

SONETT

SONETT SWEDEN -

världen



OBS!

Inget inbetalningskort medföljer tidningen!

Se mer information på sidan 20

OBS!

- Inleder samarbete med SportFabriken
- Ett sätt att fixa innertaket
- Unika bilder från Arlöv
- Lackering av Sonetten

4
2022

Från ordförandens skrivbord



Nu står vintern runt hörnet och väntar och många av er har nog redan full vinter så det är nog inte så många Sonetter ute på vägarna. Om det är någon som åker med sin Sonett året runt, skicka gärna in lite bilder med en enklare text till vår tidning så att vi alla får vara med på åkturerna i snön.

Annelie och jag håller på för fullt och demonterar Sonett V4:an och har nog när tidningen tryckts fått av karossen och börjat på att byta ut lite plåt; särskilt dålig i vänster motorrum men det finns lite hål här och där.

Nu har vi fått in stötfångarna och dörrsidornas överstycke på lager. Träffar ni Per-Gunnar Björck så får ni tacka honom så mycket för det stora jobb han har lagt ner på att få våra bilar att kunna se ut som när de lämnade fabriken. Utan P-G så hade det nog inte blivit några nya.

En stor nyhet är att klubben nu kan erbjuda profilkäddor och en del andra profilartiklar genom vårt samarbete med Fabriqen. Se separat annons i denna tidning samt att ni även finner information på www.sportfabriqen.se. Under klubbar i shopen finner ni Club Sonett Sweden.

Jag och Annelie har även deltagit på MHRF:s förbundsstämma 22 oktober. Där informerades bland annat om MHRF:s huvuduppdrag att påverka olika myndigheter samt information om den nya hemsidan. På eftermiddagen så avhandlades stämman.


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/Fordons- inspektör

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

Tomtens renar får vila,
nissarna väljer att bila,
Tomten ropa: Sonett,
de är de finaste jag sett!



Nästa nummer av
SONETT VÄRLDEN
beräknas utkomma i slutet av
februari.

Sista inlämningsdatum för manu-
skript och annonser 31 januari.

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
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

Sonettklubbens reservdelsverksamhet

Per-Gunnar Björck



Några av de främsta anledningarna till att vara med i Club Sonett Sweden är klubbtidningen Sonettvärlden, gynnsamma försäkringspremier, kontakt med andra medlemmar, både på träffar och genom medlemsmatrikeln, och sist men inte minst tillgången till reservdelar.

Klubben har ett reservdelslager med cirka 300 artikelnummer i Fagersta som vår reservdelsförvaltare Per Jansson sköter om och ser till att det förses med nya delar när behov finns. Basen för lagret är Saabs eget reservdelslager som avvecklades cirka tio år efter att den sista Sonetten tillverkats 1974. En del delar hann skrotas men klubben fick möjlighet att överta det som fanns kvar.

Lagret har sedan kompletterats med delar som köpts in eller erbjudits av medlemmar. Nyttillverkning av främst plåtartiklar, avgassystem och glasrutor har gjorts efterhand.

Vår nya webshop har underlättat beställningarna och lagerhållningen,

till nytta för både medlemmarna och klubben.

Ett problem är att de flesta bilarna nu är mer än 50 år gamla och även om de har många gemensamma delar med Saab 96 så är de flesta unika för Sonetten. Nyttillverkade 96-delar kan vi som medlemmar i CSS köpa från Svenska Saabklubben – och vice versa.

Klubben har under den senaste tiden arbetat med några större anskaffningsprojekt för unika delar som är speciellt efterfrågade. Både att åter skapa tekniska underlag, söka leverantörer, ta fram modeller och göra beslutsunderlag.

Eftersom klubben bara har cirka 400 medlemmar är det inte så många delar av varje typ som efterfrågas. Det kan därför vara svårt att hitta leverantörer som är beredda att ta på sig tillverkningsuppdrag. Det gäller både för delarna och den utrustning (verktyg) som behövs. Våra tre senaste projekt belyser hur detta faller ut i verklig-



heten. För bakrutan till Sonett II/V4 samt stötfångarna och dörröverstycken till Sonett III har verktygen kostat sammanlagt 180 000 kr.

Pengarna har "lånats" ur klubbens kassa och behöver därför kunna betalas tillbaka för att möjliggöra nya anskaffningar. Klubben kalkylerar med att skriva av dem på 25–50 st av varje. Det innebär att bara verktygkost-

naden är i genomsnitt 1 500 kr/st för dessa artiklar.

Det artikelpris vi som medlemmar betalar består alltså av inköpspriset från leverantören, verktygskostnaden uppdelad på så många artiklar som klubbens styrelse bedömer kommer att gå åt inom en rimlig tid samt kostnader för t.ex. transporter, lagerhyra och emballage.



CSS inleder samarbete med SportFabriken

Roine Blom

Klubben kan nu presentera en klubbshop i samarbete med SportFabriken. Fördelen med detta upplägg är att klubbens medlemmar kan erbjudas ett stort urval av olika kläder och accessoarer utan att vi behöver lagerlägga alla olika storlekar i olika färger och därmed riskera hyllvärmare.

Det är viktigt att när man lägger en order, är medveten om att det ej går att returnera ett broderat eller tryckt plagg då dessa tillverkas efter inkomna beställningar och inte heller lagerförs med våra loggor hos SportFabriken. När ni besöker shopen så kommer ni att finna att även den tidigare loggan finns att välja på i ett antal olika artiklar under meny RETRO.

CSS begins collaboration with SportFabriken

Roine Blom

The club can now present a club shop in collaboration with SportFabriken. The advantage of this arrangement is that the club's members can be offered a large selection of different clothes and accessories without us having to stock all different sizes in different colours and thus risk shelf warmers.

It is important that when you place an order, you are aware that it is not possible to return an embroidered or printed garment as these are manufactured according to received orders and are also not stocked with our logos at SportFabriken. When you visit the shop, you will find that the previous logo is also available to choose from in a number of different items under the RETRO menu.

För att se villkor, besök <https://sportfabriken.se/villkor-info.html> eller så finner ni villkoren uppe till vänster vid de tre horisontella strecken under Köpvillkor/info.

Order och betalning sker direkt till SportFabriken och inte till Club Sonett Sweden.

Om du vill se på sortimentet eller lägga en order går du in på: sportfabriken.se. Sedan scollar du ner till du finner vår klubblogga och under den står det "Club Sonett Sweden". Tryck sedan på loggan så ser du de varor vi tillsammans med SportFabriken har valt ut.

Här bredvid ser du en annons med exempel på vad vi kan köpa från SportFabriken.

To see the conditions, visit <https://sportfabriken.se/villkor-info.html> or you will find the conditions at the top left by the three horizontal lines under "Köpvillkor/info".

Orders and payments are made directly to SportFabriken and not to Club Sonett Sweden.

If you want to look at the range or place an order, go to: sportfabriken.se. Then you scroll down until you find our club logo and under it it says "Club Sonett Sweden". Then click on the logo and you will see the products we have selected together with SportFabriken.

Next to this, you see an advertisement with examples of what we can buy from SportFabriken.

CLUB SONETT SWEDEN

Clubshop



DU HITTAR VÅR NYA SHOP PÅ:

www.sportfabriken.se

Ekoln runt

Text/foto Jan-David Skavén
Foto Anna-Lena Skavén,
Roine Blom



- 1 Start, IKEA vid Uppsala
- 2 Skoklosters slott
- 3 Tuna trädgård
- 4 Restaurang Palazzo Skarholmen

Som ni vet så har Motorhistoriska Riksförbundet, MHRF, utsett nationaldagen den 6 juni till att också vara Motorhistoriska dagen. Runt om i Sverige så anordnas därför olika träffar eller åktureer så att man kan nå ett dubbelt mål: Dels så är säkert de flesta samlarfordonsägare glada över att kunna träffas och dels så är det också en tanke att de som inte är verksamma i hobbyn ska kunna få se många olika fordon den dagen. Ja, det kanske leder till att några skaffar sig ett eget hobbyfordon!

Om man anordnar en träff för 3:e året i rad så får man nog kalla det för en tradition. För det är precis vad Annelie och Roine Blom har gjort. I år så har de lagt den runt Ekoln; en mindre variant av Mälaren-runt och man hoppades kunna locka Saabägare från



fler platser än som tidigare år då de bara kom ifrån Norduppland.

Det lyckades man med för det var en fin samling med olika Saabmodeller som samlades vid IKEAs parkering. Efter att ha kollat de välskötta bilarna och pratat med olika deltagare så berättade Roine om den road book/väganvisning som han och Annelie gjort i ordning. Tydligt får man inte köra i kortege nu för tiden utan polisens tillstånd men ingen kan ju hindra en från att köra efter en annan bil. Som



råkade vara en Saab...som körde efter en annan Saab.

Nu var väganvisningen så bra att man inte behövde följa John men det är ju alltid trevligt att se andra Saabar köra, både före och efter. Första stopp var Skoklosters slott där vi åt lunch. En del på serveringen och en del vid bilen.

Det var kö på vägen till slottet och det fanns ytterligare två skäl till det förutom att vi skulle dit: Dels Nationaldagen med olika evenemang vid slottet och dels att Mustangklubben var på plats. Och det kan vi lova er att i jämförelse med vår Saabgrupp så var det enormt många fler Mustanger. Att ha Saab är att vara exklusiv!



Har man det ovanliga tillbehöret dragkrok på sin Sonett så kan man väl smycka det på det här viset!

Vi åkte därefter vidare på väl valda småvägar till Tuna handelsträdgård som var väl värt ett besök. Det var nog inte många deltagare som gick tomhänta därifrån och hade man inte köpt blommor så i alla fall en glass. Det var riktigt fint att gå i växthusen eller på uteplanteringarna.

Så småningom var det dags att runda av och det gjorde vi på ett trevligt sätt, nämligen vid Palazzo Skarholmen som är en restaurang där vi avslutade med en matbit. God mat, god stämning och vi kunde tänka tillbaka på en jättefin tur.



Ett annorlunda sätt att fixa innertaket

Per-Gunnar Björck



När innertaket på Sonetten ser ut som på bilden, eller som på min Arizona-Sonett III, inte hade någon klädsel kvar utan bara tråkiga bruna kontaktlimsrester får man vara lite kreativ.

Det har funnits lite olika varianter av klädsel på Sonett II och III. För att jämna ut den ojämna glasfiberytan har man använt ett klädselmateriale laminerat med skumplast. En av orsakerna till att klädseln lossnar är att skumplasten bryts ner med tiden.

För att kunna limma en ny klädsel försökte jag ta bort limresterna på olika sätt – men helt utan framgång. Nåväl, sitter de fast är det kanske inte något problem.

Jag började med att limma vanlig vinyl (galon/konstläder) utan skumplastlaminerat direkt mot takets insida men glasfibern i kombination med limresterna ger en ojämn klädselyta.

Min erfarenhet av att limma vinyl med kontaktlim i sprayburk är att både Biltemas och Julas lim släpper efter en tid. Istället köpte jag 3M 76 spraylim (som i proportion till priset borde vara fyra gånger bättre). Men icke, klädseln släppte efter ett par månader. Kanske är det mjukgöraren i vinylen som löser upp limmet.

Oavsett vilken klädsel bilen har haft ställs man därför inför minst två problem:

- Att få en ren och jämn yta att limma mot
- Att välja rätt lim

När det gällde att få en slät yta att limma på kom kreativiteten in. Genom att gjuta av takets utsida får man ett ämne till ett löst innertak med slät yta. Man kan sedan jobba med taket utanför bilen och behöver inte riskera att spilla lim på stolar och mattor.

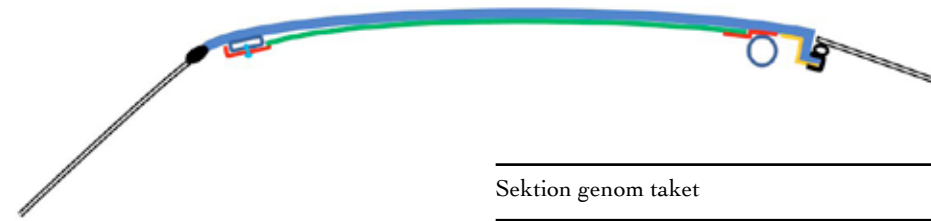
Efter att ha maskerat och täckt över bilen, vaxat biltaket ordentligt och lagt

Bilen maskerad och glasfiberplast pålagd



Löst innertak med pålimmad vinyl

Sektion genom taket



på släppmedel plastade jag med två lager glasfibermatta över hela bredden och längden. Även området utanför gångjärnen (störtbågeskruvarna på II/V4). Man behöver lite extra längd på innertaket eftersom det ska grensla störtbågen. Efter att taket hade härdats och lossats kapades det längs mittlinjen och halvorna passades var för sig in mot biltakets inre bredd och längd. Cirka 40 mm behövde tas bort vid mittlinjen.

I framkant får man passa in takhalvorna efter den bilvariant man har. På min årsmodell -74 finns en förstärkningsbalk som backspegeln och solskydden är monterade på. Kupningen hos det lösa innertaket passade bra

att ansluta mot balken. I bakkant kapades takhalvorna ur så att de gick fritt för störtbågen. Halvorna popnades sedan tillfälligt ihop med aluminiumremsor på undersidan och skarven plastades och spacklades.

I framkant gjorde jag två lister i aluminiumplåt (höger- och vänsterhalva) som klämdes under backspegelfästet och fästes med M5 skruvar i karossens förstärkningsbalk ungefär på mitten av varje halva. På bilar utan förstärkningsbalk får man fästa taket i backspegelfästet och med sidoavtäckningarna enligt nedan.

Innertaket blir inte så djupt att det når ner till dörrlisten så jag gjorde sidoavtäckningar i aluminium motsva-

Avtäckningar





Stödprofil mellan störtbåge och tak samt bakre avtäckning

Alla synliga ytor kläddes med samma vinyl. Vinylen på sidoavtäckningarna med så mycket överskott neråt att den kunde klämmas fast med dörrlisten.

För att vara säker på att vinylen inte skulle släppa från innertaket köpte jag ett proffslim ("blålim") från bilsadelmakaren. Alternativen kunde ha varit ett vattenbaserat kontaktlim eller våtrumslim men jag vågade inte chansa. Sadelmakaren rekommenderade att rolla limmet tre gånger på vinylen och två gånger på glasfibertaket. När limmet torkat har man god tid på sig att lägga på vinylen men den hugger direkt så det gäller att få den i rätt läge undvika luftblåsor.

Det är lite pyssel att få ihop denna lösning men resultat blir ett slätt och fint innertak utan att man behövt kämpa med att slipa bort gammalt lim och andra ojämnheter i bilens tak. Dessutom är det mycket enklare att limma vinylen på ett löst tak.

rande de som finns i vissa varianter av Sonett III och även i II/V4. Avtäckningarna och därmed taket skruvades fast med M5 gummiexpander (t.ex. <https://www.conrad.se/p/pb-fastener-331354-blindmutter-epdm-1-st-523598>).

I bakkant hålls taket upp av en profil som kläms mellan störtbågen och karossen. Området mellan störtbågen och bakrutan täcktes med en bockad aluminiumplåt.

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://www.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.

Rätt motiv utanför Saabmuseet

Jan-David Skavén

Hasse Eklund sände en bild på skylten utanför Saabmuseet i Trollhättan. Av alla intressanta bilmodeller på Saabmuseet så har man valt en äldre reklambild på en Saab Sonett III.

Skylten kanske kan ge en del av er en kick att besöka ett av världens finaste Saabmuseer, inte minst om ni inte har varit där förut. Öppningstiderna ser ni på bilden.



Unika bilder från Arlöv

Jan-David Skavén

Nostalgi®

En person som heter Stig Karlsson började på ASJ och svetsade godsvagnar. De gjorde också lastmaskiner där. Stig läste sedan till ingenjör och arbetade på konstruktionsavdelningen.

Efter det var han med och startade upp produktionen av Sonetten. Han arbetade tillsammans med andra med att rationalisera och bygga upp tillverkningslinjen så att det blev ungefär som ett löpande band. Han var utbildad tidsstudieman/mekanisk ingenjör.

När väl produktionen var igång så fick han jobb på CTC i Ljungby och familjen flyttade dit.

Det är Stigs son Anders Karlsson som har haft vänligheten att sända oss några rader om Stigs arbete och de

unika bilderna från Arlöv på några prototyper; redaktionen fick dem via vår ordförande Roine Blom.

De här bilderna har vi visat för vår styrelsemedlem Per-Gunnar Björck som kommenterade att "framänden är ren Sonett III medan bakänden verkar vara Sonett II där bakrutan och akterspegeln ersatts med Sonett III-liknande. Inga öppningsbara ventilationsrutor bakom dörarna. Däremot är kort bakre överhäng och ankstjärt Sonett II. Mittpartiet är Sonett II med sina korta dörrar."

Avgassystem och blinkers fram är exempel på andra detaljer som skiljer sig från produktionsbilarna.



Prototyp Sonett III, framifrån



Prototyp Sonett III, snett bakifrån



Prototyp Sonett III, från sidan



Prototyp Sonett III, interiör med böjd växelspak, sedd från förarsidan



Bilden när Stig sitter i bilen och tittar ut togs när han fick följa med "bilkontrollanten" ut när bilarna skulle testas innan de skickades iväg till beställarna.

Prototyp Sonett III, interiör med böjd växelspak, sedd från passagersidan



Grön Sonett III

Gul Sonett III



Del 1

Sonett III -1971



Björn Daniels

Jag heter Björn Daniels, skåning som förrirat sig upp till Dalarna. Under min uppväxt så hade vi flera 95/96 V4:or och jag tog även mitt körkort i en orkidévit 95-77a så det är kanske inte så konstigt att man fastnat för V4:or.

Min första kontakt med Saab Sonett var nån gång 88-89 när jag fick åka med en av min fars arbetskollegors son som hade lånat sin fars -74. Sen dess har jag velat ha en men det har aldrig varit riktigt läge, har nog kollat samtliga annonser senaste 20 åren men det har varit husköp, barn, jobb eller någon annat i vägen. Men sommaren 2021 var det äntligen dags, hade kollat ett par Sonetter och la ett bud på den ena. Ägaren accepterade och 29 juni hämtade jag den och körde de 30 milen hem. Fantastisk känsla att äntligen äga en Sonett.

Det är en Sonett III -71 USA-import som varit reservdelsbil så det saknas många delar, framförallt inredning och diverse lister, kofångare etc. utvändigt. Men föregående ägare tyckte den var för bra för att inte köra så han lyckades plocka ihop en körbar bil och fick den registrerad och besiktigad. Tyvärr var väl inte allt tip-top men mer om det senare. Allt detta

reflekterades såklart i priset och var faktiskt en av anledningarna till att jag köpte den. Jag är ingen originalfantast och tycker om att bygga om och ändra. Jag håller även på mycket med komposit, kolfiber/glasfiber, så att bilen inte är original är snarast en fördel.

När jag satte igång att plocka i bilen upptäcktes tyvärr ett par tråkiga saker. Ena tröskellådan var genomros-

Rostskador på tröskel.





Rostskador under batteriet.

tad och "lagad" med spackel och en plåt. Även under batteriet var det lagat med spackel och en plåt, allt snyggt slipat och målat. Så det var bara att ändra planerna och ta fram svetsen. Karossen togs av och ena tröskeln samt yttre delen av golvet byttes mot nytt från klubben. Under batteriet byttes ca 30x40 cm mot ny plåt. Andra tröskeln inspekterades med fiberoptik och såg faktiskt riktigt fräsch ut.

Motor och växellåda togs ur och byttes. Nya motorn blev en renoverad 1740 med 7.4 kam, portad topp med större ventiler och en Weber 36 DCD. Motorluckan fick kapas upp och hö-

Höjd motorlucka, 25mm fram, 10mm bak.



Nya tröskeln på plats.

jas 25 i framkant, 10mm i bakkant för att få plats + lite annat.

Växellådan hade väsnats lite och när den revs visade det sig att det förmodligen stått vatten i den, gravrost på många ytor, tyvärr även på slutväxeln. Istället skaffades en nyrenoverad låda, dock med 8:39 slutväxel, tänker mig försöka uppgradera till 9:42 så småningom.

Förutom rostlagning gick jag igenom bromsar, fjädring och styrning och diverse delar byttes.

Parallellt lyckades jag sy ny klädsel till stolarna, tvekade länge om jag skulle ge mig på det då jag inte sytt myck-

Nyklädda stolar.



Gamla panelen.

et förutom sylsöjden där man inte fick något högre betyg. Men gillar att prova nya saker så till slut satte jag igång. Gjorde först mallar i plast som överfördes på gammalt galon jag hade liggande, därefter blev det ett antal justeringar för att slutligen använda detta som mall på det nya materialet. Även om det blev en del veck så är jag nöjd med resultatet

Har även fixat en del med inredningen, instrumentpanelen som såg tråkig ut har fått lite nya kolfiberpaneler, en radiokonsol, nya dörrsidor med kolfiberpanel i överkant och ny växelspaksknopp har tillverkats.

När våren kom ville man ju såklart ut och köra så det blev stressigt att få ihop det sista, framförallt avgassystemet gav en del bekymmer då jag ville ha upp det så mycket som möjligt för



Nya panelen, radiokonsol samt dörrsidor.

bättre markfrigång. Framre delen är ett Sweedspeed som kapats ca 4 cm för att inte sticka ner för långt under bottenplattan.

Under kommande vinter är det tänkt att resterande inredning och karossen ska fixas, får se vad som hinns med!

Nyttillverkad växelspaksknopp och damask.



Medlemsavgiften 2023

Det är dags att förnya medlemskapet i Club Sonett Sweden genom att betala medlemsavgiften för nästa år. Vi uppskattar som vanligt att Du gör det vid kommande månadskifte dec/jan. Betala till PlusGirokonto 358730-0.

OBS! Inget inbetalningskort medföljer tidningen! Numera betalar de flesta genom internetbanken. Bara ett fåtal använder inbetalningskort. Därför har styrelsen beslutat att vi tills vidare bara skickar inbetalningskort till de medlemmar som använder dem, så länge vårt lager av inbetalningskort räcker.

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

Medlemsavgiften är 350:- för alla medlemmar, utom för hedersmedlemmar, som inte betalar någon medlemsavgift. Sista inbetalningsdag är 2023-01-31. Om medlemsavgiften inte är betald 31 januari skickas en påminnelse och en påminnelseavgift på 50 kr påförs.

För medlemmar bosatta utomlands är avgiften motsvarande i EUR/USD

eller annan valuta. Bankkonto Nordea 9960 2603587300.

Vår kassör Johnny Johansson ber Dig också att skriva tydligt och komplett samt påpeka eventuella ändringar/kompletteringar för Din adress och Ditt bilnehav. Kolla gärna om det stämmer i matrikeln i 2/2022.

Gör det inte det ber vi Dig att kontakta honom.

Om möjligt per mail:

3123johnny@gmail.com.

Ett flyttkort till hans adress:

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

Har du någon i din familj som vill bli medlem i Club Sonett Sweden? Klubben kan numera erbjuda familjemedlemskap. Avgiften är bara 50 kr/år, man räknas som medlem i MHRF och har möjlighet att teckna en MHRF-försäkring om man har ett lämpligt fordon. Kravet är att man bor på samma adress som en fullbetalande medlem och man får ingen egen klubbtidning.

The member fee 2023

We kindly ask you to send us the member fee for Club Sonett Sweden for year 2023. The fee is SEK 350, or equivalent value in other currency for our foreign members. Last day to pay is January 31, 2023. If the membership fee is not paid by January 31, a reminder will be sent and a reminder fee of SEK 50 will be charged.

Please transfer the money to our bank. The bank for Club Sonett Sweden is Nordea. Bic/Swift: NDEASESS
IBAN: SE32 9500 0099 6026 0358 7300

The account number is 9960 2603587300

Please pay the bank expenses.

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

If you can't transfer money to our bank or use the postal giro service,

you can send SEK 350 or equivalent value in other currency in cash (bills, not coins) to our treasurer:

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

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

Please see to that our cashier must not remind you!

Please see if your address and card information is correct in number 2/2022, page 26-27. If not, please send the correct information to Johnny per mail:

3123johnny@gmail.com.

Do you have someone in your family who wants to become a member of Club Sonett Sweden? The club can now offer family membership. The fee is only SEK 50/year. The requirement is that you live at the same address as a fully paying member and you do not get your own club magazine.

En God Jul
Gott Nytt År!
önskar redaktionen!

We wish you a
Merry Christmas
and a Happy New Year!
The editorial staff

Sonett II och V4, var finns de nu?

Jan-David Skavén

Bert Van Rossen i Belgien har gjort ett mastodontjobb och försökt ringa in vilka som nu äger Sonett II och Sonett V4. Totalt 1868 bilar spridda över världen, så det är en ganska mastig uppgift att samla ihop informationen.

Bert har inte börjat göra sin lista från ett blankt papper. Innan honom har pionjärinsatser gjorts i USA (Howard Davies, Chip Lamb, Tom Donney, Bruce Turk, m.fl.) och senare i Sverige av Mats Jonsson, Johnny Johansson, Fredrik Ekendahl m.fl. samt sist men inte minst, av Lennart Jarenbäck i Schweiz under 30 år! Så Bert har arbetat vidare med ett grundmaterial och uppdaterat informationen.



Sonett II



Sonett V4

De uppgifter som filen visar är chassinummer, bild på bilen om det finns, färg, registreringsnummer, land och övrig information. Övrig information kan vara namn och adress på ägaren, när ägaren köpte bilen eller info om tidigare ägare. Men det kan också vara lite tråkigare information som att det är en reservdelsbil eller skrotad.

Som ni förstår så skulle den här listan ta alldeles för stor plats för att publicera i Sonettvärlden och kanske även krocka med riktlinjerna i GDPR.

Styrelsen i Club Sonett Sweden undersöker vidare hur och om listan kan användas på ett bra sätt.

Känns det mörkt i december? Snart vänder ljuset, redan innan årsskiftet. Då kan vi börja se fram emot vårt kommande års- och vårmöte i Dalsland nästa år. Vår klubbmästare Johan Brusewitz och Maria Lundberg har redan varit där och rekognoscerat inför träffen. Ni som varit i Dalsland vet redan hur vackert det är och kombinerar man det med att ha ett Sonettmöte så kan det bli riktigt fint. Styrelsen i Club Sonett Sweden hoppas förstås att få se så många som möjligt och återkommer nästa vår med närmare detaljer om träffen.

Sonett Registry 1966-1969

Bert Van Rossen

As you know, for me the most beautiful car ever produced is the... Jaguar XJ220. But the Saab Sonett Mark II is very closely behind. If it was a beauty-contest held with a race, a photo finish camera would be needed to define the winner. On the VSCNA website I found some years ago a register of these two stroke and V4 cars built between 1966 and 1969. Only 1868 cars have been built in that period, making it a very unique car. (Maybe people own a very rare Porsche or Ferrari, but some Sonett owners can claim their entire VIN only consists out of 1 or 2 digits... eat that rare Porsche owner!

The register was maintained by Bruce Turk in Microsoft Excel. It started to look a bit dated. Over the years I gathered as well a lot of information about these 1868 cars with a lot of pictures. Last summer the idea started to grow in my head to combine Bruce's data with my data and with the data of some other people. So late August I started to rework the register. I somewhat underestimated the work because as I'm writing this at the end of October, I feel that only now it can be shared. I spent hours and hours on it. But frankly, it didn't bother me for a second. While making it I found interesting stories, I saw pictures of the most beautiful Sonetts as well as the most tired Sonetts. I came in touch

with the most interesting people and we all were united by the love of the Sonett. Reworking this register really gave me the feeling that it will help to preserve this rare breed of car and I hope it will help to connect people so that they can share their fascinations, experiences... and even have some beers. By now the reworked register should be online on the VSCNA website.

First of all, I want to thank some people. Without them I could never have got to know so much information on these cars. Thank you, Bruce, Jan-David, Fredrik, Len, Herman, ... And probably I forget a lot more people as well such as the numerous owners who contacted me once they heard about my quest for Sonett. This is resulting in a register that holds information on 870 of the 1868 cars produced. This is today's situation, but I'm sure the number will grow. Maybe if you look now, the number has grown already.

Whilst I reworked the register I found some So-neat things. And they are too good to keep them for myself. So, let me share those with you.

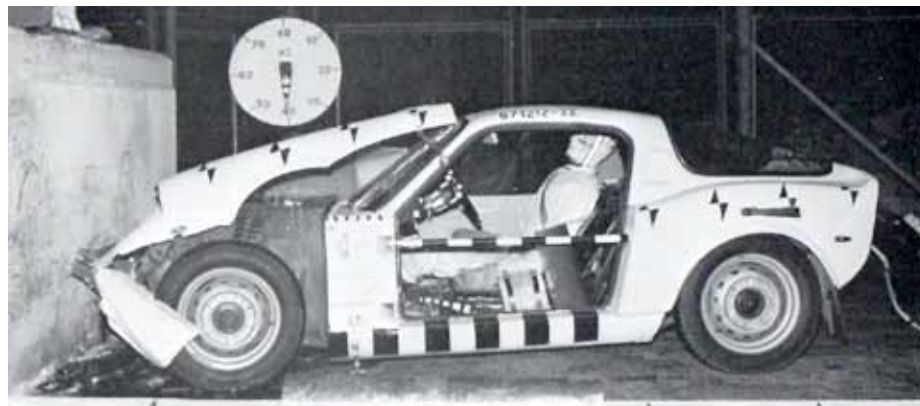
First of all, which ones did we find information on? You can find the breakdown by year and by engine at the end of the article.

Second thing I found interesting was to know where they are now. As

I recall it correctly, these cars were only sold in a handful of countries originally... Now they can be found in 25 countries around the world. Even in Bolivia and Japan you can find these cars. An overview of the countries you can find below:

I do not know if they are still there in that country now, but the last information

WHERE ARE THEY?					
	1966	1967	1968	1969	TOTAL
USA	7	115	172	176	470
Sweden	11	37	148	20	216
The Netherlands		9	14	8	31
Germany		6	14	4	24
Switzerland	2	8	7	4	21
Denmark	1	8	4	7	20
Norway		5	3	5	13
Belgium		2	5	4	11
France	1	5	2	3	11
UK		4	6		10
Finland	1	2	5	2	10
Poland			1	4	5
Canada			3	2	5
Italy			3	2	5
Czech Republic		1	3		4
Spain		1	1	1	3
Japan	1	1			2
Israel		1		1	2
Austria		1			1
Hungary			1		1
Lichtenstein			1		1
Bolivia				1	1
Latvia				1	1
Estonia		1			1
Lithuania				1	1



about that car puts them in that country.

I also found some peculiar (beginnings) of stories. Maybe you know more about these stories. Please let me know. I'm very curious to learn about them. For me it is like reading an Agatha Christy novel... so many clues...

Some of us know that VIN #30 was the Pat Moss rally car from 1966. In fact, it is on the list as a 1967 registration but in reality, it is a 1966 spec car. Saab wanted to attend the Rally with '67 cars and used 1966 cars (VIN #29 and VIN #30). VIN #30 was stolen and has not been found yet. Same thing happened to VIN #860? This car was as well stolen. Doesn't this make you fantasize? Where would they be? Would they still be alive and tucked away in a barn or a private museum? Or would they totally have disappeared after being for years at the bottom of a river or a lake. Will these cars ever surface again and tell their true story? It makes me wonder...

VIN #1230 also has an interesting story. It seems that somebody was murdered in that car. The bullet went through the rear window. Although it is a sad story without any doubt, it is fascinating. Would the bullet hole still be in the rear window? (these rear windows are very hard to find, you know. However, they are available through sonettclub.se, part number 7403694 (due to fragility of the glass, the shipment of forwarding of the glass is to be organized by the buyer). Was it a spiteful accident or is there more involved towards a criminal path?

VIN #1256 and VIN #1741 have been stripped from their V4 engine and are running on electricity now. Some people call it blasphemy, some people call it the future... For me, I'm just glad that these cars are looked after and are the subject of this very interesting debate.

VIN #76 was the crash test car for Saab. Were these crash tests obligatory or was it just a test by Saab making sure that the Sonett was up to their safety standards. In any case, we pretty much can say that this car is lost by now.

Some celebrities enjoyed as well their Sonetts. Original owner Åse Kleveland still owns VIN #817. Åse Kleveland is a very famous singer and politician in Norway (born in Sweden). Also, the popular Swedish singer Lasse Lönn-dahl was the first owner of VIN #436. Frankly, as I'm Belgian, I did not know those celebrities, but YouTube gave me a good clue that they really are famous.

How many would be left? That is a difficult question to answer. But I have high hopes. My hope is based on the fact that batches of consequent VINs were sold in Sweden. For most of the cars in these batches (80-85%) information was found. If we could maintain that 80% logic to other countries, that would mean that this register could go up to almost 1500... So, there must be a lot of cars still out there. So, if you recall a VIN, or you have some pictures and you know the VIN, or any information at all, please drop me an email. Also let me know if there are errors in the register or even if the information is dated. It would be nice to fill out the blanks in the register and help to preserve this special and rare breed of car. It's all for the love of the Sonett. But for now, do dive into the register and enjoy the information that is in there!

YEAR	TOTAL PRODUCTION	CARS WITH INFORMATION	PERCENTAGE
1966	28	24	86%
1967	300	207	69%
1968	900	394	44%
1969	640	245	38%
TOTAL	1868	870	47%

TWO STROKE

YEAR	TOTAL PRODUCTION	CARS WITH INFORMATION	PERCENTAGE
1966	28	24	86%
1967	230	181	79%
1968			
1969			
TOTAL	258	205	79%

V4

YEAR	TOTAL PRODUCTION	CARS WITH INFORMATION	PERCENTAGE
1966			
1967	71	26	37%
1968	900	394	44%
1969	640	245	38%
TOTAL	1611	665	41%

Lackering av Sonetten

Bert Grabn, f.d. produktionschef i Arlöv och som garanterar äktheten i artikeln



När det gällde chassit var problemet inte så stort. Vi hade tvättanläggning, sprutplats och ugnspränning. Personalen hade erfarenhet och egen byggnad. Tröskelbalkar och andra doldisar fick när chassit var varmt rostskyddssprutning.

Däremot blev diskussionen het när jag ville underredbehandla hela undersidan. Då gick Björn Andreasson i taket: Det väger för fan och så gör man inte i USA. Det blev en kompromiss, behandling i hjulhusen.

Utrustning för lackering av plastskallet hade vi inte. Just då hade Saab-Ana byggt en ny stor anläggning på Rosengård i Malmö med en separat målningsanläggning.

Målarvärd Stig Valter Andersson var en erkänt kunnig man, chefade där. Avtal slöts. Våra snickare gjorde ställningar på flaksläpvagnar där karosdelarna kunde hängas upp. Vår chaufför drog släpet till Saab-Ana och tog färdigmålet hem.

Tyvärr, tyvärr hände alltför ofta att han fick köra tomhänt hem. Karosdelarna som stod "färdiga" var inte ens påbörjade. Organisationen på måleriet var helt under isen. Efter en viss

tid förstod vi att vi måste skaffa en egen anläggning.

Lokal hade vi men ingen utrustning. Vi tog kontakt med Fingal Olsson (ja, så hette han). Han hade 13 målerianläggningar i Sverige från Värmland i norr och nedåt. Han gav tips om hur anläggningen skulle se ut. Vi köpte en sådan som monterades hos oss. Fingal stod för personal och sprututrustning. Funktionen blev 100% -ig.

Färgvalet var från början Duponts. Väldigt i USA. För att deras färger skulle få ett perfekt resultat skulle bränntemperaturen vara 140–160° C. För oss var ju detta en omöjlig temperatur. Det visade sig när utprovningssavdelningen i Trollhättan testade det färdiga resultatet att vi inte nådde upp till deras krav på reptålighet, kulörförändringar i starkt ljus osv.

Vad göra?

Vi tittade oss omkring och upptäckte att Sterling Airways plan på Kastrup hade en röd stjärtena. Björn hade jobbat 10 år på Convairfabriken i USA så han var väl medveten om vad ett plan utsätts för. Vi konstaterade också att danska godstågslök (mörkgröna)

ofta fick genomgå en borsttvätt strax före Köpenhamn. Vid besiktning såg de inte ut att vara repiga. Frågan var; vem levererade färgen?

Jo, Sadolin i Danmark. Färgen var en tvåkomponents Polyuretanlack. En bil med röd Sadolinlack gick till utprovningssavdelningen i Trollhättan. Provresultatet var många gånger bättre än normerna.

Jag sade tack och adjö till Dupont-representanten, som kontrade med att det skulle bli dyrt för oss. Det blev istället 4,50:- lägre literpris (danska kronan stod lågt då). En tillkommande fördel med Polyuretanlacken var att eventuella skador under produktionen kunde repareras med originalfärgen. Den härdade redan vid 30° C men behövde ett större antal timmar (till exempel under natten). Nu växte intresset hos både Nordsjö och Beckers att tillverka Polyuretanlack. Detta innebar att Fingal Olsson kunde välja mellan 3 leverantörer. Fram till och med modell 71 var det Sado-

lin. Till modell 72 och 73 var det i huvudsak Nordsjö färg. Modell 74 och 74 ½ i huvudsak Beckers.

Vem bestämde då kulörerna?

Jo, det gjorde Gunnar Sjögren i Trollhättan men han ville ha tips från mig. Jag hade Duponts stora färgprovskataloger med bilar från hela världen. När vi skulle introducera 72 års modell ville han ha förslag på en ganska mörkblå kulör. Jag tog fram 3 färgförslag på blått men jag skickade samtidigt med ett prov på orange. Jag skrev: Under bläddrandet i katalogerna har jag inte kunnat undgå denna kulör. Jag fick omgående svar från Gunnar: Den tar vi!

Tillägg från redaktören:

För er som vill se färgkoderna för olika årgångar/chassinummer tipsar vi er om att gå in på Club Sonett Swedens hemsida:

www.sonettclub.se/wp_se/fargkoder/

Torbjörn Midtgård
Norge
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. +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!



Två beg. stolar för Sonett II, V4
Art nummer 7412745
För Ch nr 329-1228
Pris : 3000:-
Hämtas på plats

Two used chairs for Sonett II, V4
Art number 7412745
For Ch. Nr. 329-1228
Price: SEK 3000:-
To be fetched at stock



Fäste för stänklapp
Art 741371, till Sonett II och V4
Pris 135:-/st
Bracket for mudguard
Art 741371, for Sonett II and V4
Price 135 SEK/each



Fäste för stänklapp, Sonett III
Art 7422025, Vä, och 7422033, Hö
Pris 160:-/st
Bracket for mudguard, Sonett III
Art 7422025 LH and 7422033 RH.
Price 160 SEK/each



Ett bildcollage från vårträffen 2022

Jan-David Skavén, foto Henrik Zaar

Vid vår vårträff i Skåne så tog fotograf Henrik Zaar väldigt många bilder, en del med proffskamera och en del med drönare. Det finns inte en chans att visa alla men vi vill absolut visa några i alla fall. Stort tack till Henrik för att vi får visa hans fina bilder. Dessutom ger de oss chansen att inte bara tänka tillbaka på ett riktigt fint vårmöte utan även drömma lite framåt inför nästa vårmöte 2023 som blir i Dalsland. Vår klubbmästare Johan Bruswitz och Maria Lundgren har redan varit där och rekognoserat! Vi ser redan fram emot den träffen.

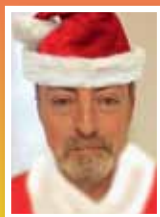




Det skrivs om oss och våra bilar



av Jan-David Skavén



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

TTELA

Kan det stämma att många som äger en Saab eller har intresse av bilmärket skiljer sig från mängden? Som till exempel dessa kvinnor som står och lutar sig mot Claes Meijers Saab 92. Ni missar väl inte Saabhalsbandet?! Det är också Claes som tagit bilden. Själv tycker jag det är härligt med personer som vågar visa sitt Saabintresse och sticker ut på en Saabfestival. Bättre ställe att visa det på kan jag inte tänka mig.



Bok av Christian von Koenigsegg

Per Alvestig i Steninge skickade några bilder från boken "Christian von Koenigsegg and his super-duper sports car". Vi visar här ett uppslag från boken. Ni vet säkert att han och hans team under åren utvecklat fantastiska bilar med många hästkrafter, hög hastighet och lika högt pris.



Så varför nämner jag det i en spalt som ska handla om Sonetter? När ni ser bilden från uppslaget så har ni förklaringen. Christian åkte som ung till Margretetorp där han stod utanför bilaffären och drömde om både den Porsche och Sonett III som stod där och förstås om vad han själv skulle skapa så småningom.

Klassiker

Ander Pettersson i Jönköping uppmärksammade att tidningen Klassiker den 27 oktober utsett att Saab Sonett hade namnsdag. Kanske inte den dag på året då flest kör Sonetter, men gott så att modellen har en egen namnsdag. För det har många klassiska bilmodeller fått. Journalisten Carl Legelius skrev dagen



till ära en liten dikt som trots allt kanske inte riktigt når Nils Ferlinnivå. Vi citerar början på namnsdagshyllningen:

"Saab Sonett är en käck liten sprätt. Det är lätt att skriva en snutt om denna trudelutt, just idag när man blir så gla över att Sabina den fina har namnsda. Tralala.

Saab har bara haft ett enda icke numerologiskt modellnamn och det är Sonett. Namnet var aktuellt redan vid skapandet av Saab 92 och den som kläckte det var ingen mindre än formgivaren själv, Sixten Sason. Men bilen gjordes inte förrän 1955 i hemlighet i en lada. I början på 1960-talet väcktes tanken på att göra en ny Sonett. De första 25 bilarna var i princip handbyggda och totalt under 1966-67 byggdes 258 Sonett II med trimmad tvåtaktsmotor på 60 hk."

Året Runt



Så har det hänt igen: Sonett nämns i ett korsord vilket Johnny Johansson på Vargön noterade. Det var i nummer 29/2022 som man längst till höger i korsordet frågade: "Gjorde Sonett" och svaret vet vi alla: "Saab".

Vi Bilägare

I Vi Bilägare nr. 11/2022, som kom i augusti 2022, deltar man i Saabs 75-årsfirande i en artikel där man tar fram godbitar ur arkivet, artiklar som skrivits om Saab genom åren. Johnny Johansson bifogade en sida ur tidningen, där man skriver om bl.a. en artikel från 1968, som handlar om Lasse Lönn Dahl och hans Sonett V4. Vi citerar ur artikeln:

"Sportvagnen Sonett byggdes ju i enstaka exemplar redan 1955-56 och i sin andra generation från 1966. Två år senare fick den V4-motor och ett sådant exemplar hamnade hos den folkkäre svensktoppsångaren Lasse Lönn Dahl. Hans guldfärgade bil med re-



gistreringsnumret AA99999 ersatte en Ford Mustang och en Volvo 1800 S. Det fick bli en helsida i Vi Bilägare. "Jag skulle vilja lära mig lite mer om bilen och hur den fungerar. På sådana grejer är jag i stort sett helt borta", sa Lönn Dahl."

I skrivande stund kan tilläggas att Lasse som är född 1928 nu hunnit bli 94 år!

Vi Bilägare

Johnny Johansson upptäckte, att det i samma nummer av Vi Bilägare faktiskt fanns bild på en Sonett till. Det är en artikel om vår medlem Arnold Sundström i Ramvik. Han blev medlem i januari 2022, efter att vi skickat ut brev till Sonettägare som inte var med i klubben. Den f.d. bilhandlaren Arnold Sundström har byggt upp ett bilmuseum hemma hos sig i Ramvik. Där finns förutom bilarna gamla telefoner, mobiltelefoner, radioapparater och skrivmaskiner. Dessutom 1126 modellbilar, ett trettiotal veteranbilar och 15 motorcyklar. Museet håller öppet från maj till september så det kanske kan vara ett bra utflyktsmål nästa sommar?!

På bilden ser ni närmast en BMW 501 från 1955 och bakom den, dock ej omnämnd i texten, står hans Sonett III från 1972. Inom ett par mil från Arnolds bilmuseum finns också Härnösands bilmuseum som är Sveriges största, Lunde bilmuseum nära Sandöbron och förstås Mannaminne där, ja, nästan allt finns.

Jo, Arnold har också samlat på sig 5126 nyckelringar och beskriver dem "som en anordning som gör det möj-



ligt att tappa flera nycklar på samma gång".

Veteransbilstv

Bernt Ståhl kör vidare på sin tionde säsong där han besöker marknader, träffar och garage. Han intervjuar ägarna och visar fordonen. Det mesta han ser är "underbart" och även om det kanske inte alltid är det så är det ändå sevärt.

Denna gång var han på en träff som hette Classic Motor Götaström som arrangerades på Vaggeryds travbana. Det var en härlig blandning av lastbilar, bilar och traktorer; de flesta i ett väldigt fint skick. Efter att ha intervjuat ägaren till en Volvo Duett målad i BP:s färger så begav han sig till Saabarna där han intervjuade Lasse Björck som ställde ut en brun 900 från 1980. Men det som fångade mina ögon var den Sonett V4 som skymtade bakom... Vem som var ägaren vet jag dock inte. Ni som ser bilden kanske vet?



Säljes

Saab Sonett 1968

Mätarställning 60983.

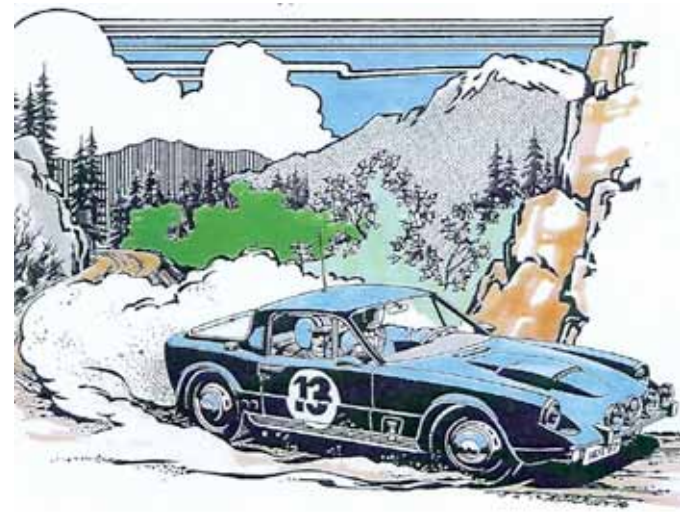
Visst fix behövs.

Ny bakruta medföljer + nytt rostfritt avgassystem + alufälgar.

Pris 99000:- sek eller bud.

Janne Nilsson

Tel. 0768-699109 eller 0522-82098



I nummer 2, 2022 av Vintage Views som är klubbtidning för Vintage Saab Club of North America så fann vi den här bilden. En av tidningens medarbetare, Jack Ashcraft, skriver gärna mektips och gör fina tecknade illustrationer till dem. Men han tecknar även olika miljöbilder och vi visar här en av dem, en Sonett V4 i full fart!

Extrabilder från Årstaviken

Jan-David Skavén

Jag antar att många av er kommer ihåg tandläkarsketchen med "Marve Fleksnes" eller som han egentligen hette, Rolf Wesenlund. Han är definitivt den som gjort Sonetten känd i Norden med sin sketch där han är tandläkare och tvingar en kund i tandläkarstolen att instämma i att bilen heter Volvo Sonett och har sex förgasare. Möjligheten att försvara sig i en tandläkarstol är begränsad... Det händer ganska ofta att folk som ser Sonetten hänvisar till sketchen.



Så första bilden får illustrera detta. Det är en Volvo Amazon med kapat tak och texten Volvo Sonett ovanför den påbyggda Continental Kiten.

Nästa bil är ett konstverk. En Rolls Royce Silver Ghost från 1921. Den överträffade alla andra vid Årstaviken den Motorhistoriska dagen 6 juni. Man tillverkade faktiskt modellen under så lång tid som mellan 1907 och 1926.



Dags för en amerikanare, en Buick Riviera. Ett gott skäl är den stora, vackra bakrutan. Visst påminner den lite om bakrutan på Sonett II/V4? Ok, lite grand i alla fall.



Den sista bilden togs när de flesta bilar åkt därifrån. Men den här vackra Volvo PV 54 lastbilen från 1939 stod kvar och var i ett fint skick, inte minst med tanke på åldern, 83 år.



Sonettvärlden är av naturliga skäl nästan hundra procentigt inriktad på Sonetter men någon gång kan det vara trevligt att visa lite andra bilar.