

SONETT

världen

– Organ för CLUB SONETT SWEDEN –



- Ritningsarkivet – nu digitaliserat
- Hur en Saab Sonett V4 räddas
- Sonett EV
- Furans Sonett III

1
2018

Styrelsen har ordet!



Från 2018 kommer tidningens ledare, skriven av klubbens ordförande, att tas bort och ge plats för styrelsen att berätta vad vi har gjort och avhandlat på styrelsemötena så att ni medlemmar får en inblick i vad vi gör.

Vi brukar ha tre styrelsemöten under året och eftersom vi är spridda över stora delar av landet möts vi hos Berndt Eliasson i Örebro, då det ligger något så när centralt för oss alla styrelseledamöter. Sedan har vi årsmötet där vi också har ett slags informellt styrelsemöte. Med några års mellanrum försöker vi att ha ett möte i Fagersta vid vårt lager för inventering. Vid det senaste mötet i Fagersta, i november förra året, fotograferade vi också de flesta reservdelarna, vilket utmynnade i en reservdelskatalog med bilder. Den kan ni ladda ner ifrån vår hemsida <http://www.sonettclub.se/clubsonett/reservdelar/>

På det senaste mötet, i december 2017, var det som vanligt mest diskussioner om reservdelar. Hans Eklund kommer att utvärdera hur en bakruta i Lexan kan fungera och om det är enkelt att anpassa den. Vi tittade även på gummilisten till framrutan som Örebro Agenturaffärer säljer och den är inte helt optimal så vi beslutade oss för att undersöka om vi kan tillverka egna lister som passar bättre.

Berndt Eliasson har nu slutfört arbetet med att digitalisera ritningarna på Sonetten, vilket har tagit långt tid eftersom varje ritning behövde korrigeras manuellt, men nu är han färdig. Om ni vill ha någon ritning säljer vi den som papperskopia, beställ genom vår reservdelsförvaltare Per Jansson.

För att vi ska kunna visa upp oss bättre på utställningar och tävlingar har vi beställt ett antal beachflaggor så att vi kan synas bättre.

Årets års-/vårsmöte var uppe till diskussion och 2018 förlägger vi mötet på den bohusländska ön Tjörn strax norr om Göteborg. Både på Tjörn och Orust, liksom i hela Bohuslän, finns det bra "Sonettvägar".

Vi hoppas naturligtvis att så många som möjligt kommer till årsmötet. Väl mött!



Klubbens adress

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

Klubbens PlusGirokonto
35 87 30-0

Medlemsavgift 350:-/år

Tidningens adress

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

Hemsida: www.sonettclub.se

Tryck, Wilsons Tryckeri, info@tryck.com

Besiktningsmän MHRF-försäkring

Åke Olsson, Silverdalen 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

Edd Todd tar en fin vintertur vid Homer i Alaska med en egenhändigt byggd elektrisk bil; Sonett EV! Läs artikeln om den i denna Sonettvärld.

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

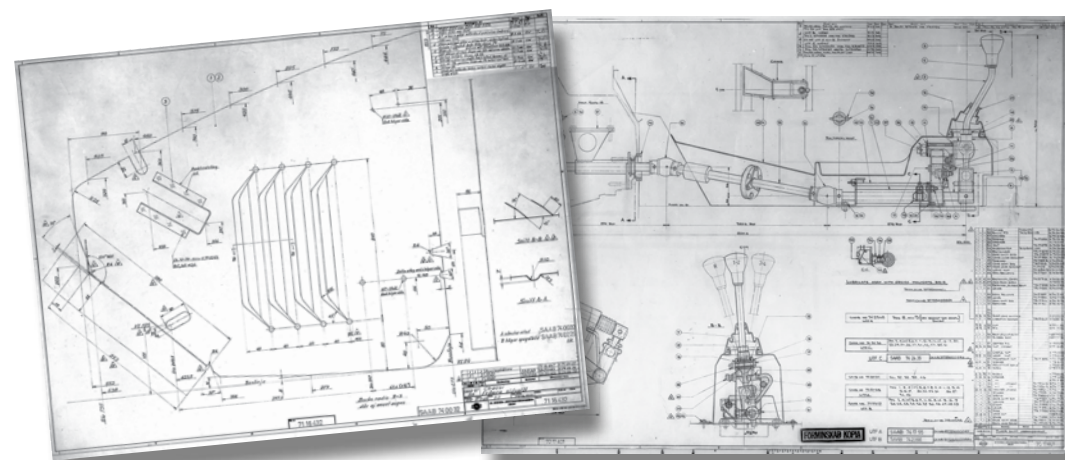
beräknas utkomma i början av maj.

Sista inlämningsdatum för manuskript och annonser 31 mars.

Ritningsarkivet

- nu digitaliserat!

Berndt Eliasson



Ritningarna på Sonettens alla delar som tillverkades eller modifierades av ASJ i Malmö mikrofilmades på 80-talet genom vår dåvarande medlem Per Alvestigs försorg, han var då Saabanställd vid Trollhättan.

Denna låda med ritningar/mikrofilmer, 1 763 stycken, har jag ansvarat för under många år.

Med tiden som gick växte tanken hos mig att skanna av dem, i dagens digitaliserade värld måste detta vara det rätta, dels för att lättare kunna söka dem i ett register och dels tar de mindre plats på ett USB-minne än i den kartong de förvarats i tidigare.

Originalritningarna på papper, i ett stort plåtskåp, finns bevarade på Saab-museet i Trollhättan och är i formaten A-nollor till A-4.

Jag kontaktade en "kopieringsfirma" i ärendet, men kom fram till att det inte var ekonomiskt försvarbart att anlita dem för en sådan tjänst, storleksordningen 75 000 - 100 000:-!

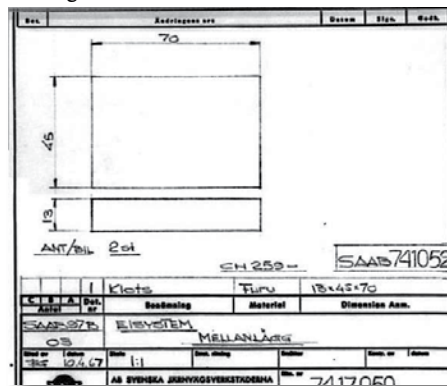
Men som pensionär har man "obegränsat med tid" så jag började för ett

par år sedan, på eget bevåg, att ta mig an uppgiften!

Då jag genom mitt yrke bl a. sysslat med reprofotografering och skanning av bilder, så visste jag ju vad jag gav mig in på.

Nu visade det sig att när man mikrofilmade dessa ritningar på 80-talet, hade man inte varit så noga varken med belysning eller hur man place-

Du som behöver göra ett nytt "mellanlägg i furu" till ditt elsystem, kan vända dig till vår reservdelsförvaltare och beställa en originalritning till en sådan!



rade originalen i reprokameran, detta orsakade mycket extrajobb med efterbehandling i Photoshop.

Många av dessa ritningar är överkryssade och märkta "Gäller ej" och ersatta av en nyare modifierad ritning.

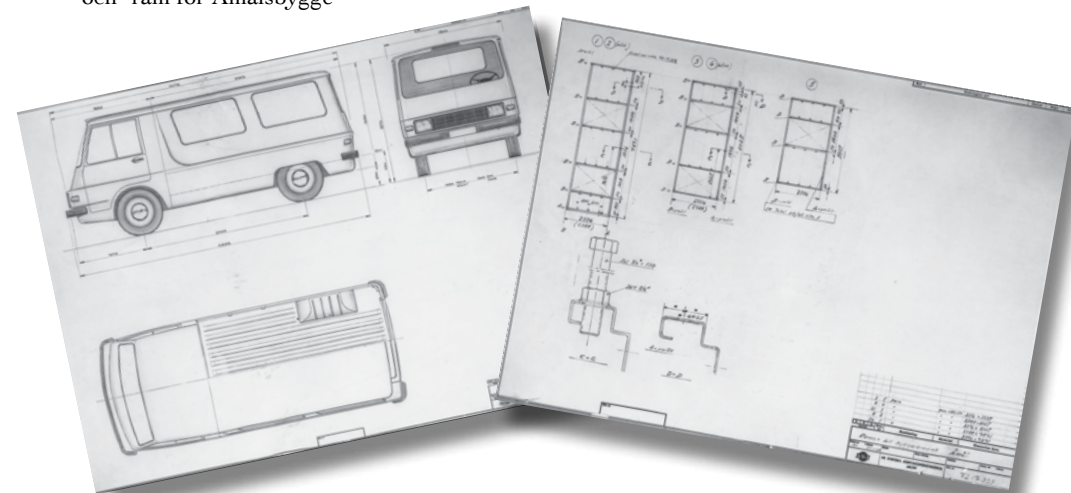
Dessa äldre ersatta ritningar är ju i dag inte aktuella, men ger en bild av dåtidens arbete med en detalj, hur den ändrades och förbättrades. Detta ger ju även inblick i Sonettens utveckling

Ett par av de icke Sonettrelaterade ritningarna som nu finns inskannade, en ASJ-Van och "ram för Åmålsbygge"

och historia, i strävan att göra en bättre och funktionellare bil/Sonett.

Bland detta ritningsmaterial fanns även ritningar på föremål som inte hade ett dugg med Sonetten att göra t ex. "Vinkel för väggsektion i Åmål", ram för väggelement i Åmål eller typritning på en skåpvagn som kanske var tänkt att tillverkas av ASJ!

Nu är detta för mig "gigantiska projekt" slutfört och med hopp om användning och nytta i framtiden, överlämnar jag detta digitaliserade ritningsarkiv till Club Sonett Sweden!



Historien om hur en Saab Sonett V4 räddas

Mikael Lindström

Fortsättning från
nr 4, 2017

Troligen hade det varit någon kortslutning i bilens liv som någon hade försökt åtgärda. Detta var inte speciellt bra gjort och föga tillförlitligt. Planen blev att dra om allt som var dåligt eller tveksamt. Instrumentbrädan fick plockas ur för att få en bättre överblick. När elsystemet var klart så var planen att bilen skulle få ny klädsel och slutligen en lack.



Under hösten, närmare bestämt slutet av oktober 2014 så hämtades V4:an hem och III:an ställdes undan i väntan på sommar. III:an borde vara att bara starta, fast man vet ju aldrig helt säkert. Ett projekt i sig blev det. En person kan inte köra två bilar, alltså trailer bort till Västmanland med III:an som säkert undrade varför han plötsligt stod på en biltrailer. Rockad mellan två Sonetter och hem med V4:an på trailer. Planen att försöka slutföra V4:an under vintern höll än så länge.

Elsystemet var halvrisigt och lagat hellre än bra av någon men med elschema och andra doningar var det bara att ta tag i detta. När instrumentbrädan åkt ut så såg det värre ut än vad det var. Brädan var relativt oförstörd men behövde målas om. Nästan alla kabelstammar såg bra ut men vissa tveksamma saker fanns, som ex tändningslåset. Backjobb är alltid surt att konstatera, men det var bara att gilla läget.

Eftersom V4:an stått undanställd ett tag så minns man inte exakt hur ex kopplingspedalen egentligen ska kännas. När bilen kom hem så trampades pedalen ner och något stämde inte. Minnet kom tillbaka och den korta versionen är att när bilen köptes så var huvudcylindern dålig. Efter alla turer med III:an och huvudcylindrar så fanns en över, den renoverades och sattes i II:an. Men när man själv renoverar hydraulik så blir det sällan eller rent av aldrig lika bra som när yrkesmän gör det. Huvudcylindern hade kapsejsat, så all hydraulik lämnades in till Bil och Industriebromsar i Bromma, där bägge innehavarna lyste upp och såg direkt vad man hade med sig i kassen, kallas erfarenhet.

Eftersom bilen gått i USA merparten av sitt liv så har många saker hänt, däribland hade någon satt dit en mycket

tveksam blinkersspak som gjorde att det fungerade men såg rätt fult ut inne i kupén. Helljusfunktionen hade man hoppat över, behövdes kanske inte? En originalspak köptes in från en skrotad V4:a så den monterades i stället. Lycka var när både halvljus, blinkers och varningsblinkers fungerade precis som det gjort dryga 40 år tidigare.

Havererad fönsterhiss

En liten men viktig detalj var att fönsterhissen i förardörren hade havererat totalt och även fästet för dörröppningshandtaget. Bara att plocka ut allt och konstatera att någon förmodligen våldfört sig på bägge. Fönsterhissens "växellåda" var trasig och "spline-tappen" för dörrhandtaget var trasig.

Fönsterhissen i V4:an är inte helt densamma som i III:an men "växellådan" är i princip likadan i bägge. Jag köpte den näst sista fönstermekanismen och tänkte att man kan flytta över bara "växellådan". Det hade säkert fungerat men det löste sig på ett bättre sätt. Genom en mycket tursum kontakt med Peter Oxelbeck på Färingsö så visade det sig att han var både bilintresserad och dessutom finmekaniker och som hade allt som behövs hemma. Kort sagt, han kunde laga den trasiga växellådan så nu fungerar fönsterhissen som om den vore ny. Några timmar med avfettning och insmörjning gjorde susen. Nu väntade jag bara på dörröppningsmekanismen så skulle allt bli bra. Dörröppningsmekanismen anlände hem någon dag före jul 2014 och det fungerade nu som det var tänkt.

Elsystemet kan man nog skriva en

roman om, dåligt reparerat så man tog sig för pannan och suckade. Slarviga skarvar, ihopbrunna kablar och värst var nog den mer eller mindre avskavda kabeln som dessutom var helt isolerad i ytterändan och som dessutom hade plusmatning innan säkringarna. Varför gör man så?

Ingen har väl egentligen brytt sig det minsta om den stackars V4:an, bara slarvat ihop allt så det kanske skulle fungera ett tag. Jag hade inga svar men desto mer att laga eller byta ut.

Ett flertal saker fick köpas in på bl.a. Tradera, Blocket m.fl. Ljuskontakt med alla hållare med mera för backljuset, ett flertal strömbrytare med samma funktion som original fast med rätt knapp och en herrans massa kontakter, krympslang och kabel. Sedan kan man också konstatera att konstruktörerna av elsystemet nog inte hade några av sina bästa dagar när detta gjordes på 60-talet. Ett flertal saker går att förbättra och göra smartare och säkrare än original men det syns inte. En extra instrumentbräda köptes in, mest i tron att några strömbrytare skulle vara med. Det var dom inte fast bilden från skroten visade alla strömbrytare. Jag fick nöja mig med cigarettändaren och några lampor. Intressant med två instrumentbrädor från tillsynes samma bil, men skillnaden på en 68:a och en 69:a är att det skedde lite produktutveckling. Skillnaden är att förutom handskfacksluckan på 69:an så sitter huvudinstrumenten något djupare. På 68:an så framfördes det tydligen klagomål på att det var mycket reflexer i vindrutan och det åtgärdade man.

Lackering av bägge instrumentbrä-

dorna gjordes med en extremt illaluktande krymplack, inte så mycket under lackning men efteråt. Krymplack är också en vetenskap i sig, dels är den inte självklart lätt att få tag i, sedan vill man ha en som fungerar bra. Lagg sedan till tekniken man ska använda för att få ett hyggligt resultat. Instrumentbrädan fick slipas ner och grundas och spacklas några gånger innan jag gav upp med försöken med krymplack. Det visade sig att vanlig 2K-lack med karosbody samt en klurig billackerare gjorde detta bäst och så fick det bli.

Bilens utseende började nu bli alltmer störande och en ny lack var ett måste. Eftersom den gamla billackeraren sålt sin verkstad så fanns inget annat alternativ än att hitta någon annan. Anders Loberg hade bra kontakter visade det sig och till slut så fick det bli Robert Claussnitzer ute på Färingsö. Anders och jag bestämde oss för att göra i princip allt förarbete själva och vi fick låna en riktig slipmaskin av Robban. Med mycket



Två blåa nyanser och den röda, en av dem blåa var original. Krackelerat sprutspackel på vissa ställen.

jobb, slippapper och tålmod så påbörjades arbetet med att slipa ner alla dåliga ytor. Under detta arbete upptäcktes inga allvarliga skador men däremot minst två helt olika blå kulörer. Bilen var nämligen blå som original. På många ställen hade något hänt under och den röda lacken hade rest sig. I samråd med Robban så valde vi att ta bort allt, hela vägen ner till glasfibern. Nu så fylldes dom fula hålen igen efter sidomarkeringsljusen som nog satt på alla Sonett V4:a som gick till USA. Extra vulgära och fula kallar jag dom som satt på just V4:an, hade man inte andra i lager?

Under sommaren 2015 fick III:an tjänstgöra, vilket den gjorde högst tjänstfullt. Robban som fått uppdraget att fixa lackeringen hann inte med före september. Hur som helst så fick den stackars V4:an stå utan dörrar, utan inredning, utan rutor och utan lack i ett tält ute hos Robban under sommaren.

Sommaren gick och det började närma sig höst, då sker allt på en dryg

vecka. In med bilen från tältet, maskera och tvätta allt, sedan på med 2K-grund för glasfiberbåtar. Spruta på grund går ju ganska fort, men slipningen efter tog sin tid. Robban var en nitisk kille men det behövdes. Anders Loberg och jag fick jobba rätt ordentligt innan Robban var nöjd.

När grunden var slipad så var det dags för den slutliga färgen. Jag medger gärna att det var spännande att åka ut till Robban och titta på V4:an när den kommit ur lackboxen. Robban hade gjort ett bra jobb och dessutom lagat en del mindre skavanker som vi missat tidigare. Valet av kulör kan man diskutera i det oändliga men var ändå rätt lätt. III:an är röd och att ha två Sonetter som bägge är röda gick inte, vilken bil ska vi ta?



Den röda Sonetten eller den röda Sonetten?

Personligen är jag mindre förtjust i den blå som bilen hade som original. Små bilar som Sonetten passar i vissa färger och därför fick det bli en riktigt gul kulör. Valet föll på Saab Monte Carlo gul som användes på Saab 900 Cab och Viggen runt 1996, för övrigt

året då bilen kom hem från USA. När bilen kom hem till garaget så trodde man inte att det var samma bil som ett halvår tidigare, men nu var det dags för inredningen. När bilen köptes så följde det med stora delar av originalklädsel från klubben som var prydligt förpackade i en låda. Av detta kom nästan allt till användning, stolarna fick dock annat material än originalens svarta galon.

Innan bilen skulle till sadelmakaren så skulle tanken sättas tillbaka. Varför hade då tanken tagits ur undrar man? Det var på rekommendation från en annan känd Sonettrenoverare, Tomas Gustafsson. Tomas råd var att ta ur tanken, tvätta den samt försegla den.

Ytterligare skäl var att inspektera golvet under, det fanns ingen rost där, vilket vi inte trodde heller. Att ta ur och sedan sätta tillbaka tanken på en Sonett V4 med bakrutan monterad var inte lockande. Väl ute kunde vi konstatera att tanken var helt OK och inte tillstymmelse till rost eller smuts. Hade tanken inte tagits ur så hade den troligen varit full med rost och skit, så är det bara. När tanken ändå var ute så byttes bränslenivågivare till en helt ny. Det finns faktiskt nya att köpa, via Mark Ashcraft. Då får man en ny, dock utan funktion för lampan som varnar för låg bränslenivå. Är bara givaren och instrumentet pålitliga så kan jag leva utan varningslampan.

Bilsadelmakare finns det inte så många av, inte som verkade intresserade av vår Sonett i varje fall. Trots mail med bilder, telefonsamtal och allt i god tid innan så fanns egentligen bara

ett val kvar. Anders Hegart som har Bromma Bil & Båtinredning fick jobbet, dels på grund av hans intresse för bilen och dels för tidigare arbeten han gjort. Ett innertak på III:an fick han göra för några år sedan och han åtog sig också backjobb utan att knota, så för Stockholmarna så kan jag verkligen rekommendera Anders. Lite logistikkrångel skulle självklart inträffa. Hur ska bilen förflyttas från Ekerö till Täby? I dessa fall beklagar man nästan att man har ett jobb att sköta, jag hade bara inte tid på en vardag. Efter lite förhandling med Rosa Bärarna så fick det bli så.

Proper inredning

En kall men solig och torr oktobermorgon åkte V4:an återigen iväg till okända marker. För bärgningskillen som hämtade var det nästan en högtidsstund, en gammal Sonett. Efter en dryg vecka i Täby så var det dags att hämta hem bilen, repris fast tvärtom. En sen fredagskväll kom Sonetten hem med en proper inredning. Även här kan puritanerna opponera sig. Svarta mattor, annat tyg än originalets galon på stolsdynorna blev mitt val.

Anders Hegart hade verkligen inte haft det helt lätt, det som fanns kvar av inredningen var i det närmaste oanvändbart som mallar, så han fick göra nästan allt från början. Stolarna hämtades några veckor senare och hade fått saneras från mögel under den gamla klädseln vilket förklarade den mycket vidriga doften. Begreppet unken fick en ny innebörd.

Nu fanns allt hemma, allt som var viktigt i alla fall. Planen var att bilen

skulle vara helt klar till julen 2015, det gick inte. Juledigheten gick åt att montera allt som skulle tillbaka och även om Sonetten inte är speciellt invecklad, så tar det tid och det får det gärna göra bara man är nöjd själv. Passform på exempelvis främre stötfångarhornen stämmer inte helt efter några år på hyllan och med en nylackerad bil vill man inte våldföra sig för mycket. Här upptäcktes också att grillen var trasig, den var glömd att reparera så den fick svetsas av en kille som kunde svetsa aluminium.

När bilen köptes så var några av kontrollpunkterna att verkligen specificera att sakerna för Sonett V4 fanns med, ex alla emblem, lilla scoopet på huven, stötfångarhorn, aluminiumlisten framtill och lite till. Det mesta fanns men inte bakre stötfångarhornen. Efter lite funderande så fick den lokala snickerifirman tillverka två par av trä, men jag minns inte vilket träslag det blev. Mallen fick jag låna av klubbens sekreterare Mattias Arvidsson vars bakre stötfångarhorn tagits bort.

När bilen nästan var längst ner på skalan vad som definierar en bil så kom idén att försöka hitta ett par gamla och tidstypiska extraljus i bra skick.

På Blocket, dök en annons passande nog upp "Massor av extraljus 60 och 70 tal"; samtalet till säljaren var ungefär:

– "Har du några gamla extraljus som kan passa till en Sonett V4?"

– "Extraljus till en Sonett... en sån har jag haft och borde inte ha sålt den".

– "Klart jag har lampor till dig... kom du?"

Fortväntning följer i nästa nummer!

En sista vintertur

Thomas Åkerlund



Bilden är tagen i en by som heter Ale, ca två mil söder om Luleå. Anledningen till turen var som det brukar vara den här tiden på året, den sista innan vintern lägger sitt tunga täcke här uppe.

Turen i sig gick utan problem, men sommardäck från den amerikanska kontinenten daterade senare hälften av åttioalet gör resan lite väl spännande till och med för en luttrad vinterförare.

Under turen så upptäckte jag att växlingen blev mer och mer trög för varje avverkad kilometer; i somras existerade inte problemet vilket tyder på att kölden har en viss inverkan.

Nå väl, jag kan väl tycka att en Saab inte ska kverulera över några minusgrader "-13 C", men å andra sidan vet man ju inte vad som har hänt under tiden i Kalifornien.

Kanske man fick slut på olja och goda råd blev dyra. Kan vi gissa på Coca-Cola eller kanske Budweiser. Ja ja, till sommaren får vi veta.



Sonett EV

Ed Todd, Alaska



I purchased Sonett 1256 in the spring of 1996. It had been sitting in Anchorage for a number of years and with a little work it became a runner. With various interruptions for mechanical work (like a transmission overhaul) it has been my daily driver up to 3 years ago when it was showing enough rust issues to warrant a major restoration. So I stripped it down mechanically but left the body. I found a lot more issues than I had previously thought. Our northern climate is not kind to older vehicles, but it was a great snow car and it had never left me stranded. The car was worth saving so I dove into the metal work and it became whole and rust free again. Having a parts car for a replacement front corner of the frame really helped.

Prior to starting this project I



Major surgery

had occasionally looked into electric conversions. It was an intriguing idea but not very practical for someone living at the “end of the road” in Homer, Alaska. The development of the internet has changed all that and information and parts sources are now readily available. What really tipped me was finding Eric Kriss’s “Electric Sonett” booklet and website of photos.

(Please see No. 1, 2017 of Sonettvärlden).

Eric’s input and drawings were a huge help in doing this conversion. There is so much information out there now that a project like this is something that anyone with a little interest and basic knowledge could do with some coaching. You do not need to be an electrical engineer, but I did have one handy to ask questions of and hold my hand at times. So in early 2016 I decided that the electric conversion was where I was going to go with this car. Since the new installation would not need the hood bulge

for the old V4 motor it would be a good time to tidy up the body. So cut out the bulge and front turn light areas and with a little glass work made what I think are some positive changes to the “look”. I also closed up all of the side and tail light holes with the idea of using all new LED fixtures. I ended up with a functional hood scoop for cooling the motor controller.

Parts were ordered from a couple of different suppliers. There are many out there now as well as shops that will do it all for you. But where is the challenge in that? The motor is a HPEVS AC-50 8” 3 phase unit with a Curtis 1238 Controller. Power comes from 38 (100 Amp) LiFe-Po4 batteries that make up a 130V pack. A custom machined adapter was made to mount the motor to the existing transaxle and allowed for the stock clutch to be used since occasional shifting would be desired. All major components were then installed and positioning confirmed. 18 batteries went in the front along-

Starting the fiberglass work



Painted and mechanicals done.





Motor with assembled spacer, adapter and clutch in place. I still needed to make a front motor mount.



Motor in position with front battery trays fabricated.

side the motor and the remaining 20 in the rear in place of the fuel tank, spare tire and original battery.

At this point with all of the heavy lifting done I adjourned for another shoulder surgery and returned to the electrical phase of the project in the spring. Thanks to Eric and the manufacturers of the ma-

ior components, I had some very good schematics for both the High voltage system and the 12V system.

The whole old existing 12 V wire harness had been removed when the decision had been made to do the conversion so I elected to remove the existing molded fiberglass dash in order to solve its accessibi-



Front end wiring mostly complete.

lity issue. I used an old dash from a previous Sonett 164 project as a template and made a new wood dash with a removable top made from aircraft skin aluminum. Now I could position my new gauges and have decent accessibility. It would have been even better if I had taken the windshield out. All wiring was done from scratch and ended up much cleaner than if I had tried to adapt the existing harness.

In April 2017 after a few minor start up issues it moved under its own power. I have now driven the car a little over 400 miles (650 km) and it has been

Rear batteries, high voltage charger, DC step down converter to make 12V, aux 12V battery, and air supply for horn. Wiring near completion





trouble free and completely reliable. My estimated range is 60 miles (9,6 mil) but I have not tried to see how far it will really go. It is a perfect going to town car with a usual round trip of 15-25 miles (24-40 km). And less than half the battery used. My first 5 miles is all down hill so I get to town with a full charge due to the regen capability. It drives mostly in 4th gear and will easily do a standing start in 4th. I use 3rd for stop and go in town and 2nd on a rough gravel road, so it is nice to have the ranges. The motor with its regen capability does provide good "engine" breaking going down our hill. Much better than

the 2 stroke Sonett did... One of the dash multi guages shows pack voltage and AmpHours used so you know exactly what you have used at any point.

The heater coil was replaced with an electric resistance unit that fit in its place with an adapter plate. The stock blower was used as well as some of the controls. I recently made the hot air tubing and through the dash fittings. All is installed now in the vinyl covered dash top and works. The windshield wiper mechanism was rebuilt at the same time. Now I should have a year around driver again.

I used this project to develop my CAD and 3D printing skills and

made a lot of one off parts out of NylonX (a black carbon impregnated nylon filament). It made for a much cleaner and cooler look than doing some things out of metal and others that I could not have done at all. Such as the wheel centers.

It's now the end of January and all I have left to finish is the interior vinyl around the rear of the car. This has been a very satisfying project and I certainly have learned a lot about electric conversions. I am now considering doing another one. A 1970 Meyers Manx dune buggy.

If you have questions please feel free to contact me at: etodd49@gmail.com



PHOTO ALBUM on my Flickr page at: <https://www.flickr.com/photos/39412924@N05/albums>



På Sonettfronten i Syd 2017

Bengt Åkesson, Ordf. Svenska Saabklubbens Skåniasektion,
<https://saabklubben.se/skane/index.html>



När säsongen för bilträffar med mera kommer igång så kan man vara besökare på heltid. Det är nästan träffar varje dag i veckan. Som ordförande i Svenska Saabklubbens Skåniasektion får man ju representera klubben en del och jag brukar ha kameran med. Jag har i denna lilla artikel lagt krutet på Sonetterna som jag träffat på lite här och var. De ägare som jag känner personligen är omnämnda.

Min Sonett III har rullat en hel del mil under 2017 och den har rullat på riktigt bra. Har uppdaterat till ett elektroniskt tändsystem och detta har fungerat till belåtenhet. Har även hjälpt några Sonettkamrater med diverse renoweringar av broms och kopplingshydraulik och än så länge har jag inte fått några klagomål.

Motorhistoriska Klubben i Skåne har alltid sin vårträff på Kristi Himmelfärds dag och det brukar ofta dyka upp några Sonetter.



När detta skrives är det dan före dan och även om publiceringen är i början av 2018 vill jag passa på att önska alla ett gott nytt år!



Janne Tromark med flera har åter igen börjat arrangera Klippan Classic och Sten-Arvid Larsson dök upp med sin "Kermit".



Svenska Saabklubben har månadsträff andra torsdagen i månaden på Bialitt och även Sonetterna dyker upp. Här är det Håkan Asps V4a.



I Österlenska Gärsnäs har det arrangerats träffar några år. En fin blandning av fordon och även en och annan Sonett. Bengt Åkessons trea och Anders Cronvalls V4a.



En träff som jag nästan har promenadvstånd till är onsdagsträffarna på Granbacken i Löberöd. Att det dessutom serveras fläskpannkaka kan ju inte en skåning missa.



Varje år arrangerar Saabklubbens Skåniasektion en Saabmarknad hos Krister Wigen i Saxtorp. Sonetterna dyker oftast också upp.



På nationaldagen, som även är motorhistoriska dagen, begav jag mig till min gamla kommun Trelleborg och där träffade jag Mark Sjölin med sin 2,5a.



Svedala Motorklubb arrangerade sin motorshow inne i samhället och här dök det upp ett par Sonetter. Bengt Åkessons trea och Anders Cronvalls V4a.



Saabfestivalen i Trollhättan på museet får ju inte en Saabentusiast missa. Många bilar och deltagare på plats! Peter Sandströms fina V4a med Combi Camp.



Vollsjö bilverkstad bytte ägare under året och anordnade en Saabträff med marknad. Håkan Asp dök upp med sin V4a.



Thulinträffen på Citadellet är en tradition. Saabklubben hade ett tjugotal bilar på plats och även Bengt Åkessons trea fanns på plats.



Hösten börjar närma sig och MHK Skåne har sin hösträff. Anders Cronvall kom med sin V4a.



Tidningen BilSport arrangerade en motorshow på mässhallarna i Malmö och Saabklubbens Skåniasektion hade en liten monter där Lars Thuring informerade om sin nyrenoverade Sonett II. Dessutom förevisade Kenneth Nilsson sin Saab 96 tävlingsbil i 1000-cupen.

Club Sonett Sweden Vår- och Årsmöte 2018

Lördagen den 2 juni

träffas vi på Tjörn i Bohuslän
Mer info kommer i Sonettvärlden nummer 2

Boka in lördagen redan nu!

Välkomna önskar Hans och Ingela Johnsson
hasse.johnsson@hotmail.com, tel. 0708-824868



Kristian Hederfeld, Visby

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!



Med en Saab tävlingsbil runt Vittsjön

Åke Larsson, text och foto



Hasse kontrollerar innan vi kör Vittsjön runt.

Mitt på dagen den 3 november 2017 svänger Hasse Eklund in till Björkliden i Vittsjö. Han är en av mina bästa kompisar, där mycket snurrar kring Saab. Nedanför min balkong står nu Hasses bil och bilsläp med en Saab Sonett tvåtakt. Ett varv runt Vittsjön väntar nu med Sonetten.

Hasse Eklund kan titulera sig pensionär och banracingförare. Han har precis avverkat sin andra tävlingssäsongsong med just den här Sonetten. Han har tidigare genom åren tävlat med en annan Saab Sonett i Mod Sport 1 där han tog hem slutsegern i totalcupen 1999. Vidare har han tävlat med Saab 96 GT i Tusencupen med 3 totalseggar. Det finns mycket mer att säga

men det kan också nämnas att Hasse bara har en mekaniker och det är han själv.

Nu är det dags för körning, Hasse på förarplatsen och jag som passagerare i en för tillfället monterad passagerarstol. Jag hoppar in i bilen med lätt hjärtklappning, Sonetten bjuder på mycket exotiskt ljud. Det är ljud för det rätta örat, en liten rättelse, motorn fyrtaktar den första kilometern men sedan är det tvåtaktssång.

Jag blir imponerad av bilens prestanda och väghållningen är otroligt bra runt den kurviga Vittsjön. Hemma igen tycker jag att den här åkturen vill jag inte ha ogjord.

Textförfattaren väntar på att åka Vittsjön runt.



SONETT 1/18 världen

Reservdelslistan

ART.NR	BENÄMNING	PRIS	II	V4	III	CH.NR	SPEC
10150	Verkstadshandbok	235:-			X		Kopia
175422	Res.delskatalog	365:-	X	X	X		Kopia
737887	Golvplåt, främre v	525:-	X	X	X		Nyttillv
737888	Golvplåt främre h	525:-	X	X	X		Nyttillv
788249	Verkstadshandbok	265:-	X	X			Kopia
7061138	Tätningsskrage	150:-	X	X			Tätning mellan kaross-ljuddämare,tank
7071541	Fästplatta	60:-	X	X	X		Sats för bakaxelrem
7082506	Bakaxelrem	65:-	X	X	X		
7175680	Bromsljuskontakt	160:-	X	X			
7313752	Golvplugg	60:-	X	X	X	Alla	
7325962	Insugningsrör	8000:-	X				Nyttillv Originalrör.
7328008	Packn H-bromscyl	100:-	X	X	X		
7332497	Gummimanschett	295:-	X				Mellan luftfilter, förgasare
7343288	H-mätarkabel	300:-	X	X			
7378896	Golvplåt	495:-	X	X	X		Vänster mittendel,
7378904	Golvplåt	495:-	X	X	X		Höger mittendel,
7378912	Golvplåt	525:-	X	X	X		Vänster bak,
7378920	Golvplåt	525:-	X	X	X		Höger bak,
7400286	Gavel	195:-	X	X	X		Hjulhusplåt V-fram bakom hjulet
7400310	Plåt	525:-	X	X			Plåt bakom vänster dörr (nyttillv.)
7400351	Dörrstolpe	100:-	X			Till 268	Vänster sida
7400393	H-broms wire	350:-	X	X	X	-70500303	Nyttillv
7400641	Ram	320:-	X	X		Alla	Stolsunderrede V och H
7400724	Ljuddämpare	1485:-	X	X			Nyttillv Originalrör rosttrögt material
7400955	Kylarfäste	25:-	X	X		Alla	Vänster
7401367	Avgasrörsats	995:-	X				Nyttillv Originalrör
7401458	Gummibricka	112:-	X	X		Alla	Infästning kaross
7401748	Spindel	225:-	X	X	X		Till höger vindrutetorkare
7401888	Panelbräda	2495:-	X			Till 78	Trä
7401904	Sidoruta	995:-	X	X			Stora sidorutan, ofärgad
7402233	Plåt	530:-	X	X		Alla	Plåt bakom höger dörr (nyttillv.)
7402282	Dörrstolpe	100:-	X			Till 268	Höger
7402720	Kylarfäste	25:-	X	X		Alla	Höger
7403579	Ledskena	320:-	X	X	X		Höger dörr mellan rutorna (rostfri)
7403637	Distansbricka	10:-	X	X			Till bl a ledskena 7403579 i H-dörr
7403694	Bakruta	7210:-	X	X	X	Alla	Nyttillverkad
7403728	Dörrskal	1740:-	X	X		Till 328	Vänster
7403736	Dörrskal	1740:-	X	X		Till 328	Höger
7403835	Alu list fram	1635:-	X	X			Aluminiumlist med svart gummi.
7403884	Glas	150:-	X	X		Alla	H + V lilla rutan i dörr
7403892	Framruta klar II	2295:-	X	X			
7403900	List	175:-	X	X		Alla	Utv dörr V
7404312	Huvlås	300:-	X	X			Gummistroppar, pris per par
7404619	Rutfäste	120:-	X	X		Alla	Till höger dörr stora rutan
7404940	Bricka	10:-	X	X		Till 328	Till dörrgångjärn
7405327	Glas	235:-	X	X	X		Blinkers/park. ljus (Lukas)
7405350	Bakdel (Lukas)	345:-	X	X	X		"Potta" till huvudstrålkastare
7405368	Justerring	175:-	X	X	X		Bakre ring huvudstrålkastare
7405385	Justerskruv (sats)	175:-	X	X	X		Justerskrivar till huvudstrålk.
7405400	Hållarring	175:-	X	X	X		Håller strålk.ins. mot justeringen
7405418	Kromring	290:-	X	X	X		Yttre ring till huvudstrålkastare
7405772	Gummipackning	210:-	X	X	X		Mellan kaross och huvudstrålk.
7405780	Mellanlägg	15:-					Finns ej i res.delskatalogen
7406192	Grill	1065:-	X	X		Alla	Rå obearbetad (nyttillv.)
7406945	Plugg	27:-	X	X	X		Nedanför vindrutans som motorhuven vilar på
7407323	List	175:-	X	X		Alla	Utv dörr H
7407745	Fästöra	35:-	X	X		Alla	Bilbätte yttre golvfäste
7407976	Drivarn	35:-	X	X	X	Till 70500303	Till torkarmotor
7408305	Gummihorn	1995:-	X	X			Nyttillv
7409006	Lykta	645:-	X	X			Blinkers/park.ljus kompl.
7409105	Fjäder	830:-	X	X	X	Alla	Chassifjäder fram (nyttillv.)
7409154	Plåt	855:-	X	X		Alla	Bakstycke chassi (nyttillv.)
7409220	Stänkskydd	165:-	X	X		Alla	Höger
7409238	Fäste	125:-	X	X		Alla	Till vänster stänkskydd
7409246	Fäste	125:-	X	X		Alla	Till höger stänkskydd
7409568	Avgasrörsats V4	1195:-	X				Nyttillv Originalrör
7409592	Konsol	90:-	X	X		Alla	Höger, golv i motorrum
7409717	Främre avgasrör	1025:-	X				Nyttillv
7410095	Fläktstos	90:-	X			Till 1228	Fäste till kupéfäkt
7410178	Däck	270:-	X			329-1228	Till värmepaket
7410772	Plåt	495:-	X			269-1868	Plåt framför vänster dörr (nyttillv.)
7410780	Plåt	495:-	X			269-1868	Plåt framför höger dörr (nyttillv.)
7410798	Fäste	25:-	X	X		Alla	Till returfjäder gasreglage
7411804	Fjäder	695:-	X			Alla	Chassifjäder bak (nyttillv.)
7411960	Mellanlägg	10:-	X	X		Till 97725002000	Till låsmekanism dörr
7412109	Dörrfås	320:-	X			329-1868	Vänster

7424567	Stöd	105:-	X	Alla	Till motorlucka
7424625	Kabel	25:-	X	Från 97725001186-	Till bältesvarnare
7424963	Ram	455:-	X	Alla	Kylarram
7424989	Sidoplåt	270:-	X	Alla	Höger främre hjulhus framför mittbit
7425036	Skylit	15:-	X	97725001186-97725002000	FAN-skylit till instr.panel
7425044	Plåt	295:-	X	Från 97735000401-	Bakstycke i utrymme för reservhjul
7425085	Fäste	75:-	X	Från 97735000401-	Vänster bakre stötfångarfäste
7425259	Dörnstolpe	485:-	X	Alla	Vänster bakre låda
7425267	Dörnstolpe	485:-	X	Alla	Höger bakre låda
7425382	Bricka	5:-	X	Alla	Till störbåge
7425390	Bricka	5:-	X	Alla	Till störbåge
7425481	Dörram	860:-	X	Från 97735002001-	Höger dörr
7425648	Gummistöttfångare	3000:-	X	ch. 97735000401-	NOS
7425663	Fästbygel	30:-	X	Från 97735000001-	Till varvränare
7425762	Bakruta	1070:-	X	Från 97735000001-	Utan hål för stötta
7425770	Störbåge	510:-	X	Alla	
7425796	Gasdämpare	1190/par	X	Ch. 97735000001 -	Till bakruta
7425812	Manöverstång	270:-	X	Från 97735000001-	Till huvudljus
7425879	Hållare	15:-	X	Från 97735000001-	Till belysning instr.panel. Fästvinkel till kontrollampor under radiouttag
7425895	Bult	30:-	X	Från 97735000001-	Till "gångjärn" motorlucka
7425952	Ledningsnät	635:-	X	9773500001-97735002300	Till instr.panel, säkringsdosa mm
7425986	Stag	55:-	X	Från 97735000001-	För askkopp
7425994	Manöveriänk	65:-	X	Från 97735000001-	Till öppningsmekanism i dörr
7426018	Matta	50:-	X	Alla	Till förv.fack vid växelspåk
7426125	Skärm	195:-	X	Alla	Innerskärm vänster fram
7426380	Klädsel	645:-	X	97735000001-97735002100	Höger sida i bagagerum
7426513	Cellblock	40:-	X	Från 97735000401-	Till främre stötf.
7426604	Fästskena	25:-	X	Från 71500001-	Till kolkänister
7426646	Motorhuv	14700:-	X	Alla	
7426737	Skyddshölje	375:-	X	Från 97735000401-	Till stötf. vänster fram
7427669	Låsstång	80:-	X	Från 97735000001-	Till vänster dörr
7427693	Bricka	40:-	X	Från 97745000001-	Plåt till chassi vid torped
7427701	Jordkabel	15:-	X	Från 97745000001-	Till bältesvarnare
7427719	Dörnstolpe	145:-	X	Från 97745000001-	Vänster främre
7427750	Cellblock	40:-	X	Från 97745000001-?	Till stötf. bak
7427776	Cellblock	40:-	X	Från 97735000401-	Till stötf. bak
7427800	Fästvinkel	55:-	X	Alla	Vänster vid torped på chassi
7427818	Fästvinkel	55:-	X	Alla	Höger vid torped på chassi
7427859	Kaross	16050:-	X		
7427889	Ljuddämpare	1720:-	X		Nyttillv Originalör.
7427933	Främre ljuddämp	800:-	X		Nyttillv Originalör.
7427941	Bakre rör v	180:-	X		Nyttillv Originalör.
7427958	Bakre rör h	180:-	X		Nyttillv Originalör.
7428071	Skärmdel	3105:-	X	Alla	Vänster framdel av huv
7428089	Skärmdel	3105:-	X	Alla	Höger framdel av huv
7428097	Skärmdel	1605:-	X	Alla	Vänster bakdel av huv
7428105	Skärmdel	1605:-	X	Alla	Höger bakdel av huv
7428113	Huvdel	1070:-	X	Alla	Övre bakre mittdel av huv
7428139	Framparti	1445:-	X	Alla	Främre mittdel av huv
7428153	Karossdel	2035:-	X	Alla	"Höger bakskärm"
7428154	Golv (cupén)	11560:-	X X X		Nyttilverkat, mkt hög kvalitet
7600208	Plåt	515:-	X X X		Bagagerumsgolv Saab 96
7836430	R-sats broms,Hcyl	265:-	X	Alla	
7846074	Koppl s-cyl,reprsats	135:-	X X		
7846082	Koppl h-cyl,reprsats	145:-	X X		
7903172	Bultsats,dito	40:-	X X X		
8215865	Emblem	270:-	X		Fyrkantigt emblem huven tidig III:a
8505604	Lyktglas bak	600:-	X		Hella Original
8555935	Fördelarlock	70:-	X	Alla	BOSCH-original
8803280	Gummikudde	250:-	X X		
8803777	Lufffilter	215:-	X X	Alla	
8804320	Emblem	225:-	X	Från 97725000001-	Till grillen, ngt avvikande mot original
8910374	Damask	226:-	X X X		Drivknut inre
8918823	Emblem	180:-	X	Från 97725000001-	Fälgenblem till "fotbollsfälgar"
-	Plåt	370:-	X		Rep.plåt bakre stötdämparfäste, höger
-	Plåt	370:-	X		Rep.plåt bakre stötdämparfäste, vänster
-	Lykta	795:-	X		Sidomarkeringsljus
-	Plåt	395:-	X		Ihopsvetsade 74 15 821 och 74 24 989
-	Kompl avgasrör	5995:-	X		Nyttillv Originalör
-	List fram ruta	730:-	X		spännlist ingår, metervara
-	List bakruta III	590:-	X		Metervara, Lim Loctite 401
-	Vxl spakskonsol	2500:-	X		Kompl med klädsel
1051199..	Hjulbult	80:-	X X		Till Ronalfälgar
7175680/1	Bromsljuskontakt	160:-	X		
7409105/2	Fjäder	915:-	X X X	Alla	Chassifjäder fram 15% hårdare grön (nyttillv.)
7411804/2	Fjäder	795:-	X	Alla	Chassifjäder bak ngt hårdare vit (nyttillv.)
-	Kompl avgasrör	3705:-	X		Nyttillv Originalör
-	sonettdekal 2+1	30:-			Klubblogga, klistras utvändigt
-	sonettdekal 2+1	45:-			Klubblogga, klistras invändigt
-	Skylit Son II	100:-			Chassi nr.
-	Skylit Son II	100:-			ASJ skylit.

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.



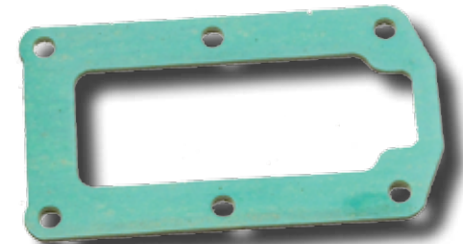
Upp till 4 veckors leveranstid. Fraktkostnad tillkommer!

Packning huvudbromscylinder,

samtliga

Art 7328008

Pris 100:-/st, plus frakt



Gasket for Brake Master cylinder

Art 7328008

Price 100 SEK/each, plus freight.



Omkopplare spolare/ vindrutetorkare

passar Sonett III, från 71500001

och nyare.

Art 7422173,

Pris 390 :-/st, plus frakt.

Switch, windshield washer/wiper

Fits Sonett III, from 71500001 and

newer.

Art 7422173,

Price 390 SEK/ plus freight.

Furans Sonett III

Olle Furåker

Saab Sonett III 72:a, inköpt juli 2016 och 16 mil sydväst ifrån Uppsala.

Hemresan gick bra, något ovanat att köra, men helkul. Jag hade en kompis med följebil och släp med eftersom det följde med en hel del Sonett-delar, bakre kaross, motorblock med toppar, en weber 2-port samt lösa delar, som jag redan har haft en lite nytta av. Tankade efter några mil eftersom tankmätaren visade tom, glömt tankkortet! Men jag hade en femhundring, en Saabintresserad på macken hjälpte mig med soppan! Ca 20 liter kvar vid tom, tackar. Mätaren ska givetvis renoveras; hemma med bilen så kolla-

des allt, trodde jag! Övriga kommer hela tiden, men det hör väl till gamla bilar.

Med en "trött" originalförgasare så gick motorn ryckigt under 3k varv, men sen upp till 5k är den ganska pigg. Det stämmer med en vassare 7.6 kam och ett härligt ljud med dubbelt avgassystem. Körde ca 40 mil i fyra olika turer hösten -16, kändes kul och bra, trots förgasaren och hårdtrampade bromsar. Bromsarna där nästan allt är nytt, samt alla motorlager

Sonett III:an hemma juli-16. Jag har sedan dess kommit en bra bit med renoveringen.



Stor fena! och 99:ans jät-tebaklysen! Men det lyser mycket.

och kamaxel med lyftare bytt i motorn, lovar gott. Även dubbelt avgassystem är nytt. Huvlåset hittade jag i delar, men gick att få dit med lite nya skruv. Förgasaren gick inte att justera till det bättre. Ny motorolja (BP-20-50w mineral med zink) och filter byttes. Även växellådan fick ny olja. Körde Uppsala – Kjula flygplats och hem, 22 mil med nya oljor och utan frihjul, klart bättre att köra.

Bytte även lite lampor, till diodlampor i bak och i positionsljusen. Alla lamphållare och kontakter rengjordes och smörjdes med vaselin. Reflektorerna var dåliga, fixades med aluminium tape, nu lyser det bra.

Lindade glasfiberväv runt främre avgasrören till mittdämparna och ljudet blev lägre i kupén.

Kylarvätskan kollades, oj brun och lite sandig! Ut med soppan, inte helt



Glasfiberväv på avgasrör, isolerar motorljudet skapligt.

lätt då kranen på kylaren fattades. Spolade igenom hela vattensystemet ett flertal gånger (även två bultar i blocket togs ur), en flaskborste kördes in där det gick, tills det bara kom ut rent vatten. Sen i med fin frostväska och batterivatten, svårt att fylla i helt fullt utan luftfickor. Värmereg-laget funkade inte, smorde axeln till värmepaketet och ny pianotråd, nu funkade det.

Nu började jag med att kolla efter det "rostfria" skicket. Mycket jobb blev det och jag är inte klar än. Bak i reserv-



Litet extra hål uppe till vänster, stort neråt höger, svetsas.

hjulslådan skrapades lätt fram ett litet och ett stort hål intill äldre lagningar.

Nästa blev kupégolvet, hoppсан! Även här låg färgen löst på plåten. Skrapa, slipa, suga och sprittvätt, där-efter rostskyddsgrundfärg och hammarlack. Hållrummen rengjordes och tunn rostolja sprutades in och nya dräneringshål. Ljudisolering mot torpeden och växlaröret på plats. Smorde pedaler och alla reglage.

Frontgrillen slipades och fick sil-verlack. Även ny svartfärg i fronten, blev helsnyggt. Golvmattorna tvätta-



Extra dräneringshål till hållrummet + spru-tad rostskyddsolja!

des, blev rena, men ny form! Så det får bli små skruvfästen på mattkanterna. Ny huvudbrytare vid växelspaken.

Nu är det redan maj-17, mina hojar får lite service och kompishojar full service, alltid för mycket på våren.

Juni-17; Club Sonett Swedens årsmöte var mycket trevligt och kul, med alla nya kompisar, men utan min Sonett III:a. Åkte med "Börje" i hans Sonett II:a från 68 med över 30 k mil. Vi tog årsmötets bilorienteringar lätt och vi hade jättekul. Nu har jag fått ny inspiration med Sonetten. Fronten av och kylaren monteras bort samt sparade nya kylarvätskan. Skaffade verkstadshandboken för både Sonetter och Saab V4 och en del andra tips.

Ventilspel kontrollerades, endast lite justering på hälften av de åtta. Vinklar på vipparmar mättes, går helt ok. Kylaren löddes av Kylarfabriken Uppsala, med ny avtappningskran och lilla röret till expansionskärlet fick en ny böj så att slangen inte går mitt över generatoren. Ny gummislang under vattenpumpen så att det inte läcker! Jät-teböktigt att få dit kylaren själv. Monterat två stycken 12" elfläktar på kyla-



Kopparböj uppåt vänster, 88° termostat uppåt samt 12" elfkläktar.

ren. De är fastmonterade med aluminiumvinklar på kylaren och gummitätning mellan kylarpaket och elfläktarna. Fick tips av Sonettkompis, kul.

Monterat ny (rättvänd) kylvatten-termostat 83 graders med packning. Snart ska luften ur och i med mer kylvätska. Ny elinstallation till "elkylfläktar", går till med termostat på övre slangen ca 88 grader, se bild ovan. Har växelreläer till fläktarna, kan köras i serie (35watt) eller parallellt (130watt), blir valbart, ska testas!

Hösten -17 och vintern -18, efter hojmekande, Sonetten igen. Renovera elinstallationer, inredning, golvmattor

och tätningstister. Provkörning snart trots vinter, lite varmkörning på gården! Kylvattentemperaturer ska kollas och tätheten på hela kylsystemet. Besiktning i april 2018; hoppсан, nu får man öka takten.

Bensintanken ska ur, den var helt rostfri! Sista soppan var klar o fin. Renovera tankmätaren eller ny! Ringa till kompis för att svetsa rostskador i bakre lådan. Även rostskyddsmålning, lack och underredsmassa. Renovera pop up lampor mekaniskt, samt delvis ny elinstallation i fronten, därefter kan fronten monteras.

Tvåports förgasare ska renoveras och monteras och justeras. Dörrarna renoveras! Dörrarnas gummilister ska bytas, även bakfönsterlistan, så det inte regnar in. Gummilister hittar jag på Swedol. Ny brytarlös tändning fixas. Enkel radio och oljetrycks- och tempmätare, mm monteras. Ska även leta upp rätt typ av bakljus, finns hos Saabkompis. "Fenan" i bak ska bort så klart. Innertaket ska limmas fast.

Byter troligtvis plastkaross (tak och bak), jag har ju den. Bilen byter färg, Saab Monte Carlo gul kanske!

Vinterbilder

Vi har förut fått en del Sonettbilder med vinteranknytning som är trevliga att publicera på t.ex. fram- eller baksidan av våra vinternummer av Sonettvärlden. En hel del av dem är nu publicerade.

Därför skulle redaktionen för Sonettvärlden uppskatta att få nya vinterbilder, gärna på Sonetter som inte varit med förut i tidningen. Men du får lika gärna skicka in nya bilder även om du varit med förut. Bara det klart framgår att det är vinter!

Sänd bilderna till skaven@comhem.se tack.





Det skrivs om oss och våra bilar

av Jan-David Skavén



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

Aftonbladet

Johnny Johansson i Vargön uppmärksammade att Aftonbladet i juli gav ut en skrift, Bil Nostalgi. "En resa med Saab och Volvo genom 1900-talet". Som vanligt håller vi oss till Saab i allmänhet och Sonetten i synnerhet. Den ena artikeln börjar med den för oss välkända rubriken "Lätt och nätt" och handlar om Saab Sonett I, 1956–57. Eftersom ni vid det här laget väl känner till historiken bakom I:an så



hoppas vi över den här. Men självklart är det nytt för många andra läsare av Aftonbladets bilbilaga.

Men artikeln tar inte slut här. Den fortsätter med den nya rubriken "Ny fart för sportvagnsdrömmen" som handlar om utvecklingen av Sonett II, V4 och III, byggda mellan 1966 och 1974. Bland annat stod det att tanken var att Saabs kommande sportbil skulle ha goda vägegenskaper (så blev det), avlyftbart tak (vad blev det av det?), störtbåge (jo), golvväxelspak (nja, på III:an) och ett rejält bagageutrymme (tja, allting är relativt). Björn Karlström som designade Sonett II ritade en mittmotorbil men som ni vet hamnade motorn fram och av den invecklade rörramen blev det en lådkonstruktion i MFI 13. Även Sixten Sason ritade en prototyp, Catherinan. MFI 13 konstaterades vara mindre, lättare, snabbare men också mer spartansk än Catherinan. Varför det blev MFI 13/Sonett II som vann är numer lite oklart men förmodligen låg det en del industripolitik bakom att man ville tillverka i Arlöf hos MFI.

Så småningom kommer man fram till Sonett III som officiellt ritades av italienska Sergio Coggiola men som

anpassades till en mer produktionsvänlig bil av Saabs illustratör Gunnar A. Sjögren, GAS. En bra artikel som på två sidor gav en hel del bra Sonethistorik!

Klassiska bilar

Bernt Larsson i Ägersgöl sände mig nummer 9, 2017 av Klassiska bilar. Visserligen fanns en artikel med Saabtema, men den handlade om XP 92, 96 och 99 så den lämnar vi därhän här. Nej, det var artikeln "Sportvagnsfrossa" av Jesper Åhländer som fångade vårt intresse. Den handlade om träffen "Halmstad Sports Car Event" den 22 juli; en träff som funnits sedan 2011. Den är helt inriktad på en skön bland-



ning av olika sportbilar. Som exempel på bilar som kom kan jag nämna Renault Alpine A110, Mercedes 300 SL, Moretti Sportiva (byggd på ett Fiat 850-chassi), Marcos GT och Aston Martin DBII Drophead Coupé. Givetvis fanns det även svenska bilar där och både Volvo P1800 och Saab Sonett var representerade. Den Sonett som visades på bild ägs av Greger Lönnergård och det kanske inte är så förvånande att han bor just i Halmstad. Det skrevs inte så mycket om varje bil men roligt att en Sonett hörde till dem som visades i bild av flera hundra sportbilar som kom till träffen.

Biltokig i SVT1

I somras var programmet "Biltokig" på Ekeby flygfält utanför Eskilstuna och förutom att intervjua en Volvo P1800 ägare så intervjuade man länge vår medlem Gösta Jakfors som var där med sin Sonett I med ch.nr. 3. I programmet som sändes den 5 januari berättade Gösta hur han blev tipsad om bilen när han arbetade på motorlabbet på Saab och då programmet spe-



lades in 2017 hade han ägt bilen i 53 år, sedan 1964. Medan bilen visades från olika vinklar så berättade Gösta om var den tillverkades och hur han lyckades inregistrera den med hjälp av ett intyg från VDn Tryggve Holm. Bilen hade ingen motor när den köptes så Gösta satte in en på 850 cc vilken demonstrerades i programmet. Tack Anders Pettersson i Jönköping som både tipsade mig om programmet och lade upp den på Club Sonett Swedens Facebookgrupp.

Bakrutan

I nummer 3/17 visar man några olika Saabmodeller som varit med på träffar i Huskvarna Folkets Park på onsdagskvällar mellan maj och augusti. På en av dessa träffar tog Daniel Petter-

zon en bild på Christer Nilssons Sonett III från 1972. Christer bor ju i Jönköping så det är ju naturligt då att ta sig till systerstaden Huskvarna.

Men Sonetter fanns även på annat håll i tidningen såväl som i verkligheten. För i Olofsfors kunde man se Maria Tykossön med sin röda Sonett V4 från 1968, Ted Stoochhaus gula Sonett från 1969 och Sixten Johansson med sin 68:a.

Facebook

Thorbjörn Brännström tipsade om denna härliga bild som Christian Stödberg lagt upp på Facebook. Plats och



fotograf okänd men tänk om just din Sonett V4 är på biltransportbilen! Kanske inte helt osannolikt om den var Monacoröd från början.

TTELA

Johnny Johansson i Vargön tipsade om att ännu en Sonett synt i spalterna på TTELA. Artikeln handlade dock inte om Sonetten utom om Granatloppet i Uddevalla. Drygt 80 förare var anmälda till loppet och man räknade med att 2500 åskådare var där. I den här tävlingen deltog Erik Berger från Bengtsfors. Han är 92 år, och utsedd till världens äldste aktive racerförare av Guinness rekordbok. Han gjorde

de nu sitt 600:e och sista lopp, deltog i klassen Regularity med ynglingen Rune Tobiasson, 80 år. Det gällde att köra två lopp på så lika tid som möjligt. Båda vann! Båda hade en differens på 0,11 sek mellan loppet! Sonetten då? Jo, dess ägare Janne Nilsson var med som funktionär. I bildtexten stod det att bilen var från 1968 men korrekt är 1969 vilket möjligen kan skyntas på de höga stolsryggarna. Janne sade att: "Det är som att köra en liten gocart".



TTELA

Johnny Johansson tipsar om ytterligare ett klipp från TTELA från den 29 september 2017. Det är ett korsord som jag inte ens försökt att lösa. Men ett av de ord som ska skrivas in är SONETT; det räcker för att hamna i denna spalt. Om det sedan är modellen eller musiken som åsyftas är lite oklart men vi utgår förstås ifrån i denna tidning att det rör sig om bilmodellen!

Aftonbladet

I nummer 1, 2017 hade vi med en bra artikel från Klassiska Bilar, "Liten men tuff, Saab Sonett II V4 1968". Johnny Johansson i Vargön uppmärksammade att samma artikel i september 2017 återfanns i Aftonbladet. Nu kallades den "Nätt och lätt" och det är kanske inte helt rätt att kalla den samma. För



det är förvisso Linus Pröjtz som skrivit texten och Patrik Lindgren som tagit bilderna men det är en ganska avkortad artikel om man jämför med Klassiska Bilar och Sonettvärlden där det bland annat inte framgår längre att det är vår medlem Anders Dahl som äger bilen. Fördelen är möjligen, att Aftonbladet når så väldigt många fler än vad en renodlad motortidning gör och då får man istället se det som bra PR för bilmodellen.

Nostalgia

I nummer 9, 2017 så har man en notis om Skå veterandag på Färingsö den 17 juni. Vi har förut berättat om den trevliga träffen i Sonettvärlden då den är en charmig blandning av äldre flygplan och bilar. Störst bland planen var Flygande veteraners Douglas DC3 "Daisy" och snabbast jet-



flygplanet Vampire. Vilken som var snabbast bland bilarna låter jag nog vara oskrivet men den enda bil man visade i bild bland det hundratal som kom var Micke Lindströms gula Sonett V4 från 1969. Även jag var där med min Sonett och vi njöt av fint väder och allt man kunde se, både i luften och på marken.

Stora boken om Saab

Johnny Johansson informerade att det har kommit en ny bok, "Stora boken om Saab" av Peter Haventon. En mindre del är nyskrivet material, det mesta i boken är artiklar som varit publicerade i Auto motor & sport. Bara sex av bokens 400 sidor handlar om Sonetten, men det är tidigare opublicerat material. Boken kostar 400 kr + frakt från Saabmuseet.



En Sonett III i Tyskland

Vår medlem i Wölfersheim i Tyskland, Manfred Weis tog en tur med sin Sonett III från 1971 och hamnade bredvid denna borggruin. Den heter Münzenberg och om någon undrar så lät kejsare Friedrich Barbarossa bygga den omkring 1160/70 och sedan förstörades den på 1300-talet. Att den blev en ruin är delvis ett resultat av 30-åriga kriget, så svenskarna hade kanske ett finger med där? Viktigare för oss är kanske att Manfreds bil är i ett så gott skick och det får väl ses som ett resultat av ett numera betydligt bättre samarbete mellan Sverige och Tyskland!

