

# SONETT

*världen*

– Organ för CLUB SONETT SWEDEN –



- Kallelse, Års- och vårmöte Dalsland
- Swiss Tangerine Dream
- Sonett I replika
- Medlemsmatrikel

2  
2023

# Från ordförandens skrivbord



Nu närmar sig våren och längtan att få ut våra Sonetter, samt att delta på olika träffar runt om i Sverige.

Jag hoppas att vi får se många Sonetter och deltagare på vårt eget event, Vårträff CSS och årsmöte den 20 maj med start i Upperud, Dalsland kl. 10:00 med målgång i Kynnefjälls Natur där vi håller årsmöte samt middag.

Arrangörerna för Arosmarknaden, Västerås 6:e maj 2023 samt European Car Meet 18–21 maj 2023, Böda Sand och Classic motor, Götaström 4 juni har skickat en inbjudan och vill att vi skall komma och visa upp våra Sonetter.

Styrelsearbetet fortlöper med fokus på att se över reservdelsförsörjningen till vårt lager vilket har en del utmaningar.

Det är extra kul att så många redan har beställt profilkädder och accessoarer från vår samarbetspartner sportfabriken.se



  
Roine Blom



## Klubbens adress

Annelie Blom  
073-242 24 33, [alibo@telia.com](mailto:alibo@telia.com)

PlusGirokonto 35 87 30-0

Medlemsavgift 350:–/år

## Tidningens adress

c/o Jan-David Skavén  
chefred/ansvarig utgivare  
Vinhunds v. 87, 128 62 Sköndal  
[jdskaven@gmail.com](mailto:jdskaven@gmail.com)

Hemsida: [www.sonettclub.se](http://www.sonettclub.se)  
Tryck, Wilsons Tryckeri, [info@tryck.com](mailto:info@tryck.com)

## MHRF-försäkring Försäkringssamordnare/Fordons- inspektör

Thomas Åkerlund, Luleå 070-6167064  
[takerlund@icloud.com](mailto:takerlund@icloud.com)

## Fordonsinspektörer

Åke Olsson, Silverdalen 070-5640201  
[ake.g.olsson@gmail.com](mailto:ake.g.olsson@gmail.com)  
Micke Lindström, Trenså 0793-338216  
[micke@saabsonettsweden.se](mailto:micke@saabsonettsweden.se)  
Lennart Björk, Alingsås 0708-107070  
[lennart@westronix.se](mailto:lennart@westronix.se)

## Omslagsbild

Björn Karlström ritade outtröttligt olika alternativ hur Sonetten kunde se ut. Mer eller mindre lyckade. En härlig fartbild är det i alla fall!

## Styrelsen

Roine Blom, Ordförande  
070-896 59 03  
[roineblom64@gmail.com](mailto:roineblom64@gmail.com)

Jan-David Skavén, redaktör  
070-606 44 35  
[jdskaven@gmail.com](mailto:jdskaven@gmail.com)

Annelie Blom, sekreterare  
073-242 24 33  
[alibo@telia.com](mailto:alibo@telia.com)

Johnny Johansson, kassör  
matrikel, adressändringar  
0521-22 12 50  
[3123johnny@gmail.com](mailto:3123johnny@gmail.com)

Hans Eklund, rådgivning reservdelar  
070-212 72 22

Berndt Eliasson, layout  
073-035 54 03  
[ble@brevet.se](mailto:ble@brevet.se)

Per-Gunnar Björck, suppleant  
070-454 62 69  
[pjbjorck@gmail.com](mailto:pjbjorck@gmail.com)

Per Jansson, reservdelsförvaltare  
070-691 60 80  
[peja10@telia.com](mailto:peja10@telia.com)

Bo Sehlberg, webmaster, suppleant  
076-769 99 15  
[bo@sehlberg.net](mailto:bo@sehlberg.net)

Johan Brusewitz, klubbmästare  
070-559 12 20  
[brusewitzjohan@gmail.com](mailto:brusewitzjohan@gmail.com)

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

# Pressa egna plåtprofiler vid renovering

Roine Blom

Vår renovering av Sonett V4:an går framåt med en hel del rostlagning.

Håller nu på att byta ut en massa plåt och när bottenplåten i motorrummet skall renoveras så är det två stycken profilerade plåtar med hål för grenröret som behöver ersättas.

Jag funderade lite hur jag skulle få till nya profilerade plåtar för att ersätta de deformerade och sönderrostade. Provade med att 3D printa profilen som tog över ett dygn vardera att printa. Mallarna är printade med 20 % infill och 6 lager i botten och toppen.

Innan första försöket var jag funderksam om mallarna skulle klara av trycket vid pressningen men det gick bra och de klarar åtminstone 5 ton.



Så här ser det ofta ut i motorrummet när en gammal Saab skall rostlagas!



De 3D printade profilerna tog över ett dygn vardera att printa! Den färdiga pressade plåtbiten syns närmast i bild.



# Inbjudan

## Vårträff och årsmöte 20 maj 2023

Turen går på natursköna vägar i Dalsland och avslutas en liten bit in i Bohuslän!

Vi träffas i Upperud som ligger nära Åsens bruk och Håverud.

Kl. 10.00 Samling och genomgång av dagens aktiviteter.

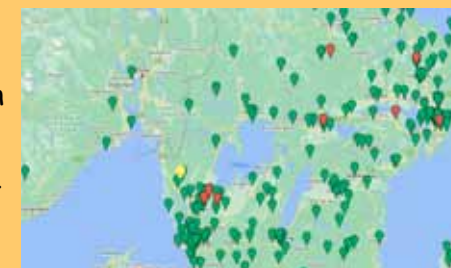
## Turen avslutas på KynnefjällsNatur

(Bråmarken 19, 455 96 Hedekas) där vi har årsmöte och middag.

Klubben bjuder en medlem och en person till per bil på middagen.

På KynnefjällsNatur finns det ett antal rum (B&B) reserverade för Club Sonett Sweden.

Kontakt: 0524-32088  
[kynnefjall.com](http://kynnefjall.com)



Gula markeringen visar var träffen äger rum. Gröna, var en del av våra medlemmar bor och röda var styrelsemedlemmarna bor.

**För er som vill och har tid ordnar vi en liten söndagsutflykt**

**Anmälan senast 10 maj 2023**

till [mariapamina@gmail.com](mailto:mariapamina@gmail.com) eller 0702287965.

Ange antal personer, namn, telefonnummer och ev. e-mailadress.

Anmäl även intresse för söndagsutflykten.

En bekräftelse kommer på din anmälan.

# Välkomna!

Johan Brusewitz och Maria Lundberg

# Swiss Tangerine Dream

Oliver Wilkinson



First of all, I would like to thank all for a warm welcome into the Club Sonett Sweden.

Please allow me to introduce myself; my name is Oliver Wilkinson (some Nordlandic ties there somewhere!) I am English but have lived in Switzerland for over 26 years, I came over when I was 23 as I married a Swiss lady, we are still together and she is also now a Club Sonett Family member too. I work for Swiss International Air Lines which was formerly Crossair. Crossair use to operate Saab aircrafts, Saab 340 & Saab 2000 better known as the Concordino. I work in the technical department so my interest in Saab stems from there, I guess this is where my obsession to own a classic Saab has come from, as my children have grown up I have had the time and means to buy and own quite a number of classic cars, the Sonett is my first Saab though...

I became the guardian of a wonderful Sonett III in November 2022, it's one of the last of the 73's with the VIN number ending in 2246, from my research so far it was the 56<sup>th</sup> last to be produced from 1973, it has 54k mi-

les on the clock. It was exported from the factory to California and bought by a gentleman directly from "Continental Motors Saab 754, 2440 Thompson Blvd California on the 04.05.1974 (not sure if that is the month April or May due to the month configuration difference of the US and Europe?)

I have the owner slip from California and see the car was bought and imported into Switzerland in 2012. As far as I know the car then sat in a collection for a number of years; since 2012 its only done 400miles. This has been confirmed by someone I met on Facebook who also lives in Switzerland and owns a Sonett III and II, he viewed the car a number of years ago and sent me some pictures of it from this



owners' garage. He confirmed it was a very good and solid example before I managed to secure ownership of it.

After this, a classic car garage in Switzerland bought the car and had it in their show room for a while mainly as a show piece. I then saw it advertised on a car website and knew I had to have it. I contacted them and asked to view the car. A meeting was planned, and I turned up in my 1957 MGA. I viewed the car, started it up and had a good chat with the owner of the garage (ended up having a tour of his private collection and workshop). A few whiskeys later, we struck a deal where I would swap my MGA with the Sonett. The Sonett was advertised at a high price, its Switzerland. The car is rare, its already imported to the country which is very complicated over here and even more so to get it on the road due to all the correct certifications etc.... I got my MGA for a low price so for me it was a perfect opportunity to get a car I had only read and dreamt about, I was not going to let this one get away!

This all happened at the end of September, part of the deal was the car had to pass the very stringent Swiss "MFK" (English MOT). We have 2 tests; normal MFK which is every 2 years or the very tough to get, Historical MFK which you only have to do every 6 years but you are restricted to 3k kms per year. Unfortunately, the car didn't get the Historical cert due to imperfections on the paintwork (honestly depends on which test instructor you get on the day). I was actually not bothered as I will be driving this car as a daily from spring on.

This whole process took until the 8<sup>th</sup> November. I was actually in the UK on holiday when I received the good news that the car was valid to go on the road. I arranged a delivery date which was the 18<sup>th</sup> November, the car was delivered by lorry and my MGA taken away, what an exciting day.

I spent a good few hrs with the car, sitting in it, driving on some private land (what a sound!). Had it up on the lift and generally getting to





know it better. There are some items to be put right which I will come to later on...

I joined a few Facebook sites once I knew I was getting the car, simply to learn more about the vehicles and ask a few questions. I had a message from someone in Munich who had relatives in Switzerland. He had also seen the car and wanted to view it as he was in the process of buying one from Poland. I arranged for him to view the car at the garage, he basically wanted to see a good example and see if he would fit in it comfortably as his is quite tall. As a thank you he left me a drawing of my car as I later found out; he studied car design and was very passionate about Saab. We



have become long distant friends and will meet up when his car is restored and on the road, he also recently became a Club Sonett member.

The not so good parts of the car are little things really but parts are quite hard to find unlike my English classics. The car never had the front round auxiliary lights which I really like the look of, so if anyone can suggest which lights and holders can be used and where to get them, I would be most grateful. Also I am after an auxiliary centre console rocker switch.



The clock doesn't work but could just be an electrical issue. I don't have a door key so I am looking for an original door key with two new lock barrels or a door key and will remove the barrels and try to re pin the locks to fit the new key, any tips very welcome. If anyone can help with the above pls. contact me on [owilkinson@yahoo.com](mailto:owilkinson@yahoo.com)

Anyway, I have a very exciting few months ahead and cannot wait for the warmer weather, I will be driving many beautiful scenic mountain passes and hope to meet more Sonett owners in the coming months, I will be sending a few articles into the club editor, just a fill in should they need an article.

Happy motoring all and a great 2023!



# Sonett I replika

Henrik Tärnqvist

Hösten 1955 började Saab i största hemlighet att bygga den första Sonetten. Baserad på komponenter från 93:an med motorpaket vänt 180° och ett chassi av popnitad aluminium å la flygplanskonstruktion.

Vi flyttar oss framåt drygt 35 år och en liten kille som sitter och ritat bilar tänker att någon dag ska jag bygga en egen bil från grunden. Ytterligare 30 år går och nu tänker han att nu är det dags. Saab har varit min arbetsplats, men då bara inom logistik och logistikberedning. Viss påverkan har väl annars kommit från morbror Erland Johansson som tidigare under 15 års tid varit reservdelsansvarig för CSS. Tidigare erfarenhet är

---

Masonitstripes på spant av spånskiva.



väl egentligen bara en budgetrenoverad Austin mini -75 med egen garagelack, dock var den lackad Saab lasseröd med Saab polarvitt tak. Senare kom hus, fru och barn, den vanliga historien och bilen såldes.

Ett huvemblem från en Saab 93:a samt en modellbil i skala 1:43 av en Saab Sonett Super Sport som köptes via Tradera var starten på projektet. Då 3D CAD är det verktyg jag använder mest i jobbet så var det givet nästa steg. Med hjälp av profilmallar, radiemallar och skjutmått fördes formen in i den digitala världen. Ett och annat besök på museet blev det också för att kunna ta lite riktiga mått. Originalskissen som Rolf Melde gjorde på 50-talet kom jag ganska snabbt fram till att den inte stämde särde-



Lakan doppad i en slurry av väggspackel och vatten läggs på för att få en grundytta att jobba från.

---

les bra. Det var inte bara huvskopet som var borta (tillkom senare när inte motorn fick plats) utan även fram och bakända som var annorlunda formade. Gjuta av ett original hade ju varit häftigt, men knappast troligt att få till när endast sex stycken existerar i världen, dessutom med en nu snart 70 år gammal och kanske lite ömtålig plastkaross. Det finns ju även en replika till i Sverige men det är ju något speciellt med att ha

gjort jobbet själv, därför fick det bli så.

I januari 2022 gick startskottet och 10 stycken spånskivor och lite regler inhandlades. Profiler/ spant av karosstyten skrevs ut i skala 1:1 på A3 papper som kunde tejpas ihop och limmas fast på spånskivorna som sedan sågades ut med sticksåg, vilket resulterade i ett stort 3D pussel att jobba vidare på.

Nästa steg till att få en yta var smala längder av masonit som spikades/limmades mot spanten. På dessa hamnade ett lakan indränkt i en slurry av vatten och väggspackel. Nu är det bara



---

Efter slurrydoppat lakan är det dags att ösa på med väggspackel och forma karossen.

---



3D printade delar, hjälper till att hålla formen både till fram och baklyse.

att ösa på med väggspackel i flera omgångar och forma karossen. 60 liter väggspackel gick åt. Därefter la jag på ett lager med glasfiber för att få en stabil bas att lägga 2 komponents karosserispackel. Slipa slipa och åter slipa innan en grå lack åkte på den nu färdigformade pluggen.

Nu våtslipas pluggen, vaxas och poleras för att kunna gjuta av pluggen så att jag erhåller en negativ karossform som sedan kan användas för att gjuta själva karossen. Gjutverktyget är nu färdigt, så även sommaren, så



Väggspacklet fixeras med ett lager panel-lack innan ett lager glasfiber läggs på.

nu står den och väntar på att våren 2023 ska komma.

Parallellt med karossframtagningen har en donatorbil införskaffats. Som nämnts tidigare baserades originalet på Saab 93 medan jag baserar mitt bygge på en Saab 96 från 1965. Bilen köptes isärplockad som så många andra avstannade projekt, men det underlättade ju demonteringen. Taket kaptades bort samt trösklarna vid A-stolparna, då kunde bilen delas i två, ja golv fanns ju inget att kapa bort, rost tror jag det stavas. Nu kunde rostlagning påbörjas; underdelen av fjäderbenstornen och enstaka mindre bitar bak fixades, inte mycket alltså då det mesta av karossen ska kapas bort i slutändan.

Ett rörramschassi konstruerades i 3D CAD med bakdel och en 180° vänd framdel från Saab 96:an integrerad. Justeringar i konstruktion har fått göras efterhand då fler mått och delar faller på plats. Eftersom fronten är vänd pekar nu rattstången framåt på höger sida. Nytt fäste får göras



Pluggen lackas och vaxas för att kunna göra de negativa formarna till karossen.

för styrväxeln så att rattstången pekar bakåt igen, dock fortfarande på höger sida som sig bör i en Sonett I:a då den är högerstyrd. Anledningen är i huvudsak att viktfordelningen på denna tävlingsbil skulle bli bättre.

Nu byggs den klar till ett rullande chassi för att en SFRO byggbesiktning ska kunna utföras. I och med att motorn körs baklänges så finns det lite utmaningar att ta sig an, bl.a. går både hastighetsmätaren och startmotorn åt fel håll, tändningen blir fel och generatorn laddar inte och så vidare. Men som tur är så har jag expertsupport på detta genom Lars-Göran Hanson

Gelcoat läggs på pluggen och sedan glasfiber och polyester. Totalt åtta stycken delar som ger de fyra karosdelarna.



Känslan av en färdig kaross, klar för att montera baklysen från 93:an ... men det får vänta.

som byggde chassi nr. 008 för ca 20 år sedan. Chassi nr.007 (som L-G även var med på) som också är en replika rullar nu i USA hos Tom Donney.

Detta blir alltså replika nr. tre och chassi nr. 009, med en optimistisk tidplan att vara klar till Saabfestivalen 2024. På återseende...

För mer info. följ mig på Instagram #sonett\_engineering

Chassi under uppbyggnad med hjälp av delar från en 96:a samt ett egenkonstruerat rörramschassi.



# Besiktning för MHRF försäkringen

Björn Åberg, [Bjorn@Aberg.org](mailto:Bjorn@Aberg.org)



Länge hade jag tänkt på att få överföra försäkringen till MHRF. Det krävs att bilen skall ha rimligt originalskick vilket intygas av en godkänd besiktningsman. Fotografier på exteriör och interiör bifogas i ansökan.

I höstas lämnade jag in ansökan. Som en följd av omläggning av datorsystemet hos MHRF hade vår besiktningsman på västkusten, Len-

art Björk, fallit bort. Det fördröjde processen något så först i december blev besiktningen utförd. Det hade varit kalla dagar och vintrar med saltade vägar. I ett intervall med torra vägar gick färden från Gullholmen till Hemsjö nära Alingsås.

Och nu är även Saab 97 Sonett III, 2499, 1974 inkluderad i MHRF försäkringen.



## Hur jag blev med Sonett #28

Gunnar "Barret" Skog, text och foto

Fortsätter här berätta om min restaurering av min Sonett #28.

Mina bilreoveringar brukar vara vinterhobby då somrarna ägnas åt mina rullande bilar.

Under julhelgen hade jag tid att ta hem den från mitt landetgarage. Det är en stor stenkällare som är en bra lagringsplats för bilar då tempen är konstant, mörkt och jämn fuktighet då avfuktaren håller den på 65% året om.

Tyvärr var det slaskväder hela helgen då den skulle hem till mitt garage i stan. Jag började med att svetsa ihop en karossnurra av lite sprinkler-rör som jag "lånade" från mitt jobb.

Karossen avlyft i min stenkällare.



Fortsättningen

Även vindrutan är en s.k. bubbelruta som visst är ovanligt! Har kollat lite på att tillverka såna rutor i Finland men blir dyrt om man inte gör typ 5 st. Någon mer intresserad? Rutan har tiotal stenskott och är repig efter torkarna så ingen glasmästare vill försöka laga den.

Väldigt praktiskt att kunna stå och jobba med rosten som har härjat rejält i all plåt som är specifik för Sonetten. Det märks att Saab 96 plåten är bättre än Sonettens tunna obehandlade plåt.

Direkt när jag hade köpt bilen så började jag lägga ut olika trådar för

Hemtransport i slask tyvärr.







Byggede en enkel karossnurra då man inte är 20 längre. Mycket plåt och många punktsvetsar blir det!

att få tag på diverse delar jag saknar till tvåtakt som bilen ska ha. Har säkert terroriserat uppåt 100 personer i min jakt! En idé jag hade var att ringa upp gamla rallygubbar som körde tvåtakt om de möjligen kan ha kvar några grejer. Sonettförgasarna var tydligen poppis på den tiden. Många roliga samtal och de flesta tipsade mig vidare till de som köpt grejerna efter dem. Vissa spår kunde jag följa i flera steg innan delarna skrotats eller försvunnit. Det började med Mats Jonsen som skickade en instruktionsbok

Mätarna till höger som jag bytte till mig i Göteborg.



Rostigt värre.

till mig! Tack! Jag har även besökt en del Sonettägare för att lära mig lite mer om Sonett. Bokade även en träff med Hans Eklund en dag då vi kollade lite på museets Sonett.

Saab-Gunnar i Göteborg ville byta min Saxomatgrejer mot en tvåtakts varvräknare och tempmätare så vi åkte 70 mil en dag för att byta. Passade också på att försöka få kontakt med andra ägaren Ingenjör herr Lundkvist 92 år som jag försökt spåra via hans namn. Kom till ett höghus mitt i Göteborg med portkod och tagg för att komma in. Jag ger aldrig upp så efter ett

Konstigt nog är alla fyra fjäderfästen och stötdämparfästen riktigt fina.



tag kom en hemtjänstskille och hjälpte mig upp till 8e våningen där jag nervöst ringde på dörren. Fru Lundkvist öppnade och sa att Rolf är så sjuk så det är omöjligt att få kontakt med honom. Hon sa även att han inte har ägt den bilen! Hon kom ihåg mitt brev jag skickade till dem för ett år sen. Tyvärr har jag kanske följt fel spår där. Bara forska vidare! Besöket på Volvomuseet behöver jag väl inte nämna?

En tempgivare ligger i Strångsjö och väntar på mig. Tack Hasse!

Förgasarna är väl en av de svårare bitarna så jag har även "jobbat" in mig hos Gunnar på Förgasarteknik utanför Norrköping.

Han ringde en dag och sa att han fått ett mejl från Dalarna där en kille undrade vad han hade för konstiga förgasare liggande. Han hade fiskat upp dom från en skrotlåda hos en kompis som städade sitt garage för 20 år sen. Även lite kolvar tog han med därifrån då. Jag fick några bilder och skickade dom vidare till Lennart Ja-

Väldigt mystiskt med accpumpar. Hoppas jag är på rätt spår här!



renbäck i Schweiz som tyckte det ser ut som Sonettförgasare men utan flötörhus och konstiga accpumpar på två av de tre.

Nervös väntan tills jag fick kontakt med ägaren 22.30 på kvällen. Vi kom överens om ett skäligt pris så jag tänkte be min Citroënkompis Glenn som bor i samma by hämta dom så fort som möjligt. Tyvärr ville Glenn inte åka då på kvällen. Klockan 8 på morgonen fick jag ett sms där ägaren skrev att han inte kunde sälja för priset vi kommit överens om då han även skickat bilderna till Saabmuseet och någon känd Saabman och de berättade att det var dyrbarheter.

Jag sockrade budet lite och ringde Glenn. Åk direkt till honom och ring när du håller i förgasarna så svischar jag pengarna vi kommit överens om! 10 minuter senare hade jag förgasarna säkrade och med hem till Glenn. De 9 kolvarna fick jag med på köpet!

Sen hemkomsten har jag ägnat en del timmar åt rostlagning. Tillverka

De 9 stycken nya Saab tvåtakt, 93 och 96 kolvarna fick jag med på köpet!





Trösklarna kunde jag vika där svågern Tommy jobbar. I ett tält med jordstampat golv hade de en undanställd gammal plåtvik som jag fick använda i flera minusgrader. Till mall använde jag en bit bortsågad tröskel.



Vänster bakre tröskel har varit här förr i tiden.

plåtar är roligt och det är spännande att försöka kopiera originalet då mycket är bortrostat och även blivit fusklagat en gång i tiden.

Förhoppningen är att få till ett helt chassi till sommaren så jag kan slipa, blästra en del och lacka det ute vid min stenkällare då det inte stör grannarna här i stan. Alla 25 lägenheter mittemot slår igen sina balkongdörrar när jag kör vinkelslipen utanför mina

garageportar. Så nästa vinter hoppas jag kunna börja montera lite detaljer på chassiet.

I helgen hoppas jag få hem förgasarna från Dalarna och det ska bli jättespännande att undersöka då de ser lite konstiga ut. Är de till Sonetten eller är de byggda för någon annan sorts bil? Någon gissade på Porsche 911! Någon tror på en båtmotor. Varför har den två accupumpar? Är insuget rätt? Många frågor alltså!

*Fortsättning följer.*



Vänster sida färdigsvetsad nu.

# CLUB SONETT SWEDEN

## Clubshop



DU HITTAR VÅR NYA SHOP PÅ:

[www.sportfabriken.se](http://www.sportfabriken.se)

# Mer om omslagsbilden

Mats Jonsson

Torbjörn Axelman hade ett företag som hette TAX-Produktion AB. Ett företag som producerade mestadels C-filmer. MEN: Den 10 april 1967 hände det. Han köpte via sitt företag en röd Saab Sonett II av AB Nyköpings Automobilfabrik med registreringsnummer D8702. Bilen hade/har chassinummer 010 och finns kvar.

Efter att Axelmans företag hade köpt Sonetten registrerades den i Stockholms län och fick registreringsnumret AA272. Aha, klockan ringer nu hos en del som gillar C-filmer. Axelman gjorde en riktig filmklassiker som spelades in på Gotland 1968. Filmen fick namnet "Lejonsommar". Rollistan är rätt imponerande av wannabees. Ulf Brunnberg far helt planlöst runt i den här Sonetten kors och tvärs på Gotland och vid Snäckbaden. Ardy Strüwer är med nästan. Lasse Åberg springer och jagar några får på nån hed där en Saab 95 tycks ha stannat. Även Sven-Bertil Taube och Margareta Sjödin figurerar i filmen. Och en massa snygga flickor.

John Jonasson lånade ut en VHS-kopia som jag kopierade till... VHS för 30 år sedan. Filmen är 1,5 timme lång men om man klippte bort det ointressanta så blir det ca. 4,30 minuter Sonett kvar. Axelman sålde bilen tillbaka till AB Nyköpings Automobilfabrik den 12 september 1968. Men det slutar inte här...



Ulf Brunnberg kör runt i den Gotländska naturen med Sonett #010



Historien blir ännu bättre: För någon vecka sedan dök Sonettvärlden 1/2023 upp i brevlådan. En röd Sonett från 1968. En vacker kvinna liggandes i sanden. Troligen på Gotland. Fotograf är gissningsvis... Torbjörn Axelman.

Det är nämligen så att hans företag, TAX Produktion AB köpte den här bilen av AB Nyköpings Automobilfabrik den 30 september samma år. 1968. Eller registreringen skedde då.

Då vet vi att bilden på omslaget är taget sommaren 1968 då bilen fortfarande hade registreringsnummer D59778. Därefter fick den registreringsnummer BA93648. Bilen har chassinummer 562, den finns kvar, och har ytterst få ägare. Har varit i samma familj ute på Vikbolandet sedan 1972. (Avställd sedan 1978).

Jag var där och försökte köpa den redan 1988. När någon har backat ut en Sonett ur ladnan när man passerar så vill man ju köpa... -Eller hur...?

## Tillägg från redaktören:

Torbjörn Axelman hade tydligen en förkärlek för Sonetter. I filmen "Cowboy in Sweden" från 1971 med Lee Hazlewood och Nina Lizell så tar Lee ut en häst från ett flygplan och drar den sedan i ett hästsläp med en Sonett III vilket dessa suddiga bilder visar.



# 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!**

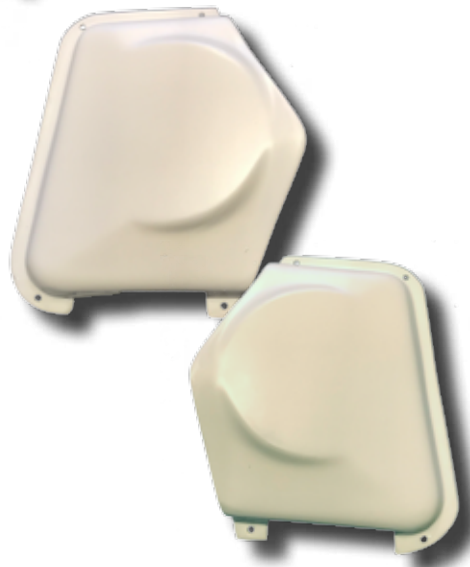


## Nyttillverkat



**Luftintag motorhuv** Sonett II, V4 Art 7407273,  
Pris 1500:-

**Air intake bonnett** Sonett II, V4 Art 7407273,  
Price 1500 SEK



**Gäl för urluftning** (Elefantöra)  
Sonett II, V4.  
Art 7407190, vänster  
Art 7407182, höger  
Pris 1500:-

**Gills for venting**, (Elephant ear)  
Sonett II, V4.  
Art 7407190, left  
Art 7407182, right  
Price 1500 SEK

# Sonett III -1971

Del 3

*Björn Daniels*

I förra delen beklagade jag ju mig för att det var dåligt med tid för Sonetten pga. husbygge. Som tur var blev det lugnt på jobbfrenten istället (egenföretagare, inga uppdrag ger tid över men tomt i plånboken) så då tog jag tag i att tillverka en ny huv. Den nya huven blir inte en III:a utan istället en modifierad II V4:a, kanske inte helt ortodoxt men jag gillar II:ans huv bättre och III:ans baklucka/ruta är ju trevlig. Det bästa från två goda ting så att säga. Jag har fått tag i en extra huv från en II:a som jag valt att gjuta av. Som kuriosa kan nämnas att huven från II:an är betydligt mer välgjord än min original III:a.

Huven vaxas och får släppmedel innan man börjar tillverka formen. Formen tillverkades i fyra delar för att underlätta avformning, det är en del underskar som gör att man inte får ut den färdiga huven annars. Har för mig



de hade tredelad form i fabriken men är lite osäker på det. När formen var klar skruvades delarna ihop, det gick åt ca 80 skruv + mutteruppsättningar.

De ursprungliga huvarna tillverkades med handuppläggning. Lite förenklat så lägger man i matta/väv och sen dränker det med härdplast, i Sonettens fall glasfiber och polyester. En ganska grov metod att tillverka kompositerna på. Jag har istället valt att göra den på ett lite mer sofistikerat sätt med vakuuminjicering (resin infusion). Man lägger upp all väv torr i formen och sedan täcks allt med en plastfilm för att sedan vakuumsuga. Därefter



suger man in härdplasten med hjälp av vacuuen. En mycket mindre klad-dig process samt ger bättre mekaniska egenskaper. Istället för glasfiber/polyester använder jag två lager kolfiber med ett distansmaterial mellan och epoxi. Man får då upp tjockleken och det blir även en sandwichstruktur som blir oerhört styv och lätt. Den här processen kräver att formen är i princip hermetisk annars dras det in luft som ger en dålig detalj, inte helt enkelt med en fyrdelad form och det är mycket som kan gå fel.

Hur som helst, efter några timmars injicering och ett dygns härdtid kunde formen delas. Det var ganska nervöst då det händer att detaljer fastnar vilket man absolut inte vill på en så här stor detalj. Men noggrant förarbete med flera lager vax och släppmedel gjorde susen och allt gick bra. En del defekter blev det och en del tätnings-



massa som fastnat men inget som inte går att åtgärda.

Då jag kör med en annan förgasare som inte får plats under en II V4 huv blir det att kapa upp ett hål och bygga ett scoop istället, hålet är kapat men scoopet är under tillverkning och får beskrivas senare.

Tanken är även att när allt är färdigt ska det gå en stripe över huvu, taket och ner på bakänden. Så i samband med att kolfibern las upp i form så placerades även en remsa aluminiumbelagd glasfiber där. Den här väven har en väldigt silverglans och är mycket (i mitt tycke) dekorativ. Samma väv har lagts på taket/bakdelen och vakuuminjicerats.)

Huvu har ju även en lös kåpa för luftintaget vilken fick bli i bandvävd kolfiber. Är inte helt övertygad om att det passar in så får se om jag gör en ny i någon annan väv senare.



Annars är det en del gamla skador och spacklingar som fixats till på dörrsidor och kaross. Har dock inte hunnit med allt (bl.a. upptäckt en större lagning i bakpartiet som skulle behöva göras om) och sen är det några modifieringar jag skulle vilja göra. Men våren nalkas snabbt och då jag även vill kunna köra i år blir det att avsluta påbörjade saker och sen får den nog gå grundad i sommar.



## Rättelse

I nummer 1/23 skrev Björn Daniels en fortsättning på sin artikel "Sonett III-1971" på sid 31-32. Tyvärr hade hans namn som författare fallit bort men nu vet ni som undrat.

När vi ändå håller på och rättar. I förra numret i artikeln Saab Design Story så nämndes namnet "Catherina" vilket det också stod i Granturismo 2017. Korrekt stavning, vilket bevisats med en autentisk skylt för handskfacket, är dock "Catharina"! Hädanefter använder vi bara den senare stavningen, oavsett vad som skrivits tidigare.

# PåVäg



## Motorhistoriska Riksförbundets nyhetsblad Nr 4, 2022

Göran Schüssleleder kommunikator MHRF

### TS inför lättnader för entusiastfordonsägare.

Transportstyrelsen vill från och med 2023 underlätta ursprungskontroll och teknisk identifiering för entusiastfordonsägare. Bland annat. (Läs mer på mhrf.se!)

Transportstyrelsens nya föreskrifter för ursprungskontroll och teknisk identifiering av historiska fordon innebär en tydlig uppdelning av ansvaret mellan besiktningsorganen och Transportstyrelsen. Vidare ska en ursprungskontroll inte granska fordonet, utan endast fokusera på just ursprung. Med andra ord har Motorhistoriska Riksförbundet, efter flera års god och konstruktiv dialog med Transportstyrelsen, utöver uttömmande remissvar, fått ett stort genomslag.

– De beslutade föreskrifterna presenterades i Arbetsgruppen för registreringsbesiktning, i vilken MHRF är en aktiv part i, när vi träffades i slutet av oktober, säger MHRFs generalsekreterare Jan Tägt. Extra glädjande är att Transportstyrelsen gärna ser MHRF som en tillgång för de berörda.

Bland nyheterna är att såväl besiktningsorganen som fordonsägare i samband med en registreringsbesiktning kan komplettera med handlingar i efterhand. MHRFs generalsekreterare tipsar därför att förhöra sig vad som verkligen efterfrågas för en smidigare hantering.

Transportstyrelsen har även tagit fram en reviderad definition av vad ett historiskt fordon är, även den helt i MHRFs linje. Vidare – redan från och med den 1 januari 2023 – sänks myndighetens ursprungskontrollavgift från tidigare 1 100 till 850 kronor.

– Många fler än dessa frågor som MHRF lyft sedan 2009 har nu i stor utsträckning fått sina föreskriftslösningar som leder till flera lättnader för många entusiastfordonsägare, sammanfattar Jan Tägt.

Från den 1 februari, när de nya föreskrifterna börjat att gälla, tar MHRF emot nya ärenden rörande ursprungskontroll och registreringsbesiktning.

## Det skrivs om oss och våra bilar



av Jan-David Skavén



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

### Dagens Nyheter

Den 31 december så skrev journalisten Ia Wadendal en artikel om elkonvertering av klassiska bilar. Det var paret Markus och Åsa Sörlin som driver företaget Sir M som arbetar med det. De har redan konverterat sin egen Karmann Ghia och håller på med sin VW Typ 1. Men den får nog vänta ett tag på att bli färdig för nu vill även en del kunder få sina klassiker konverterade. De ska snart konvertera en Saab Sonett som körs som bruksbil, en Ford från 1930-talet och en Opel Rekord. Inget lätt jobb då man både behöver ha tekniska kunskaper (och det har makarna) samt kunna konvertera bilar som sinsemellan kan vara väldigt olika.

Det är oss veterligt den första Sonetten i Sverige som elkonverteras. Vi känner förut till en Sonett i Alaska, en i Florida, en i Holland och den kanske tidigaste, en Sonett III i USA. Det ska bli spännande att se resultatet för Sonetten och inte minst hur långt den kan nå. Karmann Ghian t.ex. går ungefär 15 mil men Sonetten kommer

att nå betydligt längre, bland annat på grund av bättre batterier. Det DN inte nämnde men det gör Sonettvärlden, är att det är vår styrelsemedlem Johan Brusewitz som äger Sonetten. Och att den, när ni läser detta, har ställts ut på Elmiamässan.

Anders Pettersson i Jönköping informerar också att samma artikel även varit införd i Jönköpingsposten. Alltid kul när det skrivs om Sonetter i olika tidningar.

### Teknikens Värld

Johnny Johansson kollade även in den digitala versionen av Teknikens Värld och såg följande den 11 september 2022 under rubriken «Sju svenska klassiker». I artikeln, som bara var tillgänglig för premiumkunder, listar man sju olika bilmodeller i följande ordning, med en kort text till varje bil och undrar vilken som är favoriten? Saab 92  
Volvo Amazon  
Saab Sonett II  
Volvo P1800



Volvo 240  
Saab 900 Turbo  
Jösse Cars Indigo 3000

Vi håller oss till Anders Dahls Sonett V4 och citerar texten som gäller Sonetten:

"Årsmodeller: 1956–1970

Pris 18 400 kronor (1966) (Fast Anders bil är från 1968. Red.)

Saab Sonett II

Redan vid 1950-talets mitt byggdes sex öppna bilar under namnet Sonett. Men tanken på en liten sportbil levde kvar och när det kom propåer från den amerikanska marknaden om att det troligtvis skulle finnas ett marknadsutrymme för en liten framhjulsdriven sportbil togs beslut om att Saab skulle bygga en sportbil, även om nya Sonett kom att sättas samman av AB Svenska Järnvägsverkstäder i skånska Arlov. I samband med att Saabs övriga bilar fick V4-motorer gjorde Sonett II samma resa 1967. 1868 exemplar tillverkades av modellen innan den uppdaterades till Sonett III med kantigare former."

### Klassiker

I nätupplagan av Klassiker där man tar upp delar av materialet från den

tryckta tidningen så hade man den 23 september även en notis om Saab Sonett, skriven av Mårten Carlsson men han citerar förstås äldre källor. "Den ursprungliga Sonetten var en roadster byggd i blott sex exemplar. Namnet togs upp igen 1966 och i Saabs nummerordning hette den Saab 97. Sonett II tillkom genom Björn Andreasson, berömd flygkonstruktör hos MFI - Malmö flygindustri. Den kom att byggas hos ASJ i närbelägna Arlov. Och det finns en logik i det - Saab hade ju sitt ursprung i just ASJ, Svenska Järnvägsverkstäderna en gång i tiden. 1970 kom en ny Sonett - eller delvis ny. Front och akter moderniserades men det räckte för att den skulle se radikalt annorlunda ut. För den nya formen stod Coggiola i Italien. Premiären skedde på bilsalongen i New York 1970, och USA var den primära marknaden för nya Sonett III. Här är det den 13:e september 1974 i Arlov och man firar att den 10 000:e Sonetten färdigställts. Det kom att bli några till, men inte så många. För den 9:e oktober rullade den sista Sonetten ut från Arlovsfabriken. Sonetträkneverket stannade då vid 10 236 bilar, uppdelade på 1868 stycken Sonett II och 8368 Sonett III."



## Säljes

**Saab Sonett II -66**

**10 250 mil. Tillverkningsnummer**

**015, äldsta rullande i Sverige.**

**1984 byttes klädsel med originaltyger.**

**Omlackad i den röda originalfärgen.**

**Innertak är utbytt med originaltyg.**

**Senast besiktigad för MHRF-försäkring 2022-05-18.**



Lars-Erik Kallin  
c/o Jonas Kallin  
jonas.kallin@hotmail.com  
072-2237472

## Saabtema vid Årstaviken

*Jan-David Skavén*

Automobilhistoriska Klubben kör igång sina måndagsträffar bredvid restaurang Skrovet vid Årstaviken i Stockholm, förbi Eriksdalsbadet. Varje måndag har ett bilmärke sin egen dag och för Saab blir det måndagen den 12 juni.

Det är alltså ingen renodlad Sonetträff utan man är välkommen oavsett Saabmodell. Ja, och så brukar det ändå komma andra märken ändå men det är ju bara kul!

Väl mött, träffen brukar börja runt 18-tiden och vid 20-tiden skingras de flesta.

*Lars Thuring  
Staffanstorp*

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!



# Mackenlekplatsen i Trollhättan

Johnny Johansson



Du känner väl till Galenskaparna och After Shave? Och deras populära TV-serie Macken från 1986? Galenskaparna kommer ju från Trollhättan, och när staden för några år sen skulle göra en ny lekplats, valde man att bygga den med Mackentema. Utanför macken har en Sonett III med husvagn stannat för att tanka.

I Sonettvärlden 1/21 fick vi lite information om den här lekplatsen och några bilder på Sonetten. Det här var för ett par år sen, och när jag nyligen hade ett ärende i närheten, gick jag dit för att se hur den ser ut idag.

Sonetten verkar vara populär hos barnen, för den ser betydligt mer sliten ut idag. Kanske snart dags för en renovering?

Från Trollhättans Stads webbplats citerar jag: "Mitt i centrala staden, i Maria Alberts park, har Roy och Rogers mack fått liv på nytt. Mackenlekplatsen väcker nyfikenhet och lek lust hos både stora som små." Kanske kan den här lek-

sten hos både stora och små resultera i ett intresse för Sonetten? Kanske någon som lekt här sen skaffar sig en Sonett och blir medlem i vår klubb?

