

# SONETT

*världen*

– Organ för CLUB SONETT SWEDEN –



- Information om årsmötet 2020
- Min Saab Sonett III, 1971
- Nationaldagen 6 juni 2020
- Sonett III 2.0 – ett legitimt projekt?

**3**  
2020

# Styrelsen har ordet!



Det här året har inte varit normalt med coronapandemin. För många av er medlemmar i Club Sonett Sweden har det inneburit missade bilträffar och marknader. Även styrelsen har inte haft mycket att göra i år då det inte blev något vårmöte som planerat. Därför så kan jag inte skriva så mycket om vad styrelsen har gjort då väldigt lite arbete har behövts. Den i styrelsen som har fortsatt som vanligt är Per, reservdelsförvaltare som har sålt reservdelar som vanligt.

Jag hade ju tänkt att avgå som ordförande detta år då jag inte har den rätta "gnistan" och kan inte engagera mig riktigt i klubben men då coronapandemin slog till så har jag sagt att jag kan kvarstå som ordförande fram till nästa fysiska årsmöte vi kan ha vilket jag hoppas kan bli 2021.

På tal om årsmöte så är det så att vi trots allt måste ha ett sådant för det är vissa saker som måste avhandlas. Vi har ju den tragiska bortgången av vår klubbmästare Hans Johnson som gör att vi måste välja en ny sådan. Vidare måste vi ha ett beslut om räkenskaper.

Så vi i styrelsen har beslutat att vi ska köra ett digitalt årsmöte söndagen den 11 oktober. Mer information kommer styrelsen publicera på vår hemsida där även en länk till det digitala mötet kommer att finnas. Se vidare på [https://www.sonettclub.se/wp\\_se/var-arsmotet-2020-uppskjutet/](https://www.sonettclub.se/wp_se/var-arsmotet-2020-uppskjutet/)

Till slut så kommer en uppmaning till er medlemmar: är det någon som är intresserad och engagerad som kan tänka sig att ställa upp som ordförande i Club Sonett Sweden?

Hälsningar  
*Johann Schemat*  
Ordförande

MHRF ber sina medlemmar att senast 31 oktober göra FIVAs enkät, läs mer om den på vår hemsida [www.sonettclub.se](http://www.sonettclub.se)



## Klubbens adress

Annelie Blom  
073-242 24 33  
alibo@telia.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 0708-10 70 70  
Mikael Lindström, Trenså 0793-33 82 16  
Bengt Edlund, Östersund 063-309 21  
Thomas Åkerlund, Luleå 070-616 70 64

## Omslagsbild

I dessa coronatider gäller det att inte stå för tätt, vare sig för bilar eller människor. En träffsäsong som inte varit som andra. Foto Roine Blom.

## Styrelsen

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

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

Annelie Blom, sekreterare  
073-242 24 33  
alibo@telia.com

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

Hans Eklund, rådgivning reservdelar  
070-212 72 22

Berndt Eliasson, layout  
073-035 54 03  
ble@brevet.se

Joakim Eliasson, suppleant  
070-731 15 50  
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 mitten av december  
Sista inlämningsdatum för manuskript och annonser 31 oktober



# Sommarkväll vid Österbybruks herrgård

Annelie och Roine Blom



Herrgårdskaféet bjöd på en skön samling av bilar med stämning, en onsdag i juli.



En fin blandning av bilar, mopeder och motorcyklar.

Roine Blom och Tommy Mattsson, diskuterar renoveringen av Sonett II, två-takt med chassinummer 40.



## Hans "Hasse" Johnson har avlidit

Lördagen den 13 juni kom ett sorgligt bud. Hasse Johnson hade hastigt avlidit i sitt hem.

Hasse var välkänd bland oss medlemmar i Club Sonett Sweden. Han var under många år ledamot i styrelsen och vår klubbmästare. Som sådan har han arrangerat många lyckade Sonettträffar. Hasse var en lättsam och glad person som alltid hade en hjälpsam hand och ett gott råd för den som behövde hjälp med sin Sonett. Även i Saabkretsar utanför Sonettklubben var han uppskattad för sitt kunnande om gamla Saabar.

Våra tankar går nu till hans hustru Ingela och den övriga familjen.

Tack för allt Hasse! Vila i frid.

*Johann Schemat  
Ordförande*

Bränsleproblemet är löst och nu är det ett härligt 2-takts ljud som hörs vid start.



Jag gillar röda bilar och tog därför chansen att fota några röda godingar.

Österbybruks herrgård är ett bra ställe att ha en fordonsträff på.



# Min Saab Sonett III, 1971

Text och foto: Anders Forsberg

## Varför Sonett?

Ett viktigt skäl är att det är en Saab. Min första bil var nämligen en Saab; Monte Carlo 850. Den slutade sina dagar alltför tidigt efter en tonårings försök att leka rallyförare. Sedan dess har det blivit några olika Saabmodeller genom åren. Numera kör jag och min bror historiskt rally (App K.) i en Saab tvåtaktare från 1964. Sonetten har alltid lockat mig men det är först för några år sedan som tillfälle uppstod. Naturligtvis hade en tvåtakts Sonett passat fint, men utbudet och prisnivån sätter effektivt stopp för sådana funderingar. Som ofta så är det tillfälligheter som blir avgörande. Det vi-

sade sig att en arbetskollega hade ett avstannat projekt på en Sonett III och jag planerade för att gå i pension några år i förväg.

Inköpet – förväntningar och visioner Projektet som det beskrevs var att bilen var komplett, rostlagad och att det egentligen endast var slutmontering som återstod, efter nödvändig lackering. En 1800 cc motor och renoverad original växellåda ingick. Senaste besiktning var gjord 1984 och bilen blev avställd 1985, alltså för 32 år sedan. Vid något tillfälle hade jag sett delar av bilen, men i princip köptes bilen osedd?! Tajmingen var rätt och tillfälle uppstod, allt annat blev plötsligt underordnat.



Inköpet; bra chassi, sämre kaross, inredning och motor

Min vision var en fräck Sonett med en motor som kunde göra bilen extra rolig att köra. Bilen var ursprungligen gul, eller "pippigul" kanske är en bättre beskrivning. Den korrekta benämningen är: Midnight Sun Yellow. En tanke som fanns var att lacka bilen röd och att jag bara skulle ha sportrally-bilar som var röda.

Någon tidsplan för när bilen skulle vara körduglig fanns inte, jag gick i pension våren 2017 och någon egentlig brådska fanns inte. Dessutom hade vi rallybilen att ta hand om där motorbrand och därefter motorras krävde sin tid.

## Realiteter

Efter hemtransport av Sonetten och vid närmare granskning av projektet som förvärvats började verkligheten allt tydligare skönjas. Vilket skick befanns sig då bilen i?

Chassit var i utmärkt skick, bra rostlagat och rostskyddat undertill.

## Nya bromsar runt om

Tillbehörsfålgar från Tunaverken.

Renoverad, original växellåda med rätt utväxling.

Karossen var hel men med dåliga reparationer och tyvärr full med sprickor. Höger dörrarm rejält rostig.

Mekanismen för att lyfta huvudstrålkastarna var totalt ihoprostad.

Blinkers/parkeringsljus och sidomarkeringsljus i mycket dåligt skick.

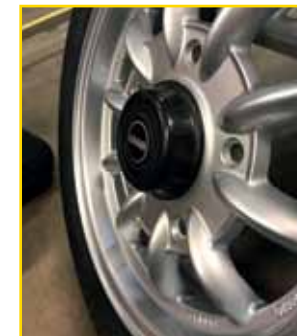
Motorn visade sig vara en standard 1500 cc motor utan förgasare.

Avinredningen var det golvmattorna som möjligtvis skulle kunna användas igen (efter tvätt). Stolarna hade revor i konstlädret och tyget utslitet. Övrig inredning så som innertak, dörrsidor mm var utom räddning.

## Renovering

Inledningsvis jobbade jag mest med karossen. Från insidan slipades karossen ner där det fanns sprickor och ny glasfiber och polyester lades på. Gamla lagningar med spackel gjordes om. De små träbitar som utgör fäste för skruvarna till de öppningsbara bakrutorna var i konsistens som balsaträ och fick bytas.

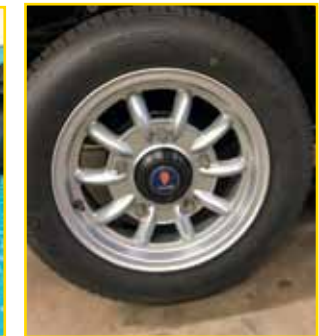
Original centrumkåpa



Nyttillverkade, modifierade, 3D-printade centrumkåpor



"Stöldsäker" ny centrumkåpa på plats





De ovanliga Tunafälgen som fanns med i köpet kanske passar andra, men jag ville absolut ha Ronalfälgar som enligt mig är betydligt snyggare. Lyckades hitta en uppsättning via Blocket; de blåstrades och lackades. Tyvärr saknades centrumpåpor. Fick låna en kåpa (tack Mattias Johansson) och med denna som utgångspunkt 3D printades en förbättrad prototyp där de sköra klackarna på originalkåpan ersatts av en kåpa som skruvas fast på fälgen.

Så småningom började jag även söka efter en ny lämplig motor. Det visade sig vara svårt att få tag i en trimmad V4 motor och relativt snart gav jag upp idén. Även om det funnit en sådan motor tillgänglig hade den antagligen krävt renovering eller i vart fall en ordentlig genomgång innan montering i Sonetten. Alternativet blev att bygga en ny motor utifrån den 1500 cc motor som följde med köpet. Efter lite sökande och inköp av delar fick den nya motorn följande specifikationer:

### *1700 vevaxel*

Portade topplock med 42/36 ventiler, hårdare ventiltjädrar och modifierade vipparmar. Ventilseten anpassades för blyfritt bränsle. Portat insugningsrör för dubbelförgasare.

Blocket borrades till 92 mm och förseddades med urfrästa spår för kopparringar.

Nya smidda 92 mm kolvar – tillsammans med 1700 vevaxel blev nu volymen 1776 cc.

Kamaxel blev en NH 7.3 och en ny förgasare Weber 32/36 DGV.

ARP bultar i vevstakar och svänghjul.

Lättat svänghjul (-4 kg) med racekoppling och lamell.

Större oljepump.

Elkylfläkt ersatte den remdrivna.

Ny lättviktsstartmotor.

Modifierat SSR tvåtums sportavgasystem med slimdämpare längst bak.

Original tändfördelare byttes mot en elektronisk; Tune123. Tändkurvor laddas via mobil-telefon och blåtand.



Original insugningsrör och det filade som monterats på motorn.

Eftersom jag inte själv är särskilt motorkunnig anlätades både vänner och firmor för bearbetning av motorn, byte av lager, packningar och slutligen ihopmontering.

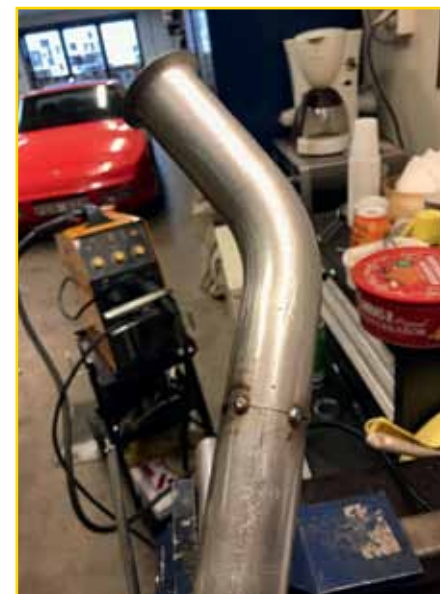
Med bilen följde ett standard avgasystem, något som ratades eftersom det hade begränsat och strypt effekten på den trimmade motorn. Eftersom jag inte hittade något 2 tums sportsystem som passade rakt av, modifierade jag ett sportsystem till Saab V4. I huvudsak handlade det om att såga av, korta och svetsa ihop de främre rören så att de hamnade tätt upp under motorrummet.

Istället för två parallella och separata avgasrör under bilen går nu de



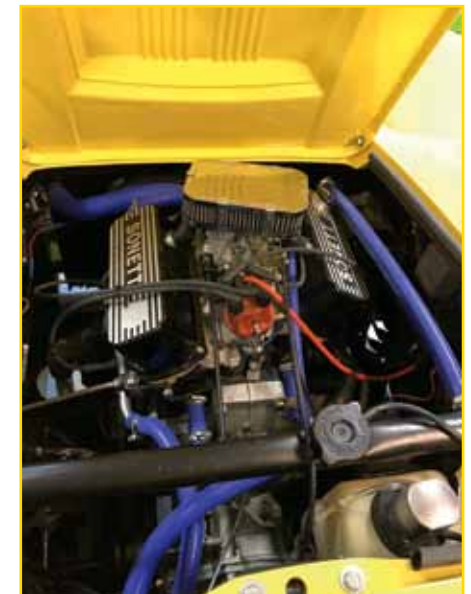
Anpassning av Saabs SSR 2 tumssystem för bättre anpassning mot karossen

Punktsvetsning av avkortat avgasrör



Ny motor monterad. Ventilkåpor i aluminium med Sonett ingjutet, från Irland

Blåa silikonvattenslangar från England



främre rören ihop i ett Y med bara ett avgasrör baktill. Längst bak monterade jag en "slimdämpare" för att få ned ljudnivån. Har uppmätt 95 decibel vid 2500 varv c:a 1 meter bakom bilen.

### Övriga renoveringsåtgärder

Naturligtvis behövde både huvudbromscynder och kopplingscynder renoveras. Störst problem hade jag med kopplingscyndern som vägrade sluta läcka. Till slut upptäckte jag att själva oljebehållaren (den som är integrerad med kopplingen, inte plastbehållaren) var spräckt.

Elsystemet behövde en rejäl genomgång, dels beroende på att det inte använts på många år och många kopplingar/kontakter hade ärgat, dels beroende på ganska många "extrakablar" som hängde lite här och där. All elektrisk utrustning som vindrutetorkare, spolare, tutor, fläkt behövde en översyn för att kunna fungera.

### Färg och lackning

Allt eftersom tiden gick blev jag mer och mer bekväm med den gula origi-

Del av elsystemet som det såg ut vid inköp av bilen



nalfärgen på Sonetten. När det blev dags för lack var det inte längre någon tvekan, bilen skulle förbli gul. Det var ett ganska omfattande arbete för lackeraren innan de kunde applicera slutlacken. Först slipades glasfibern ner och ny lades på i alla sprickor, denna gång från utsidan. Ny slipning, grund och ny slipning vidtog innan bilen äntligen fick ny färg. Denna "pippigula" färg med sina svarta partier, blev i mitt tycke helt perfekt, den sticker verkligen ut.

### Inredning

Det var inte mycket av den gamla inredningen som var användbar. På ett tidigt stadium beslutades att vända sig till en sadelmakare och göra en helt ny inredning. Då det saknades ljuddämpning i bilen lade jag in bitumen-

Alla sprickor slipades ner med god marginal och lagades med polyester och glasfiber



Första nedslipningen av karossen efter lagning av alla sprickor



Ännu en nedslipning av karossen efter grundning

mattor i dörrar, golv och på en del andra ytor. Visserligen innebär detta att vikten ökar på bilen, men med trimmad motor och sportavgassystem är det en nödvändighet om det skall gå att ha normal samtalston. Efter att ha studerat en mängd olika mer eller mindre lyckade inredningar på Internet bestämde jag mig för en färgsättning med svart och grått. Stolarna som är en stor del av inredningen gjordes i läder med gula sömmar för att korrespondera med lacken. Saab-Gripen i nackstödet stämmer också färgmässigt samtidigt som den bryter av den annars stora platta ytan som utgör nackstöd. Resten av inredningen gjordes i konstläder och med textilmattor på golvet.

När all inredning var borta var det lätt att komma åt att förstärka plåten

Äntligen lite riktig lack på karossen







Jag provar ut inredningen i bagaget



Fyrpunktsbälten känns tryggt (och snyggt)

bakom stolarna och montera extra fäst-  
öglor för nya fyrpunktsbälten. Original-  
bältena fanns kvar, men det känns  
mer som en sportbil när man spänner  
på sig fyrpunktsbälten.

Allt monteringsarbete har jag gjort  
tillsammans med min entusiastiske  
bror ; Lennart Forsberg, utan vars

hjälp detta projekt knappast hade bli-  
vit färdigt inom överskådlig tid. Nu  
har vi lite försiktigt börjat fundera på  
vad det skall bli för nästa bil. Lutar  
nog åt en Saab 900 Cab...

Äntligen färdig bil!



## Flaggfäste för Saab Sonett III

Annelie och Roine Blom

Fira Nationaldagen och andra hög-  
tider med svenska flaggan på våra So-  
netter med plastkaross. De sitter kvar  
i 90km/h i regn och blåst. Vi körde en  
tur på ca 30 mil totalt och de lossna-  
de inte en enda gång.



Jag tog en "riktkäpp" som man an-  
vänder vid golfträning. Det är en glas-  
fiberstång som är 1200 mm lång och  
har en diameter på ca. 8 mm.

Dessa kan man köpa i en golfshop  
på de flesta golfbanor.

Jag delade stängan på mitten och  
fick då 2 st. ca 600 mm stänger. Sug-  
kopparna beställde jag på nätet från  
Conrad.se (artnr 1485765).

Sugkopparna är 35 mm med ett 3  
mm hål. För att glasfiberstången skulle  
passa satt jag upp stängen i en hand-  
borrmaskin samtidigt som jag slipa-  
de den till rätt mått på bänkslipma-  
skin. Flaggorna inköptes på Jula;  
det är deras bilflagga som man fäster  
i sidorutan på bilen.

För att fixera flaggan på stängen så  
borrade jag ett ca 1 mm hål som jag  
sedan använde en tunn ståltråd för att  
förankra nederkanten av flaggan med.





Resan startade i Björklinge kl. tio, vi blev tre Sonetter samt en 96:a som samlades vid Röde Orm för avfärd mot Örbyhus där ytterligare två Sonetter samt sju övriga Saabar anslöt.

Vi körde därefter mot Tierp, där de två sista föranmälda Saabekipagen an-

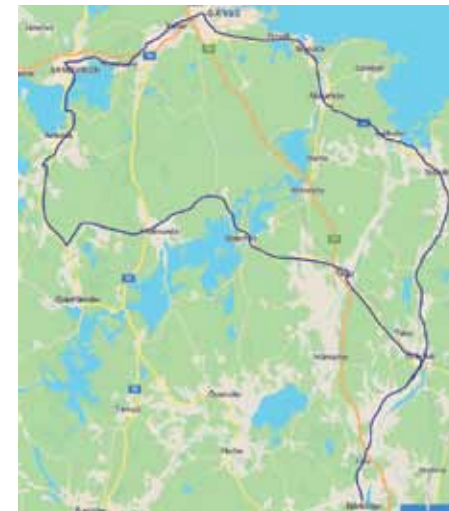
slöt sig. Turen fortsatte med en liten cruising genom Tierps köping under ihållande regn. Färden gick därefter vidare mot Vinnarsjöns Buss Café som vi anlände till vid tolvtiden och som ett mirakel så avtog regnandet och solen tittade fram.



Där frossade vi i deras fina mackor och pratade Saab

Vi fick en klar och tydlig signal att det var dags att åka vidare då det närmade sig tunga åskmoln men då var alla nöjda med fikastoppet och färden gick vidare till Sandviken och Gävle.

I Sandviken så fick vi en spontan anslutare till kortegen, en svart 9-5 som var med ända till stoppet i Gävle.



Färdväg Nationaldagen.

I Gävle cruisade vi ett tag i centrum vilket var mycket uppskattat av frände Gävlebor, mycket hurrarop och tummar upp i luften.

Efter en uppsamling och bensträckare i Gävle så gick färden vidare mot slutmålet i Örbyhus. Vi gjorde en fin avstickare genom Älvkarleby där vi åkte över Karl XIII:s bro.

Framme i Örbyhus så var vi nio ekipage varav fyra Sonetter. Vi avslutade dagen med en god middag; var man med från Björklinge så blev det en tur på ca 30 mil.





# Sonettutflykt till Ingarö

Jan-David Skavén, text och foto,  
Lena Skavén, Johan Brusewitz foto

Den här sommarsäsongen har inte varit som andra. Vare sig det gäller Sonetterträffar eller andra träffar som till exempel konserter, sport eller resor. Man får dock göra det bästa av situationen och en del har man faktiskt kunnat göra. Som en utflykt till exempel. Man behöver inte åka så långt men bra väder är nog en förutsättning, en annan har varit att man håller sig utomhus.

Initiativet togs i början av augusti av Johan Brusewitz och Maria Lundberg och jag samt hustru Lena hängde gärna på. Johan och Maria bor i Strängnäs och hade längre färdväg än vi men de är å andra sidan vana vid att åka långt med sina bilar. Vi slog



följe i södra Stockholm och åkte tillsammans till Ingarö, en större ö öster om Stockholm. Där finns det fina småvägar som passar våra Sonetter.

Så enkelt men ändå så trevligt och såväl mat- som efterrättspaj smakade förträffligt tillsammans med kaffet.

Därefter åkte vi till till Fjällgatan på Söder. Där har man en bra utsikt över en del av staden, som bygget vid Slussen, Gröna Lund och Djurgården. Sedan var det dags att åka skilda vägar efter en fin dag där våra Sonetter gick bra och väckte ett visst uppseende. Inte kan man tro att de är mer än 50 år gamla!

Första anhalten var Björkvik.



Här stannade vi för vår picknick som intogs på en brygga vid vattnet.



Att lägga upp rutten i en hederlig kartbok är inte att förakta. Man får en bra överblick.



Johan och Maria ledde tvåbilskortegen in till stan. Härliga vägar vi aldrig åkt på tidigare.

När vi kom till stan åkte vi först till Kvarnholmen vid Stockholms inlopp.



# Sonett III 2.0 – ett legitimt projekt?

Per-Gunnar Björck



## Drivaggregatet

Eftersom jag har svårt att låta mina hobbyfordon vara som de är och både privat och som anställd på Drivaggregatinstallation och Konzeptutveckling på Saab från 1977 hållit på med motor- och växellådsinstallationer har nästan alla mina fordon blivit föremål för ombyggnad.

Inför vintern 2019 - 2020 behövde jag ett nytt projekt och visste att Gösta Jakfors tagit hem en Sonett III -74 från Arizona. Bilen var rätt solbränd, både gummidetaljer och inredning var bortom räddning. Och den vardåligt om-lackad. Men inte alltför mycket rost. Inte ett objekt lämpat att renovera till originalskick utan mera passande för mina planer.

Alltså blev det affär och eftersom motorn ändå måste ur på grund av slirande koppling fick min plan ytterligare näring. Att byta till en Subarumotor.

Motivet var att V4-motorn i mitt tycke inte riktigt passar i Sonetten. Varken fysiskt eller ljudmässigt.

Sonett II konstruerades och formgavs utifrån en kompakt 2-taktsmotor. Chassit fick en genomtänkt struktur med styvhetshöjande plåtsektioner både under och framför motorn. Och det verifierades med en strykjärnsbelastad pappmodell efter vad jag läst.

Eftersom jag av egen erfarenhet vet att utvecklingsavdelningarna hos Saab alltid arbetat pragmatiskt och med små resurser kan jag se för mig hur V4-konverteringen gick till.

"Grabbarna i verksta'n" fick nog instruktioner att ta bort det som satt i vägen och så verkar det ha fått förbli. Följaktligen finns det inte mycket plåt eller balksektioner kvar runt V4-motorn men det dög uppenbarligen till 10 000 II:or och III:or.

När V4:an infördes fick bilen också sin karaktäristiska (för att slippa använda ord som kan verka stötande på känsliga personer) bula på huven.

Eftersom Björn Karlström ritade II:an för en låg motor torde han ha lidit svårt när han fick se V4-bulan och även om Gunnar A. Sjögren gjorde ett berömvärdt arbete med III:an så tror jag att båda herrarna gärna hade sett att huven fått förbli låg och slät. Följaktligen blev ett av argumenten för en Subaru boxermotor att den är så låg att man kan göra en ny huv utan bula. Lite bildmanipulation gav en känsla hur det skulle kunna bli.

Efter Googling och besök med tumstock hos Subaruhandlaren i Vänersborg (som för övrigt verkar gilla So-



netter och tar hem sådana från USA för försäljning) kom jag fram till att motorn är något bredare än motorrummet men att längden är i princip lika i och med att både en V4 och en 4-cylindrig boxermotor har 2x2 cylindrar förskjutna en halv cylinderdelning.

Det har byggts framhjuldrivna Sonetter med Subarumotor och växellåda i USA (se Peter Bäckströms reportage i Sonettvärlden 4/2019). Men eftersom den lådan är så lång att man måste såga hål i torpeden och dessutom göra egna drivaxlar ville jag behålla Saablådan.

Då bilen ändå måste registreringsbesiktigas satsar jag på att göra det som "ändrat fordon" vilket inte kräver inblandning av SFRO. Hade jag också bytt växellåda hade fordonet klassats som "ombyggt fordon" vilket dessutom krävt byte av ett tredje större system, tex bromsar och SFRO-godkännande.

SFRO uppger i sin bygghandbok, baserat på gamla Svensk Bilprovningens riktlinjer, att tillåten effekt och mo-

ment är 100 hk och 167 Nm för Saab 97 (Sonett) vilket jag också fått preliminär acceptans för både från DEKRA och en bilprovare i Göteborg.

Jag valde en 2,0 l Subarumotor insprutningsmotor från 1999 eftersom den har konventionellt svänghjul vilket underlättar anpassningen av kopplingen (senare motorer har dubbelmasssvänghjul vilket heller inte brukar följa med motorn).

Motorn levererades utan all kringutrustning (styrlåda, kabelnät, luftmängdsmätare, bränslepump, tryckregulator och allt annat som behövs). För att kunna hävda att motorn har en godkänd effekt satsade jag som trogen mekanist och Hundkojeägare på det jag kände till bäst, SU-förgasare och Lucas tändfördelare (driven med kuggrem från ena kamaxeln).

Därmed kan jag hävda att original-effekten, som är 116 hk med 61 mm spjällhus, minskats till 100 hk med hänvisning till Saab 900 enförgasarmotor som med samma cylindervolym, förgasarstorlek (1,75" = 44 mm) och kompression ger 100 hk. Momentet var redan från början lägre än det tillåtna (164 mot 167 Nm) varför det inte var något problem.





Subarumotorns växellådshålbild inklusive styrpinnar krockade inte med Sonettlådans varför det efter lite mätövningar gick att rita upp och vatten-skära en mellanplatta i 20 mm T6082 aluminium. Så mycket material frästes bort från växellådan att lamellaxeln fick rätt instick i stödlagret i svänghjulet och plattan svetsades fast och efterbearbetades.

En stötesten var vilken koppling som skulle kunna användas. Initialt funderade jag på att köra med 190 mm V4-koppling för att lamellen skulle passa mot växellådans ingående axel. Lamellens friktionsyta stämmer dock inte med Subarusvänhjulet och dessutom skulle nog momentkapaciteten vara på gränsen.



Den 228 mm koppling som följde med Subarumotorn visade sig ha ett antiskrammelnav. Det innebär att det finns medbringartänder med 8 graders tangentialglapp på lamellaxelnavet för att motorns olikformighetsgrad vid tomgång inte skall ge så mycket skrammel i synkringarna i växellådan.

En variant av V4-lamellen hade en medbringarskiva som visade sig vara ett utmärkt ämne för att slipa fram

Subarus antiskrammeltänder, dock utan 8-gradersglappet. Därmed gick det att göra en 228 mm lamell som passar Saabs växellåda.

En konsekvens av kopplingsvalet är att det högre tröghetsmomentet hos den stora lamellen kommer att belastas synkroniseringarna mer. Hans Eklund har varit mig behjälplig med att renovera lådan med bl.a. nya synkringar så utgångsläget är så gott det kan bli. Hans påpekade dessutom att



man inte behöver använda synkroniseringen om man har frihjul!

Följaktligen kunde Subarusvänhjulet efter byte av lamellaxelns stödlager användas och det passade tillsammans med kopplingen väl till Saabväxellådans kopplingshus. Subarus startmotor är värd åt växellådshållet men då

läget definieras av skruvhål i motorn var den enkel att positionera i förhållande till kopplingshuset.

Subarukopplingen är så kort att Saab V4 urtrampningslager inte når fram utan det passade bättre att sätta i en koncentrisk slavcylinder från en Saab F35 tvärställd växellåda.

Motorn som köptes på eBay från Holland hade korroderat till den grad att vissa skruvskallar nästan förlorat sina sexkanter men efter glaspärle-



blästring och nya skruvar såg den betydligt mer aptitlig ut än den svarta oljedränkta V4-an. Dessutom är den 15 kg lättare. Motorn som enligt uppgift kommer från en brunnen bil verkade dock i övrigt vara i mycket gott skick och helt utan avlagringar i oljesumpen.

Sumpen är alltför djup för att ge acceptabel markfrigång men eftersom många VW baggar och bussar konverteras till Subarumotor i USA finns det bra exempel på hur mycket sumpens botten kan höjas. Så Subarusumpen fick en ny botten som ger samma markfrigång som avgasystemet.

Det kompletta drivaggregatet gav ett helt annat intryck än med V4 motorn i och med att det nu är helt i aluminium.

I nästa avsnitt kommer jag att berätta om fordonsanpassning, flipfront, hjulval och andra karossändringar.



## Åse Kleveland

...still going strong, gjorde i maj 2020 reklam för ett kommande album med texten:

"Fredag 19. juni slipper jeg mitt nye album På frihjul, sammen med The Salmon Smokers! Gleder meg til å dele det med dere!"

Vi tror inte att vi behöver nämna vilken bilmodell som skymtar fram bredvid henne men ett är säkert, den är henne väldigt kär och det har den varit sedan hon köpte den ny 1968.

Teknikens Värld, nr 8/1970

## Saab Sonett i italienska kläder



Saab bygger fortfarande sportbilar för den amerikanska marknaden och följaktligen "avtäcktes" den senaste – Sonett III – på bilutställningen i New York.

Om tycke och smak skall man ju som bekant inte disputera, men det var nog ett i allo klokt drag att presentera den här bilen långt hemifrån.

Den italienske bildesignern Sergio Coggiola har svarat för formgivningen, något sons tyder på att man verkligen försökt snickra till en snygg vagn i Trollhättan den här gången, men just den här italienaren tycks ha glömt de flesta linjer hemma.

Rent mekaniskt är Sonett III uppbyggd på standardkomponenter från Saab V4, vilket bör vara rätt betryggande. Saab V4 har ju dokumenterat sig som en verklig kvalitetsbil.

En del detaljer har förstas modifierats för att passa i den lilla Sonetten; avgassystemet har t ex dubblrats för att ge bättre markfrigång.

Chassiet är också standardtypen

men modifierat för att passa karossen, som är av glasfiberarmerad plast, ca 3 mm tjock och förstärkt med stålramar i vindrutestolpar och dörrar.

Inredningen är sportigt sparsam och instrumentpanelen domineras av tre runda huvudinstrument med varvräknaren i centrum. De två GT-stolarna är naturligtvis försedda med nackstöd, och det behövs väl knappast påpekas att Sonett III uppfyller samtliga amerikanska säkerhetskrav.

### Tekniska data:

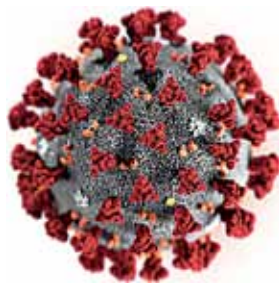
Motor: V4, 1 498 cc, 65 hk DIN vid 4 600 r/m, kompression 9,0:1, max vridmoment 11,7 kpm vid 2 500 r/m; Växellåda: manuell, 4-växlad, kort golvspak mellan stolarna; Tomvikt: 760 kg; Längd: 3 900 mm; Bredd: 1 500 mm; Höjd: 1 190 mm; Bromsar: diagonalt 2-krets-system, skivor fram, trummor bak; Bränsletank: 60 l.





# 2020 – ett förlorat år för bilhobbyn?

Bengt Åkesson, Ordf. Saabklubbens Skåniasektion



Säsongen för diverse motorevenemang är snart över och 2020 blev inte som vi hade räknat med. Internationella Saabträffen i Danmark blev inställd. Vi var några Sonettkamrater här i Syd som tänkte åka dit men utvecklingen skulle snart visa att det hela blev inställt. Saabklubbens månadsträffar på Bialitt ställde vi in fr.o.m. april men vi hann med vårt lokala årsmöte. Nästan alla biltävlingar är inställda både vad gäller rally och racing och alla större träffar, marknader och liknande lysar med sin frånvaro.

Det som fungerat är spontanträffar. Bland annat så var vi några stycken Saabentusiaster som samlades på

På plats i solen.



Lasse o Sibylla från Småland och Kaj, ägaren till Nostalgikaféet.

Nostalgikaféet i Tryde/Tomelilla ett par gånger i sommar. Kändes skönt att Sonetten fick gå några mil i det fina vädret!

Det har blivit några timmar i garaget och bl.a. skruvade jag en del på en Sonett V4 ägd av Bo Jönsson i Helsingborg. En nyrenoverad motor var isatt men tyvärr hade arbetet avstannat och inget var dokumenterat vad som var eller icke var gjort. Det gällde alltså att kolla upp det mesta och leta delar i medskickade kartonger. Tog nästan en hel dag bara det.

När jag hade förankrat motor och låda i bilen var det bara att sätta igång



Motorrenoveringen var bra utförd. Förgasare och insug utbytta till dubbelport.



övriga arbeten. Bl.a. var kopplingshydrauliken risig så det blev att renovera lite.

Växelspaken var defekt så jag fick renovera även den med lite nya plast saker invändigt.

Renovering av slavcylinder koppling.



Snyggade till en hel del av elsystemet kring motorn och ersatte även en del slangar till bränslesystemet. En hel del annat fixande och trixande blev det också, backljuskontakt, choke-wire mm.

Renovering av växelspak.





MOTORHISTORISKA  
RIKSFÖRBUNDET



Modifierad luftre-  
nare.



50-mila service  
med bl.a. kon-  
trolldragning  
topplock.

Det som dock tog mest tid var att modifiera original luftrenare till att passa på dubbelportsförgasaren. Ägaren av bilen hade börjat modifieringen och jag fortsatte. Det är ju knappt om utrymme under huven så man kan inte ta ut svängarna allt för mycket. Det hela lyckades och bilägaren var nöjd. Ägaren hämtade bilen och den gick bra.

Efter att ha kört 500km var det dags att göra service på motorn ef-

ter motorbyggarens instruktioner med bl.a. oljebbyte, kontrolldragning topplock, tändinställning och ventiljustering.

Hoppas att Coronaviruset lyser med sin frånvaro nästa säsong och att samhället återgår till ett mer normalt läge.

Med hopp om en fin virusfri höst, med eller utan turer med Sonetterna, skickar jag en hälsning från oss Saab-entusiaster i Syd!

## Obs!

Tre smidiga  
nyheter  
från MHRF-  
försäkringen!

Räkna ut pre-  
mien med en kalkylator, räkna ut frågetecken med en sammanställning av de vanligaste frågorna och ta del av allt på en valfri skärm då försäkrings-  
sidorna nu är responsiva:  
mhrf.se/  
forsakring. /GS

Ansvarig utgivare:  
Kurt Sjöberg

Redaktör:  
Göran Schüsseleder

MHRF  
Motorhistoriska  
Riksförbundet  
Anderstorpsvägen 16,  
6 tr, 171 54 Solna  
Tfn: 08-30 28 01  
E-post: kansli@mhrf.se  
Hemsida: mhrf.se



# PåVäg

## MHRFs ägarguider: Egenkontroll ute nu!

En serie guider tas fram just nu för dig som ägare av ett historiskt fordon. Först ut: Egenkontrollguiden.

För att säkerställa rimliga villkor för de historiska fordonen är besiktningfriheten ett välkommet och efterlängtat besked efter många års arbete av Motorhistoriska Riksförbundet, FIVA och våra systerorganisationer inom EU. Besiktningfriheten innebär samtidigt ett stort ansvar för dig som fordonsägare. Därför har vi tagit fram en skrift med tips och praktiska råd som ett underlag till stöd för egenkontroll. Uppgifterna i testet är således enbart till för dig som ägare – eller som köpare – av ett historiskt fordon.

Om du är det minsta osäker rekommenderar MHRF besiktningföretagens tester för besiktningbefriade fordon. De har även särskilda tester om du ska sälja ditt fordon.

Genom egenkontroll, alternativt besiktningföretagens tester, får du vetskap om ditt fordots behov av reparationer och underhåll. Tänk på att flygande inspektion fortfarande kan ske ute på vägarna, även om ditt fordon är besiktningbefriat.

Jan Tägt  
generalsekreterare MHRF

LÄS I MOBILEN!



Ägarguiden samt  
checklistan laddas  
ned gratis på:  
mhrf.se/agarguide

### EGENKONTROLL av ditt historiska fordon

CHECKLISTA FUNKTIONER	NOT.	OK	CHECKLISTA FUNKTIONER	NOT.	OK
Fordonsidentifikationsnummer		<input type="checkbox"/>	Hjullager		<input type="checkbox"/>
Primit		<input type="checkbox"/>	Fordon		<input type="checkbox"/>
Säkerhetsbälte		<input type="checkbox"/>	Not. om ex. gläpp		<input type="checkbox"/>
Bromsar		<input type="checkbox"/>	Brände		<input type="checkbox"/>
Tar järnet		<input type="checkbox"/>	Läckage		<input type="checkbox"/>
Notering avskilsked bedrägnis		<input type="checkbox"/>	Spricker		<input type="checkbox"/>
Notering avskilsked handbroms		<input type="checkbox"/>	Ängassystem		<input type="checkbox"/>
Säkerhetsbälte		<input type="checkbox"/>	Tast		<input type="checkbox"/>
Stövar/Trommor		<input type="checkbox"/>	Upphängning		<input type="checkbox"/>
Tilläggsbäckar		<input type="checkbox"/>	Vatten ut. avgång		<input type="checkbox"/>
Bromsar/Charger		<input type="checkbox"/>	Elsystem		<input type="checkbox"/>
Läckage/Vägar		<input type="checkbox"/>	Kärlage		<input type="checkbox"/>
Tyckluftssystem		<input type="checkbox"/>	Signalhorn		<input type="checkbox"/>
Ljus		<input type="checkbox"/>	Torkare		<input type="checkbox"/>
Funktionstest samtliga		<input type="checkbox"/>	Batteri		<input type="checkbox"/>
Notering avskilsked delat		<input type="checkbox"/>	Fästning		<input type="checkbox"/>
Laster		<input type="checkbox"/>	Änsäkning		<input type="checkbox"/>
Karos/Ram		<input type="checkbox"/>	Däck		<input type="checkbox"/>
Not		<input type="checkbox"/>	Mösterdjup fram höger		<input type="checkbox"/>
Spricker		<input type="checkbox"/>	Mösterdjup fram vänster		<input type="checkbox"/>
Övriga skador		<input type="checkbox"/>	Mösterdjup bak höger		<input type="checkbox"/>
Fjäders/stötdämpare		<input type="checkbox"/>	Mösterdjup bak vänster		<input type="checkbox"/>
Läckage (bromsolja)		<input type="checkbox"/>	Stilleg		<input type="checkbox"/>
Fordonet i väg		<input type="checkbox"/>	Spricker		<input type="checkbox"/>
Stående (ingen eftergång)		<input type="checkbox"/>	Drivlina		<input type="checkbox"/>
Styrning/Leider		<input type="checkbox"/>	Fästning		<input type="checkbox"/>
Danser		<input type="checkbox"/>	Läckage		<input type="checkbox"/>
Funktion		<input type="checkbox"/>	Vattenspridning		<input type="checkbox"/>
Not. om ex. gläpp		<input type="checkbox"/>	Övrigt		<input type="checkbox"/>
Spindelrad		<input type="checkbox"/>	Brändskador		<input type="checkbox"/>
Danssk		<input type="checkbox"/>	Vagnhängel		<input type="checkbox"/>
Funktion		<input type="checkbox"/>	Vast		<input type="checkbox"/>
Not. om ex. gläpp		<input type="checkbox"/>	Datum		<input type="checkbox"/>
Fordon:		<input type="checkbox"/>			<input type="checkbox"/>

För närmare information om egenkontrollen för ditt fordon, se mhrf.se/agarguide



**Dagordning för Club Sonett Swedens årsmöte 2020**  
**Plats: Digitalt Online 11 oktober, se sidan två.**

- 1§ Mötets öppnande
- 2§ Fråga om mötet är utlyst i behörig ordning.
- 3§ Fastställande av dagordningen.
- 4§ Val av ordförande och sekreterare för mötet.  
Förslag är CSS ordförande och sekreterare
- 5§ Val av två justeringsmän att jämte ordförande justera mötesprotokollet  
Förslag är Jan-David Skavén och Hans Eklund
- 6§ Godkännande av protokoll för årsmötet 2019.  
Finns på CSS hemsida att läsa
- 7§ Styrelsens verksamhetsberättelse samt resultat- och balansräkningar för det senaste verksamhetsåret.
- 8§ Revisorernas berättelse över styrelsens förvaltning under det senaste räkenskapsåret
- 9§ Fråga om ansvarsfrihet för styrelsen för verksamhetsåret 2019.
- 10§ Fastställa årsavgiften för 2020
- 11§ Fastställa budget för det kommande verksamhetsåret.
- 12§ Val av:
- Klubbordförande  
Johann Schemat, omval
  - Styrelseledamöter,  
Johnny Johansson, omval  
Jan-David Skavén, omval  
Hans Eklund, omval  
Johan Brusewitz, nyval
  - Suppleanter,  
Per-Gunnar Björk, nyval
  - Revisor och revisorssuppleant
  - Valberedning med en sammankallande.
- 13§ Mötets avslutande.

Årsredovisning 2019, Club Sonett Sweden

**Balansräkning per 2019-12-31**

**Tillgångar**

**Plusgiro & kassa** **415 069,67 kr**  
Värdet av reservdelslagret vid årsskiftet: c:a 1 400 000 kr

**Skulder och eget kapital**

Behållning från föregående år 395 820,37 kr  
Kortfristiga fordringar -2 356,43 kr  
Årets överskott 21 605,73 kr  
**Summa** **415 069,67 kr**

**Resultaträkning**

**Inkomster under 2019**

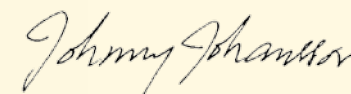
Medlemsavgifter. Bidrag från MHRF och Saabfestival 148 523,96 kr  
Försäljning av reservdelar, m.m. 158 559,27 kr  
**Summa inkomster** **307 083,23 kr**

**Utgifter under 2019**

Sonettvärlden 63 412,00 kr  
Styrelsemöten 4 300,00 kr  
Medlemsmöte 19 291,00 kr  
Dator för tidningsproduktion 20 876,00 kr  
Årsavgift MHRF 8 795,00 kr  
Reseersättning 17 391,00 kr  
Porto, telefon, postgiroavgifter 4 801,50 kr  
Förbrukningsmaterial 822,00 kr  
Saabfestivalen 2 569,00 kr  
Diverse kostnader 2 215,00 kr

**Utgifter för reservdelar m.m.**

Inköp reservdelar, m.m. 83 278,52 kr  
Omk., emballage m.m. 29 493,89 kr  
Lagerkostnader 14 728,00 kr  
Rese/dagsersättning 958,00 kr  
Frakt, porto 11 645,09 kr  
Diverse kostnader 901,50 kr  
**Summa utgifter** **285 477,50 kr**



Johnny Johansson, kassör

# Verksamhetsberättelse Club Sonett Sweden 2019

## Styrelsen har under 2019 bestått av:

Ordförande

Sekreterare

Kassör & medlemsmatrikel

Reservdelsförvaltare

Redaktör för Sonettvärlden

Teknisk rådgivning

Layout & design Sonettvärlden

Suppleant, klubbmästare

Suppleant, reservdelar

Suppleant, webbredaktör

Johann Schemat

Annelie Blom

Johnny Johansson

Per Jansson

Jan-David Skavén

Hans Eklund

Berndt Eliasson

Hans Johnsson

Joakim Eliasson

Bo Sehlberg

Vi har haft tre protokollförda styrelsemöten och ett årsmöte under 2019 samt ett flertal informella kontakter via mejl och telefon. Under året har styrelsen arbetat med att främja våra medlemmars nöje med Sonetter genom att vara aktiva på följande områden:

Vår redaktör Jan-David Skavén försöker med medlemmarnas hjälp att spegla Sonettägandet såväl i som utanför Sverige. Detta har bland annat resulterat i fyra nummer av Sonettvärlden

Layouten har gjorts av Berndt Eliasson som också har sett till att tidningen har kommit i tryck och distribuerats till medlemmarna. Förutom dessa uppgifter har han sett till att styrelsen har haft en plats att hålla våra styrel-

semöten på, i Örebro som ligger centralt till för oss styrelsemedlemmar.

Vår webbmaster Bo Sehlberg har sett till att vår hemsida har varit uppdaterad och under året rättat lite felaktigheter och förbättrat utseendet.

Vår sekreterare Annelie Blom har förutom att skriva protokoll på våra möten även varit ordföranden behjälplig med praktisk styrelseadministration.

Kassören Johnny Johansson har skött klubbens inkomster och utgifter, bokfört dem, redovisat delresultat vid styrelsemöten och rapporterat årets resultat till revisorn. Han har även hanterat medlemsregistret, lagt till nya medlemmar, uppdaterat när han fått ny info från medlemmar och

tagit bort medlemmar som begärt utträde eller inte betalat medlemsavgiften. Han har besvarat frågor från nya eller blivande medlemmar.

Under året har vi fått 28 nya medlemmar. 2019-12-31 hade vi 368 medlemmar.

Hans Eklund har i sin roll som teknisk rådgivare hjälpt medlemmar genom telefonrådgivning om reservdelar, mektips samt felsökning. Det har varit några per månad. Hans har även arbetat med att ta fram och färdigställa vissa reservdelar. Dessutom har han varit en källa till information för styrelsen.

Reservdelsförvaltaren Per Jansson har gjort ett fantastiskt jobb med vårt reservdelslager. Reservdelsgruppen, där även Joakim Eliasson ingår, har under året som vanligt arbetat med

nyttillverkning av delar samt att upphandla tillgängliga delar hos ett flertal leverantörer. Mycket tid har ägnats för att försöka få fram svåråtkomliga delar. Vi har under verksamhetsåret 2019 sålt delar för 158 559 kronor och vi har köpt delar för 83 278 kronor.

Som ordförande har jag mest hållit ihop styrelsemötena och varit kontakt utåt. Jag har även administrerat vår Facebookgrupp som nu har 103 medlemmar.

Styrelsen vill också tacka alla som bidragit till klubbens verksamhet som till exempel att arrangera träffar eller skriva artiklar till Sonettvärlden. Vårt vår- och årsmöte hölls vid Björkenäs Mopedmuseum och arrangerades av Åke Olsson med hjälp av Stefan Gustavsson och Micke Lindström.



För styrelsen i Club Sonett Sweden

Västerås 2020-09-01

Johann Schemat

Ordförande

*Anders Eriksson  
Trångsund*

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!





## 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!**



**Nyttillverkade vent. galler, gjorda i 3D printer.**

Det går även att få dem i ex. rött eller gult förutom svart.

Spjäll, art 7412315.

Pris 295:-/plus frakt

**This article is new, produced in a 3 D printer and can be bought in e.g. black, red or yellow.**

Valve, defroster, art 7412315.

Price 295 SEK/plus freight

**Styrväxel för Sonett III**

art 7348014

Komplett med P-ändor, pris 2000:-/plus frakt

**Steering gear with tie rods, for Sonett III**

art 7348014

Price 2000 SEK/plus freight



## Det skrivs om oss och våra bilar



av Jan-David Skavén



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

### Saab Cars Magazine

Denna tidning glädjer oss mer och mer. I nummer 3, 2019 så hade man med flera artiklar eller notiser med Sonettmaterial. Dessutom är de generösa, så vi kommer att få publicera följande artiklar allteftersom i Sonettvärlden: Komfort i Super Sport (Om en designskiss för Sonett I av Björn Karlström) Sport på svenska (Om Inge Ivarssons Sonett III)

Made in Skåne! (Om produktionen av Sonett III i Arlov)

Men de här raderna ska faktiskt inte handla om de artiklarna; ja inte ens om



en Sonett. Men nog har det Sonettanknytning alltid. För det är en bild på vår kassör och hedersmedlem Johnny Johansson som arbetat på Saabs designavdelning i många år. Texten under bilden lyder:

"En av Saabs skickliga modellörer, Johnny Johansson, poserar med lerskrapan. Saab EV-2 kom aldrig längre än till lermmodellstadiet. Popup-ljus var aldrig aktuellt, lermodellen har bara "urtag" för strålkastarna."

### Saab Cars Magazine

Under en liten bild på sidan 31 i nummer 3/19 så finner vi dessutom följande text:

"Det byggdes bara sex stycken exemplar av Sonett I så hur kommer det sig att detta chassinummer slutar på 008? Svaret stavas Lars-Göran Hansson och vännen Gunnar Johansson som för många år sedan valde att tillverka var sin mycket exakta replika. De två utgick från Saab 96 men tvåtaktaren roterades 180 grader för bättre viktfordelning och av utrymmes skäl hamnade ratten till höger, precis



som på originalbilarna. Efter att noggrant ha måttat av några originalbilar tillverkades formor som användes för att få fram två nästan identiska karosser. Resultatet var ett par replikor som fortfarande får Saabentusiaster i chocktillstånd. Lars-Göran äger fortfarande sitt exemplar medan den andra numera återfinns hos en Saabsamlare i USA.”

### Klassiker

På tidningen Klassiker arbetar flera hängivna Saabfans som Claes Johanson och Joakim Bergqvist. Den sistnämnda har skrivit en artikel i nummer 2, 2020 om Saab Sonett V4. Klassikerguiden har rubriken ”Hemslöjds-sport” och artikeln är på hela sex sidor i tidningen. Den beskriver kort Sonett-historiken från Sonett I och framåt, den ger lite andra lästips om Sonetten som Björn Svallners ”Alla SAABs Sportbilar och den nämner även några av de dåtida rivalerna. Även om de inte är direkt jämförbara så är det Lancia Fulvia Coupé, Matra 530, Triumph Spitfire och Volvo P1800 som omnämns. Som alla sådana guider så delas det ut ris och ros och man håller kanske inte med om allt som skrivs.



Men smaken är gudskelov olika. Det kommer nog att dröja ett tag innan vi får lov att publicera hela artikeln i Sonettvärlden, så varför inte skaffa detta nummer från Klassiker! Sist men inte minst så vill vi förstås nämna att den Sonett V4 som visas i artikeln är vår medlem Anders Dahls. En fin bil som visas på många bilder och den är väl värd att hamna i Klassiker. Jo, en sak till ska vi nämna, nämligen att vi fick tipset om artikeln av Anders Petersson i Jönköping, stort tack.

### Dagens Nyheter

Ni vet säkert att Saab Sonett I presenterades som den kanske största överraskningen på Stockholms Bilsalong 1956. Men förmodligen har ni inte sett framsidan på det ”Bilnummer” som gavs ut den 16 mars samma år och då pratar vi om Stockholmsupplagan. För 30 öre (jo, det är sant) så fick man en hel bilbilaga där man kunde läsa om de 80 biltillverkare som var på plats med över 400 fordon. På den tiden var det ju stort med bilutställningar, långt innan Internet där man i realtid kan kolla runt på det som intresserar en. Nu har vi ju inte hela tidningen utan bara omslaget, men av de 400



fordonen så har man klokt nog placerat ut den nya Sonett I på omslaget; det gillar vi.

### Autohistorica

I nummer 2/2020 av AHKs medlems-tidning skriver Sverker Dahl en artikel med rubriken Saab för hela slanten. Det var mitt i prick för Sverker har verkligen ägnat en stor del av sitt liv åt Saab, möjligen med undantag av när han var informationschef hos Daimler-Chrysler. Hans första tävling var dock när han körde en VW 1500 innan han insåg att det var Saab han skulle tävla med och då mest 96:or med V4 motor.

När man tävlar med Saab under delvis samma tidsperiod som Erik Carlsson och dessutom är motorjournalist så är det inte så konstigt att man så småningom blir vänner. Nu fortsätter jag genom att citera Sverker:



Pat Moss Carlssons röda och Erik Carlssons silverfärgade Saab Sonett II på plats utanför Saabs tävlingsavdelning, färdiga för Rallye des Alpes 1966.

”Eriks och min vänskap tog ett stort steg framåt, uppåt när jag efter 26 års letande fann och köpte den Saab Sonett II -66, chassinummer 000029 (P9978/CFY 028) han körde i rally en enda gång. Saabs plan var att Eriks hustru Pat Moss Carlsson och han det året skulle vinna Rallye des Alpes med var sin Sonett – röd respektive silverfärgad – och därmed lägga väg för en annonskampanj med ”Sportbil byggd på rallyerfarenheter” som knorr. Det gick inte som planerat, ty båda fick bryta på grund av bränsleproblem. Pats bil har skrotats efter en olycka.

Eriks och min gamla Sonett finns numera på Saabs Bilmuseum i Trollhättan. Där står den med Eriks signatur ”På taket” på taket – under klarlacken.”

Tilläggas kan att denna Sonett sedan 2020-01-01 ägs av Trollhättans kommun. Det är ju Trollhättans Kommun, Innovatum och en Wallenbergstiftelse som finns i den ekonomiska bakgrunden. Formellt står Trollhättans kommun som ägare till alla bilar, verktyg och lokaler.



# Tegelgatan, 1972

*Berndt Eliasson*

Vid mitt sökande efter gamla försvunna stads- och gatumiljöer i Örebro, staden där jag bor, så fann jag dessa bilder från 1972, på tänkta rivningshus vid denna Tegelgata.

En då nästan ny Blue Metallic Sonett V4 syns parkerad på dessa "rivningsbilder"! Kanske pengarna "rök" vid Sonettköpet, så ett billigare boendalternativ blev nödvändigt?

