

# SONETT

*världen*

- Organ för CLUB SONETT SWEDEN -



- Saab Sonett V4 convertible
- "Öronbedövande tystnad"
- CSS söker ny reservdelsförvaltare
- Renovering av Sonett #123

4  
2023

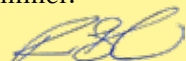
# Från ordförandens skrivbord



Nu närmar sig vintern med stormsteg i hela landet, det brukar vara en produktiv tid i garagen för de olika projekten som är på väg att färdigställas. Tittar vi in i 2024 så är årsmötet med utflykt bokad till 17 augusti 2024 i Östersund, med en extra utflyktsdag under söndagen till Jämtli (friluftsmuseum, centralt i Östersund). Att årsmötet ligger så sent beror på att den tidigare beslutade helgen krockade med Saabfestivalen i Trollhättan och att lägga den tidigare skulle kunna innebära att vi fick ha vinterdäcken på våra Sonetter för att ta oss runt på den tänkta slingan innan årsmötet.

Ser vi längre fram i tiden så har klubben en **STOR UTMANING** då vår reservdelsförvaltare Per Jansson meddelat att han har för avsikt att sluta som reservdelsförvaltare 2026 (se separat reportage i tidningen). Detta medför att vi är i stort behov av att finna en lösning med lämplig person samt troligtvis även ny lokalisering av befintligt lager som vi för närvarande har i Fagersta. Är du villig att överta Pers sysslor eller vet någon som kan vara lämplig; hör av dig snarast till någon i styrelsen så vi kan säkra klubbens leverans av delar till våra Sonetter även i framtiden.

Jag och Annelie var även på MHRFs årsstämma 21 oktober och fick uppleva en mycket mörk känsla och en "öronbedövande tystnad" bland alla när vi blev presenterade ELV-förordningen som EU jobbar på att införa. Vad innebär ELV, End Of Life Vehicle, se separat artikel i detta nummer.

  
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  
[jdskaiven@gmail.com](mailto:jdskaiven@gmail.com)

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

## MHRF-försäkring Försäkringssamordnare/ Fordonsinspektör

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)

Lennart Björk, Alingsås 0708-107070  
[lennart@westronix.se](mailto:lennart@westronix.se)

## Omslagsbild

Jultomten säger:

Att köra en Sonett till jul  
är ju riktigt kul,  
dock ska vinterdäcken på  
det jag vill ni skall förstå!

## Styrelsen

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

Jan-David Skavén, redaktör  
070-606 44 35  
[jdskaiven@gmail.com](mailto:jdskaiven@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 slutet av februari.

Sista inlämningsdatum för manuskript och annonser 31 januari.

# Saab Sonett V4 convertible

Leah  
Kalinowski

Ok friends here the story of my Sonett!

My dad, Boe James Kalinoski, bought the Sonett in its original condition in '83. In the early 90s, a tree fell on the roof which was the deciding factor to make it a convertible.

He did the entire restoration in the back-yard garage. During the restoration as a very young child maybe 2 or 3, I played in it any chance I could, pretending I was driving it and the horn was my favorite part, ha-ha. It was always dubbed "Leah's car". Dad thought about selling it and I was so upset I hid the keys in the defroster, since "you can't sell it without keys". Dad decided to keep it.

The windshield was reinforced with layers of metal straps and fiberglass. The trunk was reinforced with wood strapping, then fiber glassed it in, like a boat! The wood actually rests on the frame that's above the gas tank. It's so strong you can actually sit on it!

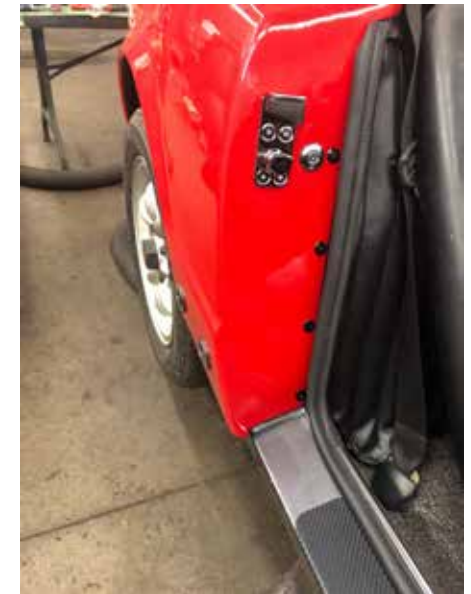
Then there is 2x4 steel tube that's welded inside the hollow rockers. If you look at the lower side, the gray. That 2x4 inside runs the length of the gray rockers. It was painted a deep red color. It was in many local parades and many shows around the country. After several years the Sonett started having some minor transmission issues; nothing catastrophic. But dad was busy as

his business grew and other projects ensued. It sat for years... 15+ years in the corner of his Saab shop.

Every time I'd visit which was a lot, I'd always ask "when's the Sonett project starting?" The rubber had dry rotted, the chrome was pitted, the paint deteriorated, it was sad and dusty for such a cute little car.

So, a few years ago, at the age of 65, dad began another complete restoration down to the chassis again! Things from the first resto were improved and added. The dry rotted rubber was replaced, the chrome was refreshed, the interior was cleaned and conditioned, lights and buttons were replaced. There was even a battery tender installed inside the trunk with an outlet receptacle for storing during cold winter months. He even installed a Bluetooth radio inside the glove compartment! It was painted a bright red, the same color as his Corvette.

In March of 2020, he handed me the keys and title. I cried and melted into a puddle on the floor. It was absolutely perfect. We went out together so I could get the hang of shifting on the column, the choke, and how the brakes behaved in this 50+ year old car. I love it and cruise any chance I can!



Del 1

# Renovering av Annelies Sonett V4

Roine Blom



Som ni vet så köpte Annelie en Sonett V4 -68 som har sett sina bästa dagar när den ställdes av för ca 30 år sedan.

Vi fick besök av Hans Eklund under sommaren och det var tur det för han visade oss var det stansade chassinumret finns (sitter under den blå tejpens på bilden till höger) och utan hans information så är jag övertygad om att vi hade slipat bort eller till och med bytt ut den plåten då många plåtar i vänster motorrum kommer att behöva



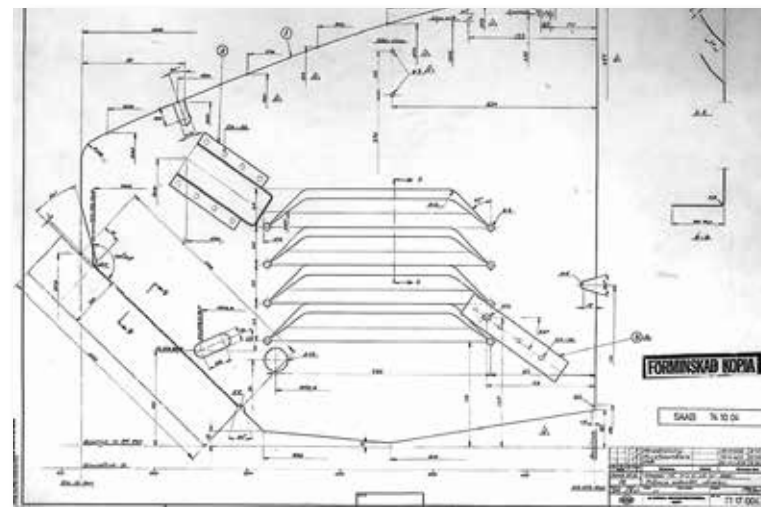
Gör så här så släpper karossen från chassiet, säger Hans Eklund till Annelie.



Mycket plåt att byta!

bytas. Om ni går i renoveringstankar och är i behov av specifika plåtar så har klubben en hel del ritningar som kan vara till hjälp vid tillverkning av nya plåtar.

Vi tog ganska snart beslut om att lyfta av karossen för att lättare kunna inspektera bottenplattan. Efter att vi lyft ur motor och växellåda samt klädsel inne kupén så kom vi till punkten att



Från klubbens ritningsarkiv finns mycket hjälp att få.



Modifierat verktyg avsett för att demontera cykeldäck.

separera karossen från bottenplattan. Det är lite skruvar och nitar som skall bort men sedan har man en hel del karosserikit mellan framrutan och motorrummet som man behöver ta bort. Efter lite trevande försök med olika verktyg så konstruerade vi ett fungerande av ett verktyg avsett för att demontera cykeldäck. Vi modifierade det med en 90 graders böj som vi sedan drev fram mellan glasfiberkarossen och metallen samtidigt som vi smörjde med lite 5-56.

Cykeleker lika bra som originalnyckel.



Vi hade även en utmaning med tanklocket som är av den låsbara varianten och naturligtvis så fattas nyckeln och detta tanklock måste bort innan man kan lyfta av karossen. En variant hade varit att borra upp det men först tänkte jag att någon nyckel till de låsbara tanklock vi har samlat på oss måste ju passa men nej, ingen av de tre nycklar vi har till dessa lock passade; inte ens nära.

Funderade då på om det inte skulle gå att dyrka upp det? Man har ju sett en del kriminalfilmer. Jag letade efter lämpligt material och kom fram till att en cykeleker skulle nog fungera efter att man plattat till den samt slipat till den lite. Döm av vår förvåning, när vi testar denna dyrk så lyckas vi redan på första försöket att öppna det låsta tanklocket; det gick nästan för lätt.

*Fortsättning följer.*

# Sonett III -71

Björn Daniels

Del 4  
forts från  
nr 2/23



Våren blev ganska hektisk, ville ju gärna få ihop bilen så det gick att köra under sommaren. Det var ganska mycket som behövde göras men satte ett måldatum på 1 maj att ha den körbar.

Det som återstod på huven var att tillverka ett scoop så förgasaren fick plats. Hålet i huven var ju redan gjort i förra delen, utifrån det

byggdes det upp en dummy av kartong, plast och massa spackel som formades till önskad form. När det kändes bra gjordes en avgjutning i vilken sedan slutgiltiga scooptet gjöts i kolfiber. Dummyn togs bort och det slutgiltiga scooptet limmades fast samt att skarven spacklades och slipades. Scooptet ger lite extra frigång mot förgasaren och jag har nu plats





för en Weber 36/36 DCD samt vacuumplattan med vevhusventilation.

Planen var tidigare att bara grundmåla men jag kände att jag gärna ville ha lite färg på så det blev några extra timmar för att få på även lite färg. Jag har själv lackerat så en del defekter blev det men då jag har gjort en hel del lagningar och spacklingar räknar jag med att det ändå kommer bli en del sjunkningar över tid och att lacken kommer behövas göras om. Vallet blev Saab R1 Maroonröd, inte original på Sonetten men en mycket fin nyans i mitt tycke. Även bakdelen blev målad i sidenmatt svart. Förutom silverstripen valde jag att maskera några loggor på huven där kolfibern syns.

Hann jag till 1 maj då? Nej, men inte långt ifrån. 4 maj tog jag hem den målade huven från verkstan och några dagar senare var den hopmonterad och körbar (Se vinjettbilden). Den är ju inte direkt original men själv är jag mycket nöjd och ändringarna är gan-

ska lätta att återställa om man skulle vilja det i framtiden.

Under sommaren har det blivit en hel del mil och även några träffar; ser nu fram emot en lång höst och sedan blir det fortsatt fix under vintern. Jag återkommer nog så småningom med något mer men tack för mig så länge.

Björn speglar sig i den blanka lacken!



## ”Öronbedövande tystnad”

Roine Blom

MHRF:s stämman inleddes mycket glatt med workshop på tema kommunikation där vi blev informerade om bl.a. den nya MHRF webbsidan som var mycket informativ.

Därefter startade det ordinarie programmet först med presentationer och sedan stämma efter lunch.

När Bent Fridholm intar scenen och startar sin presentation ”för gårdagens fordon på morgondagens vägar” och han kommer till bilden som handlar om ELV- End Of Life Vehicle, när fordonet skall skrotas, så uppstår en ÖRONBEDÖVANDE TYSTNAD i salongen! Alla är troligen i chock!

ELV är i dagsläget ett direktiv (=rekommendation) som EU försöker att ändra till en förordning (= tvingande lagstiftning). Förslaget som det nu är utformat kommer att innebära STORA negativa och långtgående



konsekvenser för bevarandet och ägandet av alla fordon, entusiastfordon och historiska fordon, inklusive ombyggda, egenbyggda fordon eller fordon avsedda för tävling.... enligt Bent.



Jan Tägt (sakkunnig fordon och regelverk hos MHRF) drog ett exempel som kan få förödande konsekvenser för alla som håller på med en långvarig renovering vilket innebär att alla fordon som inte har blivit godkända av besiktningen under en tvåårsperiod kan beordras att skrotas och efterlever inte fordonsinnehavaren detta kan kännbara straff utmätas! Man kan tro att detta är taget ur luften som ett dåligt skämt men som nog många av er kommer ihåg så drevs det ett rättsfall där Naturvårdsverket ville skrota några importerade bilar ifrån USA som de beslagtogs då de ansåg att



Ferrari 1954 framifrån och bakifrån.



det var skrot och inte skulle komma ut på vägarna. Detta fall var uppe i ett flertal rättsinstanser innan ägaren till slut fick rätt att behålla och renovera sina fordon. Dessa fordon såg betydligt bättre ut än den Ferrari 500 Mondial Spider Series I by Pininfarina från 1954 på RM Sotheby's auktion i Monterey som såldes för 20 miljoner SEK.

Nu är det dags att alla som kan är med och påverkar politiker så att de inser vilka otroliga konsekvenser ett sådant beslut kommer att få. Detta

kommer att bli slutet på våra rullande museum som vi nu har för allas beskådning efter våra vägar vid olika högtider som Motorhistoriska dagen den 6 juni eller Svenska Kungsrallyt.

Vi har ju några tunga namn i CSS som jag är övertygad om att politikerna skulle lyssna på.

– Klassas ditt fordon som skrot kan ägandet fräntas dig – utan ersättning! sammanfattar Jan Tägt på MHRF om EU-förslaget går igenom.

Läs mer om ELV på MHRF hemsida <https://mhrf.se/nyheter/mhrf-vill-diskutera-elv-med-berorda-utskott/>

## Saab Sonett modellbilar

Johnny Johansson



Det är inte så ofta det kommer nya modeller av Sonetten, men nu har det kommit en modell av Sonett III 1972 i skala 1:18, från Cult Scale Models. Det är en exklusiv modell, tillverkad i en begränsad upplaga på 120 exemplar, i två färger, gult och grönt. Priset är c:a 2 000 kr.

# Hur ska man kunna få in 77 kWh i en liten Sonett...

## ...eller "Det ringde en man"

Markus Sörlin, Sir M Elkonertering AB

E-mail: [markus@sir-m.com](mailto:markus@sir-m.com)

Mobil: +46 79 359 08 27



Forts. från nr. 3/23, sid. 29-31.



Intresset för Sir M:s nyligen elkonerterade VW Karmann Ghia var efter premiärvisningen våren 2022 enormt. Att öka användbarheten, pålitligheten och att minska användandet av fossilt bränsle hos en gammal klassiker är tilltalande. Många veteranbilsentusiaster har hört av sig och frågat om hur just deras bil skulle kunna bli konverterad till elbil, för det är de gamla bilarna vi på Sir M Elkonertering jobbar med.

Det ringde en man, ett samtal som jag mycket väl kommer ihåg.

- Hej, jag heter Johan Brusewitz och skulle vilja elkonertera en Saab 97.

- Okej, sa jag, men tänkte "- Den är ju alldeles för ny".

Brusewitz fortsatte.

- Jag och min fru Maria kör 2000 mil per år med den och behöver kunna köra 50-milsresor på en dag.

Sedan sa han något om spritkök, knäckebröd och packning för europaresor. Ja, det blir nog bra det där, tänkte jag.

- Vet du förresten vad en Saab 97 är, frågade mannen.

- Njæ, svarade jag. 95 och 96 är jag bekant med.

- Det är en Sonett, sa han.

Jag fick inte ihop den ekvationen i mitt huvud. En liten pyttebil som en Saab Sonett, med batteri som ska räcka så långt eller ladda så snabbt, så man kommer 50 mil på en dagstur. Det kändes omöjligt, men jag kände också att jag väldigt gärna ville elkonertera en Saab Sonett. Vi kom överens om att ett besök hos oss i Åtvidaberg var ett första steg. Då skulle jag få möjlighet att visa hur många batterier man behöver för att få den räckvidd som efterfrågades och då skulle nog Johan förstå att han behöver backa kraven lite. Det var häftigt att se den röda Sonett tvåan rulla in hos oss. En pappskiva behövdes under motorn för att skona garagegolvet från oljedropp. Det var ett tag sedan det luktade olja och bensin i verkstaden nu, men där och då blev det som förr igen.



Mätning



Frigolitkomponenter



Frigolitbatterier



Fullt i motorrummet

Bilen var jättefin i sin originallack och sitt härliga rallyinspirerade bruksskick. Det syns att den används flitigt som sig bör. Bilar är ju till för att användas, inte ska de stå på museum. De ska ju istället utgöra ett rullande museum som både föraren, passagerarna och omvärlden kan njuta av.

Mätningen påbörjades, bilen var ännu mindre än jag hade trott. Vår Karmann Ghia blev ju plötsligt stor i jämförelse. Den har 26,5 kWh kapacitet och den är god för 15-milsresor. Därefter behöver den 8–10 timmar med laddkabeln innan den är redo igen.

Jag vill ha marginal när jag räknar på räckvidd, så att jag inte lovar för mycket. De 77 kWh som jag anser behövs för 45+ mils körning motsvarar mer än 14 batterimoduler från en Tesla Model S 85D. De kommer att väga 350 kg och fylla hela bagaget och motorrummet. Att ladda kommer att ta ett dygn och packningen kan man nog glömma.

- Finns det inget annat sätt? frågar Johan.

Jag berättar om de kraftigaste Teslabatterierna som sitter i 100D, de

har 6,4 kWh styck och då skulle 12 st räcka för att komma upp i 77 kWh, men de är svåra att få tag i och kostar dubbelt så mycket som de vanliga. Man skulle kunna ladda 7 mil i timmen om man sammankopplade tre stycken 1-fasladdare på 3,3 kW, men de tar ju plats. Det finns 6,6 kW också, men de väntar på CE-märkning och innan detta är klart kan vi inte köpa in dem.

Johan och Maria åkte hem och plockade ur bensintanken och kom tillbaka. Jag var förberedd med frigolitbitar utskurna i storlek med batterier och övriga komponenter som skulle behövas till projektet. Detta för att kunna flytta runt och fysiskt se vad som var möjligt att få plats med. Det skulle gå att få plats med tre laddare bredvid motorn. Även DC-DC omvandlaren, som förser bilens 12 volt system med ström, boxar med säkringar, kontaktorer och motorns kontrollenhet kunde kanske klämmas in där också. BMS:en får vi försöka klämma in någonstans med. BMS är batteriernas övervakningssystem. Det ser till att batterierna håller sig inom tillåten spänningsnivå samt håller reda på

temperaturer och att alla celler balanserar med varandra och mycket mer. Om något avviker varnar den föraren. Överst i motorrummet skulle sedan 4 st batterimoduler kunna sitta, om jag minimerade frigången mellan motorns översida mot batterilådans undersida, eller... nä då tar det i huvan. Batterilådan behöver vara byggd så att batterierna ligger lutande några grader sidledes, men hur ska locket se ut då? Det behöver ju formgutas efter huvens form. Det får lösa sig på slutet. Med 4 batterimoduler fram behöver 8 st få plats bak och så var det ju det där med semesterpackningen dessutom.

- Den har vi med oss, sa Johan och tog fram ryggsäckar och spritköket.

Den gick att få in, men på platsen för spritköket skulle jag behöva ha en låda med komponenter.

- Jaså, inte det! Okej, jag ska försöka.

Det var inte slut på kraven där, utan bilen skulle även köras vintertid. Det betyder ju bra värme och inte minst måste batterierna ha förvärmning. Ett litiumjonbatteri tar skada om det är för kallt när det laddas. Här behöver vi koppla in batteriernas kylvätskesystem

och leda det genom en värmare som går när bilen står vid laddstationen om det är under +5 grader. Vattenpump, vattenvärmare och 35 meter slang med kopplingar behövs till detta. I samma veva hade 6,6 kW laddarna fått CE märkning och var därmed godkända att användas. Ni kan ju gissa om Johan ville byta ut de tre 3,3 kW laddarna mot de större 6,6 kW. De är 50% större i volym och det började bli galet trångt nu. Att tillverka fästen till alla dessa komponenter i motorrummet var nästan en utopi. Det är faktiskt millimeterpassning på grejorna. Det finns inte 5 mm som inte har utnyttjats. 12 volt batteriet är hämtat från ett larmsystem till butiker, därför att det är mindre än ett vanligt 12 volt batteri.

- Sa jag förresten att vi tycker det är skönt att ha bastu i bilen när vi är ute och åker, för jag har aldrig skor i bilen, säger Johan. Jag trodde inte han menade allvar, men det gjorde han.

Då måste vi ha en rejäl värmare, pump, vattensystem med vattenbehållare. Det kan vi leda in i bilens original värmeelement, men då måste vi använda utrymmet för spritköket. Jag



såg på Johan att det inte var aktuellt, så original värmeelement demonterades och ersattes av 3 st PTC-värmare på totalt 3900 Watt. De drivs direkt från batteripackets spänning och tar inte mer plats än en hushållsost.

Med risk för att vara tjatig, önskade jag ändå att få halva spritköksplatsen till huvudströmbrytaren. Nej minsann! Den sitter därför nu integrerad i värmepaketets lock precis bredvid värmepaketet. Bara det

tog 25 timmar extra, men det blev riktigt bra.

Arbetet fortskrider bra och vi visar upp bilen på Elmia Custom Motor Show påsken 2023. Intresset var stort och Sonetten "Sabina" blev världskändis över en natt. Jag kände att alla väntade på att den skulle bli klar och vid detta tillfälle hade jag inte ännu byggt den bakre batterilådan.

*Fortväntning i nästa nummer.*

## Efterlysning!

Redaktionen för Sonettvärlden skulle uppskatta om ni vill skicka in vinterbilder med Sonettmotiv. Det är alltid trevligt att kunna illustrera framsidan för nummer 4 och 1 med vintermotiv, givetvis med Sonettanknytning.

Har du inte redan någon lämplig, opublicerad vinterbild så kanske du kan passa på att ta några kort i vinter om Sonetten är ute. Som vanligt skickar ni bild/er och gärna några förklarande rader till redaktionen på: [jdskaven@gmail.com](mailto:jdskaven@gmail.com)

## Nytt nummer av Saab Cars Magazine!

*Claes Johansson, Chefredaktör SCM*

Kan du heller inte få nog av Saab? Av bilarna, historien, känslan... Saabfolket. Min egen passion för Saab tog fart ordentligt när jag som 16-åring köpte en Saab 93 -59 på den lokala bilskroten. Jag har den kvar fortfarande, snudd på färdigrenoverad.

För fem år sedan startade jag Saab Cars Magazine. Efter många år i yrket som journalist och fotograf på olika motortidningar var det en dröm som gick i uppfyllelse. Tillsammans med mina kunniga kolleger på Klassiker och i nära samarbete med Saab Car Museum i Trollhättan gör vi två fullmatade tidningar per år. Från den 21 november finns den elfte utgåvan att köpa i butik. Även den handlar enbart om – Saab. Alla modeller.

Förra numret pryddes av P-G Björcks fantastiska projekt, en Sonett III med Subarumotor. Vi återkommer ofta till Sonett i SCM. Bland annat har vi skrivit om MFI-13 och Catharina, där nya spännande fakta tillsammans med nytagna bilder kunde presenteras tack vare idogt grävande i arkiven. Vi har skrivit mycket om Björn Karlström, upphovsmannen till Sonett II.

Det är det vi helst gör: gräver i arkiven, kör bilarna, träffar entusiasterna. Vi skriver aldrig okritiskt... men med hjärta.

I nya numret presenterar vi Sonett IV. Bara en sådan sak!



SCM görs av en pytteliten redaktion under blygsamma omständigheter. Det är tufft att ge ut tidningar 2023 och Saab-andan överträffar med råge strävan efter vinst. Tack vare ett gott samarbete med Svenska Saabklubben kan man "prenumerera" på tidningen genom ett utökat medlemskap, och du i Club Sonett Sweden kan få tag i tidningen så här:

I butik. Nr 11 utkommer 21 november. Nr 12 28 maj 2024. Nr 13 19 november 2024. Alltid 124 sidor, pris 149 kr.

Nya och gamla nummer kan beställas via: [shop.okforlaget.se](http://shop.okforlaget.se) 149 kr + porto.

Man kan förbeställa nya nummer och få dem skickade direkt från tryckeriet. Men när du läser detta är det för sent för nr 11. Vi kommunicerar detta genom Facebook (sök efter Saab Cars Magazine) och Klassikers hemsida, [www.klassiker.nu](http://www.klassiker.nu).

Nu vet du lite mer om Saab Cars Magazine. Hoppas att även du vill dela Saabglädjen med mig och Saab Cars Magazine. Har du frågor eller tips är du välkommen att höra av dig: [claes.johansson@klassiker.nu](mailto:claes.johansson@klassiker.nu) eller 08-736 1246.

## Medlemsavgiften 2024

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 månads-skifte dec/jan.

Betala till PlusGirokonto 358730-0. Skriv Ditt medlemsnummer i meddelandefältet.

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

Medlemsavgiften är 350 kr per år för fullbetalande medlem, 50 kr per år för familjemedlem. Hedersmedlemmar betalar inte någon medlemsavgift. Sista inbetalningsdag är 2024-01-31. 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 bilinnehav. Kolla gärna om det stämmer i matrikeln i Sonettvärlden 2/2023.

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.

Om Du vill avsluta Ditt medlemskap, skicka ett meddelande till kassören, så vi slipper skicka påminnelse. Du behöver inte ange någon orsak till utträdet.

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 2024

We kindly ask you to send us the member fee for Club Sonett Sweden for year 2024. The fee is SEK 350, or equivalent value in other currency for our foreign members. Membership fee for family member is SEK 50. Last day to pay is January 31, 2024. 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 car information is correct in Sonettvärlden no 2/2023, page 30-31. 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

# Club Sonett Sweden söker ny reservdelsförvaltare!

Annelie Blom, Per Jansson



Planering har påbörjats för hur vi ska kunna hitta någon ny som kan axla rollen som reservdelsförvaltare, då Per har aviserat att avsluta sitt arbete från 2026.

Tiden går snabbt, det är en hel del arbete som behöver förberedas inför detta, då även lagret kommer att behöva flyttas. Det medför mycket, både tankearbete och fysiskt arbete, för att ro detta i hamn!

Är du den vi söker eller vet du någon som skulle kunna vara intresserad?

Vad innebär det för arbete att vara reservdelsförvaltare?

- Ta emot inkommande beställningar. Besvara medlemmars frågor, tillsammans med våra märkespecialister i styrelsen.
- Påfyllnad av artiklar.
- Delta i våra projekt för nytillverkning av delar.
- Packa och leverera.
- Redogöra för ekonomiska händelser i samband med in- och utleveranser, månadsvisa avstämningar med vår kassör.

Arvode från klubben för genomfört arbete.

Idag hanteras 5-7 paket per vecka. Lagerlokalen kommer att behöva flyttas, vilket ju även kan vara en fördel för att geografiskt kunna placeras i närhet för förvaltaren.

Ring gärna till vår ordförande Roine Blom eller reservdelsförvaltare Per Jansson (se kontaktuppgifter på sidan 3).



## Sista utflykten för säsongen

Text Annelie Blom, foto Roine Blom

Sista utflykten för säsongen blev till Saabmarknaden vid Kråkvilan i Norrköping, den 3:e september. Trots dålig väderprognos blev det ett härligt väder och möjlighet att träffa andra Saabvänner.

Denna gång blev det något extra, då jag träffade en likasinnad klubbmedlem på parkeringen!

Vi satt och fikade med ögonen mot marknadsparkeringen och en Sonett



Samspråk bredvid Susannes Sonett.

anländer av modellen V4, så som jag önskar att min bil förhoppningsvis ska se ut efter renoveringen. Jag bestämmer mig för att gå fram och prata med föraren av denna bil.

Det blir ett trevligt dam-möte med Susanne som sedan dryga 30 år ägt och vårdat sin Sonett. Hon berättade att det egentligen var en annan bil som hon åkt för att titta på men säljaren undrade om hon inte var intresserad av att vilja köpa Sonetten, vilket det slutligen blev efter provkörningen.

Detta gav mig energi att åka hem och jobba vidare med min bil!



Marknadsområdet vid Kråkvilan.



# Renovering av Sonett #123

Tomas Rosendahl



*Det här är egentligen en fortsättning på en artikelserie som jag skrev om renoveringen av Sonett #550 och #950. Den publicerades i Sonettvärlden nr. 4/08, 1/09 och 2/09. Det sista jag skrev i den serien var att jag hade köpt ytterligare en Sonett, chassinummer #123, från USA. Utdrag ur den artikeln:*

## "Vintern 2007/2008 Sonett #123

I mars så fick vi plötsligt se en annons på Blocket på en tvåtakts Sonett. Det var en svensk kille i Kalifornien som hade hittat den när han skulle köpa in USA-bilar för att exportera till Sverige. Sonetten kunde han leverera direkt till Sverige i samma container som dom andra bilarna. Plötsligt så kom suget att renovera tillbaka. Att göra renoveringen en gång till borde ju vara mycket lättare när man vet hur man gör.

18 juni så kom Sonett #123 till Sverige. Bilen står nu hemma i Tyresö och verkar vara ett bra renoveringsobjekt. Det blir kanske tillfälle att skriva mer om den renoveringen framöver".

Jag köpte alltså #123 tillsammans med min äldste son Fredrik som då fortfarande bodde hemma. Vi hade totalrenoverat varsin Sonett V4 under ett par tre år och givetvis lagt mycket tid på det. Att renovera ytterligare en bil borde gå ganska fort när man visste hur man skulle göra tyckte vi då. Att

tidplanen sen inte höll visste vi ju inte då utan det blev en helt annan resa. Vi börjar väl från början.

## Mars 2008, inköp av bilen

På Blocket såg vi en annons på en tvåtakts Sonett II. Annonsen var utlagd av en svenskamerikan i Kalifornien. Bilen diskuterades livligt på Saabklubbens nätforum, som var mötesplatsen på nätet innan Facebook tog över. Priset var 95 000kr vilket man tyckte var rena "ockerpriset". Bilen var alldeles för rostig och motorn liknade en bojsten. Jag tyckte väl att priset var ok då jag skulle dela på kostnaden med sonen.

Det var svårt att bedöma skicket, det fanns ju en hel del rost men det verkar inte vara alltför allvarligt. Motorn var i delar och inredningen saknades. Bilen saknade också instrumentpanel men säljaren tyckte det var synd att den inte den fanns till bilen så han ropade in en på E-bay i USA och la med den i bilen. Om det var den som ur-

sprungligen tillhört bilen vet jag inte. Tvåtaktssonetterna har ett antal unika delar som bara finns på just dom bilarna och då det bara tillverkades 258 st. så finns det ju inte så många fler ute på marknaden. Några av de unika Sonett tvåtaktsdelarna är oljetank, förgasare, luftrenare, flottörhus, generatorfästet på motorn, expansionskärlet, instrumentpanel, inre backspegel, motorkylfläkt och inredning. Det jag såg direkt på annonsbilderna var att det saknades oljetank och flottörhus. Tänkte att det får bli ett senare problem.

Reaktionen på Saabklubbens nätforum blev ändå positivt när jag talade om att vi köpt bilen. Man tyckte det var roligt att en tvåtaktssonett kom tillbaka till Sverige. På den tiden så fanns det inte så många i Sverige, antalet har ju ökat markant de senaste åren.

## Juni 2008, hämtning av bilen

Nu var det äntligen dags. Efter mer än två månader ute på havet var det dags att öppna 40 fots containern hemma hos Hasse Hudson i Hallstavik. Sonetten hade sällskap av en Cheva pickup



och en Buick 53:a i containern. Man hade byggt en träställning ovanpå Chevan där man ställt Sonetten och gjort en brant ramp från den. Jag satte mig i bilen för att styra och bromsa nerfarten men bromspedalen gick i botten och handbromsen fungerade inte heller så jag kunde bara styra medan dom andra höll emot. Lossningen gick i alla fall bra och vi rullade hem till Tyresö utan problem.

## Juli 2008, start av renovering

Vi passade på när det var bra väder att plocka ner bilen ute. Det fanns en stor skillnad när det gällde hur lätt det var att skruva isär den här bilen jämfört med #950. #123 kom från San Rafael norr om San Francisco och #950 kom från Lancaster i öknen utanför Los Angeles. Det är stora skillnader på klimatet och på #123 så fick vi spruta på rostlösande spray på alla bultar vilket inte behövdes på #950. Talesättet att det finns inga rostfria orenoverade Sonetter stämmer.

Annars så kändes det ganska lätt då det mesta är ju likt Sonett V4. Största skillnaden förutom motorn och inredning är elsystemet. I det här fallet så var dessutom alla kablar avhuggna



då man hade plockat ur instrumentpanelen, tänkte att det blir nog en liten utmaning att göra nytt elsystem när det är dags. Rost fanns det ju också, inte så mycket i bakre delen av bilen men däremot fram i skarven mellan golv och hjulhus samt i dom inre trösklarna. Bakom bakljusen samt på "Du Pont" skylten så kan man se att originalfärgen var "Silver grey". Vi bestämde från början att vi skulle lacka bilen i den kulören. Lite kuriosa, ett Pirelli Cinturato däck som bilen var utrustad med från början satt kvar på bilen. Vi passade också på att ta en bild tillsammans med #550 och #950.



### Juli 2008, besök på Saabmuseet

Vi kände att vi borde titta på en komplett bil och ta lite bilder innan vi började renoveringen på allvar. Jag pratade med Saabmuseet i Trollhättan om vi kunde komma och ta bilder på deras 2-takts Sonett och det var ok. Vi



åkte ner över dagen till Trollhättan och fick låna nyckeln till den röda Sonetten #80. Jag tog ett hundratal bilder i alla möjliga vinklar. Det visade sig vara ett bra beslut då vi hade jättestor nytta av bilderna senare i renoveringen. Vis av tidigare misstag så tog jag bilderna med en systemkamera med bra upplösning. Trots det så hade man ofta inte tagit i just den vinkeln som man behövde.

### Januari 2009, bilen in i garaget

Det blev en liten paus då vi byggde ett nytt uppställningsgarage för dom andra bilarna på tomten.

Nu fick vi plats i "renoveringsgaraget" så att vi kunde börja jobba med bilen på allvar. Det kändes som vi flyttade tillbaka några år i tiden till renoveringen av dom andra Sonetterna.

Vi började med att se hur mycket som skulle behöva svetsas på bilen. Konsta-



terade att det var en hel del så vi hämtade en svetsjigg som Sonettklubben lånade ut till den som ska göra svetsjobb på sin Sonett. Det var en bastant klump som krävde fyra man för att lasta på släpet. Man skruvar fast bilen i länkarminfästningarna fram och bak för att behålla formen på bilen när man kapar och svetsar.

### Februari 2009, riktning och förberedelse för svetsning

Bilen var lite sned på höger sida fram, förmodligen var den krockad någon gång. Det syntes också på huvens insida där den var lagad. Vi såg att vi behövde svetsa delar av golvet och vi hade tur och fick tag på ett helt golv gjort för Sonetten. Det var en kille i Småland som tidigare levererat till



Sonettklubben som hade mallen kvar till ett komplett golv. Han skulle lägga ner verksamheten och gå i pension så han var villig att sälja sitt kvarvarande golv till oss.

För att bilen skulle behålla formen så svetsade vi kryssförstärkningar så att bilen behåller formen när vi kapade bort dom gamla delarna.

Man kan ju diskutera vad som är bäst när man ska blästra chassit, före eller efter rostlagningen?

Vi bestämde oss för att laga allt först och sen blästra hela chassit när det var färdiglagat. Det visade sig vara ett bra beslut då man hela tiden har kontroll på hur det sett ut från början.

*Forträttning i nästa nummer*

**Jan Österlund**  
**Partille**

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!





## Historisk racing med Sonett

Hans Eklund

**2023** års tävlingssäsong är avslutad i och med tävlingarna på Falkenbergbanan 15–17 september. Tio tävlingar har körts under sommaren. Sonetten har skött sig bra under säsongen. Ibland har man kört ihop med amerikanare med stora V8 motorer och ibland med "småbilar" med bara 1300cc motorer.

Sonetten har ju hela 900cc motor!

Banorna som har använts i år är Kinnekulle, Gelleråsen, Knutstorp, Anderstorp och Falkenberg.

Många priser har det blivit under året och det största är guldmedalj i riksmästerskapet för sportbilar.

Redaktören för Sonettvärlden sneglade lite på racerapporten för klassen STD & GT/GTS 1966–1971 där Hasse Eklund tävlar för Falkenbergs MK och kan inte låta bli att citera den:

"I heatet för Standard och GT-bilar 1966–1974 tog Arvid Viktorsson ledningen från pole. Han jagades racet igenom av hemmaföraren Jonas



Bengtsson och brodern Josef Viktorsson. Arvid fick en liten lucka till de andra och han vann före Bengtsson och Josef. I andra racet tog Bengtsson ledningen från start och sedan släppte han ingen förbi sig. Bengtsson vann före Arvid Viktorsson och Wåge Sörman. Bosse Warmenius hade sin resultatmässigt sämsta helg i år, men det räckte ändå till för att han skulle bli årets riksmästare i Standardklassen före Jonas E Pölda och Josef Viktorsson. I GT-klassen smög sig Hans Eklund återigen igenom en helt felfri säsong med seger i alla race och därmed en Riksmästartitel före Elmon Larsson och Anders Arildsson."

## 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!**



### Endast denna

1 st rulle, för en bil. Randiga klädseln över tanken etc, till Sonett V4, pris 4000:-.

### Only this one

1 p upholstery, for one car, black striped one over the tank, for example, for Sonett V4, price 4000 SEK.

**1 st. övre kylarslang, art 7423379.**

Pris 175:-.

**1 p. water hose upper, 7423379.**

Price 175 SEK.

**1 st. undre kylarslang, art 7415995.**

Pris 126:-.

**1 p. water hose lower, 7415995.**

Price 126 SEK.





## Sonett V4 # 520 eller Ekströms Sonett

Andreas Fäldt

I april 1968 klev Björn in på den lokala Saabhandlaren i Örebro för att titta på den nykomna Sonett V4 som handlaren precis fått hem. Björn hade tidigare ägt flera Saabar och var därav nyfiken på den nya sportmodellen Sonett V4. Efter ett kort besök med tillhörande kaffekopp blev det affär. Den ljusblå Sonetten hämtades några dagar senare av Björn på väg hem från sitt jobb.

Sonetten användes dom första åren som pendlarbil, sommar som vinter från herrgården strax utanför Örebro

och in till sitt jobb på Ekströms soppor där Björn var VD. Björn var dock inte nöjd, Sonetten saknade hästkrafter och valet stod mellan försäljning och trimning. Det föll på de sistnämnda och 1971 lämnades Sonetten in till Saabhandlaren igen med en önskan, "Jag vill att den ska vara snabbare när jag hämtar ut den igen". Tre månader gick och när Sonetten hämtades ut av Björn hade den fått många uppdateringar inne hos Saab. Motorn hade trimmats med grupp 2 trim och för att få plats med den större Weber-



förgasaren hade bulan på motorhuvens höjts. Nya fälgar hade monterats och inuti bilen hade man uppdaterat den med de nya stolarna med nackstöd och den nya instrumentpanelen med handskfack samt några extramätare.

Bilen kördes av Björn fram till 1985 då den ställdes undan till förmån för andra bilar. Här kunde nog historien slutat om jag 2017 inte hade skymtat den under ett biltäcke i hörnet av en ladugård. Vår husvagn behövde vinterförvaring och efter några tips fick vi plats i den ovan nämnda ladugården. Fullt av husvagnar och en bil, Björns Saab Sonett V4 -68. Då jag alltid velat äga en Sonett kontaktade jag direkt Björn som då inte ville sälja bilen. Han hade ju köpt den ny och ville ha den kvar vilket man kan förstå. Det tog tre år av samtal och möten innan jag 2020 fick möjligheten att köpa den.

Sonetten var rostfri men motorn var stum och broms och kopplingspedaler var som fastfrusna i 80-talet. Under vintern 2020 följde en mekanisk renovering där allt byttes ut, bromsar, bränslesystem, kopplingssystem, alla slangar och rör och givetvis nyrenoverad motor. Jag kommer nog

aldrig glömma den anspänningen som var när bakrutan återigen skulle på plats efter bränsletankens renovering. Diskmedel, svett och nerver. Plopp... den sprack inte. Jag kunde andas ut.

På våren var det dags för besiktning vilket gick utan problem, nästan. Förgasaren var inte helt inställd ännu så när jag skulle åka därifrån hade den surat ner sig och ville inte starta. En man som passerade stannade till och frågade om den inte ville gå igång. Nej den har surat ner sig sa jag tillbaka. Aha, en V4 hör jag. Mannen hade kört rally många år med V4 och var mycket kunnig. Efter några tips var förgasaren bättre inställd och bilen startade och gick sedan utan fler problem.

Jag är uppväxt i en Saabfamilj och mitt stora intresse är första generationen av Saab 9000. Sonett har dock alltid funnits men som en drömbil. Nu stod jag här med en Sonett men det var inte riktigt den modellen jag tycker bäst om. Min favorit bland Sonetterna är Sonett III av första årsmodellen 1970. Sonett V4an såldes därför senare den sommaren till fördel för en Sonett III. Mer om den bilen i en annan artikel.



Ivar Fäldt som var tre månader när bilden togs för arvet vidare!

Familjen samlad framför Sonetten; Andreas, Harry, Melker, Ivar och Astrid Fäldt.





Det var ju inte alls meningen att det skulle bli så här. Jag har alltid hävdat att jag inte riktigt gillar bilar med glasfiberkaross och att man inte ska köpa bilar i delar. Alltså köpte jag en helt demonterad Sonett III av 1974 års modell. För att spä på känslan av att vara helt irrationell gjorde jag det samtidigt som jag var mitt i uppstarten av mitt företag så tillgången på tid och pengar i den vevan kan väl beskrivas som lite så där... Sonetten har för mej dock alltid haft något mytiskt över sej som gjort att jag blundat för glasfibern och någonstans i gömmorna finns en broschyr som jag fick hos den lokala Saabhandlaren när jag var där med min pappa som åttaåring år 1973. Tråkmåsen ville inte köpa en sån.

Låt oss snabbspola fram till 2018 då en av mina gamla vänner kontaktade mej och berättade att han bestämt sej för att sälja sitt pågående projekt som stått i decennier isärplockat. Jag har alltid vetat om bilen men aldrig frågat om den var till salu då jag visste att den inte var det. Nu blev den det och vi kom överens om ett pris.

### **Inventering**

Innan vi tog i hand, gjorde jag en ordentlig inventering för att få klart för mej vad jag skulle köpa för något. Följande framkom:

-Alla svåra delar fanns och var i bra skick. Rubbet. Vissa slitdelar saknades dock.

-Det följde med ett nytt rostfritt avgassystem och nya originalbälten.



Fyndskicket

-Bilen var totalt demonterad. Vev och kolvar var i blocket och växellådan var orörd. Allt annat var isärplockat.

-Förutom lite borrarade hål och en bra lagad kollisionsskada på vänster bakskärm är karossen i förvånansvärt bra skick utan sprickor.

-Chassit var rostlagat. Kanske inte riktigt till den standard jag skulle vilja ha men tillräckligt bra.

-Den är inte registreringsbesiktigad då det är en USA-import. Den är ursprungskontrollerad, tullad, finns i registret och har svenska skyltar men blev aldrig registreringsbesiktigad. Jag försökte ta diskussionen med min lokala besiktningsstation och möttes av attityden: "-Hur vet jag att identiteten stämmer på bilen och att det inte är vilken Sonett som helst

du kommer hit med?" Jag kontrade med: "-Hur kan du vara så säker på att det är onsdag i dag?" Efter det replikskiftet bedömdes det som rätt meningslöst att fortsätta där. Efter att ha konsulterat vänner så kontaktade jag istället Besikta i Karlskoga som var av uppfattningen att det inte skulle vara några olösliga problem inför besiktningen.

I det här läget chartrades svågerns Saab 9000 Turbo in och hämtningen 25 mil bort gjordes en vacker försommarlördag.

När jag väl fick hem den och började gräva ner mej i detaljer så insåg jag att den nog varit krockad vid något tillfälle och att fronten har blivit utbyt.





Jag formulerade en plan för vägen framåt och den gick i stora drag ut på att plocka ihop den snabbast möjligt för att få igenom den i registreringsbesiktningen. Det gick inget vidare med den planen får jag väl säga. Som alltid i såna lägen så skruvas ambitionsnivån upp. Motorblocket hade stått med topparna av i 25 år och jag vågade helt enkelt inte lita på att allt var OK då jag drog mej till minnes en historia i Jaguarkretsar om en person som fick sin XK-motor saboterad när den stod i ett förråd. Första jobbet blev att riva ner den och mäta upp. Förutom lyftarna var skicket gott och den monterades ihop. Efter det har system efter system gjorts i ordning och instal-

lerats i bilen. Ett huvudbry var huvudcylindrarnas dåliga skick vilket löstes med rostfri liner för bromshuvudcylindern och en helt ny cylinder för kopplingen. En kopplingscylinder från en tidig Landrover passar rakt av i fästena. Anslutningen för röret är lite annorlunda vinklad och man får sätta en nippel i locket, annars är den identisk.

När jag skriver detta är motorrummet installerat förutom kylsystem och bilen står på hjulen igen. Karossen är provmonterad och alla hål linjerar tack och lov upp som de ska.

I nästa del tänker jag berätta om hur motorstarten gick och rapportera från slutmonteringen.

## Regeringen vill underlätta...

*Jan Tägt sakkunnig inom fordon och regelverk MHRF*



... för föreningar som vill ordna arrangemang på vägar. I avvaktan på nya regler som regeringen efterfrågat kan Trafikverket avstå från att begära ersättning från ideella föreningar och organisationer.

I mars föreslog Trafikverket att ansökningsavgiften skulle tas bort för ideella organisationer och även kostnaden för skyltning. Det senare alternativt ersatt med bidrag. Regeringskansliet gav då Trafikverket ett kompletterande uppdrag som ska redovisas i september 2023.

I avvaktan på nya regler kan Trafikverket under 2023 avstå från att begära ersättning från ideella föreningar och organisationer. Regeringen vill underlätta, det ska inte innebära onödigt krångel eller orimliga kostnader för en förening att ta på sig ett arrangörskap, enligt socialminister Jakob Forssmed (KD). Motorhistoriska Riksförbundet delar denna syn. Läs mer på mhrf.se!

# Det skrivs om oss och våra bilar

av Jan-David Skavén




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

### Classic Motor

Den 7–10 april 2023 hade Classic Motor sin sedvanliga fordonsutställning, Custom Motor Show, på Elmiamässan i Jönköping. I år hade den extra intresse för oss eftersom vår styrelsemedlem Johan Brusewitz visade upp sin elkonverterade Sonett EV. Ja, den var inte klar för vägen när mässan ägde rum men företaget Sir M som jobbade med den tyckte med all rätt att den var värd att visas upp ändå. Det tyckte uppenbarligen även andra. Inte nog med att det var väldigt många besökare som stannade till och visade intresse utan Sonetten var en av få som valdes ut att vara med i den YouTube-film som gjordes om några extra intressanta bilar. Se den själva på länken:

<https://www.classicmotor.se/artiklar/artiklar/20230406/elmia-2023/>



### Saab Cars magazine

I decembernumret 2022 så har vår styrelsemedlem Per-Gunnar Björck skrivit en information om hur Club



Sonett Sweden tagit fram nya stötfångare och att de nu finns till försäljning. Något som förstås inte bara ägare av Sonett III i Sverige längtat efter utan även ägare utomlands. Ännu mer som de nyframtagna stötfångarna håller en högre kvalitet än originalen. Vilket möjligen är en orsak till att det finns en efterfrågan...

## Vi Bilägare

Vi Bilägare skickar ut mail med bilrelaterat innehåll. Den 2 december 2022 var det bland annat ett Saabquiz med 10 illustrerade frågor. En av dem handlade om Saab Sonett och frågan lød: "Sportbilen Sonett byggdes i en lokfabrik – den låg i?"

Svarsalternativen var "Norrköping, Limhamn, Arlöv". Det skulle förvåna mig om inte Sonettvärldens läsare prickade in rätt svar här.



## Vi Bilägare

Den 16 december 2022 lade Vi Bilägare ut ett Quiz till: Tar du bilmodellen på chassibilden? Det var tio frågor och inte helt lätt. Förutom den första



bilden där jag inte ens behövde fundera på svaret. När du ser bilden här fixar du det med på första försöket.

## Teknikens Värld/Expressen/ Klassiker

På Teknikens Världs hemsida, tillgänglig bara för prenumeranter, publicerades den 26 december följande artikel: Provkörning av Saab Sonett I. Längst ner i artikeln står att den ursprungligen publicerades i Klassiska Bilar nummer 6/2012. Vilket innebär att den har figurerat i Sonettvärlden tidigare. Mycket riktigt, den publicerades, uppdelad i två delar, i Sonettvärlden nr. 1–2/2013. Nu har alltså Teknikens Värld tyckt att den 10 år gamla artikeln är så intressant, att man har publicerat den på nytt. Vilket även Expressen har gjort för "Nu är Teknikens Värld en del av Expressens premiuminnehåll". Vi återger inte delar av artikeln här men vi hänvisar till våra två nummer nämnda ovan vilka ni kan finna på vår hemsida under rubriken "Information". Ännu mer som artikeln i Sonettvärlden var betydligt utförligare än de nu återutgivna. Tack till såväl Johnny Johansson som Bosse Sehlberg som sänt mig klippen.



# Den ledande försäkringen



MHRF-försäkringen, Sveriges äldsta – och ledande – försäkring för historiska fordon, drivs av Motorhistoriska Riksförbundet i samarbete med Folksam och erbjuder ett försäkringsalternativ för de flesta fordonen.

"Få skador och låga skadekostnader betyder att vi kan hålla premien nere."

Vad gör MHRF-försäkringen unik?

MHRF-försäkringens premier används enbart för vår egen försäkring – inga pengar går åt till att betala andra försäkringstagares skador, men inga bidrag kommer heller från vanliga fordonsförsäkringar. Det betyder att all administration, alla skador och andra kostnader betalas av våra egna försäkringstagare.

Eftersom Folksam är ett ömsesidigt försäkringsbolag går inga pengar till aktieägare och de olika försäkringsformerna måste stå för sina skadekostnader. Skaderesultatet för MHRF-försäkringen påverkar därför direkt premierna. Få skador och låga skadekostnader betyder att vi kan hålla premien nere. Ökar antalet skador, och därmed kostnaderna, betyder det premiehöjningar.

Om du kan svara JA på följande frågor:

Är du medlem i en MHRF-ansluten klubb?

Är fordonet minst 20 år gammalt?

Används fordonet endast för nöjeskörning?

Förvaras fordonet i ett låst utrymme på hemorten?

Har tillgång till bruksfordon (ett krav för historiska fordon från 1969 och senare)?

... kan du ansöka om en MHRF-försäkring!

Premien för våra Sonetter är 700 kronor per år för en helförsäkring och det gäller för ett värde upp till fyra prisbasbelopp vilket innebär ett totalbelopp på 210 000 kronor.

# CLUB SONETT SWEDEN

## Clubshop



*Julklappstips!*



SOFTSHELL-  
JACKA  
759:-



T-SHIRT  
199:-



MÖSSA  
129:-



RYGGSÄCK  
439:-



BILÖVERDRAG  
1 395:-



SKYLTHÅLLARE  
+REKLAMLIST  
149:-

DU HITTAR VÅR CLUBSHOP PÅ:  
[www.sportfabriken.se](http://www.sportfabriken.se)