

SONETT

världen

– Organ för CLUB SONETT SWEDEN –



CSS 40 år

CLUB
SONETT
SWEDEN

1981 - 2021



- Sonett III 2.0 – ett legitimt projekt?
- Årsmöte 2021 – på riktigt
- Ny ordförande i CSS
- Nu finns nya bakrutor Sonett II/V4

3
2021

Styrelsen har ordet!

CSS 40 år
CLUB
SONETT
SWEDEN
1981 - 2021

När ni läser detta har jag avgått som ordförande. Jag har ju varit det i sex år så jag kände att det var läge att lämna över till någon som är mer Saabist än jag är.

Min Sonett köpte jag 1983 eftersom det var en kul liten sportbil. Det kunde alltså lika gärna ha blivit något helt annat bilmärke.

Sonetten var min första bil och jag har haft den sedan dess. Av nostalgiska skäl kommer jag inte att göra av mig med den - även om jag numera har en mer potent sportbil, en BMW Z4 med 360 Hkr.

Att jag blev ordförande var mer en slump. Klubben saknade vid det tillfället en ordförande och eftersom jag är bra på administration och mötesteknik tog jag den rollen.

Men jag tycker nog att som ordförande ska man "brinna" för Saab.

Min förhoppning är att klubben hittar en ny ordförande med ett stort Saabengagemang och som kan driva klubben vidare mot nya mål.

Mitt sista uppdrag som ordförande var att ordna årsmötet och 40-årsjubileet och jag hoppas att de som kom till Västerås den 21 augusti hade en trevlig dag.

Tack för den här tiden! Vi möts på Facebook.



CLUB
SONETT
SWEDEN

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
Vinthundsv. 87, 128 62 Sköndal
Tel 08-93 15 65
jdskaiven@gmail.com

Hemsida: www.sonettclub.se

Tryck, Wilsons Tryckeri, info@tryck.com

Besiktningmän 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

Emil Ohlsén, Kalmar, gav sig ut en tidig morgon med sin 69:a som är importerad från USA. Motorn bytt, lacken original. Ölandsbron i bakgrunden. Så vackert!

Styrelsen

Roine Blom, Ordförande
070 896 59 03
roine.blom@telia.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 Björck, 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
brusewitzjohan@gmail.com

Nästa nummer av **SONETT**
VÄRLDEN beräknas utkomma i mitten av december
Sista inlämningsdatum för manuskript och annonser 31 oktober

Sonett III 2.0 – ett legitimt projekt?

Per-Gunnar Björck



I och med del 3 hade jag hoppats vara klar med bilen men det blir inte alltid som man tänkt sig. Grejen med detta projekt var att byta ut V4-motorn mot en Subarumotor som i sitt originalutförande är på 116 hk, alltså mer än de 100 hk som Saab en gång i tiden tillät i Sonett. En del av projektet var därför att kunna redovisa varför motorns effekt vid besiktningen var 100 hk med hänvisning till de tekniska ändringarna.

Huvudpunkten var från början att motorn byggts om från elektronisk insprutning till brytärtändning och en enkel förgasare med samma trotteldiameter som Saab 99/900 hade i en motor med samma cylindervolym och kompression. Och denna motor hade effekten 100 hk.

Den ombyggda Subarumotorn gav ifrån sig en del livstecken men jag, påhejad av och med många goda (?) råd från mitt Saab-nätverk, lyckades aldrig få den att gå för egen maskin. Flera veckors fruktlösa startförsök med startgas, olika förgasararrangemang,

byte av tändsystem och allmän felsökning hjälpte inte. Jag misstänkte att det långa insugningsröret var problemet och gjorde därför ett par korta insugningsrör för dubbla Stromberg CD 150 förgasare (från en Saab förstås). Inte heller det hjälpte.

Det kändes inte riktigt bra att köra så mycket på startmotorn eftersom cylindrarna inte går att smörja riktigt bra genom tändstiftshålen på en boxermotor. Till slut kunde jag konstatera att motorn tappat kompressionen.

Genom en osannolik tur och tillfällighet visade sig en kompis ha en motor med samma specifikation liggande. Jag monterade på dubbelförgasarna och tändfördelaren och med motorn uppsatt i ett stativ startade den omedelbart!

Varför den första motorn inte startade förblir ett mysterium tills vidare.

Så det blev att snygga till motorn med sandblästring och flytta över alla specialdelarna som oljesump, svänghjul, fördelare och grenrör från den döda motorn.



Motor på stativ

Med dubbelförgasarna är totala spjällarean fortfarande mindre (69%) än i insprutningsutförandet vilket begränsar luftflödet vid högre varvtal

där max effekt uppnås. Det var därför rimligt att ange effekten till de tillåtna 100 hk.

Sedan kan jag tycka att det blev bättre, både utseende och tekniskt med dubbla förgasare

Jag hade en ide om att avgasljudet skulle karaktäriseras av att tändföljden är jämn till skillnad från V4:an men fann att den på tomgång låter som en – Subaru! Lite som en blandning av V4 och 99 Turbo. Intressant! En orsak kan vara att avgasrören ut från ena banken är kortare än från den andra för att det blev så av packningsskäl och att den alltså tänder mot korta-korta-långa-långa rör.

Originalgolvväxeln sitter för långt fram för att passa mig och tar dessutom upp mycket av passagerarens fotutrymme. Den består av många och komplicerade delar som dessutom har glidfriktion och växelstängen går i onödigt stora vinklar.

Ett ovanligt Sonettmotorrum



Jag gjorde därför en egen växelföring med rull- och kullager och en lång rak stång. Tunneln blev högre men smalare och inkräktar inte på fotutrymmet.



Växelföringar



Interiör

Spaken, som faktiskt är likadan som i Sonett I, fick en polerad aluminiumkuliss istället för gummibälg.

I registreringsbesiktningen ingick förutom USA-import och motorby-



te även ändring av hjuldimension till 195/50x16" och ökad spårvidd med fälgar som har 4 mm mindre offset än Ronalfälgarna.

Båda motorbytet och hjuländringen godkändes vilket innebar att nästan två års arbete med bilen inte varit förgäves. Vilken glädje och lättnad!



Med MHRF-besiktning/försäkring var det fritt fram att köra och det finns naturligtvis en del optimeringsarbeten kvar men känslan är god. Och den känns pigg med 100 hk även om jag inte kunnat jämföra med originalets 65 hk.

Jag hade ingen möjlighet att åka på årsmötet i Västerås men den lokala Saabklubben hade ett rally på söndagen med minst 25 bilar där Hans Eklund och jag hade de enda Sonetterna. Bortsett från ett motorstopp på hemvägen på grund av att någon (gissa vem) inte dragit fast fördelaren ordentligt var det ett rent nöje.

Var resultatet värt besväret? Jo, för mig som är motorbytesnörd och inte kan låta bli projekt som detta. Det hade säkert gått att få samma prestanda i



en V4 men det var inte det jag primärt var ute efter utan att få göra något eget – och att få sätta lite myror i huvudet på andra Sonettägare.

Så blev den med 16" hjul, frontspoiler, breddade bakskrävar, utan USA-kofångare och positionsljus. Ny huv utan bula får bli vinterjobb.



What's up with that car on your roof?

Robert Molta, Syracuse, USA.
bob@slotcarcentral.com

So, the story is, I grew up in Lynco-urt in Syracuse, NY. Genesee Street was automobile row and back then the Mini Cooper dealer had a giant holding a car! Then in the 1980s, a body man put a 1980s Cadillac on his roof near the Regional Market. Imitation being the best compliment, the Sliced & Diced Saab sign, was created.

In 1990, I acquired a 1972 Saab Sonett III parts car which I of course, put behind the garage at home. Wife, although incredibly understanding, said I'd never do anything with it! hah, I said. Game on.

So I had a slot car friend Jason Townes, who is a mechanical genius. The Town of Salina said go ahead and



the Sliced and Diced Saab went up! I was proud of it too... until I sent a photo to Mr. Aurora Bob Beers, who quickly pointed out, 'yeah it looks nice as a car, but it ain't no slot car. Shit, he was right. So, I had a JuJitsu balance rod that got cut for the guide pin and I fashioned two (very large) T-jet pick up shoes out of sheet copper! And for once, managed to get my wife's and Bob Beers slot car approval too!

It is lit with LED lights, and there is a starter button in the showroom, which sounds the air horns, mounted to dissuade our feathered friends from roosting!

(By the way, I have a normal Baja red Sonett III from 1974 as well).



Årsmöte 2021 – på riktigt

Annelie och Roine Blom, text och foto samt Johann Schemat foto

Äntligen ett årsmöte där vi kunde träffas.



Lördagen 21 augusti (2021), var det äntligen dags att få åka på årsmöte med våra Sonetter. Det här året är lite speciellt eftersom Club Sonett Sweden firar 40 års jubileum.

Denna gång var mötet förlagt till Västerås. Några av oss stämde träff från Uppsala för att åka gemensamt dit.

Upptakten innan årsmötet, var att köra radiostyrdbil i en serpentinbana med tidtagning, som visade sig inte vara allt för lätt.

Mötet hölls hos en tidigare Saab-återförsäljare, Björkman & Henberg AB (som idag är en KIA återförsäljare). De bjöd oss på kaffe och te med fina mackor.



I samband med årsmötet avtackades vår ordförande Johann Schemat efter 6 års ordförandeskap, hjärtligt tack Johann för denna period. Valberedningen hade tyvärr inte hittat någon ersättare för Johann, men under mötet överraskade Roi-

Co driver Torsten Åman stöttar så att den radiostyrda bilen hittar rätt väg.



ne Blom med att ta ordförandeposten. Alla deltagare fick en road-book, svarsformulär, en miljövänlig påse med matsäck, jubileumsmugg och frisbee.

Efter mötet var det så dags att åka en tur runt i landsbygden och njuta av de härliga slingriga småvägarna. Vi startade med tre minuters mellanrum.

Vid första stoppet var uppgiften att gissa vikten på ett tungt batteri.

Därefter gick turen vidare och nästa utmaning blev att känna på reservdelar (som sitter på Sonetten) som var placerade i en låda utan att få se dem (med en maxtid på 3 minuter).

Inte så kul att drabbas av kopplingshaveri under en träff men det löste sig.



Årsmöte, från vänster i bild Niklas Lindén, Olle Furåker, Lennart Larsson, Bengt Edlund, Per Jansson, Johan Brusewitz och Ola Abrahamsson

Under resan var en av uppgifterna att se sig om och räkna hur många kyrkor som passerades.

Många av oss passade på att äta matsäcken, njuta av det fina vädret och se på motorcyklar som blandats med många Sonetter vid Tidö Slott samt MC Collection.

Målet blev Officersmässen där en utslagsfråga väntade, att gissa antal

Det fanns mycket att titta på vid parkeringen en nära Tidö Slott.



godisbitar i en burk och förstås lägga sin röst på årets finaste Sonett.

Till middag fick vi Wallenbergare samt radiokaka till kaffet.

Efter middagen föreläste Per-Börje Elg om arbetet på Saab om hur lanseringar, marknadsföringar och broschyrer skapades. Avancerade actionbilder skapades där kameramannen fick ligga i en öppen 900 där bagageluckan var bortmonterad. Per-Börje

Årets finaste, Sonett V4 med rallystuk! Det var Johan Brusewitz som tog hem priset i år.



Maria Lundberg, Johan Brusewitz och Roine Blom kollar om deltagarna känner igen de gömda reservdelarna i lådan.

visade broschyren «form & funktion» som Torsten Åman intygade var mycket viktig för att övertyga kunderna i samband med köp av bil.

Slutklämmen blev Sonettårtan, med en så fin garnityr och jättegod.

Årets finaste Sonett tilldelades Johan Brusewitz Sonett II, med »rallystuk»,

Årets vinnare i tipsrundan blev Niklas Lindén med «kartläsaren» Eva-Marie.





Per-Börje Elg var precis rätt person att berättas om Saabs marknadsföring.



som gissade 348 st och rätt svar var 357, riktigt nära gissat. Mats fick också behålla burken med godis.

2:a o 3:e pris, Roine drar vinnare då det var jämt mellan vilka som skulle få 2a och 3e pris.



andra pris, Torsten Åmans «SON 1» och på tredje plats Bengt Edlunds fina blå Sonett III.

Utslagsfrågan att gissa på antal godisar i burken vanns av Mats Olsson,

Mats kunde nu äta godis hela vägen hem till Österbybruk.



Världens dyraste Sonett III?

Jan-David Skavén



Fredrik Ekendahl tipsade mig om världens dyraste Sonett III från 1973, i Portland, Oregon, USA.

Visst ser den fin ut men jag blir alltid lite misstänksam när man läser att renoveringskostnaden överstiger säljpriset, även om det var väldigt högt för den här Sonetten.

För få vill sälja med förlust! Ja, det var nog det högsta jag sett för en III:a, utan konkurrens även om motorn var uppgraderad till 100 hk. Tänk så många man sett annonseras i USA för \$2000-3000...

Nu undrar kanske en del vad man begärde och svaret är: \$36,000. Eller ungefär 300 000 kronor!



På tur, nationaldagen 2021

Annelie och Roine Blom



Efter förra årets tur lämnade Roine över stafettpinnen till Tommy Mattsson som fick ordna årets färdväg. Start och samling klock-

an 10 vid macken i Örbyhus, med avfärd via Vendel till Viksta och vidare därifrån på fina vägar mot Vattholma. Där svängde vi ut på



sträckte vi på benen och njöt av den fina miljön.

Därefter mot vackra Lövestabruk med snirkliga vägar mot havsbadet i Ängskär där det blev en glasspaus.

Sedan var det dags att köra hemåt via Skärplinge, Hillebola och tillbaka till Örbyhus, där vi avslutade med en gemensam middag.

Fint väder; en härlig dag att minnas! Nu lämnas stafettpinnen vidare för ny tur till nästa år.



Byte av värmekran RANCO typ H, Sonett III -73

Annelie och Roine Blom

Efter att ha renoverat och bytt cellpaket i både kylaren och värmepaketet så upptäcker jag att värmekranen läcker, inte mycket men när motorn kommer upp i värme så kunde man se lite vattenånga runt kranen.



Kollade om Sonettklubben hade någon men fann ingen. Saabklubben brukar ha till 96:orna men de var slut i lager.

Kollade runt lite på webben; det närmaste jag kunde finna var en värmekran till Volvo 140 men där mynnar anslutningarna åt fel håll samt att vajerinfästningen inte stämmer.



Fick tag i en begagnad värmekran från en Saab 96. Problemet med att använda sig av 96:ans kran är att infästningen för vajerhöljets inte finns och att infästningen för vajern är olika.

Jag borrade ur de fyra punktsvetsarna på Sonettkranens vajerhöljetsfäste så att den kunde flyttas över till



96:ans för att borra nya hål. Poppnidade sedan dit fästet med två poppnitar och kontrollerade så att poppnitarna inte tog i mekanismen då man ändrar värmen.

Böjde sedan vajeränden till en ögla som passade till 96:ans vajerinfästning.

Kanske kan man använda 96:ans originalvajer så är anslutningen rätt.

Monteringen på torpedväggen går lätt trots att 96:ans anslutningsrör ser



annorlunda ut mot Sonett III ans. Det är bara att använda originalskruvarna, två stycken, så är den på plats.

Det man även får göra för att det skall passa är att skaffa längre gumslangar från värmekranen till värmepaketet.

Detta kanske kan vara en produkt för Sonettklubben att försöka införskaffa som reservdel för enklare byte vid läckande värmekranar på våra Sonett III:or.

Jag demonterade även originalkranen och fann då den felande länken.

Det var packningen som hade givit upp och spruckit. Googlade lite på nätet och fann då ett servicekit 660-1000 som man kan beställa på www.napaonline.com. Såg även att det finns på Ebay, Renco heater EJ EH HD HR. Där ingår bägge packningarna men det är inga mått angivna.

Jag har inte öppnat och tagit ur axeln som krantätningen sitter på, så jag vet inte vilken dimension den pack-



ningen har då det verkar finnas 2 st. varianter.

Den mindre är 5/8" (15,9 mm) och den större 3/4" (19 mm) men jag uppskattar att den har det mindre måttet 15,9 då ytterröret är ca 22 mm och det är mycket utrymme mellan packningen och innerväggen, se bild.



Nu finns nya bakrutor till Sonett II och V4

Per-Gunnar Björck

Det är inte roligt när bakrutan ser ut så här vare sig man har en fin bil eller står inför uppgiften att renovera en.

Klubben har tidigare kunnat erbjuda sina medlemmar bakrutor till Sonett II och V4. Men rutorna tog slut och när vi skulle beställa nya från leverantören i Finland visade det sig att man hade skrotat verktyget.

Böjda bilglasrutor tillverkas genom att man skär till glasämnena (dubbla eller enkla beroende på om rutan är laminerad eller inte). Är rutan bara lite böjd som t.ex. en laminerad framruta räcker det med att lägga bägge glasen i ett verktyg som är en ram med samma form som rutramen i karossen. Sedan kör man alltihop genom en ugn som håller ca 500 °C tills glasen blivit så mjuka att de sjunker ner i ramen.

Efter att de svalnat delar man på glasen och lägger en vinylplastfilm

Det är inte roligt när bakrutan ser ut så här, inringat de stora sprickorna



(PVB) emellan, lägger en list runt kanten och suger ut luften med vacuum. Därefter placeras rutan i en autoklav där glas och plastfilm smälts ihop vid 145 °C under 10 bars tryck i 2,5 tim.

Den som är intresserad rekommenderas att titta på Pilkington Classics YouTube video:

<https://www.youtube.com/watch?v=Sg92LDhHYuA>

Nu har klubben tagit tag i uppgiften att skaffa fram nya bakrutor. Den gamla leverantören var inte intresserad. Originalritningen från Saab sade inget utan man hade nog haft en trämodell som underlag. Men vår reservdelsförvaltare Per Jansson hade sparat den sista rutan som mall för tillverkning av nya rutor.

Vi tog kontakt med flera leverantörer som tillverkar rutor i små antal för t.ex. prototyper och bilklubbar. Till slut valde vi Pilkington som i England har mallar för en väldigt massa gamla bilrutor, dock inte till Sonett. Och då de skulle tillverka våra rutor i Finland passade det bra både med avseende på EU och frakt.

Att göra bakrutor för Sonett II/V4 är lite mer komplicerat. Rutan är laminerad varför det behövs två glasämnen och dessa skall böjas mer än vad som är möjligt i en enkel ram.

Det finns lite olika metoder. I Pilkingtons video visas ett verktyg med rörliga "vingar" som är försedda med tyngder. När det plana glasen läggs i verktyget trycks vingarna ner och när värmen stiger i ugnen och glasen mjuknar kommer tyngderna att böja upp vingarna så att glasen får den djupa sektion de skall ha.

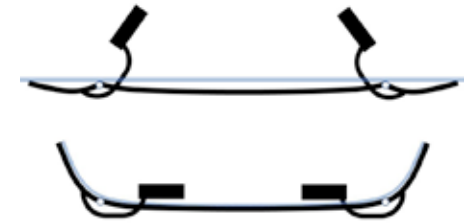
Verktyget kan dessutom förses med extra värmelement för att styra böjningen till rätt ställen.

Vi skickade Pers sista ruta till Finland och med den som mall gjorde Pilkington ett verktyg för den process som de använder.

Ett sådant verktyg är arbetsintensivt och kräver mycket skicklighet hos den som skall göra det. Därför svarar verktygsinvesteringen för en stor del av vad rutorna kommer att kosta och detta är vår enskilt största reservdelsorder.



Verktyg med ilagda glasämnena



Tyngderna böjer upp glasen

Pilkington har varit mycket hjälpsamma men trots det har det tagit lång tid från de första leverantörskontakterna tills Per kunde lägga in rutorna i förrådet. Så nu kan klubben leverera rutor igen till medlemmarna och verkstäder som gör försäkringsreparationer.

Ny bakruta



Körning vid Kinnekulle ring 3 juli 2021

Annelie Blom, foto Tommy Mattsson



Club Sonett Sweden var medarrangör tillsammans med Svenska Saabklubben och Saab Turbo Club of Sweden med möjlighet till bankörning på Kinnekulle ring, ingen föransökan behövdes.

Härligt att det äntligen blev någon aktivitet!

I yttre depån var det utställning av fina Saabar och däribland fanns två Sonetter, där den blå vann pris för finaste Sonett.

Spoilerkittet fram på den blå är unik. Den tillverkades på modellverkstaden på Saab av en häutig man (har tyvärr inget namn på honom).



Hej alla medlemmar!

Jag, Roine Blom blev vald till ny klubbordförande på årsmötet i Västerås 21 augusti.

För er som inte känner mig så är jag 57 år och sedan 2004 ägare av en Sonett III som jag fann i Kalifornien på Pomona Swap Meet. Sonetten stod där på en trailer och den hade sett sina bästa dagar men ingen rost, bild finns i Sonettvärlden 3/2019, sidan 20-21. Om ni undrar så är klubbens sekreterare Annelie Blom min fru.

Vårt första möte med klubben skedde i Västerås på ett möte som hölls vid Tidö slott den 14 augusti 2004. Där fotade vi en hel del för att få oss en uppfattning för hur en Sonett III-73 skulle se ut i original. Det blev en utdragen renovering då garaget hemma inte är av den större modellen. Till slut fick vi hyra ett garage för att kunna färdigställa Sonetten. Registreringsbesiktningen skedde i juli 2017 med blankt papper.

Min första bil var en Saab V4 -72:a som sedan ersattes med en 900 Turbo -82:a och efter det har det blivit några Saabar till under åren. Saabar inom vår familj idag är Saab 96 -60, Saab 96 -78, Saab 97 -73, Saab 900 -92 med Toppola, Saab 9-3 cab -08, Saab 9-5 xwd -10, Saab 9-5 Aero xwd -10, samt en Saabo -67. Jag vet inte vad gränsen går för att bli kallad saabnörd men vi har nog en bit kvar.

Det första jag gjorde som ny ordförande var att gå igenom alla klubbens



medlemmar för att få en uppfattning över hur spridningen i Sverige och övriga världen ser ut. Jag fick några aha-upplevelser. Vi är 287 medlemmar i Sverige med en stor koncentration till tre olika områden Trelleborg-Halmstad, Göteborg-Trollhättan samt Stockholm-Uppsala. Den nordligaste i Sverige hittar vi i Kiruna, Rolf Oja och den sydligaste är Alve Jönsson i Trelleborg. Norge 13 st, Finland 7 st, Danmark 11 st, Holland 10 st, övriga Europa 23 st, USA 5 st, Australien 2 st men den medlem som sticker ut mest enligt mig är Guillaume Soumagne som bor på ön Réunion med 860 000 invånare utanför Afrikas östkust och är ägare till fyra st Sonetter; -67 Sonett II, -68 Sonett V4, -72 Sonett III, -74 Sonett III, den bedriften skulle man villa veta lite mer om.

Jag hoppas att vi med allas hjälp får en levande och fungerande klubb även i fortsättningen.

Bästa hälsningar

Ordförande

Medlemmar från början

Johnny Johansson

Club Sonett Sweden bildades våren 1981, vi firar alltså 40-årsjubileum i år. Jag har tagit fram en lista på de medlemmar som varit med från början, varit med utan avbrott under alla år, och fortfarande är med i klubben.

Jag har ingen lista från våren 1981 att utgå ifrån, men i klubbtidning nr 2/1981, som kom under hösten 1981, finns en medlemsmatrikel med 184 medlemmar. Det är den jag utgått ifrån, det är så nära klubbens bildande jag kunde komma.

Som underlag har jag haft konto-utdrag från Postgirot med våra inbetalningar av medlemsavgifterna, samt matriklarna i klubbtidningen. Tyvärr är underlaget från de första åren inte komplett, och det finns felaktigheter i matriklarna. I något fall, när jag varit osäker, har jag kontaktat medlemmen. Om du saknar någon du tycker borde vara med på listan, eller tycker att någon inte borde vara med, hör av dig.

Resultatet blev en lista på 24 personer. När jag jämför den första matrikeln med den senaste, kan jag se, att 19 av de 24 medlemmarna har kvar den Sonett man hade när klubben bildades. Två av dessa bor också kvar på samma adress. Möjligen kan det vara någon mer som inte flyttat, en adress kan ju ändras utan att man flyttar.

Medlemmar sedan början 1981

Andersson	Eva	Karlstad	III	1970	Gul
Andersson	Kenneth	Halmstad			
Andersson	Åke	Färjestaden	V4	1968	Blå
Carlén	Anette	Alingsås	III	1972	Orange
Eklund	Hans	Grästorps	V4	1968	Blå
Franzén	Hans	Ljungsbro	V4	1968	Röd
Gunnarson	Lars	Söderköping	V4	1968	Röd
Henriksson	Arne	Båstad	III	1972	Grön
Holmin	Eriing	Vänersborg	V4	1968	Röd
Johannesson	Tore	Götene	III	1972	Gul
Jones	Mats	Leksand	V4	1968	Silver
Larsson	Bernt	Australien	III	1974	Röd
Lidén	Magnus	Piteå	V4	1968	Guld
Miller	Mats	Stockholm	II	1966	Gul
Neander	Rutger	Karlskoga	III	1971	Gul
Nilsson	Jan-Owe	Färjestaden	III	1972	Orange
Rydberg	Anders	Australien	III	1972	Blå
Skavén	Jan-David	Sköndal	V4	1968	Grönmet.
Sundin	Göran	Vällingby			
Svedlund	Egon	Lingbo	V4	1968	Orange
Torstensson	Erik	Kullavik	III	1972	Orange
Åberg	Björn	Gullholmen	III	1974	Gul
Åman	Torsten	Nyköping	III	1972	Röd
Örnhammar	Hans	Askersund	V4	1968	Röd

Hälften av oss i styrelsen har varit med i klubben från början eller nästan från början, men bara två är med på listan. Det är Hasse Eklund och Jan-David Skavén. Johan Bruswitz var också med från början, men gjorde ett uppehåll under åren 1998-2011. Hösten 1981 blev jag medlem, 1983 kom Berndt Eliasson med.

Visste ni...

... att den här annonsen var införd 1966 i UNT, Uppsala Nya Tidning? Den visades också i Facebookgruppen "Vi som gillar veteranbilar" och det var där man igen kunde finna den.

23 60
965
separata
sta
91
956
Ni?
1964
1961
R
19

**premiär-
visning
i dag!**

SAAB SONETT II

Alla sportvagnsvänner har idag möjlighet att stifta närmare bekantskap med SAAB:s nya sportvagn SONETT II. Hjärtligt välkomna till vår utställningshall.

ANAmotor

Detta innebär ökad biobränsleinblandning

Bent Fridholm styrelseledamot i MHRF och medlem i Myndighetsrådet

Sedan mars 2011 har det varit möjligt att blanda in biodrivmedel (etanol) i bensin och diesel i Sverige. Regeringen har nu fattat beslut om att denna inblandning ska utöka via en ny reduktionspliktsbestämmelse.

Regeringens beslut innebär att de svenska drivmedelsproducenterna ska utöka sin biodrivmedelsinblandning stegvis enligt en fastställd inblandningsskala fram till år 2030. Skälet är miljön och syftet är minskade koldioxidutsläpp.

Den första konsekvensen av detta beslut är att det redan från den 1 augusti 2021 kommer bensinkvaliteten E10 att bli den nya standarden för 95-oktanig bensin i Sverige istället för nuvarande E5. Bränslet kommer därmed som namnet antyder att innehålla upp till tio volymprocent etanol istället för dagens fem.

Konsekvenser för historiska fordon

Motorhistoriska Riksförbundet konstaterar att ju högre inblandning av biodrivmedel desto större konsekvens för de historiska fordonen:

En högre inblandning av etanol i bensinen innebär ett lägre energiinnehåll i bränslet vilket i sin tur innebär högre bränsleförbrukning. Det innebär att vi kommer få tanka våra fordon lite oftare.

På äldre fordon blir bränsleblandningen magrare med det nya bränslet vilket kan leda till sämre kylning och höjd temperatur i motorn. Körbarheten kan påverkas i form av miss-

tändningar. Startförmågan kan också minska framförallt vid lägre temperaturer. Vid belastning ökar risken för spikning på grund av den magrare bränsleblandningen.

Materialen i de äldre fordonen är inte konstruerade för dagens och kommande bränsleblandningar. Det kan påverka membranerna i bränslepumpar, bränsleslangar och packningar. Vissa av dessa kan helt enkelt komma att lösas upp.

Åtgärder att vidta för fordonägaren

Kontrollera regelbundet gummidetaljerna. Byt i förebyggande syfte.

Bestycka om förgasaren för att möta det lägre energivärdet och den ökade bränsleförbrukningen så att rätt bränsleluft förhållandet består.

Alternativet 98 oktan (istället för E10)

98 oktan kommer att finnas kvar. Här kan etanolblandningen uppgå till som mest fem procent. Det är den mix som de flesta fordon klarar redan i dag, även de äldre fordonen.

Detta är Myndighetsrådet

Myndighetsrådet ska bevaka kommande svenska lagförslag från regeringen för att genom information till riksdagen säkerställa att det fordonshistoriska kulturarvet fortsatta kan bevaras, användas och utvecklas. Detsamma gäller regeringskansliets arbete med förordningar och berörda myndigheters arbete med föreskrifter och instruktioner.

Saab Sonett II och Sonett III Sportbilsprojektet som tog sig

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

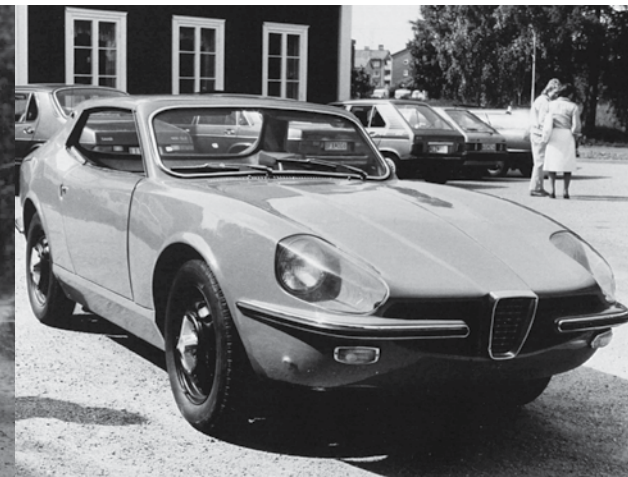
Mellan 1966 och 1974 tillverkades mer än 10000 bilar

Saab Sonett II visades upp för journalister i Stockholm i januari 1966 och fick sin officiella premiär på bilsalongen i Genève den 10-20 mars 1966. Av 1966 års modell byggdes dock bara tre prototyper och en liten serie på 25 handgjorda bilar - totalt alltså 28 bilar.

På hösten 1966, som årsmodell 1967, kom den egentliga serieproduktionen

igång på dåvarande ASJ:s, senare Saabs fabrik i Arlöv utanför Malmö. Totalt tillverkades dock bara 258 Sonett II med tvåtaktsmotor, för redan under modellåret 1967 kom efterföljaren, Sonett V4 - den större motorn krävde en kraftig bula på motorhuven.

Bilen som borde ha vunnit, kan man tycka. Men ledningen för Saab tyckte annorlunda och den Sasonritade prototypen Catherina valdes bort till förmån för MFI-13, bilen som ritats av Björn Karlström och byggts av Malmö Flygindustri. Bägge prototyperna finns idag på Saab Bilmuseum i Trollhättan.



1966

Årsm 1966, Saab Sonett II
Ch nr 1 - 28



Av årsmodell 1966 tillverkades bara 28 bilar. Den här bilen med chassinummer 11, lackerad i en ljusgrön färg, ägdes tidigare av Lars Einar, utbildningsledare och reklamchef på Saab i Nyköping, men ägs nu av en Saabentusiast i Italien.



Saab Sonett II i prototyputförande skilde sig något från de senare seriebyggda bilarna. Bland annat ändrades grillen och placeringen av parkeringslyktorna. Bilen på bilden är en av de tre prototyper som byggdes innan förserien på 25 bilar tillverkades.

1967

Årsm 1967, Saab Sonett II
Ch nr 29 - 258
Årsm 1967, Saab Sonett V4
Ch nr 259 - 328



Motorn i Sonett II var i grunden samma trecylindriga maskin som i Saab Monte Carlo 850, men försedd med tre horisontalförgarsare och ett luftfilter som krävde mindre utrymme i höjdlid. Effekten var 60 hk DIN vid 5200 rpm. Toppfarten uppgavs till 170 km/tim, med en acceleration från 0 till 100 på 12,5 sekunder. Tomvikten var inte mer än 660 kg, tjänstevikten 780 kg.



Tvåtaktsepoken blev kort för Saab Sonett, bara 258 bilar. Redan under modellåret 1967 gjorde man plats för V4-motorn, vilket krävde en extra bula på motorhuven. Dessutom tillkom stötfångarhorn av hårdgummi. V4-motorn som kom från Ford var på 1,5 liter och 65 hk DIN - men eftersom vikten gick upp med cirka 35 kg blev prestanda i stort sett oförändrade.

1968

Årsm 1968, Saab Sonett V4
Ch nr 329 - 1228

1969

Årsm 1969, Saab Sonett V4
Ch nr 1229 - 1868



Omslag till 1969 års broschyr för USA-marknaden - dit de flesta Saab Sonett kom att levereras.



Sonett III premiärvisades på bilsalongen i New York på våren 1970. "Sergio Coggiola har gjort ett gott formgivningsjobb" kunde man läsa i broschyren. Till finesserna hörde uppfällbara strålkastare och ett för tiden ganska lågt CW-värde på 0,31.

1970

Årsm 1970, Saab Sonett III
Ch nr 70 50 0001 - 70 50 0303

Med 1970 års modell fick Saab Sonett en nästan helt ny kaross. Den uppgavs vara ritad i Italien, av Sergio Coggiola, och namnet ändrades nu till Sonett III. Den premiärvisades på bilsalongen i New York på våren 1970.



Med den nya formgivningen blev det lättare att komma åt bagagerummet genom att hela bakrutan fälldes upp. Invändigt märktes en ny instrumentpanel och en kort golvväxelspak - de tidigare modellerna hade haft rattväxelspak.

1971

Årsm 1971, Saab Sonett III
Ch nr 71 50 0001 - 71 50 1265

På 1971 års modell fick Sonett III den större V4-motorn på 1,7 liter. Effekten förblev oförändrad på 65 hk.

1972

Årsm 1972, Saab Sonett III
Ch nr 97 72 500 0001 - 97 72 500 2000



1972 års Sonett kändes igen på den nya grillen och de nya aluminiumfälgarna. Bakstammen dekormålades svart och till de populära karosfärger som erbjöds det här året hörde orange - ambragul som den hette på svenska eller "burnt orange" på amerikanska. 1972 års modell, blev tillsammans med 68 års, de vanligaste på svenska vägar - de flesta bilarna gick på export.



"En genuin GT-vagn" kallades den i broschyren 1972, "byggd för människor som förstår att uppskatta en bil med extremt fina vägegenskaper". Med V4-motorn på 1,7 liter (1698 cc) utlovades 0-100 på 12 sekunder och en toppfart på 170 km/tim.

1973

Årsm 1973, Saab Sonett III
Ch nr 97 73 500 0001 - 97 73 500 2300



På 1973 års Sonett kom samma kraftiga "självreparerande" stötfångare som Saab introducerat på 1972 års 99:or. Stötfångarna klarade amerikanska funktionskrav på upp till 5 mph (8 km/tim). Stripes på sidorna och en ny lila färg som inte fanns i det övriga Saab-programmet var andra nyheter på 73:orna.

1974

Årsm 1974, Saab Sonett III
Ch nr 97 74 500 0001 - 97 74 500 2500



Sonett nummer 10 000 på fabriken i Arlöv den 13 september 1974. Personerna på bilden, montörer och konstruktörer, var från vänster Karl-Erik Lindegren, Björn Andreasson, Bert Grahn och Leif Öberg. Den sista Saab Sonett, nr 10 236 rullade ut ur fabriken på eftermiddagen den 18 oktober 1974 och "avfirades av personalen med ett stort kaffekalas" enligt samtida källor. Fabriken i Arlöv ställdes sedan om för tillverkningen av Saab 95 som då flyttades från Trollhättan.



1974 blev sista modellåret för Sonett III, som gick ur produktion i oktober 1974. Sammanlagt hade då 10 236 exemplar tillverkats av Saab 97, som

1974 års Sonett var praktiskt taget helt oförändrad. Färgprogrammet bestod av Baja Red, Burnt Orange, Mellow Yellow, True Blue och Emerald Green (mot slutet tillkom Green och Violet). Den sista Saab Sonett - en gul bil med chassinumret som slutar på 2500 - hamnade på Saab Bilmuseum i Trollhättan.

typnamnet var, dvs. Sonett II och Sonett V4 (1868 exemplar) och Sonett III (8368 exemplar). Enligt märkesklubben, Club Sonett Sweden, finns det ungefär 450 stycken Saab Sonett i Sverige.

Gunnar A Sjögren om Saab Sonett

Gunnar A Sjögren (1920-1996), signaturen Gas, var illustratören och reklammannen som förutom sina jobb på General Motors och Saab gladdeläsarna av Svensk Motortidning och Motor med välgjorda teckningar och analyser av stilen på de senaste bilmodellerna, eller gjorde historiska tillbakablickar. Mellan 1959 och 1983 var han anställd på Saab, som reklamchef och illustratör, med synpunkter också på bilmodellernas formgivning.

Om Saab Sonett II, som ritats av Björn Karlström, hade Gunnar A Sjögren många synpunkter - och han var inte ensam. I en artikel i Sonettklubbens tidning Sonettvärlden skrev han 1994:

"Jag tycker att gamle yrkes- och träto brodern Björn Karlström är värd en hel del beröm för grunddragen i den framvisade bilens form samt för att han lyckades ge skapelsen en karaktär som rimmade med Saabfilosofin. - Men jag måste vara lite kritisk också. - Kylluftintaget i nosen betraktar jag som vederstyggligt! Och det var dålig harmoni mellan de olika glasrutornas kurvor och begränsningslinjer. - Genomarbetad estetisk stringens saknades!"

Ja, Gunnar ritade många teckningar och förslag till hur fronten skulle kunna förbättras, men ingen av idéerna kom att förverkligas.

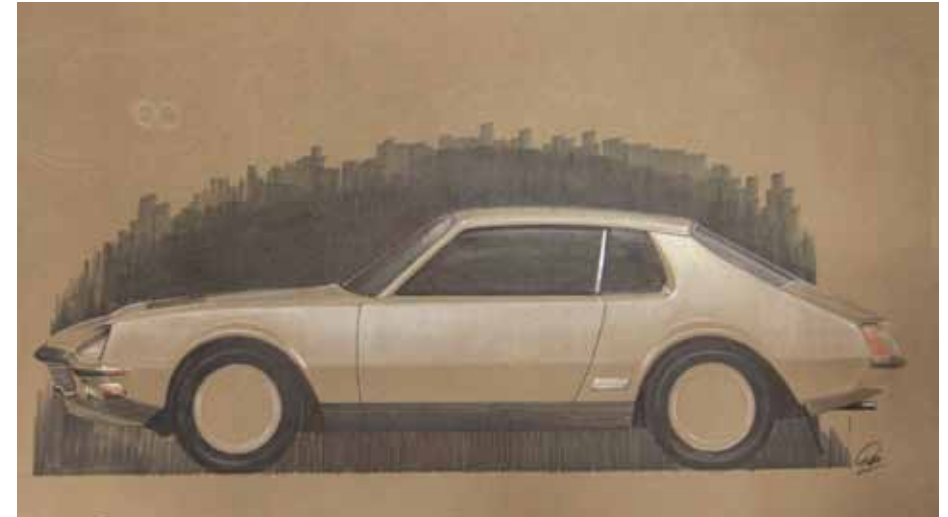
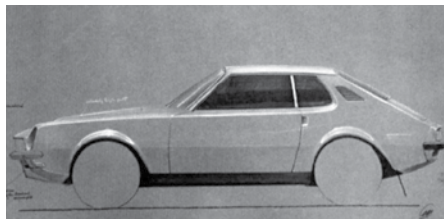
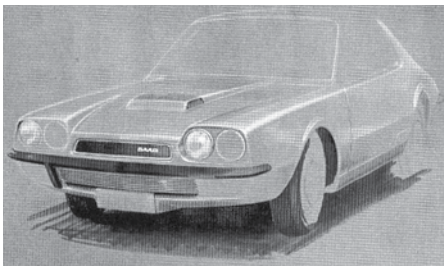
När det blev dags för Sonett III hade formgivningen anförtröts åt den ita-



Grillen på de första prototyperna såg ut som högtalaren på en gammal förkrigsradio skrev en journalist - och Gunnar A Sjögren höll med. Skisserna, daterade den 27 mars och 9 maj 1966, visar några av hans förslag till olika lösningar på hur fronten skulle kunna se ut.



De första broschyrerna för Saab Sonett II ritades av Gunnar A Sjögren.



Förslag till grunddesign, Saab Sonett 1970 (Hjulen, fronten, nedre delen av bakpartiet, dörrhandtagen, ventilationssystemets öppningar m. fl. detaljer ej utarbetade)

lienske mästaren Sergio Coggiola - som fick ta åt sig hela äran. Men bakom kulisserna var det Gunnar A Sjögren som fick uppdraget att göra en produktionsbil av de skisser som kommit från Italien.

En dåtida hemlighet som väl numera får anses vara den vedertagna sanningen i historien om Saab Sonett. Skisserna på sidorna 30 och 31 är signerade av Gunnar A Sjögren 1968, med tankar om hur efterträdaren till Sonett II skulle se ut. Att inspirationen delvis kom från Oldsmobile Toronado, en av GM:s stilikoner från den här tiden, går inte att ta miste på!

Tore Frøyse, Follebu, Norge

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 ny-tillverkar 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!

Bakrutor

Vi har nu äntligen fått in de bakrutor vi beställt till Sonett II/V4. Priset är i skrivande stund ännu inte klart då vi väntar på en del räkningar men i oktober då numret kommer ut ska det vara det.

Kontakta vår reservdelsförvaltare Per Jansson för prisuppgift.

Rear windows

We have now finally received the rear windows we ordered for Sonett II / V4. At the time of writing, the price is not yet clear as we are waiting for some bills, but in October, when the issue comes out, it should be. Please contact our spare parts manager Per Jansson for price information.



Gummibricka art 7401458
Rubber washer art 7401458,
price 112 SEK/each, plus freight



Skruv art 7932700
Screw art 7932700
price 20 SEK/each, plus freight.



Rostfri bricka art 7401441
Stainless steel washer art 7401441
price 95 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!

Veteranbilstv.se



Den 5 december så sände Bernt Ståhl ut ett 16 minuters reportage från Saab Car Museum. Han gick runt i museet, delvis själv, delvis med Elisabeth Rosander som jobbat på Saabfabriken. Man började, förstås, med Ursaaben och sedan gick det framåt i modellfloran. Bernt som gör dessa intervjuer är ju i mina ögon lite speciell; det är mycket som är fantastiskt eller underbart, oavsett vilket program han gör, vem han intervjuar eller vilka objekt det gäller. Men han ska ändå ha beröm för att han orkar göra det och dessutom mailar det till de personer



som anmält intresse. Gillar man Saab så har man nog i många fall redan varit på museet i Trollhättan men visst är det kul ändå att få återse klassikerna. Ännu mer kanske i pandemitider när man kanske inte har möjlighet att besöka museet själv.

Saab Cars Magazine

I decembernumret 2020 av denna tidning hade man med en artikel av Calle Carlquist om vår hedersmedlem Torsten Åman. De flesta av er vet säkert att han bland annat varit co-driver åt bland annat Erik Carlsson men arti-





keln handlar också mycket om hans arbete på Saab där han var ansvarig för en hel del av produktinformationen mellan 1965 och 2001 då han blev pensionär.

Vi citerar några rader från artikeln: "Torstens ständige följeslagare, om hustru Cajsa kan ursäktas för en sekund, är den lilla Saab Sonett III av 1972 års modell som kuras ihop sig intill. Krumeluren till bil krymper till ett apelsinskal i knallorange bredvid Torstens distinkta gestalt".

En bild visar Erik och Torsten när de ställde upp i Mille Miglia Storica 1989 i en av sex byggda Sonett I och körde in på plats 70 totalt av de 306 ekipage som ställde upp.

Ja, det finns mycket att berätta om både rally- och arbetslivserfarenheterna men vi nöjer oss med att berätta att Torsten kommit fram till att han har haft 120 stycken Saabbilar, den sista en 9-5 kombi. Det kan inte vara många som slår det. Och Sonetten har han kvar!

Saab Cars Magazine

I samma nummer så annonserade Club Sonett Sweden om vår verksamhet. Det är ju lätt att tro att alla som har

CLUB SONETT SWEDEN
Förening för att bevara Saab Sonett
 Klubben har ett reservdelslager för sina medlemmar och tar fram nya delar.
 Vår tidning Sonettvärlden kommer ut fyra gånger om året.

Läs mer om klubben, träffar och försäkringar på hemsidan:
www.sonettclub.se
Är du intresserad eller har frågor
 kontakta vår kassör Johnny Johansson,
johnny0521221250@telia.com

en Sonett i Sverige är med i CSS men så är det inte av olika skäl. Ibland har man inget intresse av de fördelar som ett medlemskap i en förening kan ge, ibland kanske man inte ens känner till klubben. Eller så har man nyligen köpt en Sonett och behöver den där sista knuffen för att gå med. Man kanske inte ens har en Sonett men är intresserad av modellen. Hur som helst, vi hade med den här annonsen och då Saab Cars Magazine når väldigt många fler än vi gör med Sonettvärlden så hoppas vi att kostnaden för annonsen på lite sikt kan resultera i ett antal nya medlemmar. Om inte annat så är det bra reklam för klubben.

Autohistorica

Autohistorica som ges ut av Automobilhistoriska klubben är en av de absolut bästa klubbtidningarna i Sverige enligt mig. Men så är också huvudredaktören Peter Haventon som



är en känd motorhistoriker. Vi är ju väldigt nischade i Club Sonett Sweden, det hörs till och med på klubbnamnet. Men Autohistorica ska täcka många äldre fordon och fabrikat.

I nummer 6/20 så skriver Peter om bilen ni ser att: "lastbilen till vänster är en Kenworth, till höger en Peterbilt och mittemellan gömmer sig en förskrämd liten Saab Sonett. Detta hände sig i slutet av 70-talet och Saaben var den bil jag hade på långlån från en svensk som var bosatt i Costa Mesa, Kalifornien.

Den där Saaben hade en skojig egenhet. Varje gång jag körde ut på 405-motorvägen, som löper genom hela Los Angeles, small det till på påfarten och så var pop-up-strålkastarna plötsligt uppe! Det var förstas aerodynamiskt betingat, men de första gångerna kändes det lite märkligt". Det är väl en och annan Sonett III-ägare som gjort samma erfarenhet som Peter?! Johan Brusewitz tipsade om inslaget.

Dagens Nyheter

Den 16 januari 2021 så hade Dagens Nyheter en artikel på motorsidorna där man redovisade en undersökning om bästa svenska bil genom tiderna. Undersökningen som gjordes av Sifo och Kvd-bil lät drygt 1000 riksrepresen-

tativt och slumpmässigt utvalda personer i åldersspannet 18-79 år rösta om "vilken är bästa svenska bilen genom tiderna?" Vi avslöjar på en gång att det var Volvo Amazon och Volvo dominerade topp 15-listan med nio placeringar inklusive de sju främsta. Men så kommer de förvånande rader: "Saab Sonett finns inte med i listan, den anses nog vara en udda fågel. Däremot finns fyra andra Saabmodeller med och det är 9-5 som svenskar tagit till sina hjärtan som bästa bilen från Trollhättan. Den intar plats åtta på listan. Först på elfte plats hittar vi klassikern Saab 900."

Att Saab Sonett överhuvudtaget omnämns är ju lite förvånande med tanke på att den knappt såldes i Sverige, officiellt bara 1968 och 1972.

Classic Motor

Göran Sundin och Anders Pettersson tipsade om en artikel i nummer 2, februariumret av Classic Motor. Den handlar om Lars Karmlid på Öland och hans Saabsamling, inklusive en Sonett V4. Artikeln handlade mest om Lars V4 och den var kunnigt skriven av Peter Fredriksson. Så småningom kommer vi att publicera hela artikeln i Sonettvärlden.



Skrovet

Jan-David Skavén

På måndagar har som jag nämnt tidigare Automobillistoriska klubben träffar där de olika märken samlas även om varje måndag officiellt har ett tema för en viss bilmodell.

Men på tisdagar så det ett Saabgäng som samlas vid Skrovet. Ja, så heter restaurangen vid Årstaviken där bilarna parkerar. Den 27 juli åkte vi dit med Sonetten och möttes av en riktigt fin samling av olika Saabar, från äldre tvåtaktare till den nyaste 9-5an. Ni ser själva på bilderna att det var en stor variation av modeller. Efter ett tag blir man hungrig och vi samlades alla vid ett gemensamt bord, åt gott och hade trevligt. Att vi mest pratade Saab kanske inte förvånar någon för den samlade Saabkunskapen vid det bordet var inte att förakta.

