

# SONETT

*världen*

– Organ för CLUB SONETT SWEDEN –



- Varianter på Sonettnamnet
- Reservdelslistan
- Mina Sonetter och lite till
- Uppdatering med rullbälten

1  
2020

# Styrelsen har ordet!



Nu har vi börjat planera säsongen igen med ett första styrelsemöte den 7 december i Örebro. Berndt Eliasson ställer upp med en möteslokal som ligger rätt centralt för oss i styrelsen. Som vanligt så handlar de mesta av punkterna om reservdelar då det är ett viktigt område för klubben.

Vi har haft problem med att få fram gummidetaljer där det antingen är svårt att hitta leverantörer eller få rätt kvalitet. Som det är nu så har vi inga lister till sidorutorna att leverera samt att den främre stötfångaren till Sonett III inte heller finns att få tag i.

Per Jansson jobbar så mycket han har tid med att jaga leverantörer och produkter. Ett nytt problem är att den främre ljuddämparen börjar bli svår att få tag i. Tidigare köpte klubben in den från Biltema och sedan modifierade Per Jansson den till Sonetten men nu har Biltema slutat med den och även andra firmor som AD bildelar har slutat.

Vi försöker också att få tag i någon som kan tillverka den övre och nedre kylarslangen, vi får se hur det går. Har någon något tips som skulle kunna lösa något av problemen ovan, hör av er till Per Jansson.

Nästa stora punkt är vårt vår & årsmöte som diskuterades och vi enades om att förlägga det i Västmanland & Södermanland med start i Västerås. I tidningen finns mer information om detta så ni kan boka in datumet. Bo Sehlberg har jobbat med hemsidan och förbättrat den med en ny modernare layout.



## Klubbens adress

Annelie Blom  
073-242 24 33  
alibo@telia.com

Klubbens PlusGirokonto  
35 87 30-0

Medlemsavgift 350:-/år

## Tidningens adress

c/o Jan-David Skavén  
chefred/ansvarig utgivare  
Vinhunds v. 87, 128 62 Sköndal  
Tel 08-93 15 65  
jdskaiven@gmail.com

Hemsida: [www.sonettclub.se](http://www.sonettclub.se)

Tryck, Wilsons Tryckeri, info@tryck.com

## Besiktningmän MHRF-försäkring

Åke Olsson, Silverdalen 070-564 02 01  
Göran Sundin, Stockholm 08-580 262 22  
Lennart Björk, Alingsås 0708-10 70 70  
Mikael Lindström, Trenså 0793-33 82 16  
Bengt Edlund, Östersund 063-309 21  
Thomas Åkerlund, Luleå 070-616 70 64

## Omslagsbild

Den här bilden togs på den tiden då det var riktig vinter i Sverige. Johan Bruswitz borstar bort snön från sin Sonett V4 från 1968.

## Styrelsen

Johann Schemat, Ordförande  
021-30 05 54  
johann.schemat@gmail.com

Jan-David Skavén, redaktör  
08-93 15 65  
jdskaiven@gmail.com

Annelie Blom, sekreterare  
073-242 24 33  
alibo@telia.com

Johnny Johansson, kassör  
matrikel, adressändringar  
0521-22 12 50  
johnny0521221250@telia.com

Hans Eklund, rådgivning reservdelar  
070-212 72 22

Berndt Eliasson, layout  
073-035 54 03  
ble@brevet.se

Hans Johnsson, klubbmästare  
070-882 48 68  
hasse.johnsson@hotmail.com

Joakim Eliasson, suppleant  
070-731 15 50  
joakim-eliasson@spray.se

Per Jansson, reservdelsförvaltare  
0240-767 46  
peja10@telia.com

Bo Sehlberg, webmaster, suppleant  
076-769 99 15  
bo@sehlberg.net

Nästa nummer av  
**SONETT VÄRLDEN**  
beräknas utkomma i slutet av april.

Sista inlämningsdatum för  
manuskript och annonser 22 mars.

# Varianter av Sonettnamnet

Johnny Johansson



Vad heter våra bilar egentligen? Ja, det kan man undra om man kollar i Bilregistret. Där finns det många varianter! De namn vi är mest vana vid, och som vi hittar i olika publikationer från tillverkaren, är väl de här:

**Saab Sonett I**

**Saab Sonett II**

**Saab Sonett V4**

**Saab Sonett III**

I, II och III skrivs med romerska

siffror, alltså bokstaven "I". Varje Saabmodell har också ett löpnummer (projektnummer/modellnummer), I:an har nr. 94, II:an, V4:an och III:an nr. 97. Så här kan då namnen skrivas i vissa sammanhang (t.ex. i Bilregistret):

**Saab 94 Sonett I**

**Saab 97 Sonett II**

**Saab 97 Sonett V4**

**Saab 97 Sonett III**

*I svenska Bilregistret finns idag ca 450 Sonetter, bara en mindre del av namnen, ca 35%, skrivs så som jag angett här ovanför:*

Antal	Namn	
14	Saab Sonett II	Två V4:or
5	Saab 97 Sonett II	
9	Saab Sonett V4	
15	Saab 97 Sonett V4	
58	Saab Sonett III	
56	Saab 97 Sonett III	

*De vanligaste namnvarianterna är de här:*

Antal	Namn	
109	Saab 97 V4 Sonett	En III:a
63	Saab Sonett	8 II:or, 9 V4:or och 46 III:or
45	Saab 97 III Sonett	

*Sen är det ca 80 Sonetter kvar:*

Antal	Namn	
18	Saab Sonett III	
13	Saab 97 Sonett V4	Åtta III:or
10	Saab 97 Sonett III	
5	Saab 97 Sonett	Två V4:or, tre III:or
3	Saab 97	En II:a, en V4 och en III:a

2	Saab 97 Sonett II	
2	Saab Sonett III	
2	Saab Sonette	III:or
2	Saab Sonett 3	
1	Saab	II:a
1	Saab 97 Sonett	II:a
1	Saab 97 III	
1	Saab 97 Sonett 2	
1	Saab 97 Sonett 3	
1	Saab 97 Sonette III	
1	Saab 97 Special III	
1	Saab 97 Sonett	III:a
1	Saab 97 Sonett III	
1	Saab Sonelf V4	Sonelf!??
1	Saab Sonett II	
1	Saab Sonett 97	III:a
1	Saab Sonett II typ 97	
1	Saab Sonett III	
1	Saab Sonett 2	V4
1	Saab Sonett serie 3	
1	Saab Sonett spec V4	
1	Saab Sonette III	
1	Saab Sonett III	
1	Saab V4 Special	III:a

Sonett I:an kallades också Sonett Super Sport, och det finns fyra Sonett I:or i Bilregistret (inklusive en replika), alla har olika namn:

**Saab Sonett Super Sport**

**Saab Super Sonett**

**Saab Sonett 94**

**Sonett 1 Replica**

Med hopskrivningar och särskrivningar, med siffran 1 istället för bokstaven I, totalt 42 olika namnvarianter på en bilmodell som finns i fyra varianter. Hur kan det bli så här? Sonetten var ju avsedd för den amerikanska marknaden och såldes bara i ett mindre antal här i Sverige. Därför var väl

Sonetten, och är väl fortfarande, ganska okänd bland de som hade hand om registreringsbesiktning och registrering i Bilregistret. En trolig orsak till alla namnvarianter.

Men hur kan det bli "Sonelf"? Kanske har det gått till så här: Den som kommer med Sonetten till registreringsbesiktningen talar om vad den heter, namnet blir nerskrivet för hand på en blankett av någon som inte har välskrivning som sin främsta merit. Blanketten skickas till Bilregistret, där någon som inte känner till Sonetten försöker tyda vad som står på blanketten. Resultat: bilen får heta Sonelf!

# Reservdelslistan

ART.NR	BENÄMNING	PRIS	II	V4	III	CH.NR	SPEC
10150	Verkstadsdatabok	235:-			X		Kopia
175422	Res.delskatalog	365:-	X	X	X		Kopia
737887	Golvlåt, främre v	525:-	X	X	X		Nyttillv
737888	Golvlåt främre h	525:-	X	X	X		Nyttillv
788249	Verkstadsdatabok	265:-	X	X			Kopia
7061138	Tätningsskrage	150:-	X	X			Tätning mellan kaross-ljuddåmare,tank
7071541	Fästplatta	60:-	X	X	X		Sats för bakaxelrem
7082506	Bakaxelrem	65:-	X	X	X		
7175680	Bromsljuskontakt	160:-	X	X			
7313752	Golvlugg	60:-	X	X	X	Alla	
7325962	Insugningsrör	8000:-	X				Nyttillv Originalrör.
7328008	Packn H-bromscyl	100:-	X	X	X		
7332497	Gummimanschett	295:-	X				Mellan luftfilter, förgasare
7343288	H-mätarkabel	300:-	X	X			
7378896	Golvlåt	495:-	X	X	X		Vänster mittendel,
7378904	Golvlåt	495:-	X	X	X		Höger mittendel,
7378912	Golvlåt	525:-	X	X	X		Vänster bak,
7378920	Golvlåt	525:-	X	X	X		Höger bak,
7400286	Gavel	195:-	X	X	X		Hjulhusplåt V-fram bakom hjulet
7400310	Plåt	525:-	X	X			Plåt bakom vänster dörr (nyttillv.)
7400351	Dörrstolpe	100:-	X			Till 268	Vänster sida
7400393	H-broms wire	350:-	X	X	X	-70500303	Nyttillv
7400641	Ram	320:-	X	X		Alla	Stolsunderrede V och H
7400724	Ljuddämpare	1485:-	X	X			Nyttillv Originalrör rosttrögt material
7400955	Kylarfäste	25:-	X	X		Alla	Vänster
7401367	Avgasrörsats	995:-	X				Nyttillv Originalrör
7401441	Bricka	95:-	x	x			Rostfri sfärisk bricka
7401458	Gummibricka	112:-	X	X		Alla	Infästning kaross
7401748	Spindel	225:-	X	X	X		Till höger vindrutetorkare
7401888	Panelbräda	2495:-	X			Till 78	Trä
7401904	Sidoruta	995:-	x	x			Stora sidorutan, ofärgad
7402233	Plåt	530:-	X	X		Alla	Plåt bakom höger dörr (nyttillv.)
7402282	Dörrstolpe	100:-	X			Till 268	Höger
7402720	Kylarfäste	25:-	X	X		Alla	Höger
7403579	Ledskena	320:-	X	X	X		Höger dörr mellan rutorna (rostfri)
7403637	Distansbricka	10:-	X	X	X		Till bl a ledskena 7403579 i H-dörr
7403694	Bakruta	7210:-	X	X		Alla	Nyttillverkad
7403728	Dörrskal	1740:-	X	X		Till 328	Vänster
7403736	Dörrskal	1740:-	X	X		Till 328	Höger
7403835	Alu list fram	1635:-	x	x			Aluminiumlist med svart gummi.
7403884	Glas	275:-	X	X		Alla	H + V lilla rutan i dörr
7403892	Framruta klar ll	2545:-	X	X			
7403900	List	175:-	X	X	X	Alla	Utv dörr V
7404312	Huvflås	300:-	X	X			Gummistoppar, pris per par
7404619	Rutfäste	120:-	X	X		Alla	Till höger dörr stora rutan
7404940	Bricka	10:-	X	X		Till 328	Till dörrgångjärn
7405327	Glas	235:-	X	X	X		Blinkers/park. ljus (Lukas)
7405350	Bakdel (Lukas)	345:-	X	X	X		"Potta" till huvudstrålkastare
7405368	Justerring	175:-	X	X	X		Bakre ring huvudstrålkastare
7405385	Justerskruv (sats)	175:-	X	X	X		Justerskruv till huvudstrålk.
7405400	Hållarring	175:-	X	X	X		Håller strålk.ins. mot justerringen
7405418	Kromring	310:-	X	X	X		Yttre ring till huvudstrålkastare
7405772	Gummipackning	210:-	X	X	X		Mellan kaross och huvudstrålk.
7405780	Mellanilägg	15:-					Finns ej i res.delskatalogen
7406192	Grill	1065:-	X	X		Alla	Rå obearbetad (nyttillv.)
7406945	Plugg	27:-	X	X	X		Nedanför vindrutan som motorhuven vilar på
7407323	List	175:-	X	X		Alla	Utv dörr H
7407745	Fästöra	35:-	X	X		Alla	Bilbälte yttre golvfäste
7407976	Drivarm	35:-	X	X	X	Till 70500303	Till torkarmotor
7408305	Gummihorn	1995:-	X	X			Nyttillv
7409006	Lykta	695:-	X	X	x		Blinkers/park.ljus kompl.
7409105	Fjäder	830:-	X	X	X	Alla	Chassifjäder fram (nyttillv.)
7409154	Plåt	855:-	X	X		Alla	Bakstycke chassi (nyttillv.)

ART.NR	BENÄMNING	PRIS	II	V4	III	CH.NR	SPEC
7409220	Stänkskydd	165:-	X	X			Alla
7409238	Fäste	125:-	X	X		Alla	Till vänster stänkskydd
7409246	Fäste	125:-	X	X		Alla	Till höger stänkskydd
7409568	Avgasrörsats V4	1195:-			X		Nyttillv Originalrör
7409592	Konsol	90:-	X	X		Alla	Höger, golv i motorrum
7409717	Främre avgasrör	1025:-	X				Nyttillv
7410095	Flåktstos	90:-	X			Till 1228	Fäste till kupéflåkt
7410178	Däck	270:-	X			329-1228	Till värmepaket
7410772	Plåt	495:-	X			269-1868	Plåt framför vänster dörr (nyttillv.)
7410780	Plåt	495:-	X			269-1868	Plåt framför höger dörr (nyttillv.)
7410798	Fäste	25:-	X	X		Alla	Till returfjäder gasreglage
7411804	Fjäder	695:-	X			Alla	Chassifjäder bak (nyttillv.)
7411960	Mellanilägg	10:-	X	X		Till 97725002000	Till läsmekanism dörr
7412109	Dörrlås	320:-	X			329-1868	Vänster
7412117	Dörrlås	320:-	X			329-1868	Höger
7412182	Emblem	275:-	X			Alla	Till motorhuv
7412257	Gummi	285:-	x	x			Trekant gummi,för V4 speglar
7412315	Spjäll	540:-	X	X		329-	Defroster, runda på panelen
7412935	Arm	10:-	X	X		329-	Till bromsvarn. kontakt
7413057	Pedalställ	160:-	X			329-1868	Till kopplingspedal
7413479	Lagring	270:-	X			från 520- USA	Rattlagerbock
7413735	Hållare	90:-	X	X		från 329-	Fäste rattlagerbock (kringlan)
7414022	Lock	105:-	X	X		Till 715001265	Över värmepaket
7414055	Torpedplåt	430:-	X			från 1229 -	
7414188	Kabel	15:-	X			från 550 -	Till ljusrelä
7414295	Kona	45:-	X	X		Alla	Övergång värmepaket-rör i kupén
7414477	Knutplåt	105:-	X	X		från 1229 -	Trekantplåt i motorrum
7414493	Låsbleck	30:-	X			från 1229 -	Till handskfackslucka
7414543	Kulsnäppare	25:-	X			från 1229 -	Till handskfack
7414576	Plåt	325:-	X			från 329 -	Luftintag vid torped
7414808	Reglagearm	20:-	X	X		Alla	Till ventilation def./golv
7414998	Lykta	470:-	X	X		från 1229 -	Blinkers fram USA
7415102	Skena	55:-	X			från 1229 -	Höger skena till höger stol
7415268	Vinkel	10:-	X	X			Fäste till värmepaket
7415599	Konsol	110:-	X			Alla	Vänster nedre fäste dörrgångjärn
7415615	Konsol	135:-	X			Alla	H och V övre fäste dörrgångjärn
7415698	Stötfångare	4495:-	X			Till -97735000400	Bakre (nyttillverkad)
7415706	Stötfångare	4495:-	X			Till -97735000400	Främre (nyttillverkad)
7415821	Kåpa	145:-	X			Alla	Främre H hjulhusplåt vid generator
7416001	Panel	1820:-	X			Till -97725001185	Instrumentpanel
7416225	Lucka	1020:-	X			Alla	Motorlucka
7416266	Dörram	860:-	X			Till -97725002000	Höger
7416274	Kabel	325:-	X			Alla	+kabel till batteri
7416290	Knapp	60:-	X			Alla	"Plastmutter" till låspinne på bakrutan
7416464	Stolpe	140:-	X			Alla	V plåt mellan sido och bakre sidoruta (rostfri)
7416480	Mellanilägg	15:-	X			Alla	Till gångjärn bakre sidoruta
7416571	Varvräknare	985:-	X			Alla	
7416597	Hastighetsmätare	1750:-	X			Alla	Mäter i miles
7416639	Slang	45:-	X			Alla	Mellan exp.kärl och kylare
7416738	Axel	230:-	X			Alla	Till höger lamphus
7416761	H-broms wire	350:-	X			-71500001	Nyttillv
7416787	Konsol	50:-	X			Alla	Fäste till styrväxel
7416928	Plåt	665:-	X	X		Till -97725002000	Vänster tröskelplåt (nyttillv.)Klippn av plåt framände så passar den II
7416936	Plåt	665:-	X	X		Till -97725002000	Höger tröskelplåt (nyttillv.)Klippn av plåt framände så passar den II
7417017	Knapp	60:-	X			Alla	"Plastmutter" till vent.ruta bl a
7417025	Bult	45:-	X			Alla	Till bakre ventilationsruta
7417173	Ryggsparnt	370:-	X			Alla	Plåt framför tanken
7417181	Pedalplåt	200:-	X			Alla	Mellan golv och torped L.H
7417199	Pedalplåt	200:-	X			Alla	Mellan golv och torped R.H
7417207	Grill	745:-	X			Till -71501265	Tre parallella alu.ribbor
7417355	Kabelknippe	55:-	X			Alla	Till blinkers/helljusspak
7417371	Gummibalg	385:-	X				Genomföring torkarwire och växelstag bla.
7417389	Kullänk	160:-	X			Alla	Mekanism vid växellåda
7417413	Konsol	535:-	X			-97725000087	Till golvväxel i kupén
7417421	Bult	130:-	X			Alla	Lagring till växelspak



ART.NR	BENÄMNING	PRIS	II	V4	III	CH.NR	SPEC
7417470	Hylsa	20:-			X		Till kullänk 7417454
7417496	Bricka	5:-			X	Alla	Till bult 7417421 (växelmekan.)
7417504	Bricka	5:-			X	Alla	Till bult 7417421 (växelmekan.)
7417538	Fjäderspär	15:-			X	Alla	Till växelmekanism
7417579	Förstärkning	50:-			X	Alla	Till främre hjulhus/motorrum
7417694	Lagerbock	325:-			X	Till -70500303	Till rattstång
7417876	Kåpa	150:-			X	Alla	För mont. av x-ljus innanför grillen
7417884	Sidoljus gummi V	165:-			X		
7417885	Sidoljus gummi H	165:-			X		
7418031	Fästbygel	15:-			X	Till -97725002000	Till varvräkn.
7418049	Fästbygel	15:-			X	Till -97725002000	Till hastighetsm.
7418130	Skärm	195:-			X	Alla	Innerskärm höger fram
7418197	Skena	25:-			X	Alla	Till hanskfackslucka ("gångjärn")
7418379	Plåt	30:-			X	Till -97725002000	Täckplåt radiouttag
7418494	Medbringare	30:-			X	Alla	Till rattstång, bakom ratt
7418502	Rattlagerkåpa	135:-			X	Till -70500303	Plastkåpa över rattstång
7418536	Yttre plåt, H	295:-			X		
7418544	Yttre plåt V	295:-			X		
7418619	Avgassamlare	800:-			X	Alla	Främre avgasrör ("bockhorn")
7418635	Slang	10:-			X	Alla	Till vindrutespolarpump
7418700	Karosskal	16050:-			X	Äldre utförande	
7418734	Fäste	30:-			X	Alla	Vänster till instrum.panel
7418742	Fäste	40:-			X	-71501200	Höger till instrum.panel
7418759	Fäste	35:-			X	Till -97725002000	Mittre till instrum.panel
7418767	Handskfackslucka	110:-			X	Alla	Kompl.
7418775	Konsol	65:-			X	Alla	Fäste till lås motorlucka
7418791	Dörrskal	1740:-			X	Alla	Vänster
7418809	Dörrskal	1740:-			X	Alla	Höger
7418817	Dörrstopp	55:-			X	Alla	Arm i framkant dörr
7418833	Dörrlås	150:-			X	Till -70500303	ev. fel i res.delskatalog
7418841	Mutter	45:-			X	Alla	Plåt med fyra hål, till dörrlås
7418882	Fönsterhiss	325:-			X	Alla	Höger
7418890	Framruta grön	2745:-			X		
7418908	Bakruta	1070:-			X	Till -977250002000	Med hål för stötta
7418924	Glasruta	1085:-			X	Alla	Stora rutan i dörr, grön
7418932	Glasruta	275:-			X	Alla	H + V lilla rutan i dörr
7418940	Glasruta	385:-			X	Alla	Ventilationsruta bak, grön
7419021	Instrumenttavla	125:-			X	Alla	Till varvr, hastighetsm. mm
7419047	Kulled	80:-			X	Till -97725002000	Till bakrutesötta
7419070	Klädsel	180:-			X	Alla	Inre matta vänster hjulhus
7419161	Klädsel	140:-			X	Alla	Till V bakre hjulhus (fjäderfäste)
7419179	Klädsel	140:-			X	Alla	Till H bakre hjulhus (fjäderfäste)
7419385	Dörrklädsel inv H	3115:-			X		Svarta kilen som sitter under rutan
7419393	Dörrklädsel inv V	3115:-			X		Svarta kilen som sitter under rutan
7419484	Axel	160:-			X	Alla	"Parallellstag" mellan huvudljus
7419567	Bussning	25:-			X	Alla	Till ljusmekanism
7419971	List	10:-			X	Alla	Till bensinpåfylln. slang
7420110	Konsol	55:-			X	Till -97725002000	Fäste värme,vent. reglage
7420219	Slang	65:-			X	Till -70500303	V ventilations slang
7420284	Stång	80:-			X	70500001-97725002000	Till låsning dörr
7420326	Bygel	40:-			X	Alla	Fästbygel bakljus
7420656	Skruv	5:-			X	från 71500001-	Till fästbygel torkarmotor
7420664	Manöverlänk	50:-			X	Till -97725002000	Till dörrlås
7420672	Fäste	130:-			X	Till -97735000400	Vänster frontstag vid stötf.
7420680	Fäste	105:-			X	Till -97735000400	Höger frontstag vid stötf.
7420706	Plåt	80:-			X	Alla	Högtalargaller
7420813	Distanshylsa	5:-			X	Från -71500001	Till infästn.lilla rutan i dörr
7420854	Bricka	5:-			X	Alla	Låsbricka till gångjärn i dörr
7421027	Distanshylsa	5:-			X	Alla	Till stång 7420284 låsmanövr. insida dörr
7421134	Isolerskiva	80:-			X	Alla	Isolering bakstam (Gullfiber typ)
7421175	Bricka	10:-			X	Alla	Till infästning vxl.spakskonsol (fack)
7421183	Stag	35:-			X	Alla	Till innerskärm främre hjulhus
7421217	Expander	30:-			X	Alla	Till fäste av framskärmarna
7421241	Fäste	40:-			X	Alla	Till rattlagerbock (kringlan)
7421365	Fjäder	5:-			X	Alla	Till motorluckslås (pinne)

ART.NR	BENÄMNING	PRIS	II	V4	III	CH.NR	SPEC
7421415	Fäste	50:-			X	Till -97735000400	Vänster frontstag vid stötf.
7421480	Reglage	35:-			X	Alla	Reglagearm till frihjulet
7421506	Stopparm	55:-			X	Alla	Till huvudljus
7421696	Etikett	15:-			X	70500051-71501265	Till behållare kopplingsolja
7421704	Slang	40:-			X	70500051-71501265	Mellan koppl.behållare och cylinder
7421761	Bricka	20:-			X	Till -71501200	Mutterbricka brytare huvudljus
7421795	Bricka	1:-			X	Alla	Till manöverhandtag huvudljus
7421951	Plåt	5:-			X	från 71500001-	Till värmetblås golv
7421993	Torpedplåt	750:-			X	Alla	
7422025	Fästplåt stänklapp	150:-			X		
7422033	Fästplåt stänklapp	150:-			X		
7422058	Slang	80:-			X	Från 71500001-	Återcirkulation av bensinångor
7422173	Omkopplare	390:-			X	Från 71500001-	Torkare/spolarspak på rattstång
7422207	Bricka	5:-			X	Från 71500001-	Till sprint handbromsspak
7422223	Kabelknippe	65:-			X	Från 71500001-	Till vindrutetorkarspak
7422231	Kabel	50:-			X	Alla	Till signalhorn
7422272	Jordkabel	30:-			X	Alla	Liten under panelen
7422447	Skena	80:-			X	Alla	Fästskena stora rutan i dörr,Höger
7422504	Sidklädsel	350:-			X	70500228-97735002100	Vänster över dörr
7422538	Kåpa	130:-			X	Till -71501265	Tankrörskåpa (tidigt utförande)
7422553	Klädsel	645:-			X	70500228-71501200	Höger sidostycke i bagagerum
7422561	Klädsel	110:-			X	Alla	I bagagerum ovanför bakstam
7422611	Dörrlås	295:-			X	Från 71500001-	Vänster dörr
7422629	Dörrlås	295:-			X	Från 71500001-	Höger dörr
7422975	Mutter	5:-			X	Alla	Till rutfäste stora rutan i dörr
7423098	Skruv	5:-			X	Från 71500001-	Till fäste lilla rutan i dörr
7423163	Gångjärn	35:-			X	Alla	Till ventilationsruta
7423254	Konsol	750:-			X	9772500088-97725001185	Växelkonsol i kupén
7423312	Fäste	65:-			X	Från 71501201-	Fäste inst.panelhandtag
7423437	Hjulbult	85:-			X	Från 97725000001-	Till "Fotbollsälgar"
7423635	Rattstång	510:-			X	Till -70500303	
7423700	Vinkel	15:-			X	Från 71501201-	Till brytare huvudljus
7423841	Kåpa	515:-			X	Alla	Över bagagerumslåset (nyttillv.)
7423882	Hållare	80:-			X	Alla	Till reläer i motorrum
7423981	Textskylt	45:-			X	Alla	Till säkringsdosan
7424013	Skytt	15:-			X	97725001186-97725002000	AUX-skytt till instr.panel
7424047	Bricka	5:-			X	Från 71501201-	Till brytare huvudljus
7424120	Packning	25:-			X	Från 97725000001-	Till lock huvudcylinder koppling
7424138	Bricka	5:-			X	Alla	Till bagagerumslås och motorluckslås
7424203	Dämpare	375:-			X	Alla	Stång växelmekanism
7424252	Kontakt	110:-			X	Från 97725001186-	Till bältesvarnare
7424286	Växelstång	350:-			X	Från 97725001186-	Vid spaken
7424294	Fästvinkel	30:-			X	Från 97725001186-	Till bältesvarningskontakt
7424328	Konsol	535:-			X	Från 97725001186-	Växelspak-konsol
7424500	Grill	2295:-			X	Fr 1972-	Nyttillv.
7424518	Fläktenhet	805:-			X	Från 97725000001-	Kupéfläkt
7424526	Isoleringsmatta	80:-			X	Från 97725000000-	Mot torped
7424567	Stöd	105:-			X	Alla	Till motorlucka
7424625	Kabel	25:-			X	Från 97725001186-	Till bältesvarnare
7424963	Ram	455:-			X	Alla	Kylarram
7424989	Sidoplåt	270:-			X	Alla	Höger främre hjulhus framför mittbit
7425036	Skytt	15:-			X	97725001186-97725002000	FAN-skytt till instr.panel
7425044	Plåt	295:-			X	Från 97735000401-	Bakstycke i utrymme för reservhjul
7425085	Fäste	75:-			X	Från 97735000401-	Vänster bakre stötfångarfäste
7425259	Dörrstolpe	485:-			X	Alla	Vänster bakre låda
7425267	Dörrstolpe	485:-			X	Alla	Höger bakre låda
7425382	Bricka	5:-			X	Alla	Till störtbåge
7425390	Bricka	5:-			X	Alla	Till störtbåge
7425481	Dörrarm	860:-			X	Från 97735002001-	Höger dörr
7425648	Gummistötfångare	3000:-			X	ch. 97735000401-	NOS
7425663	Fästbygel	30:-			X	Från 97735000001-	Till varvräknare
7425762	Bakruta	1070:-			X	Från 97735000001-	Utan hål för stötta
7425770	Störtbåge	510:-			X	Alla	
7425796	Gasdämpare	1190/par			X	Ch . 97735000001 -	Till bakruta
7425812	Manöverstång	270:-			X	Från 97735000001-	Till huvudljus

ART.NR	BENÄMNING	PRIS	II	V4	III	CH.NR	SPEC
7425879	Hållare	15:-			X	Från 97735000001-	Till belysning instr.panel. Fästvinkel till kontrollampor under radioutag
7425895	Bult	30:-			X	Från 97735000001-	Till "gångjärn" motorlucka
7425952	Ledningsnät	635:-			X	9773500001-97735002300	Till instr.panel, säkringsdosa mm
7425986	Stag	55:-			X	Från 97735000001-	För askkopp
7425994	Manöverlänk	65:-			X	Från 97735000001-	Till öppningsmekanism i dörr
7426018	Matta	50:-			X	Alla	Till förv.fack vid växelspak
7426125	Skärm	195:-			X	Alla	Innerskärm vänster fram
7426380	Klädsel	645:-			X	97735000001-97735002100	Höger sida i bagagerum
7426513	Cellblock	40:-			X	Från 97735000401-	Till främre stötf.
7426604	Fästskena	25:-			X	Från 71500001-	Till kolkkanister
7426646	Motorhuv	14700:-			X	Alla	
7426737	Skyddshölje	375:-			X	Från 97735000401-	Till stötf. vänster fram
7427669	Låsstäng	80:-			X	Från 97735000001-	Till vänster dörr
7427693	Bricka	40:-			X	Från 97745000001-	Plåt till chassi vid torped
7427701	Jordkabel	15:-			X	Från 97745000001-	Till bältesvarnare
7427719	Dörstolpe	145:-			X	Från 97745000001-	Vänster främre
7427750	Cellblock	40:-			X	Från 97745000001-?	Till stötf. bak
7427776	Cellblock	40:-			X	Från 97735000401-	Till stötf. bak
7427800	Fästvinkel	55:-			X	Alla	Vänster vid torped på chassi
7427818	Fästvinkel	55:-			X	Alla	Höger vid torped på chassi
7427859	Kaross	16050:-			X		
7427889	Ljuddämpare	1720:-			X		Nytiliv Originalrör.
7427933	Främre ljuddämp	800:-			X		Nytiliv Originalrör.
7427941	Bakre rör v	180:-			X		Nytiliv Originalrör.
7427958	Bakre rör h	180:-			X		Nytiliv Originalrör.
7428071	Skärmdel	3105:-			X	Alla	Vänster framdel av huv
7428089	Skärmdel	3105:-			X	Alla	Höger framdel av huv
7428097	Skärmdel	1605:-			X	Alla	Vänster bakdel av huv
7428105	Skärmdel	1605:-			X	Alla	Höger bakdel av huv
7428113	Huvdel	1070:-			X	Alla	Övre bakre mittdel av huv
7428139	Framparti	1445:-			X	Alla	Främre mittdel av huv
7428153	Karossdel	2035:-			X	Alla	"Höger bakskärm"
7428154	Golv (cupén)	11560:-	X	X	X		Nytilivverkat, mkt hög kvalitet
7600208	Plåt	515:-	X	X	X		Bagagerumsgolv Saab 96
7836430	R-sats broms,Hcyl	265:-	X	X	Alla		
7846074	Koppl s-cyl,repats	150:-		X	X		
7846082	Koppl h-cyl,repats	150:-		X	X		
7903172	Bultsats,dito	40:-	X	X	X		
7932700	Skruv rostfri	20:-	x	x			
8215865	Emblem	270:-			X		Fyrkantigt emlem huven tidig III:a
8505604	Lyktglas bak	600:-			X		Hella Original
8555935	Fördelarlock	70:-	X	X	Alla		BOSCH-original
8803280	Gummikudde	250:-	X	X	X		
8803777	Lufffilter	215:-			X	Alla	
8804320	Emblem	225:-			X	Från 97725000001-	Till grillen, ngt avvikande mot original
8910374	Damask	226:-	X	X	X		Drivknut inre
8918823	Emblem	240:-			X	Från 97725000001-	Fälgenblem till "fotbollsfälgar"
-	Plåt	370:-			X		Rep.plåt bakre stötdämparfäste, höger
-	Plåt	370:-			X		Rep.plåt bakre stötdämparfäste, vänster
-	Lykta	795:-			X		Sidomarkeringsljus
-	Plåt	395:-			X		Ihopsvetsade 74 15 821 och 74 24 989
-	Kompl avgasrör	5995:-			X		Nytiliv Originalrör
-	List fram ruta	730:-			X		spännlist ingår, metervara
-	List bakruta III	590:-			X		Metervara, Lim Loctite 401
-	Vxl spakskonsol	2500:-			X		Kompl med klädsel
1051199..	Hjulbult	85:-	X	X	X		Till Ronalfälgar
7175680/1	Bromsljuskontakt	160:-			X		
7409105/2	Fjäder	915:-	X	X	X	Alla	Chassifjäder fram 15% hårdare grön (nytiliv.)
7411804/2	Fjäder	795:-	x	x	X	Alla	Chassifjäder bak ngt hårdare vit (nytiliv.)
-	Kompl avgasrör	3995:-			X		Nytiliv Originalrör
-	sonettdekal 2+1	30:-					Klubblogga, klistras utvändigt.
-	sonettdekal 2+1	45:-					Klubblogga, klistras invändigt
-	Skylt Son II	100:-					Chassi nr.
-	Skylt Son II	100:-					ASJ skylt.

# Första information om vår- och årsmötet



**Den 23 maj** träffas vi i Västerås hos Björkmans Bil, en anrik Saabhandlare i Västerås för lite frukost och årsmöte.

Sedan bär det av genom de västmanländska och sörmländska landskapen på en scenisk rutt lagd av en expert på detta. Vi tar ett stopp på Tidö slott där vi kommer att besöka MC Collection eller om man hellre vill besöka slottet.

Tidö Slott

Efter detta stopp så fortsätter vi på fina Sonettvägar till gamla FI som hade flera olika Saab-flygplan under sina aktiva dagar och där avslutar vi på Officersmässen med en sen lunch/tidig middag. Vi kommer där att kora årets finaste Sonett.

Så planera in denna dag i er Sonettkalender!

*Klubbmästaren*



# Reliant's expansion plans and the Saab Sonett

Elvis Payne from the book "The Reliant Scimitar"

The editor of Sonettvärlden got an email from our member Pieter van Berk, Bleiswijk, the Netherlands. He wrote the following: "Beside the fact that I own for a long time a Saab Sonett and some classic Volvo's I also have a weak spot for a small, not longer existing, British manufacturer. This firm had a very long history with the fabrication of glass reinforced plastic bodies for cars. The name of this company is Reliant and is very known for the three wheelers such as Robin, Regal and the Bond bug. As it happens, I do not like the three wheels but I prefer the "larger" cars namely the Reliant Scimitar GTE equipped with Ford Cologne V 6 motor 2,8 l and the very sporty and basic roadster SS1 also with a Ford motor but the CVH 1600 CC. Both cars do have a separate chassis and a GRP body. Luckily, as one of the very few, both with a galvanized chassis so no rust problems. In the book of Elvis Payne: The Reliant Scimitar I found a very interesting story about the new generation of the Saab Sonett to be designed, engineered and assembled by Reliant. Never heard this story before so it's maybe interesting for the Club Sonett Sweden. Attached you will find the story and two pictures of the project X18."

By the early-to-mid-1970s the Reliant Motor Company had reached what history would later determine to be the pinnacle of its success. Its turnover was constantly averaging more than £20 million a year and the Scimitar GTE was hitting record sales. At the same time production of three-wheel-

ers was running at record highs with around 330 cars being built each week. Added to these were superb export sales of all Reliant vehicles, especially CKD sets to Turkey, which were bringing money in by the bucket load from all around the world. With so much going on it was hardly surpris-

ing that Reliant was the UK's second most profitable motor manufacturer in 1971 and 1972 and, at that time, Tamworth's largest employer, with more than 1,800 employees.

## Great expansion plans

With expansion appearing to be the only way forward, in 1972 Reliant embarked on a £1,750,000 three-year expansion scheme. It planned to increase its factory space by 2,5 times from 97,000 square feet to 242,000 square feet, and in addition create an extra 700 jobs, increasing the number of employees to 2,500. While stage 1 of the project created, among other things, a completely new assembly hall for the upcoming Robin three-wheeler and a new paint shop with sufficient capacity to paint the body shells of its entire range of cars, stage 2 proposed a second hall for assembling the Scimitar GTE. In

addition to the GTE it was planned that a new Saab Sonett would share the same hall, so stage 2 of the project was to be partially financed by income from the Saab project. Manufactured by Saab Automobile AB of Sweden, the Saab Sonett was a lightweight two-seater sports car built between 1955 and 1957, which, following a short hiatus, had recommenced production in 1966. The car was redesigned in 1970 and was fitted with a Ford 1,500 cc V4 engine, although in the USA emission control requirements reduced the performance of the engine drastically, so much so that in 1971 the Sonett was upgraded with a 1,700 cc V4 engine, reduced by emission controls to the power output of the 1,500 cc model at 65 bhp.

## New US safety regulations

After 1972 US safety regulations also insisted that new low-speed-impact-



Reliant  
D.

X18





Like the Scimitar GTE, the Saab Sonett would have been a hatchback-type vehicle with two doors. Drawings by Peter Stevens.

proof bumpers be added to cars, which on the Sonett looked completely out of place and changed the characteristics of the original design. Saab USA's President, Jonas Kjellberg, was interested in creating a new generation of Saab Sonett for the US market and contacted Reliant in 1973 aiming to create a deal in which Reliant would design, engineer and assemble the car. For Reliant such a deal would have pushed ahead the work for the new Scimitar GTE assembly hall in which the GTE and the Sonett could be built in shifts, side by side. Reliant contacted Tom Karen at Ogle Design Ltd, who provided concept drawings of a new Sonett, while Reliant drew up a business plan.

Unfortunately, around the same time sales of the existing Sonett had slumped following the 1973 oil crisis, and Saab announced that production was to end in 1974. Kjellberg presented Reliant's business plan for the new Sonett to the board of Saab Automobiles in Sweden, who rejected the proposals, bringing the whole project to an end. As a result it was one of the deciding factors in Reliant not going ahead with stage 2 of its expansion programme, thus deferring plans for a new Scimitar GTE assembly hall.

Expansion plans for 1972 were initially to create two assembly halls, one for the three-wheeled Robin and another for the Scimitar GTE. The latter was never built. Initially the Saab Sonett was destined to be built alongside the Scimitar GTE at Tamworth, although the Saab project was later abandoned.



Text: Björn Meyer. Foto: Björn Tiedemann.  
 Artikeln har varit publicerad i nummer 4, 2015 av  
 Classic Motor och publiceras med deras tillstånd.

*Johann Schemat valde mellan tyskt och italienskt när första bilen skulle köpas. Men en udda svensk vann till slut.*

Valet stod mellan en tysk turboikon och en italiensk nätt sportvagn när Johann Schemat skulle köpa bil. Första bilen. Någonsin. Ett stort val som för många påverkar vem man blir som "bilperson". BMW 2002 turbo eller Fiat X1/9? Men det kom något mellan...

En kompis hade nämligen en Saab Sonett III och visste att en kollega till dem båda i flygvapnet hade en Sonett II som han ville göra sig av med.

Johann köpte Saaben redan 1983. Och han har den kvar fortfarande, ni kunde se den skymta i förra numret när vi besökte ett gäng entusiaster på Visthusgatan i Västerås.

Till en början gick Sonetten som långpendlarbil mellan hem och arbete, och på långa semesterresor ner i

Europa. Nu är den mer en entusiastbil.

Saab Sonett var i sitt första utförande en låg, öppen sportvagn byggd endast

Inte original men fälgarna kom senare i Saabsortimentet och passar bra på bilen. De gula ventilhattarna kommer även de från en Saab, nämligen Viggan! Johann jobbade tidigare som flygtekniker.







i några få ex under femtiotalets senare hälft. En tävlingsbil, inte tänkt för gatbruk. Men ändringar i reglementet gjorde Sonetten ointressant för tävlingsbruk och istället satsade man på vassare standardbilar.

Det skulle dröja till 1966 innan Saab byggde sportbil igen, och plockade upp Sonettnamnet igen. Tankarna på en sportbil hade aldrig vilat och till slut stod två prototyper mot varandra. Den så kallade MFI 13, som tagits fram hos Malmö Flygindustri och "Catherina" som Sixten Sason ritade.

Trots att många förordade Catherina var det ändå MFI 13 som fick gå vidare till serieproduktion. Produktionen förlades till AB Svenska Järnvägsverkstädernas, ASJ, anläggning i Arlöv. Snopet för Malmö Flygindustri, som hoppats på tillverkningen. För ASJ var det dock kanske lite plåster

på såren, då det företaget stod bakom Catherina. Fast det var ju ASJ i Kartrineholm förstås...

I mitten av sextioalet var fyrtaktsmotorerna inte långt borta hos Saab, men den gamla trepipen var ändå fortfarande det som gällde. Och så även i den nya sportbilen. Men ytterst få tvåtakts-Sonetter byggdes, åren 1966-1967 – bara 258 stycken.



Brevinkastet där bak ger en åtkomst till det lilla bagageutrymmet under den stora välvda rutan. På efterföljaren, Sonett III, kom istället en öppningsbar ruta. Under flipfronten sitter V4:an på 1,5 liter och 65 hästar. Johann hade stora problem med överhettning tidigare men med korrekt kylarlock blev allt bra.

Nu är ju Sonett ingen storserievagn över huvud taget. Åren då Sonett II tillverkades, 1966 till 1969, lämnade 1 868 bilar fabriken i Arlöv, då inkluderat både tvåtaktsbilar och V4-bilar.

För under 1967 växlade man över till fyrtaktsmotorn, inför det kommande årsmodellskiftet. 69 bilar med V4 blev ändå byggda som sextiosjuor.

För att få plats med den nya motorn från Ford tvingades man dock att modifiera huven – helt enkelt genom att göra en rejäl bula. Till en början var bulan "naken" men fick senare, som på Johann Schemats

sextioåtta här på bilderna, en "Sonett"-skylt.

Den sportiga Saaben hade en del lösningar som skilde sig från bilföretagets vanliga vagnar – vissa mer udda än andra. Karossen gjordes i glasfiber, ett rationellt sätt att bygga bilar i små serier och slippa ta fram dyra pressverktyg för karossen. Chassit byggdes som en stark lådkonstruktion med finurliga lösningar, som att ett förstärkningsrör i fram även fick tjäna som expansionskärl för kylsystemet.

Flipfronten gav god tillgänglighet till motorrummet, men den lilla luckan till bagageutrymmet, under rutan bak, gjorde inte livet lätt för Sonettägarna.



Johanns Sonett är av årsmodell 1968 – en av 899 bilar byggda det året. Bilen saknar listen längst fram i fronten.

Även utseendet diskuterades flitigt, inte minst på Sonettens största marknad, USA. Många tyckte att den minst sagt såg underlig ut, vilket man kan förstå i ljuset av amerikansk bilformgivning från tiden. De lyxtillvanda amerikanerna ansåg också att Sonetten var väl spartansk men när det kom till





Samma bil fast i den kulör den hade när Johann köpte den. Här på en av semesterresaerna han gjorde ner i Europa.

köregenskaperna fick den ofta mycket goda omdömen.

Saab lyssnade till de amerikanska synpunkterna och utvecklade Sonetten och så pass mycket att det var läge för ett generationsskifte. Våren 1970 visades därför Sonett III upp i New York. Borta var flipfronten, rattväxel-spaken och bagageutrymmet hade fått en lucka som också var bakruta. Fronten kunde göras låg tack vare pop up-ljus. Den nya bilen kändes mer vux-

### Teknisk specifikation

Motor: Fyrcylindrig v-motor  
1 498 cc.

Borrning: 90 mm,  
slaglängd: 58,86 mm.

Effekt: 65 hk.

Kraftöverföring: Fyrväxlad låda med rattspak, framhjulsdraft.

Chassi & kaross: Glasfiberkaross på separat lådchassi.

Plats för två personer.

Hjulupphängningar: Fram: Individuell med länkar och skruvfjädrar.

Bak: Röraxel med skruvfjädrar. Teleskopstötdämpare runt om.

Bromsar: Skivor fram, trummor bak.

Mått & vikt: Längd: 3 800 mm,  
bredd: 1 550 mm.

Tjänstevikt: 850 kg.

Däck: 155x15.

Bränsletank: 60 liter.

en, men också mer konventionell. Inte lika knasig som föregångaren. Och det saknade många.

*Sture Persson  
Huddinge*

Du är vinnare i

**Sonettdraget**

den här gången, vilket berättigar dej en

**penninglott**

som kommer de närmaste dagarna per post.

Grattis och lycka till vid dragningen!



# Mina Sonetter och lite till



Josef Zabel

1992 köpte jag min röda Sonett II från 1967 med chassinummer 96 och har låtit restaurera den. På grund av en motorskada senare fick den en 1022 cc motor och ett vilt, extra beräknat sportavgassystem där varje cylinder fick en separat resonansdämpare, alltså 3 enskilda. Vevaxeln ändrades också.



Kolvarna, se bild, är original från Mahle med 74,5 mm.

Motorblocket med sina in- och utlopp; allt ändrades och förbättrades. Det resulterade i 112 hk och det med bara 3 kolvringar!!! Bilen går mycket bra och är mycket snabb. Den har redan fått tre förstapriser från Erik Carlsson vid olika träffar. Och på omslagssidan till den största klassiker-tidningen "MARKT" fanns det också en mycket fin berättelse om min bil!

Den vita Sonett II:an med startnummer 97 och chassinummer 183 köpte jag i Niederrhein för ungefär 15 år sedan. Jag har kört med den vid Oldtimer-Grand-Prix på en Grand-Prix kurs på Nürburgring, tyvärr bara en säsong. Pengarna försvann långsamt







och den fick stå tillbaka för andra prioriteter. Därför fick jag dra i nödbromsen. Den är en seriebil, men chassit är lite sänkt och det har gjorts små, inte synliga modifikationer i motorn.

Le Grand, den vita tävlingsbilden (det finns bara 3 exemplar i hela världen) med Saabs tvåtaktsmotor har jag byggt upp; även den har fått min speciella avgasanläggning, 3 i 1!

Se bilden på den borttagna motorn på motorstället.

Den sattes också in vid Oldtimer-Grand-Prix på Nürburgring. Den dåtida ägaren dog tyvärr, en mycket trevlig blomsterhandlare! Tyvärr måste Le Grand byggas om på grund av FIA-reglementet vilket för mig inte längre var ekonomiskt. Bilen såldes då. Hela

motorpaketet har jag dock fortfarande, det har jag inte sålt. Det hörde tidigare till Hans Eklund, som då, innan han byggde om sin giftgröna Sonett II till fyrtakts turbo också hade sålt den till en Le-Grandägare. Se bilden; Hans känner säkert igen sina arbeten och motorblocket och toppen.

Den silverfärgade Sonett II:an har jag köpt för en månad sedan, med chassinummer 72. Den renoverades av den förra ägaren för 42 tusen Euro!!!. Helrestaurerad, med fakturor och historia. Tyvärr hade säljaren inget sinne för tvåtaktsare, det var ett felköp för honom. Den går väldigt fint och har



en tyskt H-registrering (H för historisk !) och två års TÜV! Priset, den var nästan till skänks!

Också andra bilder visar att under mitt 55 åriga ägande av Saabar blev aldrig en Saab hos mig lika som en serietillverkad!!! Idag när jag är 72 år och märkt efter många och svåra operationer (18!), 4 x cancer, 16 kemoterapi, Parkinson och konstgjort TEP knälägg, massiv övervikt och skostorlek 49 så finns entusiasmen där till 100% och jag ger åter fullgas!!! Jag kör också fortfarande ¼ mils accelerationstävlingar med min VW Käfer Ovali från 1956, 2,9 Ltr. 282 hk, Typ-4- Porschemotor, 710 kg, mot 18-åringar! 14 starter, 12 segrar, 2x andraplatser 2019. Gå gärna in och kolla ytterligare på [www.SAAB-Freunde.se](http://www.SAAB-Freunde.se)



#### *Bil- och klassikerföreningar där jag är medlem:*

- AC Owners` Club LTD (GB)
- TVR Car Club Deutschland (D)
- Midas Owners Club (GB)
- SAAB-Freunde Lippe/Niederrhein D-45721 Haltern am See, NRW (D)
- Club Sonett Sweden (S)
- Svenska Saab Registret (S)
- Saab Club Nederland SCN (NL)
- Hammer Oldtimer-Register HOR (D)
- Fiat 500/126 Freunde Dortmund e. V. (D)
- Fiat 130 Owner`s Club e. V. (D)
- Porsche 356-Interessengemeinschaft (D)
- Oldtimerfreunde Uedem (D)
- Jeep-Club Deutschland e.V. JCD (D)
- PORSCHE-Diesel-Club-Europa PDCE e. V. (D)
- RO 80 Club Deutschland e.V. (D)
- Tatra-Register-Deutschland (D)
- NOSW Niederrheinische Oldtimergem. Schermbeck & Westf. e.V. im ADAC
- Stammtisch Oldtimerfreunde Haltern am See
- Glas Automobilclub International e.V.



# Uppdatering med rullbälten på vår Sonett III -73

Annelie och Roine Blom

Blev glad när vi fick se hur Mats Olsson löst "problemet" med rullbältena på sin Sonett. På Sonett III -73 så är rullbältesfunktionen lite konstigt konstruerade då rullfunktionen bara är över höfterna!? (Bild 1) och inte för



Bild 1

överkroppen. När man var bältdad var det svårt att nå vissa reglage och gav känslan att man var fastlåst. Rullbältena som man annars är van vid kom 1974 på Sonett III, (bild 2) där man löst rullfunktionen med att sätta en ögla på den övre fästpunkten så att

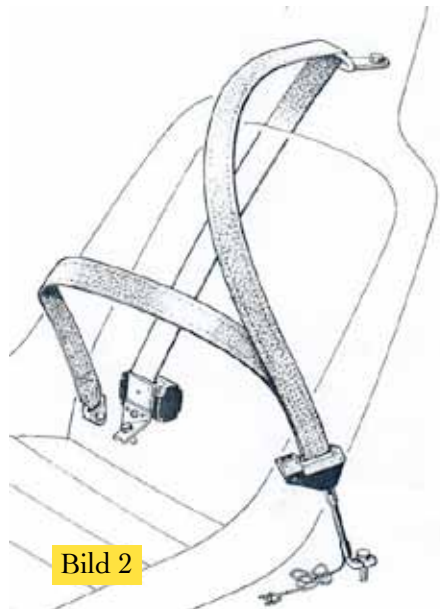


Bild 2

bältet kunde löpa. Att ordna med en sådan originallösning skulle kräva en hel del fix om man inte fick tag på originalbältena med ögla komplett.

Lösningen blev istället köp av 3-punktsbälten från Mekonomen (bild 3). På dessa togs låsmekanismen bort. Mellan stolarna användes originalfästet från en Saab 95 (bild 4). Ingen åverkan på någon originalinfästningspunkt behövdes, utan enbart "vända" på bältet så att bältesrullen hamnar vid fästpunkten bredvid störbågen och den fasta fästpunkt där rullen sitter original (bild 5, 6).



Bild 3



Bild 4

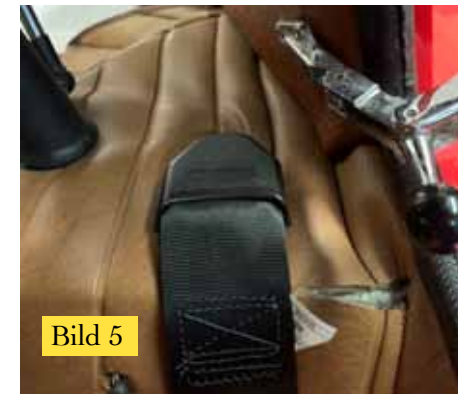


Bild 5



Bild 6



Bild 7

Vi flyttade även fram bältesrullen med hjälp av ett plattjärn så att mekanismen för ventilationsfönstret går fritt. (bild 6)

Ett brett plattjärn (50 x 5 mm) (bild 7) var det material som behövde läggas till och tack vare dess bredd kunde även originaltäckkåpan användas för att täcka den övre bulten.

Nu är känslan en helt annan med de nya rullbältena.

# Ensam ägare till en Sonett

Christer Wrangsten  
tel. 0707-171820



Våren 1972 blev jag ägare till en Amazon 122 S av 1966 års modell. Den inhandlades i Stockholm för 7.000 kr. Den hade beställts av Ernst Grauers AB i Västberga och de var återförsäljare för Volvo i Stockholm. Bilen var specialbeställd till sonen. Den var utrustad med diffspärr och Marchal strålkastare, samma som polisen hade.

Jag bytte kam (Tiomslipad i Stockholm) bestyckade den med nya fina Webrar (tror dom hette 45:or) och bilen var i toppskick. Flyttade nu till Kungälv, utanför Göteborg.

På sommaren 1972 blev Amazonen stulen och när jag, märk väl hittade bilen i Bärgningskårens garage i Göteborg efter en månad, så var den inte sig lik.

Det var i den vevan som jag började fundera på en annan bil. Tittade på Opel GT eller på en Sonett. Jag hittade flera stycken Opel GT, men inte någon Sonett.

Då kom jag ihåg att jag hade en gammal kontakt på Saab Sport Rally (inga namn nämnda). Jag tjatade till mig en brandgul ny bil och som lovades levereras till nyöppnade Saab i Kungälv. När anläggningen invigdes stod min Sonett (97725001929) där, mitt i hallen. Dom fick låna bilen i 14 da-

gar mot att jag fick en antenn monterad på vänster bakskärm och fyra vinterhjul på fälg.

De första åren använde jag naturligtvis bilen som bruksbil. Åkte ut i Europa vid ett par tillfällen. Vart jag än kom, samlades folk runt bilen, ja man fick säga "ursäkta mig" när man skulle låsa upp och hoppa in i bilen. I början var det ju kul, men sen blev det faktiskt lite jobbigt. Min dåvarande fästmö kom från Båstad så dit blev det många turer.

Då tyckte jag att jag skulle montera 99:ans elspeglar och sätta in en originalklocka tillsammans med en oljetrycksmätare. Hur tänkte jag då?! Originalspeglarna finns naturligtvis kvar och är renoverade.

## Ställdes av

1980 ställde jag av bilen och åkte Mercedes under några år. Tror att det var 1985 första gången jag ville "kolla" lite under skalet också och plockade ner huv och framvagn. Vid detta tillfälle var det nästan inget som behövdes bytas, men var det något så sparade jag alla originaldelar för framtiden. De enda originaldetaljer jag inte sparade, var avgasrören.

Bilen stod nu några år igen och användes mycket sparsamt. Vid några tillfällen var jag med och körde Sonetten på Sportvagnsmeeting på Kinnekulle Ring.

Åren gick och jag bildade familj. Ritade och byggde ett hus, med stort garage! Var bara ute och luftade bilen på några möten med Sonettregistret, som klubben hette tidigare. Jag var själv en av initiativtagarna. Nu plockade jag ur motorn och ställde den hos en kompis i Nol, huven i Kungsbacka och resten lite här och där. Gick ur vår Sonettförening, då jag tyckte jag hade lite för stora utgifter.

## Flyttade

År 2001 flyttade vi till ett mindre (garage) hus söder om Göteborg. Nu när



min dotter flyttat ut, bestämde jag mig för att "dra igång jobbet" med Sonetten igen.

## Renoveringen.

En "kolvring" hade fastnat, så det blev en helrenovering av motorn.

Det hjälpte min kompis Gösta Karlsson i Nol mig med. Bromsoken lämnade jag in och fick dem renoverade till nyskick.



Renoverade bakbromsarna, nya backar, fjädrar och "utjämnare" på bakhjulen.

Köpte genom klubben nya avgasrör och ljuddämpare samt "bockröret". Mycket av motorrumsdelarna lämnade jag in för galvning och and-







ra delar för "kromning". Bytte också ut tändspolen till en med mer effekt (sparade naturligtvis originalet). Nya kablar där det behövdes.

### *Växellåda på plats*

Ett jobb som tog mig mycket tid var att bygga nya dörrstolsplåtar. Bara att bocka dom var inte lätt, trots att jag är utbildad plåtslagare från början.



Dom byggde jag i rostfritt. Det blev en hel del svetsning i plåtarna runt motorn. Det var många timmar, men så kul det var varje gång något blev klart och jag var nöjd.

Nu är vi framme vid 2005 och då började hopmonteringen. Här skulle man kunna skriva en hel bok om monteringen. Det som saknades var skivan och mattan till bagageutrym-



met. Beställde en ny (dyr) genom klubben, men tyvärr, mattan stämde inte i färg och utseende. En som hjälpte mig mycket med att hitta reservdelar var Karl-Anders Carlsson i Frändefors. Lägga det namnet på minnet om du söker efter delar. Karl-Anders som fixade fram allt som fanns till en Saab och framför allt till min Sonett. "Sicken kanongubbe".

### *Ut i det fria*

Våren 2006 rullade jag ut bilen igen. Nu var jag med på Tjolöholms veteran-dagar i 5 år och gick med igen i Sonettklubben. Nu med nya skyltar.

Utställning Tjolöholm 2011



### *Inte den ende*

Som sagt, Sonetten BOS 027 med ch.nr. 1929 har jag ägt sen den var ny. Trodde under några år att jag var den ende som var ensam ägare till en Sonett, men icke. Det "tråkiga" beskedet fick jag genom Sonettvärlden.

### *Kuriosa*

Lite kuriosa är att jag är tämligen säker på, att jag är pappa till fotbolls-fälgar-na. Jag satt i garaget 1972 och målade lite svart på fälgen. Tog en bild på dem och skickade upp till Saab Sport Rally. Kanon, fick jag till svar, så jag tror nog att det är så. Kul i alla fall. Det finns så oändligt mycket att berätta om min resa med min Sonett, tex att jag träffade Erik "På taket" och tittade på hans fru

## Articles wanted!

*Jan-David Skaven*

As an editor for Sonettvärlden I have the same dilemma as many other editors for club magazines; that is to receive articles from the members. It is always interesting to receive winter pictures as you of natural reasons are driving less with your Sonett in winter time. So if you do take out your Sonett to get it warm in winter, please take some pictures and send them to me together with information where you took the pictures.

I would also appreciate that you write an article about your Sonett. In order to have a lively, interesting club magazine it is an advantage that we can publish articles written by our members. These lines are primarily aimed at those who have not contributed yet. It can be about how you purchased your Sonett, renovated it, a trip you have done with it, or ... the choice is yours. We also need photos and photo texts in order to illustrate the article and if you also show where you want the different images in the article, it makes Berndt Eliasson and me that produces the magazine particularly happy. Thanks in advance for your contributions which you send to: [skaven@comhem.se](mailto:skaven@comhem.se)



Pat Moss gula Sonett med "air condition" som Erik ville ta bort, vilket också gjordes. Erik och Pat servade alltid sina Saabar i Örebrotrakten hos en av Saab:s rallygubbar.

Jag har också varit med på Saab-museet vid flera tillfällen och pratat Saab med dåvarande chefen i Trollhättan. Träffat många utav Saabs utvecklingskilar/testare och många av dåtidens utvecklare. Fantastiska personer som gav allt för Saab.

### **Pengar**

Under denna tid har jag sparat på alla kvitton och är nu uppe i en summa på 32.600 kr. 1972 betalade jag, med dispenskostnaden för säkerhetsbältenas övre fästpunkt (i tanken) och med en km räknare istället för miles, 28.758 kr.

Reservdelarna är nu dyrare än vad Sonetten var då. Om jag inte minns fel fick man två 96:or för priset av en Sonett år 1972.

### **Det sista**

Nu har jag bara några små problem kvar som jag ännu inte löst. De små fina kofångarna i gummi har lossnat, rostat sönder i bultarna. Om ingen annan vet, så får jag nog ta bort dessa och lägga in en ny "skena" med fästbultarna i kofångarna, både fram och bak. Ett annat problem är innertaket. Skumgummit som är limmat på insidan har "gått upp i rök" så att innertaket hänger lite.

### **Sonettmötet 2017**

Döm om min förvåning då jag läser i Sonettbladet att förra Sonettträffen var här på Tjörn och jag visste inget,

för jag var just då inte medlem.

### **Till salu.**

Då min dotter inte tagit körkort (inte intresserad av bilar) och jag börjar komma upp i åren, så har dottern och jag beslutat oss för att fixa till det sista och sedan sälja Sonetten. Ja till någon som verkligen kommer att vårda henne (Sonetten) och förstås betalar en go slant.

### **Ytterliga lite kuriosas.**



Radion i bilen heter Sonett (inköpt på 70-talet av en kompis som arbetade i Japan)

Modell av en Sonett i skala 1:43 (brandgul)

2 st servicepärmar för Sonett (original)

1 st Owner's Manual (original)

Ägare till:

SAAB SONETT III

BOS 027

1972 års modell

Chassinummer: 97725001929

## **Reservdelar till Din Sonett**

Du som behöver reservdelar till din Sonett kan vända dig till klubbens reservdelsförvaltare:

Per Jansson, Kaplansgatan 8, 777 30 Smedjebacken.

Tel. 0240-76746 kvällstid, peja10@telia.com.

PlusGirokonto 487 74 84-8

**Upp till 4 veckors leveranstid.  
Fraktkostnad tillkommer!**



**Huvlås**, art 7404312

Pris 300/par, plus frakt.

**Bonnet lock**, art 7404312

Price 300 SEK/pair, plus freight.

**Repsats H-bromscylinder**, art 7836430,  
Pris 265:-, plus frakt

**Repair kit main brake cylinder**, art  
7836430, Price 265 SEK, plus freight.



## **Artiklar sökes!**

*Jan-David Skavén*

Jag som redaktör för Sonettvärlden har samma dilemma som många andra redaktörer för klubbtidningar: att få in artiklar från medlemmarna. Det är alltid intressant att få vinterbilder eftersom det av naturliga skäl körs mindre med Sonetterna på vintern. Så tar ni ut er Sonett för lite varmkörning på vintern, ta några bilder och skicka till mig tillsammans med information var ni tagit dem.

Jag skulle även uppskatta om ni skriver en artikel om er Sonett. För att ha en levande, intressant klubbtidning är det en fördel att vi kan publicera artiklar skrivna av våra medlemmar. Dessa rader vänder sig i första hand till er som ännu inte skrivit. Det kan vara om hur ni köpte er Sonett, renoverade den, en resa ni gjort med den, eller... valet är ert. Bilder och bildtexter behöver vi med för att illustrera artikeln och om ni även visar var ni vill ha in de olika bilderna i artikeln så blir Berndt Eliasson och jag som gör tidningen extra glada. Tack i förväg för era bidrag som ni sänder till: skaven@comhem.se

"Kalle Karlsson"

# Från mitt fotoalbum



Här, i Club Sonett Swedens "fotoalbum", kan du bidra med bilder! Sänd några av dina bilder, fem sex stycken med Sonettanknytning som du vill visa oss andra, så publicerar vi dem här på dessa "fotoalbumssidor"! Dessa sidor är tänkta att bli ett stående inslag i mån av plats och bidrag i kommande nummer av Sonettvärlden. Sänd dina bilder med en kort bildtext till: [jdiskaven@gmail.com](mailto:jdiskaven@gmail.com)



Ej Sonett men dock en Saab Quantum



Sonettträff i Dalarna



Träff i Odensbacken



Erik i en Sonett I

Renovering





# Komfort i Super Sport

Text Claes Johansson, arkiv: Saabmuseet

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

Sverige som designland är stort och litet på samma gång. På 1950-och 60-talen var antalet formgivare som ägnade sig åt fordonsdesign inte särskilt många. Ibland korsades deras vägar på oväntade sätt. Sixten Sason, som ritade många produkter för Husqvarna, skapade 1959 mopeden Cornette, säreget snygg på Sasonvis. Corneteramen blev

senare grunden i bruksmopeden MCB Trapper som utvecklades av Björn Karlström till sportmodell Topper! Ett nytt original!

De båda "konkurrenterna" hade nosat på varandras projekt även på Saab. Sason ritade Saab Super Sport, premiärvisad 1956. Karlström som länge drömt om en egen sportvagn byggd på standardkomponenter, var snabb att skissa fram det som sportsensationen saknade inför en eventuell serieproduktion. Troligen gjorde han det på eget bevåg. Vi hittar dokumentet i Saabmuseets arkiv: "SAAB Super Sport lätt modifierad". Karlström har lagt till en spektakulär blåst takbubbla i plexiglas, med målad insida. Nog skulle väl en flygplanstillverkare kunna producera något liknande? Det hade bara gått några veckor sedan premiären på Stockholms Bilsalong (där Citroën DS och Renault Dauphine begick Sverigepremiär) men Karlström kunde inte hålla sig från att rita om nosen på Sasons verk. Göra den lite mer publikfriande. Bara några år senare tävlade de båda formgivarna om att få göra Saab Sonett II, där Karlström gick segrande ur kampen.



## Det skrivs om oss och våra bilar

av Jan-David Skavén



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

### Jydsk Vestkysten

En av de största Saabentusiasterna i Danmark heter Vagn Bruncke och journalisten Claus Møller Jensen skrev den 14 september en artikel om honom där rubriken var "Vagns hjerte banker for svensk klassiker". Behöver jag nämna vilket märke som det syftades på? Han har 11 Saabar, inklusive en Sonett II samt en Saabo på sitt museum, alla tvåtaktare.

Den äldsta från 1952 och den yngsta från 1967. Han öppnade museet 1987 och har lagt runt 1000 timmars renovering på varje bil. Sedan tar han den renoverade bilen och åker med familjen till Nordkap, som ett test att allt fungerar.

När han får frågan varför det just blev Saab svarar han att det var säkerheten som avgjorde men att Saab gick

i konkurs för att man hade ett alltför högt pris (i alla fall i Danmark), att man var för sen att automatisera och att man inte ville kompromissa med just säkerheten och kvaliteten vilket kostade dem levebrödet.

Nu är ju bilar generellt mycket dyrare i Danmark än i Sverige på grund av de höga bilskatterna och det innebär att 92or, 95or, 96or och 99or kostar mellan 100.000-200.000 kronor per bil medan Sonetten utan konkurrens är dyrast; ca en halv miljon kronor och då pratar vi danska kronor.

Man behöver komma överens med Vagn om besök på museet; det är ju trots allt privat. Det gör årligen runt 500 personer och några kommer så långt bort ifrån som Nicaragua och Kuala Lumpur.

Foto: Timo Battefeld





## Nostalgia

Rubriken i nummer 9, 2019 var "Festivalstämning trots regnet" och det var nog en väldigt korrekt beskrivning. För det var drygt 1000 Saabar där och 18000 besökare från många länder även om förstås svenskarna var i majoritet. En av dem var vår medlem Stig Bergqvist från Vänersborg. På frågan från Bo Porshed på Nostalgia varför det blev en Saab Sonett kom det blixtnabba svaret: "Vad ska man annars ha?" Han har en Sonett III från 1972 som han har ägt i 15 år. Varje år kör han ett hundratal mil med sin fina gula III:a, något som nog är ganska vanligt bland många av våra medlemmar.



Reportaget var på fem sidor och man kunde se många olika Saabmodeller där. Men även kändisar som den kände Saabsamlaren Tom Donney som har ett stort Saabmuseum i Sturgis i USA. Han har ca. 150 bilar från alla årsmodeller och som ni sett i en tidigare Sonettvärld så kör han också hastighetstävling på amerikanska Bonneville Salt Flats. Där har han rekordet för 3-cylindriga tvåtaktare med 209 km/tim i

en Sonett II och för det fick han priset "Erik Carlsson Award". Det var han väl värd!



## Nostalgia

I nummer 10, 2019 så hittar man åter Sonettmaterial. Peter Haventon har ju en stående spalt där som heter "Annat var det förr..." där han blickar tillbaka på allt från Märklins modellök, Radiola nätmottagare till rattmuffar. Samt då i detta nummer "Sonett i USA" och jag citerar: "1972 annonserade Saab i den ansedda amerikanska biltidningen Road & Track och gjorde där sitt bästa för att förklara hur bra det var med drivning på framhjulen i en sportvagn. Förklaringen var tydligen så pass trovärdig att försäljningen gick utmärkt. Sonetter såg man titt som tätt i den kaliforniska trafiken. Denne skribent (alltså Peter Haventon) lånade just en Sonett under en månads tid i Los Angeles 1976. Det främsta minnet av bilen är att vid en viss fart på ett visst ställe poppade strålkastarna upp. Det var väl nåt med lufttrycket..."

## Kölner Stadt Anzeiger Magazin

Klaus Weissbauer sände mig en artikel daterad den 18 oktober 2019 från Kölner Stadt Anzeiger Magazin, skriven av Peter Pauls som hade med bilsittaren Günter Otten.

Man började resan i Köln, tog färjan från Travemünde till Helsing-

fors och fortsatte sedan till Nordkap. Att köra med en Sonett V4 hela denna väg beskrivs ömsom som ansträngande, ömsom som inspirerande. Motorn låter högt även i normal fart, den är svårväxlad, att kliva in och ur bilen kräver övning och bagageutrymmet är litet. Allt det kunde förutses men inte de belysningsproblem man fick. Man tog tomma småvägar i 40 mil för att undvika den finska polisen. En mekaniker på en bilverkstad fixade dock felet på fem minuter.

Man körde vidare och fick hela tiden se upp för tama renar.

Förutom längre stopp för att lära sig mer om samernas liv så stannade man vid verkstaden "Hervikin Huolto" och efter en två timmars genomgång så var motorn korrekt inställd och drog mindre bensin. Efter ytterligare 40 mil skulle man nå målet, Nordkap. Där tog alla husbilar och terrängbilar vid och den låga Sonetten skiljde sig från mängden. När man åkte söderut i Norge så ekade Sonetten ännu mer mellan bergen. Man åkte åter in i Finland och följde Torneå älv.

Efter att ha besökt konsthôtellet Torneadalen där ägaren på skämt sade att hon gärna ville behålla Sonetten så kom man så småningom till Kemi där Sonetten ställdes på en fraktbåt under däck mellan jätttestora containers. Efter tre nätter på båten avslutades resan med en åttatimmars färd från Lübeck till Köln vilken bilen klarade av med bravur. Man hade klarat av drömmen att med en Sonett ta sig tur och retur till Nordkap!



# Baksidan

*Fotograf Anna-Lena Skavén, text Jan-David Skavén*

**T**vå stora idoler på samma bild som är tagen vid den internationella Saabträffen i Lillehammer, Norge, 1993. Att räkna upp alla deras framgångar i olika motortävlingar skulle ta för mycket plats; de var enormt framgångsrika men några nämner vi: Erik Carlsson, (1929-2015), tre segrar i RAC-rallyt och två i Monte Carlo-rallyt. Samt de båda andraplatserna i Spa-Sofia-Liège-rallyt. Gjorde dessutom skickligt PR för Saab.

Greta Molander (1908-2002) var en gigant bland damförarna. Bland annat vann hon i damklassen i Monte-Carlo-rallyt 1937 och 1952. Hon körde mest Plymouth och Saab. En för sin tid mycket äventyrlig person som också skrev reseskildringar och barnböcker. Ska vi lägga till också att hon var på fisketur med Ernest Hemingway och umgicks med Clark Gable så förstår ni. När hon gick bort 93 år gammal hade hon haft sin tävlingslicens under hela åtta decennier och vunnit de flesta tävlingsgrenar hon ställt upp i.

