

SONETT

världen

– Organ för CLUB SONETT SWEDEN –



God Jul och Gott Nytt År!

- En Saab Sonetts proveniens
- Sonett – ett legitimt projekt, del 2
- The Sonett Saga
- Sonetter som aldrig byggdes

4
2020

Styrelsen har ordet!



Nu när året börjar närma sig sitt slut så är det dags att summera ett år som inte varit som något annat. Av pandemiskäl har många evenemang blivit inställda och det gäller förstås inte bara bilhobbyn.

Vi tvingades att ställa in vårt vår/årsmöte vid Tidö slott och vi har inte heller kunnat ha våra styrelsemöten där vi träffas i Örebro sedan i början av mars. Förmodligen kommer de närmsta styrelsemötena att bli digitala. I juni nåddes vi av det tragiska beskedet att vår klubbmästare Hasse Johnson hastigt och oväntat avlidit. En stor förlust för familjen men också för oss i Club Sonett Sweden.

Vår reservdelsverksamhet har dock kunnat genomföras som vanligt. På annat håll i Sonettvärlden berättar vår kassör om sin vardag med såväl bankbekymmer som medlemsregistret. Sonettvärlden har kommit ut med fyra nummer så mycket av klubbens verksamhet har ändå fungerat. Vi tidigarelade förra numret för att i god tid avisera vårt digita-

la årsmöte som hölls den 11 oktober. Tekniskt fungerade det väl; däremot hade vi väl hoppats att fler än de 12 som var med skulle närvara. Inte minst som det digitala formatet möjliggjorde närvaro av medlemmar långt borta. Flera val gjordes varav ett nyval och ett fyllnadsval. Ni finner årsmötesprotokollet i detta nummer av Sonettvärlden.

När detta skrivs ser vi snarare en ökning igen av pandemin och det lär dröja innan ett vaccin kan medverka till en normal tillvaro. I mellantiden rekommenderar vi er att kolla Sonettfilmer på YouTube och kliar det i fingrarna kommer nog en del av er att renovera era Sonetter, vilket även är helt rätt av årstidsskäl. Om det blir till originalskick eller ombyggt är upp till er själva; man ska trivas med sin Sonett.

Vi håller er informerade i vår om läget för ett eventuellt vår/årsmöte 2021. Till sist vill vi passa på att önska er en fin avslutning på det här året och hoppas på ett bättre nästa år!



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
jdskaiven@gmail.com

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 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

Denna bild från 1990-talet visar när Johnny Johansson hjälpte Tomten dela ut julklappar med sin Sonett. Några av er kanske minns det från Sonettvärlden nr. 4/1996 men då i svartvitt.

Styrelsen

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

Jan-David Skavén, redaktör
08-93 15 65
jdskaiven@gmail.com

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

Per-Gunnar Björk, suppleant
070-454 62 69
pgbjorck@gmail.com

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

Bo Sehlberg, webmaster, suppleant
076-769 99 15
bo@sehlberg.net

Johan Brusewitz, klubbmästare
070-559 12 20
mariapamina@gmail.com

Nästa nummer av
SONETT VÄRLDEN
beräknas utkomma i slutet av februari
Sista inlämningsdatum för manuskript och annonser 31 januari.



Förhöstträff med Sonetter

Bengt Åkesson

Det är ju dåligt med träffar i dessa virustider men Bränneriet i Harlösa hade den 19 september en liten årsavslutningsträff och vi var där med några Saabar.

Tre Sonetter var på plats; Håkan Asp med sin V4:a, Bjarne Jönsson med sin gula Sonett III -74 (ej medlem) och jag med min "ökända" plommonfärgade.



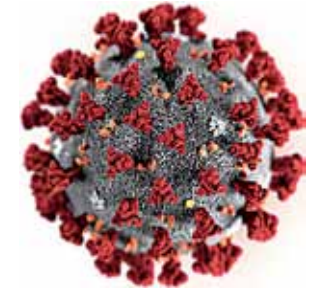
Platsen vid Bränneriet är bra med en stor äng som besökarna kan sprida ut sig på. Vi har gjort ett avbrott med våra månadsträffar på Bialitt eftersom en hel del av Saabfolket tillhör riskgruppen 70 plus.

Den här bilden visar installationen av en Weber dubbelportsförgasare på Bjarnes Sonett III. Riktigt tight under locket. Ombyggnaden gjord på 90-talet av tidigare ägare.



Corona-rapport från kassören

Johnny Johansson



S om 70+:-are lyssnar jag på de direktiv och rekommendationer som kommer från regeringen och Folkhälsomyndigheten, och försöker hålla mig isolerad så gott det går. Då både jag och min fru är pensionärer, går det ju ganska bra. När jag kollade körjournalen nu, visade det sig, att vi bara kört bil knappt 300 mil hittills (t.o.m. sept.) i år. Åkt och handlat varannan – var tredje vecka, så mycket mer har det inte blivit.

Men som administratör av klubbens medlemsregister har jag inte märkt någon förändring, allt flyter på normalt. I början av året var det några medlemmar som lämnade klubben, några fick jag utesluta p.g.a. ej betald medlemsavgift. Vi har fått 25 nya medlemmar hittills i år. Inga onormala förändringar mot tidigare år.

Däremot har jag, som klubbens kassör, märkt av pandemin. Jag och Per Jansson har varsitt PlusGirokonto, men vi har inte varit helt nöjda med Nordeas service. Så vi beslutade att

byta bank. I mitten av juni lämnade jag in ansökningshandlingar till en annan bank. Efter en månad fick jag ett mejl med följande meddelande:

"Vi hanterar inkomna ärenden i turordning och återkommer till er så snart vi har behandlat er ansökan. Vi kan under tiden inte prioritera enskilda ärenden eller svara på enskilda frågor. På grund av rådande omständigheter har vi för närvarande långa hanteringstider vilket innebär att vi behöver prioritera våra befintliga kunder, varför er nykundsansökan kommer att få vänta en längre tid än i normala fall. Vi har ej möjlighet att svara på enskilda frågor och kan tyvärr inte ge er en tidsuppskattning för när vi kommer att behandla ert ärende."

Sedan har jag inte hört någonting från banken. Det har gått några månader, och jag kan inte höra av mig till banken och fråga hur det går! Men våra PlusGirokonton fungerar, bättre än väntat, så vi kör vidare som förut!

När bidrog du senast med en artikel till Sonettvärlden?

De här raderna riktar sig till dig som inte gjort det ännu. Köpet, ägandet, renoveringen. Vi ser fram emot att få din artikel! Kontakta gärna redaktören innan för att få lite tips angående bilder, bildplacering osv.

En Saab Sonetts proveniens

Björn Åberg, Bjorn@Aberg.org

Den 20/4 1971 övertog jag Saab 97 Sonett III, LA 6689 (FNA 079), chassinr 71500186, mätarställning 1.060,5, från Saab Ana i Helsingborg för 10.010:- och lämnade Saab 97 Sonett II, MB 36351 (GGG 501), mätare 7.250, chassinr 534 i byte. Den 29/9 1979 övertog Björn Andersson bilen med mätarställning 20.065,2 till ett pris av 26.000.- Själv hade jag då av Bengt Gus-

tavsson köpt Sonett III, EWL 761. Bilen gav mig många välfungerande mil från bostaden i Lund och från 1973 Gullholmen.

Vintern 1972 - 73 arbetade jag i Gällivare och våren 1974 i Arjeplog. På väg till Arjeplog 5 januari 1974, strax norr om Idre nära Foskros, hände den största olycka bilen råkade ut för under min tid. Min bror och jag hade varit på färdledarkurs i nyårshelgen i



Grövelsjön. Vidare skulle vi köra till Östersund respektive Arjeplog. Norr om Idre med dålig sikt på kurvig väg och glatt vägbana står en bil framför mig på tvären. Jag lyckas bromsa utan kollision men min bror som kommer i sin PV bakom kan inte i tid se hindret och krockar in bakifrån i Sonetten.

Jag kunde köra vidare med en gummistöpp över bakrutan. PVn fick bärgas. Sonetten blev besiktigad i Luleå och renoverad med ny kaross i Lund april-maj -74. Jag valde då att övergå från den gröna originalfärgen till alternativet Mellow Yellow i dåvarande färglista.

Till stor glädje finner jag i nr 3/20 av Sonettvärlden bröderna Forsbergs återskapande av FNA079 till 'mint

condition'. Tänk vad en Sonett kan vara till nytta och glädje så länge, för min del under -70 talet och nära 20.000 mil. Det är verkligen att ta vara på naturens resurser. Jag är nu inne på min fjärde Sonett och har lovat återkomma med en artikel om de fyra jag haft.



Sonett III 2.0 – ett legitimt projekt?

Per-Gunnar Björck



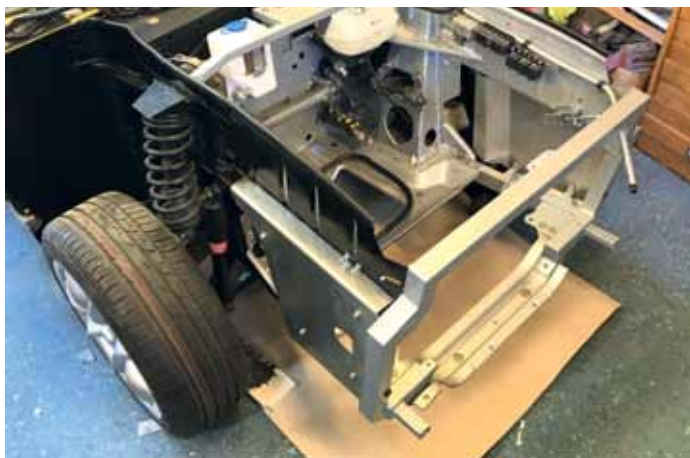
Fordonsanpassningen

I del 1 beskrev jag bakgrunden och motiven för att byta motor i min Sonett III. Och hur drivaggregatet kom att se ut.

Subarumotorn är lite bredare än motorrummet och dessutom sitter motorn förskjutet ca 35 mm till höger i 96:an och Sonetten (en kvarleva från 2-taktsmotorn som lutade åt vänster och balanserades av att växellådan var förskjutet åt höger). Avgasportarna mynnar ungefär där V4:ans motorkuddar sitter. Det skulle kanske ha räckt att modifiera höger motorrumsvägg och

flytta motorkuddarna för att kunna installera Subaruaggregatet men eftersom chassistrukturen redan i och med att V4:an infördes försvagades jämfört med 2-taktsvarianten kändes det bättre att ersätta allt framför hjulupphängningen med ett eget utförande.

Utgångspunkten blev kylarramens läge som behölls men en ny ram gjordes i 40x40x2 mm rör istället för originalets U-profil och så bred att drivaggregatet kan skjutas i framifrån. För att sumpen skall kunna passera gjordes kylarramens nederdel löstagbar i form av en Saab 900 MY 1979 mo-



Frontstruktur

torbalk i höghållfast aluminium (NOS räddad från skrotbingen på jobbet ca 1980! Känns bra att kunna använda originaldelar!)

Originalbilens sidoplåtar i motorrummet består mest av ventilationshål och de små förstärkningsprofilstumpar som finns torde göra varken till eller från. Jag ersatte därför dessa stumpar med 40x40 rör och de profiler som motorkuddarna stod på med 50x30x2 rör utflyttade så att avgasrören skulle gå fria.

Med slutna profiltrör och styva svetsade eller skruvade knutpunkter torde denna struktur vara styvare än original. Med samma vikt!

Sidoavtäckningen i motorrummet gjordes som löstagbara aluminium-

luckor för åtkomst av ventilkåporna och med 0,9 mm karosspått upp mot motorhuven.

Motorupphängningen består av två hydrauliska motorkuddar under topplocken. Och den ordinarie växel-lådkudden i torpedväggen.

Därmed var anpassningen av chassistrukturen klar. Övriga ändringar i motorrummet inkluderar en Saab 900 aluminiumkylare (6 kg lättare!) vänd bak-och-fram för att vattenstosarna skall passa Subarumotorn och en ny tvärbalk med separat expansionskärl istället för den kombinerade balken och expansionstanken.

Den stora ändringen på karossidan

Motorrum





Stödstruktur

är att bilen har fått flipfront för åtkomst av ventilkåpor och tändstift. Det hade gått att komma åt dessa genom hjulhusen men det är trevligt och praktiskt att kunna fälla upp hela fronten. Den stora huvan behövde en förstävande ram för att fördela lasterna och bära H4-strålkastarna i grillen. Tyvärr förlorades därmed en del av viktvinsten från motor och kylare.

Ledpunkten för flipfronten måste sitta lågt och ganska långt fram för att huvan skall gå fri från kylaren och fläkten när den är öppen. För att dölja huvupphängningen och kylaren gjorde jag en spoiler med överkanten i nivå

Flipfront



Frontvy



Huvlås

med trösklarna och med samma höjd som dessa. Den har också samma lutning som grillen. Med spoilern får fronten en viss visuell tyngd och ser mindre uppnosig ut.

En Saab 9000 motorhuvsgasfjäder balanserar huvan och ett teleskopiskt stag blir stopp vid öppet läge. Släpvagnslås inne i motorrummet spänner huvan mot justerbara stopp och

dolda lås håller ner och in de bakre nedre hörnen.

En annan positiv effekt av flipfronten är att man får en ursäkt att göra sig av med den osannolikt komplicerade och tröga mekanismen för strålkastaruppfällning. Jag förenklade hela systemet genom att montera lamphuset på en gemensam röraxel och låta en Saab 900 vindrutetorkarmotor fälla upp lamporna.

Den modifierades för att få två parkeringslägen och för att styra växlingen av ljuset från de grillmonterade H4-strålkastarna till huvudstrålkastarna.

När jag började på Saab 1977 låg det en vakuumplocka av den typ Lotus Elan använde för sina strålkastare tillsammans med en Lucas fönsterhissmotor i en skrotlåda på jobbet – säkert delar från när Saab funderade på system för att fälla upp strålkastarna.

Även om Sonett III fick ett större och kantigare frontparti och en något längre bakdel än II:an förblev den smal och högbent sedd bakifrån. Dessutom



Strålkastarmekanism

skrapade 165-däcken i vänster hjulhuskant på min bil.

Jag hade en uppsättning 16x7" Minilitefälgar med offset 48 mm från en Mini och såg möjligheten att använda dessa med 195/50 däck. Naturligtvis stämde inte bultcirkel och offset

men genom att göra adapterplattor i 20 mm aluminium blev offset 28 mm (nära Ronalfälgen som är 32 mm) och frigång inåt fram (med lite trix) och bak var OK. Frigång utåt fram verkar också OK men naturligtvis inte bak.

Enligt samma SFRO/SBP-underlag som för motoreffekt är tillåten spårvidd fram/bak på 96:an och 95:an 1259/1253 mm men ingen uppgift finns för Sonetten. Borde vara samma.

Enligt verkstadshandboken är Sonett III:s spårvidd 1232 mm både fram och bak och offset för 4,5" fälgarna anges till 45 mm. Det torde dock vara en gammal uppgift gällande 4" fälgar eftersom 4,5" fotbollsfälgar har offset 39 mm vilket blir resultatet om man breddar en 4" fälg till 4,5" enbart utåt.

Minilitefälgarna med adapterplattor har alltså $39 - 28 = 11$ mm mindre offset vilket alltså ökar spårvidden till $1232 + 2 \times 11 = 1254$ mm. Nära nog 1253 för att kunna godkännas.

Lösningen för att få plats med 195-däcken blev att ta loss bakskärmarna och fälla ut dem från dörrstol-



parna och bakåt så att hjulhuskanterna sett uppifrån blir parallella med hjulen vilket innebär ca 120 mm ökad bredd över bakljusen. Lagom för att få plats med en normal registreringsskylt. Se vinjettbilden.

Bilen är nu lika bred bak som fram och formen på bakskärmarna harmonierar bättre med fronten.

Det hade ändå varit nödvändigt att ta bort skärmarna för att kunna åtgärda några typiska USA-lagningar. Bilen



Dörrsida

hade blivit påkörd och plasten lagats med Masonite, ståltråd, tjock glasfiberworing, polyester, spackelklumpar och fogsäum under den snygga ytan.

Värre var att krocken gjort att en punktsvets skarv mellan tröskel och dörrstolpe släppt bakom vänsterskärmen och då tröskeln redan var rostig i området hade den lagats med en påläggsplåt (som också rostat sönder) och mycket spackel. Och utan att plåten svetsats fast i dörrstolpen (omöjligt utan att ta bort skärmen eller hela karossen).

Bakdelen lackades provisoriskt med 2-komponents sprayfärg (även garagegolvet och en cykel fick sin beskärda del!). Eftersom lackfirman inte hade något recept för färgkoden skannade jag färgen och fick resultatet NCS S1070 G90Y, alltså en färg med 90% gult och 10% grönt. Stämde dock dåligt med färgen på dörrar och tak.

Bilen i övrigt har "50 nyanser av gult" så en färgmatchning hade ald-

rig kunnat bli bra men lika bra det eftersom det ger mig ett skäl att så småningom lacka bilen ordentligt.

Då jag är 1,94 m lång ryms jag egentligen inte i en Sonett men det finns ju en etablerad lösning på det problemet – att göra en "sittgrop" i golvet. Stolen är nu 55 mm lägre. För att gå fritt för bananlänken och kunna sitta mitt för ratten flyttades stolen åt höger och därmed kommer man inte åt stolsjusteringen. Ett par OG 900 stolsskenor monterade upp-och-ner passade bra mot stolens fästpunkter.

Övriga jobb på bilen kommer att bli att i vinter göra en ny inredning inklusive dörrsidor eftersom den gamla var bortom all räddning. Färgskalan blir grå/svart med stolsinsatserna i grön EMS-plysch – också den ur de gamla Saab-gömmorna.

I sista avsnittet, som dröjer till våren, kommer jag att berätta hur bilen gjordes klar, hur det gick med besiktningen och hur de första körintrycken var.

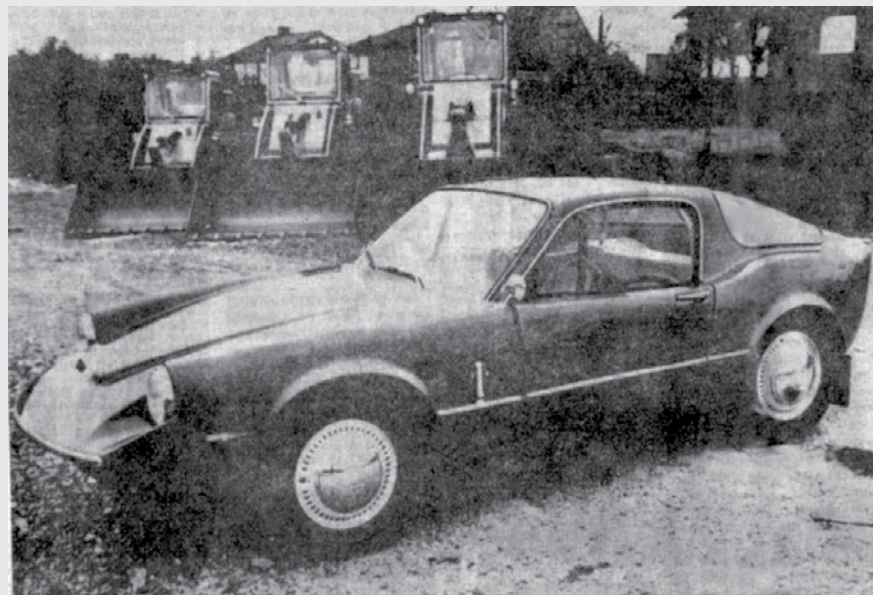
Detta är den nya SAABEN

Skånska Dagbladet
Lördagen den 8 januari 1966

Detta är den nyaste Saaben. Sällan har en bil fått så mycket publicitet innan den ens visats. I dag kan Skånska Dagbladet som första tidning presentera den i bild.

Som synes så är det en sportig vagn och man räknar med att kunna exportera den bl. a. till USA där efterfrågan är stor på sådana här åk. Det blir Järnvägsverkstäderna i Arlöv som skall tillverka bilen. I april räknar man med att kunna visa upp den för den amerikanska publiken.

Den nya Saaben som får en toppfart på 180 km./tim. kommer att kosta c:a 3.000 dollar i USA och ungefär 20.000 kronor här hemma.



Obs! *Undvik dyrköpta tjänster*
Vänd dig alltid till berörd myndighet för att slippa bli lurad på bluff-sajter! Anmäl t ex på- och avställning eller beställ fordons- och körkortshandlingar direkt via Transportstyrelsens webbplats transportstyrelsen.SE.

Göran Schüsseleder kommunikator MHRF

Fem utmaningar för det rullande kulturarvet

MHRFs myndighetsråd har tagit fram fem ställningstaganden i frågor som förbundet betraktar som särskilt viktiga att driva när det gäller bevarandet och användandet av det rullande kulturarvet i Sverige.

Sedan starten 1969 har Motorhistoriska Riksförbundet verkat för att förbättra förutsättningarna för bevarandet och användandet av det rullande kulturarvet. Till det rullande kulturarvet räknas fordon som är 30 år och äldre.

Under årens lopp har MHRFs arbete burit frukt, bland annat genom undantag från kontrollbesiktning och fordonsskatt för historiska fordon. För att nämna några exempel. Stora utmaningar finns fortfarande för den fordonshistoriska rörelsen.

– Vårt myndighetsråd har tagit fram fem ställningstaganden i frågor som MHRF just nu betraktar som särskilt viktiga att driva när det gäller bevarandet och användandet av det rullande kulturarvet i Sverige, förklarar förbundsordförande Kurt Sjöberg som själv ingår i Myndighetsrådet.

1 Framtida fossilfria flytande bränslen för gårdagens fordon.

Historiska fordon ska vid bränsleomställningen fortsatt kunna brukas utan, eller med endast smärre, tekniska förändringar.

2 Bevarande och användande av det rullande kulturarvet.

När myndigheter fattar beslut som rör historiska fordon ska bevarandet och användningen av dessa beaktas.

3 Ursprungskontroll. Ansökan om ursprungskontroll för historiska fordon.

En ansökan om ursprungskontroll för historiska fordon där registreringshandling eller tullhandling saknas ska godkännas om fordonet, komplett, helt eller delvis demonterat, funnits i Sverige i minst 20 år.

4 Gränsöverskridande transporter. Export och import av historiska fordon och fordon av intresse för samlare samt delar till sådana fordon.

Export och import av historiska fordon, fordon av intresse för samlare och delar till dessa oavsett skick och funktion, ska ej omfattas av EUs avfalls- och transportregler.

5 Registrering och teknisk identifiering.

Vid registreringsbesiktning ska ett historiskt fordon vars identitetsmärkning är skadat eller saknas godkännas om fordonet ändå

säkert kan identifieras. Kraven på historiska fordons utrustning och beskaffenhet ska vid registreringsbesiktning vara de som gällde vid tillverkningstillfället och styras av rätt tillämpad ursprungskategori.

Mer om Myndighetsrådet finns att läsa här: mhrf.se/myndighetsrådet.

Jan Tägt

generalsekreterare MHRF

Kört klart för i år? Lite om försäkring och förvaring.

Åksäsongen börjar ta slut. Om inte annat aktiviteterna, även om de just i år varit ovanligt få på grund av pandemin. Här följer några tips och råd om du kört klart för i år.

Motorhistoriska Riksförbundets egen helförsäkring MHRF-försäkringen är en året runt-försäkring. Detta betyder att du inte behöver ställa av ditt historiska fordon under vintern eftersom din MHRF-försäkring inte ändras i omfattning vid en eventuell avställning. Detta innebär naturligtvis att du kan göra nöjeskörningar året runt!

Om du däremot har valt en avställningsbar försäkring är det viktigt att du ser till att ha åtminstone en garage- eller avställningsförsäkring som gäller för förutsättningarna du har på din förvaringsplats för det aktuella fordonet.

Vägskattens betydelse; fordon mer än 30 år gamla, i år 1990 års modell och bakåt, är skattefria. Har man då någon form av entusiastförsäkring lönar det sig sällan att ställa av.

När det gäller 1990-tals bilar kostar skatten minst dubbelt mot exempelvis

MHRF-försäkringens premie varför det finns skäl att ställa av.

Oavsett försäkring kanske du känner att du kört klart för i år. Att förvara ditt historiska fordon utomhus under vintern är såklart inte att rekommendera. Om inte varmt så i alla fall torrt. Viktigt är att anpassa vätskor efter temperaturen.

Tänk på att däcken kan bli lite platta om ett fordon står stilla under en längre period. Ett bra knep kan vara att trycka in lite extra luft, eller att använda depåstöd, centralstöd eller pallbockar. Glöm inte att titta på batteriets vätskenivå och batteriet i övrigt. Vissa kan dessutom behöva laddas oftare än andra.

Slutligen; passa på att skriva ned allt som krånglade under årets åksäsong så att du inte glömmer bort något när du ska gå igenom fordonet inför nästa års. Ett utmärkt stöd i sammanhanget är MHRFs Egenkontroll av historiska fordon som kan du ladda ned gratis här: mhrf.se/agarguide.

Francisco Vall

handläggare MHRF-försäkringen

Protokoll fört vid Club Sonett Swedens årsmöte

Föreningens namn Club Sonett Sweden
Organisationsnummer 802529-8376
Datum 2020-10-11, klockan 16-17
Plats Digitalt Online möte

Närvarande på mötet

Johann Schemat, Jan-David Skavén, Berndt Eliasson, Johnny Johansson, Anders Forsberg, Bengt Edlund, Bengt Åkesson, Bo Sehlberg, Markuu Haikonen, Per-Gunnar Björk, Pär Stihl, och Annelie Blom.

- §1 **Mötet öppnas**
Sammanträdet öppnades av klubbens ordförande: Johann Schemat
- §2 **Fråga om mötet är utlyst i behörig ordning**
Mötet inleddes med en fråga om kallelse till årsmötet har genomförts i tid enligt klubbens stadgar. Alla svarade enhälligt att så har skett.
- §3 **Fastställande av dagordning**
På hemsidan publicerad dagordning fastställdes.
- §4 **Val av ordförande och sekreterare för mötet**
Johann Schemat valdes som ordförande och Annelie Blom valdes som sekreterare för mötet.
- §5 **Val av två justeringsmän att jämte ordförande justera mötesprotokollet**
Beslut fattades att Jan-David Skavén och Hans Eklund är justeringsmän för protokollet.
- §6 **Godkännande av protokoll för årsmötet 2019**
Årsmötet beslutade att godkänna protokollet från föregående år.
- §7 **Styrelsens verksamhetsberättelse samt resultat- och balansräkningar för det senaste verksamhetsåret.**
Balans- och resultaträkningen följer samma mönster som tidigare. Inkomsterna är större än utgifterna, speciellt detta år då aktiviteter ej har varit möjliga på grund av rådande pandemi. Möjligheter finns för att kunna köpa ytterligare delar till lagret.
- §8 **Revisorernas berättelse över styrelsens förvaltning under det senaste räkenskapsåret**
Revisorernas berättelse för det gångna året godkändes.
- §9 **Fråga om ansvarsfrihet för styrelsen för verksamhetsåret 2019**
Styrelsen beviljades ansvarsfrihet för 2019.

- §10 **Fastställa årsavgiften för 2021**
Förslag att avgiften blir oförändrad, lika som 2020 (350 kr), godkändes av årsmötet.
- §11 **Fastställa budget för det kommande verksamhetsåret.**
Lagd budget godkändes av årsmötet och alla hoppas på att kommande verksamhetsår ska ges möjligheter att träffas personligen igen i våra bilar. Önskemål finns att i och med kommande möte även kunna övernatta på gemensam plats för diskussioner kring tekniska frågor och lösningar.
- §12 **Val av styrelsen**
- Klubbordförande, 1 år
omval av Johann Schemat, för år 2020
 - Styrelseledamöter, på 2 år
Johnny Johansson, omval
Jan-David Skavén, omval
Hans Eklund, omval
Johan Brusewitz, fyllnadsval
 - Suppleanter, på 2 år
Per-Gunnar Björk, nyval
 - Revisor och revisorssuppleant på 1 år
Göran Sundin, omval
Lars Gunnarsson, omval
 - Valberedning med en sammankallande, på 1 år
Bengt Edlund, omval
Mattias Arvidsson, omval

§13 Mötet avslutades

Vid protokollet

Annelie Blom (sekreterare)

Mötesordförande

Johann Schemat (ordförande)

Justeras

Hans Eklund

Justeras

Jan-David Skavén



Sonettutflykt sommaren 2020

Annelie o Roine Blom

Något kul att minnas och att se tillbaka på.

Våra vänner Lena och Mats undrade en dag om vi inte kunde åka på utflykt med Sonetterna till Dalarna över ett veckoslut.

Vilken härligt idé !

Siktet var inställt på övernattnig på bed & breakfast i Vikarbyn.



Parkerade Sonetter i Vikarbyn.

Var vi än stannade med våra små bilar, så väckte de uppmärksamhet. Många kom fram och tittade och pratade Saab med oss

Lena och jag har fantiserat om att hitta kläder från 70-talet så som kläd-

modet var när våra bilar var nya. Ett av våra utflyktsstopp blev hos Spader Madame i Vikarbyn.



Spader Madame secondhand.

Våra herrar var dock inte så intresserade men vi gick "all in" för att prova skor, klänningar, blusar, väskor som fanns till försäljning. Vi siktade in oss på hyllorna som var märkta med 70-talet. Helst hade vi velat hitta platåträskor, men ut kom vi med klänning och blus. Vi hade sedan en klädprovning med fotografering med våra kära bilar i strålande solsken.



Annelie och Lena mannekängar med sina klädinköp.

Under rundturen i Dalarna hann vi besöka dalahäststillverkningen i Nusnäs, besöka Zorn museet i Mora, vandra runt i Mora centrum, njuta av solnedgången ifrån piren i Rättvik och köpa lite knäckebröd i Leksand.



Besök vid Dalahäststillverkningen.



Vid Leksandsbröd.

Vi åt gott och njöt av sommaren. Med lite korsdrag i bilarna, så gick det fint utan någon air-condition.



Sonetter på vägen.

Vår tur startade i Uppland upp till Dalarna, runt Siljan och tillbaka hem igen, en resa på 60 mil.



Medlemsavgiften 2021

Det är dags att förnya medlemskapet i Club Sonett Sweden genom att betala medlemsavgiften för nästa år. Vi uppskattar som vanligt att Du gör det vid kommande månadsskifte dec/jan. Därför bifogar vi ett inbetalningskort med nummer 4/2020 av Sonettvärlden. Plus-Girokontot är 358730-0, vilket är förtryckt på avin.

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

Medlemsavgiften är 350:- för alla medlemmar. Enligt beslut på årsmötet 2012 så påförs en påminnelseavgift på 50:- för den som inte betalar i tid. Sista inbetalningsdag är 2021-01-31.

För medlemmar bosatta utomlands är avgiften motsvarande i EUR/USD eller annan valuta. Bankkonto Nordea 9960 2603587300.

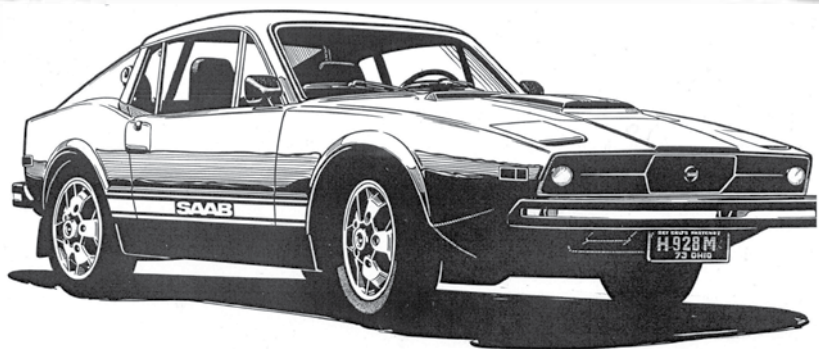
Vår kassör Johnny Johansson ber Dig också att skriva tydligt och komplett samt påpeka eventuella ändringar/kompletteringar för Din adress och Ditt bilnehav. Kolla gärna om det stämmer i matrikeln i 2/2020.

Gör det inte det ber vi Dig att kontakta honom.

Gärna per mail: johnny0521221250@telia.com.

Ett flyttkort till hans adress:

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



The member fee 2021

We kindly ask you to send us the member fee for Club Sonett Sweden for 2021. The fee is SEK 350, or equivalent value in other currency for our foreign members. According to a decision at the annual meeting 2012, a reminder fee of SEK 50 will be added for those not paying in time. Last day to pay is January 31, 2021.

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

IBAN: SE32 9500 0099 6026 0358 7300

The account number is 9960 2603587300

Please pay the bank expenses.

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

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

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

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

Please see to that our cashier must not remind you!

*Lasse Herneklint
Enskede*

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!





The Sonett Saga

Neil Ryder. The Article was first published in the Saab Enthusiasts magazine

It all started at IntSaab 2019 in Holland. Walking through the Dutch club's line up of Sonetts there was one with a small handwritten note tucked up under the windscreen with 'For Sale' written on it. Intrigued, I was eventually found by the owner giving the car a close inspection. "You like?" was the initial greeting. "Of course," I replied. This led into a long discussion. "We completely rebuilt the car," was the next remark "and here are the pictures," as a large photo album was offered to me. It showed that an enormous amount of effort had gone in to restoring the car. "Would you like to

sit inside, we'll lift the bonnet and start the engine for you".

Now as most of you will know, there is a certain technique involved in getting in to a Sonett which involves sitting on the seat and swinging one's legs inside. Fortunately, I am short so that I can just about manage this manoeuvre despite my age. It would of course be much more interesting to male onlookers if I were a young girl in a mini skirt but I am not!

The car seemed complete

Internally the car seemed complete and much restoration had been done

to original specification. After managing to extricate myself from the interior more discussion and examination of the engine compartment took place. Not wishing to seem over-enthusiastic I thanked the owners (by now it was apparent there were two) for the information. It had been a project for two long time Saab enthusiasts, Bert and Willem, who have a workshop at Veenendaal in central Holland. Several times I returned to look at the car over the weekend and made a note of the telephone number on the sale notice in the windscreen. I made a mental note that I did not need any more cars.

On return to the UK I tried to put it out of my mind until that damn piece of paper with the telephone number on somehow kept beckoning me to take action. I made the call and, yes, the car was still for sale. Then ensued a flurry of emails back and forth

with many questions, answers and pictures and much research by myself on all aspects of Sonetts. I am sure most enthusiasts recognize the frantic efforts they undertake to learn all about a potential purchase before it is made. Eventually after having enquired about a couple of other similar cars in the USA and Germany I arranged to visit Veenendaal in October 2019 to look at the car again. By this time and following negotiation on price, I had convinced myself that, barring major problems, this was the car for me. I would arrange a one way journey by train and book return via ferry, with or without the car dependent upon the result of my visit.

Time to go to Holland

My partner Lesley and myself set off from St Pancras on the Eurostar at around 10.30 am and arrived at Ve-



enendaal in the early evening having changed on to a local train in Amsterdam. We planned to stay two nights in Veenendaal and catch the daytime ferry back to the UK on the third day. Morning of the second day dawned and we were picked up from the hotel by Bert to take us to the workshop. When we arrived, the car was up on the ramps ready for inspection. No problems there as it was like a new car underneath.

Next was the eagerly awaited road test. I drove the car for many miles around and was disappointed to say the least with the gearbox which was very noisy in third on the overrun. I also had great difficulty in getting in to second gear when changing down from third. In or out of freewheel made no difference. Knowing I was disappointed they offered to provide a re-conditioned gearbox to be sent to the UK fitted at no cost if I took the car. To protect myself I negotiated a suitable retention until the replacement box was fitted and tested. After all I was unlikely to find a fully restored



Sonett V4 elsewhere as only 1610 were made between 1967 & 1969. Mine is a 1968 chassis no 367. The Sonett V4 has the 1498 cc engine rather than the 1698 cc of the later Sonett III.

We also had time for sightseeing

The rest of the day we were taken on a local tour of the town which is known as the capital of the Bible belt in Holland. Every road seemed to have its own church and the community is obviously very strongly religious. Once again, the Dutch hospitality was superb and Bert's wife made us a wonderful sandwich lunch. We were also shown Bert's superb long nose 96 two stroke tucked away in his garage. Interestingly the main street in the town is long and straight because it is a filled in canal!

The hotel we stayed in was on the main street and could be described as boutique. Bathroom was huge with shower and slipper bath. It even had a gent's urinal in the corner! The bedroom had a fully stocked fridge but no price list. Knowing what a rip off these



normally are, we asked the proprietor for the list to which she replied "there is no charge, just drink what you want." Dutch hospitality again!

Next day we were picked up again taken back to the workshop to start completing formalities. Apparently Dutch cars have to surrender their number plates when permanently exported. So, we had to visit a special registration garage where the old ones are surrendered and new temporary plates issued with the same registration number! Yes, does seem odd. When all the admin was complete Bert and Willem loaded the car on to their trailer to take us to the ferry at Hook of Holland which is about 80 miles away. The ferry we were catching was the daytime ferry which departs at around 2pm. The car was off loaded just outside the dock entrance, I was handed the keys and we gave our thanks and farewell to Bert and Willem. Once again Dutch hospitality shone through as I wanted to pay for transporting the car to the docks but they refused to accept any payment.

Back to England with the Sonett

We had quite a bit of time to spare before boarding so Lesley and I went wandering to find somewhere to eat. Usual place I've used in the past was closed so we walked further afield and found a little Italian. Just the job. Not long after we went in the place filled up with locals so we were reassured that it would be good – and it was! Suitably fed and watered we drove to the ferry loading area to wait for boarding. Of course, you then get all



the strange looks and questions from people "never seen one of these before". Well no you won't as they never made many – all the stock answers you need when driving a classic.

Once on the ferry it was a long and boring journey to Harwich. We were over an hour late setting off so by the time we arrived it was dark and raining – welcome back to the UK! I was driving back to Bury St Edmunds that night to stay at Lesley's place – thank goodness I didn't have to drive all the way back to Nottingham in an unfamiliar car. With headlights set for continental driving and in such bad weather in the dark I think I was lucky to go off the road only once! Didn't know where any of the controls were so was glad Lesley could use her phone to illuminate the switches! This rather fraught night time drive highlighted a few issues with things like wipers and screen ventilation as well as the lights. All little jobs to keep me busy and learn more about the car.

To be continued.

Sonetter som aldrig byggdes



I samband med att Pär Nylander och Lars Wramell byggde kombin Saab Safari kläcktes idén om att även bygga en ny Sonett. Pär Nylander tog fram en modell i skala 1:5 av deras vision.

Saab ville inte bygga någon sportbil efter Sonett III, men andra ville, bland andra Sonettgänget i Arlöv med Björn Andreasson i spetsen. Även duon bakom kombiprojektet Saab Safari ville bygga en Sonett, men inget av projekten blev verkligt.

Motorn skulle hämtas från Saab 900 och monteras över bakhjulen. Bilen skulle bli en fyrhjuldriven värsting med rörram och glasfiberkaross.



Text & foto: Robert Gustavsson samt bilder från Club Sonett Sweden. Artikeln har tidigare varit publicerad i novembernumret 2017 av Classic motor och publiceras i Sonettvärlden med deras tillåtelse.

Sonett II byggdes i ASJ:s gamla lokaler i Arlöv, först med tvåtaktsmotor men den byttes snabbt ut mot V4-



Ett antal designskisser togs också fram av Pär och hamnade i ett kompendium märkt Sonett IV.

motorn. Sonett III, med omarbetad kaross, kom i produktion 1970, men redan då var modellens dagar räknade. Projektledaren Björn Andreasson började runt 1969/1970 att skissa på flera tänkbara efterföljare som baserade sig på Saab 99.

– Vi tog fram tre olika förslag. Två var framhjuldrivna medan det tredje var fyrhjuldrivet, minns Bert Grahn som tog över som projektledare efter Andreasson.

En bakhjuldriven bil stämde in bättre med bilden av sportbilar, men det skulle Saab aldrig gå med på, men en fyrhjuldriven kanske Saab kunde acceptera.

Motorn på Saab 99 hade svänghjulet och kopplingen fram. Om den monterades över bakhjulen skulle det inte vara så svårt att bygga om den till fyrhjuldrift. I övrigt skulle många delar, precis som föregångaren, hämtas från seriebilarna, bland annat golv, hjulhus och upphängningarna. Bakluckan var helt i glas och kylaren skulle placeras längst fram i bagageutrymmet ovanför

reservhjulet och bilen skulle dessutom få ett targatak med inbyggd störtbåge.

Bert Grahn och Björn Andreasson visade förslagen för ledningen på Saab.

– De var väldigt intresserade, men eftersom de just hade börjat tillverka Saab 99, vilken blivit dyrare än räknat, så hade de för tillfället inga pengar för ett sådant projekt.

Fast pengar brukar gå att få fram om man vill, och det var troligare att viljan inte fanns.

– Den nya chefen för Saab i USA var inte alls lika intresserad av att sälja sportbilar som hans föregångare. Det var nog där skon klämde. Jag tror att det var en dålig idé för det är tack vare alla innovationer som Saab kunde överleva och Sonett var en bra provbank, minns Bert Grahn.

Och vem vet hur det hade slutat? En mittmotorbil med fyrhjuldrift och en tvålitersmotor som väntade runt hörnet, och strax efter det turboladdning. Båda hade förstås också hamnat först i Sonett IV.

En annan tänkbar efterföljare skissades fram av duon Pär Nylander och Lars Wramell på Setrab. Runt 1977/1978 tog de fram en prototyp till en kombimodell av Saab 99 – Safari.

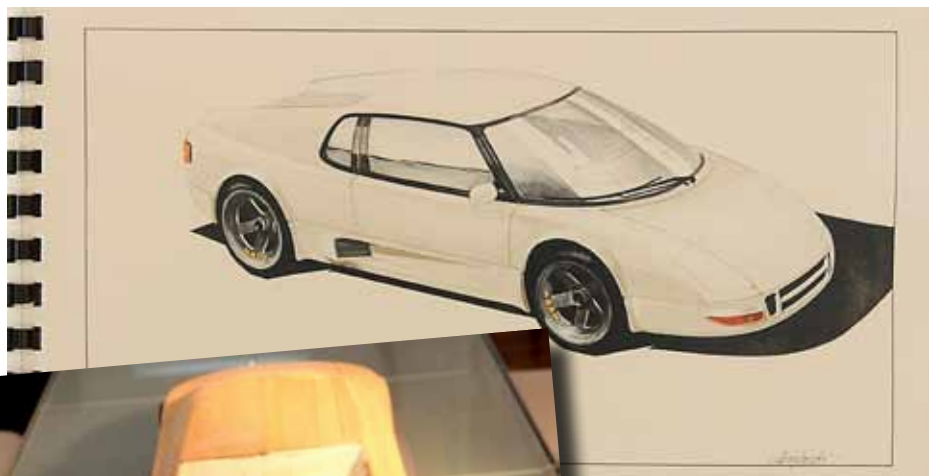
Bilen visades upp för Saabs representanter som mer eller mindre på stående fot bestämde att Setrab skulle bygga en till prototyp till, men då med en 900 Turbo som utgångspunkt. En sådan byggdes och även den fick ett positivt mottagande av Saab, men någon produktion blev det aldrig.

– När vi tog fram Safari Saabarna föll det sig naturligt att vi också spånade om en uppföljare till Sonetten.



Skaparglädje var drivkraften och visionen var att bygga vidare en ärlig och genuin sportvagnstradition.

Grillen påminner en aning om den som senare kom på Saab 900. Ovanför de rejält tilltagna blinkersglasen sitter de diskreta huvudstrålkastarna.



Modellen byggdes aldrig färdig. När Saab byggde sin egen EV-1 gick luften ur projektet.

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!

Tankgummi, Art 8377491.

Passar Sonett III, pris 150:-/st, plus frakt

Sealing collar, Art 8377491.

Fits Sonett III, price 150 SEK/each, plus freight



Relä, Art 7326119

Passar Sonett II, pris 250:-/st, plus frakt.

Relay, Art 7326119, control high beam flash.

Fits Sonett II, price 250 SEK/each, plus freight.





Det skrivs om oss och våra bilar

av Jan-David Skavén



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

Nostalgia

I nummer 4, 2019 så har man som vanligt även med en artikel om ett flygplan. I detta fall heter det BA-6 där BA står för flygplanskonstruktören Björn Andreasson som levde mellan 1917-1993. På bilden sitter han dock inte i detta plan. Det var väl inte en av hans mest framgångsrika konstruktioner, för det var tänkt som ett hemmabygge och man känner bara till tre exemplar av detta ensitsiga plan va-



rav ett är kvar i Sverige. Då var han betydligt mer framgångsrik med t.ex. planen MFI-9 och MFI-15.

Björn var ju en viktig person även när det gällde att konstruera Sonetten och några få rader i artikeln omnämner detta: "Redan under åren på MFI hade han tagit fram MFI-13 – eller BA-13 om man så vill – vilket sedermera blev Saab Sonett II. Men det är en annan historia."

60-talare

Den kände motorhistorikern Peter Haventon har givit ut ett antal bilböcker förutom att han är huvudredaktör för AHKs medlemstidning Autohistorica. I den bok som heter "60-talare" med undertiteln "210 bilar från hela världen" är även två Sonetter med. Rättare sagt en prototyp från 1965, Catherinan och en produktionssonett. Om vi börjar med Catherinan så står det att industri-designern Sixten Sason hade ritat den och att den var tillverkad i plast hos ASJ i Katrineholm. Färgen var röd och bakrutan försänkt.

Bredvid Sonett II:an från 1966 står Lasse Lönndahl som hann med att an-



vända fyra olika Sonetter och den här var den första. Så tidig att den hade likadana huvandtag som på Triumph Spitfire. Idag ägs den Sonetten av Berndt Eliasson som gör layouten för Sonettvärlden.

Dagens Nyheter

Den 19 september 2020 hade DN en liten artikel av Peter Klemensberger på motorsidorna med rubriken "Glasfiberdröm i öst". Man visade en bild på en bil, Hadi-2 från dåvarande Sovjetunionen 1961. Den såg ut som en förminskad amerikanare och karossen var faktiskt i glasfiber. Vi citerar vidare i texten: "Glasfiber var framtidens material under 1950-och 1960-talen. 1953 blev Chevrolet Corvette första serieproducerade bilmodell med kaross i materialet. Svenska Saab och Volvo byggde under samma tid bilar i glasfiber men det blev inte många exemplar av modellerna Sonett I och P1900, även om Saab fick igång en produktion av Sonett II 1966". Mer än så omnämns inte de svenska glasfiberbilarna. Däremot att motorcykelmotorn i Hadi-2 fick sällskap av en elmotor på 2000-talet och således blev en hybrid men det är en annan historia.

En sak till:

Ni är väldigt välkomna att maila mig bidrag till denna spalt. Som ni förstår är det en omöjlighet för mig att upptäcka allt som skrivs om oss och Sonetterna men tillsammans kan vi täcka en hel del, både i Sverige och utomlands. I "värsta fall" så har jag redan sett det som skickas till mig men hellre det än att vi missar det.

Tecknade/airbrush Sonetter

Saab Sonett har ofta tecknats och här ser vi några exempel på det. Den röda Sonett V4an var med i en almanacka i A3 format där den gemensamma faktorn var att alla 12 bilarna hade Fordmotorer. Som till exempel De Tomaso Mangusta, Marcos, Lotus Super Seven och Ford Cobra. Om Sonetten skrev man i almanackan att "det blev en himmelsk förening när Fords effektiva V4 motor ersatte tvåtaktsmotorn i Saab 96"

