

# SONETT

*världen*

– Organ för CLUB SONETT SWEDEN –



- Hur jag blev med Sonett #28
- Zen and the Art of Saab Maintenance
- Sport på svenska
- Renoveringstips frihjul

4  
2024

# Från ordförandens skrivbord



Nu är Sonetten undanställd och får nog vänta på värmen och solen i vår innan den får komma ut, om det inte blir någon fin och solig vinterdag och man vill ut och finåka lite i snön. Får kanske bli en provkörning om jag får till det med en ny utväxling i trippmätaren som nu anger avstånd i miles i stället för kilometer och det får bli vinterns projekt med Sonetten.

Ett stort tack till Fredrik Ekendal som har donerat 2 st. grillar till klubben som Per-Gunnar Björck kommer att försöka göra en gjutmall av för att nyproducera grillarna till 73-74 och jag är helt övertygad att P-G kommer att lyckas med detta.

I Sonettvärlden nr. 3, 2024 så sökte klubben intresserade till ett redaktionsråd men ingen har hittills visat intresse så jag påminner om det. Finns det någon med layout- eller redaktörskunskaper eller som kan tänka sig att lära sig, så hör av er.

Ni som tar ut era Sonetter i snön skicka gärna in lite bilder till vår redaktör Jan-David som gillar att få bilder med Sonetter i snön. Han uppskattar också att få artiklar om hur ni renoverar er Sonett, något som vi vet att flera av er gör under vintern.

  
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

Tomten önskar alla medlemmar i Club Sonett Sweden en riktigt God Jul när han åker med sin renrakade (!) Sonett.

## 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  
[pgebjorck@gmail.com](mailto:pgebjorck@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 19 januari.



Del 3

# Hur jag blev med Sonett #28

Gunnar "Barret" Skog, text och foto



Förra våren hann jag svetsa hela chassit färdigt så det blev klart för slipning och lack. Klassikers Claes Johansson kom förbi en dag med kameran när jag stod ute och slipade.

Blev ett reportage av det i Saab Cars Magazine. Lackade hela chassit med matt färg och motorrum och trösklar blanka. Tror att rostskydd och dämpmaterial fäster bättre på matt yta. Använde Temadur chassifärg RAL 7016.

Sommaren ägnades sen åt mina andra bilar och annat.

I oktober plockade jag fram alla framvagns- och bakaxeldelar. Skrapade och våtstipade alltsammans. Gillar inte blästring då det slår sönder ytan. Även fjädrarna våtstipade jag, ett himla jobb bara det! Kuggstången var i bra skick och även styrlederna med smörjkoppar men gummidamaskerna var slut. Googlade massor men till slut hittade jag gummidamasker på Biltema som passade perfekt!

Hämtade en rejäl beställning hos Veteranshop i Askersund som har otroligt mycket i sitt sortiment. Hälsade då också på chassinummer 258 bara för att få ny inspiration.

Åkte även till reservdelsförvaltare Per i Fagersta och köpte en ny framruta med lite bubblig form. Ett nytt avgassystem följde med också. Fram- och bakvagn gjorde jag iordning med mycket nya delar och målade dem svarta. Drog nya bromsrör och monterade H-cylindern och kuggstången. Byggede om torpedväggen till kopplingsväjer istället för hydraulik.

I december började jag med elsystemet och var nära på att bli tokig.

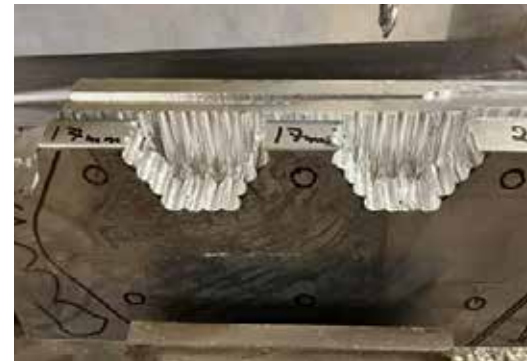
Jag är inget bra på att läsa elschema och är dessutom rätt färgblind. Fick tag i alla kablar i rätt färger men svårt att fatta då jag inte hade något bra el-

Börjar montera eldetaljer och dra lite kablar.



schema. Som tur är har jag fått en del goda Sonettvänner som hjälper mig med tips och bilder då jag frågar. Tomas Rosendahl är en sån vän och han skickade ett jättetydligt schema som han själv ritat. Till och med jag kunde då dra kablarna efter det med lite färgtydningshjälp från förbipasserande i mitt garage. Veckan före jul fick jag tips om att en rallykille i Vimmerby har tvåtakts Sonett delar. Efter lite förhandlingar fick jag åka dit och låna hem en komplett luftrenare och ett insug som jag förtvivlat letat efter! Väl hemma började jag försöka fräsa med min gamla Arboga bormaskin i Alumex-

Här börjar jag borra bort material då det inte funkade att fräsa.



klumpen som jag fått av Mats i Laxå. Fräsa gick inget bra då fräsen vibrerade i sidled. Jag köpte en roterande fil på Alibaba från Långtbortistan. Men borra gick bra så efter ett evigt mätande och borrarande så kunde jag slipa med roterande slipen och få till ett insug exakt som originalet.

*Luftrenarburkarna var roliga att göra i plåt.*

Jag ringde Anders i Vimmerby och sa att jag var klar med kopieringen så jag kommer i helgen. Han påminde då att jag lovat göra luftburkar även till honom så det blev lite nattjobb innan jag återlämnade delarna. På vägen besökte vi ytterligare en Saabvän som bjöd på







Forma plåt är kul.



Enkel garagefikaträff med Saabvänner och finporslinet framdukat!



Nu kopierar jag luftburkarna.



Här byter jag rostiga blinkersspaken.

garagetitt med Sonett och rally V4:or och bjöd på jättegod "rallygryta" med kött och potatis.

Jag bjöd in några Saabvänner på en förtitt på mitt projekt. Väldigt bra med input från andra Saabåkare!

Hemma igen skruvade jag dit instrumentbrädan och började fixa med knappar och mätarna. Två mätare hade dåliga sargar så jag vek försiktigt upp sargarna och bytte till bättre kromsargar. Bytte pinnen till blinkersspaken då den var rostig.

Monterade nylackade rattstången. Åkte till lokala trähandlarna och tänkte köpa nytt fanér till instrumentbrä-

dan men det gick inte att köpa längre. Teak är regnskogsskyddat och odlad teak blev jättedyr då man måste köpa en stor bit. Min kusin Lennart kunde dock fixa en bit som passar min panel. Min devis är ju att renovera så mycket originaldelar som möjligt. Alltså gjorde jag träpluggar och lade igen hålen som var borrarade för extramätarna.

Under väntan på fanéret monterade jag framvagnen och bakaxeln.

Nu har jag kommit lite längre; instrumentbrädan är klarlackad tre gånger. Mattslipad och sen polerad med möbelpolish för att få rätt djup och halvblank lyster precis som jag ville! Alla



Extramätarhålen igenlagda nu.



Nu har jag fanéret hemma. Limning står på tur.



Vilken förvandling instrumentbrädan har fått!

knappar är renoverade och mätarna är fixade och på rätt plats.

Handskfacket tycker jag blev kanonbra med den präglade pärmytan inuti. Sen får ju bästa tidningen plats där.

Otroligt att alla bärarmshålen i chassit passade då den mesta plåten är bytt. Också otroligt roligt att se chassit växa fram igen. Ungefär där är vi, Sonetten och jag nu. Fortsättning följer.



Plats för Sonettvärlden.  
Foto Johan Brusewitz.



# Zen and the Art of Saab Maintenance

Jonathan Dodson



*(First printed in No. 1, 2021 of Vintage Views and published with their permission).*

June 2, 2016, on Proxibid, the hammer came down on this auction. The car was mine for a bid of \$7,500.00 plus the 13% internet premium, \$8,475.00.

The car belonged to Chuck Andrews, owner of Andrews Saab, Volvo & Subaru - Princeton, WI. Chuck was retiring due to health concerns and put his entire dealership in the hands of Maas Companies to liquidate his entire dealership lock, stock, and barrel. This car was his personal car. He told me it had been on site for many years stored in a pole barn. He took it out, got it fixed up, painted it, and

it went up for sale with the rest of his cars, parts, lifts, everything.

I flew up there from Phoenix and rented a Penske truck and car carrier from the nearest Home Depot and drove up to fetch it. When I first saw the car, I felt very good about the condition overall. You never know when buying a car at auction sight unseen, I wouldn't recommend it. Very risky business. The thing that impressed me the most was that the car was intact, by that I mean 100% bone stock original, unmolested. When a car lives this long it has many opportunities to be



met with disaster at the hands of its new owner. Sometimes, that can be a very bad thing. Not in this case, Chuck was the Saab guru up there for those folks, he had a solid reputation in the Saab community and he knew how NOT to spoil a classic Saab.

It started right up, it pulled through the gears, the brakes were terrible, but I managed to get it on the trailer unassisted and lashed her down for the long drive to Gilbert, AZ where I had recently relocated to in May of 2016 after 25 years in Lincoln, Nebraska.

The clutch hydraulics failed almost immediately. I was in a bit of a quandary because I was living in an apartment complex and they would not allow you to work on your car there, for good reasons. While I was deciding what my next move was, I quit the job I relocated to Gilbert for, and retired early. After 46 years in corporate aviation as an A&P technician, turbine engine shop shift leader, corporate flight engineer and crew chief, project manager

for Duncan Aviation, Turbine Engine Sales manager, and then this disaster of a company at the Gateway PHX-Mesa airport, I decided I had enough.

So I set out to find a place to repair this little car. I knew exactly how to fix it since this was my third Sonett III, and my 7th Saab since my first one, a Model 96 V4 - 1973 my dad bought for me so I could commute to LAX every day from Orange Co. attending the Northrop Institute of Technology. My dad saved me from my rock & roll band aspirations and gave me the foundation for a solid career in aviation, which we both loved. I think he did that so he didn't have to pay any labor to have his 1955 North







This is where the fun begins...

American T-28B repaired as needed. Smart guy, because I did a lot of work on the airplane to try and keep him alive. It was an awesome adventure being with my dad. He was amazing.

2 miles up the street from my apartment in Gilbert, there is a small shop there called ATAC, Arizona Total Auto Care, and Recker Rd Storage, both owned by Jim Idsardi. I stopped in there with the Sonett on its last legs with the clutch master cylinder and there I met 'the mad genius' (I call him) Wayne Freeman. He's a knucklehead for sure, but he is also one of the best diagnostic technicians I have ever seen, and he can MacGyver the shit out of just about anything. It was incredibly easy for me to convince Wayne that I needed a place to work on my Saab, that I knew how to fix it and had experience with these cars. I guess we hit it off because he said to me "don't worry, we'll figure something out". He sent me inside to see the "Fancy" girl Peggy about renting a storage unit, which I did. I knew that if I needed help, Wayne would be there and that was very reassuring. As it turned out, he only had to bail me out on a couple

of things, mostly welding because I left my welding skills in the lab at A&P school. Everything else in the world I bought tools for, but I couldn't trust my own welding skills so I used Wayne.

Both the master cylinders, brake and clutch, are not easy to get to in a Sonett III. You can see them, but good luck getting your wrench on anything. Spoiler alert... this is where I could have prevented the "Project Creep", because there is a solution to gain access to those components without having to completely dismantle the entire nose of the car. Mark Ashcraft sells a kit that installs a removable access door in the left front wheel well that enables you to remove both master cylinders with relative ease.

I knew this at the time, but the more I looked at the condition of the engine, and the engine bay, I decided "this is too nasty to leave this way, so what the heck, I'll just go ahead and pull the engine and make it a lot easier to get at everything. I'm retired now, so what else do I have to do, right?"

So the nose comes off, the engine comes out, and the more I see... the more dismayed I am at the state of every-



thing. I'm an aircraft guy, I can't drive a car that looks like this!

Now mind you... the engine ran perfectly, the transmission had zero issues, the brakes were bad and the clutch master had failed, but otherwise, the car was totally good!

I thought to myself... don't be a pussy, just get in there and get after it. And the rest is history... everywhere I looked I saw nothing but nasty, dirty, leaking, deteriorated messes. The mindset that overtook my common sense said "make this thing the best it can be", so I spared no expense and set out to make it right. That kind of logic will kill you in a restoration project. It's great when working on airplanes, because you have to. Not everything needs to be replaced. In fact, keeping as much of the original components, hardware, only makes the project more authentic and it makes it easier to assemble. Coming apart is easy, I took some photos and I wish I had taken more, because you always tell yourself "oh, I'll remember how this goes back together". No... you don't. It's impossible to remember unless all you do is take these apart and put them back together



again. It had been several years since I restored the last one I did.

Pretty soon Wayne says to me, "what the heck are you doing, man, I thought you were just going to fix the clutch"? Yeah, well I found this and I found that, I can't put it back together this way, Wayne. He was extremely patient with me and was always there if I needed anything. Jim however was starting to get pissed. He said, "hey Wayne, what's that guy doing back there"? Wayne said, "oh, that's just Jon piddling around."

So the job became this massive overhaul project, the only part of the car I did not remove was the rear body shell. The interior was stripped out, I had the seats redone, the door cards, I ordered new carpets from Auto-Mat in Long Island. The engine sent out, the transmission sent out, both master cylinders were sent out to be resleeved and overhauled. I had lots of powder coating done, all the hardware I took and had plated with yellow cad-

mium, I wanted it to look like a Mercedes with all the yellow cad.

I spent as much time scouring the internet for hardware, parts and supplies, from all over the world. The majority of the new parts came from Skandix in Germany. The windshield came from Skandix, brand new, tinted with a blue sun filter at the top. They did not want to sell me that windshield. I said, wait a minute, I've bought thousands of dollars in parts from you guys and you won't ship me a windshield?

### *Why?*

They said every time they ship one out of country it gets broken and they did not want to be responsible for breakage during shipping. I said, what about insurance? They said we don't want to be bothered. I said, OK, I'll arrange the shipping from here, I'll arrange the insurance from here, if anything happens to it, I will be responsible. They said OK, they packed it up nicely in a wooden crate and it arrived in about a week. You can't do that now due to covid19, I ordered parts from Motomobil, the German Ford parts supplier, the beginning of December. The parts have not left the Frankfurt airport yet. No telling when I will see those parts.



I ordered a spare water pump and a spare fuel pump. They have everything for German Ford engines.

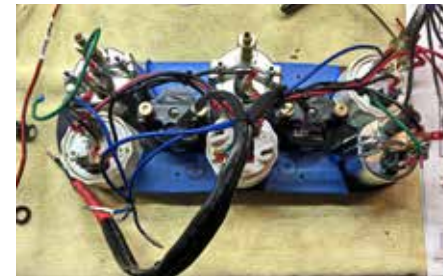
Let me provide a strong recommendation right here and now. You do not want to try and pull off a restoration project, in a tin building, in the Arizona desert. During the summer months, which is pretty much all year in Phoenix, I had to adjust my working hours to begin at 5:00 am, because by noon it was about 110 degrees inside that storage unit. So, for two years, I spent every day, or at least a part of everyday in that unit rebuilding this car.

It was tough, real tough... but here's the interesting part. That little car saved me.

### *What?*

As I took this car apart, it became extremely more challenging, all the while getting more pressure from Jim and Wayne to shut it down.

I was reminded of the challenges I had to overcome in my life. I literally deconstructed my life as I deconstructed the car. Going over in my head what I did and how I reacted when I was faced with a new challenge. It forced me to take a look at things from a different perspective. How many ways are there to do this job? Many, as it turns out. There is no right or wrong method, there is only what we do based on what we know then. Now, were all of my decisions in the past looked at with this same perspective of possibilities? Absolutely not... but it invited me to look at those possibilities and evaluate what I did and how it turned out.



Putting the car back together was a continuation of that same process because I was again reminded about how many different ways there to assemble something. Sometimes, you have to take a couple of stabs at it. After I got the car back together, I put it in a truck and carried it to North Carolina where I have spent all of 2020, working on this car. It was good to get out of that situation where it was not only too hot to work, but no pressure. Here, they allowed me to work on this car in a garage in an apartment complex. They could care less, nobody even stopped in to see what the heck I was doing out there all day every day.

I was finally able to take my time, and if I didn't like how something looked or felt, I could take all week to sort something out if that's what it needed. And the car is much happier too. She informed me of a couple of things she was not so happy with. The intake manifold was one issue that cropped up after about the first 900 miles. It started leaking water. As it turned out, it was also leaking from the carburetor base plate, and the heater hose fitting. So, I removed the Weber carb, the intake manifold and reworked everything. It is a thing of beauty now and

runs so good it's scary. I installed the air/fuel ratio gauges because I wanted to know how best to tune the carburetor. I had no experience with the installation of a Weber, Jack Ashcraft did my previous one, so all I had to do there was work out the linkage. As it turns out on the previous V4, I used a Lokar cable to pull the throttle. No good. I could never get it to open the butterflies all the way on that 120hp engine. This car I used the factory linkage, added some swivel ball ends, and it works perfectly.

Every modification I performed on this car I did with the intention of it being undone. In other words, I didn't want to spoil it so it couldn't go back to original if need be. All except the GPS speedometer installation. I did cut a hole for that, but it was dead space already, which there is none too much for real estate in this car when you're looking to modify anything.

All the power supplies and relays for the high Intensity discharge headlamps had to be cleverly hidden in the space above the grille opening in the nose. All of the lights on the nose of the car needed to be rewired due to age. The terminal ends were not in good shape and disturbing them usually resulted in breakage. I removed anything that poses a risk to reliability, like the headlight control relays. Those old can type relays were exposed to the elements and in bad shape. These are all sealed with heat shrink terminal ends. I wrapped the exhaust header on the left side with volcanic tape so as to insulate the heat from the electrical wires and the starter harness.



# Sport på svenska

Text och foto Gustaf Sjöholm



*Tidigare publicerad i tidningen Saab Cars Magazine, december 2019 och publiceras med deras tillstånd.*

Ett småskaligt svenskt sportbilsprojekt med siktet inställt västerut. Vi charmas av både bil och historia i mötet med Inge Ivarsson och hans Saab Sonett III – en duo som summerar den sista och bästa delen i sagan om Sonett.

Det första mötet med Saabs enda renodlade sportbil är speciellt. För många element är så främmande – glasfiberkaross, standardmonterad störtbåge och stående pedaler. Fjärran från min präktiga automatväxlade Saab 900 sedan. Tankarna vandrar istället iväg mot brittiska bilar som TVR och Marcos – samtidigt som en Saab Sonett III med rätt inställda glasögon och god vilja nästan kan tas för en Maserati Bora.



Men DNA-strängen finns där. V4:an närmar sig försiktig falsett och växelföringen är definitivt Saabish med långa slag och sisådär precision. Inge Ivarsson styr sin Saab Sonett III med raka armar och nyttjar vant frihjulet inför kurvorna när vi kör på attack längs de kuperade vägarna utanför Lilla Edet sydväst om Trollhättan. Självt bara ler jag där sitter, eller snarare halvligger i den tunna stolen av glasfiberstomme och med skinnklädda kanter. Låg tyngdpunkt, trygg framhjulsdraft och en känsla av att man klätt på sig bilen frammanar en självklarhet i Saab Sonett.

– Erik Carlsson hade ju svårt med hjälmen i de här, normalt så kör jag ju barfota, säger Inge Ivarsson, bilens ende ägare någonsin. Han varvar vant ur V4:an och även om fartresurserna knappast får nackhåren att resa sig



idag bidrar kitcar-känslan till breda leenden hos oss båda.

– Du märker att den är understyrd, säger Inge metodiskt när de femton tum höga hjulen skodda med klassiska Pirelli Cinturato försiktigt kasar på asfalten. Kort fjädringsväg gör att karossen kränger märkbart och vi är snabbt ur kurvan – och med lugn och jämn accelerationen på treans växel på väg mot nästa.

Det är inte första gången Inge åker undan i en Saab. Uppvuxen i Trollhättan föll det sig naturligt att börja tävla med det lokala märket så fort han säkrat körkortet i mitten på 1960-talet.

Inge fick blodad tand och hann med en rad rallytävlingar under 1970-talet, bland annat i Skottland, för att på 1980-talet hålla sig mer på hemmaplan och fokusera på folktrace. Idag rymmer hans garageskrymslen allt från en Saab 92 under helrenovering via en Saab 900 Turbo i omsorgsfullt ombyggt pickup-utförande (!) till den sista inkarnationen av nya generationen Saab 9-3, byggd av NEVS efter fabriakens nedläggning.

Redan när produktionsmässiga Saab

Sonett presenterades år 1966 visste den då tjugo år gamla Inge Ivarsson att han skulle ha en sådan. Men det var inte Inge eller den svenska marknaden som ledningen och ingenjörerna på Saab hade i åtanke med sitt nischade och aningen svårstartade sportbilsprojekt.

De första stegen togs av motorutvecklaren Rolf Melde under 1950-talet – mer som ett hobbyprojekt i form av den lilla roadstern Saab 94, senare omdöpt till Saab Sonett Super Sport. Men när reglementet ändrades och det blev möjligt att tävla med trimmade standardbilar försvann hela idén med den lätta sportvagnen och bara sex bilar tillverkades

På den amerikanska marknaden noterade Saabåterförsäljarna i början av sextioalet britternas försäljningsframgångar med lätta sportbilar till stor del baserade på befintliga standarddelar. Det väckte på nytt till liv idén om en egen sportbil hos Saabledningens i Trollhättan.

Den här gången resulterade det i en betydligt mer vardagsbetonad Saab Sonett med tak. Den började produ-







ceras i den gamla Waggonfabriken, då AB Svenska Järnvägsverkstäder (ASJ) i skånska Arlov. För linjerna stod industridesignern Björn Karlström vars förslag MFI-13 gick segrande ur ronden mot Sixten Sason och hans Catharinaprototyp.

Tvåtaktsmotorn i Saabs nya sportbil ersattes efter bara 258 exemplar med den nya V4-motorn. Flipfronten fick då förses med en bula för att omsluta den större kraftkällan med stöddigt korsinsug. Det såg inte bra ut, tyckte konstruktionschefen Björn Andreasson på fabriken i Arlov. Därför kontaktade Saab 1969 den italienske bildesignern Sergio Coggiola. Coggiola hade efter femton år vid designhuset Carrozzeria Ghia i Turin startat egen designstudio och fick i uppgift att ta fram en ny Saab Sonett. Dock bestämde Saab att mittenpartiet från Sonett II fick hänga med för att hålla kostnaderna nere. Medan Sonett II till stor del byggde på 96-deklar fylldes Sonett III med bitar från den nya 99-modellen.

Till slut ansågs Coggiolas moderna och tidlösa Sonettförslag ändå för kostsamt för att sätta i produktionen. De italienska skisserna gavs därför till illustratören och reklammannen Gunnar A. Sjögren som fick i uppgift att transformera dem till färdig produktionsbil.

Premiären för den uppdaterade Saab Sonetten förlades till New Yorks bilsa-

---

Från att ha varit nästan överdrivet servicevänlig med en enorm flipfront som blottlade inte bara motor utan också hela framvagnen hade III:an mer av ett titthål för motorn.

---



long 1970. Den nya modellen ståtade med uppfällbara lyktor, en konventionell motorhuv, golvväxelspak och ett betydligt mer lättåtkomligt bagageutrymme tack vare att hela bakruktan nu kunde lyftas upp.

Till skillnad från Sonetterna som exporterades till USA var de svensksålda bilarna specialbeställda – bland annat till underhållarna Lasse Lönndahl och Thore Skogman. Två år in i tredje generations Sonettproduktion fick Inge Ivarsson i Lilla Edet genom sin bror reda på att det stod en Saab Sonett hos en återförsäljare i Södertälje. Han insåg att det var nu eller aldrig.

Inge och hustrun Ingalill packade in sig i sin Saab 96 V4 och körde norrut. De möttes av en fullutrustad Sonett med 1 600 mil på mätaren. Fullutrustad innebar i Sonettsammanhang två av två tillgängliga tillbehör: läderklädsel och aluminiumfälgar. Inge visste på en gång att Sonetten skulle med hem till Lilla Edet.

– Vi lämnade vår bil i inbyte och betalade 16 500 kronor i mellanskillnad, berättar Inge. Men affären blev en utdragen historia eftersom Saab-återförsäljaren hade fullt upp med att demonstrera Saab 99 EMS med den nya svenska tvålitersmotorn. Den hade Sverige premiär samma dag.

Sonetten blev snabbt en del av Saab-familjen Ivarsson och även hustru Inga-Lill, till en början mycket skeptisk till den opraktiska bilen, godkände den.

– Ja, jag blev ju snabbt den häftigaste morsan på skolparkeringen när jag hämtade sönerna med Sonetten, minns hon och ler.



Den Saabkunnige höjer ögonbrynen inför de ovanliga fälgarna på Inges bil, de fanns bara 1970 och 1971 och tillverkades av Tunaverken i Eskilstuna. Skodda med Pirelli Cinturato.





“Bakvagnen följer med som den bara gör på en äkta Saab. Man behöver inte tänka på den helt enkelt”, konstaterade Teknikens Värld och det är en saklig och träffande beskrivning av körupplevelsen i tredje och sista inkarnationen Sonett.

Över en kopp kaffe hemma hos Ivarssons radar minnena med Sonetten upp sig när vi bläddrar genom fotoalbumen. Att bilen på de tidigaste bilderna är prydd med dåtidens registreringsskyltar med länsbokstäver skänker lite perspektiv – Inge och Inga-Lill har haft bilen i snart femtio år.

– Där åkte vi på Dalsland Ring med den, redan första året, säger Inge och pekar på en bild daterad 1972.

– Och där packade vi in oss och körde ända till Junsele och vidare till Sollefteå, inflikar Inga-Lill. Det måste vara i samband med fotbolls-VM 1974, alldeles efter att bilen fick sitt nya registreringsnummer.

I samma veva passade den redan då mycket entusiastiske Inge på att besöka fabriken i skånska Arlov. Där fick han en guidad tur av en Thor Fjugstad som var ansvarig hos Saab för att säkerställa kvaliteten på de färdiga Sonetterna.

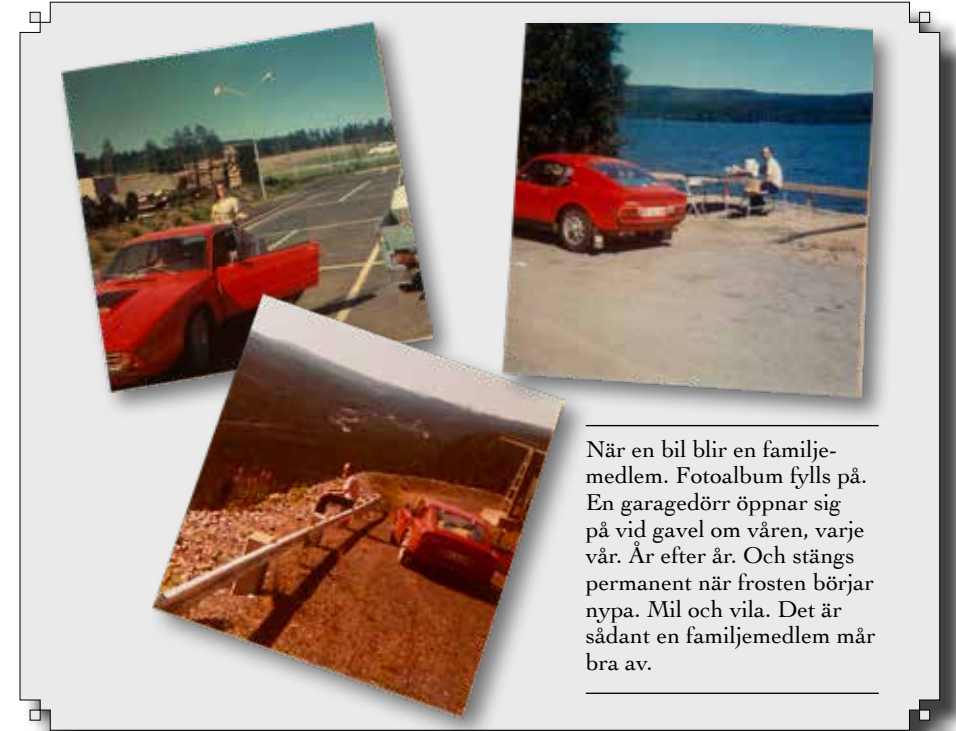


– Det var alldeles innan produktionen av Sonett lades ner den 3 maj 1974, säger Inge. Och med just kvaliteten var det nog sådär ibland, i alla fall i början. På det medföljande vagnkortet till Inges bil listades en rad punkter som behövde åtgärdas efter att den sedvanliga provkörningen om fem kilometer hade utförts.

– Inte en grej var rätt på bilen, säger Inge och visar det medföljande vagnkortet som är fullklottrat av defekter. Det handlar om allt från lösa lister, tätningar och en tändspole till bortglömda stänkskydd och en motorhuv som inte gick att stänga ordentligt.

Med tanke på att bilen var ämnad att bli Saabs pressbil kanske kontrollerna var extra noggranna. När det nitiska testlaget hos den då inflytelserika tidningen Teknikens Värld med Anders Thunberg i spetsen tog sig an Inges blivande bil inleddes artikeln med “Inte mycket till sportvagn men otroligt roligt att köra”.

Tidningen prisade Sonett för att vara lättkörd och extremt underhållande på kurviga vägar – men ansåg att bilen med sin Saab 96 V4-mässiga effekt om 65 hästar fick se sig frånåkt



När en bil blir en familjemedlem. Fotoalbum fylls på. En garagedörr öppnar sig på vid gavel om våren, varje vår. År efter år. Och stängs permanent när frosten börjar nypa. Mil och vila. Det är sådant en familjemedlem mår bra av.

av konkurrenterna i samma prisklass. Men Saabs 90-hästars sportsats “borde räcka för att för att göra Sonetten till ett kanonåk”, ansåg de gasglada testförarna.

Det var mindre svensk stram korrekthet och mer brittisk jargong när brittiska CAR publicerade en längre artikel baserad på Inges bil i augusti 1971. Motorskribenten Graham Gould konstaterade att han aldrig hört talats om Sergio Coggiola utan tyckte att det lät som ett italienskt namn påhitat av en svensk. Någon vidare faktakoll tyckte han sig inte behöva göra.

Men främst var han positiv till bilen och beklagade sig över att Sonett inte var aktuell för Storbritannien eftersom

den skulle ge sportbilar som Sprite, Midget och MGB en fin match på de krokiga engelska B-vägarna. Dessutom lyckades han krossa bakrutan utanför hotellet på Avenyn i Göteborg. En kastvind besegrade den tunna stödpinnen när Goulds väskor skulle lastas ur.

– Jag hittade skärvor i bilen i decennier, suckar Inge och faller varsamt ner glasluckan när vi parkerar bilen för dagen. Ägare nummer ett stänger snart garagedörren om en av Sveriges finaste och mest intakta Sonetter. Hitills har den bara rullat totalt 5 700 mil och Inge har inte den minsta tanke på att sälja bilen utan oroar sig mer för hur han ska hinna lägga mil på den med alla andra pågående Saabprojekt.



# Hans Eklund och hans Sonetter

Bengt-Åce Gustavsson –

[www.racefoto.se](http://www.racefoto.se),

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



**H**ans Eklund från Grästorps är en känd profil både i historisk racing och Sportvagnsmästerskapet då han har tävlat framgångsrikt i båda serierna.

Eklund är en stor SAAB-entusiast och han har tävlat med många olika modeller genom åren. Det började med V4 i rallyskogen och han körde Sonett V4 på landsvägen och till utställningar. Han lyckades komma över ett mycket speciellt bygge som Kalmarverken hade byggt. Det var ett chassi från en Sonett III som de hade konverterat till eldrift. De hade fyllt bilen med batterier och sedan gjort en egen kaross. Taket kom från en Volvo

142. Bygget påminde lite om en Golf.

Eklund köpte bilen och började bygga om den till en Sonett II med tvåtaktsmotor. På den tiden gick det fortfarande att köpa en hel del nya delar direkt från SAAB. Bilen var klar 1990 och Eklund tävlade i Roadsport C. Bilen hade en motor på 940cc med tre separata tändspolar och tre effekt-ljuddämpare. Det gav ca 100 hästkrafter och bilen varvade 9 500 varv/min! Dock insåg Eklund att det fanns ett stort problem... Eftersom bilen hade byggts som en prototyp redan från början fanns varken chassinummer eller registreringshandling på bilen.



I Roadsport är man tvungen att ha bilen besiktad. Som en paniklösning "lånade" han en registreringsplåt från en likadan bil. Till säsongen 1991 hade Eklund köpt en skrotad Sonett från USA som han tog handlingarna från.

Bilen vägde endast 600 kg och var mycket snabb. Säsongen 1993 kom han trea totalt i Roadsport C. Efter segern på Ring Knutstorp var framförallt Miataförarna sura på Eklund då han körde ifrån dem. SPVM ändrade reglementet så att tvåtaktsmotorn skulle jämföras med en modern 16 ventilmotor. Det betydde att Eklund skulle behöva lägga i ett par hundra kilo bly i bilen! Då blev Eklund sur



och byggde i stället om bilen till ett riktigt monster! Han tog motor och växellåda från en SAAB 900 med turbo och åtta ventiler. Han byggde upp framvagnen efter egna ritningar. Bilen blev kort och bred. Det tog några säsonger att sortera ut bilen, men han lärde sig att bemästra den och säsongen 1999 vann han Modsport I totalt!

Han mindes speciellt en tävling i Anderstorp då han hade en riktig fight med en Super 7. - Sonetten gjorde 270 km/h på rakan och jag trodde att hela bilen skulle skaka sönder, sa Eklund. Super 7 hängde inte med rakt fram, men körde om i de kurvigare partierna. Efter säsongen 2002 ställdes bilen undan och han började bygga en 750 GT för historisk racing i stället.

Men historien slutar inte här. Hösten 1994 brann den fina utställningssonett V4:an upp i Eklunds garage, tillsammans med en speciell SAAB 93 V4! Modsportbilen kapades itu och allt framför vindrutan såldes till Lennart Nilsson i Kil. Resten av bilen såldes till Andreas Hillby, som dessutom köpte framänden från den eldhärjade bilen. Hillby håller på att bygga iordning bilen till en SAAB Sonett V4 som han skall tävla med i RHK. Förhoppningsvis kommer bilen ut redan under 2024.

## *Eklund och hans Sonetter del tre...*

Parallellt med att Eklund tävlade med sin SAAB 750 GT i RHK började han bygga ihop en ny Sonett. Han använde det skrotade chassi från USA. Det saknades i princip allt varför han började söka upp delar från höger och vänster och till sist



hade han plockat ihop en Sonett II med tvåtaktsmotor.

Eftersom bilen skulle köras i RHK måste han följa alla klassningshandlingar på bilen, vilket gjorde att han inte fick trimma fritt som på Roadsportbilen. Klassningsvikten ligger på 630 kg och han har inte riktigt kommit ned till den vikten ännu. Han har kört bilen i RHK sedan säsongen 2016 med stor framgång. Bilen har varit mycket driftsäker. Han har tagit 30 segrar i rad!

Oftast är han ensam i sin klass, vilket gör att han bara får räkna halva

poäng. Men trots detta och tack vare att han kammar hem full pott varje år har han förutom klassvinsten tagit två RM-brons och nu senast säsongen 2023 blev han Riksmästare i historisk Racing!

-Nyckeln till att bilen är så driftsäker är att jag plockar ned motorn två gånger per år och riktar vevaxeln, för den brukar vrida lite på sig, sa Eklund.

Eklund kommer att fortsätta att tävla med Sonetten och han gläder sig åt att det blir fler Sonetter som kommer att köra i RHK.



## Intressanta artiklar får ny spridning!

Jan-David Skavén

En av det viktigaste uppgifterna för mig som redaktör har varit att i tid samla information och artiklar från de som på olika sätt var involverade i framtagningen av Saab Sonett. Där har man kunnat läsa om olika ingångspunkter, från idégivaren och designern Björn Karlström, illustratören Gunnar A Sjöström (GAS), chefen på Saab Rolf Melde, förman Carl-Åke Blomstrand och chefen på MFI Rudolf Abelin.

Det är verkligen en modern industrihistoria samlad i dessa artiklar. Av naturliga skäl har de publicerats i olika nummer av Sonettvärlden under ett antal år men de finns nu samlade på klubbens hemsida under fliken Information/klubbtidning/artiklar eller: [https://www.sonettclub.se/wp\\_se/artiklar/](https://www.sonettclub.se/wp_se/artiklar/)

Gissningsvis är det mest medlemmar i Club Sonett Sweden som läst artiklarna men de är verkligen värda att

spridas i en större krets. Därför har Saabveteranernas webmaster Pernilla Björck lagt ut en länk på deras hemsida i form av en flash som länkar till våra artiklar.

Och vi lägger gärna ut en länk till deras hemsida för där finns många intressanta artiklar att läsa för oss som gillar Saab:

<https://wiki.saabveteranernatrollhättan.com/index.php/Huvudsida> eller Googla bara på Saabveteranerna Trollhättan.

Om flashen hunnit försvinna kan ni söka på SAAB's historia och vidare på 3.1 Specifika bilmodeller. Eller skriv Sonett i sökrutan så får ni 54 träffar (varav en del är dubbla).

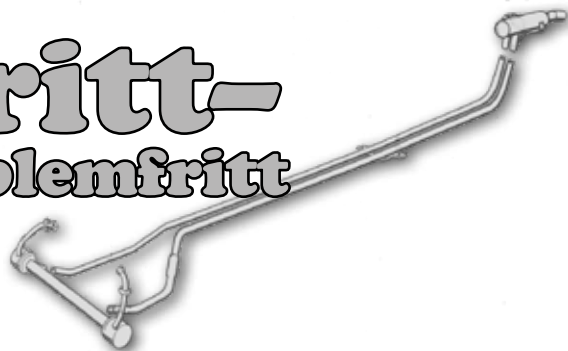
Som hennes man Per-Gunnar skriver: Sonetten är antagligen den enskilda Saabmodell som det finns flest artiklar om på Saabveteranernas hemsida.





# Rostfritt- nästan problemfritt

Jan-David Skavén



Den 29 januari 1988 var jag hos Ferrita i Köping för att låta montera ett rostfritt prototypsystem på min Sonett V4. Jag var nämligen less på att behöva byta ut den bakre ljuddämparen gjord av kolstål vartannat år, vare sig jag körde bilen eller inte. Orsaken var förstås att det bildades kondens i den, speciellt när den sällan kördes.

Jag minns att det inte var helt lätt att få till prototypsystemet för verkligheten och ritningen var inte helt synkade. Men efter diverse ombockningar så blev det bra.

I början lät det rostfria systemet faktiskt som en VW 1200 men ju mer beläggningar det blev inne i systemet,



desto bättre lät det. Till och med så att det lät som om det var mer motor än det var på riktigt.

Åren gick och jag var väldigt nöjd med avgassystemet och tyckte att det var en av mina bättre investeringar eftersom jag kunde glömma alla byten av ljuddämpare. Ända tills jag inte kunde glömma det längre, för det hördes ett annorlunda ljud i somras, efter 36 års användande. Det visade sig att det hade blivit en spricka mellan rören och den bakre ljuddämparen.

Dessutom hade den lilla metallplatta som sitter mitt under bilen och som håller isär rören spruckit. Båda svetsades temporärt för att hålla vilket det också gjorde, inte minst tur och retur Stockholm-Östersund i samband med vår Sonetträff och årsmöte.

Att jag vet så väl när avgassystemet monterades i Köping 1988 beror på att jag fick en garantisedel "mot genomrostning, material- och tillverkningsfel så länge som innevarande ägare äger bilen". Jag kontaktade Ferrita och visst, garantin gällde än.

Sagt och gjort, i början av september 2024 åkte jag till Köping och blev fint emottagen där. Inte bara att jag fick en kopp kaffe, utan även två smörgåsar! Vi kollade under bilen och de



konstaterade vad som behövde göras. För en stor del av systemet var fortfarande helt friskt.

Emil som monterade systemet var både trevlig och kompetent. Han beslöt att från mitten på bilen och bakåt bara ha ett, men ett grövre, rör. Huvudledningningen var nog att originalets rördimension inte är så vanlig längre men en bieffekt var att man slapp plattan som spruckit mellan rören och att genomströmningen skulle bli bättre. Till sin hjälp hade han en hel verkstad för att få till olika rostfria avgassystem så

inget problem att få till det medan man väntar. Ett exempel är denna hydrauliska rörbockningsmaskin, se nedan.

Den mesta tiden satt jag och väntade i ett kundrum men mitt på dagen tog Tintin som var son till chefen Micael Ljungström med mig på en visning i verkstaden; totalt är man 14 medarbetare samt några ekonomipersoner. Imponerande och Emil visade hur han hade tänkt göra om och förbättra. Inte helt original men det kan jag leva med. Här ser vi den bakre ljuddämparen som Emil delvis hade pole-





rat, han gjorde resten sedan inklusive den bit som sticker ut från karossen.

Arbetsställningen är inte helt lätt när man ska fästa ljuddämparen då muttrarna sitter inne i bagageutrymmet, bakom klädseln.

Det gick några timmar till när den lika trevliga Tintin tog mig till Sonetten igen för att visa det färdiga resultatet. Jag blev jättenöjd. Dels var det ett snyggt montage; dels för att personalen på Ferrita verkligen visat vad ett gott kundbemötande kan betyda.

En sak till: Ni som har ett rostfritt avgassystem; kolla att gummiupphängningarna som systemet sitter i är fräscha. För även om avgassystemet håller länge så slits gummit av ålder och vibrationer.



Att Ferrita stod för sin garanti efter 36 års användande hedrar dem verkligen. Mycket nöjd körde jag hem till Stockholm och denna gång slapp jag höra VW puttret...



# Historien om Saab Sonett V4 -68

Håkan Johansson, CSH 171

Inköpt 71 för 12000:-, 2600mil, 1985 runt 30 000 mil, byte mot en Saab 900 Turbo (värde runt 25–30000) av bankåkaren Gösta Pettersson (han skulle ha den i skyltfönstret i sin Saab-handel). Köpte tillbaka den 2009 för 140000:-; den hade då gått ytterligare bara runt 75 mil, helrenoverad, nylackad, ny klädsel, sen sålt 2017 för samma belopp. Ny bil RR Silver Spirit 85, 16 000 mil, den kostade lika mycket. Dvs. Sonetten är en värdefull bil.

Det blir många minnen som man aldrig får med andra bilar som München 71, besökte Tekniska museet där man kunde testa olika saker bla. reaktions-

förmågan att bromsa, slog rekord då jag som van rallyförare körde med vänsterbroms, provade med höger 0,5 sek långsammare. Dvs. man börjar bromsa 15 meter tidigare vid 100km/h om hinder dyker upp i rally, (vi körde utan noter på min tid). Dagen därpå tankade fullt, åkte nästan 10 mil till en isgrotta, solen hade värmt upp tanken så bensin rann ur, stora rutor och det mesta svart inne, förbrukning 0,0 måste vara världsrekord, campade i Rimini, varningstriangeln smälte i bakluckan.

Bästa köpet till Sonetten efter den resan var ett fårskinnsöverdrag, svalt på sommaren och varmt på vintern.

Monte Carlo 1974



Camping







Eiffeltornet 1972



Ovanför Val d'Isère, 1976 resp. 1977.

71–79 nio resor till Medelhavet, besökte casinot i Monte Carlo, fick parkera direkt utanför ingången, kom ut och säkert 10–20 personer stod och beundrade bilen och ville veta mer; Ferrari hade de sett tidigare, stod mitt emellan två stycken.

Campade i Montpellier tre år i rad och hade lärt mig från 71 att ha tält med yttertält och förgård för att undvika värsta värmen. Sonetten var fantastisk, pinnarna framför stolarna, stort tält med förgård fäst i störtbågen som nackstöd, campingstolar bakom stolarna, konserver mm. stuvades in bakom stolarna över bakaxeln.

Användes på hemvägen för att smuggla Strohrom (preskriberat). Vid avresa från campingen satt en fransman och applåderade när jag lyckats stoppa in allt i bilen.

Vid Mont Blanc-tunneln vill de ha betalt för motorvolym 2 liter, tog lång stund innan de accepterade 1,5 liter. Den var lite trimmad; pappa slipade ner topparna 1 mm., blev väl 5 hk ex-

tra, fick upp Sonetten i 203 km/h i backarna utanför Kassel, 7000 rpm. Det blev väl runt 600 mil (turistrabatt i Italien gjorde att soppan för hela resan blev runt 300 kr). Otroligt att man kunde köra runt i storstäder som Rom och Paris utan GPS.

En gång vid utfarten från Paris ville de ha 5 franc till motorvägen men hade inga kvar. Jag sa att ni får 5 DM istället (dubbelt så mycket) men de sa nej, tittade på bommen som satt högt, la in 5 DM och åkte under bommen.

Jag hälsade på Erik Carlsson i Antibes, visste att han kände min morbror som jobbade på Saabs reservdelsavdelning, han är även nämnd i Eriks bok (utan namn). 40 år senare åkte jag Prins Bertil Memorial på Djurgården, träffade Erik och frågade om han mindes mitt besök 40 år tidigare, svaret var, javisst; det var inte många i en Sonett som hälsade på därnere.

Nu lite svenskminnen, åkte på skidresa med en kompis, träffade 2 unga



Midnattssolsrallyt 2014

damer i byn som hängde med upp till tugan, en kröp in i bakluckan, dvs. Sonetten är fyrsitsig. Den damen åkte 38 år senare som kartläsare i Midnattssolsrallyt 2012 och 2014.

Vi åkte regularity, skulle hålla 50 i snitt, första sträckan på Rocklunda i Västerås fick vi åka så fort vi ville, åkte ifrån Hannu Mikkola med 3 sekunder.

Åkte fast för fortkörning 2 gånger, båda lika roliga. Första gången var mamma med, utanför Motala gick kanske 80 där det var 70, mamma började

protestera och sa att det inte gick fort alls. Andra gången också på 70 väg, blåste om en Volvo, tyckte de hade samma jacka som vi i motorklubben, hejade och körde om. Det började blinka bakom mig, dom sa att de hade många bilder på att det gick för fort, skyllde på deras jacka.

Ekonomikörning på Saab i Västerås, tror det var runt 10 mil, vann lätt med en förbrukning på 0,46.

Tror jag har rekordet Västerås - Sälen 320 km, 2 timmar 30 minuter; 128 i snitt, (också preskriberat).

*Lars Stenberg*  
*Stenstorp*  
Du är vinnare i  
**Sonettdraget**  
den här gången, vilket berättigar dig två  
**trisslotter**  
som kommer de närmaste dagarna per post.  
Gratis och lycka till vid dragningen!



# Renoveringstips frihjul

Roine Blom

Vår Sonett III -73:a saknade frihjul då detta var borttaget i USA av någon anledning. Jag vet någon till som inte hade något frihjul när de kom från USA.

Vi kunde höra ett tickande ljud som vi lokaliserade till kopplingshuset veckorna innan vi skulle ha åkt med Sonetten ner till Saabfestivalen i år (2024) så vi fick ta cabben i stället.

Efter festivalen så tog vi ur motor och låda (Bild 1) och när vi särade dessa så kunde vi se att tryckplattan tagit i armen som urtrampningslagret sitter fäst i (Bild 2). Den troliga anledningen är att någon inte hade monterat clipsen som håller urtrampningslagret på plats så att lagret har legat och gnagt bort en hel del material från kopplingsarmen.

Jag hade förut gått igenom tidigare artiklar av Sonettvärlden och i nummer 3 ifrån 1986 så har Berndt Elias-

son som sköter layouten av vår tidning ett renoveringstips hur man renoverar frihjulet.

När jag skulle ta ur frihjulet från en donatorväxellåda så var tanken att jag skulle sätta ett buntband runt frihjulet som i detta fall innehöll 10 rullar, 20 fjädrar samt 20 mässingsstift och som vanligt så skulle jag bara dra ut det lite till innan jag skulle dra åt buntbandet och så hände det som inte skulle få hända: "Pang" så flög alla delar hejvilt och då blev man ju lite svettig i pannan för jag stod i en lada som visserligen delvis har cementgolv men troligtvis så hoppade två av stiften ut i angränsade grus, för dessa fann vi inte. Det löste jag med att svärfar fick svarva två nya.

Nu var det dags att ta fram artikeln från Berndt och där stod det att man skulle ta en huggmejsel och hugga bort gavlarna och detta lät lite våldsamt så



jag tog och ringde Berndt innan jag satt upp frihjulsnavet i skruvstycket och tog därefter några olika skruvmejslar för att sära på gavlarna som mycket riktigt lossnade väldigt lätt utan större våld (Bild 3). När gavlarna nu var borta (Bild 4) så tog jag en bandslip och mycket lätt slipade av alla ytor där rullarna ligger så att de små antydningarna till slitage var borta (Bild 5).

Det hade kanske gått att montera detta frihjul utan denna åtgärd men det kändes bäst att göra detta nu när vi hade motor och lådan ur Sonetten då det är lite pyssel med att demontera fronten. Efter att jag hade "nitat" om gavlarna så la jag några loppor med tigsvetsen för att vara på den säkra sidan. Nu började det spännande att få tillbaka dessa 50 delar i frihjulsnavet vid köksbordet. Jag hade nu 3D-printat lite hjälpmedel som jag skulle ha gjort innan jag drog ur frihjulet ifrån donatorväxellådan. Efter några tappra försök så ringde jag upp klubbens tekniska rådgivare Hans Eklund för lite tips och råd.

Renoveringstips i Sonettvärlden nummer tre, 1986.





Hans hade lösningen direkt -jag skall åka upp till Uppland och besöka släkt och goda vänner så jag kan ta med mitt specialverktyg och komma och hjälpa er. Det erbjudandet tackar man ju inte nej till. (Bild 6). Med rätt verktyg och kunskap så var det en relativ enkel operation för Hans att sätta ihop frihjulet samt att montera det i växellådan (bild 7 & bild 8). Efter att motor och växellådan åter var på plats



igen så var man lite fundersam på hur frihjulet skulle kännas och det var en mycket trevlig känsla när det greppade tag första gången och fungerade utan problem.

Ett stort tack till Hans Eklund för hjälpen!

Ps. Jag har nu förfinat mitt 3D printade verktyg så att det nästa gång kanske kan fungera utan att man behöver tre armar (Bild 9).



## 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!**



**Matta bakre Sonett III**  
finns bara 1 st.  
Art 7419252  
Pris 700:-

**Carpet rear Sonett III**  
Just 1p  
Art 7419252  
Price 700 SEK



**Luftintag motorhuv Sonett III**  
finns bara 2 st.  
Art 7420433  
Pris 200:-

**Hood, air intake Sonett III**  
Just 2p.  
Art 7420433  
Price 200 SEK

## Medlemsavgiften 2025

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 månadsskifte 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 2025-01-31. 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 Sonettvärlden 2/2024.

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.

## Det skrivs om oss och våra bilar

av Jan-David Skavén

### Fox 12

I förra numret skrev vi om Ken och Linda Rone som ägt sin Sonett från 1969 i 50 år och köpte den 1973. Dessutom gifte han sig med Linda 1974 så det hände mycket de åren. Men vi fick tyvärr inte plats med bilden på såväl paret som Sonetten men det reparerar vi nu!



## The member fee 2025

We kindly ask you to send us the member fee for Club Sonett Sweden for year 2025. 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, 2025. 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 2/2024, page 22-24. 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.

### Veteransbilstv.se

Bilträffar är det ingen brist på i Sommarsverige. Som till exempel det som Gröna Lund (mellan Aneby och Tranås) arrangerar fyra gånger i juli/aug. Det finns både butik och café i mysig och gammaldags miljö och tack vare det har de blivit väldigt populära. Varje kväll görs också en liten presentation av några utvalda bilar. Programmet är inspelat 27 juli och 3 aug

2023. Någon av gångerna var bland annat Hans Lundström från Tranås där med sin röda Sonett V4 och det är förstås hans bil som syns på bilden.





# CLUB SONETT SWEDEN

## Clubshop

SOFTSHELL-  
JACKA  
DAM/HERR  
759:-



KEPS  
169:-



STICKAD  
BOMULLSTRÖJA  
DAM/HERR  
1099:-



RÖTT BIL-  
ÖVERDRAG  
1 495:-



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