

# SONETT

*världen*

– Organ för CLUB SONETT SWEDEN –



- **Two Sonetts in Alaska**
- **Medlemsmatrikel**
- **Tvåtaktsframgångar**
- **Paris tur och retur**

**2**  
2017



## Från ordförandens skrivbord



Nu när jag skriver denna ledare så har vi nått vårdagjämningen och jag börjar redan drömma om utflykter med min Sonett och hustrun. Hoppas ni får samma känslor när ljuset återkommer och med det även värmen.

Tyvärr inser jag att för lite har gjorts på alla projekt som är planerade till Sonetten så vissa kommer att skjutas till framtiden, till exempel ett försök till en framspoiler. Däremot måste jag få ihop motorn och den nya förgasaren, annars har jag inget att köra med. Även golvväxeln ska monteras men det har jag goda förhoppningar om att lyckas med.

Som det ser ut nu så är första bilträffen jag ska åka till Aros Motorveteraners Arosmarknaden i Västerås den 13 maj; sedan har vi Club Sonett Swedens vår- och årsmöte den 3 juni i Enköping.

Jag och min hustru Britta har redan planerat att åka ner till Öland till Entusiastfordonsutställningen vid Sollidens slott. Vi var där förra året och tyckte att det var en bra tillställning med en bred samling av fordon och ett fint tempo.

I år planerar vi även att hinna med att besöka CSS-medlemmen Lars Karmlids Nostalgigaraget Öland som ligger i närheten av Borgholm. Jag hoppas att det finns fler i CSS som bor i närheten som vill komma. Blir vi fler kan vi få en egen yta att ställa upp som klubb på.

I förra numret skrev jag om vår Facebooksida och till min och styrelsens glädje är vi redan uppe i närmare 60 medlemmar. Förhoppningen är att fler uppmärksammar detta.

Det är ett bra forum för att dela med sig av sina erfarenheter och få svar på frågor. Jag kommer till exempel att försöka lägga upp saker som jag fixar till på min Sonett med bilder.

Nu hoppas jag att vi ses på vårträffen. Jag vet att Johan och Maria har fixat något bra!



### 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](http://www.sonettclub.se)

Tryck, Wilsons Tryckeri, info@tryck.com

### Besiktningsmän MHRF-försäkring

Åke Olsson, Silverdalen 070-564 02 01  
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

Johan Brusewitz och Maria Lundbergs Sonett V4 hinner knappt kallna mellan långturerna. Under februari var de i Umeå i norr och i Malmö i söder. Här ses Sonetten bredvid Turning Torso i Malmö.

### 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  
0708-82 48 68  
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  
076-769 99 15  
bo@sehlberg.net

Nästa nummer av

### SONETT VÄRLDEN

beräknas utkomma i början av oktober.

Sista inlämningsdatum för manuskript och annonser 31 augusti.



Current photo of me and #423.

## Two Sonetts in Alaska

Andy Hutzel

I was first introduced to unique Saab cars in the early 1980s by my Danish brother-in-law, Jens Damgaard. Jens allowed us, Susanne and I, to borrow his 900 whenever visiting Denmark. We were living/working at Thule Air Base, Greenland at the time. My thoughts were occupied with Susanne and taking in the beauty of Scandinavian countries, though Jens' Saab 900 was enjoyable to drive, I didn't really appreciate the Saab driving experience to its fullest.

Fast forward to approximately three years ago, 2014, I purchased my first SAAB, a 1969 red 95. Please visit an online auto magazine, Petrolicious, to learn more about my SAAB 95. Go to: <http://www.petrolicious.com/this->

saab-makes-us-wish-winter-was-here-a-bit-longer

Because my vintage SAAB knowledge was less than zero, along with living in Alaska, it was time to connect with other vintage SAAB owners in Alaska. Face book seemed to be the proper avenue to socialize with other SAAB owners; I created a face book page, "Vintage SAAB Owners of Alaska." To my huge surprise there are currently over 300 people connected to that face book page. Unfortunately only 10 people live in Alaska, while the others live in numerous locations around the planet.

Dr. Ed Todd, Homer, Alaska has been involved with Alaskan SAAB ownership since the early 1970s. Ed lives approximately six hours driving

time from me. Nevertheless, I was determined to meet Ed and learn more about these quirky little cars. Over the last three years Ed has provided numerous vintage parts for my restoration projects.



A great fortune to have someone with vintage SAAB knowledge and parts. The cost of shipping parts to Alaska will most often be twice as much as the part itself.

Once the 1969 95 was approximately 95% complete my focus turned to other SAAB models from the early days such as 96s and Sonetts. Based upon my age (69 years old), I believe I was attracted to the Sonett IIs and Sonett V4s more than to a Sonett III. For me, flipping up the entire nose



cowling on a Sonett V4 is just such a cool option, for looks and working in the engine bay.

A young friend, Mr. Kyle Miller also living in the same town I do, Eagle River, was attracted to the Sonett IIIs. So we followed up on any information received regarding the location of a Sonett III. As I'm writing this article I know of the location of approximately a dozen Sonett IIIs in Alaska, along with six Sonett V4s. Most of these Sonetts are in extremely poor condition not worth the effort and cost to restore.

Why so many SAABs and especially Sonetts in Alaska? My theory is this: The 800 mile Alaska Oil Pipe Line was being constructed during the 1970s. Thousands of construction workers came to Alaska, many have stayed in Alaska, to receive a fairly high wage for their work. Those oil pipeline workers had a bit of disposable income to enjoy the fruits of their labor. They wanted a reliable car to see Alaska during the winter months; of course it must have a good heater... SAABs were the answer. The Sonetts not only provided enjoyable winter transportation; they are sporty cars. Thus, two SAAB dealership were established, one in Anchorage, the other in Fairbanks.

Fast forward to one year ago. Dr. Ed Todd suggests I contact Mr. Robert Purcell (also living in Homer, Alaska) regarding his Sonett V4s. Robert purchased #355 in Oregon, put it in a barn 40 years ago and there it re-

Test drive on Alaska road





mained until early 2016 when I purchased it.

Robert was also into speed, so #423 was his fun hot rod. Robert had Mr. Jack Lawrence, famous vintage SAAB builder from Jamestown, New York, create a motor with approximately 120 horse power. Jack also installed a stronger transmission and his own designed custom exhaust system.

Robert and I exchanged several emails and agreed upon a price for a package deal. Robert would not break up the pair, "buy both or none". So



when road driving conditions permitted, Susanne and I drove the six hours to Homer and closed the deal. I never expected to own, or locate, a Sonett V4 in Alaska worth putting time and money into restoration. Also, an issue with most people, where to park these cars. I had also purchased a 1967 96 V4 along the way.

Without revealing the purchase price, let's just say the cost of each car was less than the cost of a replacement rear window. I was on top of the moon! Serial #423 is a real pleasure to drive and with the increased horse power it can easily keep up with early Mus-



#423 is on left and #355 is on right side of photo.

tangs and Camaros on long straight roads. Once in the curves, #423 continues to pull hard and shows only its tail lights to any so called American sports cars.

I am slowly working on the cosmetics of #423, while #355 is waiting for me to adjust my schedule and begin working on it. After 40 years of sitting

in a barn the fuel was completely contaminated, I have a replacement tank, just need to find the time (everyone's issue). Fortunately the floors in #355 are rust free, so summer of 2017 it should be a roadworthy car.

Again, never did I believe Sonetts would be in my future. Now I'm caretaker of two. Having two grandsons, age 14 and 4, best I don't drag the restoration process out very much longer.



In front of a Grumman Goose at Lake Hood Seaplane Base, Anchorage, Alaska. I was the airport manager before retiring from work 4 years ago.



### *På kommande sidor...*

finner ni en aktuell medlemsförteckning. Passa gärna på att kontrollera uppgifterna om adress och eventuellt bilnehav stämmer. Om något behöver ändras, kontakta vår matrikelansvarige Johnny Johansson på mail: johnny0521221250@telia.com eller tel. 0521-221250.





Hans har tagit vinst efter vinst med sin gamla Saab 96. Nu hoppas han att framgångarna ska fortsätta med den nya tävlingssonetten.

## Tvåtaktsframgångar

Jesper Åhlander

Den här artikeln är hämtad från nummer 2, 2017 av Klassiska Bilar. Den ges ut av Teknikens Värld och publiceras med deras tillstånd och support.

Hans Eklund har koll på det mesta vad gäller Saab. Han är en fena på att både meka och köra. Det senaste projektet och tävlingsredskapet är

en Saab Sonett med tvåtaktsmotor. "Den har inte varit igång sen i somras, så vi får se hur det går", säger Hans Eklund samtidigt som han kopplar bort



Interiören bjuder inte på mer än vad som krävs för att framföra bilen. Stolen, buren och brandsläckaren är de enda moderna tillskotten.



Sonett med tvåtaktsmotor tillverkades i inte fler än 258 exemplar mellan 1966 och början av 1967. Den låter riktigt snabb!

laddningskablarna från bilens batteri. Det tar en stund, men till slut vaknar den trimmade tvåtaktaren till liv.

Hans har hållit på med Saab i stort sett hela sitt liv. Han började som mekaniker, och därefter blev han plåtslagare, verkmästare och metodtekniker. Hans har gjort flera verkstads-handböcker för Saab, alltså instruktioner för hur bilarna ska repareras. Dessutom har han utbildat folk världen över i krockreparationer. Hans kan helt enkelt det mesta som går att kunna om Saab.



Sonetten är byggd som en kopia på den bil som Pat Moss körde i Coupe des Alps, eller Alprallyt, 1966. Tyvärr kom Moss inte i mål den gången.

Men han vet inte bara hur bilarna ska repareras. Han vet hur de ska köras också. I garaget under bostadshuset utanför Trollhättan finns just nu tre Saabar. Den ena är en Sonett i originalkicks som Hans använder som utställningsbil. De andra två är inte helt original – de är nämligen tävlingsbilar.

Den ena är en Saab 96 GT750 från 1961, som Hans har kört Historisk racing med de senaste åtta åren.

– I den historiska racingen körs alla möjliga olika bilar i olika klasser. När säsongen är slut så räknar man ihop samtliga poäng i alla klasser. Den bil

som då har fått ihop mest poäng totalt sett, av alla medverkande, vinner hela RHK-totalen. Och jag har faktiskt vunnit tre av de åtta år som jag har kört med 96:an, säger Hans.

Men framöver ska 96:an få vila lite. Hans har nämligen byggt en ny täv-



Hans tävlingsnummer i historisk racing är 97 – efter bilens modellbeteckning. Pat Moss hade nummer 3.

lingsbil – en Sonett från 1967 med tvåtaktsmotor som han började tävla med i år.

– 96:an kör jag i klassen för trimmade standardbilar upp till årsmodell 1961. Men Sonetten går i en annan klass – klassen för GT-bilar av årsmodell 1966-69. Och där kör jag egentligen i en helt egen klass, för det finns nästan inga andra GT-bilar som har såhär små motorer. Men det är ju en massa andra, mycket snabbare, bilar med i samma heat. Så jag kör mot Porsche 911, Volvo P1800, Renault Gordini, Ford Escort, NSU TTS och Hundkøjor. Så de flesta kör ju ifrån mig lätt. Men en och annan kan jag hänga på, och några går även att besegra.

Hans har, sedan tidigare tävlingsframgångar, en förkärlek till Sonett. Innan 96:an körde han också med en



Chassit, som var i riktigt dåligt skick, köpte Hans från USA. I princip hela bilen är uppbyggd på nytt. Karossen är i glasfiber.

tvåtakts-Sonett, men då i Sportvagnsserien.

– Den bilen gick som ett skott, men den var inte riktigt historisk. Så när de modernare bilarna inte hängde med i min takt så gjorde de om reglerna, och då fick inte jag fortsätta köra. Min förhoppning är att den här Sonetten åtminstone ska gå nästan lika bra som den gamla.

Skam den som ger sig. När Hans bil blev utpetad från Sportvagnsserien så byggde han om den helt och hållet – och skördade framgångar i en annan klass istället.

– Jag satte i en turbomotor från Saab 900. På Anderstorp körde jag i 270 km/h... Men med den bilen körde jag i Modsport-klassen, som jag också lyckades vinna.

Sonetten som Hans kör med nu hittade han i USA. Eller ja, det var egentligen bara ett rostigt chassi med fyra hjul på. Men chassinumret fanns kvar, så han började bygga på sin nya tävlingsbil.

– Fronten på chassit var avkapad. Det hade antagligen använts som donator. Jag har fått plocka ihop hela bilen av delar som jag har lyckats hitta

lite varstans. Den är ju lite udda eftersom det är en tvåtaktare, som det bara byggdes 258 exemplar av, från 1966 till början av 1967. Min bil har chassinummer 81.

Bilen (eller chassit då) köpte Hans för drygt 20 år sedan. Bilen, som tog ungefär två år att bygga, blev inte klar förrän till årets tävlingssä-



En av Hans tidigare Sonetter förstördes i en garagebrand – precis när den var färdigreviderad.

song. Men den var nog egentligen inte helt klar.

– I vinter ska motorn tas isär. Den havererade faktiskt flera gånger i somras. Kolvarna skar och det var problem med bränsletillförseln. När de nya kommer från USA så ska motorn plockas isär och borrar och de nya kolvarna justeras in. Sen så har jag nya fälgar som ska göras i ordning också.

Hans första bil var en Saab 96, som han köpte för 40 kronor. Det var de stora tävlingsframgångarna, som bland andra Erik Carlsson hade på 1950- och 60-talet, som lockade honom till Saab. Och även hans nuvarande tävlings-Sonett är inspirerad av samma händelser.



Om inte Erik Carlsson hade fått titeln "Mr Saab", så hade den kanske gått till Hans Eklund.

– Carlsson på taket och Pat Moss körde ju varsin Sonett i Coupe des Alps 1966. Min bil är en replika på Moss bil. Carlssons var silverfärgad

och Moss var röd. Original är motor på 850 kubik, men i och med att jag byggde en replika på Pat Moss bil som var på 940 kubik, så är den här också det. Vad det gäller hästkrafter så är det väl kanske 25 fler än de 60 som är original.

Nu hoppas Hans på att även bilen ska inspireras av tävlingshistorien. Dels av Erik Carlssons och Pat Moss framgångar, men kanske framförallt av sin egen ägares. Naturligtvis tror och hoppas vi på goda tävlingsresultat även för kommande år!

## I ♥ SAAB SONETT 1967

Ägare: Hans Eklund.

Bor: Grästorp.

Mer i garaget: Några Sonetter och några 96:or.

Kuriosa: Sonetten på bilderna får enligt tävlingsreglementet egentligen bara väga 630 kg. Men Hans bil väger 650, så 20 kg måste bort. Troligtvis blir det ny huv...



Owe Jonasson  
Varberg

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!





# Paris tur och retur!

Maria Lundberg och Johan Brusewitz



26/12 2016 – 24/1 2017

Det blev 700 problemfria mil genom ett storslaget Europa.

Efter en vecka i Paris och några dagar i Bayeux var tanken att vi skulle åka hem men ett sms från vänner i Sverige fick oss att tänka om.

”Stanna där ni är!”

Det gjorde vi inte men istället för att vända hemåt fortsatte vi med siktet inställt på Nice där vi tillbringade en knapp vecka.

Det är egentligen rätt konstigt att man med en orenoverad och rätt sliten bil kan göra två långa resor med nästintill inga problem. Vill man köra bil och då menar vi verkligen köra, inte som i en modern bil mest åka med, då rekommenderar vi att packa er Sonett och ge er iväg!

Vi har båda njutit av dessa turer och hoppas att det snart blir en till.





# ÅRSMÖTE och VÅRTRÄFF



**Lördag 3 juni 2017**

**Samling:** CAFÉ SAMT i Enköping kl. 9.30. Adress: Rådhusgatan 4

**Vägbeskrivning:** Café Samt ligger mitt i Enköping på Rådhusgatan mellan Stora torget och kyrkan. Se karta nästa sida!

**Parkering:** Kom till Café Samt, så anvisar vi parkeringsplats.

## **Program:**

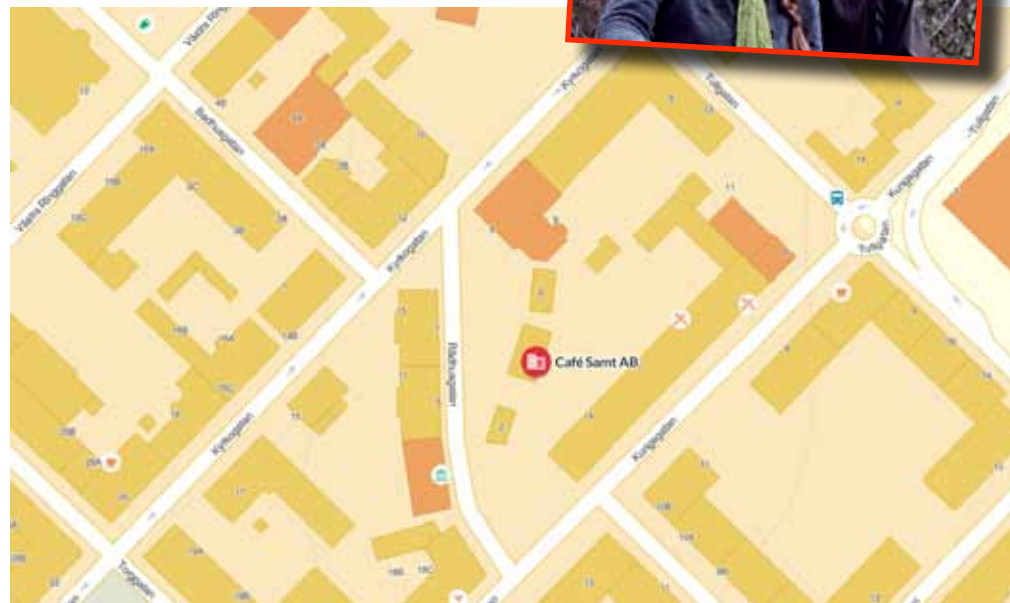
- 10.00** Årsmöte med fika. (viktigt att mötet startar kl.10 eftersom lokalen blir butik kl. 11.00)
- 11.00 - 11.30** Avfärd mot hemligt mål.
- 12.00 - 14.00** Aktiviteter. Vid det hemliga målet finns det tid att äta medhavd matsäck.
- 14.00 - 14.30** Vi åker på vackra vägar till vår gård strax utanför Sala. Väl framme finns det tid för mingel, mat m.m. Kvällen kan bli sen!

- Vi kan tipsa om övernattnig om det finns önskemål om det.
- Även tävlingen för finaste Sonetten kommer att avgöras.
- Vi har också planerat en utflykt på söndagen som ni är välkomna att vara med på. Säg gärna till om ni vill vara med på den i anmälan.
- Club Sonett Sweden står för fika/smörgås på Café Samt för klubbmedlem och ev. passagerare i bilen liksom för maten på gården utanför Sala. Lunchen tar ni alltså med själva enligt ovan.

**Anmälan är obligatorisk till lördagen med antal deltagare i bilen.  
(för fika och mat, säg till om allergier).**

**Anmäl er senast 20/5 2017 till**  
Johan Brusewitz  
och Maria Lundberg

**Telefon:** 070-228 79 65  
**E-post:** mariapamina@gmail.com





## Test- och köpfakta



1972

## Saab Sonett – samlarbil!

Saab:s lilla sportbil, Sonett, har under senare år fått en helt ny image på begbilsmarknaden. Från att tidigare ha varit en udda och billig sportbil, har den helt plötsligt blivit en samlarbil som knappast går att få tag på för pengar. Orsaken? Givetvis att det finns så pass få Sonetter rullande på våra svenska vägar.

Saab Sonett lanserades i mitten av 60-talet, givetvis då med tvåtaktsmotor. Den byggdes nästan hantverksmässigt i en liten fabrik i Arlov, och varken konstruktion eller produktion gjorde någon storserietillverkning praktiskt möjlig. Följden blev att det totalt bara kom att byggas runt 10.000 Sonetter till dess att modellen lades ned 1974. Eftersom flertalet såldes till olika exportmarknader, främst USA, är utbudet av begagnade Sonetter minimalt i vårt land. Totalt finns bara runt 300 bilar av den här typen på svenska vägar.

Först en kort lektion om årsmodellerna.

+ Samlarvärdet

- Ont om vissa reservdelar

## Basfakta för 1972 års modell

|  |         |                                     |           |
|--|---------|-------------------------------------|-----------|
| <b>Motor</b>   |         | <b>Däck</b>                         | 165 SR 15 |
| V4 med vätskekyllning.<br>Förgasare.   |         | <b>Elsystem</b>                     |           |
| Cylindervolym, cc  | 1698    | 12 Volt, växelströmsgenerator 35 A. |           |
| Kompression  | 8,0:1   | Batteri Ah                          | 44        |
| Effekt DIN hk vid v/min  | 68/4700 | <b>Mått och vikt</b>                |           |
| Max vridmoment kpm   | 11,7    | Axelavstånd cm                      | 215       |
| <b>Kraftöverföring</b>   |         | Spårvidd fram/bak cm                | 123       |
| Motor fram, framhjulsdrift.<br>Fyrväxlad låda med golvspak.<br>Frihjul.          |         | Längd cm                            | 390       |
| <b>Hjulupphängning</b>   |         | Bredd cm                            | 150       |
| Framdubbla triangelvärlänkar,<br>spiralfjädrar. Bak stel axel,<br>spiralfjädrar. |         | Höjd cm                             | 119       |
| <b>Styrning</b>  |         | Tjänstevikt kg                      | 890       |
| Kuggstängsstyrning.<br>Vändcirkel ca 9,5 meter.                                  |         | Bränsletank liter                   | 60        |
| <b>Bromsar</b>   |         | <b>Prestanda</b>                    |           |
| Skivor fram, trummor bak. Servo saknas.  |         | Topplart km/tim                     | 165       |
|  |         | 0-100 km/tim i sek.                 | 13        |
|  |         | Pris ny SEK                         | 25.000    |
|  |         | Försäkringsklass                    | 2-16      |
|  |         | Skatteklass                         | 755       |

## Motor

Motorn i de Sonetter som finns i nämnvärda antal är i princip identisk med V4:an från Saab 96, men det finns vissa skillnader. Därför kan man inte direkt placera en 96-motor i en Sonett. Luftfiltret skiljer sig och är här av specialmodell för att överhuvud taget få plats under motorhuven. En Sonettmotor ska ha något hårdare ventilfjädrar än 96-motorn – men funktionen är i och för sig helt OK även med basmotorns ventilfjädrar. Motorn har som standard automatchoke, men den har i många fall ersatts av en – bättre – manuell choke. Det är också vanligt att motorn fått en lätt trimning bestående av bl a en ny förgasare och en del andra mindre ändringar som ökar effekten något tiotal hästar. En annan trimning "steg 2" ger ca 90 hk.

Värt att notera är att växellådan är speciell till Sonetten. Visserligen passar en standard 96-låda, men utväxlingen blir då fel och bilen är inte alls så trivsamt att köra, även om det trots allt fungerar hjälpligt.

## Chassi

Sonetten är helt enkelt byggd på en kortad bottendel av 96:ans självbärande kaross.



Hjulupphängningar osv är alltså identiska med 96:ans, vilket med andra ord är en garanti för bilens uppförande även i kniviga situationer.

Sonetten har skivbromsar fram och trumbror bak. Servo finns inte, varför bromsarna är tungtrampade.

### Kaross

Sonetten har plastkaross – på gott och ont.

Fördelen är förutom den ringa vikten givetvis att man aldrig behöver riskera rostskador i karossen. Nackdelen är att skador kräver en annorlunda teknik vid reparationer, varför det snarare är ett båtvarv än en bilplåtslagare som brukar kunna klara sådana arbeten!

Bilen är definitivt tvärsitsig, för bakom stolarna finns inte ens plats för en portfölj. Lådan bakom stolarna innehåller bränsletanken – väl tilltagen – och bakom den finns

### Rost

Här är det stora problemet för begbilsspekulanten. Även om bilen har plastkaross finns det under karossen plåtdelar som ger konstruktionen dess bärlighet.

Delarna består till stor del av bitar från Saab 96:ans kaross, kompletterat med ett antal specialdelar. Slutsumman är en mängd

ett hyggligt bagageutrymme, som från och med årsmodell 1970 också är lätt att lasta i och ur.

Instrumenten är snarlika dem som användes i första årsmodellerna av Saab 99. Vad man behöver av instrument finns där – men inte några extravaganser. Klocka ingår t ex inte i standardutrustningen.

### På vägen

Som sagt, Sonetten betar sig lika föredömligt som den vanliga Saab 96. Eftersom axelavståndet är mindre, är den också kvickare i reaktionerna. Framhjulsdriften och motorplaceringen – framför framaxeln – gör också att bilen blir understyrd och vill gå rakt fram i kurvorna.

svetskarvar, och de ser nästan ut att ha gjorts för att ge maximalt antal rostkänsliga punkter! Se upp med utrymmet där batteri och reservhjul ligger, under bagageutrymmet. Titta också noga i bakaxelns infästning och i dess schakt. Även under stolarna, där golvplåten är skarvad tvärs över bilen finns risk för rostangrepp, liksom i nedre/bakre delen av främre hjulhusen.



1972

### Att se upp med

Sonetten är till stor del byggd på standardkomponenter från den vanliga Saab 96. Det för med sig att dessa delar är välkända och inte bör välla några problem vid eventuella fel. Det antal specialdelar som trots allt ingår – känns för ö igen i reservdelskatalogen genom att numret börjar med siffrorna "74" är ett bekymmer för sonettägaren. Det börjar helt enkelt bli ont om vissa detaljer – en del är helt slut, varför man får förlita sig på hoppet om att hitta begagnade delar, eller eventuellt försöka hitta dem hos någon Saab-handlare utomlands – t ex i USA.

Mekaniskt är det inte några nämnvärda problem med bilen, medan man däremot ska vara på det klara med att det finns rejäla rostproblem inbyggda i bilen – plastkarossen till trots.

Värt att notera – bilen tillhör dem som anses bli klassiker framöver och kan därför försäkras genom den förmånliga "veteranförsäkringen" som administreras av Motorhistoriska Riksförbundet i samarbete med

### Typiska reservdelspriser

|   |          |
|---|----------|
| Kopplingslamell                             | 320:-    |
| Komplett avgassystem                        | 1.140:-  |
| Komplett strålkastare                       | *        |
| Komplett framskärm (hela huven måste bytas) | 12.310:- |
| Startmotor (utbytes)                        | 845:-    |
| Generator (utbytes)                         | 745:-    |
| Vattenpump                                  | 195:-    |
| Bensinpump                                  | *        |
| Bromsklossar fram                           | 105:-    |
| 1 par torkarblad                            | 82:-     |

\* Dessa delar går inte längre att få tag på från tillverkaren.

Folksam. Det krävs dock att bilen är i originalskick och inte används för vardagsbruk och att ägaren är medlem i den märkesklubb – Club Sonett Sweden – som samlar sonettentusiasterna.

1968



### Saab Sonett i sammandrag

- + Trevlig att köra
- + Kvicka reaktioner
- + Rostfri plastkaross
- + Samlarvärdet

- Ont om vissa reservdelar
- Se upp med rost i bärande delar
- Plastkarossen kräver annorlunda reparationsteknik



# Sonett med värme i AC!

Andreas Uddling

Rubriken är kanske lite underligt formulerad, men ni kommer att förstå längre fram. Inledningsvis måste jag bekänna att det närmaste "Saabklubb" jag själv kommer är meriten att ha kört pappas två Saab 99. Ja och så svärfars V4'a såklart. Mitt bilintresse stavas istället "Renault 4CV" men det lämnar vi därhän just nu!

Som redaktör för Club 4cv's medlemsblad Småfranskan vet jag att det ibland är trögt att få in bidrag från medlemmarna. Om Sonettklubben delar problematiken vet jag inte, men under en trevlig resa med en av era medlemmar i dennes Sonett II V4 -68 så landade ett av många samtal i att resan skulle refereras skriftligt.

Medlemmen är "såklart" Johan Brusewitz eftersom jag bor i Sträng-

Artikelförfattaren Andreas Uddling och Johan Brusewitz vid ratten på väg till Kalldrage.



26

nästrakten. "Såklart" också därför att resan företogs i februari! I Sonetten alltså! Hur många i klubben använder sin klenod året runt? Räck upp en hand... Nähä, trodde väl det! Tro nu inte att jag är åretruntare på mina Renault 4cv, så jag sitter i samma sits som ni!

Umeå veteranbilssällskap har sedan trettiofem år en tradition att genomföra vinterloppet "Kalldrage" just under februari för att i möjligaste mån få uppleva vinterväglag. Hur det var med det återkommer vi till. Johan och jag har, oftast i hans bil, någon gång i Renault deltagit i Kalldrage under ett antal år. Johan tror att han körde sitt femtonde, jag tror det var mitt femte...

För att delta i ett veteranbilslopp i Umeå behöver man transportera både personer och fordon till just Umeå. Någon kanske tänker att man tar fram bruksbilen och biltransportsläpet, men enklast tar man faktiskt sin veteranbil, tankar den och packar det man vill ha med. Spade och vinterstövlar kan löna sig exempelvis. Därefter startar man och vänder nosen mot målet. Sedan är det bara att köra, tanka (vid behov) och köra lite till. Sträckan mellan metropolerna Strängnäs-Umeå är 648,7 km om man tar E4'an norrut, avsevärt längre via Trollhättan om man väljer den vägen....

SONETT 2/17  
världen



På väg till Umeå i god fart.

Det kan synas trist som resebeskrivning det där med att tanka och köra och... och köra. I princip var det så det gick till, men under tiden sitter man såklart och löser världsproblem tillsammans och diskuterar om det är möjligt att designa en fulare bil än den där sedanversionen av Ford Scorpio som ni säkert minns. Har man löst alla världsproblem kan man fortsätta med att enas om hur tokigt det kan gå när hälften av en hel nation röstar på en uppenbart odemokratisk ledare som...

Fotostopp vid Dalälven nära Gysinge.



SONETT 2/17  
världen

Fast politik skulle det ju inte handla om nu!

Åter till resan! Alla som har suttit i en Renault 4cv till exempelvis Östersund under en vinterhelg med elva - tolv minusgrader utomhus vet att det finns fördelar med kläder! Tjocka kläder! Alla som suttit i en Saab Sonett i 648,7 km i februari delar inte Renaultfararnas upplevelse, faktiskt tvärt om. Man kan med lätthet få värmeslag om man sätter värmen på max!

Loppet hölls på lördagen, i det här fallet den 18/2 med start runt 9.00. Meningslöst att starta från Strängnäs samma dag tyckte vi och pallrade oss därför norrut redan under fredagen. Och efter en som ni förstått ganska odramatisk resa kom vi fram till Klabböle där vår övernattning var ordnad traditionsenligt hos familjen Liljeroth, kanske ingen riktig Saabfamilj trots en första generationens 900 cabriolet, men bilfantaster! Carl-Gunnar och hustrun Anna är enda ägare till cabrioleten!!

CeGe som vissa kallar honom har ett förflutet som Kalldragegeneral

Samspråk vid startplatsen i Umeå.



27

men numera deltar han inte, däremot bjuds både god mat, trevligt sällskap och sköna sängar vid varje besök. Därför kunde vi mätta och utvilade köra till startplatsen som i år låg på "andra sidan" stan. Årets upplaga hade lockat ungefär ett hundra bilar med besättningar. Imponerande oavsett årstid, men värt en extra eloge utifrån arbetsinsatsen från arrangörerna och med tanke på årstiden! Men det är ju också en djupt rotad tradition däruppe!



Det var en skön blandning av fordon vid startplatsen.

Blandningen av fordon vid start är också den imponerande. Allt ifrån mopeder via Ford trettiotal pickup till riktiga häckar! Allt är inte guld... Vill man vara lite vass kan man tillägga att vissa av ekipagen är svåra att hänföra till "veteranfordon" och kanske passar bättre in i daglig gatubild i Umeå.

Deltagarna skickas iväg med trettio sekunders mellanrum försedda med vägbeskrivning, kartor och svarsformulär. Utmed vägen är tanken att man ska hitta ett tjugotal kontroller och sva-



Här är vi på riktiga vintervägar under Kalldrage.

ra på frågor om allt möjligt. Ganska många frågor utgick från bilder som skulle vara svåra att "googla" på. Bra!

Många frågor var, hur ska jag säga, underligt formulerade... Inte bra, åtminstone inte om man mäter "kul deltagande" i form av höga placeringar. Vi vann inte! Ja ni fattar! En av kontrollerna innehöll en bemannad station där man skulle ange typ av fordon som en viss "diskus" tillhörde och ange vikten på densamma i hektogram. Man fick naturligt-

Vid mellanvilan fann vi en Sonett III som också deltog i tävlingen.



vis känna på föremålet, en hjulvikt till en traktor!! Men att den vägde 230 hekto var lite svårt att pricka för oss i alla fall.

Mitt på den utmäta slingan var det matpaus och man serverades kokkorv med bröd och kaffe därtill. Vi hade inte försetts med någon deltagarlista vilket gjorde det lite anonymt, men desto trevligare att upptäcka ännu en Sonett vid halvtidsfikat! Det var en Sonett III i en lite ovanlig grön nyans som stod parkerad bakom. Faktum är att det ryktades om en Sonettägare till men som inte körde just den bilen i rallyt.

Hela rallyt var på cirka 15 mil och efter väl kört "race" ända till mål vidtog ett tags väntan på att alla skulle hinna dit, men prisutdelningen startade trots att några stackars mopedister fortfarande stretade på "out there"... För vår del var prisutdelningen lite ointressant..., inte först, inte sist!

Efter avslutat lopp bar det åter till vårt base camp i Klabböle. Vid middagsbordet kunde vi konstatera att "förr" hade det åtminstone varit mer snö på Kalldraget! Mat å sov, men så på söndagen hade det ändå kommit någon decimeter nysnö under natten och i det väglaget bar det hemåt. Men vänta nu, hur var det där med AC då? AC brukar väl handla om att få det kallt i bilen en het sommardag, Air Condition! Eller hur? Jodå, men på den tid som ofta prisas som "när det var bättre" så hade alla bilar



Tur att Sonetten har så bra värme, då behöver man inte åka till Varmvattnet...

registreringsskyltar med länsbokstav före siffrorna. Umeå ligger i Västerbotten och länsbokstäverna för detta län var AC! Sonetten hade däremot en enormt bra värme... Hela resan!

Och hemresan då..., hur gick den? Tja, det började med ett besök hos en 4CV-klubbmedlem i Orrböle (många "böle" blev det!) på moddiga vintervägar där nysnön lagt sig som lök på... Nä, som såpa på isen! Efter besöket letade vi oss ner på E4'an söderut för att lösa ytterligare några världsproblem och så enades vi om att det är jättefult med sjuttioalsbilar som har vita däcksidor och att Saab Sonett V4 är en ypperlig vinterbil! Sedan var vi tillbaka i Strängnäs. Ungefär så gick hemresan!

Kanske man skulle anmäla sig till Jyväskylä-rallyt nästa år??



# Nu är det dags att just du bidrar!

Jan-David Skavén



Vi i redaktionen för Sonettvärlden, med andra ord Berndt Eliasson och jag, är alltid tacksamma när ni bidrar med artiklar till klubbtidningen. Det kan vara om ett bilmöte ni varit på, hur ni köpte er Sonett eller renoverade den.

Det kan också handla om en resa ni gjort med er Sonett, i eller utanför Sverige. Vi hjälper gärna till med vad vi behöver, men i korthet så behöver vi texten, helst som en textfil och bilderna separat, gärna som jpg-bilder. Bilderna måste vara högupplösta för att vi ska få en bra tryckkvalitet vilket innebär att de helst bör ligga på 1-1,5 Mb/bild. Om inte omfattningen av bilderna är alltför stor går det normalt bra att maila materialet till tidningens adress, se sid. 3.

Ibland känns det som att det är lättare att få material från våra utländska medlemmar än våra svenska. Med tanke på, att vi är cirka 300 medlemmar i Sverige och cirka 75 från andra länder så är det lite förvånande. Kan det bero på, att de är mer entusiastiska för att det är ännu ovanligare att ha en Sonett där än i Sverige? Det är förstås viktigt för redaktionen att även få material från utlandet, för klubbtidningen har ett namn som förpliktigar och vi vill gärna spegla Sonettägandet runtom i världen. Men de flesta artiklar som skrivs av våra medlemmar borde komma från Sverige; helt enkelt för att majoriteten av medlemmarna bor här. Så tänk till om inte just du skulle kunna bidra med en artikel till Sonettvärlden, ännu mer om du aldrig gjort det förut.

Så hör av er, tillsammans kan vi göra den här tidningen ännu bättre!

## 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](http://www.sonettclub.se).



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

**Åter i lager • In stock again**

**Bricka Sonett II**, art nr 7401441

Pris 95:-/st, plus frakt



**Washer Sonett II**, art 7401441

Price 95 SEK/each, plus freight.



**Sonett III Kompl avgassystem**

Pris 5995:-, plus frakt.

**Sonett III Compl exhaust system**

Price 5995 SEK/each, plus freight.



# Det skrivs om oss och våra bilar

av Jan-David Skavén



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

## Top Gear

Den 19 september 2016 sändes det sista avsnittet av den första säsongen av Top Gear, i ny tappning då den nu leds av Chris Evans. I ett avsnitt visar man hur man kan renovera gamla bilikoner som Aston Martin DB5, Jaguar E Type och en MGB Roadster. Ja, inte bara renovera men också göra moderna genom att uppdatera dem med modern teknik. Men kostar det så smakar det. Aston Martin 1 miljon pund, Jaguar 0,5 miljon pund och MGB rena fyndet, "bara" 100000 pund. Nå, Joakim Eliasson uppmärksammade att man inledde programpunkten genom att visa gamla bilar som man hävdade var underbara att



se på men inte att köra. En av de bilar man visade var faktiskt en riktigt tidig tvåtaktsonett. Förmodligen var bilden tagen på Genève-mässan eftersom en lättklädd dam stog bredvid. Att den är riktigt tidig, förmodligen chassienummer 4, syns på blinkersen på flyglarna, att backspeglarna sitter på instrumentbrädan, grillen och slutligen gummistötfångarna som var unika för detta ex. Sonetten syntes bara några sekunder i programmet; kul i alla fall att den var med.

## Veteranbilstv.se

Bernt Ståhl brukar intervjua ägare av samlarfordon. Han åker hem till dem, filmar bilen, tar en tur och fortsätter intervjun medan han kör. Ibland lite udda frågor men småtrevligt ändå. I detta program besökte han en träff, nämligen Riksettanrallyt 2016 i Markaryd. Det är ett veteranrally för entusiastfordon som startar i norr från Jönköping och i söder från Örkellunga. På det sättet kunde han se flera fordon och intervjua ett antal personer. Som till exempel vår medlem Christer Nilsson från Jönköping som kom

med sin orangea Sonett III från 1972. Originalskicket poängterades, både på in- och utsida. Christer, som har två Saabar till nämnde att man sitter bra i Sonetten. Intervjun var inte så lång, Bernt ville förstås prata med flera men roligt att han valde ut Sonetten och Christer Nilsson bland alla andra bilar.

## SVT Play



Anders Pettersson i Jönköping informerade om att SVT Play visade "Året var 1956" med anledning av 60-årsfirandet 2016. I programmet var det ett inslag från Stockholms bilsalong detta år. Där visades nya Citroën DS 19, Renault Dauphine, en Rolls Royce för 90000:- "och så en Saab Sport, allra överst på gräddhyllan". Saab Sport syftar givetvis på Sonett I som premiärvisades på mässan. Ett riktigt tidsdokument. Det var i princip allt som visades på mässan för det hände mycket annat det året.



## Expressen

Den 6 oktober 2016 publicerade Expressen en artikel på nätet med rubriken "Bildextra, Saab Sonett fyller 60 år". Man inleder med följande rader: "Namnet låter som ett musikstycke men kommer sig av att bilen var liten och lätt – "så nätt". Nu har det snart gått 60 år sedan den första versionen såg dagens ljus. Staffan Swedenborg som skrivit artikeln under deras samlingsrubrik "Allt om bilar" fortsätter: Saab Sonett I "Super Sport" premiärvisades 1956 på Stockholms Bilsalong som det året hölls i S:t Eriksmässans nybyggda lokaler på Östermalm. Sin



amerikanska debut gjorde bilen senare på våren, vid bilmässan i New York, där den var ett dragplåster vid Saab-introduktionen i USA." Sedan fortsätter han med att kort beskriva de olika Sonettmodellerna och avslutar artikeln med följande rader: "Sonetten är inte den mest komfortabla bil jag kört men otroligt underhållande. Det märks att de som tagit fram bilen och gett den sin speciella karaktär var bilentusiaster med tonvikten på rally, vilket också Saab var världsmästare på.



Vad kostar en Sonett? Den Sonett som vi refererar till i faktarutan – Sonett III från 1970 kostade då 28 500 kronor på gatan. I dag ligger priset för en Saab Sonett på 75 000 kronor och upp till 125 000 kronor.” Vill ni läsa hela artikeln är länken: <http://www.expressen.se/motor/bildextra-saabs-sonett-fyller-60-ar/>

Tack Berndt Eliasson för tipset om artikeln!

### Nostalgia

I nummer 11, 2016 hittar vi några Sonetter även om de i ärlighetens namn inte var huvudobjektet i bilden. Bilden är tagen på Sportvagnsträffen vid Hofsnäs herrgård utanför Borås och centrum i bilden var väl egentligen vinnaren av årets putspris, Mikael Theander i en Volvo P1800 från 1961. Men bakom denna välskötta bil ser vi två Sonetter. Den ena är en av de sex Sonett I:orna, nämligen Gösta Jakfors. Den andra Sonetten, en röd V4 från 1968 borde tillhöra Owe Jonasson från Varberg även om man bara ser halva registreringsnumret. Träffen var välbesökt då det kom 500 sportbilar och 200 entusiastbilar.



### Motor-klassik

Vår medlem Bernd Schubert i Nürnberg, Tyskland sände mig en fyrsidig artikel från nummer 2, 2017 av tidningen Motor-Klassik. Den handlar om en Sonett III från 1973 som ägs av vår medlem Thorsten Ziehm från Uetersen i Tyskland. Givetvis var artikeln på tyska så vi nöjer oss med att citera delar av den. Bilen köptes 2006 i Thistrup i Danmark. Den var ursprungligen såld till USA men togs in till Danmark tillsammans med två andra III:or för att vara reservdelsbil. Men skicket var trots allt så gott att Thorsten bestämde sig för att köpa och renovera den. Men det blev en betydligt mer omfattande renovering än vad Thorsen tänkt sig. Tanken var från början att göra en rullande renovering men det slutade med en fullständig sådan som ägde rum mellan 2014 och 2016. Karossen skiljdes från chassiet, rostskador lagades, motorn renoverades liksom bromsarna och man upptäckte till och med en krockskada, så chassiet fick riktas. Tanken rostlagades, gummidetaljer byttes ut liksom inredningen och det elektriska. Även karossen hade skador och efter reparation av dem slipade Thorsten bilen då den hade varit ljusblå och det ville han absolut inte ha. Enligt artikeln gick det åt 328 slippapper och till och med en slipmaskin som blev överhettad. Slutligen lackerades bilen Bajaröd. Kostnaden för renoveringen blev 13000 Euro, förutom det egna arbetet. Vi tackar Bernd för klippet och önskar Thorsten många fina mil på vägarna med sin fina Sonett III.



## Amerikanska påtryckningar tvingade fram nya Saaben

Ärtigt röd. Helvass motor. Fräsiga linjer. Det är Saabs nya sportkärva som skall tillverkas vid Järnvägsverkstäderna i Arlov.

Sällan har en bil fått så mycket publicitet innan den ens varit färdig för provkörning. Saabs PR-knuttar fällde "bomben" i början av 1965. Den prototyp som då visades var byggd i plåt och har föga med seriemodellens utseende att göra.

Prototypen var designad Björn Karlström och byggd på Heinels karosserifabrik i Malmö. Man visste att plåt skulle bli för tungt. Ett annat Malmöföretag var inkopplat: MFI – Trelleborgsplast. Företagets chefskonstruktör Björn Andersson tog över. Det ambitiösa MFI kunde inte åta sig produktion. Man sålde i stället "know-how".

Saab lade munlås på MFI -Trelleborgsplast. Man fick inte andas om bilens existens. Inte förrän den visats i TV. Pressen fick också en titt på plåtversionen. Få kände till att den skulle tillverkas i glasfiberarmerad plast.

Den här kärnan kan sägas ha kommit till under påtryckningar från ameri-

kanska återförsäljare. I USA har småbilsmarknaden börjat kärva till sig, i synnerhet för Saab. Därför var ett gäng amerikanska återförsäljare för Saab i Sverige för att bedöma de två prototyper som fanns. En ritad av Sixten Sason och en av Björn Karlström. Det rådde inga tvivel om att Karlströms skulle sälja bäst i USA.

Nu finns bilen, snabbare än någon väntat. Den är ca 385 cm lång, 155 bred och 115 hög. Motorn är en tre-cylindrig tvåtaktare på 70 hkr. Totalvikten är drygt 500 kg, med fyrväxlad låda gör den 180 km/tim. Saab får ett välkommet tillfälle att presentera den nya sportbilen för amerikanerna på den stora bilsalongen i New York i april. Priset? Man räknar med 3 000 dollar — i Sverige: omkring 20 000 kronor.

Saab tänker producera minst 1 000 vagnar/år för att bilen skall bli klassad i tävlingssammanhang. Eric Carlsson ("På taket") har varit en annan pådrivande kraft för att få en vassare bil i tävlingar. Frågan är bara hur Eric skall bära sig åt för att komma in i den relativt lilla vagnen?

# Bilar

Nu är det 20 år sedan Posten gav ut sina bilfrimärken. Visserligen var ingen Saab Sonett med på ett frimärke; däremot en Saab 96. Fast Sonetten var ändå med på ett hörn i form av ett vykort som kallades Maximikort. Som ni ser har såväl Erik Carlsson som Björn Waldegård och Peter Haventon skrivit sina autografer. De förstnämnda behöver ingen presentation, möjligen Peter. Han är författare, bilhistoriker och illustratör av dessa frimärken.



FÖRSTADAGSBREV • FIRST DAY COVER