

# SONETT

– Organ för CLUB SONETT SWEDEN –

## *världen*



- Saabfestivalen
- Sonetträff och årsmöte
- Nya grillar i lagret
- My Sonett is Back on the Road

3  
2024

# Från ordförandens skrivbord



Sommaren 2024 erbjöd oss Sonettägare många olika tillfällen att ta en fin tur med våra Sonetter. För vår del så skulle vi åka Sonett ner till Saabfestivalen men veckan innan åkte vi en liten tur till Ulva kvarns tisdagsträff och då kunde vi höra ett tickande ljud som vi lokaliserade till kopplingshuset. Det blev ingen Sonett till Trollhättan utan vi fick ta en annan Saab för att åka den fina tur som Niklas och Eva-Marie Lindén hade ordnat för oss klubbmedlemmar.

Efter att motorn och växellådan tagits ur satte vi i en ny koppling och en del nya delar samt att vi nu har frihjul som de i USA hade tagit bort av någon anledning. Första resan gick till Åland och en bilträff vid Godby som de har var tredje onsdag under sommaren.

Nästa längre tur blev till klubbens årsmöte i Östersund som blev en resa på över 100 mil med Sonetten men vi hade en medlem ända från Danmark, Mogens Nielsen som har en bit över 100 mil enkel resa så hatten av för Mogens och hans kompanjon Claus Lind som nu har deltagit på de tre senaste årsmötena. Det skall även nämnas att en medlem från Norge, Gustav Bjørlo deltog. Till årets träff var det många som hade rest långt, från Genarp i Skåne i till Luleå i norr. Ett stort tack till Bengt och Maja Edlund för en väldigt fint arrangerad träff; det blev en fullträff. De fick mycket god hjälp av vår klubbmästare Johan Brusewitz och Maria Lundberg att förbereda träffen.

Vi i styrelsen med Per-Gunnar vid rodret jobbar som ni vet en hel del med att ta fram underlag för nytillverkning av delar till våra Sonetter. Vi kan nu meddela att nya grillar till V4 / II:an samt till III:an 70-72 kan beställas från vårt lager. Vi tittar även på att ta fram 73-74:ans grill men där är vi inte riktigt i mål ännu.

  
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  
[jdkskaven@gmail.com](mailto:jdkskaven@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

En härlig skymningsbild i regn från vår kvällsträff 7 juni hos Eva-Marie och Niklas Lindén i samband med Saabfestivalen. Fotograf Kjell Pettersson.

## Styrelsen

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

Jan-David Skavén, redaktör  
070-606 44 35  
[jdkskaven@gmail.com](mailto:jdkskaven@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  
[pgbjorck@gmail.com](mailto:pgbjorck@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 mitten av december. Sista inlämningsdatum för manuskript och annonser 10 november.



# Saabfestivalen

Text o foto Jan-David Skavén, foto Annelie Blom

"Alla var där" ... Ja, både runt 1500 Saabbilar och ännu fler personer. Ska jag vara ärlig så var det kanske inte så många Saabmodeller som extra fångade intresset men visst fanns det en del. Som härliga äldre patinerade Saab 92:or, som en ombyggd "ny" 9-5 så att det blivit en kombi, som en fantastiskt fint renoverad 96 Monte Carlo, en riktigt fin tävlingssonett, några konverterade Saabbilar som fått elmotor och så förstås, ett antal Sonetter.

Hur många Sonetter det var är faktiskt omöjligt att säga, för alla olika Saabmodeller var utspridda på olika parkeringar runt Saabmuseet och Innovatum. Men skulle jag ändå gissa så totalt uppåt ett tjugotal av alla olika modeller.

Årets tema var Saab 9000 då modellen fyllde 40 år. Bilarna fick en hedersplats framför Saabmuseet och det

är den modellen väl värd. En utmärkt familjebil än idag, rymlig, säker och väljer man någon av de motorstarkare varianterna så är den dessutom riktigt pigg.

Utöver bilarna så var det många försäljare av Saabdelar där. Något som är desto viktigare när man inte kan köpa delar av Saab längre. De delar som ändå finns är ofta till nyare Saabar. Till de äldre är dessa marknader också viktiga, för här kan man fynda. Kanske inte i bemärkelsen att det är billigt, för det är det sällan utan mer att man kan hitta delar som man kanske sökt länge efter. Som vanligt var det väldigt få delar till Sonetterna om de inte var gemensamma med 95/96:an men det gick faktiskt att hitta någon Sonettspecifik del som jag såg och fler fanns det säkert.



Jag måste passa på att tacka alla som orkat arrangera denna Saabfestival för det ligger ett mycket stort jobb bakom och man ska komma ihåg att allt är ideellt. Företaget Saab är borta och ändå har man kunnat genomföra ett så stort arrangemang. Allt från att utställda bilar från Saabmuseet ska vara i ordning till funktionärer som visar vägen och att det fungerar med toaletter och serveringar. Man kan räkna upp hur mycket som helst, seminarier ska förberedas, det ska finnas kepsar och T-shirts att sälja och priser att dela ut. För att sammanfatta, ett enormt jobb har gjorts i förväg och under festivalen.

Nå, vad var då extra roligt med denna Saabfestival? För mig var det två saker. Dels att träffa så många vänner man lärt känna genom Saabintresset och inte sett på länge, dels den kvällsträff som Niklas och Eva-Marie Lindén arrangerat för Sonettgänget. Vi åkte först en väldigt trevlig sträcka efter en bra vägbeskrivning. Bland annat stannade vi vid den för Sonettentusiaster kända ladan i Åsaka där den allra första Sonett I:an färdigställdes.

Färden slutade i en stor vagnhall vid värdparets bostad. Där fanns det förstås bilar, någon husbil och så bord och stolar där vi slog oss ned.







Våra värdar hade gjort ett fantastiskt jobb med denna kvällsträff på fredagen. Charmiga vägar har jag redan nämnt och buffén var riktigt god och riklig. Innan maten kämpade vi med att försöka besvara 12 frågor där det definitivt var en fördel om man hade lokalkännedom om Trollhättan.

Vinnare var Ingalill och Inge Ivarsson, på andra plats kom Pernilla och Per-Gunnar Björck och på tredje plats kom Björn och Mikael Mohlin. De satt vid samma bord så det var verkligen ett vinnarbord!

Natten mellan fredag och lördag så bodde vi på Quality Hotel i Väners-

borg. Man kan inte annat än gilla ett hotell som har en Saab 93 B De Luxe inne i matsalen... och när dessutom frukosten var mer än riklig så blir det tummen upp!

Efter att ha skrivit allt detta kommer jag inte undan med att nämna vädret... Det var tyvärr ganska bedrövligt. Efter en lång tids soligt väder så öste det ner denna helg, inklusive vid vår kvällstur.

Naturen behövde det men nog hade regnet kunnat vänta till efter Saabfestivalen. Jag är dock ganska van vid att det regnar när jag tar ut Sonetten och vår dotter har därför låtit göra en

unik T-shirt till mig där det står: "Sonett, säkrare än regndans"!

Gösta Jakfors Sonett I:a tilldrar sig alltid stort intresse, det är många som tar kort på den.

Klubbens reservdelsspecialist Per-Gunnar Björck visade nöjd upp nyttillverkade grillar för Sonett V4 och III.

Under Saabfestivalen, den 8 juni 2024, delade vår ordförande Roine Blom ut priset Club Sonett Sweden Award till vår norske vän Tore Frøyse som kört från Follebu till Trollhättan. Han var säkert nöjd med färden.

Nu återstod bara hemfärden i regn och ja; givetvis lade vänster

torkararm av på grund av glapp vid fästet. Det löstes tillfälligt med att jag flyttade över höger torkararm till den vänstra sidan. Vi kom dock välbehållna tillbaka till Stockholm efter att ha kört 110 mil och jag var ändå nöjd med att Sonetten som hunnit bli 56 år gick så bra. Som så många andra samlarfordon så används den knappt under stor del av året och så blir det långfärd och då ska bara allt fungera som om bilen vore ny.

Det finns så mycket att visa från en Saabfestival och därför finns ett collage med fler bilder på tidningens baksida!





# Sonett på toalett!

Joakim Eliasson



Årets Saab Car Museum Festival var ett mycket välbesökt arrangemang och därav var behovet av många "bajamajor" stort.

Vid ett besök vid en av dessa inrättningar konstaterades att även där fanns inslag av Saabnos-talgi, ja närmare bestämt med Saab Sonett II och V4-anknytning!

Den observante Sonettägaren kunde konstatera att toalettlockets infästning i toalettstolen och Sonettens bakre karosinfästning har samma sorts rostfria bricka!

---

Rostfri bricka med artikelnummer 7401441, finns i vårt reservdelslager för behövande, dock reserverade endast för Sonettägare och inte bajamajattillverkare!

---



# Sonettträff och årsmöte

Jan-David Skavén



Så var det dags, fredag den 16 augusti då vi skulle köra Sonetten 57 mil till Östersund. Färden blev bekymmersfri om än ljudlig och en mycket god lunch på hembygdsgården i Ljusdal gjorde att vi fick en välbehövlig paus innan ankomsten till Frösö Park Hotel. Där stod redan några Sonetter och trevligt nog också en Saabcab som Bengt och Anna Folkesson körde med.

När man kört så långt som många hade gjort så var det extra roligt att bli inbjuden till arrangörerna Bengt och Maja Edlund där vi hade en kanonkväll med grillning och mycket god stämning till sent på kvällen. Våra danska vänner Mogens Nielsen och Claus Lind hade trailat upp sin Sonett III och fick en extra välkomstkram av vår klubbmästare Johan Brusewitz. Dessutom kom Gustav Bjørlo från Trondheim i Norge med sin Sonett V4!



Vi blev mer än mätta, inte minst som Maja hade gjort goda bakverk till kaffet! Givetvis blev det även en titt på andra Saabbilar i varierande skick på tomten och i garaget höll Bengt på med en 96-renovering. Ja, där torkade det även lök! När omgivningen dessutom förgylldes av den vackra solnedgången så var kvällen fullkomlig.

Nästa morgon ställde vi upp nästan alla Sonetterna framför hotellet







och Saab J 29, "Flygande Tunnan" för en gruppbild. När alla hade anslutit så blev vi hela 14 färgglada Sonetter och så Saabcaben förstås.

Nu var det dags att köra vår runda i den mycket vackra jämtländska naturen med utgångspunkt från Frösön där vi bodde. Det underlättade att vi fick en utmärkt vägbeskrivning av Bengt Edlund. I färden ingick två färjeturer innan vi så småningom gjorde ett stopp med lunchpaus vid Arvemuseet.

Där låg de gamla ångbåtarna Östersund och Hebe, där mycket jobb lagts ned och mycket återstår.

Här talar vår klubbmästare Johan Brusewitz med en av eldsjälarna i museet och som höll ett introduktionstal till oss.

Det var ett välmatat och varierat museum vi besökte. Ett tekniskt museum är inte fullkomligt utan en Iteracykel i plast från Vilhelmina.

Om ni undrar så var VW från 1950 och det var också en av frågorna i det

omfattande frågeformulär som vi skulle svara på genom att hitta svaren när vi gick runt på museet. Ett utmärkt sätt att få oss att vara uppmärksamma!

Vigjorde sedan flera stopp på den fortsatta färden för den vackra jämtländska naturen är väl värd att fotograferas.

Sedan blev det dags för årsmötet. Vi var i en lokal med ännu en vidunderligt vacker utsikt över naturen men fick koncentrera oss på det som vi skulle gå igenom.

Mötet leddes proffsigt av Niklas Lindén och vår sekreterare Annelie Blom.

Hela årsmötesprotokollet återfinns på vår hemsida men vi nämner ändå här att följande personer omvaldes på två år: kassör Johnny Johansson, redaktör Jan-David Skavén, teknisk rådgivare Hans Eklund, klubbmästare Johan Brusewitz och reservdelspecialist Per-Gunnar Björck.

För ett år omvaldes ordförande Roine Blom och det gällde också nyvalen för revisor, Frank Smit och revisors-



suppleant Bengt Edlund. Det blev omval för Bengt Edlund och Niklas Lindén i valberedningen och nyval för Erik Ahlström-Hammenhög, även de för ett år.

Efter mötet var det dags att bege oss till Frösö Park Hotel igen och där väntade en riktigt god tre-rätters middag som Club Sonett Sweden bjöd alla deltagare på.

Som traditionen bjuder så avslutades middagen med en Sonettårta till kaffet.





Dags för prisutdelningar. Alla fick välja pris från ett fint prisbord för kämpandet med att finna rätt svar



på Arvemuseet. Utöver det så hade vi förstås också röstat på det som i år var omdöpt till Torsten Åmans vandringspris.

Den som vann vevstakspriset var i år Hasse Eklund med sin röda V4. På delad andra plats kom Bengt Edlund med sin blåa Sonett III och Erik Ahlström-Hammenhög med sin vita Sonett V4 och som har det passande registreringsnamnet "SONETT".

Nu återstod bara att köra hem vilket gick bekymmersfritt. Vi som var med vill verkligen tacka Bengt och Maja Edlund för en mycket välarrangerad träff med fin hjälp av Johan Brusewitz och Maria Lundberg. De hade gjort ett toppenjobb!



# Sonettvärlden

## söker intresserade till redaktionen

Jan-David Skavén

Berndt Eliasson som sköter layouten och jag som är redaktör för Sonettvärlden har tillsammans producerat denna tidning sedan 1987, med andra ord i 37 år. Ja, jag har faktiskt jobbat med tidningen sedan början på åttiotalet, då tillsammans med motorjournalisten Björn Svallner.

Det har varit och är ett väldigt stimulerande jobb. Nej, jobb är fel ord för det är ju en rolig hobby även om den periodvis är tidskrävande. Inte minst den tekniska utvecklingen har väsentligt underlättat tidningsproduktionen, dels när det gäller just produktionen och dels slutresultatet som håller väsentligt högre kvalitet än vad vi hade möjlighet till på åttiotalet. Vi använder bl a. programmen Indesign och Photoshop.

Det har också underlättat för oss att fler av våra medlemmar skriver artiklar, ibland efter lite "påtryckning" men det kommer också artiklar helt spontant utan påverkan vilket alltid glädjer oss.

Tycker vi fortfarande att det är kul? Svaret är definitivt ja. Har vi några omedelbara planer på att sluta? Där är svaret nej. Men Berndt har passerat 80, jag 70 och ingenting är evigt. Så det skulle kännas fint om vi kunde



få till ett redaktionsråd. På kort sikt skulle dessa personer dels få en inblick i hur vi producerar Sonettvärlden och i bästa fall också kunna medverka i tidningen. Självklart med avsikten att så småningom ta över så att våra medlemmar även fortsättningsvis kan få sin Sonettvärld.

Tycker ni att detta låter intressant; hör av er till tidningens adress. Om ingen gör det så kommer det en dag då Club Sonett Sweden står utan en medlemstidning och det vill ni väl inte?!

# Torsten Åman

1937–2024



Saabs tidigare informationschef Torsten Åman har avlidit efter en kortare tids sjukdom i en ålder av 86 år.

Torsten, född i Enskede, etablerade sig tidigt som kartläsarprofil under pseudonymen "Inge Vidare" på tidigt 50-tal inom rally och bilorientering och lotsade mycket namnkunniga förare.

Han hamnade i högersätet hos Erik Carlsson "på taket" i mitten på 60-talet som i sin tur ledde till posten som informationschef på Saab-ANA i Nyköping som han innehade fram till sin pension 2001.

Torsten var en av de som hade den genuina Saabandan. Att upprätthålla relationerna med journalister och media i med och motvind för Saab var inget arbete som lät sig göras på normal kontorstid. Torsten kommunicerade det allra mesta under en mycket dynamisk utvecklingstid med Saab: V4:an, Saab 99, 900, 9000, General Motors osv. ända upp till Saab 9-5.

Planering och utförande av "Saabiska" PR-arrangemang runt om i världen var en viktig del av arbetet. Torsten var ofta på resande fot med andra kollegor.

Hans djupa kärlek till Saab gick inte

att ta miste på. Han ursäktade sig och erkände på äldre dagar att han körde en Volvo V70 efter att hans gamla Saab 9-5 gjort sitt....

Men den Saab han älskade allra mest var Sonetten. Den sålde han aldrig. Trots sin längd och ålder vecklade han in och ut sig ur den med en avundsvärd smidighet. Och den skulle användas. - En Saab skall KÖRAS! Torsten och hustrun Cajsa har kört tusentals mil i den när man besökt olika Saabträffar genom åren i Europa.

Hans omsorg och goda relationer med Saabentusiaster och deras klubbverksamhet var en mycket viktig del för Torsten. Som levde som han lärde. En genuin Saabambassadör.

Vi arbetskamrater på Saabs informationsavdelning minns en synnerligen kunnig och lojal kollega att luta sig mot i alla situationer. Med glimten i ögat. Genuint intresserad. Skarpt iakttagande och analyserande av bilbranschen. Vilket han var och gjorde in i det sista.

Tack för alla insatser du gjort för Saab.

Torsten sörjs närmast av sin hustru Cajsa och döttrarna Ingela och Malin med familjer.

*Peter Bäckström  
Saab Car Museum*

Utöver vad Peter Bäckström skriver har Torsten Åman gjort mycket för Club Sonett Sweden vilket resulterade i att vi valde in honom som hedersmedlem.

När Torsten var på Saab såg han till att vi utan kostnad kunde trycka dåvarande Sonettvärlden på deras tryckeri i Nyköping och att Saab till och med stod för portot för att distribuera det till medlemmarna. Klubbens ekonomi då var inte lika god som idag och det var verkligen ett stort stöd för oss för att nå våra medlemmar.

Han gjorde även en annan insats som var ovärderlig. Saab hade ju börjat skrota ut reservdelar till Sonetterna då den normala lagertiden hade passerats sedan länge. Torsten lyckades förhindra att fler Sonettspecifika delar skrotades ut och såg till att de återstående delarna utan kostnad levererades till Club Sonett Swedens reservdelslager som därmed blev väsentligt större. Alla de här delarna hade vi själva aldrig haft möjlighet att ta fram och dessutom var det originaldelar.

Precis som Peter skriver så var Torsten ofta med på klubbens träffar med sin hustru Cajsa. Det var alltid ett nöje att träffa dem när de kom med sin SON 1! Att Torsten hade med en Sonett i sin dödsannons visade hur mycket modellen betydde för honom.

*Jan-David Skavén  
för styrelsen i Club Sonett Sweden*





# Sigvard Sörensson "pappa till Facetten"

1930 – 2024



Sigvard Sörensson, utvecklingsingenjör på Saab i Rolf Melldes design-team, har avlidit vid 93 års ålder.

Efter flytten till Volvo var han till stor del ansvarig för utvecklingen av säkerhetsåtgärder för Volvo 850.

1961 förvärvade han Sonett I, nummer 4, "den gröna" och skapade Facettprototypen på aluminiumchassit i förhoppning om att ha designat en samtida, modern Saab sportbil för serietillverkning.

Tyvärr avvisades hans projekt på högsta nivå "eftersom den breda entrétröskeln störde".

En Formula Saab var en ytterligare prototyp av Sigvard Sörensson och den var tänkt att användas i Formel 3.

De sista 12 åren tillbringade Sigvard Sörensson på ön Öckerö med sin fru Lillemor och deras hundar. Ända till slutet var han nyfiken och informerad om fordonsutvecklingen och dess globala nätverk.

Jag har förlorat en faderlig, kärleksfull vän. Stor respekt för hans livsverk som konstruktionsingenjör.

*Dr. med. Klaus Müller-Ott*



Dessa modellbilar visar den gröna Sonett I:an som Sigvard använde som bas för bygget av den vita Facetten.

## Godby bilträff på Åland

*Roine Blom*

Vi hade bokat färjan från Grisslehamn med avgång 10.00 så vi fick starta tidigt på onsdagsmorgonen för att vara säkra på att få plats på färjan



Även på träffen i Godby tilldrog sig våra bilar ett stort intresse

Det visade sig att det bara fanns en veteran Saab 96:a på Åland och vi hade turen att träffa honom dagen efter träffen när vi lunchade.

För er som funderar på att åka till Åland med era bilar så kan vi rekommendera att besöka Godby som håller möte var 3:e onsdag i månaden.



Turen över till Eckerö tar ca 2 timmar så man hinner handla och äta innan det är dags att bege sig till bildäck. På bildäck så fick vi en bild av hur små våra Sonetter verkligen är mot dagens bilar.

Godby träffen startade vid 18.00 så vi hade gott om tid att checka in på stället vi skulle bo på.

På väg till Godby så tog vi vägen förbi Mariehamn som denna vecka hade en musikfestival i centrum så det var mycket folk i rörelse och många som pekade och vinkade när vi gled fram på gatorna.







# Gärdesloppet

Jan-David Skavén

Solen sken, en svag vind och inte konstigt att Gärdet i Stockholm var fullt med besökare när Gärdesloppet arrangerades. Tidigare år har loppet ofta körts ute på Djurgården men även Gärdet har varit tävlingsplats i det förflutna.

Tävlingen som lockar ägare med många intressanta bilar, både äldre och nyare, körs på tid. Inte snabbast utan just på tid.

Man kör flera lopp och man ska försöka att vara så lika den tid man körde på i förra loppet. En del kör på ordentligt medan andra tar det lugnare men båda varianterna har lika stor chans att vinna. När vi gick var dock inte placeringarna klara men det känns faktiskt ganska ointressant. Det roliga var att kolla in de olika bilmärkena och modellerna och ibland prata med ägarna.

En jag pratade extra mycket med heter Kristofer Andersson. Det fanns skäl till det för han tävlade med en Sonett II med chassinummer 58 från 1967.



Bilen har stått stilla i säkert 20 år på grund av rostproblem men efter en renovering i Polen är den nu riktigt fin och i så gott skick att det inte var något problem att tävla med den.

Alltid kul att se Sonetter som stått stilla länge få en välbehövlig renovering så att de kan köras igen. Och om ni undrar, bilen är inte till salu!

Verkligen en perfekt dag att se Gärdesloppet, ta en fika och även se en annan tävling. Man anordnade nämligen ett lådbilsrally för barn mellan 7 och 12 år. Det var faktiskt samma här, om än i ett annat tempo, nämligen



att en del tog det lugnt mellan markeringarna ner för backen medan andra körde så fort att de körde ur banan...

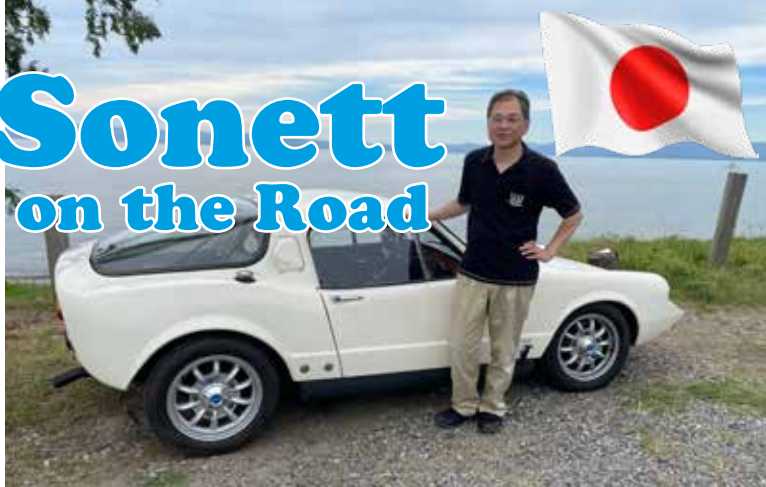
Vi visar en del bilder på andra fordon med så förstår ni vilken härlig folkfest det var och hur mycket roligt man kunde se.





# My Sonett is Back on the Road

*Hiroki Mochizuki,  
but I am called Mochi.*



I'm really happy that my Sonett have gotten back on the road with new pistons and new paint in April from the restoration.

I would like to take this opportunity to express my appreciation to all who have contributed to her restoration. Special thanks to everyone involved in this project at Nakane Motors, Atsuhiko Sato, Bud Clark and Tom Donney.

This story is on my Sonett and the leading character is definitely Saab 97 Sonett #188 in white, but I will also write about myself as a supporting character.

I am a 55 year old Japanese engineer working in the glass industry. We don't produce car window, but some other glass is used in automobiles. As you know, the cowl of a Sonett is made of fiberglass. It's a good example.

I have been interested in Saab's unique engineering and designing since I was a university student, but it wasn't until 1994 that I actually owned a Saab. My first Saab was the so called GM 900, then I owned 1968

96V4, 2001 9-3 Aero, and got the 1967 97 Sonett II #188 in 2013.

However, from 2016 to 2023 I had to keep my Sonett in my garage due to being assigned job abroad. On September 2016 I moved to the UK and spent about a year near Manchester, England, then I moved to Charlotte, North Carolina, USA on August 2017.

It's quite sad that I didn't have any Saab at hand during this period, but I was able to have great opportunities. I went to the Saab Car Festival and the Saab Car Museum in Trollhättan in 2017 and SOC in the US in 2018, 2019, and 2021. And I visited the Saab Heritage Museum in Sturgis, South Dakota just before going to 2019 SOC. Thanks Tom again. They were all crazy and amazing!

Additionally, using the member list after joining Vintage Saab Club of North America, I tried to contact some members by sending letters. Among them, Bud Clark was very friendly and welcomed me, so I visited his home several times to enjoy his Saabs and libraries.



All of them were so excited and beyond my expectations and are exactly one of the most memorable events in my life, where I could directly feel the passion of Saab enthusiasts around the world.

Through these opportunities, it was really precious experiences that I was able to hear various Saab stories from people who know Saab very well.

## *Now, let me write about how I got the Sonett*

Have you ever thought about Saab in Japan? It's much less Saabs in Japan than you might imagine, with less than 0.1% market share even at the peak sales of Saab in Japan. In other words, all Saabs in Japan are rare.

When I got the first Saab, the Internet was in its infancy, and it was difficult to get information about Saab like now. I remember ordering a copy of a

publication on Saab by fax to a Swiss publisher in 1994. Looking back from now, it's very analog and nostalgic. One solution was to join Saab Owner's Club of Japan, [www.saabclub.jp](http://www.saabclub.jp), to get information on Saab. Through the meetings with the club member, I tended to like the old Saabs, although I naturally like new technologies. The simple mechanism looked fresh for me.

Then I got a 1968 96V4 Monte Carlo in gray from Mr. Sato who has always given me lectures about Saab. This car was imported by an official Saab distributor in Japan, and I was the third owner. I owned this 96 for 16 years. I have a special attachment to this 96 because I had the engine of this 96 overhauled by myself.

On the other hand, I like light sports cars, I also owned Nissan 180 SX, Suzuki Cappuccino, and a Honda CR-Z.

So my interest naturally turned to Sonett.

And then I got the Sonett in 2013 from Sato like I did with 96. This car is #188 and was imported by Mr. Sato from Oregon, the US in 2000, and I became the second owner in Japan of this Sonett. I don't know the details of this Sonett in the US, but according to the Saab Owner ID card, the original owner was Leslie Marsh in Oregon, and this #188 was delivered to him on June 1967.

As far as I know, there are only two Sonett II in Japan. The other is #11 in green, I don't know what's going on with it now, unfortunately. My Sonett may be the only Sonett II on the road in Japan.

I can imagine Sato had a hard time for getting registered in Japan, and he also made some modifications. I am writing about major ones here. The clutch operation system has been converted from wire operation to hydraulic control, which has brought good feeling on a sense of direct operation. The next is the undercarriage on the

front axle. The front dampers and front springs have been changed with lower front clearance, and the tires have been replaced with 185/60R15 P6. That has contributed to a good stability control during cornering while hard ride. And he replaced side mirrors to Vitaloni, which is not functional but beautiful.

And in 2005, he replaced the pistons after seized #2 piston on a mountain road during the club touring event.

When I got her in 2013, she was well maintained by Mr. Sato and I was able to enjoy her without any repairs and modifications.

However, the paint in some area was not in good condition and there was a not good repair mark on the left front corner of the hood cowl, which was close to the left headlight. So, I had a plan to repaint her. Unfortunately, as I mentioned earlier, I had to leave Japan for work, and it forced her dormant in the garage. Then, in May 2022, I returned to Japan and started a project to awaken the Sonett.



This photo was taken at a car gathering. The person standing next to me wearing a green beanie is Mr. Sato, the previous owner.

In addition to the repaint that I planned before I left Japan, I added the piston replacement into the project. It's been about 20 years since the last piston change, so I thought this was a good opportunity. I chose Tom Donney's Wiseco forged pistons without hesitation.

The schedule was delayed more than I expected due to shortage of engine craftsmen in Japan. I had to wait for a long time for disassembly, measurements, honing and reassembly.

Regarding the paint, I respected the original color and requested to reproduce it as faithfully as possible. First, we used the recipe the paint maker recommended for Chamonix White and made fine adjustments while measuring the original paint on the polished side sills, which were less affected by UV rays, with the eyes of an expert and a color meter.

### *There is a several point worth mentioning*

The stabilizer was not installed on her originally, but there are holes at the floor of the engine room for installing the stabilizer. I put the standard stabilizer of 96 Monte Carlo on her. The effect is greater than expected, I think it is a combination with the modified suspension system mentioned earlier, the initial steering becomes quicker and when the car starts to turn, the car turns with a feeling closer to neutral. Sometimes it feels like a little oversteer. It is not suitable for relaxing driving and always require attention, but it is perfect for enjoying winding.

I made a small modification in the coolant system, but it immediately



brought a good result. There's a radiator tank at the front of the engine bay and an extra tank on the tower bar. The reservoir tank is located in the left front wheel house and is connected to the extra tank instead of the front radiator tank, meaning that the end of the hose from the front radiator tank was open. Because of this system, the coolant was expelled from this hose end during/after driving and this required frequent replenishments of coolant. Therefore, I always had to have water bottles of 4 liters in the trunk. I think this is a design error. In order to eliminate this, I installed another reservoir tank in the engine room to be connected to the front radiator tank. This system works very well and eliminates the need to always carry spare water.

The hardest part was setting the carburetors. Setting up the carburetors is troublesome and tricky. Still, I am not sure the current setting is the best. I think this three horizontal carburetors, Solex 40 DHW, has a unique mechanism as each carburetor has no float chamber, no accelerator pump. The fuel that overflows from each carburetor returns to a separate float chamber located on the floor of the engine room underneath the carburetors and circu-





lated. However, if there is too much overflow from the carburetors, the returned fuel will be overflowing from the chamber. Per Tom's recommendation, I put a 2 mm orifice into the fuel line to restrict the fuel flow from the fuel pump to the carburetors.

And I'm still breaking the engine in due to the new pistons. I'm looking forward to having fun time when I can enjoy high RPM. But before that, I am giving priority to the engine protection, so I am mixing oil with gas 40:1 to bring more lubrication and lower engine load, Simultaneously, however, it results in a heavy smoke exhaust and having the electrode of the sparkplugs get wet easily. 60:1 might be enough.

Other replacements during the restoration: spark plugs, fuel pumps, electric fans (controller is still Kenlowe),

front brake hoses, front brake pads, rear brake wheel cylinders.

Other overhauled during the restoration: Brake master cylinder, front brake cylinder, clutch master cylinder (as I wrote above, been converted to the hydric system)

And I'm wondering if I can change the headlights to LEDs to make driving at night more comfortable and safer. I like the roundness of traditional sealed beams, but the poor brightness compared to modern cars is impractical. Please let me know if you have a better solution.

I'm so happy to have the Sonett back on the road.

A month after coming back, I attended Saab Day with her for that first time since 2016, which is the biggest Saab meeting in Japan. Since 1997, the 50th anniversary of Saab, Saab Day has been held annually by Saab Owners Club of Japan except for 2020 and 21 due to Covid-19.

[www.facebook.com/SAABDAY/](http://www.facebook.com/SAABDAY/)

Needless to say, I enjoyed spending time with my Saab friends there.

I want to continue having fun with Saab owners around the world.

*Happy Saabing!*

### **När skrev du en artikel till Sonettvärlden senast?**

Den kan handla om när du köpte din Sonett och varför du gjorde det. Kanske du har renoverat den och tagit bilder? Det är absolut intressant för andra att läsa om, inte minst om man själv har tankar på att renovera sin egen Sonett. Många har förstås använt den till resor i Sverige eller utomlands. Även det är kul att läsa om för då har man upplevelser att dela med sig av. Hör gärna av dig till redaktionen så ger vi lite tips på hur en artikel kan vara upplagd så att det fungerar både för dig och oss som gör Sonettvärlden.

# Renovering av Annelies Sonett V4

**Del 2**

*Annelie och Roine Blom*

Renoveringen går framåt med myrsteg. En stor vända var hur vi skulle lägga snittet på motorrummets vänstra innerskärm för att vara säker på att det skulle linjera med den "nya" ersättningsdelen som vi tog från en donatorkaross. Lösningen blev att vi gjöt av donatorbiten med glasfiber som vi sedan överförde till Annelies bil och lade snittet efter denna. Titta på före och efter på bilderna

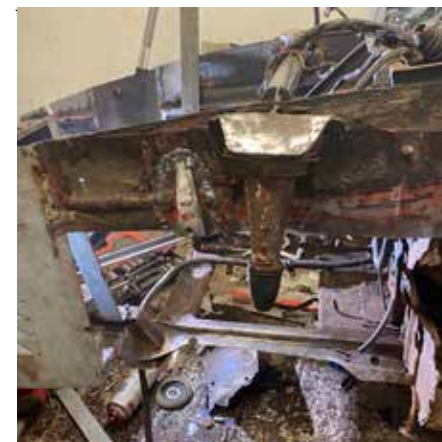
Innan det är möjligt att svetsa igen hjulhuset helt så fick vi ta utprovning

av bromsservot som vi har skaffat. Det är ett bromsservo från en Suzuki Swift GS från 1990.

Vi skrev ut en mall på 3D skrivaren för att kontrollera måtten innan tillverkning av de nya plåtarna till torpedväggen

Kopplingscylinderns placering behövde justeras lite i höjddled mot 3D mallen. Därefter har vi nu börjat med golvet på förarsidan för att sedan arbeta vidare med golvet under stolen samt bakaxelinfästningen för att slut-

Vänster motorrum kapat



Vänster motorrum lagat





Bromsservo & kopplingscylindertolerans



Modifierat pedalställ

Hål pedalstället samt pedalstället:



Provmonterat pedalställ



Golv fram

Vänster bakaxelfästning

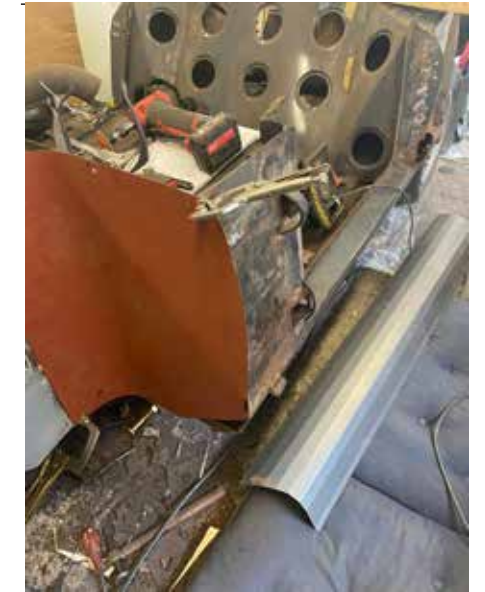


ligen kunna svetsa fast den nya sparklådan. Problemet med en sådan rostig bil är att man måste laga så mycket innan man kan gå vidare för att som i det här fallet få dit den svängda plåten i hjulhuset fram.

Det är nästan som att bygga en helt ny bil!

-----  
Det ska bli intressant att följa den fortsatta renoveringen av Annelie Bloms Sonett V4 från 1968 med #580. Som ni ser av artiklarna så tog man sig an en mycket rostig Sonett, något som inte är helt ovanligt när man lyfter på karossen. Som redaktionen ser det så är det en kulturgärning att rädda varje rostig Sonett från att skrotas. Det är ett mycket tidsödande arbete att laga dem då man i vissa fall måste nytillverka plåtar som inte finns att få

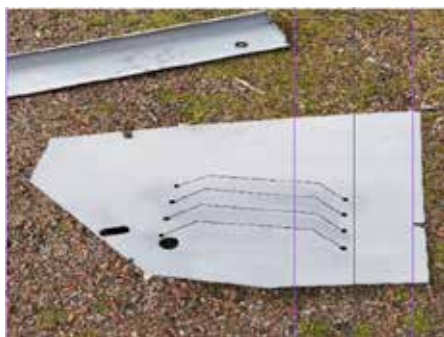
Hjulhus vänster fram







Vi har gjort en hel del nya plåtar fram.



tag på. För att inte tala om allt annat som måste renoveras eller bytas i samband med renoveringen. Man måste ha platsen, verktygen och kunskapen. Så all heder åt alla som renoverar en Sonett och som dessutom skriver om det i Sonettvärlden!

*Fortsättning följer!*

**Bjørn Ostbye**  
Norge

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



# Nya grillar till Sonett II/V4

Per-Gunnar Björck



Club Sonett Sweden har erbjudit ny-tillverkade grillar till Sonett II/V4 som varit gjutna med en originalgrill som modell. Resultatet var inte bra och grillarna såldes därför som råämnen som medlemmarna själva fick snygga till så gott det gick. Dessutom var de 10 mm för korta så det fanns inte tillräckligt med material där fästhålerna skulle borras eftersom gjutgods krymper när det stelnar.

När man sandgjuter behöver man en modell som är krympkompenserad med 1,2%, har ca 3° släppningsvinklar så att den kan dras ur sandformen och är delad så att ett formrum bildas. När originalgrillen gjordes på 60-talet valde man en modelldelning som inte kunde ge grillen en ritningsenlig form och som gav många fula kanter. Vi kunde se det på den originalgrill som vi med Hans Eklunds bistånd fick låna från en av SAAB-museets Sonetter.

Det enda sättet att komma tillrätta med dessa problem var att tillverka en riktig gjutmodell med krympkompensering och delad på ett sätt som eliminerade de fula kanterna. Eftersom gjutningen med tillhörande efterarbete i sig är kostsam och det dessutom inte finns så många konkurrerande gjuterier kvar i Sverige ville vi inte belasta

projektbudgeten med vad det skulle kosta att låta en modellsnickare göra modellen.

Vår medlem Kjell-Arne Andersson, som är specialist på att göra trappor, köksinredningar och andra kvalifice-



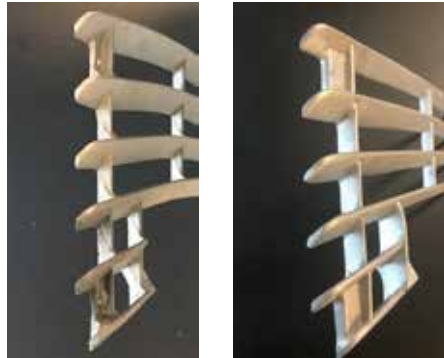
Stödkärna



Gjutplugg till kärnlåda



Spårfräsning för ribbor



Originalgrill jämfört med den nya grillen



Grillribborna på plats



Färdig modell med kärnlåda

rade träarbeten och jag gjorde därför med gemensamma krafter en komplett modellutrustning. Grillens ribbor lutar 45° och vi gjorde modellen med den lutningen så att grillen skulle bli som konstruktören tänkt att den skulle se ut och som den gör på ritningen. Men aldrig blev i verkligheten.

De olika stegen i modelltillverkningen visas i bildserien.

Efter flera förfrågningsrundor fick vi den bästa offerten från Reftele Gjuteri AB och kunde leverera vår modell till dem. Vi fick se den första provgjutningen redan dagen efter vårt besök och resultatet visade att vår modell fungerade bra med lite handpåläggning. Dock inte mer än att gjuteriet kunde leverera ett första parti grillar som inte bara är betydligt bättre än



Färdig grill

## Nya grillar till Sonett III 1970-72

Per Gunnar Björck



Vi har haft ett lager med grillar till Sonett III 1970–72 men när det bara fanns en grill kvar råkade ett lyckosamt sammanträffande råda bot på det problemet.

Jag hade blivit kontaktad av Krzysztof i Polen som håller på att renovera en Sonett V4 och behövde hjälp med delar och ritningar. Det visade sig att han har ett företag i metallvarubranschen och hade tillverkat delar till veteranbilar. Med lite goodwill i form av hjälp med ritningar och Pers förmedling av delar från Svenska Saabklubben samt i och med att han gick med i Club Sonett Sweden hade vi etablerat en bra kontakt.



Originalkonsol och modifierad med näsa

de klubben tidigare kunnat erbjuda utan även överträffar originalgrillarna och är ritningsenliga!

Vår materialförvaltare Per Jansson kommer att leverera grillarna med fästhål borrade efter en fixtur för att ge rätt hållägen.

Enligt originalritningen målades grillarna i silvergrå färg utan kvalitetskrav. Alltså rätt meningslöst så vi levererar grillarna utan målning.

Det som man som medlem kan reagera över är det pris som klubben behöver ta ut för att täcka gjuteriets pris och våra normala omkostnader. Tyvärr speglar det de problem som det innebär att ta fram nya delar i små serier. Trots att vi genom medlemmars egna insatser sparat in modell- och logistik-kostnader vilka utslag på det antal grillar vi räknar med att sälja säkert kunnat öka priset med 1000 kr.





Kontrollerad stukning i fixtur



Grillen till Sonett III 1970–72 består av tre aluminiumribbor 25x3 mm som är rullbockade och anodiserade, dvs har fått en skyddande beläggning av silvermatt aluminiumoxid. Dessa är monterade i spår i fyra plåtkonsoler och skall enligt originalritningen stukas fast med huggmejsel(!). En inte speciellt säker metod och många har nog upplevt att ribborna kan lossna.

Krysztof har ingen utrustning för rullbockning så vi förslog istället att han skulle laserskära ribborna ur 3 mm aluminiumplåt och han kunde då göra dem till rätt längd och form på ändarna.

Laserskärning gav också möjlighet till en produktförbättring. Plåtkonsolerna utformades med en näsa som bockades in i hålen i ribborna med ett specialverktyg i stället för den primitiva stukningen med huggmejsel.

Inom styrelsen hade vi diskuterat om vi skulle kosta på anodisering

som ett sätt att få en originaltrogen, korrosionsbeständig finish och dölja ytskador som kan uppkomma på aluminiumplåten. Vi beställde därför hem prover på de laserskurna komponenterna för att kunna bedöma om dessa hade det utseende och den kvalitet som motsvarade originalutförandet. Proverna bekräftade behovet av anodisering och en del andra åtgärder.

För mig som jobbat på Saab/GM är det naturligt att kommunicera med våra leverantörer på samma sätt så proverna resulterade i en "Grill Component Inspection Report". Kanske lite överspönt men när vi fick grillarna hade man följt våra anvisningar och grillarna har blivit helt lika original. Och med pulverlackerade konsoler med definierad skiktjocklek istället för den ospecificerade svarta färg som ritningen angav.

Vi har också fått grillarna till ett i sammanhanget förmånligt pris men de kommer ändå att kosta mer än det pris vi haft hittills som bygger på att vi fick dem från Saabs gamla reservdelslager.

## 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!**

### *Delar från Inköpt lager*

Sonett III  
1+1 st bakljus  
(beg, men fint skick)  
H+V, pris 700 :-/par.



### *Parts from a stock.*

Sonett III  
1+1 rear lights  
(used, but in good condition)  
R+L, price 700 SEK/set.

Sonett III  
2 st fästen nya för öppning stängning  
Hel/halvljus  
Art 7423122.  
Pris 450 :-.



Sonett III  
2 brackets, for opening and closing of  
head lights.  
Art 7423122,  
Price 450 SEK.

# Det skrivs om oss och våra bilar



av Jan-David Skavén



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

## Klassiker

Den 4 juli publicerade tidningen Klassiker några rader om den välbesökta träffen vid Ulva Kvarn. Man håller träffarna på tisdagar och den 27 juni var det Svenska Saabklubbens tur att ha sin dag. Självklart kom det då extra många Saabbilar och en del av dem ser vi här. Riktigt kul att så många gillar sina Saabbilar och ser till att de är körbara. Jag ser åtminstone tre Sonetter på bilden och den jag kan identifiera, om än bara delvis i högra hörnet, är Roine Bloms Sonett III från 1973.



## TTELA

Den 3 september 2023 skrev Sven-Gunnar Svensson om en fordons-

träff i Sunnanå hamn, en helt vanlig tisdagsträff. Där fanns allt från veteranbilar till motorcyklar och mopeder som en NSU Quickly från 1957 eller en lågmilad (70 mil) Puch Maxi från 1981. Men det som verkligen drar till sig blickarna är Björn Mohlins Saab Sonett V4 som har en standard B motor. Björn berättar att den optimerats för få något mer effekt än 65 hästkrafter. Björn som ägt bilen i 30 år får frågan om vad som är charmen med bilen? – Det skulle väl vara att det inte är helt lätt att gå i och ur den, säger han efter lite funderande." Tilläggas skall att det var Johnny Johansson i Vargön som skickade bidraget till Sonettvärlden.



## Klassiker

I nummer 7/23 av tidningen Klassiker har man en artikel med rubriken "Konverteringsbyrån", skriven av Fredrik Nyblad. Den handlar om företaget Sir M som elektrifierar klassiker. Markus Sörlin som tillsammans med sin fru Åsa började verksamheten med att konvertera deras egen Volkswagen Karmann-Ghia med hjälp av en elkonverteringssats från USA. Inte helt lätt då det är olika standardiseringar mellan USA och Sverige. Med hjälp av fem batterier från Tesla Model S har den en räckvidd på cirka 15 mil. Basvarianten för en normalstor bil som ska konverteras är 400 000 kronor.

I verkstaden står en Saab Sonett som ska få en räckvidd på minst 45 mil. Markus berättar att "de som äger den är ett par som bara använder gamla bilar året om. Den ska kunna köras på vintern och får därför ett för-



värmningssystem. Den ska också ha en vattenvärmare som ska värma kuppeluft.

## Fox12

I slutet av juni 2024 hade man ett inslag i amerikanska lokalnyheterna med rubriken "Behind the Wheel: 1969 Saab Sonett". Den handlade om Ken Rone som ägt sin Sonett i 50 år. Ken berättar att han som student runt 1970 såg Sonetten och blev helt tagen av den. Ca. tre år senare köpte han den för 1800 USD och berättade att han då hade både sin drömbil och träffat sina drömmars flickvän Linda som senare blev hans fru 1974.

Speakern berättar att bilen är ovanlig med sin glasfiberkaross, Ford V4, störtbåge, rattväxel men ingen luftkonditionering. Man åker i olika rallyn och möter många leenden. Bilen har bara gått 50 000 miles eller drygt 8000 svenska mil. I studion tycker man att den är söt och man gillar även att Ken och Linda fortfarande är ett par och behållit sin bil så länge.

## Säljes

Saab Sonett 1968

Mätarställning 60983.

Visst fix behövs.

Ny bakruta medföljer + nytt rostfritt avgassystem + alufälgar.

Pris 99000:- sek eller bud.

Se bild 4/22, sid 35.

Janne Nilsson

Tel. 0768-699109

eller 0522-82098



# Saabfestivalen

