

# SONETT

*världen*

– Organ för CLUB SONETT SWEDEN –



- Hva skjedde videre med #1599?
- Sonett 2 U-4 Targa top
- Några episoder i 834:ans liv
- Reservdelslistan

**1**  
2022

# Från ordförandens skrivbord



Nu har vi kommit en bit in i 2022 och jag kan meddela att alla i styrelsen har ett stort engagemang så vi har fått en massa gjort sedan årsmötet då jag kom med i styrelsen.

När det gäller reservdelar så har klubben fått fram bakrutor till Sonett II/V4:an samt att det är fullt fokus på att få fram nya gummi-stötfångare till Sonett III:an före -73 samt överstycket på insidan av dörrarna som har en tendens att spricka och bli deformerade med åren på alla Sonett III:or. Med framtagning av formar och konstruktionsritningar så har Per-Gunnar Björck samt Hans Eklund och Per Jansson gjort en stor insats för att vi alla skall kunna hålla liv i våra Sonetter, bra jobbat!

Vi håller även på att förnya vår hemsida och för närvarande arbetar vi med att skapa en web shop för reservdelsköp. Vi återkommer förstås med information till er när vi är klara med allt förarbete som måste göras. Här gör vår webmaster Bo Sehlberg ett stort jobb.



Så om det inte skulle räcka så har vi även beställt ägarregister från Transportstyrelsen på alla Sonetter i Sverige och gjort ett riktat utskick till de ägare som inte är medlemmar i klubben. Det blev ca 120 st brev att kuverta och där har vår kassör Johnny Johansson haft en hel del att göra under julhelgerna för att få ut alla dessa brev i början av januari.

Vi får hoppas att vi kan genomföra vårt tänkta årsmöte/träff i Skåne och där gör vår klubbmästare Johan Brusewitz ett stort jobb för att få allt på plats så vi kan träffas.

Ni kan på kartan se var vi i styrelsen bor i Sverige. Har ni vägarna förbi Uppsala/Björklinge med era Sonetter så kom gärna in på en fika hos mig och Annelie.

  
Roine Blom



## 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  
070-606 44 35  
jdskaiven@gmail.com

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

Vi fastnade direkt för denna härliga bild av Oliver Hartmanns Sonett. Ljuset, miljön och så Sonetten som ser ut att vara fem meter lång.

## Styrelsen

Roine Blom, Ordförande  
070-896 59 03  
roineblom64@gmail.com

Jan-David Skavén, redaktör  
070-606 44 35  
jdskaiven@gmail.com

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

Johnny Johansson, kassör  
matrikel, adressändringar  
0521-22 12 50  
3123johnny@gmail.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 början av maj.

Sista inlämningsdatum för manuskript och annonser 31 mars



# Hva skjedde videre med #1599?

Bjørn Østbye

I forrige nummer fortalte Bert van Rosen sin Sonett-historie med #1599 som et høydepunkt. Hva skjedde så videre med #1599?



Min historie begynte i Tasmania i 2017. Jeg deltok som eneste ikke-australier på et veteranbil-rallye med en 1970 Alfa Romeo. Jeg ble godt kjent med de 29 andre bil-lagene og på slutten av rallyet spøkte jeg med at de måtte stille opp med en ordentlig bil neste år – en Saab – en Saab Sonett. Selv hadde jeg aldri opplevd å se en



fordi det aldri har vært solgt en ny Sonett i Norge, og disse bilene ser man nesten aldri.

Da jeg kom hjem til Norge, oppdaget jeg at en Sonett III var til salgs i mitt nærområde. Jeg bare måtte ha den! Dette var en 1972 modell, Burnt Orange, produksjonsnummer #1886. Importert fra Sverige til Norge i 2002, og det beste av alt: Den hadde status som original, urestaurert!

Etter 4,5 år med flotte opplevelser, valgte jeg i høst å selge #1886. Den var i bedre stand enn noen gang, og da valgte jeg å selge mens den var på topp – på samme måte som gode idrettsutøvere legger opp når de er på topp.

Planen min da var ikke å kjøpe en Sonett igjen. Men så var jeg på Autoscout24.com. Der fant jeg #1599.



Jeg likte bildene av bilen. Utvendig og innvendig stilet i Gulf Livery som er ikonisk gjennom historikken til Ford GT40. Helt feil for de fleste Saab-entusiaster som vil ha bilen mest mulig original. Men for meg var dette fantastisk styling. Etter litt kommunikasjon med selgeren i Belgia, tok jeg med en Saab-venn med stetoskop og kompresjonsmåler og dro ned til Gent. Turen endte opp med handel, og nå har bilen blitt godkjent og registrert





i Trondheim – selvsagt med registreringsnummer U-1599 (U er den gamle registreringsbokstaven for Trondheim før 1970).

#1599 har ikke bare hatt det lett siden Bert solgte den omkring 2003. Den ble stående uten mye pleie i mange år og ble i ganske dårlig forfatning inntil de jeg kjøpte den av, kjøpte den i



2012. De strippet bilen helt ned, sveiset det som var av rust og bygget den opp igjen.

Siden mye av inventaret var delvis ødelagt og vanskelig å erstatte, valgte de å lage nytt inventar i Gulf Livrery. Sidepaneler, tak og bagasjerom er trukket i farget skinn, etter min mening med god finnish. Det var til god hjelp å drive møbelverksted.

Arbeidet med restaureringen tok 4 år. Motor og gearboks er fortsatt originale.

Siden #1599 kom til Trondheim i november, måtte den rett i vinteropplag. Jeg har derfor liten erfaring med hvordan den fungerer, men så langt ser det veldig lovende ut.

Nå er det bare å glede seg til våren.



## Boka helgen 28- 29 maj 2022 för årsmöte och träff

Boka redan nu



### Vi träffas i Ystad lördag 28 maj

Under dagen upptäcker vi Österlen.

Dagen avslutas med årsmöte och middag på Hammenhögs gästgivargård i Hammenhög. (hammenhoggastis.se)

För de som vill anordnar vi även en tur på söndag 29/5.

Boka gärna boende i god tid. Det är en långhelg och många människor kommer till Österlen.

Det finns många hotell, vandrarhem och B&B.

Hammenhögs gästgivargård har rum.

Förfrågan till: [info@hammenhoggastis.se](mailto:info@hammenhoggastis.se)

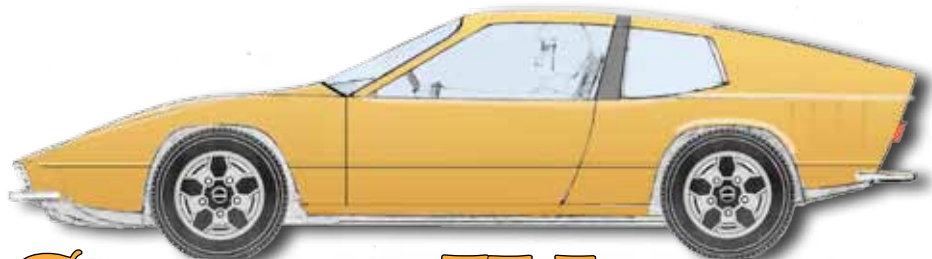
Vi hoppas verkligen att mötet/träffen blir av.

Vi reserverar oss dock för pandemiutvecklingen.

Folkhälsomyndighetens rekommendationer kommer att följas.

Definitivt besked och komplett information i nr. 2 av Sonettvärlden.





# Sonett IV

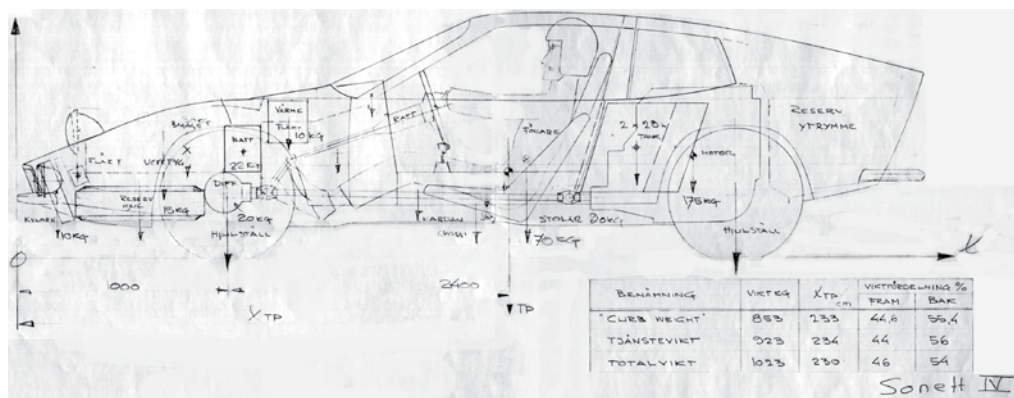
Tänkt ersättare till Sonett III, förslag ritat av Björn Andreasson 21 december 1970

Berndt Eliasson



Sonett III, 1970 års modell som var i produktion vid den tiden då Björn ritade sitt förslag. Trean hade en längd av 3900 mm och var ca. en halv meter kortare än Andreassons tänkta Sonett IV.

Vi visar i denna artikel Andreassons idé om en kommande Sonett IV; här ungefär skalenlig när man jämför med Sonett III. Bilen hade en längd av 4520 mm, den skulle ha aktermonterad motor och fyrhjulsdrift, formen påminner en del om dåtidens Lamborghini Miura!



Lamborghini Miura

Ritningen på föregående sida visar Björn Andreassons välkända förslag till en kommande Sonett, som förekommit vid ett flertal tillfällen i Sonettvärlden.

Hans förslag visar en idé om en Sonett IV med fyrhjulsdraft med en drivlina från Saab 99, men inte monterad i fronten utan mittmonterad och drivande på bakhjulen med en kardanstång till framhjulets drivning; året var 1970!

Historien om detta projekt har som sagt dryftats många gånger i olika medier och skall inte här återges, men för att få en bild av hur denna Sonett hade blivit i produktion mot en "vanlig" Sonett III har jag "tagit loss" bilen från ritningen och färglagt den i en då vanlig Sonettfärg.

Saab Sonett III 1970 hade en längd av 3,9 meter, medan den tilltänkta Sonett IV var beräknad till en längd av 4,52 meter, alltså mer

än en halv meter längre än en "vanlig" Sonett-trea!

Bakrutan öppningsbar som på Sonett III, men även "avtagbar för motorservice"!

Bakom motorpaketet var enligt ritningen ett "resevutrymme" planerat och bensintankarna, som var två, var placerade framför bakhjulen.

Reservhjulet var placerat i fronten och bildade en stötabsoberande zon framför passagerarutrymmet.

Björn Andreasson var ju en mycket kreativ konstruktör, både vad gäller mindre MFI-flygplan och Saab Sonett. Han har verkligen betytt mycket för Sonettproduktionen.

Den var ju som vi vet inte bekymmersfri, men hade inte Björn varit en så duktig konstruktör så hade inte produktionen löpt så smidigt som den ändå gjorde med tanke på de även för den tiden dåliga produktionsförhållandena i fabriken.

# Sonett 2 V-4 Targa top

Jim Simpson

During my European car mechanics apprenticeship back in the early 70's in Houston, Texas, I came upon a book by G.N. Georgiano entitled "A History of Sports Cars". Toward the back of the book on page 298 on a color plate just below the Lamborghini 350 GT was a picture of the 1969 Saab Sonett V-4 in yellow. One of the gentlemen I apprenticed under, Hasso Schroder, was a Swede who had worked for Saab in Sweden. We spent a good deal of time discussing the merits of Saab Sonetts but I figured the closest I would ever get was the picture in the Georgiano book.

While still in high school and on my way home with my mom one Texas spring day, we passed a gas station and, lo and behold, there was a yellow Saab Sonett fueling up. I persuaded Mom to do a U turn so I could see this rarest of cars. Completely unable to curb my enthusiasm I bounded out

of the car and ran over to where the Saab was, and started speaking with the driver. He allowed as how it was actually his brother's car and was in fact for sale for what seemed to me then the astronomical sum of \$1,250. I managed to persuade my mom to co-sign a note at the bank and 3 days later the Saab was mine.

Shortly after I finished my 2 1/2-year European apprenticeship I began a 2-year Ferrari apprenticeship, and drove my Sonett throughout most of that time. In fact, I continued driving the little Saab for much of the next 10 years. I had other cars, of course, including Alfas and Lancias, and a number of Saab 95's and 96's, but I really favored my original Sonett. For the longest time I was the only guy in a 3-state area who would work on Sonett's so we had a fair number coming to the shop. I've owned quite a number of Sonett's over the years and

would regularly buy them and freshen them up for new owners as I was quite determined that Sonett ownership should be a pleasant experience. (I still have my factory transmission rebuilding jig.)

Fast forward to the 80's (still driving the Sonett every day) I became the service writer at the oldest and largest Saab dealership in the United States. One day while sitting, bored, at my desk I penned a design of the Sonett as a Targa. Having read everything I could find about the cars I already knew that the bodies on Sonetts were completely unstressed and that the strength of the car was solely in the chassis. So that weekend I took my Sonett over to my shop, laid out the cut lines with masking tape and proceeded to cut the roof off the car and it became a Targa. That was only the beginning - I developed rain rails and seals for it along with structural internals for the very flexible roof panel, and of course, latches. By the end of the weekend it was back together and I drove it to the dealership on Monday morning with the targa top neatly stowed behind the seats.

Years of doing restoration work and owning lots of other cars passed by, and my shop grew to over 17,000 square feet with 17 employees. Among other things, we bought and sold all kinds of sports cars including Aston Martins, Alfa Romeos, Ferraris and Maseratis with the occasional older British car and a few American and French cars thrown in the mix. While I still had the Saab, it was no longer a daily driver, and while it still occupied a place of reverence in the back corner of the shop, it was somewhat overlooked.

We left Houston in 1997 and I could only take as many cars to the Seattle area as would fit on one transporter so I decided to sell the Saab, which I had just finished restoring. The car had over 300,000 miles when I sold it but I had rebuilt everything on it.

About 10 years after we moved to Whidbey Island, I discovered a then fairly new web site called Bring a Trailer, and some months into enjoying their pages every morning someone listed an absolutely lovely green metallic Sonett 2 V-4, which got me all home sick for my old car. I had completely lost track of where it had gone,





but put a post out on BAT that I wished I could find my old car that I had targa topped. A few months later I got an email out of the blue from someone who remembered my comment and sent me an ad, listing what he was sure from my description was my old car. It was. I contacted the seller, who didn't believe it was my old car until I described some of the modification I had made to it. We were able to agree on a price and the car was mine again.



It arrived looking pretty humble. No longer running or driving, it had sat with its top off in the Georgia sun for several years. Undaunted I set about rebuilding the brakes and getting the engine running (it needed a fuel pump and major service).



I repaired the front body damage, repainted the front end and rims, and installed new tires. The car looks deceptively good although it is ready for an engine-out restoration of body and interior which I will likely do this coming winter. Regardless I'm glad to have it back in the fold.



I am 66 years old now and still designing and custom building sports cars for people (over 200 to date) and still doing restoration on the more unusual cars that most shops would not dare to touch.

I scratch built these Sonett models, they are made out of hard urethane.

My company web pages are [www.contemporaryclassicsofwa.com](http://www.contemporaryclassicsofwa.com) and [www.simpsondesign.net](http://www.simpsondesign.net)



# En snabb Sonett

*Oliver Hartmann*



**M**in Sonett kommer från Paul Perry i USA. Efter att jag importerat den har jag förbättrat den tekniskt. Firman Sweed Speed i Holland har byggt in en tävlingsmotor på 1900 CC, inklusive insprutning. Vi har mätt upp motorn till 150 hk. Redan när jag köpte bilen var den ombyggd till golv-

växel. En speciellt konstruerad servostyrning håller de nödvändiga rattkrafterna i styr.

Allt som allt har det blivit en verkligt snabb och bra bil att köra. Ljudet är otroligt och det är ingen som tror att en gammal bil som hunnit bli 53 år kan ha en sådan kapacitet.





# En hösttur

Bengt Edlund



Vad gör man för att enkelt roa sig och förena nyttja med nöje då man ska åka på en begravning några mil bort en höstdag i slutet av september? Jo man tar Sonetten så blir det en lite roligare och annorlunda resa i alla fall. Jag bor utanför Östersund och skulle till Bruksvallarna och tänkte att en tur över Flatruet skulle bli bra. Vägen ner mot Svenstavik är väl inte världens roligaste men man kan ju hitta nån gammal sträcka. Till exempel norr om Svenstavik svänger man av i Skanderåsen så blir det några kilometer gamla 81:an som E45 hette tidigare. I Åsarna tar man sikte mot Ljungdalen och passerar på vägen Börtan som anses som en av de kallare platserna; i alla fall i Jämtland. Här finns gamla macken kvar.

Efter Ljungdalen blir det grusväg vilket jag tycker är skoj så det är lite svårt att hålla igen. Sonetten har ju inte så mycket innerskärmar så man får ju passa sig lite på vilken typ av grus det är på vägen man kör.

## Det var härliga höstfärger.

Efter Ljungdalen bär det lite uppför mot fjället och Flatruets platå och det är en trevlig sträcka. Mitt uppe på Flatruet så finns en lite större parkeringsyta kan man väl kalla det och där räk-



nade jag nog in ett 10 tal husbilar på höstturné. Vägen över Flatruet har delvis en klart rak sträckning. De går inte att riktigt jämföra med vägarna som Johann styrde oss till efter årsmötet i Västerås.

Efter Flatruet åker man genom Mittådalen eller Mihte som är hemma för mittådalens sameby.



Tog min lunchpaus nedanför Anåfjället och sen en tur bort till Ramundberget innan jag stannade till i Bruksvallarna.

Nu hade det börjat regna och blev trist väder, riktigt innesittarväder, men jag var på rätt plats vid rätt tid i alla fall. (Men när jag var tillbaka någon månad senare i byn så var det helt klart att Sonetten varit observerad trots vädret)

Hemåt mot Ås när skymningen började lägga sig, så det fick bli via Hede-Vemdalen på lite större vägar som trots allt går snabbare att färdas längs. Det blev en trevlig och bra tur med fina höstfärger på träden och 48 mil på mätaren.





# Löste sig import- och exportfrågan?

Kurt Sjöberg, förbundsordförande MHRF



– Den 15 oktober – efter hård kamp av Motorhistoriska Riksförbundet, andra organisationer och aktörer samt det stora engagemanget av såväl enskilda som riksdag – hävde Mark- och miljödomstolen tidigare beslut och bedömde de importerade 50-talsbilarna i Göteborgs hamn att vara historiska fordon och inte avfall. Så för de berörda importörerna är frågan just nu löst, men MHRF ser fortsatt brister i Naturvårdsverkets vägledning kring import och export, trots verkets förtydliganden, och vår dialog fortsätter därför.

## Senaste Nytt! Uppdaterat 2021-11-22

En stor seger är att bilarna i Göteborgs frihamn inte längre felaktigt betraktas som avfall av myndigheterna, utan som just bilar. En del utmaningar kvarstår dock innan vi kan blåsa faran över när det gäller import och export av historiska fordon.

Mark- och miljödomstolen i Vänersborg meddelade den 15 oktober 2021 domar rörande de två ärenden som rör

import från USA och där Länsstyrelsen i Västra Götaland hindrade importen. I bägge dessa ärenden har domstolen upphävt Länsstyrelsen i Västra Götalands beslut. De aktuella fordonen är inte att betrakta som avfall och ägarna kan hämta sina fordon från frihamnen i Göteborg.

Ett tredje fall, en International från 1973, som importerats från Norge, och där Länsstyrelsen i Västra Götaland har överklagat den friande domen från Mark- och miljödomstolen i Vänersborg, behandlas nu i Mark- och miljööverdomstolen vid Svea hovrätt. Här har Motorhistoriska Riksförbundet, Riksantikvarieämbetet, Naturvårdsverket och Transportstyrelsen lämnat remissvar. Dom förväntas efter årsskiftet.

Samtidigt har MHRF fortsatt kontakt med Naturvårdsverket för att ytterligare lyfta fram oklarheter i verkets senaste vägledning. Den nya vägledningen är mycket tydligare än den tidigare, men kan förbättras på några punkter.

## Bakgrunden

Naturvårdsverkets vägledning är av stor betydelse eftersom såväl Tullverket som länsstyrelserna följer den i sin handläggning i import- och exportärenden av entusiastfordon. Efter möte

med MHRF sker en översyn av denna.

Motorhistoriska Riksförbundet genomförde i slutet av juni ett digitalt möte med Naturvårdsverket för att diskutera den bristfälliga vägledning som finns på deras hemsida. En uppenbar brist är att de inte nämner hur historiska fordon ska bedömas vid import och export.

Naturvårdsverket insåg själva redan 2017 att vägledningen var otydlig och uttalade därför att man hade för avsikt att tillsätta en arbetsgrupp där MHRF skulle erbjudas en plats. Någon inbjudan till en sådan arbetsgrupp har emellertid inte kommit, trots att MHRF vid ett flertal tillfällen begärt detta.

I stället har Naturvårdsverket vänt sig till länsstyrelsen i Skåne för stöd när det gäller översynen av vägledningen. Resultatet av denna översyn har MHRF i samband med remissbehandlingen haft flera synpunkter på. Länsstyrelsen i Skåne har därför omarbetat vägledningen och överlämnat den till Naturvårdsverket för vidare handläggning.

När MHRF mötte Naturvårdsverket gav myndigheten en muntlig förredragning av de viktigaste punkterna i den vägledning som man höll på att omarbeta. MHRF fick ett positivt intryck av att man tagit viss hänsyn till de synpunkter som vi tidigare har

framfört. Avsikten var att skicka ut den omarbetade vägledningen på remiss till länsstyrelserna.

Innan publiceringen av vägledningen skulle MHRF få underlaget för att kunna lämna synpunkter. Publicering av den nya vägledningen skedde dock utan att MHRF fick det utlovade underlaget. Vägledningen publicerades den 19 augusti. Texten var bättre än det remitterade förslaget från Länsstyrelsen i Skåne län men MHRF hade ändå synpunkter som vi tyvärr inte hade möjlighet att framföra. Kort därpå lämnade MHRF synpunkter på den till såväl Naturvårdsverket som Miljödepartementet. Vid ett möte med departementet i slutet av augusti framförde MHRF önskemål om dialog med Naturvårdsverket och dess generaldirektör.

Efter ännu en skriftlig framställan om ett möte till Naturvårdsverket genomfördes mötet den 1 oktober. Vid mötet meddelade Naturvårdsverket att man skyndsamt avsåg att revidera vägledningen från augusti och att man i sak hade beaktat MHRFs synpunkter. MHRF erhöll senare ett utkast och igen kunde vi konstatera att den blivit bättre men att vi fortsatt har synpunkter. Den 9 oktober meddelade Naturvårdsverket att man publicerat den reviderade vägledningen.

Den 8 oktober besvarade Naturvårdsverket, med stöd av den senaste utgåvan av vägledningen, Mark- och Miljööverdomstolens remiss avseende en dom i Mark- och miljödomstolen. Domen gick Länsstyrelsens Västra Götalands Län emot avseende de



ras förbud i augusti 2020 av import från Norge av en International brandbil från 1973.

Naturvårdsverket hänvisar till nya fakta i målet och tydliggör att det är syftet med importen och exporten som måste vara avgörande vid en tillsynsbedömning. De skriver avslutningsvis att "när det gäller fordonet i förvarande mål har, efter det att tillsynsmyndigheten fattade sitt beslut om importförbud, framkommit uppgifter om fordonet och syftet med importen som enligt Naturvårdsverkets bedömning

bör ses som tillräckliga för att styrka att det är fråga om ett historiskt fordon som inte ska betraktas som avfall. Naturvårdsverket ser därför inte skäl till ändring av mark och miljödomstolens avgörande." Domen var till importörens fördel då domstolen i målet inte funnit att Länsstyrelsen haft fog för sitt förbud att föra in fordonet från Norge till Sverige.

Den 12 oktober hölls en interpellationsdebatt med miljöminister Per Bolund i Riksdagen i fråga om import och export av dessa fordon.

## PåVäg

Motorhistoriska Riksförbundets nyhetsblad Nr 1, våren 2022

*Malin Erlfeldt kanslichef MHRF med ansvar för rullande kulturarvsfrågor*

MHRF begär remiss på rapport om lagskydd av det rörliga kulturarvet.

I dag saknas en lagstiftning som skyddar det rörliga kulturarvet – de historiska transportmedlen på väg, vatten, räls och i luften – mot problem skapade i modern myndighetsutövning. Ett konkret förslag har utan remittering lagts på is och i väntan på en lösning tvingas MHRF släcka bränder, senast gällande historiska fordon som vid import klassades som avfall.

Motorhistoriska Riksförbundet har genom samarbetet Transporthistoriskt Nätverk (ThN) arbetat för ett stärkt lagskydd för historiska transportmedel. 2017 gav det resultat när riksdagen gav regeringen i uppdrag att utreda förutsättningarna för ett lagskydd.

Uppgiften lämnades till Riksantikvarieämbetet (RAÄ), som i en rapport 2018 föreslog en hänsynsregel i kulturmiljölagen. Lagförslaget innebar att myndigheter ska ta hänsyn till intresset att bevara och använda historiska transportmedel. Rapporten går på djupet i komplexiteten kring möjligheten till ett levande bevarande i relation till moderna lagkrav. MHRF ansåg att uppdraget var väl genomfört och en revolutionerande bekräftelse

Ett ja i riksdagen skulle innebära ett stort steg för de myndigheter vars beslut påverkar möjligheten att hålla det rörliga kulturarvet just rörligt. Men ett nedslående besked kom 2020. Regeringskansliet bedömde att alltför många problemställningar lyfts fram

för att hänsynsregeln skulle bli verkningsfull och inte ge upphov till nya frågor. Man valde därför att inte gå vidare och därmed skickades inte rapporten ut på remiss. MHRF var inte tillfreds med detta utan ansåg, och anser fortfarande, att så bör ske.

För att komma vidare valde regeringen att ge RAÄ ett nytt uppdrag. I samverkan med Statens maritima och transporthistoriska museer (SMTM) samt det civila samhällets organisationer, däribland ThN, skulle RAÄ verka för ökad kunskap och kunskapsspridning om historiska transportmedel i syfte att främja ett bevarande av kulturarvet. MHRF ansåg att det nya uppdraget var bra, men inte hade samma substans. Dessutom nämndes inte användningen av transportmedlen. Om synliggörandet och kunskapsspridningen om funktion och användning inte beaktas begränsas möjligheten att utveckla kulturarvet.

Strax före jul kom en rapport som redovisar det senaste uppdraget. I den uppmärksammas civilsamhällets och föreningars ideella arbete för att äldre transportmedel ska kunna användas. Det ingår även en sammanställning över projektbidrag samt information

om att pandemin påverkat möjligheten att utföra studiebesök och temadagar.

Även om MHRF ser positivt på den nya rapporten anses den ha för stort fokus på bidrag. Kunskap och kunskapsöverföring nämns, men en vägledning saknas. Vägfordonsområdet beskrivs också kortfattat och övergripande.

Det ges en bild av en ökad medvetenhet bland svenska myndigheter, men denna gäller främst RAÄ och SMTM. Inom fordons- och miljöområdet brottas MHRF fortsatt med svåra frågor och kommer att få göra det tills det finns ett lagskydd eller annan lösning där kulturarvsaspekten beaktas. Det har inte minst visat sig i samband med de amerikanska 50-talsbilarna som stoppades i Göteborgs hamn efter att ha klassats som avfall – allt på grund av en otydlig vägledning från Naturvårdsverket. MHRF liksom ACCS, importörerna och deras ombud fick lägga ned ett omfattande arbete under 2021 för att försöka lösa situationen. Ett arbete som fortsatt pågår.

Läs mer på [mhrf.se/begar\\_remiss\\_lagskydd\\_rorliga\\_kulturarvet](https://mhrf.se/begar_remiss_lagskydd_rorliga_kulturarvet)

### *Digitala fakturor från Folksam avseende MHRF-försäkringen*

Folksam har gått över till digital information och fakturor via inloggning på Mina sidor på [folksam.se](https://folksam.se). Man får alltså inga fakturor via brev om man inte begär detta. Vi har märkt att flera hört av sig till MHRF då de missat detta, varför vi väljer att uppmärksamma det.

För att ändra till pappersfaktura eller övriga fakturafrågor kontaktar man Folksam i Kramfors på 0612-853 50.



# Ett äldre kritiskt brev

Berndt Eliasson

På vår hemsida har vi lagt in äldre artiklar av personer som på olika sätt arbetade med framtagningen av Saab Sonett. En av dem var förman Carl-Åke Blomstrand och ni kan läsa hans ganska kritiska artikelserie där.

Carl-Åke har gått bort men hans kritiska synpunkter finns kvar. Ännu ett exempel är det brev från 1987 han sände till mig. Carl-Åke var lika kritisk i

brevet om produktionsförhållandena i fabriken i Arlöv som i artikelserien. Förmodligen hade han rätt i många av sina synpunkter. Allteftersom förbättrades dock produktionen, säkert på grund av de synpunkter som fördes fram redan under produktionstiden.

Han var annars flygintresserad och som ni ser på bilderna så var även motorcyklar en hobby för honom.



Carl-Åke Blomstrand med sin Triumph ST från 1939, fotot togs 1968.



Här är även en sidovagn monterad på Triumphen.

Hej Bernt!

Malmö 870127

Här kommer de utlovade diabilderna:

Bilderna av 10-seriens bilar är tagna vid lantbrukshögskolan i Alnarp i samband med provkörning. Under denna tid kördes alla tillverkade bilar en runda med olika vägbeläggningar allt från "byaväg" till motorväg. Sträckan var väl ungefär 20 km. På motorvägsbiten fick de gå för fullt dvs 160 km/tim.

Tvåtaktarna var ju som bekant den sk Monte Cario-motorn på 850cc. Det fanns ett speciellt emblem med MC-beteckningen, men det användes aldrig på Sonetterna. De något udda förgåsarna på dessa motorer matades från två st elektriska Bendix-pumpar. De var från början USA-tillverkade. Sedermera fick vi ett parti tysktillverkade, men de hade en benägenhet att hänga sig varvid man fick öppna huven och ge dem en spark, sen gick de igen. Vi återgick till de amerikanska pumparna som aldrig krånglade.

Enligt uppgift fick ASJ 8.000:- kronor per tillverkad bil. I det priset ingick alla de detaljer som SAAB inte kunde tillhandahålla ur sitt ordinarie SAAB-sortiment. Det innefattade bl.a. bottenplåten som ASJ kortade av. Den bärande konstruktionen med omisskändliga drag av flygplankropp, tillverkades på ASJ:s plåtverkstad. De flesta smådetaljer i plåt tillverkades med "järnvägstoleranser" varför bortåt 70% fick justeras och ändras för att passa vid monteringen. Bristen på kunskaper om biltillverkning avspeglade sig bl.a. i sättet att förankra kabelhärvorna. Alla kablar fästes med vita Thorsson plastklammer av bästa starkströmskvalité tills jag talade om att man skulle häfta fast plastklädda plåtstrimlor i stället. Man övergick till plåtrensorna, men glömde att titta på ritningarna varför de hamnade överallt utom där kabelhärvorna skulle ligga. Så småningom förstod man att det fanns ett samband mellan kabelhållare och kablar. Mina försök att ändra på vansinnigheterna bemöttes en gång med orden "Du ska inte tro att du skall komma hit och ändra på det här företaget. Vi har gjort så här sen sekelskiftet, och det har gått bra". Kommentarer är ju överflödiga, men jag var inte populär hos verkstadsingenjören.

Det var några små detaljer. Hoppas det går bra med föredragningen.

Vänliga hälsningar

*C-A Blomstrand*  
C-A. Blomstrand  
F.d. Sonett-byggare.

Adress: Maryhill 3  
230 23 Anderslöv  
Tel bost. 0410-21020  
arb. 040-100950





## Några episoder i 834:ans liv

*Hans Örnbaden, Askersund*

Min Sonett V4 med chassienummer 834 registrerades först på Egon Wolfhörndl i Malmö 25/3 -1969. Då med regnumnummer MB 41144.

Den 15/7, 1972 köpte jag bilen då ägaren, strax efter köpet av Sonetten, flyttat till Israel och bilen tillbringat en längre tid i en lada på Österlen. Öronlapparna var borttagna och originalfälgarna var bytta till Al-fälgar redan när jag köpte bilen 1972. Jag använde bilen som bruksfordon för mina transporter i Lund fram till jag gifte mig. Efter en tid i USA i mitten av 1970-talet flyttade vi till Södra Sandby utanför Lund och Sonetten blev då en andra bil i familjen, men användes dagligen året runt för resor till och från arbetet, även vintertid.

För den som inte tror det kan vara vinter i Skåne bifogar jag en bild från 1978. Trots framhjulsdrift är Sonetten inte någon bra vinterbil då den låga vikten och frontens utformning gör att den lätt kasar upp på en driva på vägen och blir liggande utan kontakt mellan hjul och vägbanan.

Under en ett och ett halvt års vis-

telse i USA kördes bilen av min syster och hennes pojkvän. De passade på att byta ratten till en läderklädd Al-ratt. Väl hemkommen från USA skulle min hustru och jag till Toulon på franska Rivieran för en konferens. Perfekt kombination med semesterresa tänkte vi och packade bilen med 2-mans fjälltält, sovsäckar, Trangiakök och annat som behövs för en 3 veckors bilsemester på kontinenten.

Efter färjorna mellan Danmark och Tyskland låg Autobahn och väntade på oss. Det var lockande att köra fortare än jag någon gång kört i Sverige tidigare. Cirka 5 timmar söder om Hamburg ger bilen upp. Kraftig retardation



och det var knappt så jag hann ur trafiken och in till kanten innan det blev tvärnit. Det tog ett tag innan jag förstod vad som hänt. Växelspaken gick inte att röra. Motorn startade snällt, men bilen gick inte att köra, inte ens att rulla. Promenad till närmaste nödtelefon. Det här var ju innan mobiltelefonernas tid. Som tur var så var det inte så långt och innan jag hann tillbaka kom en ADAC-bärgare till min hustru som väntade kvar vid bilen. Hennes tyska var väl inte så bra och tyska biltermer är ju inte vad man lärde i skolan heller. Hur som helst "Eins, zwei, drei is kaputt" med gestikulerande händer tycktes mest roa bärgaren, som snabbt drog ut winschwiren för att få upp bilen på flaket. Nu närjade jag mig bilen och hörde hur bärgaren muttrade för sig själv när han inte hittade någonstans att fästa kroken. När vi väl hittat ett fäste i framvagnen upptäckte han att framhjulen inte rullade varför han hoppade in i bilen för att lägga i friläge trots att vi försökte berätta på engelska och knagglig tyska att växellådan sannolikt hade skurit. Hans humör hade nu växlat från munterhet efter min hus-

trus "Eins, zwei, drei is kaputt" till irritation över att hjulen inte rullade. Han rusade ut i naturen och försökte för hand slita loss grenar från en mindre buske men tvingades hämta kniv i bilen för att få vad han behövde, några lövruskor. Dessa skulle han olja in med motorolja och lägga framför de låsta framhjulen för att på så sätt få upp Sonetten på flaket.

Det verkade som om han råkat ut för liknande situation tidigare eftersom allt nu gick mycket snabbt. Med Sonetten på flaket körde han oss sedan till ett litet trevligt värdshus, som sent på kvällen gjorde goda smörgåsar åt oss långt efter matsalens stängning. Telefonkontakt togs med en verkstad som hade Saabkunskap och de hälsade oss välkomna dagen därpå. Bärgaren körde hem med Sonetten på flaket och återkom morgonen därpå och hämtade oss för transport till verkstad.

Väl där rullade Sonetten snällt av flaket, vilket förvånade mig. När verkstadsägaren bad att få nyckeln förklarade jag vad som hänt och att det sannolikt inte skulle gå att köra bilen. Hur som helst så hoppade han in, startade motorn och hade hunnit lägga in tre-





ans växel innan han passerade verkstadsplanens grindar och försvann i ett moln av vägdamm medan jag sannolikt ännu inte hunnit stänga munnen efter att ha tappat hakan. Tillbaka på verkstaden några minuter senare förklarade han att det sannolikt skulle ta minst tre veckor innan han hade fått den reservdel som behövdes till växellådan. Men han berättade att det fanns en möjlighet för oss att smyga hem till Sverige efter att han bytt till en speciell olja i växellådan om vi inte körde fortare än 50 km/tim.

Hur som helst så hade vi tur och fick plats på färjan till Trelleborg och vi kom hem till Södra Sandby utanför Lund där vi bytte till vår Toyota Corolla stationsvagn och påbörjade semesterresan på nytt om än i mindre romantiskt fordon. Senare på sommaren lyfte jag ut växellådan och fick den renoverad i Malmö. När jag fick tillbaka växellådan fick jag en förklaring till vad som hänt och dessutom medföljde den mellanaxel vars nållager förvandlats till glidlager på autobahn och "nöp" på grund av värmen. Under nattens vila hade axeln krympt och den kunde därför rotera tack vare den specialolja vi fick i lådan på verkstaden i Tyskland.

Vinterkörning på saltade vägar satte sina spår och 1984, strax efter att vi flyttat till Tungelsta, var jag tvungen att göra en del svetsarbeten på chassiet för att få den genom besiktningen.

På bilden skymtar man också den vänstra bakre ljuddämparen, som jag fått hjälp med att montera då jag i slutet av 1970-talet bytte till rostfritt avgassystem med hjälp av god vän i Fy-



siologens verkstad i Lund. Till Sonetten fanns då inget rostfritt system att köpa, men väl till 96:an. En främre, två bakre dämpare och två långa rör med lite rörböckning och svetsmodifieringar blev jättebra, om än lite "burkigt". Samma system sitter kvar idag efter mer än 40 år. Det blev lite brått med chassiereparationen för tanken var att vår dotter Sassa skulle hämtas i Sonetten vid studentexamen.



Som tur var fick jag bilen klar i tid och Sassa blev då stolt påtänkt framtidiga förvaltare av Sonetten. Det formella ägandet står kvar på mig eftersom Sassa ännu inte känner sig mogen eller ha tid att förvalta en veteran. Med två, snart tonåriga, söner hoppas jag att förvaltning och med det också ägandet i framtiden kommer att gå över till barn och barnbarn.

Efter sekelskiftet 2000 körde jag allt mindre med Sonetten, men jag behöll den skattad och försäkrad hela tiden för att kunna ta en tur när andan föll på.

Vid besiktningen i Jordbro 20180612 godkändes Sonetten utan anmärkningar och fick datum för nästa besiktning 2019-12-31. På frågan "Varför just då?" fick jag veta att det måste stå något på raden för att man skall kunna skriva ut dokumentet och sist december 2019 var det högsta tal som kunde anges. Jag kände ju till att

veteranbilar skulle undantas från besiktningstvång.

Sedan december 2018 har Sonetten och familjen Askersund som hemvist. Jag hade tur och fick möjlighet att hyra ett garage i stan eftersom den fastighet jag nu bor i inte har garageplatser till lägenheterna.

Det blir en kort men nyttig promenad varje gång man skall ut på tur.

Framöver är tanken att vår dotter Theresa "Sassa" tar över bilen; här sitter hon och testar hur den känns.



## Saab Car Museum Anniversary Festival Trollhättan June 10-12, 2022 75 years of Saab Spirit



## En institution har gått i graven

*Johnny Johansson*

Sonettdraget startade i Sonettvärlden nr. 1/1989. I varje utgåva sedan dess har vi utsett en vinnare som fått en penninglott. När nr. 4/2021 av Sonettvärlden skickats ut i början av december, gick jag som vanligt till affären för att inhandla en Penninglott till vinnare nr. 132 av Sonettdraget. Det fanns inga Penninglotter! Svenska Spel hade, utan att konsultera Club Sonett Sweden, lagt ner Penninglotteriet! Vi hade ju redan utsett vinnaren, så det fick bli två Trisslotter istället. Vi hoppas det går lika bra, och fortsätter med Sonettdraget som förut, men nu med två Trisslotter som vinst.

*Anne Henriksson,  
Båstad*

Du är vinnare i

**Sonettdraget**

den här gången, vilket berättigar dig två  
**trisslotter**

som kommer de närmaste dagarna per post.  
Grattis och lycka till vid dragningen!



## Reservdelar till Din Sonett

Per Jansson, Kaplansgatan 8, 777 30 Smedjebacken.  
Tel. 0240-76746 kvällstid,  
peja10@telia.com.  
PlusGirokonto 487 74 84-8  
Du kan även hitta listan på vår hemsida  
[www.sonettclub.se](http://www.sonettclub.se).



**Upp till 4 veckors leveranstid. Fraktkostnad tillkommer!**



NOS  
**Sidoklädsel dörr, höger**  
Art nr: 7405236  
Pris 1000:-, plus frakt

NOS  
**Upholstery RH door**  
Art nr: 7405236  
Price 1000 SEK, plus freight.

**Gummi vid tanklock, Son III**  
Art 8377491  
Pris 150:-, plus frakt  
**Rubber seal, at tank filling**  
Art 8377491  
Price 150 SEK, plus freight.





# Reservdelstilan

ART.NR	BENÄMNING	PRIS	II	V4	III	CH.NR	SPEC
10150	Verkstadsanhandbok	235:-			X		Kopia
175422	Res.delskatalog	365:-	X	X	X		Kopia
737887	Golvplåt, främre v	525:-	X	X	X		Nyttillv
737888	Golvplåt främre h	525:-	X	X	X		Nyttillv
788249	Verkstadsanhandbok	265:-	X	X			Kopia
7061138	Tätningsskrage	150:-	X	X			Tätning mellan kaross-ljuddämare,tank
7071541	Fästplatta	60:-	X	X	X		Sats för bakaxelrem
7082506	Bakaxelrem	75:-	X	X	X		
7175680	Bromsljuskontakt	160:-	X	X			
7313752	Golvplugg	60:-	X	X	X	Alla	
7325962	Insugningsrör	8000:-	X				Nyttillv Originalrör.
7328008	Packn H-bromscyl	100:-	X	X	X		
7332497	Gummimanschett	295:-	X				Mellan luftfilter, förgasare
7343288	H-mätarkabel	300:-	X	X			
7378896	Golvplåt	495:-	X	X	X		Vänster mittendel,
7378904	Golvplåt	495:-	X	X	X		Höger mittendel,
7378912	Golvplåt	525:-	X	X	X		Vänster bak,
7378920	Golvplåt	525:-	X	X	X		Höger bak,
7400286	Gavel	195:-	X	X	X		Hjulhusplåt V-fram bakom hjulet
7400310	Plåt	525:-	X	X			Plåt bakom vänster dörr (nyttillv.)
7400351	Dörrstolpe	100:-	X			Till 268	Vänster sida
7400393	H-broms wire	350:-	X	X	X	-70500303	Nyttillv
7400641	Ram	320:-	X	X		Alla	Stolsunderrede V och H
7400724	Ljuddämpare	1485:-	X	X			Nyttillv Originalrör roströgt material
7400955	Kylarfäste	25:-	X	X		Alla	Vänster
7401367	Avgasrörsats	995:-	X				Nyttillv Originalrör
7401441	Rostfri bricka	95:-	x	x			Sfärisk bricka till gummi 7401458
7401458	Gummibricka	112:-	X	X		Alla	Infästning kaross
7401748	Spindel	225:-	X	X	X		Till höger vindrutetorkare
7401888	Panelbräda	2495:-	X			Till 78	Trä
7401904	Sidoruta	995:-	x	x			Stora sidorutan, ofärgad
7402233	Plåt	530:-	X	X		Alla	Plåt bakom höger dörr (nyttillv.)
7402282	Dörrstolpe	100:-	X			Till 268	Höger
7402720	Kylarfäste	25:-	X	X		Alla	Höger
7403579	Ledskena	320:-	X	X	X		Höger dörr mellan rutorna (rostfri)
7403637	Distansbricka	10:-	X	X	X		Till bl a ledskena 7403579 i H-dörr
7403694	Bakruta	11250:-	X	X		Alla	Nyttillverkad
7403728	Dörrskal	1740:-	X	X		Till 328	Vänster
7403736	Dörrskal	1740:-	X	X		Till 328	Höger
7403835	Alu list fram	1635:-	x	x			Aluminiumlist med svart gummi.
7403884	Glas	275:-	X	X		Alla	H + V lilla rutan i dörr
7403892	Framruta klar ll	2545:-	X	X			
7403900	List	175:-	X		X	Alla	Utv dörr V
7404312	Huvlås	300:-	X	X			Gummistroppar, pris per par
7404619	Rutfäste	120:-	X	X		Alla	Till höger dörr stora rutan
7404940	Bricka	10:-	X	X		Till 328	Till dörrgångjärn
7405327	Glas	235:-	X	X	X		Blinkers/park. ljus (Lukas)
7405350	Bakdel (Lukas)	345:-	X	X	X		"Potta" till huvudstrålkastare
7405368	Justerring	175:-	X	X	X		Bakre ring huvudstrålkastare
7405385	Justerskruv (sats)	175:-	X	X	X		Justerskrivar till huvudstrålk.
7405400	Hållarring	175:-	X	X	X		Håller strålk.ins. mot justeringen
7405418	Kromring	310:-	X	X	X		Yttre ring till huvudstrålkastare
7405772	Gummipackning	210:-	X	X	X		Mellan kaross och huvudstrålk.
7405780	Mellanlägg	15:-					Finns ej i res.delskatalogen
7406192	Grill	1065:-	X	X		Alla	Rå obearbetad (nyttillv.)
7406945	Plugg	27:-	X	X	X		Nedanför vindrutan som motorhuven vilar på
7407323	List	175:-	X		X	Alla	Utv dörr H
7407745	Fästöra	35:-	X	X		Alla	Bilbälte yttre golvfäste
7407976	Drivarm	35:-	X	X	X	Till 70500303	Till torkarmotor
7408305	Gummihorn	1995:-	X	X			Nyttillv
7409006	Lykta	695:-	X	X			Blinkers/park.ljus kompl.
7409105	Fjäder	830:-	X	X	X	Alla	Chassifjäder fram (nyttillv.)
7409154	Plåt	855:-	X	X		Alla	Bakstycke chassi (nyttillv.)
7409220	Stänkskydd	165:-	X	X		Alla	Höger
7409238	Fäste	125:-	X	X		Alla	Till vänster stänkskydd
7409246	Fäste	125:-	X	X		Alla	Till höger stänkskydd
7409568	Avgasrörsats V4	1195:-	X				Nyttillv Originalrör
7409592	Konsol	90:-	X		X	Alla	Höger, golv i motorrum
7409717	Främre avgasrör	1025:-	X				Nyttillv
7410095	Fläktstos	90:-	X			Till 1228	Fäste till kupéfäkt

ART.NR	BENÄMNING	PRIS	II	V4	III	CH.NR	SPEC
7410178	Däck	270:-			X	329-1228	Till värmepaket
7410772	Plåt	495:-		X		269-1868	Plåt framför vänster dörr (nyttillv.)
7410780	Plåt	495:-		X		269-1868	Plåt framför höger dörr (nyttillv.)
7410798	Fäste	25:-		X	X		Till returfjäder gasreglage
7411804	Fjäder	695:-		X		Alla	Chassifjäder bak (nyttillv.)
7411960	Mellanlägg	10:-	X	X	X	Till 97725002000	Till låsmekanism dörr
7412109	Dörrlås	320:-	X			329-1868	Vänster
7412117	Dörrlås	320:-	X			329-1868	Höger
7412182	Emblem	275:-	X				Till motorhuv
7412257	Trekantgummi	285:-	x			Son II,v4	Gummi under backspegel
7412315	Spjäll	295:-	X	X		329-	Defroster, runda på panelen
7412935	Arm	10:-	X	X		329-	Till bromsvarn. kontakt
7413057	Pedalstall	160:-	X			329-1868	Till kopplingspedal
7413479	Lagring	270:-	X			från 520- USA	Rattlagerbock
7413735	Hållare	90:-	X	X		från 329-	Fäste rattlagerbock (kringlan)
7414022	Lock	105:-	X	X		Till 715001265	Over värmepaket
7414055	Torpedplåt	430:-	X			från 1229 -	
7414188	Kabel	15:-	X			från 550 -	Till ljusrelä
7414295	Kona	45:-	X	X		Alla	Övergång värmepaket-rör i kupén
7414477	Knutplåt	105:-	X	X		från 1229 -	Trekantplåt i motorrum
7414493	Låsbleck	30:-	X			från 1229 -	Till handskfackslucka
7414543	Kulsnäppare	25:-	X			från 1229 -	Till handskfack
7414576	Plåt	325:-	X			från 329 -	Luftintag vid torped
7414808	Reglagearm	20:-	X	X		Alla	Till ventilation def./golv
7414998	Lykta	470:-	X	X		från 1229 -	Blinkers fram USA
7415102	Skena	55:-	X			från 1229 -	Höger skena till höger stol
7415268	Vinkel	10:-	X	X		Alla	Fäste till värmepaket
7415599	Konsol	110:-	X			Alla	Vänster nedre fäste dörrgångjärn
7415615	Konsol	135:-	X			Alla	H och V övre fäste dörrgångjärn
7415698	Stötfångare	4495:-	X			Till -97735000400	Bakre (nyttillverkad)
7415706	Stötfångare	4495:-	X			Till -97735000400	Främre (nyttillverkad)
7415821	Kåpa	145:-	X			Alla	Främre H hjulhusplåt vid generator
7416001	Panel	1820:-	X			Till -97725001185	Instrumentpanel
7416225	Lucka	1320:-	X			Alla	Motorlucka
7416266	Dörram	860:-	X			Till -97725002000	Höger
7416274	Kabel	325:-	X			Alla	+kabel till batteri
7416290	Knapp	60:-	X			Alla	"Plastmutter" till låspinne på bakrutan
7416464	Stolpe	140:-	X			Alla	V plåt mellan sido och bakre sidoruta (rostfri)
7416480	Mellanlägg	15:-	X			Alla	Till gångjärn bakre sidoruta
7416571	Varvräknare	985:-	X			Alla	
7416597	Hastighetsmätare	1750:-	X			Alla	Mäter i miles
7416639	Slang	45:-	X			Alla	Mellan exp.kärl och kylare
7416738	Axel	230:-	X			Alla	Till höger lamphus
7416761	H-broms wire	350:-	X			-71500001	Nyttillv
7416787	Konsol	50:-		X		Alla	Fäste till styrväxel
7416928	Plåt	985:-	X	X		Till -97725002000	Vänster tröskelplåt (nyttillv.)Klippen av plåt framände så passar den II
7416936	Plåt	985:-	X	X		Till -97725002000	Höger tröskelplåt (nyttillv.)Klippen av plåt framände så passar den II
7417017	Knapp	60:-		X		Alla	"Plastmutter" till vent.ruta bl a
7417025	Bult	45:-	X			Alla	Till bakre ventilationsruta
7417173	Ryggspant	370:-	X			Alla	Plåt framför tanken
7417181	Pedalplåt	200:-	X			Alla	Mellan golv och torped L.H
7417199	Pedalplåt	200:-	X			Alla	Mellan golv och torped R.H
7417207	Grill	745:-	X			Till -71501265	Tre parallella alu.ribbor
7417355	Kabelknippe	55:-	X			Alla	Till blinkers/helljusspak
7417371	Gummibäl	295:-	X				Genomföring torkarwire och växelstag bla.
7417389	Kullänk	160:-	X			Alla	Mekanism vid växellåda
7417413	Konsol	535:-	X			-97725000087	Till golvväxel i kupén
7417421	Bult	130:-	X			Alla	Lagring till växelspak
7417470	Hylsa	20:-	X			Alla	Till kullänk 7417454
7417496	Bricka	5:-	X			Alla	Till bult 7417421 (växelmekan.)
7417504	Bricka	5:-	X			Alla	Till bult 7417421 (växelmekan.)
7417538	Fjäderspärn	15:-	X			Alla	Till växelmekanism
7417579	Förstärkning	50:-	X			Alla	Till främre hjulhus/motorrum
7417694	Lagerbock	325:-	X			Till -70500303	Till rattstång
7417876	Kåpa	150:-	X			Alla	För mont. av x-ljus innanför grillen
7417884	Sidoljus gummi V	165:-	X				
7417885	Sidoljus gummi H	165:-	X				
7418031	Fästbygel	15:-	X			Till -97725002000	Till varvräkn.
7418049	Fästbygel	15:-	X			Till -97725002000	Till hastighetsm.
7418130	Skärm	195:-	X			Alla	Innerskärm höger fram
7418197	Skena	25:-	X			Alla	Till handskfackslucka ("gångjärn")
7418379	Plåt	30:-	X			Till -97725002000	Täckplåt radiouttag

ART.NR	BENÄMNING	PRIS	II	V4	III	CH.NR	SPEC
7418494	Medbringare	30:-			X	Alla	Till rattstäng, bakom ratt
7418502	Rattlagerkäpa	135:-			X	Till -70500303	Plastkäpa över rattstäng
7418536	Yttre plåt, H	295:-			X		
7418544	Yttre plåt V	295:-			X		
7418619	Avgassamlare	800:-			X	Alla	Främre avgasrör ("bockhorn")
7418635	Slang	10:-			X	Alla	Till vindrutespolarpump
7418700	Karosskal	16050:-			X	Äldre utförande	
7418734	Fäste	30:-			X	Alla	Vänster till instrum.panel
7418742	Fäste	40:-			X	-71501200	Höger till instrum.panel
7418759	Fäste	35:-			X	Till -97725002000	Mittre till instrum.panel
7418767	Handsfackslucka	110:-			X	Alla	Kompl.
7418775	Konsol	65:-			X	Alla	Fäste till lås motorlucka
7418791	Dörskal	1740:-			X	Alla	Vänster
7418809	Dörskal	1740:-			X	Alla	Höger
7418817	Dörstopp	55:-			X	Alla	Arm i framkant dörr
7418833	Dörrlås	150:-			X	Till -70500303	ev. fel i res.delskatalog
7418841	Mutter	45:-			X	Alla	Plåt med fyra hål, till dörrlås
7418882	Fönsterhiss	325:-			X	Alla	Höger
7418890	Framruta grön	2745:-			X		
7418908	Bakruta	1400:-			X	Till -977250002000	Med hål för stötta
7418924	Glasruta	1085:-			X	Alla	Stora rutan i dörr, grön
7418932	Glasruta	275:-			X	Alla	H + V lilla rutan i dörr
7418940	Glasruta	385:-			X	Alla	Ventilationsruta bak, grön
7419021	Instrumtavla	125:-			X	Alla	Till varvr, hastighetsm. mm
7419047	Kulled	80:-			X	Till -97725002000	Till bakrutesötta
7419070	Klädsel	180:-			X	Alla	Inre matta vänster hjulhus
7419161	Klädsel	140:-			X	Alla	Till V bakre hjulhus (fjäderfäste)
7419179	Klädsel	140:-			X	Alla	Till H bakre hjulhus (fjäderfäste)
7419385	Dörrklädsel inv H	3115:-			X		Svarta kilen som sitter under rutan
7419393	Dörrklädsel inv V	3115:-			X		Svarta kilen som sitter under rutan
7419484	Axel	160:-			X	Alla	"Parallellstag" mellan huvudljus
7419567	Bussning	25:-			X	Alla	Till ljusmekanism
7419971	List	10:-			X	Alla	Till bensinpåfylln. slang
7420110	Konsol	55:-			X	Till -97725002000	Fäste värme, vent. reglage
7420219	Slang	65:-			X	Till -70500303	V ventilations slang
7420284	Stång	80:-			X	70500001-97725002000	Till låsning dörr
7420326	Bygel	40:-			X	Alla	Fästbygel bakljus
7420656	Skruv	5:-			X	från 71500001-	Till fästbygel torkarmotor
7420664	Manöverliänk	50:-			X	Till -97725002000	Till dörrlås
7420672	Fäste	130:-			X	Till -97735000400	Vänster frontstag vid stötf.
7420680	Fäste	105:-			X	Till -97735000400	Höger frontstag vid stötf.
7420706	Plåt	80:-			X	Alla	Högtalargaller
7420813	Distanshylsa	5:-			X	Från -71500001	Till infästn.lilla rutan i dörr
7420854	Bricka	5:-			X	Alla	Låsbricka till gångjärn i dörr
7421027	Distanshylsa	5:-			X	Alla	Till stång 7420284 låsmanövr. insida dörr
7421134	Isolerskiva	80:-			X	Alla	Isolering bakstam (Gullfibertyp)
7421175	Bricka	10:-			X	Alla	Till infästning vxl.spakskonsol (fack)
7421183	Stag	35:-			X	Alla	Till innerskärm främre hjulhus
7421217	Expander	30:-			X	Alla	Till fäste av framskärmarna
7421241	Fäste	40:-			X	Alla	Till rattlagerbock (kringlan)
7421365	Fjäder	5:-			X	Alla	Till motorluckslås (pinne)
7421415	Fäste	50:-			X	Till -97735000400	Vänster frontstag vid stötf.
7421480	Reglage	35:-			X	Alla	Reglagearm till frinhjul
7421506	Stopparm	55:-			X	Alla	Till huvudljus
7421696	Etikett	15:-			X	70500051-71501265	Till behållare kopplingsolja
7421704	Slang	40:-			X	70500051-71501265	Mellan koppl.behållare och cylinder
7421761	Bricka	20:-			X	Till -71501200	Mutterbricka brytare huvudljus
7421795	Bricka	1:-			X	Alla	Till manöverhandtag huvudljus
7421951	Plåt	5:-			X	från 71500001-	Till värmeutblås golv
7421993	Torpedplåt	750:-			X	Alla	
7422025	Fästplåt stänklapp	150:-			X		
7422033	Fästplåt stänklapp	150:-			X		
7422058	Slang	80:-			X	Från 71500001-	Återcirkulation av bensinångor
7422173	Omkopplare	390:-			X	Från 71500001-	Torkare/spolarspak på rattstäng
7422207	Bricka	5:-			X	Från 71500001-	Till sprint handbromsspak
7422223	Kabelknippe	65:-			X	Från 71500001-	Till vindrutetorkarspak
7422231	Kabel	50:-			X	Alla	Till signalhorn
7422272	Jordkabel	30:-			X	Alla	Liten under panelen
7422447	Skena	80:-			X	Alla	Fästskena stora rutan i dörr,Höger
7422504	Sidklädsel	350:-			X	70500228-97735002100	Vänster över dörr
7422538	Käpa	130:-			X	Till -71501265	Tankrörskäpa (tidigt utförande)
7422553	Klädsel	645:-			X	70500228-71501200	Höger sidostycke i bagagerum

ART.NR	BENÄMNING	PRIS	II	V4	III	CH.NR	SPEC
7422561	Klädsel	110:-			X	Alla	I bagagerum ovanför bakstam
7422611	Dörrlås	295:-			X	Från 71500001-	Vänster dörr
7422629	Dörrlås	295:-			X	Från 71500001-	Höger dörr
7422975	Mutter	5:-			X	Alla	Till rutfäste stora rutan i dörr
7423098	Skruv	5:-			X	Från 71500001-	Till fäste lilla rutan i dörr
7423163	Gångjärn	35:-			X	Alla	Till ventilationsruta
7423254	Konsol	750:-			X	97725000088-97725001185	Växelkonsol i kupén
7423312	Fäste	65:-			X	Från 71501201-	Fäste inst.panelhandtag
7423437	Hjulbult	85:-			X	Från 97725000001-	Till "Fotbollsälgar"
7423635	Rattstäng	510:-			X	Till -70500303	
7423700	Vinkel	15:-			X	Från 71501201-	Till brytare huvudljus
7423841	Käpa	515:-			X	Alla	Över bagagerumslåset (nyttillv.)
7423882	Hållare	80:-			X	Alla	Till reläer i motorrum
7423981	Textskylt	45:-			X	Alla	Till säkringsdosan
7424013	Skylt	15:-			X	97725001186-97725002000	AUX-skylt till instr.panel
7424047	Bricka	5:-			X	Från 71501201-	Till brytare huvudljus
7424120	Packning	25:-			X	Från 97725000001-	Till lock huvudcylinder koppling
7424138	Bricka	5:-			X	Alla	Till bagagerumslås och motorluckslås
7424203	Dämpare	375:-			X	Alla	Stång växelmekanism
7424252	Kontakt	110:-			X	Från 97725001186-	Till bältesvarnare
7424286	Växelstäng	350:-			X	Från 97725001186-	Vid spaken
7424294	Fästvinkel	30:-			X	Från 97725001186-	Till bältesvarningskontakt
7424328	Konsol	535:-			X	Från 97725001186-	Växelspak-konsol
7424500	Grill	2295:-			X	Fr 1972-	Nyttillv.
7424518	Fläktenhet	805:-			X	Från 97725000001-	Kupéfläkt
7424526	Isoleringsmatta	80:-			X	Från 9772500000-	Mot torped
7424567	Stöd	105:-			X	Alla	Till motorlucka
7424625	Kabel	25:-			X	Från 97725001186-	Till bältesvarnare
7424963	Ram	455:-			X	Alla	Kylarram
7424989	Sidoplåt	270:-			X	Alla	Höger främre hjulhus framför mittbit
7425036	Skylt	15:-			X	97725001186-97725002000	FAN-skylt till instr.panel
7425044	Plåt	295:-			X	Från 97735000401-	Bakstycke i utrymme för reservhjul
7425085	Fäste	75:-			X	Från 97735000401-	Vänster bakre stötfångarfäste
7425259	Dörrstolpe	485:-			X	Alla	Vänster bakre låda
7425267	Dörrstolpe	485:-			X	Alla	Höger bakre låda
7425382	Bricka	5:-			X	Alla	Till störtbåge
7425390	Bricka	5:-			X	Alla	Till störtbåge
7425481	Dörram	860:-			X	Från 97735002001-	Höger dörr
7425648	Gummistötfångare	3000:-			X	ch. 97735000401-	NOS
7425663	Fästbygel	30:-			X	Från 97735000001-	Till varvrknare
7425762	Bakruta	1070:-			X	Från 97735000001-	Utan hål för stötta
7425770	Störtbåge	510:-			X	Alla	
7425796	Gasdämpare	1190/par			X	Ch. 97735000001 -	Till bakruta
7425812	Manöverstäng	270:-			X	Från 97735000001-	Till huvudljus
7425879	Hållare	15:-			X	Från 97735000001-	Till belysning instr.panel. Fästvinkel till kontrollampor under radiouttag
7425895	Bult	30:-			X	Från 97735000001-	Till "gångjärn" motorlucka
7425952	Ledningsnät	635:-			X	9773500001-97735002300	Till instr.panel, säkringsdosa mm
7425986	Stag	55:-			X	Från 97735000001-	För askkopp
7425994	Manöverliänk	65:-			X	Från 97735000001-	Till öppningsmekanism i dörr
7426018	Matta	50:-			X	Alla	Till förv.fack vid växelspak
7426125	Skärm	195:-			X	Alla	Innerskärm vänster fram
7426380	Klädsel	645:-			X	97735000001-97735002100	Höger sida i bagagerum
7426513	Cellblock	40:-			X	Från 97735000401-	Till främre stötf.
7426604	Fästskena	25:-			X	Från 71500001-	Till kolkänister
7426646	Motorhuv	14700:-			X	Alla	
7426737	Skyddshölje	375:-			X	Från 97735000401-	Till stötf. vänster fram
7427669	Låsstäng	80:-			X	Från 97735000001-	Till vänster dörr
7427693	Bricka	40:-			X	Från 97745000001-	Plåt till chassi vid torped
7427701	Jordkabel	15:-			X	Från 97745000001-	Till bältesvarnare
7427719	Dörrstolpe	145:-			X	Från 97745000001-	Vänster främre
7427750	Cellblock	40:-			X	Från 97745000001-?	Till stötf. bak
7427776	Cellblock	40:-			X	Från 97735000401-	Till stötf. bak
7427800	Fästvinkel	55:-			X	Alla	Vänster vid torped på chassit
7427818	Fästvinkel	55:-			X	Alla	Höger vid torped på chassit
7427859	Kaross	16050:-			X		
7427889	Ljuddämpare	1795:-			X		Nyttillv Originalrör.
7427933	Främre ljuddämp	850:-			X		Nyttillv Originalrör.
7427941	Bakre rör v	220:-			X		Nyttillv Originalrör.
7427958	Bakre rör h	220:-			X		Nyttillv Originalrör.
7428071	Skärmdel	3105:-			X	Alla	Vänster framdel av huv
7428089	Skärmdel	3105:-			X	Alla	Höger framdel av huv
7428097	Skärmdel	1605:-			X	Alla	Vänster bakdel av huv



ART.NR	BENÄMNING	PRIS	II	V4	III	CH.NR	SPEC
7428105	Skärmdel	1605:-			X	Alla	Höger bakdel av huv
7428113	Huvdel	1070:-			X	Alla	Övre bakre mittdel av huv
7428139	Framparti	1445:-			X	Alla	Främre mittdel av huv
7428153	Karossdel	2035:-			X	Alla	"Höger bakskärm"
7428154	Golv (cupén)	11560:-	X	X	X		Nyttilverkat, mkt hög kvalitet
7600208	Plåt	515:-	X	X	X		Bagagerumsgolv Saab 96
7836430	R-sats broms,Hcyl	265:-	X	X		Alla	
7846074	Koppl s-cyl,reprats	150:-		X	X		
7846082	Koppl h-cyl,reprats	150:-		X	X		
7903172	Bultsats,dito	60:-	X	X	X		
7932700	Skruv	20:-	x	x			
8215865	Emblem	270:-			X		Stjärnskruv till gummi 7401458
8505604	Lyktglas bak	600:-			X		Fyrkantigt emlem huven tidig III:a
8555935	Fördelarlock	70:-	X	X		Alla	Hella Original
8803280	Gummikudde	250:-	X	X			BOSCH-original
8803777	Lufffilter	185:-		X	X	Alla	
8804320	Emblem	320:-			X	Från 97725000001-	Till grillen, ngt avvikande mot original
8811374	Oljetryckskontakt	100:-		X	X		
8910374	Damask	226:-	X	X	X		
8918823	Emblem	240:-			X	Från 97725000001-	Drivknut inre
-	Plåt	370:-		X			Fälgemblem till "fotbollsfälgar"
-	Plåt	370:-		X			Rep.plåt bakre stötdämparfäste, höger
-	Lykta	795:-		X			Rep.plåt bakre stötdämparfäste, vänster
-	Plåt	395:-		X			Sidomarkeringsljus
-	Kompl avgasrör	5995:-		X			Ihopsvetsade 74 15 821 och 74 24 989
-	List fram ruta	730:-		X			Nyttillv Originalrör
-	List bakruta III	590:-		X			spännlist ingår, metervara
-	Vxl spakskonsol	2500:-		X			Metervara, Lim Loctite 401
1051199..	Hjulbult	85:-	X	X			Kompl med klädsel
7175680/1	Bromsjustkontakt	160:-		X			Till Ronalfälgar
7409105/2	Fjäder	915:-	X	X	X	Alla	Chassifjäder fram 15% hårdare grön (nyttillv.)
7411804/2	Fjäder	795:-	X	X	X	Alla	Chassifjäder bak ngt hårdare vit (nyttillv.)
	Kompl avgasrör	3705:-		X			Nyttillv Originalrör
	sonettdekal 2+1	30:-					Klubblogga, klistras utvändigt.
	sonettdekal 2+1	45:-					Klubblogga, klistras invändigt
	Skyllt Son II	100:-					Chassi nr.
	Skyllt Son II	100:-					ASJ skyllt.

## Vad kan man ha en Road bok till?

*Bengt Edlund*

Som alla vet som kört en Sonett när det är mörkt ute så får man reflexer i framrutan från instrumentbelysningen. Finns säkert många sätt att lösa detta men efter träffen i Västerås så körde jag hem på kvällen, så när mörkret lade sig efter Furudal upp mot Los så fick road-boken ett nytt användningsområde. Viks till i lämplig vinkel och längd.





# 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

I juninumret 2021 har Peter Bäckström skrivit en mycket initierad och intressant artikel om alla motorer som funnits hos de olika Saab-modellerna från Saab 92 till Saab NG 9-5. Han beskriver både för- och nackdelar med dem och även jag som inte hör till de mest tekniska i Club Sonett Sweden, snarare tvärtom, fångas av hans beskrivningar. Som den om "Saab 93-97: Vad: Rak trea, 748 – 841 cc, 33-60 hk. När: 1956 – 68.

Den legendariska välbalanserade, varvvilliga tvåtaktaren från Göteborg satte lilla Saab på kartan, med stor hjälp av förare som Erik Carlsson "på taket" och Carl-Magnus Skogh. Kraftfull för sin lilla storlek. Svarade bra på de flesta trimåtgärder. Älskad i rallyskogarna för sitt LJUD. Favorit: Saab 96 Sport 1962-64, Att en så liten motor på 841 cc och 52 hk kan kännas så STOR. MYCKET eftersökt" Tvåtaktarens svaghet idag: Vevstakarnas rullkorgar i storändan har en tendens att vilja spricka på ålderns höst. Renovera vevaxeln med modernare



lager innan den havererar med onödiga följdskador. Går fint på blyfri bensin tillsammans med högkvalitativ tvåtaktsolja. Med all säkerhet den bästa tvåtaktsmotorn som suttit i en bil."

Efter dessa lyriska rader är det väl lika bra att vi citerar även följande rader som även de berör bland annat våra Sonetter:

"Saab 95-97: Vad: V4, Ford "Köln", 1498 – 1698 cc, 62-90 hk. När: 1967 – 80.

Fords 60-graders V4 från Köln med rötter i USA räddade Saab 1966 när tvåtaktarna blev alltmer svårsålda. V4:an blev snabbt accepterad av såväl gamla som nya kunder med sin

prestanda och fina bränsleekonomi. Ansedd tävlingsmotor trots att den inte var konstruerad för det. Cylinderdiameter 90 mm. Extremt kortslagig. Det som skilde mellan 1500 och 1700 var slaget på vevaxeln samt kolvarna. Udda pulserande motorljud med lätt malande karaktär. Tillförlitlig maskin. Idag när motorerna blivit till åren är det balansaxellagringen som har en tendens att ge sig, framförallt om det slarvats med oljebytena genom åren och att man spänt fläktremmen för hårt. Tycker om traditionell lite tjockare mineralolja.



### Saab Cars Magazine

När var en Sonett senast med i en annons i en ny motortidning? I juni-numret var det i alla fall en helsida som gjorde reklam för Bilweb Auctions och för att illustrera detta så hade man med en bild på en Saab Sonett V4 från 1969. Nu är ju inte tanken att vi ska bjuda oli-



ka annonsörer på textreklam men har man med en Sonett på en helsida, om än i en Saabtidning, så gör vi gärna ett undantag.

### Nostalgia

Johnny Johansson i Vargön och Bernt Henriksson i Stenstorp tipsade både om en väldigt trevlig artikel i nummer 12/2021 av Nostalgia. Ja, inte bara i förresten för huvudmotivet på framsidan var en röd tvåtaktssonett. Artikeln är skriven av Bengt Aronsson och avhandlar i första hand tvåtaktssonett nummer 19 som byggdes 1966. Det är samma Sonett som Erik "på taket" Carlsson använde som PR-bil då Sveriges nya GT-vagn skulle lanseras. Idag är den restaurerad av Stefan Segerljung och Thomas Ratshman och av bilderna att döma har de all an-



ledning att vara nöjda med resultatet. Men det är faktiskt en tvåtaktssonett till i artikeln och till och med på samma bild: Fredrik Ekendahls 67-a. Och för säkerhets skull står Lasse Lönn Dahl framför en grön Sonett III:a så att läsarna får se hur den senare modellen ser ut. Jag vet inte om det är Lasse eller tvåtaktarna som rubriken "Det är så det ska låta" syftar på.

### Ttela

Johnny Johansson i Vargön skickade lite information från Ttelas hemsida



da den 6 juni om en mopedutställning på Saabmuseet. Rubriken var «Glädje när bilmuseet öppnade igen» och handlar om just det, museet öppnade efter att ha varit stängt sju månader p.g.a. Corona.

– Det är den stora satsningen i år, som vi hoppas ska få in människor som inte är bil- och motortokiga. Vi får bland annat stöd från Västra Götalandsregionen, som gärna ser att svensk design och formgivning blir ett stående inslag på Saab bilmuseum”, säger Peter Bäckström.

Och det finns faktiskt många kopplingar mellan svensk designhistoria och Saab. Exempelvis designade Sixten Sason och Björn Karlström såväl Saabbilar som mopeder och produkter för hemmen och allting finns med i utställningen "Mopeden – en svensk industrihistoria" som satts samman av Saab- och mopedkännaren Claes Johansson, känd från tidningarna Klassiker, Moped och Saab Cars Magazine.

**D**u har väl reserverat helgen 28-29 maj för vår- och årsmötet?! Se första info på sidan 7. Tänk även på att boka logi i god tid då det är ett populärt område att turista i, även om man inte ska på ett Sonettmöte.



# Our Sonett, a family car!

*Joe Lup*



This was my dad's first car that made its way across country from California to New Jersey many times. It was always around while growing up. It was a fun car that would drive all 6 of us around, it was great when my friends and I figured out we could pick it up and leave it different than where my dad parked it. In 1987, my dad decided to make it a convertible to change the look of the car and it came out looking great. A year later he ended up with another 68 and a 73. We moved and the cars were parked at a friend of my dad's house and when my dad went back they had moved and the cars were gone. I have been looking for the convertible one for a long time with no success yet and not having the vin makes it hard but thinking there is not many convertible Sonetts out there.