

SONETT

världen

– Organ för CLUB SONETT SWEDEN –



Välkommen till Österlen!



- A very unusual place for a Sonett
- Hur jag blev med Sonett #28
- Kallelse, Års- och vårmöte Österlen
- Medlemsmatrikel

2

2022

Från ordförandens skrivbord



Vi närmar oss våren och vårt årsmöte!

Ni har väl bokat in 28 maj i era kalendrar och att ni kommer att delta på årsmötet i Hammenhög? Vi hoppas också på att vi kan få några deltagare från Danmark i år.

Framtagningen av stötfångaren till Sonett III, 70–72 går framåt. Vi var och hämtade gjutformen i Kvicksund för leverans till Speed Tool i Habo som ställer upp med bearbetning av locket till formen helt gratis vilket vi alla är mycket tacksamma för.

Vi kanske sitter på en stor kunskapsbank inom Club Sonett Sweden med olika yrkesgrupper och där klubben kan lägga ut framtagning av reservdelar i framtiden. Vill du vara med och hjälpa till och har möjlighet, hör gärna av dig till vår styrelsemedlem Per-Gunnar Björck så att vi inte "går över ån" i onödan.

Nu när våren är här så kanske ni gör en tur med era Sonetter eller besöker en träff; glöm då inte att ta några bilder och skriv några rader som ni sedan skickar till vår redaktör Jan-David Skavén så att vi får en levande tidning.

PS. Hoppas att vi ses i Ystad/Hammenhög lördag 28 maj DS.

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

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

Johan Brusewitz och Maria Lundberg ser fram emot att få se er på års- och vårmötet i Skåne. Se kallelse på sidorna 18–19!

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 oktober.
Sista inlämningsdatum för manuskript och annonser 31 augusti

Åse har hatt den samme bilen i 50 år: – Jeg visste at jeg hadde møtt bilen i mitt liv!

Artikelen har tidligere varit publicerad i rb.no, den är skriven av Mike Hillingseter.



Bilen er fortsatt i daglig bruk. I helga står den på rød løper på Hellerudsletta. Foto: Mike Hillingseter

Åse Kleve feirer gullbryllup med «bilen i sitt liv» under belgias Classic Car Show på X Meeting Point på Hellerudsletta.

I 1968 bestemte Åse Kleve seg for å kjøpe en ny bil etter flere turer i grøfta med sin røde Ford Mustang.

Den hadde hun kun hatt i et turbulentlyr og var nå lei. Nå skulle hun ha en bil som passet norske vinterveier og hun forelsket seg i en helt ny Saab

Sonett etter å ha sett bilder av den i et magasin.

– Ford Mustangen jeg eide på den tiden var jo ikke noen vinterbil i det hele tatt. Den var trimmet og med bak-hjulstrekk, så det å holde den på veien når det var glatt var ikke lett. Derfor bestemte jeg meg for at jeg skulle ha



Dette bildet er tatt hjemme i Nittedalsgata i Lillestrøm, der Åse og familien bodde tidligere. Året er 1969 og Åse er russ. Foto: Lasse Klæboe

en ny bil og det var da jeg så bilder av den lekre Saab Sonetten. Så jeg ringte til fabrikken i Sverige og spurte om jeg kunne kjøpe en av dem. Jeg kjørte så til Sverige, fikk prøve bilen og ble helt forelsket med en gang. Jeg visste at jeg hadde møtt bilen i mitt liv!

Blir tolerant

Når man har den samme bilen i 50 år, får man et nært og spesielt forhold til bilen. Den dag i dag innrømmer Åse

at bilen ikke er perfekt, men den er perfekt i hennes øyne.

– Man kan jo ikke forvente alt fra en 50 år gammel bil og hvis man sammenligner den med dagens biler så er det jo stor forskjell. Men det sies at man blir mer tolerant mot den man elsker og det stemmer her også. Jeg vet hva jeg skal gjøre hvis vindusviskerne slutter å fungere noe som skjer ganske så ofte. Da er det bare å åpne panseret og fikse de selv.

Dette er jo også en bil som er uvanlig å se i Norge. Det gjør at mange kjenner igjen bilen og vet hvem som er eieren.

– Ja, det hender jo at jeg har kommet ut fra butikken, og da står det noen herrer med grå tinner og et mykt blikk som syns det er utrolig morsomt og bra at jeg har tatt vare på bilen i alle disse år.

Bitt av basillen

Bilinteressen til Åse startet veldig tidlig, men tok ikke ordentlig av før hun ble 16 år. Da var det også en svensk herremann inne i bildet, men selv om det ikke ble noe mer med han så glemmer hun aldri bilen hans.

– Jeg var veldig interessert i bil, helt siden jeg var ni år gammel. Når

jeg ble 16 år så ble jeg virkelig bitt av basillen. På den tiden jobbet jeg i Sverige og jeg møtte en ung mann som hadde en nydelig Mustang. Det ble ikke noe mer med den unge mannen, men en sånn bil, det skulle jeg ha!

Da bestemte Åse seg for å spare penger og kjøpe en slik bil så fort hun fikk førerkortet.

– Jeg måtte spare en stund for å få nok penger, men et par uker før jeg fikk førerkortet så kom det kjørende en rød Ford Mustang inn på gårds-plassen min. Jeg har aldri kjent en så stor lykkefølelse som det jeg gjorde den dagen. Selv om bilen ikke ble i livet mitt så lenge, så kommer jeg aldri til å glemme den.

Daglig bruk: Bilen til Åse Kleveland er i daglig bruk, noe mange veteranbiler ikke er. Foto: Mike Hillingseter



A very unusual place for a Sonett

Guillaume Soumagne

How does a Saab Sonett, sold new in 1968 after the 1968 Paris Auto Show, find itself today being restored on the island of Reunion, in the Indian Ocean?

To summarize this story, let's go back a little, I introduce myself, Guillaume Soumagne, with my father Joel. We collect since many years almost all the models that Saab produced. (From the 92 to 9000, with the Sonett II, V4 and III).

My father already had several Sonetts in his garage (2 strokes and V4; I also had to find one... so we go back to the early years of 2010... Following various exchanges with Saab fans in France, my father learns of the existence of a Saab Sonett two stroke, which would be more or less abandoned in the Paris area.

After some research, we located the car (Sonett two stroke, Vin# 155 and



This is how we found our car. Original condition

contacted the seller, his widow! Indeed, this car was the car of her husband, a mechanic and amateur driver in the area.

This car was sold new to a lady at the 1968 Paris Auto Show... The car was used for 1-2 years by this lady, then due to a mechanical problem, was sold to this garage in the early 1970s.

This car was used by this mechanic and driver during a few regional rallies for 2-3 years, but following the engine failure, it was abandoned in his garden for nearly 40 years!!

Before it was discovered or found! Her widow, had some proposals for purchases already for this car, (but at a shameful price of a few hundred euros).

She asked us to estimate the value of her car... Knowing fully well that the best offer would be the right one, we offered the highest price, 3500 Euros and won the deal!!

The car was original and complete but with a lot of broken parts (engine, gearbox) though with minor rust (need rocker panel)

For professional reasons, I had to go to Reunion Island, for my profession as a dental technician... thus not available to pick up the car on site, so I sent my brother to pick up the car... Leaving with his trailer, he was sur-

prised to be stopped on the motorway, by Dutch people ready to buy the car from him. This happened again, then 200 km further; this time by some English people who were also interested in buying the Sonett II.

In 2011, it was shipped by Ro-Ro from the port of Le Havres, via Le Cap, South Africa, then the Reunion Island (French territory in the Indian Ocean). The car had a non-functioning motor and broken gearbox.

A complete restoration was started in 2012-2015, starting with the mechanics, engine, gearbox, suspension etc. But the construction of my house was put on stand by the restoration of the car for five years... and since

the beginning of 2021, the last work on the chassis has resumed, for a re-start in 2022.

They only have one vintage Saab in Reunion Island, mine... but I have other Saab Sonetts (racing car from USA) but all the cars are in France... for other story



Complete original engine room



Complete original interior

Body work



The other three Saab Sonett in France





Saaben som kom bort

SAAB Facett GT



NORDENS STÖRSTA POPULÄRTEKNIKA TIDNING

Teknikens värld
Allt om BILEN · MOTOR · TEKNIK · FLYG



Den Saaben som bort
Normalbilisten testad

Peter Klemensberger gräver i arkivet i jakt på märkliga bilar vi kört i Teknikens Världs historia.

Saab Facett GT Det tredje spåret

Artikeln har varit publicerad i nummer 9, 2017 i Teknikens Värld och publiceras med deras tillstånd.

Här kunde historien om Sonett, och Saab, fått en annan riktning

Historien har berättats förr. Om hur den Saab 93-baserade sportbilen Sonett blev Stockholm bilsalongs stjärna 1956 och hur den senare skulle ges en täckt kaross för serieproduktion.

”... vi tycker att Saab-ledningen borde titta lite närmare på den.”

Av den öppna ursprungliga versionen byggdes det bara sex exemplar.

Kampen stod mellan Björn Karlström och Sixten Sason när det kom till form och mellan Malmö och Karltrineholm när det kom till ort. Mellan MFI 13 och Catherina när det kom till själva bilarna.

Karlströms bidrag vann och kom således att bli Sonett II som var i pro-



Sonetten som vann. Klumpig tyckte vi då, här kör vi den i systertidningen Klassiska Bilar nummer 10/2016.



Denna sportbil med Saabmotor körde vi i nummer 8/1991. Den fanns bara i ett exemplar, Mayo!

duktion till 1969 då Sonett III tog över och höll ut till 1974. Där är sagan om Sonett slut. Men faktiskt inte helt komplett. Det fanns nämligen ett tredje spår, ett alternativ till MFI 13 och Catherina. En bil vid namn Facett GT som vi på Teknikens Värld körde och frontade på nummer 16/1965.

Bilen var byggd av Sigvard Sörensson, anställd som konstruktör på Saab i Trollhättan. Karossen var till skillnad från de två andra alternativen tillverkad i plåt. Facett GT var av halvkombityp, något som kom att bli Saabs signum, en epok som startade med modell 99 1974.

Vi på Teknikens Värld var partiska och tyckte att Facett var betydligt mer linjeskön än de två andra Sonetttrivallerna som vi ansåg vara allt för klumpiga. En bidragande anledning var att

bilen saknade strålkastare. Ja, i alla fall monterade. De låg under huven och fick skruvas på manuellt när himlen mörknade.

Så vad hände med Facett GT? Bilen såldes vidare och byggdes delvis om efter en krock. Baklamporna blev i och med det runda och fyra till antalet. Facetten rullade fram till 1988 då den ställdes av. 1996 gick den på export till Tyskland och renoverades tillbaka sitt ursprung: Sonett I med chassinummer fyra - grön till färgen.

Karossen till Facett fick även den ett nytt liv och lackades till sin ursprungliga vita kulör och fick ett bakparti likt de på bilderna här. Båda bilarna ägs i dag av René Hirsch som är känd som förädlare av nyare Saabmodeller.

Saab Car Museum Anniversary Festival 10-12 juni, 2022

Gå in på Saab Car Museums hemsida och välj fliken Evenemang så hittar du den aktuella informationen om denna stora och internationella Saabträff.

Hur jag blev med Sonett #28

Gunnar Skog, text och foto.

Barret och förre ägaren Anne Marie Lindström. Foto Magnus Lindberg.



Först en kort presentation av mig själv.

Jag heter Gunnar Skog men kallas allmänt för "Barret" då jag som liten var minst i släkten Skog. Barr är ju minst i skogen! Redan som litet barr var jag teknikintresserad och pillade på allt möjligt sa mamma. Som 18 åring köpte jag min första gammalbil som jag tyckte var jättegammal. Det var en Lloyd Alexander TS Ip 600 1959. Vi var då lika gamla, 18 år! Sen har jag fortsatt att köpa och renovera veteranbilar som det numera kallas. Har blivit uppåt 50 gammalbil och intresset (sjukdomen) avtar visst inte.

Mitt Saabintresse började då jag åkte lite i skogen med min Rallykadett men de där 2 takt-Saabarna lät ju fränt! Min pappa gillade inte de där blårykande Saabarna när vi åkte i hans Opel. Jag hittade 1984 en Saab 96 1963 på en byskrot där skrotningspappret låg kvar i brevkorgen. Vi kom överens om 500:- och han strök över skrotning och ändrade till ägarbyte. I affären ingick att jag fick fylla bilen med tvåtaktsdelar från hans hyl-

lor i ladan. Jädrans vad jag stuvade in grejer i bilen. Han kom ut ibland och kollade att jag bara tog tvåtaktsdelar. Hjulen tog i skärmarna när jag försiktigt puttrade små skogsvägar hemåt. Den Saaben har jag kvar ännu och den har jag haft jättemycket kul och många upplevelser med! Kör gärna långresor till olika träffar. Till exempel vinterrally i Jyväskylä, vinterrallyn 4 ggr i Östersund och inte minst vår resa till Monte Carlo 2014 för att hedra Carlsson på Takets vinster där. Över 600 mil genom Europa.

Jag är bil-blandmissbrukare och gillar alla sorters bilar så just nu äger jag också en Citroen B11 1949. En hembygd Hot Rod Ford 32a Roadster med plastkaross och V8. DKW Schnellaster 1959, 3 cyl. tvåtakt måste man ju också ha. Saab 9-3 Cabben är skön på sommaren. Jag köper helst skrotbilar och renoverar dem och kör några år; sedan kan jag gå vidare till någon ny skrothög.

Senaste renoveringen var en svart Saab 93b 1959 som blev väldigt fin

och frun och jag njöt av den två somrar. Just det, Schnellastern kom efter men blev klar nu i höstas. Alltså kliade det i fingrarna att börja med något nytt projekt.

Äntligen till Sonetten! Då jag i min firma anlitar en elektriker mycket så vet han mitt missbruk. Han skulle montera en elbilsaddare i ett finare villagarage mitt i stan. Där stod Sonetten uppallad i hörnet så han skickade en bild från sidan på bilen. Därefter fick jag många sömnlösa nätter! Husägaren var nu sonen till ägarinnan som heter Anne-Marie. Han sa att nu måste mamma sälja sin pärla för jag behöver garageplatsen! Jag kontaktade Anne-Marie som var jättetrevlig men sa att jag har många spekulanter och jag vet att den är unik. Vi bestämde så jag fick komma och titta en vackerdag. Hur gör man bästa intrycket

tänkte jag, så jag frågade min kompis Märten som är veteranbilägare och en riktig gentleman. Hans tips var: Ta på dig finkläder med nystruken skjorta, blankputsade skor och åk i din nytvättade Saab 96. Om du bjuds på kaffe får du inte säga nej! Tydligt gjorde jag ett gott intryck så efter 4 timmars prat sa hon att nu är du med på listan. Hon hade på -70-80 talet fått flera brev från entusiaster som ville köpa bilen. Hon lovade dem att höra av sig när den dagen kommer. Det blev alltså en spänd väntan för mig då hon försökte kontakta brevskrivarna. Några hade försvunnit och flera hade inga sökbara telefonnummer idag. Två hittade hon; de tackade för kontakten men avböjde av olika skäl. Så efter tre månader var det min tur att förhandla igen och sen hänga på dollyn för att åka och köpa bilen. Stor dag för Barret!



Här står bilen uppallad i säljarens garage. Bulan på huven gjordes nog på Saab för V4an.



Riktigt ormbö med slangar och sladdar under huven.

Elefantöröronen är nog också ett prov av Saab då det inte är exakt som de senare. Äkta Biltemaratt sitter det i. Dörrfickorna där, fanns de?

Hon körde med Sonetten 1974 till 1985 då besiktningen tyckte den var för rostig. Alltså har den stått undan-gömd i 37 år. "Min man körde Volvo P1800 och jag Sonetten, även på lång-resor till fjällen och ner på kontinen-ten då vi jagade varandra på frifarts-vägarna med ett barn var i bilarna. Det var jättekul och jag vann oftast" sade hon. När Saab i Norrköping hade något jippo brukade de få låna bilen. Hon berättade massor med fina min-nen så det var med en tår hon skilj-des från bilen.

En igenspikad trälåda stod längst in i garaget och där i står en bra äkta Sonettmotor som följer med sa hon. Den köpte min man då för mycket



Hemliga trälådan som skulle innehålla en fin äkta Sonettmotor! Min svängbara dolly är bra. Grillen saknas; istället är där en oljekylare som fa. Biltrim monterade 1969.



pengar kom hon ihåg. Olidlig spän-ning då jag med kofot öppnade upp för att konstatera att det var en van-lig begagnad 1966 motor med stående trippelförgasare. Trist värre!

Min son Olle och jag lastade Sonet-ten på dollyn och alla delar och Mag-nus Lindberg hjälpte till och fotade under tiden vi styrde hemåt.



Här rullar vi in i mitt garage äntligen! Var backljusen standard? Bakluckeläset är ock-så skumt!

Jag fick börja med att montera ur tanken som var halvfull med rutten bensin. Jag gjorde en enkel trumlings-maskin och den snurrade sakta i tre dygn. Bensin kan lukta fruktansvärt illa! Sen skrapade jag ner innertaket och drog bort den pålimmade svar-ta vinylen som var jättemöglig. Grovtvättade allt inuti med mögelmedel fle-ra gånger så nu kan man andas i ga-raget igen.

Nu började den stora efterforsk-ningen om bilens gamla ägare och dess historia. Min Saabvän Henric Tung-ström har en otrolig förmåga att på alla



Trevlig skylt. Hur många extrakablar kan det få plats i en Sonett? Det är frågan.

Länsarkiv få fram alla papper på bilen. Han forskade fram instrumenten att bilen besiktades 23/8 1966 och Saab AB Trollhättan stod som ägare med regnr P51515. Den 9/3 1967 ombesiktades den med 65 hk motor och drag-



Fin skylt här med! Här ser man svarta galonet som hela bilen var klädd med.

krok! 19/9 1967 ombesiktning igen på grund av borttagen dragkrok; fortfa-rande med Saab AB som ägare.

25/9 1967 såldes den till en ingen-jör Börje Lundqvist boende i Trollhät-tan. Kan man anta att han var anställd och jobbade på Sonetterna? Börje sål-

de den vidare till ingenjör Rolf Lund-qvist 1/10 1968 i Göteborg. Borde väl varit hans bror? Jag har med ljus och lykta sökt få kontakt med några släk-tingar men har ej lyckats tyvärr. Bil-en har även varit i Stockholm en kort stund och hamnade sen hos Beckers Bil i Söderköping. 27/11 1969 köp-te herr Fahlstedt bilen med V4 mo-tor men den gick så dåligt berättade han för mig i telefon så firma Biltrim i Söderköping öppnade motorn och konstaterade att det satt en helt ut-sliten 1700cc motor i den. De byggde då en grupp 2 trimmad 1500cc motor och besiktade den med: Ökad motor-effekt, enligt uppgift 100 hk. 1971 sål-des den i Norrköping till en känd fot-bollsspelare och sen en gammal tant på Vikbolandet innan Anne-Marie köp-te den i Norrköping.

När Saab ägde den hade de den som experimentbil så det är min nästa forskning på bilen. Mycket är änd-rat och omgjort till modernare So-nett. V4 motor, troligtvis köpte Saab



Fyra stycken extra svarta VDO mätare är inborrade i träpanelen som är överspikad med svart galon givetvis. Luftintaget bakom huven är igenplastat. Många extraknappar och ett virrvarr med kablar här bakom med.

in en begagnad Taunusmotor för att bara testa?

V4 bromsar och 5 bultsnav. 5 tums Sonettfålgar, en del är omplastat på karossen, svart vinyl över inredning och träpanelen, 4 stycken extramätare i träpanelen och kilometervis med elkablar kors och tvärs med många till



Bubbelrutor både fram och bak. Ska försöka rädda dem trots stenskott och repor. Störtbågen är enkel och kromad.

bakstammen där dragkroken suttit.

Torsten Åman sa att Saab hade en släpkärra med en massa mätutrustning på som de körde runt för att prova ut när de gjort motorbyte i prototypbilarna. Idag är det jättesvårt att få fram vad som Saab ändrade och vad alla ägarna efter har ändrat på bilen.

Många gissningar men ingen verkar riktigt veta längre. Vet du något, hör gärna av dig!

Min tanke och förhoppning nu är att jag ska kunna renovera bilen efter bästa förmåga. Har nu börjat plocka ner den och letar förtvivlat efter Sonett originaldelar då jag försöker återställa den så gott det går som den byggdes sommaren 1966. Tyvärr verkar det nästan omöjligt att få fram alla grejer



Hur tänkte de här? Stora hål i golvet för växellåda och oljetråg! Sidogallren satt med några små popnitar och utbyggd generatorlåda. Även hål för V4 avgasröret. När jag hissade upp den i fronten böjde sig hela fronten uppåt lite! Finns ju nästan ingen stabilitet kvar. 100 hk måste ha varit spännande körning!



Oj. Vad mycket rost! Alla fyra tröskelhörnen är upptryckta med garagedomkraft. Funderar lite på om den har körts i rally då man byter däcken snabbt?

i motorrummet som nu saknas. Tips mottages tacksamt! Har fått en del ledtrådar men svårt nu i Coronatider att besöka alla mina nyfunna Sonettvänner.

Ni kan följa min Sonett på Facebook: Barrets Sonett #28 Restoration

Ytterligare ett "halvsyskon" till Saab Sonett II

Berndt Eliasson



Att de första sexton Sonetterna från 1966 har "halvsyskon" i Triumphfamiljen har ju skrivits många gånger om.

Här visas ytterligare en släkting Bond GT4 från 1964 som tillverkades i England!

Vad är då släktskapet mellan dessa bilar, jo huvlåsen som användes till

de här bilarna. "Knäpplåsen" som ersattes med gummistroppar på Sonetten från och med chassinummer sjutton är alltså den gemensamma nämnaren på dessa sportbilar.

Bond GT4 som var uppbyggd på Triumphdelar hade dessutom, liksom Sonetten, glasfiberkaross!



Till vänster den gemensamma nämnaren i genomskärning, huvlåset.

Till höger en Triumph Herald 1200, 1966, även den var utrustad med detta något ovanliga huvlåset.



Års- och vårmöte Österlen

Lördag 28 maj 2022

Vi träffas i Ystad i slutet av Hamngatan nere vid vattnet mellan kl. 9.00 – 10.00

Ni som kommer tidigt kan passa på att ta en promenad i charmiga Ystad

Kl. 10.00 samling och genomgång av dagens aktiviteter

Vi vill visa er några av våra favoritplatser/vägar på Österlen

Dagen avslutas på Hammenhögs Gästgiveri i Hammenhög med årsmöte och middag

Klubben bjuder förare och 1 passagerare

Kolla gärna om de har kvar rum
Förfrågan till: info@hammenhoggastis.se

Vi tänker även ordna en tur på söndagen för er som vill upptäcka mer av Österlen

Anmälan senast 15 maj 2022

till mariapamina@gmail.com eller 0702287965

I anmälan, ange antal personer och om intresse finns för söndagsutflykten

En bekräftelse kommer på din anmälan

Välkomna!

Johan Brusewitz och Maria Lundberg



Annual and spring meeting at Österlen Saturday May 28th 2022

We meet in Ystad at the end of Hamngatan by the sea between 9.00 – 10.00 a.m.

Those of you who arrive early can take the opportunity to take a walk in charming Ystad

We gather at 10.00 and inform you about the day's activities

We want to show you some of our favorite places/roads on Österlen

The day ends at Hammenhögs Gästgiveri in Hammenhög with an annual meeting and dinner.

The club treats the driver and 1 passenger

Feel free to check if they still have rooms.
Inquiry to: info@hammenhoggastis.se

We also plan to arrange a trip on Sunday for those of you who want to discover more of Österlen

Please send your application no later than May 15th, 2022
to mariapamina@gmail.com or +46702287965

In the application, please state the number of people and if there is an interest in the Sunday excursion

A confirmation will be sent to your application

Welcome!

Johan Brusewitz and Maria Lundberg

Torsten Åman berättar

Roine Blom



Automobilsällskapet i Nyköping bjöd in till Saabkväll 2 mars 2022, med vår trogne hedersmedlem Torsten Åman som föreläsare.

Dagen startade med att jag var i kontakt med Mats Olsson för att boka upp rum inför resan till årsmötet i Hammenhög. Då kom frågan upp om Mats var klar med Torstens Sonett.

Annelie sa då att Torsten skulle vara med på en föreläsning på kvällen i Nyköping och utbrast spontant –skall vi inte åka dit, det vore kul!

Tommy Sjö, Hans Einar, Göran Thordin, Torsten Åman.



Vi åker, sa alla i kör. Resan startade strax efter 15.00 och vi satte kurs mot Nyköping men vi vågade inte ta E4:an; den kortaste och normalt snabbaste vägen. Istället åkte vi över Strängnäs och Katrineholm för att inte riskera att hamna i någon "krock kö" på Es-singeleden.

Vi hann fram i tid för en kopp kaffe och en välsmakande tekaka innan föreläsningen startade.

Vi fick under kvällen veta en hel del om vad som skedde bakom kulisser-

Det var vilda spekulationer om vilken som skulle köpa SAAB.



Annelie pratar efter mötet med Torsten och Kajsa Åman.

na när bla. GM tog över Saab och att Torsten även har ett nästan påskrivet köpeavtal hemma med Ford som var mycket nära att köpa Saab innan GM gick in som köpare. Men det tog en snabb vändning och Ford valde att köpa Jaguar i stället. Expressen var då säker på att Fiat skulle förvärva Saab.

Förutom Saabs historia så berättade Torsten om hur han blev anställd av Saab som kartläsare 1965 men han hade också ett jobb på PR-avdelningen när han inte lotsade Erik Carlsson rätt på tävlingarna runt om i världen.

På slutet var Torsten informationschef på marknadsavdelningen och var anställd av Saab i 35 år.

Torsten har ägt 102 st. Saabar, det är nog ett rekord i sig! Torsten äger i dag en nyare Volvo som han tycker är mycket ologisk beträffande regelns placering och utformning mm. Det beror nog till stor del på all Saab dna som Torsten har men jag håller med honom då Volvon saknar den berömda Saabresponsen som man som förare upplever. Jag brukar alltid säga:

I en Volvo åker man med, en Saab kör man!





FÖRSÄKRINGEN

mhrf.se/forsakring
forsakring@mhrf.se
08-30 28 01

Den ledande försäkringen

MHRF-försäkringen, Sveriges äldsta – och största – försäkring för historiska fordon, drivs av Motorhistoriska Riksförbundet i samarbete med Folksam och erbjuder ett försäkringsalternativ för de flesta fordonen. Läs mer på vår webbsida!

Detta gör MHRF-försäkringen unik!

MHRF-försäkringens premier används enbart för vår egen försäkring.

Eftersom Folksam är ett ömsesidigt försäkringsbolag går inga pengar till aktieägare, men de olika försäkringsformerna måste stå för sina skadekostnader. Skaderesultatet för MHRF-försäkringen påverkar därför direkt premierna.

Inga pengar går med andra ord åt till att betala andra försäkringstagares skador, men inga bidrag kommer heller från vanliga bil- och MC-försäkringar. Det betyder att all administration, alla skador och andra kostnader betalas av våra egna försäkringstagare.

Få skador och låga skadekostnader innebär att premien kan hållas nere. Ökar antalet skador, och därmed kostnaderna, betyder det premiehöjningar.

Självrisker

Trafik	1 000 kr
Vagnskada	1 500 kr
Brand och stöld	1 000 kr
Räddning	1 000 kr
Glas	1 500 kr
Glaslagning	0 kr
Rättsskydd	
20% av kostnad, lägst	1 200 kr

Vem kan ansöka?

För att ansöka behöver du vara medlem i en MHRF-ansluten klubb.

Mer kring MHRF-försäkringens grundförutsättningar och vad som ingår i försäkringsalternativen hittar du på mhrf.se/forsakring. Här finner du även de anslutna klubbarna.

mhrf.se



Om MHRF

För gårdagens fordon på morgondagens vägar.

Motorhistoriska Riksförbundet företräder den fordonshistoriska rörelsen i Sverige och arbetar med bevakning av politiska frågor, kontakter med myndigheter och organisationer samt rådgivning och information. MHRF engagerar över 100 000 medlemmar i 200 klubbar för målet att vårt fordonshistoriska kulturarv kan användas, bevaras och utvecklas.

Bland våra medlemsförmåner finns marknadens ledande försäkring för historiska fordon.

Bråttom?

Behöver du en försäkring snabbt?

Ring Folksam i Kramfors på 0612-853 50 och teckna en försäkring till ordinarie pris. Den omvandlas till en MHRF-försäkring så fort din ansökan godkänts.



FÖRSÄKRINGEN

Våra försäkringsalternativ

	Helårspremie	Rullande renovering /avvikande utförande
Helförsäkring bilar–tungta fordon	Värde upp till 4 PBB	Värde upp till 4 PBB
Personbil, tung/lätt lastbil, buss t.o.m. 1950	430 kr	700 kr
Personbil, lätt lastbil 1951–1979	700 kr	1 080 kr
Personbil, lätt lastbil 1980–1992	800 kr	1 400 kr
Personbil 1993–2002, blivande klassiker	1 100 kr	-
Fordonen ska vara av klar samlarfordonskaraktär, det vill säga intressanta att spara på för framtiden.		
Personbil 2003–2012, blivande klassiker	2 300 kr	-
Fordonen ska vara av klar samlarfordonskaraktär, det vill säga intressanta att spara på för framtiden. Endast för den som sedan minst ett år har en gällande MHRF-försäkring för bil äldre än 20 år.		
Tungt fordon 1951–1992	1 100 kr	1 400 kr
Lastbilar, husbilar och bussar.		
Uppställningsförsäkring (endast avställda fordon)	335 kr	-
För bilar som inte körs på allmän väg, t. ex. tävlingsbilar och bilar uppställda på museum.		
Renoveringsförsäkring (endast avställda fordon)	335 kr	-
För bilar under renovering, täcker även delar lämnade för t. ex. förkromning.		

Uppgifterna i detta uppslag gäller från och med den 1 maj 2022. MHRF reserverar sig för eventuella tryckfel.

Ansök – eller räkna ut – här!

På vår hemsida kan du ansöka om MHRF-försäkring samt räkna ut vilken premie ditt fordon får utifrån årsmodell och marknadsvärde (inklusive eventuella extra prisbasbelopp).

Gå in på mhrf.se/forsakring alternativt läs in QR-koden intill. Här hittar du även de fullständiga försäkringsvillkoren.



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.



Upp till 4 veckors leveranstid. Fraktkostnad tillkommer!



Art 8811374 **Oljetryckskontakt**
Pris 100:-/st, plus frakt
För Son V4, III.

Art 8811374 **Oil pressure switch**
Price 100 SEK/each, plus freight.
For Son V4, III.



Kabelmattan finns bara 1 st.

Art 7404049 **Kabelmatta främre**
Pris 695:-. Plus frakt
För Son II.

Cable network, 1 pc in stock

Art 7404049 **Cable network, front**
Price 695 SEK, plus freight
For Son II.

Ny webbutik för reservdelar

Bo Sehlberg, Per Jansson

Sonett Club Sweden introducerade från och med 2022-03-22 en ny webbutik för beställning av reservdelar till Saab Sonett. Vi har samlat alla artiklar i en reservdelslista som även inkluderar bilder för de flesta artiklarna. I listan kan man direkt lägga artiklar man vill beställa i en varukorg, för att sedan gå vidare. När man är nöjd med de artiklar man vill beställa, fyller man i sina kontaktuppgifter, samt uppgifter om Sonetten de ska användas för.

Beställningar kan göras av alla som är medlemmar i Club Sonett Sweden, men även medlemmar i Svenska Saabklubben kan beställa reserv-

delar (dock begränsat till köp av nyttillverkade delar).

När man är klar med dessa uppgifter, går man vidare och skickar in beställningen. Vår reservdelsförvaltare kommer då att ta hand om den. När beställningen är paketerad skickas en faktura (vid större belopp), med information om frakt och betalning till den angivna e-postadressen för förskottsbetalning. Vid mindre beställningar skickas varorna och fakturan bifogas paketet.

Om man klickar på "Demo" under klubbens logotype kan man se en liten video som går igenom hur webbutiken fungerar.



Klicka på "Demo", den röda markeringen under klubbens logotype, så kan du se en liten video som går igenom hur webbutiken fungerar.

Reservdelsnyhet

Nya dörröverstycken

Per-Gunnar Björck



Den som renoverar eller bara vill snygga till sin Sonett III kan störas av att de svarta "kilarna" under sidorutorna inte längre ser så snygga ut. Saab tillverkade dem i ett expanderat poröst plastmaterial med läderliknade yta.

Över tid har de inte varit formstabila eller har blivit spröda och efter 50 år, som många bilar tillbringat i varma delar av USA, kan de behöva bytas ut.

Klubben har tidigare sålt nytillverkade klädselar men leverantören hade

problem med formarna och materialet var inte tillräckligt svart och inte längre miljögodkänt.

Nu tar klubben fram nya dörrklädselar som istället kommer att tillverkas i vacuumformad ABS med en mjukare yta i polyuretanfolie. Vi planerar att kunna börja leverera dem i juni och till ett lägre pris än de gamla. Info läggs ut på hemsidan när klädselarna finns att beställa och vad de kostar.

Formen i bakkant har anpassats både för bättre passform mot tätningslis-

Den nya klädselns yta (vänstra) jämförd med original

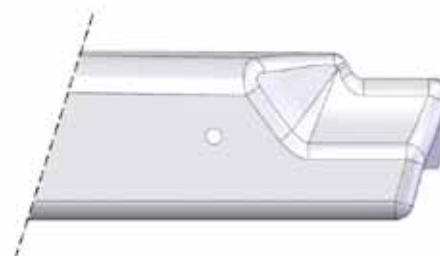


Modell (övre) av den nya klädseln jämförd med original

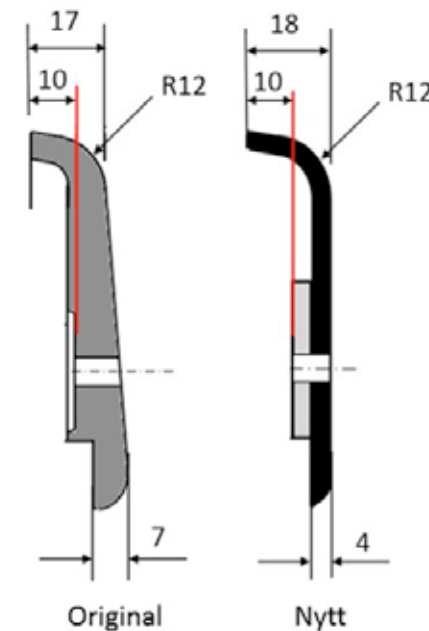


ten och till vacuumformning genom att göras något rundare.

Vi har arbetat tillsammans med Autoform i Malung för att ta fram de nya dörrklädselarna. Utifrån en originalklädsel och vårt förslag till möjliga modifieringar har de gjort CAD-modeller som underlag för NC-fräsning av formblock. Förvärmda 1x2 m ABS-skivor som suges ner över formblocken ger vardera 6 stycken kläds-



CAD-modell



Tvårsnitt av original och ny klädsel

lar. Dessa kantfräses sedan runt om och hål borras.

Detta är en mer kostnadseffektiv process än att som förut tillverka klädselarna genom att manuellt gjuta dem styckvis i silikongummi i glasfiberformar.

Vid montering får man tänka på följande:

- De nya klädselarna är 4 mm tjocka och skall monteras med ett 4 mm mellanlägg som medföljer

- Originalklädseln var 3 mm tjockare nertill där den ansluter mot dörrsidan
- Skruvhålen i mellanlägget borras med klädseln som mall
- Original skruvar och brickor skall användas. Kontrollera att de inte tar i sidorutan. Medföljer inte.

Denna beskrivning och monteringsanvisningen kommer även att finnas på Teknisksidan.

Är det någon del som du saknar som är speciell för Sonetten? Vi behöver få tips av er på delar som vi inte har i vårt lager. Om vi märker att ett antal personer frågar om samma del så ska vi titta på om det är möjligt att ta fram den delen; både tekniskt, kvalitetsmässigt och till ett överkomligt pris. Hör i så fall av er till Per Jansson eller Per-Gunnar Björck. Kontaktuppgifter på sidan 3.



Det skrivs om oss och våra bilar

av Jan-David Skavén



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

Ttela

Den 22 november hade Ttela ett reportage i papperstidningen om mopedutställningen på Saabmuseet och det uppmärksammade förstas Johnny Johansson. Johnny bifogade en bild från artikeln som i första hand handlar om mopederna. Men man anknyter till begreppet «Stallbackamoped» som tvåaktssaabarna kallades. Peter Bäckström nämnde att det var tvåsitsiga bilar med kortare hjulbas jämfört med en vanlig personbil. De är väldigt lätta, väger runt 700 kg jämfört med vad vi har idag där bilarna normalt väger ca. 1800 kg.

Visserligen tillverkades Sonetten inte på Stallbacka, men i utställningen väljer man ändå att ställa ut de två Sonettprototyperna MFI 13 och Catharina som representanter för Stallbackamopeden. Huven ser för övrigt



väldigt lång ut på Catharinan, kan det vara perspektivet?

Men ni ser förstås en bil till, en Volvo P1800 i bakgrunden. En Volvo på Saabmuseet! En sensation? Orsaken till att den finns med där, är att formgivaren, Pelle Petterson, också har designat den NSU-moped som står intill. Utställningen pågick 2021 ut.

Saab Cars Magazine

I decembernumret så skriver man att "Saab Sonett II har en bakruta som in-jagar viss skräck. Längre har den varit omöjlig att hitta som reservdel. Vinkeln och höjden över marken gör den extra utsatt och den kräver en glasmästare att få på plats. Club Sonett Sweden nyttillverkade rutan 2005, sedan tog den slut i lager – tills nu. I samarbete med Pilkington tillverkas rutor i Finland med nya verktyg och stor hantverksskicklighet. Säljs endast genom Sonettklubben. Pris 11250 kronor." Det är Claes Johansson som förtjänstfullt uppmärksammar att vi och Pilkington lagt ned ett stort jobb för att åter kunna ha denna speciella bakruta i vårt lager. Bakrutan på bilden sitter för övrigt på vår medlem Anders Dahls bil.



Saab Cars Magazine

I samma decembernummer berättas historien om hur Gunnar "Barret" Skog hittar en sedan länge undanställd Sonett med ett så lågt chassinummer som 28. Saab monterade dit en V4 motor redan hösten 1966 på den en gång vita Sonetten. Därav den förhöjda huven. Ni kan följa renoveringen av bilen på Facebook och knappa in rubriken: Barrets Sonett #28 Restoration". Dessutom kan ni läsa om hur Gunnar köpte Sonetten och började renovera den i detta nummer på sidorna 12-16. Fortsättning följer när Gunnar "Barret" Skog kommit längre med renoveringen.

Men det är inte nog med det. Saab Cars Magazine bjuder på två större artiklar om Saab Sonett. Den ena heter Hemslöjdssport, är på sex sidor och är en utförlig köpguide. Artikeln illustreras av många bilder på vår medlem Anders Dahls Sonett och har förut varit införd

i tidningen Klassiker. Även vi har artikeln för kommande publicering i Sonettvärlden.

Den andra artikeln heter "Karlströms idéer" och är en fyra sidors artikel med många idéskisser av Björn Karlström. Han hade många uppslag för Sonetten, bland annat targatak, delad bakruta, öppningsbar bakruta och allt kunde förstås inte förverkligas. Men det är intressant att se vad denna idéspruta hade för tankar och visioner för Saab Sonett. Och en sak är säker, utan honom hade inte Saab Sonett, framförallt II:an, sett ut som den gör.

Ser du något...

om Saab Sonett i olika media, typ TV, tidningar eller radio är du välkommen att skicka materialet till redaktören så tar vi in det i den stående spalten "Det skrivs om oss och våra bilar. Det går lika bra med en utländsk tidning som en på svenska.

Äntligen kan AHK återuppta träffarna vid Årstaviken i Stockholm. Årets temakväll för Saab blir måndag den 11 juli, samling vid 17-tiden. Se fylligare information på vår hemsida.

Ibland får vi inte plats...

med alla bilder i en artikel, hur bra bilderna än är. I detta fall tänker vi på artikeln "En snabb Sonett" i förra numret av Sonettvärlden. Oliver Hartmann har onekligen tagit proffsiga bilder i ganska ovanliga miljöer som i naturen eller i en industrimiljö. Ja, han har till och med tagit några svart/vita bilder vilket var så vanligt förr men inte längre. Då vi tycker att bilderna är väl värda att visas istället för att "bli över" så kommer de här istället!

Jan-David Skavén

