detta år. Skadekostnaderna har tyvärr också ökat till 8 MSEK (6,5 MSEK i fjol). Det man bl.a. ser som orsak är en attitydförändring. T.ex. så mekade veteransbilsägarna mer själva tidigare. Numera lämnar man glatt in bilen till en verkstad även vid mindre skador. Under en följd av år har antalet personskador ökat, då framförallt olyckor med 2-hjuliga fordon inblan-

dade. Fler försäkrade fordon ger förstås också fler skador.

Man framhåller som vanligt att besiktningen inför försäkringsansökan är viktig. En utförlig beskrivning av skicket kompletterat med fotografier underlättar. Dels för att välja rätt försäkringsprodukt men också för att fordon i extremt fint skick ska kunna ersättas på rätt sätt vid skada.

Till skillnad från tidigare år har man redan träffat Folksam tidigare under hösten för att diskutera produkter och premier. Resultatet blev att premien för våra Sonetter höjs något. Vissa försäkringsprodukter kommer att höjas med c:a 10SEK.

## Myndighets- och politikerkontakter

Jan Tägt berättade vilka myndighets- och politikerkontakter som man har haft under året.

Besiktningsspaketet är delvis i hamn. Detta slutade med ett EU-direktiv som ger medlemsländerna möjlighet till nationella anpassningar. Direktivet träder i kraft 2018 och vad det kommer att innebära för fordonsägarna blir nu nästa steg för MHRF att bearbeta politikerna om. Kanske kommer besiktningssbefrielsen för fordon före 1950 att bli en flytande gräns. Kanske kommer besiktningssintervallerna för våra Sonetter att bli glesare.

Även privatimport för eget bruk är något som man arbetar med. Man försöker att få till ett undantag från regeln att endast ett fordon per år får importeras för eget bruk när det gäller fordon som är äldre än 30 år.

Fordonsförvaring är också uppe till diskussion. Idag kan det vara rätt svårt att avgöra om det som man själv tycker är bra renoveringsobjekt kan anses som skrot som borde forslas

bort. På MHRF:s webbplats finns en guide med goda råd som en bilaga med exempel på föreläggande och rättfall.

Förra året meddelades att avgifter för dispenser från Transportstyrelsens föreskrifter skulle slopas under året. Man måste då veta vilken typ av dispenser det gäller. Endast dispenser rörande Fordonsförordningen är avgiftsfria. Om det istället handlar om Trafikförordningen, t.ex. halvljusdispens, kostar det drygt 2.000SEK.

En glädjande sak är att det kommer riksdagsmotioner från både regering och opposition med samma mål om vårt rullande kulturarv.

## Ordförandekonferenser

Även under vårvintern 2016 kommer Ordförandekonferenser att hållas i Hallsberg vid 3 tillfällen. Frågor som kommer att diskuteras är:

Vad händer med motorkulturarvet på 10 års sikt då allt färre organiserar sig i klubbar trots att antalet fordon ökar?

Hur utvecklas klubbverksamheten i medlemsklubbarna?

Myndighets- och politikerkontakt. MHRF-försäkringen.

## Motorhistoriska dagen och Elmia

Över 100 evenemang hölls landet runt på Motorhistoriska dagen den 6:e juni och som vanligt korades en vinnare i tävlingen Kultur på väg. I år gick förstapriset till MCHK Mälardalen för sitt arrangemang på MC-museet Gyllene ratten. Årets dragkrog delades ut till Harlösa byalag och Årets backspiegel gick till Motorns dag i Aneby. Det delades ut 2 diplom också; ett till Jämtlands veteranbilsklubb för arrangemanget Storsjörallyt och ett till Saabklubbarna för Saabfestivalen. Bland

Saabklubbarna ingår vår egen Club Sonett Sweden!

Elmia hölls som vanligt under påskhelgen. I år var temat Engelska parken och det inbjöd antagligen inte till så många Sonetter eller Saabar men nästa år är temat Pappas första bil – och



Förbundsstyrelsen presenterar sig och svarar på frågor.

några mammors också, så det kanske oppnar även för Sonettägarna.

### **Transporthistorisk nätverk och Svenskt motorhistoriskt arkiv.**

Per Dahl berättade om arbetet som bedrivs med att identifiera äldre bildmaterial. Här är nyckelpersonerna äldre personer som gör det möjligt att bevara och dokumentera kunskap som annars dör ut.

Flera arkiv och samlingar har donerats. Bl.a. Kent Ivarssons samling med svenska försäljningsbroschyrer från åren 1956-86. Kent hade besökt bilhandlare och samlat broschyrer över det mesta som sålts i Jönköping- och Skaraborgs län under dessa år. Totalt rör det sig om 20–25 000 broschyrer som tillsammans väger runt 1.000kg! Någon Sonettbroschyr borde finnas med! Per avslutade sitt anförande med att visa en film som donerats från en biltävling i motorsportens barndom.

### **Grafisk profil och frågestund**

Som sista punkt innan lunch drogs det kort om MHRF:s grafiska profil och en frågestund med hela styrelsen samlad. Det var inte många som hade några frågor. Den ena rörde ersättningsnivåer vid ersättning av helt fordon. Detta har varit uppe förut då en del trycker på att fordonen kan vara värda betydligt mer i utlandet men styrelsen framhåller att det är i första hand pris i Sverige som sätter ersättningsnivån. Går det inte att hitta liknande objekt är det i andra hand priset i bilens ursprungsland som gäller, så för oss Sonettägare gör det ingen skillnad. Det är dessutom mycket ovanligt att ett fordon behöver ersättas till fullvärde – oftast går det att reparera. En annan delegat önskade att styrelsens medlemmar presenterade sig själva och vad de sysslar med i "det civila". Efter denna presentation delades det ut pris ur Bertil Lindblads stiftelse. Detta tilldelades Jan Melin för hans omfattande bilhistoriska forskning, speciellt kring Mercedes-Benz kompressormatade vagnar.

### **Stämmoförhandlingar**

Eftermiddagen inleddes med att Club Corvair Sweden höll en mycket bra

61 857 av 97 264 medlemmar var representerade.



och intressant presentation av klubben och bilmodellen som kanske är mest känd genom Ralph Naders bok "Unsafe at any speed". Klubben organiserar 50 personer och totalt finns det c:a 200 bilar i Sverige.

Efter denna presentation drog stämmoförhandlingarna igång. Deltagarna vid stämman representerade 85 av 174 medlemsklubbar. Ungefär hälften av klubbarna var alltså närvarande. Eftersom det var mest mindre klubbar som saknade representant så var ändå nästan två tredjedelar av medlemmarna representerade.

Även i år kom en fråga om posten mat och dryck i resultaträkningen upp. En medlem tyckte att man lägger lite väl mycket pengar på denna post för att vara ett motorhistoriskt förbund. Styrelsen redogjorde att de största enskilda posterna för mat och dryck är förbundsstämman, ordförandekonferenser, Almedalen och Elmia – alla viktiga arrangemang för att visa upp sig och utveckla förbundet. En annan medlem föreslog att medlemsklubbarna själva skulle stå för mat och dryck under förbundsstämman men styrelsen tror att detta skulle kunna göra att en del mindre klubbar inte kommer till stämman.

Överlag så är förbundets ekonomi god. Resultatet varierar år från år och det senaste året innebar ett tillskott till kassan på 81.000SEK. Snittet för de senaste åren är ett överskott på 28.000SEK och totalt finns det 5,8 MSEK i kassan. Förbundet har som mål att det ska finnas minst 4 MSEK i kassan för att kunna göra en kontrollerad avveckling om det skulle bli aktuellt.

Det röstades om några stadgeändringar som styrelsen föreslagit:

Val av revisorer görs överlappande enligt praxis så att inte ordinarie och suppleant byts samtidigt.

Kansliets arbetsuppgifter förs in i stadgarna.

Rätten för styrelsen att delegera beslut.

Medlemsavgiften regleras efter arbetskostnadsindex och inträdesavgiften slopas. Stämman röstade också för att Corvair Club Sweden skulle väljas in och enligt styrelsens förslag kring de 2 motioner som kommit in. Båda handlade om mopeder, MC och MC-klubbar.

Efter detta gjordes val efter valberedningens förslag och datum för nästa års stämma sattes till 15 oktober 2016. Därmed var årets stämma till ända men innan alla hann resa sig dök Martin Bergstrand från Svenska Saab Klubben upp på podiet och gjorde en presentation av nästa års Internationella Saabträff som hålls i Sverige.

Nu var det bara dags för avslutningsfika och hemfärd. Allt hade gått bra trots att alla handlingar låg kvar hemma. Frågan är nu om jag åker Sonett till stämman nästa år. Renoveringen har blivit mycket mer omfattande än vad jag trott så tidsplanen kanske måste revideras. Jag får kanske hoppas på att kunna lifta med någon annan Sonettägare istället.

Avslutningsfika i trevlig miljö på Scandic Star.





# Historien om Pat Moss Carlssons röda rallysonett

Sverker Dahl



Medlemmen och ägaren av Erik Carlsson "På taket":s gamla Sonett, chassinummer 29, Sverker Dahl, har varit motorjournalist i över 30 år. Sonettvärlden bad honom skriva en artikel om sina efterforskningar av Pat Moss Carlssons tävlingssonett, chassinummer 30.

1967 skulle Saab lansera Sonett på bred front. Den tänkta sloganen lød "Sportvagn byggd på rallyerfarenhet". Inför den planerade introduktionen gjorde Saabs tävlingsavdelning 1966 i ordning två nära nog identiska Sonett tävlingsbilar, en silverfärgad och en röd.

Bilarna, med chassinummer 29 och 30, hämtades under våren -66 vid till-



Var. nr	Var. nr	Var. nr	Var. nr	Var. nr	Var. nr	Var. nr	Var. nr	Var. nr	Var. nr
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
21	22	23	24	25	26	27	28	29	30
31	32	33	34	35	36	37	38	39	40
41	42	43	44	45	46	47	48	49	50
51	52	53	54	55	56	57	58	59	60
61	62	63	64	65	66	67	68	69	70
71	72	73	74	75	76	77	78	79	80
81	82	83	84	85	86	87	88	89	90
91	92	93	94	95	96	97	98	99	100

Erik Carlssons silverfärgade och Pat Moss röda Sonetter, preparerade för Coupes des Alpes 1966.

Original besiktningsskylt nr 1, P 9954, daterad Trollhättan 28/8 1966, # 0000 30, årsmodell 1966.

verkningslinan i skånska Arlöv och kördes raka spåret in på tävlingsavdelningen i Trollhättan för att manipuleras med automobila steroider - och kom inte ut förrän den 26 augusti. Den dagen registreringsbesiktigades de båda tävlingsbilarna, som 1966 års modell hos Bilprovningen i Trollhättan - av Bengt Karlsson med ett förflutet inom Saab.

Den silverfärgade Sonetten, med chassinummer 29, som kördes av framlidne Erik Carlsson "På taket" har nyligen presenterats här i Sonettvärlden. Därför koncentrerar vi oss i det här numret på den röda rallysonetten med chassinummer 30 och som kördes av Eriks framlidna hustru Pat Moss Carlsson i franska Coupe des Alpes 1966.



Interiören i Pat Moss bil, fotograferad sommaren 1966 på tävlingsavdelningen i Trollhättan.

- lätt men topptrimmad motor
- relativt tung förare
- stor bränsletank (av gummi) längst bak i bilen

...ledde till en understyrning som endast kan jämföras med Saabs Formel Junior och därmed följande däckslitage på grund av hjulspinn och stora rattutslag.

När Pat Moss Carlssons röda Sonett kom tillbaka till Trollhättan efter den avbrutna körningen i de franska alperna, ville Simo Lampinen köpa den, berättar en före detta Saabanställd. Affären slutfördes emellertid aldrig av någon anledning och efter något år såldes den röda Sonett II:an med chassinummer 30 - på pappret - till fru Ann-Marie Hansson, Trollhättan.

- I verkligheten var det min dåvarande flickvän, Agneta Magnusson, och jag som köpte och körde bilen som var registrerad P 9954. Jag körde tävling, helst isbana, med Sonetten men den



Coupes des Alpes 1966. Förare Pat Moss med kartläsare Elizabeth Nyström.

Den tänkta sloganen sjönk ihop som en sufflé när motorn i både Pats och Eriks bil stannade efter att ha fått problem med bränslet. Saabs beslut att inte köra fler rallyn med Sonett togs omedelbart och kan möjligen ha påverkats av kombinationen...



Pat Moss Carlssons Sonett, P 9954 # 30 -66, hos Enanders bilfirma i Lerum sommaren 1968. Lägga märke till att bilen saknar "öron" på B-stolparna trots att det är en V4:a.

gick inte tillräckligt fort tyckte jag, säger Kent "Sotarn" Hansson till Sonettvärlden, och han fortsätter:

– Tvåtaktaren gick inte att trimma mer så jag byggde om den till en V4. I samband med ombyggnationen var de väldigt bussiga i Arlov och sålde delar i plast, exempelvis motorhuv, och plåt till en hygglig peng mot att jag hämtade grejorna i Skåne. Det gjorde jag med min mammas bil samt släp. "Öronen" på B-stolparna brydde jag mig aldrig om att sätta dit.

– Tävländet gick bra men en gång rullade jag ett helt varv på isbana och som tur var hade en kamrat till mig just fått en kamera med motor så hela vurpan finns förevidad i svart/vitt. På bilderna syns det tydligt att bilen var ombyggd till V4.

Våren 1968 bröt "Sotarn" och Agneta upp och samtidigt skulle bilen, som Agneta tog över, upp från tävlingssparret och ut på vägen. Det var med andra ord dags för en ny registreringsbesiktning, som gjordes den 24 april i Vänersborg av Bengt Karlssons kollega Egon Högberg.

– Jag minns inte mycket av bilen, mer än att den fått ny motor och trots att vikten gått upp hade effekten gått ned, säger Egon Högberg.

Minns bilen gör däremot Agneta, numera Adamsson:

– Det var jättekul att vara tjej och köra runt i Trollhättan med den lilla fräcka bilen med en stor röd bulle på motorhuv. Många med mig visste mycket väl att det var Pat Moss Carlsson som kört den. Självt kände jag Elisabeth Nyström, Pats co-driver och då hade jag genom yrket täta kontakter med Eriks framlidna syster Britta, berättar Agneta Adamsson, och fortsätter:

– Det var inte bara Kent som smällde bilen. Jag krockade också med den, eller snarare, den blev påkörd när jag parkerat på en gata i Trollhättan. Jag hörde ett brak på väg från bilen. Då hade föraren i en lastbil på P-platsen framför mig backat på den och han knycklade ihop Sonetten ända till vindrutan.

– Då grät jag; det gjorde jag för resan nästan varje gång jag tankade; den var så opraktisk eftersom tanklocket satt mitt uppe på bakrutan och det

gick ett rakt rör ned till en gummitank nedanför. Det gick inte att tanka den utan att smutsa ned kläderna.

Agneta, då Magnusson, sålde bilen till en bilhandlare i Lerum ganska snart efter registreringsbesiktningen och ägarbytet. Emellertid kom ägarbytet inte förrän på plats förrän den 16 juli...

– Det var jag, Lars-Erik Enander, som köpte den. Så bilhandlare jag var, tyckte jag om bilen och körde en hel del själv med den. Det var en jättehärlig tjej från Trollhättan som jag köpte den av. Jag tog foto på i stort sett alla mina salubilar och Sonetten prydde verkligen sin plats på gården.

Original besiktningssinstrument 2, P 9954, daterat Vänersborg 24/4 1968 # 000030, årsmodell 1966. Bilen registrerades senare i Göteborgs och Bonus län med regnummer, O 76674.

– När jag haft den ett tag, sålde jag den vidare till en kollega i branschen, Fehn Motor AB. Jag tror att han sålde den vidare...

När bilen bytte ägare inom Göteborgs och Bohus län fick den sitt nya registreringsnummer O 76674 den 15 oktober 1968.

– Det är helt rätt, säger Claes Fehn, när Sonettvärlden får tag på honom på telefon:

– Jag har sålt 11 500 bilar under mina år som bilhandlare och jag känner Lars-Erik Enander väl men jag kommer inte ihåg några detaljer om Sonetten. Jag minns så mycket att jag sålde den till en kille på samma gata (S:t Pauligatan i Göteborg) som jag hade bilfirman. Köpare var Gunnar Haake.

Där upphör alla spår efter bilen men ryktena säger att den skrotades här eller såldes på export till Finland.

Ant. del	Ägarens namn, yrke, postadress del nr	Fordons besitt	Ättäck. och anmärk.	År	Inskaffningsbelopp	Sk	Anmärk. Notation
20.5.68	Magnusson, Agneta Christina, Mållögavägen 24 A, Trollhättan Tel. 0520/14741, Oberoende försäkringsnämnden, Bestyrelse försäkringsnämnden, 654 01, 112100, Vänersborg, Vänersborg, Lerum, 2/11-68	tandtekniker, St Trollhättan			Årsavgift 100,- Anslut 165		
26.6.68	Bilfirma Enander, Lars-Erik Enander, Brobacken, Lerum, Tel. 133 05, 133 01						
25/10-68							

# Klassikerträff vid Wenngarns slott

Jan-David Skavén



Den 20 september ordnade tidningen Klassiker en träff vid Wenngarns slott i närheten av Sigtuna. En av slottets mest kända ägare var Magnus Gabriel de la Gardie på 1600-talet men den här artikeln ska förstås inte handla om honom. Eller för den delen om slottets uppgång, förfall och nuvarande upprustning.



Nej, den ska förstås handla om den sagolika bilträffen. För allt var rätt: Slottsparken där bilar från 1900-talet i allmänhet och 80-talet i synnerhet stod prydligt parkerade. Där var slottet bredvid som de som ville kunde beskåda. Om inte annat för att inta något i slottskaféet. Där var skördefesten hela helgen; det var fullt med nyskördade grönsaker och inläggningar som allmänheten kunde köpa. Ja, det var inte bara specifikt fordonsintresserade där utan många kom för just skördefesten. Ett inslag i den festen



var att alla som ville kunde plocka en bukett med solrosor, direkt från fältet där de odlades.

Det fanns ett Orangeri där med vägar klädda med växter och där fanns arborister som skar ut figurer med motorsåg.

Själva kom vi dock dit för bilarnas skull, det andra blev en bonus. Vädret var fantastiskt fint och med tanke på att det närmade sig slutet av september så kan man inte säga annat än att vi alla hade en enorm tur som kunde njuta av en skön sol hela



dagen. Vi var tre som skulle åka dit, så det var naturligt att ta vår 900 cabriolet från 1987. Ännu mer som det var 80-talet som tema i år. Behöver jag skriva att vi körde nedcabbat till och från Stockholm?

De flesta av de bilar som kom till träffen har varit vardagsbilar, sådana man såg i trafiken förr. En del var udda redan då, andra vanligare.

Det fanns två Sonetter bland de 700-800 bilar som tidningen Klassiker uppskattade var där. Det var Johann Schemat med sin röda V4 från 1968, nummer med en röd grill med svart galler bakom.

Där var också Anders Olsson med singula III:a från 1974. Den sistnämnda var till salu för 70000:- så där flockades lite extra mycket folk för att titta på den. Det verkar som att denna

Sonett sålts ny i Belgien av den extra chassinummerskylten att döma.

Under dagen berättade bland annat Claes Johansson från Klassiker om olika fordon och inte minst om den husbil som stod där med Saabmotor. En fin rullande renovering. Bredvid står den unika Volvo 165, tillverkad av Yngve Nilssons Karosserifabrik i Laholm.

Man berättade även om en renovering av en MGB med V8 som man





har kunnat följa i tidningen Klassiker. Kul idé att visa upp en del av de "delar som blev över" vid denna reovering.

Andra bilar skulle kanske må bra av lite omsorg, som till exempel denna 96:a vars båda främre blinkers var fasttejpade...

Så småningom blev det också dags för prisutdelningar i de olika klasserna och det var hög tid att bege sig hemåt efter en träff som gav mersmak! En av vinnarna var Ewa Andersson med sin nyss färdigställda Lancia Beta Monte Carlo ombyggd till rallyikonen 037 som vann 80-talsklassen.

## Kontrollbesiktning och identifieringsmärkning



Från och med 1 juli 2014 har besiktningsföretagen skärpt kontrollen av identifieringsmärkning på fordon som ska ha sådan märkning inslagen enligt föreskrifterna. Avsaknad av inslagen identifieringsmärkning kan innebära att fordonet ännu en gång föreläggs om registreringsbesiktning. Om besiktningsföretaget inte säkert kan identifiera fordonet, t ex om märkningen är skadad, saknas eller helt enkelt inte kan hittas, ska fordonet föreläggas om registreringsbesiktning. Kan fordonet ändå säkert identifieras kan fordonet ändå godkännas. I båda fallen ska korrekt märkning nu slås in i fordonet enligt besiktningsföretagen. I de fall där du som kund riskerar ett föreläggande om registreringsbesiktning ska du kräva att få tala med en besiktningsingenjör som utför registreringsbesiktningar och/eller företagets tekniska support. Besiktningsteknikern som utför kontrollbesiktningen ska inför ett eventuellt underkännande av en bil/släp när inslagen identitet inte kan hittas alltid samråda med en behörig besiktningsingenjör. Som kund ska man alltid kräva att få tala med besiktningsingenjören. Enligt uppgift till MHRF ska denna ha fått särskilda instruktioner hur dessa fall ska hanteras.

Läs en längre sammanfattning av ärendet, problematiken och MHRF's uppfattning om saken på MHRF's hemsida.

## Installation av elfläkt i Sonett V4

Johann Schemat

I flera år irriterade jag mig över ljudet från den mekaniska fläkten så jag bestämde mig för att byta till en elektrisk fläkt i min Sonett. Efter lite letande efter en lämplig kylfläkt så hittade jag en 12" sugande fläkt av märket Flowmaster som verkade vara av bra kvalitet. Biltema har också fläktar men där får man vända på bladen själv för att göra den sugande vilket jag inte tyckte var kvalitetsmässigt så bra.



Flowmaster 12" sugande kylfläkt

12" var den största fläkten som passade på kylaren och den gick att montera utan att göra modifieringar på transmissionskåpan. Nästa steg var att hitta en lämplig termostatkontakt som inte kräver något ingrepp i befintliga slangar då jag har monterat rostfria

stålomspunna kylarslangar i motorrummet och jag ville inte göra ingrepp i dessa. Efter lite letande på webben så hittade jag ett färdigt kit för styrning av en elektrisk kylfläkt med en termostat som monterades i kylpaketet mellan ribborna. Tillslag vid 82° och frånslag vid 77°. Den kommer från en tillverkare som heter Derale.



Kit för fläktstyrning

Då tanken var att montera detta under några timmar för att inte ha min Sonett ståendes en längre tid så mätte jag upp var alla komponenter skulle sitta, var jag skulle ta ström ifrån och var fläkten passade bäst. Sedan ägnade jag några varma sommarkvällar på altanen till att göra kabelstammarna helt färdiga med alla kontakter. Så här såg det ut när det var färdigt.



Färdig kabelstam



Kontakt för montering av relä samt säkringsdosa. Monteras vid generatortorn

Då jag ville ha allt modulärt för att enkelt kunna ta bort enskilda delar så började jag leta efter några vattentäta kontaktdon som finns med 2 eller 3 poler och fann till min förvåning att Biltema hade passande kontakter och crimpverktyg för detta till en rimlig peng.

Kontaktdon från Biltema. Och så här ser det ut monterat på kabelstammen



Nu var det dags att montera in allt i Sonetten så det första som gjordes var att ta ut kylaren och rengöra och måla den för att sedan kunna montera fläkten. Fläkten monterades utan några skruvar med en typ av "raka" buntband som låstes med låsbrickor och fjädrar.



Fläkt monterad på kylaren

Nu kunde allt monteras tillbaka i Sonetten inklusive relä och kablar.



Installation av relä nära generatortorn



Kylare installerad.

Då jag inte riktigt visste var jag skulle placera termostatgivaren så gjorde jag ett första försök med att placera den på höger sida om kylaren. Denna placering visade sig inte vara helt optimal av den enkla anledningen att temperaturen inte gick upp i 77° även om termometeren i kupén gick nästan i botten. Så nu använde jag min Weber grilltermometer för att mäta upp var i kylaren det var lämpligt att sätta termostaten och den bästa placeringen var under inloppsslangen till kylaren från motorn. Nu blev det till att modifiera mitt kablage lite så det passade och så här ser det ut nu.

Sedan var det en tur till lokala Mekonomen för att köpa lite olika storlekar på fläktremmar då den nu inte skulle gå över fläkten längre.



Ny fläktrem.

Nu har jag äntligen blivit av med den mekaniska fläkten och efter ett antal turer bl. a till Wenngarns slott och Westerqvarn så inser jag att fläkten behövs väldigt sällan, Sonettens kylsystem har en bra kapacitet. För säkerhets skull har jag dragit en "override" kabel in till kupén och anslutit den till en av de oanvända kontakterna på instrumentbrädan för att kunna slå på fläkten manuellt om jag skulle vilja det.



Andra placeringen av termostaten

## Vinterbild

Nu är det åter dags för en tävling. Denna gång gäller det att sända in en fin vinterbild där en Sonett är med på bilden. Förutom att bilden ska vara tagen i vintermiljö så har vi inga andra krav än att bilden inte ska ha varit skickad tidigare till redaktionen eller varit publicerad i Sonettvärlden. Bilden måste alltså inte vara nytagen men i alla fall ny för redaktionen som enväldigt bestämmer vem som vinner. Ni har gott om tid på er, hela vintern fram till den 31 mars att maila er bild till tidningens mailadress: skaven@comhem.se. Är det ett papperskort går det bra att sända det per brev till tidningens adress.

Resultatet av tävlingen kommer därför att publiceras i nummer 2/16. Får vi flera fina bidrag kommer även tröstpriser att delas ut. Priserna kommer som vanligt från Club Sonett Swedens presentförråd.

Redaktionen förbehåller sig rätten att vid lämpligt tillfälle publicera bilderna i Sonettvärlden. Vilket kan dröja till nästa vinter så att det blir rätt årstid.

# Reservdelar till Din Sonett

Du som behöver reservdelar till din Sonett kan vända dig till klubbens reservdelsförvaltare:

Per Jansson, Kaplansgatan 8, 777 30 Smedjebacken.

Tel. 0240-76746 kvällstid, peja10@telia.com.

PlusGirokonto 487 74 84-8

Klubbens lager består av drygt 200 originaldelar och vi nyttillverkar vissa efterfrågade delar. En komplett reservdelslista publiceras en gång om året i klubbtidningen Sonettvärlden.

Du kan även hitta listan på vår hemsida

www.sonettclub.se.



**Upp till 4 veckors leveranstid. Fraktkostnad tillkommer!**

## Insugningsrör/ Inlet manifold



Nyttillverkat  
Insugningsrör  
Sonett II  
Art nr : 7325962  
Pris : 8500,-,  
plus frakt.



New production  
Inlet manifold  
Sonett II  
Art nr : 7325962  
Price : 8500 SEK,  
plus freight.

SONETT 4/15  
världen

# Reservdelslistan

ART.NR	BENÄMNING	PRIS	MODELL	CH.NR	SPEC
10150	Verkstads-handbok	235:-	III	Kopia	
175422	Res.delskatalog	365:-	Alla		Kopia
788249	Verkstads-handbok	265:-	II, II V4	Kopia	
1051199	Hjulbult	75:-	Alla		Till Ronalfälgar
7175680	Bromsljuskontakt	160:-	II, II V4		
7175680/1	Bromsljuskontakt	160:-	III		
7378912	Golvplåt	525:-	Sa 95/96		Vänster bak,
7378920	Golvplåt	525:-	Sa 95/96		Höger bak,
7378896	Golvplåt	495:-	Sa 95/96		Vänster mittendel,
7378904	Golvplåt	495:-	Sa 95/96		Höger mittendel,
7400286	Gavel	195:-	Alla		Hjulhusplåt V-fram bakom hjulet
7400310	Plåt	525:-	II, V4		Plåt bakom vänster dörr (nyttillv.)
7400351	Dörrstolpe	100:-	II	Till 268	Vänster sida
7400641	Ram	320:-	II, II V4	Alla	Stolsunderrede V och H
7400724	Ljuddämpare	1485:-	II, V4		Nyttillv Originalrör rosttrögt material
7400955	Kylarfäste	25:-	II, II V4	Alla	Vänster
7401367	Avgasrörsats	995:-	II		Nyttillv Originalrör
7401458	Gummibricka	76:-	II, II V4	Alla	Infästning kaross
7401748	Spindel	225:-	II, V4, III-70500303		Till höger vindrutetorkare
7401888	Panelbräda	2495:-	II	Till 78	Trä
7402233	Plåt	530:-	II V4	Alla	Plåt bakom höger dörr (nyttillv.)
7402282	Dörrstolpe	100:-	II	Till 268	Höger
7402720	Kylarfäste	25:-	II, II V4	Alla	Höger
7403579	Ledskena	320:-	Alla		Höger dörr mellan rutorna (rostfri)
7403637	Distansbricka	10:-	Alla		Till bl a ledskena 7403579 i H-dörr
7403694	Bakruta	7210:-	II, II V4	Alla	Nyttillverkad
7403728	Dörrskal	1740:-	II, II V4	Till 328	Vänster
7403736	Dörrskal	1740:-	II, II V4	Till 328	Höger
7403884	Glas	150:-	II, II V4	Alla	H + V lilla rutan i dörr
7404312	Huvflås	300:-	II, II V4		Gummistroppar, pris per par
7404619	Rutfäste	120:-	II, II V4	Alla	Till höger dörr stora rutan
7404940	Bricka	10:-	II, II V4	Till 328	Till dörrgångjärn
7405327	Glas	235:-	Alla		Blinkers/park. ljus (Lukas)
7405350	Bakdel (Lukas)	345:-	Alla		"Potta" till huvudstrålkastare
7405368	Justerring	175:-	Alla		Bakre ring huvudstrålkastare
7405385	Justerskruv (sats)	175:-	Alla		Justerskrivar till huvudstrålk.
7405400	Hållarring	175:-	Alla		Håller strålk.ins. mot justerringen
7405418	Kromring	290:-	Alla		Yttre ring till huvudstrålkastare
7405772	Gummipackning	210:-	Alla		Mellan kaross och huvudstrålk.
7405780	Mellanlägg	15:-			Finns ej i res.delskatalogen
7406192	Grill	1065:-	II, II V4	Alla	Rå obearbetad (nyttillv.)
7406945	Plugg	27:-	Alla		Nedanför vindrutan som motorhuven vilar på
7407745	Fästöra	35:-	II, II V4	Alla	Bilbälte yttre golvfäste
7407976	Drivarm	35:-	Alla	Till 70500303	Till torkarmotor
7409006	Lykta	645:-	Alla		Blinkers/park.ljus kompl.
7409105	Fjäder	830:-	II, II V4, III	Alla	Chassifjäder fram (nyttillv.)
7409105/2	Fjäder	915:-	II, II V4, III	Alla	Chassifjäder fram 15% hårdare grön (nyttillv.)
7409154	Plåt	855:-	II V4	Alla	Bakstycke chassi (nyttillv.)
7409220	Stänkskydd	165:-	II, II V4	Alla	Höger
7409238	Fäste	125:-	II, II V4	Alla	Till vänster stänkskydd
7409246	Fäste	125:-	II, II V4	Alla	Till höger stänkskydd
7409592	Konsol	90:-	II V4, III	Alla	Höger, golv i motorrum
7410095	Fläktstos	90:-	II V4	Till 1228	Fäste till kupéfläkt
7410178	Däck	270:-	II V4	329-1228	Till värmepaket
7410772	Plåt	495:-	II V4	269-1868	Plåt framför vänster dörr (nyttillv.)
7410780	Plåt	495:-	II V4	269-1868	Plåt framför höger dörr (nyttillv.)
7410798	Fäste	25:-	II V4, III	Alla	Till returfjäder gasreglage
7411804	Fjäder	695:-	II, II V4	Alla	Chassifjäder bak (nyttillv.)
7411804/2	Fjäder	795:-	III	Alla	Chassifjäder bak ngt hårdare vit (nyttillv.)
7411960	Mellanlägg	10:-	II V4, III	Till 97725002000	Till låsmekanism dörr
7412109	Dörrflås	320:-	II V4	329-1868	Vänster
7412117	Dörrflås	320:-	II V4	329-1868	Höger
7412182	Emblem	275:-	II V4	Alla	Till motorhuv
7412315	Spjäll	540:-	V4, III	329-	Defroster, runda på panelen
7412935	Arm	10:-	V4, III	329-	Till bromsvarn. kontakt
7413057	Pedalställ	160:-	II V4	329-1868	Till kopplingspedal
7413479	Lagring	270:-	II V4	från 520- USA	Rattlagerbock
7413735	Hållare	90:-	II V4, III	från 329-	Fäste rattlagerbock (kringlan)
7414022	Lock	75:-	II V4, III	Till 715001265	Över värmepaket
7414055	Torpedplåt	430:-	II V4	från 1229 -	
7414188	Kabel	15:-	II V4	från 550 -	
7414295	Kona	45:-	II V4, III	Alla	Till ljusrelä
7414477	Knutplåt	105:-	II V4, III	från 1229 -	Övergång värmepaket-rör i kupén
7414493	Låsbleck	30:-	II V4	från 1229 -	Trekantplåt i motorrum
					Till handsfackslucka



7425994	Manöverlänk	65:-	III	Från 97735000001-	Till öppningsmekanism i dörr
7426018	Matta	30:-	III	Alla	Till förv.fack vid växelspak
7426125	Skärm	195:-	III	Alla	Innerskärm vänster fram
7426380	Klädsel	645:-	III	97735000001-97735002100	Höger sida i bagagerum
7426513	Cellblock	40:-	III	Från 97735000401-	Till framre stötf.
7426604	Fästskena	25:-	III	Från 71500001-	Till kolkånister
7426646	Motorhuv	14700:-	III	Alla	
7426737	Skyddshölje	375:-	III	Från 97735000401-	Till stötf. vänster fram
7427669	Låsstång	80:-	III	Från 97735000001-	Till vänster dörr
7427693	Bricka	40:-	III	Från 97745000001-	Plåt till chassi vid torped
7427701	Jordkabel	15:-	III	Från 97745000001-	Till bältesvarnare
7427719	Dörrstolpe	145:-	III	Från 97745000001-	Vänster framre
7427750	Cellblock	40:-	III	Från 97745000001-?	Till stötf. bak
7427776	Cellblock	40:-	III	Från 97735000401-	Till stötf. bak
7427800	Fästvinkel	55:-	III	Alla	Vänster vid torped på chassit
7427818	Fästvinkel	55:-	III	Alla	Höger vid torped på chassit
7427859	Kaross	16050:-	III		
7428071	Skärmdel	3105:-	III	Alla	Vänster framdel av huv
7428089	Skärmdel	3105:-	III	Alla	Höger framdel av huv
7428097	Skärmdel	1605:-	III	Alla	Vänster bakdel av huv
7428105	Skärmdel	1605:-	III	Alla	Höger bakdel av huv
7428113	Huvdel	1070:-	III	Alla	Övre bakre mittdel av huv
7428139	Framparti	1445:-	III	Alla	Främre mittdel av huv
7428153	Karossdel	2035:-	III	Alla	"Höger bakskärm"
7428154	Golv (cupén)	11560:-	Alla		Nyttilverkat, mkt hög kvalitet
8555935	Fördelarlock	70:-	II V4, III	Alla	BOSCH-original
8803777	Lufffilter	185:-	II V4, III	Alla	
8804320	Emblem	225:-	III	Från 97725000001-	Till grillen, ngt avvikande mot original
8918823	Emblem	180:-	III	Från 97725000001-	Fälgemblem till "fotbollsfälgar"
7600208	Plåt	515:-	Alla		Bagagerumsgolv Saab 96
-	Plåt	370:-	Alla		Rep.plåt bakre stötdämparfäste, höger
-	Plåt	370:-	Alla		Rep.plåt bakre stötdämparfäste, vänster
7418890	Framruta grön	2495:-	III		
-	Lykta	745:-	III		Sidomarkeringsljus
7424500	Grill	2295:-	III	Fr 1972-	Nyttillv.
-	Plåt	395:-	III		Inhopsvetsade 74 15 821 och 74 24 989
-	Kompl avgasrör	5995:-	III		Nyttillv Originalrör
-	Kompl avgasrör	3705:-	II,V4		Nyttillv Originalrör
7409568	Avgasrörsats V4	1195:-	IIv4		Nyttillv Originalrör
7409717	Främre avgasrör	1025:-	IIv4		Nyttillv
7404163	Vindruta	2495:-	Alla		Grön med blå överdel.
7427889	Ljuddämpare	1720:-	III		Nyttillv Originalrör.
7418569	Främre ljuddämp v+h	800:-	III		Nyttillv Originalrör.
7427941	Bakre rör v	180:-	III		Nyttillv Originalrör.
7427958	Bakre rör h	180:-	III		Nyttillv Originalrör.
7425648	Gummistötfångare	3000:-	III	ch. 97735000401-	NOS
7400393	H-broms wire	350:-	II,V4,III	-70500303	Nyttillv
7416761	H-broms wire	350:-	III	-71500001	Nyttillv
7836430	R-sats broms,Hcyl	195:-	II,III	Alla	
7846074	Koppl s-cyl,reprsats	120:-	IV4,III		
7846082	Koppl h-cyl,reprsats	105:-	IV4,III		
737887	Golvplåt, framre v	525:-	IV4,III		Nyttillv
737888	Golvplåt framre h	525:-	IV4,III		Nyttillv
8215865	Emblem	270:-	III		Fyrkantigt emblem huden tidig III:a
7313752	Golvplugg	60:-	IV4, III	Alla	
-	List fram ruta	730:-	II,III		spännlist ingår, metervara
-	List bakruta III	590:-	III		Metervara
7082506	Bakaxelrem	65:-	Alla		
7903172	Bultsats,dito	40:-	Alla		
7332497	Gummimanschett	385:-	II		Mellan lufffilter, förgasare
7403900	List	175:-	II,III	Alla	Utv dörr V
7407323	List	175:-	II,III	Alla	Utv dörr H
7419385	Dörrklädsel inv H	3115:-	III		Svarta kilen som sitter under rutan
7419393	Dörrklädsel inv V	3115:-	III		Svarta kilen som sitter under rutan
-					
7417371	Gummibälg	180:-	III		Genomföring torkarwire och växelstag bla.
8803280	Gummikudde	250:-	II,III		
8505604	Lyktglas bak	600:-	III		Hella Original
8910374	Damask	226:-	II,V4,III		Drivknut inre
7343288	H-mätarkabel	300:-	II,V4		
7422025	Fästplåt stänklapp	150:-	III		
7422033	Fästplåt stänklapp	150:-	III		
-	Vxl spakskonsol	2500:-	III		Kompl med klädsel
7417884	Sidoljus gummi V	165:-	III		
7417885	Sidoljus gummi H	165:-	III		
7403892	Framruta klar II	2195:-	II,IIV4		
7071541	Fästplatta	60:-	Alla		Sats för bakaxelrem

*det skrivs om oss  
och våra bilar*  
av Jan-David Skavén

Bilderna under denna rubrik är ofta tidningsurklipp, därav den varierande kvalitén!

### Österlen Magasinet

Sverker Dahl sände mig ett klipp från majnumret 2015 av Österlen Magasinet. Tänk vad många publikationer man inte har en aning om! Men det fanns förstas ett skäl till att Sverker sände mig klippet. Hans Sonett med ch.nr. 29 har ju varit utställd på Auto-seum i Simrishamn och en sådan nyhet missar inte en aktiv lokaltidning. Man berättar korrekt att bilen kördes av Erik Carlsson med kartläsare Torsten Åman i Coupes des Alpes 1966 och att den gjorts i ordning av "Saab-mästaren" Krister Wigren. En skylt bredvid Sonetten berättar såväl om



den korta tävlingshistorien som om tiden därefter. Det är ju denna bil som Erik har signerat på taket och givetvis nämns också att Erik tyvärr gick bort den 27 maj 2015.

### SVT 1

SVT har grävt i sina digra arkiv och ställt samman mer eller mindre roliga timmar. Programmet heter just så; "Roliga timmen" Den 5 juni 2015 sände man ett av dessa program där den för oss välkända tandläkarsketchen med Rolf Wesenlund var med. Ni har säkert sett den förut: Tandläkaren insisterar på att bilen heter Volvo Sonett och att den har sex förgasare. För att slippa mer borringar i tänderna tvingas den stackars patienten gå med på alla felaktigheter. Nå, i alla fall har denna sketch verkligen gjort Saab Sonett känd bland allmänheten. Tack Johnny Johansson för tipset.

### TTELA

Den 28 maj uppmärksammade TTELA i Trollhättan att Erik Carlsson gått bort och under rubriken "Bildalbum, de minns Carlsson "På taket" berättar





tar olika personer som kände Erik om sina minnen av honom. Johnny Johansson sände mig länken <http://ttela.se/ekonomi/saab/1.4016942-bildalbum-de-minns-carlsson-paketet-dar-ni-sjalva-kan-lasa-om-erik-och-se-bilder>. På en av bilderna ser vi Elisabeth Nyström som var kartläsare åt Pat Moss och mycket nära vän till familjen.

### Expressen

Vår medlem Johan Brusewitz tipsade om att Expressen och närmare bestämt nätupplagan av Allt om Motor den 9 juli 2015 hade lagt upp en bild på en lite annorlunda Sonett III. Bland annat har den extra spoiler bak, vitmålade hjulhus och Incafålgar. Men så annorlunda är den inte att den ska



kallas Sonett IV vilket rubriken anger... Det är en läsbild som skickats in men det framgår inte av vem. Efter dessa rader så kanske vi får något tips om ägarens identitet. För övrigt så kan man på Allt om Motor även finna andra bilder på Sonetter som Micke Lindströms röda III:a och Lars Karmlids vita V4.

### Teknikens Värld

Berndt Eliasson i Örebro, Johnny Johansson i Vargön, Åke Olsson i Silverdalen samt Bo Sehlberg i Umeå var alla på hugget när de upptäckte att Teknikens Värld skrev om en udda Sonett. Det var Robin Törnros som på nätupplagan den 13 augusti 2015 hade rubriken "Saab Sonett GT500 Eleanor – ett udda bygge". Den liknar den Ford Mustang Shelby GT500 som Nicolas Cage och Angelina Jolie stal i actionrullen "Gone in 60 Seconds" från 2000, även kallad Eleanor. Men ändå inte förstås. Utgångspunkten är en Saab Sonett III från 1973 och man har lagt ned mycket arbete på exteriören som har ändrats på en hel del punkter. Interiören är dock oförändrad liksom motorn. Artikeln avslutas med de förvånande raderna "Denna något udda



Sonett såldes under gårdagen på Ebay för 5 400 dollar, motsvarande cirka 46 000 kronor. Avsevärt mycket billigare än en äkta Eleanor som går lös på cirka en miljon dollar." Med tanke på allt arbete som ligger bakom denna exteriör var det otroligt billigt!

### Vi Bilägare

Johnny Johansson i Vargön uppmärksammade att det i nummer 10, 2015

fanns en sommartävling, där man skulle gissa på svenska sportbilar. Nu är ju inte urvalet så stort vilket kanske förklarade att det fanns två Saabmodeller med bland bilderna. En tredje fråga utan bild på en Saab fanns det också med; nämligen vem sångaren var som har kallats "Sveriges Sinatra". Han hade nämligen ett gott öga till Saab och ägde flera olika exemplar av bilen. Att det gällde Saab Sonett

**Tero Säärelä**  
**Oulu, Finland**

Du är vinnare i

**Sonettdraget**

den här gången, vilket berättigar dej en

**penninglott**

som kommer de närmaste dagarna per post.

Grattis och lycka till vid dragningen!



avslöjades men vad hette sångaren? För medlemmar i Club Sonett Sweden kanske inte Saabfrågorna var så svåra, men man ska ju kunna alla 10 frågorna och då blir det genast lite knepigare.

### Nostalgia

I nummer 10 från 2015 handlade två sidor om Saab. Närmare bestämt om den Saabträff som arrangerades den 9 augusti på Emmaboda Flygbana. Arrangörer var Nostalgias systertidning Bilsport i samarbete med Svenska Saabklubben, Club Sonett Sweden och Saab Car Museum. Allt fanns där: utställning, rallykörning, asfaltkörning och dragracing. Rubriken på artikeln var "En Saab-träff som Erik hade gillat" och Eriks kartläsare Torsten Åman som var på plats kunde bekräfta det. På träffen kunde man se det mesta i Saabväg och

på bild kunde man se både Lars-Eriks Kallins röda Sonett II från 1966 med ch.nr. 15 och Peter Sandströms blåa Sonett V4 från 1969. I bildtexten för Peters Sonett står bland annat att "Färgen såldes bara på USA-marknaden och bilen är en av få som har en dragkrok monterad".

Vi hoppas på repris nästa år men då med information till klubbarna mycket tidigare än vi fick inför den här träffen.

## Säljes

### Saab Sonett 1974

Den är under renovering, delvis isärplockad, bromsar fram renoverade, motor renoverad och steg-2 trimmad. 2 st vx-lådor. Alla delar finns och lite till.

Säljes till självkostnadspris 60000:-  
Bertil Hellberg

## MHRFs guide för förvaring av historiska fordon

MHRF vill självklart att den som äger ett historiskt fordon förvarar det på ett bra sätt. MHRF anser det också angeläget att den som äger ett restaurerings-, renoverings- eller reparationsobjekt förvarar det på ett bra sätt så att det inte kommer till skada eller förstörs. Samma gäller för reservdelar och reservdelsfordon som kan komma till användning för restaurering, renovering och reparation av ett historiskt fordon. Förvaras allt detta på ett bra sätt är det enligt vår uppfattning inte någon risk att, efter rättslig prövning, bli tvingad att forsla bort något eller att lämna en bil till en bilskrotare. MHRF har gjort en sammanställning av de bestämmelser i miljöbalken, plan- och bygglagen och lagen om flyttning av fordon som vi uppfattar är aktuella när det gäller uppställning av historiska fordon, skrotning m.m. Vi tar också upp bestämmelser i några av de förordningar som regeringen utfärdat med stöd av de nämnda lagarna. Vi redogör kortfattat för några av de rättsfall som vi har hittat och ger våra kommentarer och råd. Läs gärna mer på MHRFs hemsida.



## Säljes

- 1 Del av motorhuv till Sonett V4. Ombyggd med luftintag till förgasare. Pris 500:-
- 2 Ratt till Sonett III. Lädret skadat. Pris 800:-
- 3 Stötfångarfästen Sonett III, 73-74. 2 fram och 2 bak. Något rostskadade. Pris 200:-
- 4 Frontbalk – motorfästen Sonett III. Pris 500:-

### Hans Eklund

Trökörna Frambo 7  
467 93 GRÄSTORP  
0514-27 222, 070-21 27 222



# Amerikansk bilskrot

Joakim Eliasson sände mig ett YouTubeklipp från Amesie´s corner med länken: <https://www.youtube.com/watch?v=SXXNsEbtMhE>

Det var ett klipp utöver det vanliga och visar en amerikansk motsvarighet till skroten i Ryd i Småland. Alltså att gamla fordon efter många år i naturen blir ett med den. Här visas Sonettvarianten och närmare bestämt en vinröd Sonett III som håller på att återförenas med moder jord. Fast kanske inte helt, för en glasfiberkaross är mer motståndskraftig än metall. Platsen är vid en öde skogsväg någonstans i New Hampshire, mer sägs inte i klippet. Skattemärket på registreringsskylten visade 89 vilket möjligen säger hur länge bilen har stått där.

