

SONETT

världen

– Organ för CLUB SONETT SWEDEN –



- A Bolivian Sonett
- CSS års- och vårmöte
- Saabfestivalen
- Nya stötfångare till Sonett III

3
2022

Från ordförandens skrivbord



Det blev en hektisk vår med mycket Sonettrelaterade aktiviteter. Först på tur enligt kalendern var vårt årsmöte i Hammenhög 28–29 maj, med en del stopp på vägen ner och hem. Vi besökte Lars Karmlids nostalgimuseum på Öland samt även ett spontant stopp i Färjestaden hos J-O Nilsson som har varit med från klubbens start.

J-O dukade upp lunch som var mycket uppskattad. Nationaldagen den 6 juni körde vi vår nu årliga Saabrunda som i år gick i Uppsalatrakten. Vi åkte Ekoln runt som är en miniatyr av Mälaren runt vilket MC åkarna kör. I år var vi rekordmånga Sonetter som var med, vi blev hela sju stycken förutom de andra Saabmodellerna som deltog. Redan samma vecka, 10–12 juni så bar det av mot Saabfestivalen i Trollhättan. Väl hemma blev det en ny resa till Stockholm för att avtacka vår revisor Göran Sundin som har hjälpt klubben i ca 30 år.

På tekniksidan så kan jag meddela att P-G Björck har fått första provet på de nya stötfångarna till Sonett III (1970-1972) och han har meddelat att de ser riktigt fina ut. Vi väntar även på gjutresultatet av de första dörröverstyckena som är under nytillverkning och förhoppningsvis klara när ni läser detta. Ni som har väntat på att få beställa; håll utkik på Facebook gruppen (Club Sonett Sweden) eller vår hemsida (www.sonettclub.se).

Annelie gick även och köpte en Sonett V4-68 med stora renoveringsbehov veckan innan Saabfestivalen så det blir mycket Sonett nu i vår familj.

Hoppas att ni också har fått er Sonettdos i sommar!

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

MHRF-försäkring

Försäkringssamordnare/Fordonsinspektör

Thomas Åkerlund, Luleå 070-6167064
takerlund@icloud.com

Fordonsinspektörer

Åke Olsson, Silverdalen 070-5640201
ake.g.olsson@gmail.com
Micke Lindström, Trenså 0793-338216
micke@saabsonettsweden.se

Omslagsbild

Färgglada Sonetter vid hamnen i Ystad i samband med vårt vår- och årsmöte 2022.

Foto: Henrik Zaar

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
pgebjorck@gmail.com

Per Jansson, reservdelsförvaltare
070-691 60 80
peja10@telia.com

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

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

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

A Bolivian Sonett

Marcelo Javier Vega Stiles



The car is probably one of the most faithful companions in life, which responds without question to the most inopportune wishes of its owner and usually allows you to enjoy some of the most memorable moments of your life. The automobile is on many occasions the pro-

tagonist, through its presence, of the intense process that leads people to maturity and therefore of their extraordinary ability to be part of the lives of those families who own them.

When holidays arrive, tradition leads us to regroup families to share expe-



riences and follow up on each of their members. Without knowing it, automobiles are usually important drivers during these seasons and as a social representative, their presence always elicits some comments in case it has been a novelty in the family.

The automotive scene in Bolivia does not escape to this picture, the territory is characterized by a deep interest in property assets and automobiles have come to occupy, through their particular history, a privileged place in society. After the high cost of properties and their associated mortgages, cars have long been the second most important purchase for most of the country's people.

In the case of my father, his interest in classic automobiles has led him to



own cars like a 1975 Volkswagen SP2, a 1964 Triumph CR2, a 1982 Mercedes-Benz W123 among others, but without a doubt being able to find a 1969 SAAB Sonett V4 in Bolivia (completely dismantled) is one of his most peculiar findings.

The import policy for our Sonett dates back to 1976, which was acquired by a Chilean citizen, who we assume was the one who carried out the initial import from Europe. The original owner in Bolivia kept it in operation in the city of La Paz, which is located at an elevation of 3,625 meters above main sea level. Around the year 1982, after having had an accident, the car was completely abandoned and, in some repair attempt, it was transferred to the city of Cochabamba to also try to restore it without any success.

My father in one of his many searches for classic automobiles, found the Sonett in the city of Cochabamba in a complete state of disrepair after more than 20 years of neglect. The original owner had passed away and his sons awarded the sale to a mechanic, who only kept the engine running, completely removed from the chassis. Thus, reluctantly, my father manages to ac-



- A new rear windshield (Handmade to measure in Bolivia).
- A new set of wheels.
- Exterior painting.
- Complete chassis repair.

After the restoration process my father occasionally drove it to this year and to my great joy, he gave it to me on my 41st birthday.

As the only SAAB Sonett in Bolivia, ours captures glances wherever we go. The prints are many and as it does not have original logos for its distinction, the car is often mistaken for Datsun, Corvette and even Porsche models.

This car has become a family bond between my father and me, who meet week after week to discuss new modifications and repairs. As said before, the automobile is on many occasions the protagonist that leads people to maturity and therefore of their extraordinary ability to be part of the lives of those families who own them. This Sonett is undoubtedly an object of union and that I hope one day to leave it as a legacy to my daughter, Lucero Amalia Vega (which means "bright star" by the way).

quire the Sonett and begins the restoration process back in 2012, which lasts about 2 years.

During the restoration process my father installs among many things:

- A new fuel pump.
- A new radiator tank.
- A new alternator.
- A rear windshield wiper.
- A new leather interior.



Club Sonett Swedens års- och vårmöte



Jan-David Skavén, text och foto, foto även Anna-Lena Skavén, Bengt Åkeesson och Henrik Zaar

Vem har inte längtat efter att träffas på riktigt efter pandemin? Jo, vi kunde så smått börja göra det redan 2021 men nog kändes det ännu tryggare att göra det i år. Styrelsen hade bestämt att vi skulle ha träffen på Österlen i Skåne. Dels är det helt enkelt en väldigt vacker del av Sverige och dels är det hyfsat tätt med Sonetter i södra Sverige.

Vi började i Stockholm och då det är cirka 67 mil till Ystad där träf-

fen började 28 maj så fick det bli en övernattnings och tankning i Jönköping, både på ner- och uppvägen. Ni känner säkert till det själva: Det går knappt att stanna vid en mack eller en vägkrog utan att det kommer fram folk och kommenterar, alltid positivt. Typ "hur gammal är den, hur många finns det i Sverige eller bara: Så dj-a häftig!" För att inte tala om de på vägen som gör tummen upp eller tar fram mobilen.



Maria Lundberg hälsar Torsten Åman välkommen. Nedan en nyare Saabcab och en 900 med en Toppola.





I Ystad samlades vi vid hamnen. Räknade jag rätt var det 16 Sonetter samt en del andra Saabmodeller.

Det var många fina Sonetter att beundra och dessutom fint att träffa så trevliga ägare. Det känns verkligen att bilarna med åren har fått "rätt" ägare.

Vår klubbmästare Johan Bruswitz och Maria Lundberg hälsade alla välkomna och berättade om upplägget för dagen. De hade verkligen gjort ett noggrant förarbete och som det skulle visa sig, valt ut väldigt fina kurviga vägar. Att göra ett häfte med väganvisningar kräver mycket arbete och

ett antal mils körning. Många fler än de 11,5 mil som vi själva skulle köra under dagen.

Första stoppet blev vid Tosterups slott. Det finns dokumentation sedan



1300-talet då det även var viktigt att ha en vallgrav runt det. Imponerande, minst sagt.

Vilken kontrast att åka vidare till Örumshuset, öster om Ystad, byggt i första hälften av 1800-talet. Det är ett så kallat husmanshus där såväl bostad som uthus med loge, svinstia, färkätte och hönshus fanns samlade i samma byggnad. Vi kikade in genom fönstren och det var väldigt enkelt inrett. Elna som var den sista ägaren bodde där till 1940-talet.

Vid Gislövs Hammar som vi senare kom till fick vi sticka in händerna

och på sedvanligt vis försöka identifiera tio föremål med bilanknytning. Jag var nöjd med att ha svarat rätt på hälften men det fanns förstås andra som fick alla rätt. Som Bengt Edlund, Hans Eklund och Mats Olsson/Lena Thorselius Olsson. Bra jobbat!

Vid Baskemölla gjorde vi paus och intog en lättare lunch som Maria och Johan hade gjort iordning, den satt fint.



Så småningom kom vi fram till Hammenhögs Gästgivaregård där vi höll vårt årsmöte. En perfekt plats, lätt att parkera, mycket trevlig personal och ett charmigt hus med anor från 1700-talet. Det kommer att dröja ett tag innan den här Sonettsamlingen syns på denna parkering!

Årsmötet löpte smidigt under ledning av Mats Olsson med Annelie Blom som sekreterare. Det tog nog inte mer än en halvtimme och de deltagande verkade nöjda med hur Club Sonett Sweden sköts. Så nöjda att styrelsen gavs ansvarsfrihet. För närmre info om årsmötet hänvisar vi till det separat bifogade årsmötesprotokollet.

Johan och Maria hade tonat ner tävlingsmomentet denna dag men en sak kom de inte undan och det var omröstningen om Finaste Sonett. Den som vann i år var Anders Cronwall från Bara med sin mycket fina Sonett V4 från 1968. Stort grattis!

På andra plats kom Mogens Nielsen och Claus Lind från Brøndby i Danmark med sin Sonett III från 1972 och på delad tredjeplats kom Lars Bengtsson, Hjärnarp, Sonett III från 1972, Jeanette och Filip Haglund från Skurup med sin Sonett V4 från 1968 och Sten-Arvid och Kerstin Larsson från Perstorp, också med en Sonett V4 från 1968. Värt att nämna är att i år deltog inga tvåtaktssonetter.

Nu kanske ni undrar varifrån alla deltagare på träffen hade kommit? Roine Blom hade noterat att sydligaste Sonett kom från Malmö och



nordligaste från Östersund. Följaktligen gick priset för längsta färdväg till Bengt Edlund som bor i Ås vid Östersund. Men om vi inte tar hänsyn till att man körde Sonett till träffen så är det Bernt och Anna Larsson som kom från Australien. Fast nu kom de från Småland och då är det ju inte så långt till Skåne.

Efter årsmötet intog vi en mycket god trerätters middag som Club Sonett Sweden stod för. Att miljön var så trevlig bidrog säkert också till den goda stämningen.

Efter maten så bjöd Torsten Åman på en mycket intressant diavidsvisning. Han berättade nämligen om Erik Carlssons och hans deltagande i Mil-le Miglia 1989 med den vita Sonett I:an som normalt står på Saabmuseet i Trollhättan. Den har en trecylindrig tvåtaktare på 750 kubik som hämtades från då nya Saab 93, trimmad till 57,5

hästkrafter. Inte så mycket, än mindre när man ska frakta runt Eriks 130 kg.

På grund av olyckor i det förflutna så gällde det inte att åka snabbt utan på idealtid, med andra ord att en viss sträcka ska avverkas på en mycket exakt tid. När man var van att köra som Erik gjorde, att köra så fort som möjligt, var det inte så lätt för honom att växla om till idealtid. Man hamnade till slut någonstans i mitten av startfältet, gott så med tanke på ovanstående.

Nu blev det dags för kaffe och den sedvanliga Sonettårtan som förstas



CSS också bjöd på. Behöver jag skriva att den var hur god som helst?!

Jag tror att alla var nöjda med kvällen. Johan och Maria hade även ett program för de som ville ta en tur på söndagen. Vi blev sju Sonetter med ägare som kände att vi inte åkt tillräckligt. Då Hasse Eklund behövde tanka inför turen såg det ut så här vid dinX macken. När såg ni senast sju Sonetter vid bensinpumpen?

Vi började med att åka till Havängsdösen som är en ca. 5500 år gammal gravkammare som är vänd utåt havet.

Efter att ha passerat Brösarps backar med sin härliga utsikt så åkte vi till ett sommarstugeområde. Ni kanske undrar varför? Jo, i en av stugorna bor den före detta produktionschefen, Bert Grahn, för fabriken i Arlöv där man tillverkade Sonetten. Bert var





inbjuden till träffen men kunde inte vara med då han fyllde 82 år. Så Johan och Maria föreslog att vi istället skulle gratulera honom där han var. Det hade han ingen aning om så ni kan ju föreställa er häpnaden och glädjen hos Bert när sju Sonetter plötsligt stod vid hans hus. Vi sjung förstas för honom och klubben överräckte två flaskor äppelmust, för vad passar bättre på Österlen?

Bert berättade små anekdoter från produktionstiden och om ni undrar hur många Sonetter som producerades om dagen så är svaret fem till sju, allt enligt Bert.


Vi åkte vidare till Ravlunda Bränneri där vi åt en god lunch. Ravlunda var ett av många lokala gårdsbrännerier i Skåne. Produktionen upphörde 1967 och därefter drev motorjournalisten Peter Haventon ett tag ett moped- och leksaksmuseum. Idag är det restaurang, man har bröllopsmiddagar samt utställningar.

Slutligen rundades dagen av med ett besök vid Brösarps station där det finns en museijärnväg som dock inte riktigt hade kommit igång, i alla fall inte för passagerare. Men vi hade tur att något senare få se en provkörning med ett lok som höll på att värmas upp.

Vi kunde nu blicka tillbaka på en fantastisk helg som var så välarrangerad av Johan Brusewitz och Maria Lundberg. I stort hade vi tur med vädret, vi hann se mycket och träffa många trevliga personer. Nu var det dock dags att åter vända till Stockholm och efter totalt 167 problemfria mil var vi framme.

Men stopp! Vi ska faktiskt visa en bild till. Eftersom Anna-Lena och jag aldrig hade varit på Bornholm så åkte vi dit i två dagar innan träffen eftersom vi ändå var i Ystad. Vi "råkade" bland annat hamna på Bornholms Automobile Museum i Aakirkeby. Vål värt ett besök med sin fina samling av bilar, telefoner, gamla radio- och TV apparater samt en gammal verkstad. Men pricken över i:et var förstas att de även hade en Sonett III från 1972!





Club Sonett Sweden
(Orgnr:802529-8376)
Årsmötesprotokoll
2022-05-28

Plats:Hammenhögs gästgivargård, Hammenhög

Närvarande på årsmötet:
Bo Andersen, Håkan Asp, Lars Bengtsson, Anders Cronvall, Bengt Edlund, Hans Eklund, Dan Gyllensten, Jeanette Haglund, Sten-Arvid Larsson, Bernt Larsson, Niklas Lindén, Mogens Nielsen, Mats Olsson, Samir Schultz, Bengt Åkesson, Torsten Åhman, Jan-David Skavén, Johan Brusewitz, Roine Blom och Annelie Blom

§1 Mötets öppnande
Roine, förklarar mötet öppnat och hälsar alla välkomna till årsmötet.

§2 Fråga om mötet är utlyst i behörig ordning
Ja, mötet har blivit utlyst i medlemstidningen Sonettvärlden och på klubbens hemsida.

§3 Fastställande av dagordningen
Föreslagen dagordning fastställdes.

§4 Val av ordförande och sekreterare för mötet
Mats Olsson föreslogs och valdes som ordförande för årsmötet och som sekreterare ordinarie ledamot Annelie Blom.

§5 Val av justeringsmän att jämte ordföranden justera mötesprotokollet
Mötet valde Niklas Lindén och Hans Eklund som justeringsmän för årets mötesprotokoll.

§6 Godkännande av protokoll för årsmötet 2021
Årsprotokollet från förra året godkändes.

§7 Styrelsens verksamhetsberättelse samt resultat- och balansräkning för det senaste verksamhetsåret.
Godkändes av mötet.

§8 Revisorns berättelse över styrelsens förvaltning under det senaste räkenskapsåret
Revisorns berättelse lästes upp under mötet samt godkändes.

§9 Fråga om ansvarsfrihet för styrelsen för verksamhetsåret 2021
Styrelsen beviljades ansvarsfrihet.

§10 Fastställa årsavgiften för det kommande året

Beslut togs att bibehålla årsavgiften, 350 SEK. Enligt beslut från 2019 kvarstår även möjligheten för familjemedlemsskap, 50 SEK per år.

§11 Fastställa budget för det kommande verksamhetsåret

Arbete pågår med att ta fram ny gjutform för att kunna leverera stötfångare till Sonett III (årsmodell 1970-72) samt nytillverkning av dörröverstycken för dörrsidans överdel till Sonett III. Framtagningen av dessa är kalkylerad för det kommande året. Klubben fortsätter med lagerhållning och försäljning av reservdelar, informera medlemmarna via medlemstidningen Sonettvärlden samt informera på hemsidan. Föreslagen budget godkändes av mötet.

§12 Val till styrelse (inkluderande de med kvarstående mandatperiod)

- a) Ordförande (1 år) Omval 1 år Roine Blom
- b) Styrelseledamöter (2 år)
 - Johnny Johansson, omval 2 år, kassör, matrikelansvarig
 - Jan-David Skavén, omval 2 år, redaktör
 - Hans Eklund, omval 2 år, teknisk rådgivare
- a) **Suppleanter (2 år)**
 - Johan Brusewitz, omval 2 år, klubbmästare
 - Per-Gunnar Björck, omval 2 år, reservdelar
- d) Revisor (1 år) Johann Schemat, nyval, 1 år
- e) Valberedning (2 år) Niklas Lindén och Bengt Edlund är utsedda som valberedning för klubben och tar hjälp och stöd av alla klubbmedlemmar inför kommande mandatperiod, Bengt är sammanställande.

§13 Övriga frågor

Ej några övriga frågor från deltagarna

§14 Mötets avslutande

Mats tackar för medlemmarnas deltagande och avslutar mötet.

Vid protokollet


Annelie Blom (sekreterare)

Justeras


Mats Olsson (mötesordförande)


Justerare, Niklas Lindén


Justerare, Hans Eklund

Saabfestivalen



Roine Blom, foto även Annelie Blom

I år var det dags för firande av Ursaaben och Saab 92 som fyller 75 år i år. Vår styrelsemedlem Hasse Eklund har sett till att den är i körbart skick och gick igenom besiktningen så han fick äran att leda Saab 92-kortegen.

Som alltid så var det en välorganiserad festival med en del förändringar sedan förra festivalen på grund av byggnationer runt muséet. Så det gick inte att få till parkering som vanligt med olika bilmodeller på samma plats utan i år var det "fri parkering"



Club Sonett Sweden ställde upp med sju parkeringsvakter och den mest entusiastiska av oss alla var nog vår reservdelsman, Per Jansson. Han har

nog ett förflutet inom trafikpolisen. CSS monter var välbesökt under lördagen där vi visade Gösta Jakfors Sonett I.



Gösta varvar upp sin Sonett I inför intresserade besökare.

Vår styrelsemedlem Per-Gunnar Björck visade också sin ombyggda



Sonett III:a som bl.a. har fått en Subaru motor och är lite bredare om bakken än andra III:or.



Här visar vi några bilder på bilar som besökte festivalen



Vi lyckades finna en vinnare, BZU 650 som fick emottaga ett pris från CSS för sitt fina originalskick och den ägs av Björn Mohlin.



Lördagen avslutades med en korstege med Ursaaben i spetsen med ett tjugotal 92:or i följe som avslutades på torget i centrum.



Där intervjuades en del profiler från Saabtiden. För ni känner väl igen Victor Muller och Jan Åke Jonsson bland de andra på bilden?

På söndagen var det bankörning samt försäljning av delar vid Kinnekulle Ring. Hela festivalhelgen präglades av den fina Saabandan vi har med alla Saabägare runt om i världen.



Vinnande Sonett på Saabfestivalen

Jan-David Skavén/Björn Mohlin, bildansakffning Hans Eklund/Roine Blom



Vi visar visserligen en bild på den vinnande Sonetten under rubriken "Det skrivs om oss och våra bilar" men vissa Sonetter tål att visas flera gånger. Inte minst om den har vunnit pris för finaste Sonett på Saabfestivalen i Trollhättan. En värdig vinnare!

Björn Mohlin som ägaren heter ombads att berätta lite om sin Sonett med ch.nr. 548 och här kommer de raderna:

"Vi började leta efter en Sonett II V4 redan 1994 och tittade på ganska många bilar innan den här köptes i slutet av 1995. Det är en av de bilar som är svensksålda 1968 och den re-

noverades första gången redan i slutet av 80-talet. Den var vid ganska gott skick vid köpet men det gjordes en renovering av framdelen för att ta hand om en del rost.

Bilen är numera i stort sett helt original men det har genom åren suttit lite olika motorer i den och under en period satt det en komplett 1860cc rallymotor med dubbelblåstoppa och dubbla stående Solexförgasare. Numera sitter det en f.d. Std B-motor som ger lite mer effekt än original och gör den lite roligare att köra med."



Roine Blom

Dags för dig också att skaffa en MHRF försäkring då det är ett fåtal från Club Sonett Sweden som har tagit möjligheten att få en bra och billig försäkring.

Jag och Annelie tillhörde den skaran tills nyligen då vi tog tag i saken och skaffade inte mindre än tre MHRF försäkringar.

Hur gör man?

- 1 Gå in på mhrf.se och se vad som behövs, "Innan du ansöker/Ansök".
- 2 Du behöver inte använda en MHRF inspektör från Club Sonett Sweden utan du söker i din närhet och väljer en inspektör som kan passa från någon av klubbarna.
- 3 Inspektören kontakter dig efter det att du har skickat in din ansökan på deras hemsida och gör upp om en tid för ett personligt besök.
- 4 Försäkringsärendet sker i dag helt digitalt mot tidigare papper och penna.
- 5 Besöket tar mellan 30–60 minuter

Bland årets nyheter, som gäller från och med 1 maj, återfinns sänkta premier och smidigare årsgränser enligt följande:

- Personbil 1950–1979: 700 kr/år
- Personbil 1980–1992: 800 kr/år
- Personbil blivande klassiker 1993–2002: 1 100 kr/år

Unikt är också att MHRF-försäkringens premier enbart används för den egna försäkringen varför de olika försäkringsformerna måste stå för sina skadekostnader. Skaderesultatet 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. Det är genom få skador och låga skadekostnader som MHRF-försäkringens premier kan hållas nere.

Inte bara egna plånboken gynnas.

Slutligen, utöver den egna plånboken gynnas din klubb av MHRF-försäkringen.

Avtackning av vår revisor, Göran Sundin

Jan-David Skavén. Foto Annelie Blom.



När någon slutar efter lång och trogen tjänst så hör det ju till att man på lämpligt sätt arrangerar en avtackning. Vår kassör Johnny Johansson har verkligen kollen, för han kunde berätta att Görans Sundin först var kassör i 8 år, sedan revisorssuppleant i 4 år och sedan revisor i 24 år, totalt 36 år i klubbens tjänst!

Annelie och Roine Blom åkte från Björklinge nära Uppsala och jag från Stockholm och sammanstrålade hem-

ma hos Göran i Vällingby. Då kvällen var varm så visade det sig att vi tog oss dit med respektive Saab cabriolet. Vår från 1987 och Annelie och Roines från 2008.

Göran fick förstås blommor men även en Sommervillemodell av Sonett II samt den nya Saabboken "Saab – alla bilarna 1947-2012" av Per-Börje Elg. Som grädde på moset var boken personligt dedicerad av Per-Börje till Göran.

Nya stötfångare till Sonett III 1970-72

Per-Gunnar Björck



När Sonett III kom 1970 hade den små nätta stötfångare som passade väl till bilens form. Dessa ersattes 1973 med avkortade krockstötfångare från Saab 99.

Båda stötfångartyperna präglades av den anda som rådde då - och även senare - på Saab. Gör saker så kostnadseffektivt (läs billigt) som möjligt, i synnerhet vad gällde verktygsinvesteringar. De små stötfångarna gjordes därför med en metod som passar bäst för inredningsdetaljer som inte är utsatta för regn och solsken. Ett expandrande skinnbildande polyuretanskum fick fylla en form runt en obehandlad plåtskena med 1/4" skruvar.

Det såg säkert bra ut när det var nytt men alltför snart började skenan och skruvarna att rosta och plasten att slå sig.



Det finns därför en efterfrågan på nya stötfångare bland våra och Svenska Saabklubbens medlemmar. Även bland Sonettägare i USA.

Klubben har tidigare nytillverkat stötfångare genom att silikongummi hållts i en glasfiberform runt en rostfri tråd med påsvetsade M6 fästskruvar. Men leverantören ville emellertid inte vara med längre med motivet att materialet inte var miljögodkänt och att det inte hade rätt svart färg.

I samband med ett besök hos Habo Gummiprodukter som bl.a. tillverkar gummibälgen till växelföringen väcktes tanken att tillverka även stötfångarna i varmvulkaniserat gummi av samma kvalitet som används till gummi-buffertar till lastbilar och båtar. Eftersom metoden innebär att ovulkaniserat gummi pressas i ett formverktyg och "bakas" vid 160° C under en timme ställer det helt andra krav på tillverkningsutrustningen än silikonstötfångarna.

Formen (verktyget) måste alltså vara både värme- och trycktåligt varför bara ett metallverktyg kan komma ifråga. Klubben har tillgång till hårda plastmodeller av stötfångarna, troligen tillverkade i Saabs prototypverkstad. Vi hade alltså att välja mellan att kopierfräsa formar ut ett massivt aluminiumblock eller att gjuta av dem. Den senare metoden var den som var mest hanterbar inom den kostnadsram som

var nödvändig för att kunna hålla ett acceptabelt styckpris.

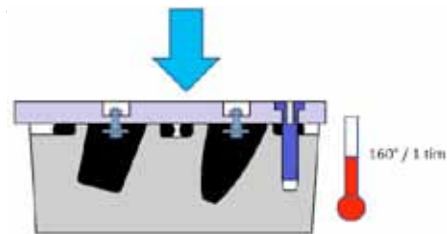
Jag åtog mig att från stötfångarmodellerna göra en gjutmodell för aluminium i glasfiberplast. Eftersom man måste ta hänsyn till att både aluminiumgjutgodset och gummiartiklarna krymper när de stelnar behövde formen göras 25 mm längre än stötfångarnas färdigmått. Förlängningen gjordes i mitten vilken har den fördelen att nummerplåtsurtaget nu rymmer en liten 300 mm skylt. Eftersom främre stötfångaren lutar ungefär 15° mot karosstyten måste modelldelningen göras sned.



Glasfiberavgjutning av plastmodellerna



Gjutmodell
Pressning och vulkanisering



Sedenborgs Metallgjuteri åtog sig att gjuta ämnet till verktyget. Ett inte helt enkelt uppdrag men till slut hade vi vårt gjutgods, en 1,3 m lång aluminiumlimpa på 100 kg som vår ordförande Roine Blom transporterade till Habo.

Vi blev sponsrade av verktygtillverkaren Speedtool som erbjöd sig att bearbeta både formverktyget och dess lock. Sandgjutning innebär att man får en yta som vi upplevde som lite för grov varför vi i samråd med gummitillverkaren beslöt att slipa formytorna. Ett klokt beslut skulle det visa sig.



Ovan. Möte med Speedtool och Habo Gummiprodukter
Nedan. Planfräst och slipat formverktyg



Provmontering av de nya stötfångarna

När vi fick den första provpressningen av de båda stötfångarna överträffade de våra förväntningar både med avseende på mått och ytfinhet. Efter lite processintrimning kan klubben nu erbjuda stötfångare i mycket högre kvalitet än originaldelarna. Att de är tillverkade i massivt gummi istället för ett skummat material innebär att de väger cirka 2,5 kg/styck. Och är lagom styva för inte behöva någon ingjuten plåtskena. Mitt i nummerplåtsurtaget fram finns dock en extra skruv som dessutom kan användas för att kläm-

ma fast en nummerplåtshållare så att man slipper göra hål i gummit.

Originalstötfångarna var monterade med 1/4" UNC skruvar vilket kändes lite väl klen. De nya har därför fått rostfria M8 skruvar klass A4 som är svetsade på rostfria plattor och fastvulkaniserade i gummit. Det innebär att man eventuellt får fila upp hålen i karossen vilket också är ett bra tillfälle att justera hållägena om karossens mått ändrat sig under 50 år.

Priset för stötfångarna finner du på reservdelssidan på sidan 30.

Saab – alla bilarna 1947–2012

Johnny Johansson



Det har kommit en ny bok om Saab. Det har skrivits ett flertal böcker om Saab, om de olika modellerna, om Saabandan och människorna bakom företaget; i min bokhylla upptar de ca ½ meter. Behövs det en ny bok?

Den här boken, "Saab – alla bilarna 1947–2012", skriven av Per-Börje Elg (PBE), är inte så stor, 144 sidor, men är ändå en av de mest kompletta böckerna som skrivits om Saab. Det är mycket bilder i boken, men PBE får ändå med det viktigaste i texten. På de första 15 sidorna skriver PBE om Saabandan, om att det började med flygplan och om de människor som satte avtryck i företagets historia, från Gunnar Ljungström, Rolf Melde, Erik Carlsson, o.s.v., fram till Victor Muller och Jan-Åke Jonsson.

Resten av boken ägnas åt de olika Saabmodeller som tillverkades. PBE börjar med Ursaaben och de första provbilarna, sedan 92:an, 93:an, 94:an o.s.v., ända fram till de 9-3:or av årsmodell 2014 som tillverkades av NEVS (så bokens titel stämmer inte riktigt). Informationen är uppdelad efter årsmodell. För varje ny årsmodell får man veta hur bilen utvecklats, vad som änd-

rats, vilken utrustning som är ny. Vill man t.ex. veta när körriktningssystemen i b-stolparna på 93:an ersattes med blinkers på skärmarna, kan man läsa sig till det i den här boken.

PBE skriver inte bara om de vanliga Saabmodellerna; de mer udda modellerna är också med, som t.ex. Saab 9-2X som var en Subaru med Saabfront, "Saabaru" eller Saab-Lancia 600 som var en Lancia och inte ens såg ut som en Saab. En sida ägnas åt Cadillac BLS som var en 9-3:a under karossen.

De mest udda bilarna, konceptbilar, prototyper, hemmabyggen och liknande som bara byggdes i ett eller ett fåtal exemplar, finns med på olika ställen i boken. Där finns sådana som EV-1, Quantum, Facett, Monstret, m.fl. Men jag saknar Paddan och de två replikerna av Sonett I. Den sista konceptbilen, Saab Phoenix, nämns med bara några få ord och utan bild.

Det finns olika uppgifter om hur många Sonetter som tillverkats. Vi har information från tillverkaren; den här listan med chassinummer och årsmodeller som finns i reservdelskatalogen:

Här kan man räkna ut att det tillverkades 258 II:or, 1 610 V4:or och 8 368

CHASSIS-NUMBER		
Sonett II	1966:	1 - 28
Sonett II	1967:	29 - 258
Sonett V4	1967:	259 - 328
Sonett V4	1968:	329 - 1.228
Sonett V4	1969:	1.229 - 1.868
Sonett III	1970:	70500001 - 70500303
Sonett III	1971:	71500001 - 71501265
Sonett III	1972:	97725000001 - 97725002000
Sonett III	1973:	97735000001 - 97735002300
Sonett III	1974:	97745000001 - 97745002500

III:or, totalt 10 236 exemplar av Saab 97 Sonett. PBE har statistik från produktionen i slutet av sin bok, den går efter kalenderår. Årsmodell och kalenderår är inte samma sak och det går inte att jämföra de siffrorna med varandra. Men om man räknar ihop det totala antalet tillverkade bilar borde det stämma. Men det gör det inte. Statistiken över tillverkade Sonetter per kalenderår ser ut så här i boken:

År	Modell	Antal
1965	Saab 97 Sonett II	1
1966	Saab 97 Sonett II	60
1967	Saab 97 Sonett II	455
1968	Saab 97 Sonett II	846
1969	Saab 97 Sonett II	509
1970	Saab 97 Sonett III	740
1971	Saab 97 Sonett III	1952
1972	Saab 97 Sonett III	2080
1973	Saab 97 Sonett III	1980
1974	Saab 97 Sonett III	1596

Här har man lagt ihop II:or och V4:or, alla kallas II. Om vi utgår ifrån att det tillverkades 258 II:or, som PBE skriver på annan plats i boken, så ska

det enligt den här listan ha tillverkats 1 613 V4:or och 8 348 III:or, totalt 10 219 Saab 97 Sonett, vilket inte stämmer exakt med listan i reservdelskatalogen. I boken har PBE tagit med en bild från tillverkningen av den sista Sonetten:

Den Sonetten har en skylt med "Nr 10236", det stämmer med listan i reservdelskatalogen. Så, vilka siffror är de rätta? PBE skriver så här: "Saab 97



Sonett – antal byggda bilar enligt officiell produktionsstatistik var 10 219 bilar. Enligt chassinummerdata och samtida källor angavs 10 236 bilar." PBE ger inte besked om vilka siffror som är de rätta.

Svaret på frågan jag ställde i början: Javisst! Den här boken borde inte saknas hos någon Saabentusiast, den finns i svensk och engelsk version, säljs av Saabmuseet. Lämplig som present/julklipp?

Celebert besök under vår sommarvistelse i Sverige -Dr Klaus Muller-Ott med familj

Bernt Larsson



Klaus Müller-Otts besök i Småland sommaren 2022

Bland Saabkretsar är denne man vida berömd. Det var han som egenhändigt gjorde att inte bara en men två Saab Super Sport (Saab 94/Saab Sonett I) återuppstod. Facetten och sedan den gröna nummer fyra i serien om sex.

Det arbete som han lade ner på att få dem i absolut toppskick var helt otroligt. Muller-Ott fortsätter att ha kontakt med Facettens skapare, Sigvard Sörensson, som nu är 91 år och bor på västkusten.

Vi fick kontakt tack vare Klaus framtagning och utgivning av en magnifik Sonett I väggkalender nu i år.

Jag beställde en att sändas till Australien, där vi vanligtvis bor. Nu pryder den en vägg där. Under vår mailkontakt visade det sig att Klaus och familj tillbringar en del av sommaren i Småland, precis som vi gör.

Det är klart att jag tyckte att vi skulle träffas. Sagt och gjort, kontakt inleddes och nu i veckan var de



här. Helt otroligt att höra om dennes Saabhistoria. Med böcker, tidsskrifter och fotografier rullades historien upp.

Även om bilarna numera finns hos Ralph Hirsch i Schweiz har han Saabintresset kvar. "Ladan" i Åsaka där den första tillverkades är nu iordninggjord

och den ursprungliga utrustningen är renoverad genom Klaus försorg. Allt finns nu på plats och kan kanske visas framöver.

Det var en upplevelsefylld dag. Nu gäller det bara att "vara väldigt akt-sam" så att mina egna Saabar inte också hamnar åt Tyskland/Schweiz hållet!

Anders Berg
Luleå
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!

Vår dotter Sofia, gifte sig

Per (Reservdelsförvaltare/
CSS) och Carina Jansson



Jag frågade två månader före om dom skulle åka häst och vagn till kyrkan.

Ville veta om hon hade tänkt sig någon av våra bilar; tre förslag, Sonetten, Monte Carlon eller cabben. I god tid föreslog hon Sonetten. Vi kör själva till och från kyrkan, sa hon.

Jag väntade som vanligt alldeles för länge innan jag tog av skynket (en vecka före giftasdagen), 10–12 år sedan den kördes, men den har stått i varmgarage hela tiden. Allt funkade utom bromsljusen bak, satte dit en ny kontakt, släckte ljuset i garaget, provade igen, inget bromsljus.

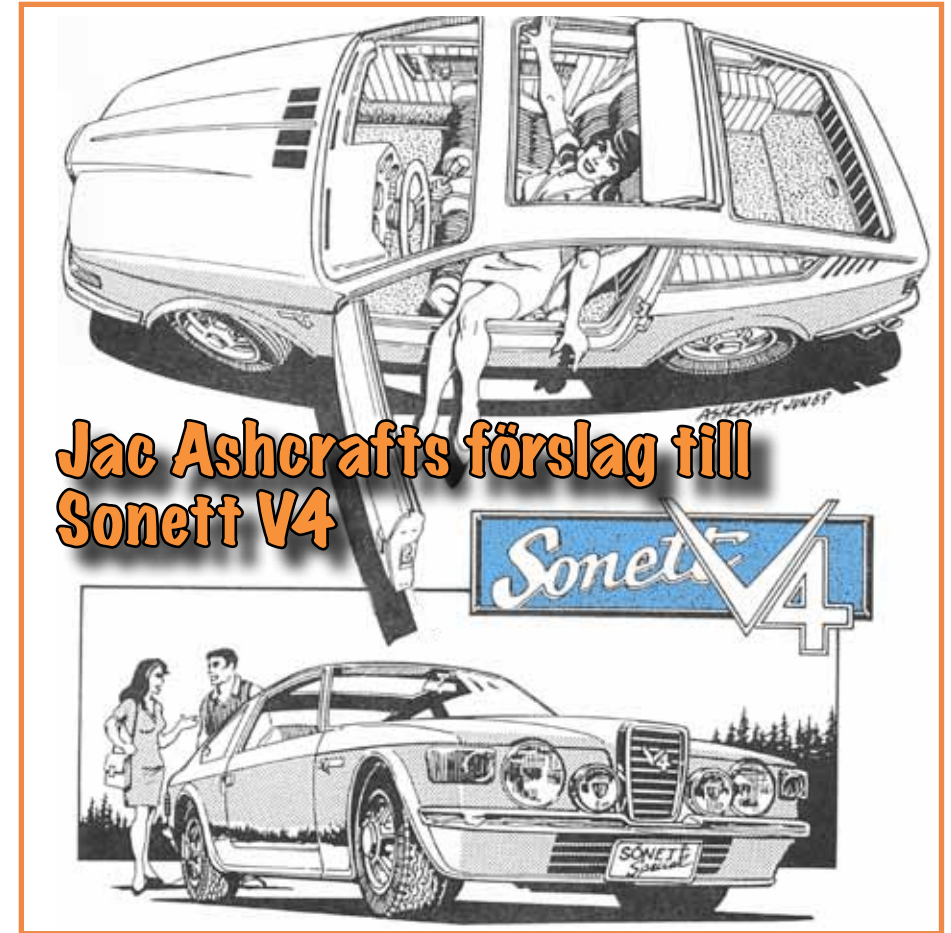
Carina kom ut, bilen lyftes i bakändan, snurrade på hjulet på ena sidan, jag bromsade, stannade direkt, andra

sidan; rulla på hjulet igen, bromsade men ingen broms överhuvudtaget på andra sidan bak.

Huvudcyklern satt fastrostad i yttersta utgången på huvudcyklern där bromsljuskontakten är monterad så nu vart det nattarbete. Ni som har en Sonett III vet hur svårt det är att demontera huvudcyklern. På morgonen var jag klar, skulle bara lufta bromsarna och provköra, men pedalen var svajig, ville sjunka, inte bra.

Natten efter samma sak igen, ur med bromscylindern, och göra allt riktigt.

Torsdag eftermiddag, sista tiden för dagen rullade Sonett -73:an in hos Opus i Ludvika, nervösa minuter, bilen gick igenom utan anmärk-



Jac Ashcrafts förslag till Sonett V4

ning, fick även en guldmedalj på sista protokollet.

Fredag tvättning och putsning.

Lördag morgon, 10 mils körning till Avesta, rullade perfekt, Henrik provkörde bilen, han hade aldrig kört bil med frihjul och manuell choke men det gick bra.

Klockan 14.55 så skulle alla vara i kyrkan; ingen skulle se bruden tidigare (eller bilen).

Klockan 15.03 inget brudpar, 15.05

inget brudpar, jag började bli orolig, hade bilen stannat; det var 14 kilometer till kyrkan?

Klockan 15.07 kom dom äntligen in i kyrkan, mitt hjärta bultade snabbara dom sista minuterna, det var klänningen som blev justerad i sista sekund.

Dom sa ja till varandra och bilägaren fällde en tår av glädje.

Sedan vart det fest, men det är en annan historia.

Reservdelar till Din Sonett

Per Jansson, Kaplansgatan 8, 777 30 Smedjebacken.
Tel. +4670-691 60 80 kvällstid/evenings
peja10@telia.com
PlusGirokonto 487 74 84-8
Se även vår webshop
Please also check our webshop
www.sonettclub.se.



Upp till 4 veckors leveranstid. Fraktkostnad tillkommer!
Up to 4 weeks delivery time. Shipping cost added!

Nyttillverkade stötfångare för Sonett III M 70-72 **New production bumpers for Sonett III MY 70-72**

Monteringsanvisning finns
på Tips & Trix på hemsidan.

Please see mounting instruction
on our home page, Tech info.



Främre stötfångare

Art nr: 7415706
Pris 5900:-

Front bumper

Art No: 7415706
Price 5900 SEK



Bakre stötfångare

Art nr: 7415698
Pris 5900:-

Rear bumper

Art nr: 7415698
Price 5900 SEK

Saabs sportbil från Arlöv premiärleverans till USA

Saabs sportbil, Sonette, vars karosserier nu byggs hos ASJ i Arlöv, har nu börjat komma i gång i större antal. Den första leveransen till USA, bestående av tio vagnar, lämnade sålunda ASJ i Arlöv på onsdagseftermiddagen, med specialtransportbil för vidare befordran utskepningshamnen. Närmast i tur av ex-

portmarknaderna att få Saab Sonetter är Schweiz. Bilden visar en av Sonetterna framför en grupp, nyss lastade, tillsammans med direktör Lars Bergvall i ASJ och chefskonstruktör Björn Andreasson, som ansvarat för utvecklingen av Sonettens karosseri.





Det skrivs om oss och våra bilar

av Jan-David Skavén



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

TTELA

Johnny Johansson på Vargön bevakar förstås vad som skrivs om Saabfestivalen i TTELA. I år rörde sig det mesta om Ursaaben och Saab 92 på grund av 75-års jubiléet. Och till och med det har faktiskt en Sonettanknytning, tro det eller ej. För det är vår styrelsemedlem och tekniske support Hasse Eklund som jobbat med bilen inför besiktningen. Var inte bilen besiktigad? Faktiskt inte, det var och är ju en museibil men då den under jubiléet skulle köras på allmän väg så var man tvungen att besiktiga den. För första och sista gången. Den gick igenom utan problem och behöver jag skriva att den väckte uppseende på Besikta?!



Bilden visar Ursaaben när den ledde kortegen av 92:or. Bredvid Hasse Eklund som fick äran att köra Ursaaben under kortegekörningen sitter den tidigare tekniske direktören Gunnar Larsson. Utan överdrift kan jag skriva, att det är få bilföretag med anor som har kvar sin första bil.

TTELA

Johnny Johansson fortsätter att ha koll på vad som skrivs om festivalen i TTELA och sände mig följande rader: I en film som är en timme lång, finns det några få minuter om Sonetter. TTELA:s reporter pratar först med en Sonett III-ägare; de står då bredvid en Sonett III. En stund senare får han se en II:a som står med huven uppfälld, går fram till bilen och får veta att det är chassinummer 19, en av So-

nett II prototyperna. Därefter pratar han med vår medlem Inge Ivarsson och hans fru, när de sitter i sin 92:a, som de just parkerat. Dom åkte sen i kortegen till torget.

TTELA

Det är mycket TTELA i spalten denna gång och det är inte så konstigt. Verkar man i Trollhättan och har en Saabfestival som närmade sig så skriver man förstås om det som läsekretsen vill läsa om. Som till exempel artikeln med rubriken "Den optimala boken om Saab". Som egentligen heter "Saab – alla bilarna 1947 – 2012". Vilket egentligen är en sanning med modifikation, för man tar även upp de bilar som producerades av NEVS 2014. Författaren är som nog många av er vet vid det här laget Per-Börje Elg och det känns helt rätt. Han har ett gediget Saabkunnande efter att ha arbetat på Saab Automobile AB där han ansvarat för alla broschyrer och annan marknadsföring. Här signerar han sin bok; det var många som ville köpa den.

Per-Börje säger vidare att "Det roliga är att den rymmer hela Saabs his-



Foto Annelie Blom



Foto Johnny Johansson

toria. Gillar man till exempel Sonett kan man studera i detalj vad som hände just den. Det är inte nödvändigt att läsa boken som en roman, det går att plocka ut det man för tillfället är intresserad av". Vi kanske ska nämna också, att alla intäkter för boken går till Saabmuseet. Tack Johnny Johansson för klippet. Johnny har också skrivit en recension om boken i detta nummer.

Vi Bilägare

I nummer 10, 2022 var det ett helt uppslag om Saabfestivalen. Rubriken var "75 år som flög förbi" och det syftade förstås på de 75 år som gått sedan Saab såg dagens ljus. Kanske också på de Saabplan som tillverkats. Johnny Johansson i Vargön tyckte att detta klipp platsar i denna spalt trots att det nästan bara handlar om Saab 92. Men det har ju en anknytning till CSS för det är vår styrelsemedlem Hans Eklund som renoverat Ursaaben som ledde kortegen. Han är med på bild och säger i artikeln att "den är ju väldigt annorlunda i och med det inte finns



en skruv som kommer från en vanlig 92:a. Det är en helt annan bil och den har säkert körts i tio tusen mil för att prova alla grejer. Men det mest fantastiska är att den finns kvar efter 75 år, att den behövs och inte sattes i skrotpressen”.

TTELA

Den 13 juni skrev de återigen om den stora Saabträffen men inte mycket om Sonetter. Ja, enligt Johnny Johansson så visade ttela.se ett bildspel med 106 bilder på olika Saabar men bara



två av dem var på Sonetter. De borde skämmas!

Vi visar några andra bilder som Annelie Blom har tagit:

Den bil som har reg.nr. BZU 650 ägs av vår medlem Björn Mohlin i Kungälv och det var den som vann pris för den finaste Sonetten på festivalen. Saabprofilen Sibylla Andersson i Stockaryd uttalade sig generellt om besökarna och sade att ”Man är lite egen och speciell när man äger en Saab”. Hm, vad är man då om man äger flera?



Säljes

Saab Sonett 1968
mätarställning 60983. Behov av omvårdnad. Ny bakruta medföljer + nytt rostfritt avgassystem + alufälgar.

Pris 99000:- sek eller bud.
Janne Nilsson
tel. 0768-699139 eller 0522-82098



Köpes

Till en Sonett V 4
(serie III 1974) söker jag ett 5-bladigt kylfläkt hjul enligt bild.

Kanske någon har en extra eller vet var man kan hitta ett passande fläkt hjul.

Kontakta mig gärna på e-post
rainermittelstaedt@web.de



Saabkväll vid Årstaviken

Jan-David Skavén

Som vanligt när det är ett visst märke, i detta fall Saab 11 juli, som är vikt för en viss AHK-kväll vid Årstaviken i Stockholm så kommer det en massa andra intressanta fordon.

Men denna gång begränsar vi oss till just Saab, för det kom ett antal trevliga fordon. Dock bara en Sonett, min egen. Framför den står en fin Saab 900 cabriolet med Turbo från 1988.

En 900 I från 1991 hade som man ibland säger i bilkretsar "patina" medan Saab V4:an från 1969 verkade vara i nyskick.

Den här Cardinalröda 900 Turbo glänser verkligen i solskenet och många beundrade skicket.

9-3 Aero Cabrioleten från 2002 var i ett fint skick liksom den 9-4X som står bredvid. En ovanlig modell i Sverige och den är mycket riktigt importerad och står som årsmodell 2013 i registret. Men då hade redan Saab gått i konkurs för flera år sedan.

Sist men inte minst så visar vi John Jonassons mycket fina Saab 92 B De Luxe från 1954. Jag lovar, när han öppnade huven så stod ett antal personer och beundrade motorn på 29 hk. Detta i konkurrens med ett antal V8:or i andra märken som också var där!

