

# SONETT

*världen*

– Organ för CLUB SONETT SWEDEN –



- 50 år som Sonettägare
- Håll ögonen öppna!
- Tekniktips om förgasare
- Ollon – Villars Historic Hillclimb



# 4

2017



## Från ordförandens skrivbord



Tiden går ibland för fort, det känns som jag inte hinner med speciellt mycket med min Sonett under vår korta sommarsäsong. Nu är den undanställd för i år och arbetet med de saker jag inte hann förra vintern hoppas jag hinna med innan våren är här.

Ett arbete som har prioritet är att montera in den nyrenoverade växellådan och konvertera till golvväxel. Alla delar ligger och väntar :-)

Även den främre aluminiumlisten ska bytas ut - CSS har ju den numera i sitt reservdelslager - och det kommer ge bilen ett lyft istället för den repiga, buckliga list som sitter där nu med krympt gummi.

På tal om reservdelar genomförde styrelsen vid senaste styrelsemötet en inventering och fotografering av våra reservdelar som jag har sammanställt till en reservdelskatalog med bilder. Den finns att ladda ner som pdf på vår hemsida tillsammans med prislistan. Vi har ännu inte bilder på alla delar, så det återstår lite arbete för att den ska bli komplett.

Vår Facebooksida börjar bli välbesökt och kreativa diskussioner förs där så om ni inte har ansökt om medlemskap så kan jag rekommendera detta. Gruppen är en sluten grupp och det är bara medlemmar i Club Sonett Sweden som kommer med.

Eftersom det här är sista tidningen för i år avslutar jag med att önska er alla

**God Jul & Gott Nytt År!**



### 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

I dessa tider med påhittade nyheter vill inte Sonettvärlden vara sämre. Så bilden är ett collage av en vacker skogsväg och Torsten Åmans Sonett III. Å andra sidan är bilen alldeles äkta!

### 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 slutet av februari.

Sista inlämningsdatum för manuskript och annonser 31 januari.





Saab Sonett 1956/57, bil nummer tre av de sex som byggdes, med Monica och Gösta Jakfors. Gösta och Monica har haft sin Saab Sonett sedan 1964.

# Femtio år som Sonettägare

Per-Börje Elg, text och foto.  
 Artikeln har tidigare varit publicerad i nummer 1, 2015 av Motorhistoriskt Magasin och publiceras i Sonettvärlden med deras tillåtelse.

Det gjordes bara sex Saab Sonett. En av dem har haft samma ägare i femtio år.

Det var 1964 som en ung pojkspling fick köpa sin drömbil. En sån som varje ung man på den tiden drömde om, en öppen fartigt knallröd sportbil. En Saab Sonett. En av bara sex tillverkade. Den unge mannen träffade en vacker flicka också. Som föll för bilen - eller om det nu var ägaren. De är fortfarande ett par, Monica och Gösta Jakfors i Sjuntorp utanför Trollhättan, och bilen har fortfarande bara haft en enda ägare sedan den lämnade fabriken för femtio år sedan.



Gösta och Monica Jakfors i sin Sonett I.

Gösta hade börjat på Saab i Trollhättan hösten 1963. På motorlaboratoriet under den i Saabkretsar legendariske verkstadschefen John Åhs

som också var ordförande i SMK Trollhättan, där Gösta, liksom många andra bilintresserade ungdomar, var med. En dag på våren 1964 undrade Åhs om inte Gösta skulle köpa en av de två sportbilar som stod där, lite undanställda och halvt bortglömda. Två stycken Saab Sonett som blivit kvar på fabriken och aldrig sålts. Två av de sex bilar som byggdes 1956/57 men som aldrig ledde till någon serieproduktion.

- Gå upp till Melldes sekreterare och anmäl ditt intresse, sade John Åhs. Rolf Melde var teknisk direktör och "pappa" till sportbilsprojektet.



Karossen var byggd i fyra delar, med framparti, bakparti och de två dörrarna. För att komma åt motorrummet lyftes hela frampartiet upp.

En tid senare var köpet klart och Gösta kunde dra hem sin röda Saab Sonett, som saknade både motor och växellåda, i ett snöre efter sin Saab 96. En begagnad motor och en fyrväxlad växellåda inhandlades, med personalrabatt, på tävlingsavdelningen. Istället för originalmotorn från Saab 93 på 750 kubik, blev det nu istället en motor från Saab 96, på 850 kubik.



Motorn sitter bakom växellådan för bättre viktfordelning och är, på den här bilen, utbytt mot en Saab 96-motor på 841 cc med enkelförgasare.



Typnamnet är Saab 94 Sonett, den här bilen har chassinummer 3.



Dörrhandtagens lås är misstänkt lika de man kunde finna på garderobsdörrar på femtiotalet...

## Ett enkelt motorbyte

Ett enkelt motorbyte låter det som, men en av egenheterna med Saab Sonett var att den hade motorn monterad "bak-och-fram", med växellådan framför motorn istället för tvärtom. Motorn snurrar alltså åt fel håll, vilket enkelt uttryckt inte har någon betydelse på en tvåtaktsmotor - bortsett från att växellägena måste ändras så att man inte får fyra backväxlar och en framåt. Plus att tändfördelare, generator, startmotor och startkran och en del annat måste ändras så att det snurrar åt rätt håll.

Inga problem för en utbildad bilmekaniker som Gösta, men ändå ett visst arbete. Så till exempel fick ett nytt växellådslock tillverkas, med ett lånat lock från en annan Sonett som mall. Växelspaken, som på de sex högerstyrda Saab Sonett sitter till höger om ratten, på dörrtröskeln, förbinds med ett långt stag till växellådan. Där kom Gösta senare på att växelspaken och växelföraren från en Volvo P1800



Instrumenteringen är komplett med stor hastighetsmätare och varvräknare framför föraren. Dessutom fanns bränslemätare och dubbla tempmätare - både för kylvätskan och växellådsoljan.

fungerade mycket bättre, så där blev det ett litet avsteg från ursprungsutförandet. Men växelspaken sitter förstås fortfarande på dörrtröskeln, till höger om ratten.

Ett annat avsteg var att byta originalförgasaren, en dubbelports Solex, mot en enkelförgasare. En förändring som prestandamässigt inte betydde så mycket, men som helt enkelt gav en mer användarvänlig bil.

Den 25 juli 1964 fick Gösta sin Saab Sonett registreringsbesiktigad. Efter ett intyg underskrivet av dåvarande Saabchefen Tryggve Holm att bilen verkligen var en av de bilar Saab byggt 1956/57.

Ett annat, tidtypiskt avsteg, var att förse bilen med nån sorts tak. I sann femtiotalssanda och som den tävlings-sportbil den var tänkt som, var Saab Sonett aldrig tänkt att ha vare sig sidorutor eller sufflett. Men på sextio-talet var hardtop ett fullt gångbart tillbehör till vilken engelsk sportbil som helst - så varför inte till Saab Sonett?



En bild från 1966, Göstas och Monicas Sonett med hardtop - och med den vindruta som också behövdes för att kunna montera hardtoppen.

1966 skaffade Gösta en hardtop, egentligen avsedd för en Triumph Spitfire.

- Vi skulle till Karlskoga och det regnade nästan hela vägen, berättar Gösta. Men hardtoppen, som också krävt en ny tillverkad vindruta, var varken tät eller någon förbättring jämfört med att köra öppet. Det regnade in både här och där och vi tätade med tejp. Vad jag kan minnas gick det åt en hel rulle - och när vi kom fram tog det nästan en halvtimme innan vi slitit bort allt och kunde ta oss ut!

## Gösta och Monica

Att Gösta träffade sin Monica är förresten också en del av Sonethistorien. Det var nämligen en av Monicas bröder som skulle ha köpt den andra bilen som Saab ville bli av med 1964. Men brodern drömde om att emigrera till USA så han drog sig ur köpet - och när Gösta kom för att visa upp



Så här skulle en sportbil se ut i mitten av 1950-talet! Linjerna är både förföriskt mjuka och linjeskönt svepande med väl balanserade proportioner och detaljer. Formgivaren Sixten Sason, som också ritat Saab 92/93/96 och 99, hade gjort en liten skalmodell som var utgångspunkt för teknikerna och hantverkarna som sedan tillverkade plastkarosserna.

sitt nyförvärv för arbetskamraten, så var Monica där.

De gifte sig den 5 oktober 1968 men också Gösta drömde om en karriär i Amerika så den 8 augusti 1969 flyttade paret till Connecticut i USA, där Gösta fått jobb som mekaniker hos en Volvo/Saab-handlare. Något år senare blev det Colorado och en Volvo/Saab-handlare som också sålde de engelska märkena Jaguar, MG, Triumph och Rover. Men även Saab-sportbilen So-



Cockpiten är strikt tvåsitsig, med plant golv men höga dörrtrösklar.



Nummerplåten bak var egentligen tänkt att sitta under karossen men på den här bilen har den fått en mer lättläst placering, med nummerplåtsbelysning och det kromade handtaget från en Saab 96.



nett III var då en hett eftertraktad bil och återförsäljaren i Colorado levererade vid ett tillfälle inte mindre än 34 stycken Saab Sonett!

Efter fem år i USA var Monica och Gösta tillbaka i Sverige, köpte hus i Sjuntorp och fick sitt första barn, en pojke, 1975. Några år senare, 1979, kom också en flicka.

På hösten 1978 var Gösta tillbaka på motorlabbet hos Saab i Trollhättan, då som utprovningstekniker. Några år senare, från 1981, blev han resande servicemekaniker med först USA, där familjen var stationerad 1984-86 och sedan med hela världen som arbetsfält. Japan, Ryssland, Hongkong, överallt där inte minst Saab Turbo blev framgångsbilen alla ville ha. "Troubleshooter" kallades jobbet på amerikanska, "Flying Spanners" - "flygande skiftnycklar" på engelska. De var teknikerna som kom från fabriken för att lista ut varför det ibland inte fungerade.



Bagageutrymme? På en sportbil? En hylla med plats för tandborste och en sportbag finns det i alla fall.

### Färdig till studentexamen

Men hur gick det att vara Saab Sonettägare då, under den här turbulenta tiden?

Nja, bilen stod faktiskt garagerad i varmgarage från 1969 till 1994.

- Men då, berättar Gösta, sade jag till grabben att när du tar studenten, då ska jag hämta dig i den lilla röda.



Den här bilen används – ibland även vintertid som den 17 januari 2010 vid den stora manifestationen för att rädda Saab. Men mest blir det förstas utflykter på sommaren, som till närbelägna träffarna i Gräfsnäs.

Den som barnen sett, stående i sitt garage, under alla år.

Det blev naturligtvis bråttom. Med tre månader kvar till studentexamen 1994, var det visserligen inga större problem att få igång bilen, men den hade ramlat ur registret så det blev tvunget med en registreringsbesiktning, som dock även

den klarades av. Det blev hemfärd i Saab Sonett, för den nybakade studenten.

Sedan dess har bilen varit med. På internationella Saab-träffar, rallyn och de populära Slussträffarna i Trollhättan och mycket, mycket mer. Nästan alltid, för att inte säga alltid, med Monica och Gösta i sittbrunnen.

### Tekniska data, Saab Sonett 1956

- Saab Sonett Super Sport, typnamn Saab 94, tävlingssportvagn delvis baserad på komponenter från Saab 93. Endast sex exemplar tillverkade. Premiärvisad på Stockholms Bilsalong den 15 mars 1956.
- Tillverkare: Svenska Aeroplan Aktiebolaget, Trollhättan - Linköping.
- Motor: Längsplacerad 3-cylindrig tvåtaktsmotor, vattenkyld med pump-cirkulation. Cylinderdiameter 66 mm, slaglängd 72,9 mm, cylindervolym 748 cc. Kompressionsförhållande 10:1. Effekt 57,5 hk vid 5000 rpm. Vridmoment 9 kpm (88 Nm) vid 3500 rpm. Solex dubbelförgasare.
- Kraftöverföring: Framhjulsdraft. Enkel torrlamellkoppling. Treväxlad växellåda med synkronisering på de två högsta växlarerna (på två bilar, nummer 1 och nummer 2, övriga bilar fyrväxlad växellåda). Frihjul. Golvväxelspak till höger om föraren (högerstyrd bil; ursprungligen rattväxelspak på den första bilen).
- Fjädring, hjulupphängning: Skruvfjädrar och hydrauliska teleskopstötdämpare för alla fyra hjulen. Individuell hjulupphängning fram. Krängningshämmare fram. Stel, U-formad bakaxel.
- Bromsar: Hydrauliska bromsar, trummor fram och bak. Handbromsen verkar mekaniskt på bakhjulen.
- Styrning: Kuggstångsstyrning. Vändradie 5,5 meter.
- Hjul och däck: Tallrikshjul, fälgbredd 4", däck 5,00x15", slanglösa.
- Elsystem: 12 volt, batterikapacitet 33 Ah.
- Kaross: Öppen, tvåsitsig kaross av glasfiberarmerad plast monterad på en lådkonstruktion i aluminium.
- Mått och vikt: Hjulbas 2210 mm, längd 3485 mm, bredd 1420 mm, höjd 825 mm. Vikt (tomvikt) ca 500 kg, tjänstevikt 650 kg. Toppfart ca 160 km/tim. Acceleration 0-80 km/tim ca 8 sek, 0-100 km/tim ca 12 sek. Oljeinblandning i bensinen 4 %.
- Generalagent: Philipsons Automobil AB, Stockholm.

# Håll ögonen öppna!

Berndt Eliasson

Ibland dyker det upp oväntade annonser på Sonetter, som denna från Bilkonsult, där man med en påskrabatt på 500:- erbjuder bl a. en röd Saab Sonett av 1966 års modell för 8 900:-! (minus 500:- i påskrabatt).

**bilkonsult**  
Tel. vx 52 00 15  
Drottningholmavägen 5  
(Fridhemsplan)

Gösta Ericson Hans Sunesson

Välkomna! Kvällsöppet till 20. Stort urval av välvärd. besikt. bilar, flert. med 3 mån. garanti

BMW	SAAB
32.000:- -70 BMW 2800 1.500 mil	15.500:- -70 99 1.000 m ljusblå
röd 1 ägare all lyx	15.900:- -70 99 2.000 m beige
13.900:- -69 BMW 2002 vit	15.500:- -70 99 2.900:- mil röd
12.900:- -68 BMW 1602 beige	12.900:- -69 99 ljusblå primusv
9.800:- -66 BMW 2000 7.000 mil	12.700:- -69 99 grön primusvärme
<b>FORD</b>	8.900:- -66 Saab Sonett röd
11.900:- -69 1700 S röd 3000 mil	12.700:- -70 V4 900 mil röd
11.500:- -69 1700 S röd 4000 mil	13.700:- -70 V4 900 mil blå
5.200:- -65 Taun. 17M 700 mil	13.500:- -70 V4 1.100 m beige
8.900:- -68 Cortina GT röd	13.500:- -70 V4 1.100 mil vit
	13.300:- -70 V4 1.400 mil vit

Rabattkupong Rabattkupong Rabattkupong

**500:- påsk-rabatt!!**

avdrages från ovanst. priser  
Endast 1 kup./bil  
Gäller t. o. m. 8/4 -71

Rabattkupong Rabattkupong Rabattkupong

Men tyvärr, annonsen var införd 1971, och påskerbjudandet gällde bara till 8 april detta år.

Vid senare efterforskning har det visat sig att denna röda Saab Sonett var den första Sonetten som tillverkades i den lilla förserien om tre bilar 1965-66, alltså den med chassinummer 001!

Bilden nedan visar den utannonserade Sonetten, dock inte i det skick den hade då den såldes hos Bilkonsult i vidstående annons.

Bilden är en pressbild tagen i studio, från den tid då Sonetten introducerades på marknaden 1966!

Vilka på bilden synliga detaljer som skiljer den här första Sonetten med chassienummer 001 från de två andra Sonetterna i den här tre-serien, är följande, inringade på bilden.

- Den lilla blinkerslampan sitter på sidan, framför framhjulet, senare flyt-

tades den upp på framskärmen, bakom huvudstrålkastaren.

- Avgaspipan där bak, sticker ut under karossen och inte som på senare bilar, genom ett hål i plastkarossen.

- Rödlackerad "b-stolpe", alltså den skena som sidrutan löper i och som på senare bilar är förkromad.

Så här i efterhand, nästan femtio år framåt i tiden, kan man tycka att det hade varit ett fynd, men vem tänkte då på att en trång och obekvämlig bil, dessutom med tvåtaktsmotor var något att satsa på, när man kunde köpa en nästan ny Saab V4 för 13 700:-, (minus 500:- i Påskrabatt), enligt samma annons!

PS. Enligt trovärdig uppgift skall denna Sonett fortfarande vara bevarad, dock av hemlig ägare!

Reklambild på den allra första Sonett II:an, med de ovannämnda detaljerna inringade.





# Saab Sonett nr 1162

Saabentusiast Atle Hamar



Ved jonsok i 2013 fylte eg 50. Vi hadde eit hyggjeleg lag i Jølstramuseet på Vassenden i Jølster, med 140 gjester, der m.a. artisten Thea Hjelmeland held ein 20 minutt flott konsert. Utpå kvelden skulle eg få ei fellesgåve som mange av gjestene hadde gått ilag om. Anne Cecilie, som eg er gift med, hadde sendt ei melding til alle om at denne 50 årigen ikkje hadde bruk for vanlege gåver, til det er huset for mykje fylt opp med ting. Gjестene fekk på den andre sida høve til å betale inn på ein konto, så skulle ho ordne med felles gåve. Det var soleis litt av eit syn når garasjeporten til innehavarane av museet, Heidi og Frode Årdal, åpna seg, og ein Sonett II V4 kom fram. 1969 modell, 65 hk. Litt av ei gåve,

og ein fantastisk ide klekka ut av Anne Cecilie. Sonetten er spesiell, den er produsert i 3 versjonar, der den første mest var ein prototypeserie i 5-6 eks. Sonett II vart produsert i knappe 2000 eks, og Sonett III i 8000 eks. Ikkje meir enn 10000 Saab Sonettar er laga på verdsbasis.

Historia til denne bilen er at den vert eksportert frå fabrikk direkte til USA, og har første gongs registrering 1. januar 1969. Sonett nr 1162 har same eigar frå 1975 til 2006, i det tørre klimaet i Arizona. Deretter er det eit par eigarskifte, inntil ein kompis av

---

140 gjester i min 50 års dag fekk ei like stor overrasking som jubelanten. Min fru hadde organisert og kjøpt ein 1969 V4 Saab Sonett II som gåve frå alle.



Bård Risan, Ruud Vintage Garage i Sandvika, kjem over bilen i USA. Han kjøper den for Risan, får den sendt til Norge, og bilen blir pussa opp teknisk, slik at den er køyrbar. Radiatoren trengde ei overhaling. No er vi i 2011. Bilen blir selt vidare til Hauge-sund til Jan Endresen, og det er der den står når Anne Cecilie kjøper den, og ved hjelp av slektingar får frakta den til Vassenden i Jølster.

Slike bilar er kjekke å få, men som regel er det noko arbeid å gjere, og nokre kostnader i vente. Utvendig karoseri og seter måtte oppgraderast utifrå det eg vil ha av standard på mine bilar. Vindusviskarmotor var defekt, og gjennomføringar mangla. Pakningar her og der var sprukne og morkne, diverse glas til blinklys, ryggelys kunne med fordel skiftast ut, og den største utfordringa: Bakruta hadde ein sprekk. Bakruter til Sonett II er ikkje hyllevarer, og som nokre veit, er den bua på kvar side, og noko spesiell. Riis Bilglass kunne såleis ikkje skaffe denne.

I kva ende skulle eg byrje? Eg kontakta Bjarte Nordnes på Bilskadesenteret, og fekk ein fast pris på karosseriet. Bilskadesenteret tok jobben med nedsliping, flikking og lakking. Undervegs fann vi ut at bilen har vore lakka 5-6 gonger, på klassisk USA vis, hurtiglakk og slurvete. Orginalt var den blå, og når eg fekk den var den Ferrari-raud. Men dette er ikkje Ferrari, det er Saab. Vi fann den den blåfargen som var nærast, og eg gjekk for tilbakeføring til orginal farge. Medan Bjarte og gjengen på Bilskadesenteret heldt på, så kjøpte eg ryggelysglas på eBay frå England, blinklysglass og vindusviskarmotor frå Saab Kalle i Sverige, pakningar frå Autoforum på Vingerom, også var det bakruta då. Kvar skulle eg finne ei slik?

Eg hadde meldt meg ganske raskt inn i Club Sonett Sweden. Dei har

---

Omfattande restaurering. Vi måtte slipe vekk 5 lag med lakk, for å komme ned til den originale, som var blå.



delelager, og ein fantastisk dyktig og hyggeleg delelagersjef som heiter Per Jansson. Eg hadde ei heil liste, frå vindusviskardeler, lyktekassar, frontlist, Sonettskilt, og bakrute. Per Janson kunne skaffe det meste også bakruter. «Jag har 8 stykker kvar» sa han. Eg spurte om han ville sende alt dette. Han svarte:

«Nej, nej gode Atle, bakrutan sender vi inte. Den må hentas».

Ja kvar ligg så delelageret til Club Sonett Sweden: Fagersta i Vestmannaland i Sverige. 85 mil ein veg frå Vassenden i Jølster. Eg ringde min eldste son Bertil, som gjekk på skigymnaset på Oppdal. Han hadde teke lappen i januar, no var vi komne til mars, og eg tilbaud han å vere med på ein køyretur til Sverige måndag-tysdag i påskeveka. Eg lova at han skulle få køyre på 110 og 130 km strekningane i Sverige. Vi starta 03.30 heimaifrå måndag morgon og ruta gjekk via Hemsedal til Oslo- Ørje- Karlstad- Ørebro og så halvveges nord og opp mot Falun. Vi var i Fagersta 13.30. Vi fekk alt vi skulle ha, tok Per Jansson i handa,

og returnerte non-stop tilbake til Jølster, og var heime på tunet 0530 tysdag morgon. Ein hard tur, men den var verdt det, spesielt i høve det å ha med ei original Saab Sonett II bakrute med tilbake.

Eg fekk Thune i Naustdal til å sy opp att seta, slik at desse også framsto originalt. I mai var bilen restaurert, og Sonetten vart synt fram på Firda-løpet som var lagt til same dag som aurefiske festivalen. Eg er ikkje i tvil om at det var riktig å gjere ein skikkeleg grundig jobb når eg først bestemte meg for å tilbakeføre bilen til original stand. Det er i følgje nettstaden TV2/Broom 10 Sonett II i Noreg, der 5 av dei er køyrbare. Sommaren 2014 var eg på Saab International trefet i Loen, Stryn. Sonett nr 1162 fekk mykje merksemd, og eg vart ståande og snakke med folk heile ettermiddagen under oppstillinga. NRK Norge Rundt og Vestlandsrevyen intervjuar meg, og Sonetten vart kjend kringom det heile land.

Eg kjem frå ein Saab familie i Jølster der det har vore Saab i familien

---

Nye kanalar og full refresh under var siste store operasjon og rehab i eit prosjekt som har vart i 4 år.

---



Sonett 1162 ferdig restaurert, tilbake slik den var når den var klar for den amerikanske bilmarknaden 1. januar 1969. Min påstand er at denne er kanskje den best bevarte Sonett II i Norge idag.

---

sidan 1960. I dag tel samlinga ved sidan av Sonetten, ein 1997 900 cabriolet frå Mellow Yellow serien. Regnr på Sonetten er TV 6350. Kva betyr det? Svaret er: Fekk den til 50 års dagen, fødd i 1963. Eg vil rette ei særskilt takk til Bjarte Nordnes og Bilskadesentret, bil/Jølster Skisenter kompis Norodd Støfring, Anders Osen og Thune, for mykje og god hjelp med å få Sonetten om lag heilt ferdig restaurert.

Eit større problem stod att: Vindusviskarane. Ein kveld i januar 2016, ringde eg til Mark Ashcroft, Sonett spesialist med forretning i Oregon USA. Han sa: Desse delene får du ikkje tak i. Men dei som vart laga til

Saab 96 får du tak i. Dei kan modifierast/tilpassast slik at dei passar til Sonetten. Etter denne samtalen stod det rimeleg klart for meg at ein slik jobb ligg langt utanfor mitt kompetansenivå. Barmen & Lund i Måløy er blant landets eldste Saab forhandlarar og merkeverkstad. Dagleg leiar Ove Myrstad meinte at dette kunne erfarne Jan Åge på verkstaden fikse. Han brukte sveiseapparatet, og fekk vindusviskarane funksjonelle. I tillegg fekk eg full gjennomgang på Sonetten frå ein fagmann, og fekk justert litt av kvart.

Saab Sonett 1162 er sommaren 2017 i sin beste forfatning. I vinter fekk den nye kanalar under, og lett tectyl som vern mot rust. Mange spør meg om verdien på denne spesielle bilen. Eg brukar å svare: Uinteressant. Denne forblir i familien for alltid.



# Tekniktips om förgasare

Jan-David Skavén



Det trodde jag väl aldrig att jag skulle skriva ett tekniktips. Det finns ju så många andra i klubben som är mycket duktigare på att meka än jag. Men här kommer ett tips ändå och ett viktigt sådant:

Tyvärr är det rör som sitter fast i förgasaren och som sticker ut på framsidan så att en bensinslang kan fästas i det en svag punkt för V4-motorerna. Problemet är just att det lilla röret som suttit fast i förgasaren kanske inte gör det längre. En teori är att det kan lossna på grund av vibrationer. Vad händer då? Jo, det sprutar ut bensin som kan ta eld på grund av den heta motorn. Detta har hänt flera gånger och vi har också visat resultatet av det förut i Sonettvärlden. Det är ingen vacker syn. I bästa fall blir det "bara" en motorbrand; i sämsta kan även resten av bilen brinna.

Till att börja med så är den enkla och snabba åtgärden att helt enkelt dra i slangen framför förgasaren. Sitter den fast så är det i alla fall säkert för stunden. Men av egen erfarenhet så vet jag att den kan lossna efter ett par år, även om den suttit väldigt bra. Så vad gör man för att försöka förebygga att den lossnar? Sitter den fast så är rådet att även säkra röret/slangen med en metalltråd som bilden visar. Sitter den inte fast så kan ni till

att börja med vara glada att ni kollade. Därefter sätter man fast mässingsröret i förgasaren med Loctite. Loctite är en låsvätska som man använder för att säkra röret som skall pressas fast i flottörlocket.

Loctite med stark låsning bör användas, det finns både gul och blå. Om ni sedan vill säkra med nämnda metalltråd är förstas upp till er.

Kan dessa rader förhindra en enda brand i en Sonettmotor så var det värt tiden att skriva det. Det har ändå tagit längre tid än det gör för er att kolla om slangen/metallröret sitter så hårt som det ska i förgasaren!



## Ägarbyte? Ny försäkring!

Lennart West, försäkringshandläggare MHRF

Saxat från På Väg, nummer 3, utgiven av Motorhistoriska Riksförbundet



**E**n försäkring följer inte med fordonet vilket kan leda till kostsamma överraskningar.

Att skriva över sitt fordon, exempelvis inom familjen, utan att ha tecknat ny försäkring kan leda till tråkiga överraskningar. En är avgiften från Trafikförsäkringsföreningen som kan växa till tusentals kronor på mycket kort tid.

Många tror att försäkringen följer med fordonet, men det gör den inte. Den försvinner direkt vid ägarbyte för registrerade fordon.

Ska du köpa eller överta ett fordon? Då gäller det att planera innan. Är det ett ägarbyte inom familjen eller bekanta måste du ta reda på om MHRF-försäkringen – eller annan entusiastförsäkring – kan tecknas med bara en ansökan eller om bilder och besiktning från klubben behövs. Det går att teckna en försäkring på ett fordon man ännu inte äger.

Köper du ett fordon måste du omedelbart ringa och teckna en tillfällig försäkring, i MHRF-försäkringens fall hos Folksam (läs mer på [mhrf.se/forsakring](http://mhrf.se/forsakring)).

När du har betalt och hämtat fordonet ansvarar du för det, oavsett om ägarbytet formellt registrerats. Det kan därför bli problem vid skada om du kör på gamla ägarens försäkring. Trafikförsäkringsföreningen betalar personskador och skador på annans egendom som de som kör oförsäkrat orsakar. När det gäller historiska fordon landar denna nota inte sällan hos änkor efter ett dödsbo.

# Helgutflykt till Öland

Bengt & Anna Folkesson



Lördag förmiddag lämnar vi Uppsala för resan mot Kalmar. Lunch i Söderköping med lätt regn.

I Oskarshamn var tanken att besöka Döderhultarmuseet men tyvärr hann vi inte dit innan stängning.

Efter middag och övernattnings i Kalmar åker vi på söndagen 6:e augusti till "Entusiastfordonsutställningen" vid Sollidens slott. Många finbi-



Det är nog många som skulle vilja äga Carl XVI Gustafs Shelby Cobra från 1965.



Jan-Owe Nilsson Sonett III är från 1972 och hade nära till träffen då han bor i Färjestaden.



Solliden som stod klart 1906 är inspirerad av den italienska villan San Michelle på Capri. Det är den svenska kungafamiliens sommarbostad och kung Carl XVI Gustafs privata egendom.



Bengt Folkessons Sonett III är från 1971 och hör hemma i Uppsala.

lar och fantastiska parkanläggningar runt slottet.

Där fanns två Sonetter – vår och Jan-Owe Nilsson's. Även kungen deltog med sin Shelby Cobra 1965.

Efter en mycket trevlig tillställning i strålade väder och fin miljö styr vi på eftermiddagen åter hemåt.

## Miljözoner och kulturarvet

Göran Schüsseleder kommunikatör MHRF

Saxat från På Väg, nummer 3, utgiven av Motorhistoriska Riksförbundet



Allt fler miljözoner införs i Europa efter dieseldebatten. Även i Sverige. Kommer de historiska fordonen att påverkas?

– Både ja och nej, svarar Peter Edqvist, ordförande för Motorhistoriska Riksförbundet som har bevakat miljözonsfrågan i flera år.

Transportstyrelsen har på regeringens uppdrag lämnat förslag på hur dagens miljözonsbestämmelser kan utvecklas för att bättre bidra till att miljö kvalitetsmålen och målen för transportpolitiken uppnås.

– Bland annat föreslås att dagens bestämmelser om miljözoner kompletteras med två nya miljözoner, klass 2 och klass 3, förklarar Peter Edqvist. Veteranfordon föreslås få undantag från miljözonsbestämmelserna i klass 2, men inte i klass 3 för tysta och emissionsfria fordon.

Historiska eldrivna fordon skulle enligt honom inte kräva något undantag. Det är för övrigt kommunerna som föreslås få föreskriva och pröva dessa. Transportstyrelsens förslag har remitterats och bereds för närvarande i regeringskansliet (läs mer på mhrf.se).

– Miljözonerna är just nu en av de viktigaste frågorna för den fordonshistoriska rörelsen, inte bara för MHRF, utan också internationellt, säger Peter Edqvist som även är engagerad i den internationella paraplyorganisationen FIVA. Vi arbetar för fullt med en Europaövergripande plan för att för att slå vakt om möjligheten att fortsätta kunna framföra det rullande kulturarvet i våra storstäder.



# Sonetter på Lergökarallyt

Lars Bengtsson



Lördagen 26/8 2017 var det "Lergökarallyt" i Ängelholm med ca 500 föranmälda och ca 200 direkt anmälda fordon. Ca 25 av dessa var Saabilar av olika modeller, varav två Saab Sonett III.

Rundan bjöd på trevliga Sonettvägar och trevliga deltagare. På vägen fick vi besvara ett antal frågor.

Träffen började med samling mellan kl. 7 och 9, med frukost och utdelning av deltagarnummer och lite proviant till rundan.

Start av rallyt kl. 9:30 så man hann med att beskåda utbudet av delar och tillbehör innan start. Bosse Bildoktorn presenterade de deltagande fordonen.

Se bifogad länk till programmet: <http://www.lergokarallyt.se/>

Det var andra året som jag deltog här med min gula Sonett III från 1972.

Jag blev ägare till bilen 2016.

Jag bifogar bilder på de två Sonetter som var med, vill ni se andra deltagande fordon, gå in på länken.

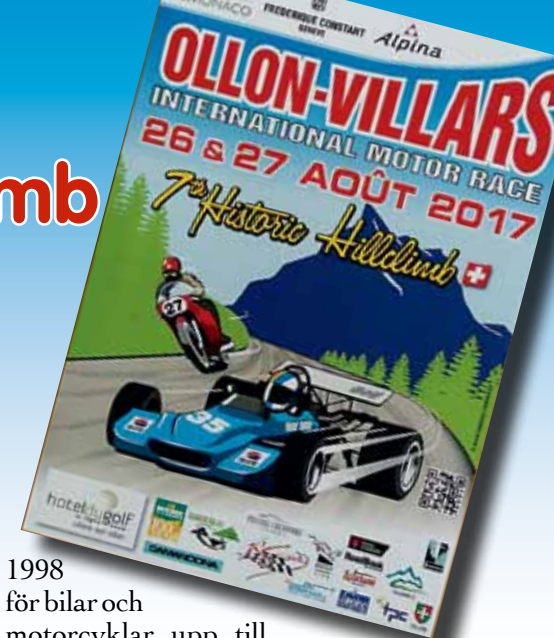


# Ollon – Villars Historic Hillclimb

Lennart Jarenbäck

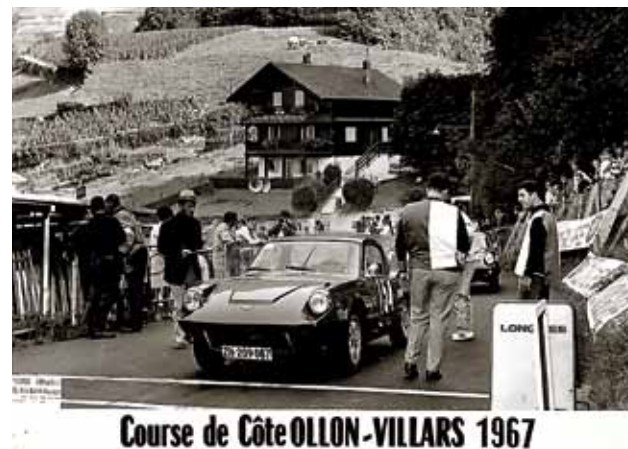
Det skrevs lite Saabhistoria i helgen 26. – 27.08.2017 då jag 4 gånger „flög“ de 10 kilometrarna från Ollon på 475 m.ö.h. upp till Villars på 1250 m.ö.h. här nere i Schweiz med min Sonett II 2-takt, chassi # 063.

Den klassiska baktävlingen Ollon-villars, som ingick i Europamästerskapen i backe, kördes årligen mellan 1953 – 1971 av berömda piloter som bl.a. Jack Brabham, Jim Clark, Jo Siffert och Jocke Bonnier i formula- och tävlingsbilar från epoken. J. Bonnier höll förresten backrekordet mellan 1962 – 65 med som bästa tid 4'27"0. En historisk form av baktävlingen infördes år



1998 för bilar och motorcyklar upp till 1971 års modell. Evenemanget som gick av stapeln för sjunde gången nu den 26. – 27. augusti kördes med 2 heat per dag av sammanlagt 250 bilar indelade i 4 olika serier, 105 motorcyklar samt 17 side-cars.

För Saab Sonett IIs del firades det 50-års-jubiläum! För på exakt samma dagar år 1967 startade två st So-



Course de Côte OLLON-VILLARS 1967





Piloten själv med sin Sonett II.

nett II, chassi, # 005 med Paul Macchi bakom ratten och chassi # 053 med Jürg Pfister som pilot, i backtävlingen, som då ingick som deltävling i de schweiziska mästerskapen. P. Macchi hade som bästa tid 5'35"7 och hamnade på 101a plats sammanlagt, medan J. Pfister körde på 6'00"2 som bäst och hamnade på 123e plats. Nytt backrekord år 1967 med 3'55"54 sattes av G. Mitter i en Porsche 2000.



I fint sällskap på paddocken i Ollon.

Jubiléumsplanen från Kim Terp, som i dag äger Sonett II # 005 och min sida, var att återupprepa körningen med just # 005 och min Sonett # 063 av något senare datum. Tyvärr blev Kim av arbetsskäl tvungen att lämna återbud i sista stund, så jag fick

på egen hand försvara Saab och Sonett IIs färger i omgivningen av mycket motorstarkare bilar.



Typbild från startplatsen i Ollon.



Pressfoto strax efter start.



En stor folkfest blev det med massor av fina och historiska bilar och inte mindre än 4 st f.d. världsmästare bland förarna. För mig personligen blev det en helt suverän körupplevelse!

Målgång i Villars efter heat 3

Se vidare information under:  
[www.ollon-villars.com](http://www.ollon-villars.com)

Neutralisation efter målgång i Villars.





# Medlemsavgiften 2018



Det är dags att förnya medlemskapet i Club Sonett Sweden genom att betala medlemsavgiften för nästa år. Vi uppskattar som vanligt att Du gör det vid kommande månadsskifte dec/jan. Därför bifogar vi ett inbetalningskort med nummer 4/2017 av Sonettvärlden.

*Gör oss den tjänsten att betala i tid och rätt avgift så slipper vår kassör att påminna er!*

*Medlemsavgiften är 350:- för alla medlemmar. Enligt beslut på årsmötet 2012 så påförs en påminnelseavgift på 50:- för den som inte betalar i tid. Sista inbetalningsdag är 2018-01-31.*

För medlemmar bosatta utomlands är avgiften motsvarande i EUR/USD eller annan valuta. Postgirokontot är 358730-0, vilket är förtryckt på avin.

Vår kassör Johnny Johansson ber Dig också att skriva tydligt och komplett samt påpeka eventuella ändringar/kompletteringar för Din adress och Ditt bilnehav. Kolla gärna om det stämmer i matrikeln i 2/2017.

Gör det inte det ber vi Dig att kontakta honom.

**Gärna per mail:** johnny0521221250@telia.com.

**Ett flyttkort till hans adress:**

Johnny Johansson, Hallernavägen 2, 468 33 Vargön är också ett bra alternativ.

# The member fee 2018



We kindly ask you to send us the member fee for Club Sonett Sweden for 2018. *The fee is SEK 350*, or equivalent value in other currency for our foreign members.

*According to a decision at the annual meeting 2012, a reminder fee of SEK 50 will be added for those not paying in time. Last day to pay is January 31, 2018.*

Please transfer the money to our bank. The bank for Club Sonett Sweden is Swedbank. Bic/Swift: SWEDSESS

IBAN: SE 1280000008368347079181

The account number is 83683 47079181

*Please pay the bank expenses.*

You can also use the postal giro service. The postal giro account number is 358730-0. *If you use the postal giro, please add SEK 60 for their expenses* (Not if you pay from Sweden).

If you can't transfer money to our bank or use the postal giro service, you can send SEK 350 or equivalent value in other currency in cash (bills, not coins) to our treasurer:

Johnny Johansson, Hallernavägen 2, SE-468 33 Vargön, Sweden.

Your fast attendance to this matter would be appreciated as it creates problems with our member file if the annual fee is unpaid.

*Please see to that our cashier must not remind you!*

# Historien om hur en Saab Sonett V4 räddas

Mikael Lindström



Efter att III:an blivit klar så dök tankarna upp på ytterligare en bil av något slag. I sinnevärlden fanns både Triumph, MG eller varför inte en Porsche. Alla tre kan vara fantastiskt roliga bilar och vid tidpunkten fanns det relativt gott om objekt i lagom prisklass. Nu föll det sig så att just en Sonett V4 fanns till salu som var värd att titta på. Fördelarna med Sonett var ju egentligen uppenbara, dels hade jag nu tillräcklig erfarenhet av Sonett och även lagom mycket saker från III:an som kunde vara användbara, trodde jag i alla fall. Att det blev en II:a var ju självklart för den är än mer udda

än III:an, den lilla bilen med brevin-kastet till bagagelucka och rattväxel är onekligen mycket speciell. Därmed inget ont sagt om Sonett III, den har verkligen sina fördelar i både design och i praktiskt användning. Skruvandet är det kanske lite värre med. Om jag ska betygsätta Saab Sonett III och Saab Sonett V4 så blir det (ungefär) enligt detta:

Skruvvänlighet III:an	3
Skruvvänlighet V4:	5
Praktisk användbarhet III:an	5
Praktisk användbarhet V4:an	3
Körglädje III:an	5
Körglädje V4:an,	5+

En solig och varm lördag i april 2011 åkte vi med den röda III:a till Eskilstuna för att beskåda V4:an. Den röda III:an gick precis så bra som man kan önska. Ägaren hade rullat ut V4:an och i vårsolen såg den rätt bra ut. Jag var förvarnad om att bilen var ombyggd till golvväxel och att inredningen var rätt slut, men i verkligheten var den i praktiken obefintlig. Att inredningen var mer eller mindre borta gjorde faktiskt inget, lättare att se hur golv med mera ser ut. Väl medveten om dessa saker så blev det affär och bilen skulle sedan transporteras hem. Hemfärden blev ca 1 månad senare och det var rätt mycket pyssel innan alla praktiska bitar var på plats. Bl.a. att hitta en biltrailer som man kunde köra lagligt med efter den gamla 9-5:an. Allt löste sig och färden hem gick bra. Hemma med V4:an så blängde både grannar och inte minst III:an. Världens bästa assistent Anders Loberg blev upp-ringd någon dag senare, om inte rent av samma dag som bilen kom hem.

– "Jag har just köpt en Saab Sonett V4:a"

– "Jaha... OK kul"

Första tvärniten kom direkt, huvud-cylindern till kopplingen hade beckat



igen, och det var totalt kört att få liv i den utan åtgärd. Det tog inte många timmar innan Anders ringde och sa:

– "Vi kan väl fixa den där kopplings-cylindern i dag"

Eftersom III:an skulle tjänstgöra under sommaren skulle II:an ställas undan i väntan på vintern, så det blev tvunget att riva huvudcylindern för att någorlunda enkelt kunna flytta bilen.

Bromsarna hade dessutom fastnat och det rejält, så V4:an var minst sagt rätt trög att bara rulla för hand. En gammal men renoverad huvud-cylinder fanns på lager så det var ju bara att byta. Sedan skulle ju motorn provstartas, det hör ju till med en "ny" bil.

Näväl den hade inte gått på bra många år, men med friskt batteri så hostade den igång efter lite mutande med startgas. OK, den går för egen maskin och inga uppenbara missljud förutom från fläktlagret och generatorn.

Efter ett tag när den blivit lite varm så kunde man faktiskt köra bilen runt kvarteret utan större problem. Bromsarna låg som sagt an rätt duktigt och däcken var nog nya på 80-talet men den rullade.

Växlarna gick i utan större manke-mang, trots golvväxelarrangemanget som någon gjort i USA. Det svarta molnet bakom skyller jag på den s.k. förgasaren från FoMoCo med automatchoke, vilken skitförgasare! Så långt var det inga större överraskningar och det kändes ju bra. Bilen ställdes undan och kördes delvis för egen maskin en mörk kväll till platsen och där skulle



den stå över sommaren var det tänkt, men det blev två somrar.

Sent på hösten 2012 fick III:an och V4:an byta plats, denna gång fick V4:an åka på trailer igen. Väl hemma i garaget så kunde jag nu börja rota med i stort sett allt. Motorrummet såg allt annat än kul ut, elsystemet har någon reparerat hellre än bra och lite till.

Rost undrar alla när det gäller gamla bilar och Sonetten är inget undantag och den fanns men inte så farligt. En analys av trösklarna visade att man nog borde byta knappt halva vänster och laga den högra. Resterna av "inredningen" åkte ut någon vecka före julafton 2012 och juldagen ägnades åt att försöka få en överblick hur golvet såg ut. Golvet blåstrades och revs sedan av med roterande stålborste på maskin för att få en bra överblick. Efter dammsugning så visade det sig att golvet faktiskt var helt OK.

Motorn och växellåda åkte ur i början av januari och sedan var det bara att bestämma sig för vad som skulle göras. Planen var att få en motor i samma stil som i III:an. En sats för ombyggnad till 1700cc hade köpts in redan sommaren 2011 och även nya balansaxellager.

Generator, torkarmotor och startmotor fick också en genomgång under vintern. Det blev också ett och annat inköp av bl.a. tumnycklar. Saab hade rätt mycket tumskruvar här och där. Vissa säger att man bara hade tum, men det var ingen ordning så en bra blandning av både mm och tum var nog det bästa. Bilar som gått i USA och har några år på nacken har näs-

tan uteslutande tum, och av någon anledning så verkade man alltid ha använt andra skruvar än de som var original, helst av helt olika slag också, i alla fall på den här V4:an.

De gamla topparna och kamaxeln från III:an lämnades även denna gång till ELWA-Motors för renovering och konvertering till blyfri bensin samt att större ventiler skulle sättas in och portning; kamaxeln slipades om till något vassare.

Motorblocket lämnades till Huddinge Topp & Motor. Blocket med 1700 kolvar, vevaxel och nya lager sattes ihop efter balansering. Topparna hämtades och monterades efter några veckor. Givetvis var det nya packningar överallt. Eftersom motorn förhoppningsvis ska ge högre effekt så köptes kamaxeldrev av stål, vilket uppenbart väsnas mycket mer. En ny oljepump med högre kapacitet inköptes också. När motorn skulle slutmonteras hemma med de konverterade topparna så upptäcktes att vippställen behövde planas ner ca 1,5 mm annars gick det inte att justera ventilerna. Detta orsakades av att de nya och större ventilerna var något kortare.

Framvagnen fick en genomgång med nya gasstötdämpare från Bilstein samt nya P-änder och spindelleder. Bromsskivor, hjullager, damasker och buss-



"Framre vänstra infästningen för huvan fixad"

ningar kändes helt OK så dessa fick vänta och går ju lätt att ordna senare.

En extra växellåda hade köpts mest för "utifall", den växellådan skulle vara renoverad med original slutväxel. Växellåda, koppling samt ny slavcylinder monterades ihop med motorn. Innan motor och låda skulle sättas in igen var det dags för att se över bromsarna. Nya främre bromsok och klossar hade köpts sedan länge, egentligen till III:an.

En ny men i praktiken ändå helt oanvändbar huvudbromscylinder hade köpts från England. Den var ny på så sätt att den låg i kartong och var aldrig använd, men hade antagligen torkat ihop inne. Det var ett fasligt luftande av bromsarna innan den ursprungliga som renoverats fick sättas dit.

Vis av erfarenhet så användes nu ett urtrampningslager av den äldre och mer bastanta sorten. Samma erfarenhet gjorde att den gamla kylaren fick genomgå samma behandling som den till III:an, även om kylaren i V4:an är lättare att ta ur i efterhand. Kylaren fick nytt cellpaket som är något tjockare än det gamla och tankarna behålls, då får man samma mått för infästning och slangar.

### *Elfläkt med styrning*

Elfläkt och styrning till elfläkten monterades efter att motor och låda monterats tillbaka. På samma gång byttes även vattenpump och bränslepump.

Med insugningsrör och en ny Weber 32/36DGV samt tändsystem från Ignitor så sattes allt samman, det började nu likna en V4-motor. Återmontering av motor och växellåda i bilen

gick smärtfritt. Dagen för motorstart kom och efter endast 10 sekunder med startmotor så gick motorn för sig själv. Inga läckor, vare sig olja eller vatten. Den nya kylaren satt bra och efter lite efterfyllning av vatten så fungerade allt, elfläkten snurrade på när den skulle. Det nya tändsystemet fungerade lika bra som på III:an och rekommenderas varmt, lätt att montera, inga extra konstiga elektronikboxar.

Lite pyssel ska det ju vara och trots att alla delar för återställande till rattväxel fanns, så var det rätt pyssligt att få ordning på växellägena, det som kvarstod var lite små justeringar innan detta blev helt bra. Det visade sig vara rätt slarvigt hopskruvat uppe under instrumentbrädan.

Allt började nu se ut som det skulle. Under vintern hade i stort sett all rost identifierats och det var inte så farligt. Golvet hade ju klarat sig bra och efter blästringen så målades det med 2-komponents färg för fartyg. Trösklarna var det lite värre med. Nya fick beställas av CSS och de anlände ca 2 månader senare tack vare postens inkompetens. Vi valde att inte skära bort hela tröskeln med risk för att bilen skulle kunna bli skev. Vi tog bara de bitarna som var dåliga och lyckades faktiskt återanvända bägge domkraftsfästena. Vi fick också flytta fram, eller egentligen tillbaka infästningen för handbromsen eftersom bilen haft golvväxel med III:ans spakhus.

Arbetet som kvarstod var att få ordning på elsystemet som var i allt annat än bra skick.

*Men om det berättar jag vidare i nästa nummer av Sonettvärlden!*

## 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!**

### 2 st originalklädslar

till framstolar, Sonett II, V4

Pris 1000:-/stol, plus frakt



### 2 pcs Original Upholstery

for front seats, Sonett II, V4

Price 1000 SEK/seat, plus freight

**Åter i lager • In stock again**



Ronalbult, art 1051199

pris 80:-/st, plus frakt

Wheel bolt, Ronal, art 1051199

Price 80 SEK/each, plus freight



## SAAB Sonett

(tidigare skräddarsydd endast för beställare i USA)

### nu med V4-motorn under huven

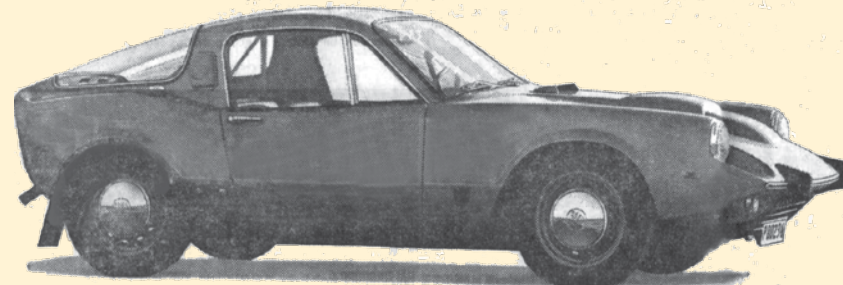


En genuin GT-vagn för finsmakare. Har samma kraftpaket som personvagnen, men med modifierade insugnings- och avgassystem. Ger ännu bättre acceleration. Hårdare ventilfjädrar för att Ni ska kunna varva ur motorn mer. Och en annan slutväxel gör sitt till för att öka toppfarten ytterligare.

Öppna dörren och kryp ner i GT-stolen. Formad efter kroppen. Med stöd från knävecket upp till axlarna. Greppa den läderklädda ratten. Bekanta Er med den rikliga instrumenteringen. Nu märker Ni flyganknytningen.

Starta motorn. Tryck på gasen och känn suget när Ni pressas tillbaka i sätet. Ni är uppe i 100 på 12.5 sekunder.

Men framför allt är Sonetten ett under i väghållning. Ni kanske aldrig kommer att tävla med den, men Ni kommer att bli frestad. Ring närmaste SAAB-ANA-handlare och kom överens om en provtur.



*Andrea Kelnhofer  
Kaarst, Tyskland*

You are the winner in "Sonettdraget" this time.

This entitles you a  
**lottery ticket**

which will be sent to you the nearest days per post.

Congratulations and good luck by the draw!







# Det skrivs om oss och våra bilar

av Jan-David Skavén



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

## Teknikens Värld

Johnny Johansson i Vargön tipsade om att det i nummer 9, 2017 fanns en artikel om Facetten. Den hette "Saab Facett GT, Det tredje spåret" och handlade både om bakgrunden till Facetten och var den finns idag. Det var Peter Klemensberger som hade tittat i backspeglarna, för Teknikens Värld har ju till och med haft Facetten som omslagsbild 1965. Artikeln som var historiskt korrekt kom-



mer att återpubliceras i sin helhet i Sonettvärlden.

## TTELA

Johnny Johansson i Vargön sände mig ett klipp från Saabfestivalen i juni. Den var skriven av Jonas Myrholm och hade rubriken "Tusentals levde ut sin villkorlösa kärlek till Saab". Den fortsatte: "De kom från när och fjärran, i allt från tvåtaktare till häpnadsväckande custombyggen. Trollhättan och kärleken till Saab förenade tusentals människor under Saab Museum Festival". Jan-Erik Nilsson, Uddevalla, äger den blå Sonetten.



## Klassiker

Tidningen Klassiker återger artiklar som redan tidigare har publicerats i vanliga Klassiker i olika sam-



Lasse Lönndahl - en idol och gentleman

lingsalbum. Här gäller det "Klassiker. Sextioalet", en diger volym på 124 sidor. Artikeln heter "Stora Nygatan Malmö 1964" och vi vill ju inte vara sämre än de. Men vi nöjer oss med att hänvisa till den kompletta artikeln i nummer 4, 2013 av Sonettvärlden. Den handlade ju om att en fotograf som heter Göran Persson tog några kort på Facetten när den stod parkerad i Malmö. För att friska upp ert minne återger vi en bild från Klassiker och Sonettvärlden. Idag står Facetten, tillsammans med den gröna Sonett I:an med ch.nr. 4 i St. Gallen i Schweiz hos ägaren René Hirsch.

## SVT

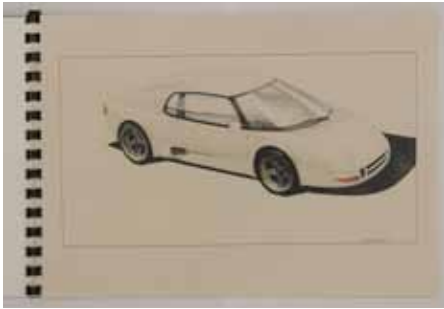
Den 20 maj visade SVT ett trevligt och nostalgiskt program som hette "Lasse Lönndahl, en idol och en gentleman. Det uppmärksammade både Johnny Johansson i Vargön och Anders Pettersson i Jönköping. Ja, även jag själv som chansade och spelade in programmet. Redan i början när Lasse som nu är 88 år satt med barn och barnbarn i köket så ser man en bild i bakgrunden på en indiskt gul Sonett

III i en skål på bordet. Av naturliga skäl handlar det mesta i programmet om hans sångarkarriär och före detta kolleger som Sonja Stjernqvist, Towa Carson, Barbro "Lill Babs" Svensson, Anna Sundqvist, Christina Schollin och Busk Margit Jonsson berättar om Lasse. Efter 25 minuter kommer man dock in på hans bilintresse och pianisten Göte Wilhelmsson sade att "han hade en sådan där liten James Bond



bil". Jo, man tackar ja; det är väl första gången som Saab Sonett får en sådan utmärkelse.

Dottern Helena Sangwill sade att "Han har alltid gillat framförallt Saab Sonett. Det var hans drömbil för honom. Han tyckte att det var jobbigt att åka tunnelbana då många kände igen honom". Tilläggas kan att Lasse vad vi vet har haft fyra olika Sonetter, en av dem var en tvåtaktssonett med chassi-nummer 16 och som numer ägs av Berndt Eliasson.



### Classic motor

Johann Schemat uppmärksammade att Robert Gustavsson skrivit en artikel med Sonetttema, "Sonetter som aldrig framfördes" i novembernumret 2017. Vi citerar inledningen till artikeln: "Saab ville inte bygga någon sportbil efter Sonett III, men andra ville, bland andra Sonettgänget i Arlöv med Björn Andreasson i spetsen. Även duon bakom kombiprojektet Saab Safari ville bygga en Sonett, men inget av projekten blev verklighet".

Att dessa bilar aldrig framfördes berodde i all enkelhet på att de aldrig blev byggda annat än som en modell eller bara kom till ritstadiet. På tal om det så har CSS bidragit till artikeln genom att förse Robert Gustavsson med just ritningarna. Varför blev de då inte byggda? Hela sanningen vet vi väl inte men ekonomi och chefer med andra preferenser är en del av svaret. Ni kommer att få läsa hela artikeln i något kommande nummer av Sonettvärlden genom gott samarbete med Classic motor.

### Classiccars

Bernd Schuster i Tyskland och Axel Boey i Belgien sände båda en trevlig



artikel på tyska till mig. Ja, att artikeln var på tyska var inte så konstigt, för Classiccars ges ut i Tyskland och nu gällde det nummer 6 från 2017. Konceptet har vi sett ett antal gånger förut, nämligen att en Sonett II ställs mot en P1800S. Rubriken var "Norrskenen" och syftar förstås på att båda bilarna kom från Sverige i den högan nord. Det ansågs att det tagit lång tid att utveckla båda koncepten och det är klart att det dröjde 10 år från Sonett I till II.

Jag tror vi går direkt på sammanfattningen från artikelförfattaren Karsten Rehmann: "När svenskarna bestämt sig för att bygga något så oförnuftigt som en sportkupé, då kommer nästan alltid en bil med högt underhållningsvärde och stark karaktär som är pur glädje för oss samlarfordonfans. Volvon kombinerar mondänt utseende med gedigen långfärdskomfort och robust mekanik till ett komplett paket för vardagen. Saaben förbinder ljudet och det minimalistiska hos en tävlingsmotorcykel med exklusiviteten hos en sportvagn producerad i liten serie. Båda får mer spontan beundran än de många Porscharna. Dessa båda norrsken glänsar!"

### Teknikens Värld

I nummer 10–2016 publicerade tidningen Klassiska Bilar en artikel om Anders Dahls Sonett V4 med rubriken "Liten men tuff". Men det vet ni ju redan, för den publicerades även Sonettvärlden i nummer 1–17. Koncernsystkonet Teknikens Värld ville inte vara sämre, så den 23 juni 2017 återpublicerade även denna tidning artikeln från Klassiska Bilar och journalisten Linus Pröjtz vilket Johnny Johansson på Vargön uppmärksammade. Nu kan ingen ha undgått artikeln!

### Hemmings Sport & Car

I underrubriken på framsidan står det att tidningen handlar om "The Finest Collector Cars From Around the World. Då är det inte så konstigt att det i februari 2017 även finns med en Sonett. Det såg förstås Axel Boey i Boortmeerbeek i Belgien, det var han som sände mig artikeln. Rubriken på artikeln var "Super Sonett Transport" och den handlar om att Tom Donney satte ett nytt klassrekord med 123.075 mph (198.07 km/h) vid Bonneilles saltöken. Imponerande för en gammal tvåtaktssonett! Artikeln handlar om förberedelserna och genomförandet av rekordförsöket men då vi kommer att ha med en hel artikel om bland annat detta, skriven av Tom Donney själv, så avstår vi här att gå

djupare in på artikeln i Hemmings Sport & Car.

### Uppsala Nya Tidning

Den 9 juli hade UNT ett reportage med rubriken "En åktur bakåt i tiden" och det var ju en variant på "Tillbaka till framtiden". Så här skrev Staffan Claesson: "Även om man är måttligt bilintresserad är det en designupplevelse och tidsresa att besöka Automobilhistoriska klubbens bilträffar vid Ulva kvarn på tisdagarna under sommaren. Denna kväll är temat just Saab, från alla åldrar och i alla skick." Så var det verkligen, här fanns det mesta från tidiga 50-talssaabar och framåt i tiden. Bland annat även en orange Sonett och under bilden stod det: "Lönndahl. En Saab Sonett med sportsats som ger 90 hk från 1972 som mellan 1972 och 1974 ägdes av den gamle svensktoppssångaren Lars Lönndahl." Ove Carlsson från AHK dirigerar bilar, han säger det är i snitt hundratalet bilar och 5–600 besökare varje tisdagskväll.



Redaktionen för Sonettvärlden önskar en  
God Jul och ett Gott Nytt År!  
Jan-David Skavén och Berndt Eliasson!



# Saabkväll vid Årstaviken

Jan-David Skavén

Den 26 juni så var det återigen dags för ett måndagsmöte vid Årstaviken i AHK:s regi. Ja, det är inte så mycket regi egentligen även om de står bakom träffen. Man träffas opretentiöst vid Årstaviken i Stockholm, snackar med varandra och kanske äter något från restaurangen bredvid. Denna dag var vädret varierat. Med andra ord, det var en salig blandning av skurar och sol. Men vad gör väl det när man har så många olika Saabmodeller att titta på, totalt ett femtontal varav fyra Sonetter. Dels Johan Brusewitz, Anders Dahls och Jan-David Skavéns Sonett V4:or och så Björn Bäcklunds Sonett III. Egentligen delade vi kvällen med Porsche men det kom inte många sådana. Men ett undantag ser vi, något så ovanligt som en Porsche 944 cabriolet.

