

# SONETT

*världen*

– Organ för CLUB SONETT SWEDEN –



- Saab Design Story
- Saab Quantum III
- Reservdelslistan
- Kallelse till vårträff och årsmöte

1  
2023

# Från ordförandens skrivbord



**2022** blev ett bra år för klubben då vi fick 49 nya medlemmar, 35 svenska och 14 utländska.

Medlemsantalet i december 2022 var totalt 403 st, 305 svenska och 98 utländska.

**D**et är viktigt att vi fångar upp nya medlemmars synpunkter så att vi kan utveckla klubben i rätt riktning. Med det sagt så ber jag framför allt nya medlemmar att komma med idéer till klubben, gärna på klubbens [info@sonettclub.se](mailto:info@sonettclub.se). Det är lättare att ha synpunkter när man kommer in som ny och säkert har en massa uppslag om webbsidan, reservdelar, träffar mm.

**E**tt bra tillfälle är att delta på årsmötet. Där finns möjligheter att diskutera och se olika Sonetter, knyta nya kontakter, träffa styrelsen m. m.

**D**et är riktigt mäktigt att se så många Sonetter samtidigt på en träff; väl mött, hoppas vi ses!

Roine Blom



## Klubbens adress

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

Klubbens PlusGirokonto  
35 87 30-0

Medlemsavgift 350:-/år

## Tidningens adress

c/o Jan-David Skavén  
chefred/ansvarig utgivare  
Vinthundsv. 87, 128 62 Sköndal  
070-606 44 35  
[jdskaven@gmail.com](mailto:jdskaven@gmail.com)

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

## MHRF-försäkring Försäkringssamordnare/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)  
Micke Lindström, Trenså 0793-338216  
[micke@saabsonettsweden.se](mailto:micke@saabsonettsweden.se)

## Omslagsbild

Den här bilden från Motorföraren nr. 15, 1968 får oss att längta till ännu en Sonettsäsong. Med eller utan bad.

## Styrelsen

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

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

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

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

Hans Eklund, rådgivning reservdelar  
070-212 72 22

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

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

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

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

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

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

Sista inlämningsdatum för manuskript och annonser 31 mars.



# Saab Design Story

Robert Petersson, foto Saabmuseet och Peter Gunnars

*Den här artikeln är hämtad från nummer 9, 2017 av Granturismo. Den publiceras med deras tillstånd och support.*



Sixten Sason, till vänster, hette egentligen Karl-Erik Sixten Andersson. Han började på Saabs flygavdelning 1939 och 1946 gjorde han skissen ovan. I gruppen ser vi Sason vid lanseringen av Saab 95 1959. Med honom från vänster Tryggve Holm, vd, Gunnar Ljungström, utvecklingschef och Svante Holm, vice vd.

Sedan dess har jobbet som bilformgivare blivit alltmer specialiserat och vävts ihop med konstruktionsarbetet vilket i perioder lämnat mindre utrymme för experimenterande. Men Sasons lärling och efterträdare Björn Envall lyckades ändå slå till med prototypen EV-1.



För enkelhetens skull har vi delat upp designhistorien i tre epoker. Den första som färgades av Saabs egen historia som innovatörer och flygplanstillverkare. Sedan har vi den kanske mest förvirrade tiden under GM:s ledning. Men trots allt var den perioden oerhört produktiv, mycket tack vare den dynamiske GM-chefen Bob Lutz som älskade konceptbilar och sa åt den europeiska ledningen att exempelvis göra "något kul till Genèvealongen". Det betydde att man tog hela EU-formgivargänget i anspråk och alla ville göra Saab-bilar – Opel var inget kul! Dessutom gick det då inte på Saabs budget och det betydde att designgiganter som Michael Mauer, Anthony Lo och Alex Daniel alla gjorde spännande Saabar.

Slutligen den turbulenta Spykertiiden när man lyckades rekrytera tidens kanske hetaste superbilsformgivare – Jason Castriota.

Säga vad man vill om det gamla folkhemsmärket – när Saab till sist gick åt skogen var det med formgivarflaggan i topp!

## Saab 99 växer fram

På 60-talet blev det alltmer uppenbart att Saab behövde en helt ny och större bil. Man startade projekt Gudmund och bland annat testade man mekaniken i en breddad Saab 96.

För den raffinerade formen med sitt konkava akterparti stod förstas Sixten Sason, denna gång assisterad av Björn Envall. Ovan kan vi se några skisser där framför allt akterpartierna har vissa drag av den kommande 99:an.

Tekniskt var det den nya motorn, konstruerad i samarbete med Triumph, som var grejen. Delvis ansvarig för dess tillkomst var Pelle Gillbrand som då bodde i England och där köpte en Lotus 7.



Björn Envall skapade **EV-1** och med det den kanske första "officiella" konceptbilen från Saab. Den visades 1985 och hade en maskin vässad till 275 hästkrafter. För bygget stod Leif Mellberg i Nyköping då Saab inte hade kapacitet att tillverka den. Unikt var också att den redan då hade solceller i taket som drev ventilationen.



Den kunde ha blivit nästa Sonett. Det var Sixten Sason som ritade Catherina 1964 och som skapade en "Targa", med både bak och löstagbart tak, långt innan Porsche kallade konceptet sitt eget.

Namnet Catherina kommer faktiskt inte från en kvinna även om man skulle kunna tro det. Istället kommer det av Katrineholm där ASJ byggde prototypen. Men även om linjerna var lockande var det istället Björn Karlströms Sonettförslag som gick i produktion.

Förvaltaren, **Björn Envall** började på Saab som lärling till Sixten Sason och tillsammans utformade de 99:an. Envall efterträdde sedan Sason och kom att vidareutveckla 99-konceptet

till 900. Han var också den som bar ansvaret för att 9000-modellen, som kom till i samarbete med Alfa Romeo, Fiat och Lancia, blev en Saab.

**Ur-Sonetten.** Den kallades Saab 94 och enligt Peter Bäckström på Saabmuseet utvecklade teknikern Rolf Melde den i smyg. Man hyrde en lada utanför Trollhättan och där skapades det självbärande chassit i aluminium medan Sixten Sason slutförde formen på karossen. Dessutom fick den "mittmotor" då drivpaketet vändes.



### 9x concept

Efter att ha skapat former som Mercedes-Benz SLK kom Michael Mauer år 2000 till GM och placerades hos Saab som designchef. Det är också han som är ansvarig för denna den första konceptbilen under GM:s ledning. Den presenterades 2001 och med sitt mjuka frontparti och sina smarta lösningar bildar den en perfekt övergång från de mer Saabinspirerade koncepten till de mer renodlat experimentella skapelserna. Den var också den första fyrhjulsdrivna Saaben.



Anthony Lo hade jobbat ihop med Michael Mauer hos Mercedes och så fort Mauer kom till Saab rekryterade han sin parhäst Lo. Det var under Mark Adams ledning (överst i mitten) som hela GM-epokens mest spännande konceptbilar kom till. Sedan dess har Lo gått till Renault där han idag är ansvarig för märkets designrevolution.



**Saab 9-X biohybrid** presenterades på Genèvealongen 2008 och var tänkt att förbåda en kommande mindre Saab-modell kallad 9-1X. Medan frontens design följer samma tänk som Aero-X till höger har akterpartiet inspirerats av 9x Concept. Den innehöll mycket aerodynamiskt nytänkande, bland annat förlängdes överdelen av bakpartiet i farter över 70 km/h. Bilen baserades på GM:s Deltaplattform och är ett exempel på hur man tänkte globalt. Ansvarig var Alex Daniel.



**Aero X.** Det var redan 2006 som den revolutionerande Aero-X visades på Genèvealongen. Att Saab kunde göra skapelser av det här slaget berodde på att GM-ledningen med Bob Lutz och Rick Wagoner älskade konceptbilar. Men just den här byggdes faktiskt i Italien av G Studio.

### Alex Daniel

jobbade en del med Opels bilar innan han kom med i Anthony Lo-teamet hos Saab. Han var bland annat inblandad i 9-X BioHybrid, på sid. 7 och Aero-X nedan. Idag jobbar han hos Kia där han tagit formspråket till nya höjder.



### Michael Mauer

Han har betytt oerhört mycket för designutvecklingen de senaste 20 åren. Och då handlar det inte bara om det vi ser här. Han började sin karriär hos Mercedes-Benz 1989 med att forma V-klassen. En kanske inte så imponerande start, men man såg hans potential och 1995 blev han ansvarig för bland annat SL- och SLK-serierna. År 2000 gick han till GM och Saab och 2003 blev han chef för GM:s europeiska designavdelning. Sedan 2004 är han Porsches designchef.

### 9-3X Concept

Det var 2003, året efter 9x, som Michael Mauer och hans team gick vidare med en mer produktionsnära version kallad 9-3X.

Även den var fyrhjulsdriven och hade en turboladdad V6-maskin på 280 hk. Än idag ser den modern ut och det sägs att när Spyker tog över Saab 2010 var man intresserad av att sätta den, samt kanske framförallt Aero X, i produktion.



### Saab 9-4X

Den här platsar egentligen inte i gänget. Den gick nämligen i produktion, om än i begränsad omfattning. Den visades i konceptform i Detroit 2008 och baserades på Cadillac SRX.

Produktionen startade i Mexiko men stoppades snabbt efter att GM gjort sig av med Saab. Totalt byggdes 814 exemplar och några få av dem har letat sig till Sverige.



Saab Viking. Det var 1982 som Carrozzeria Fissore gjorde denna märkliga tolkning av en Saab 900. För formen stod ingen mindre än Tom Tjaarda, som förresten dog tidigare i år. Han

är mest känd för att ha ritat De Tommaso Pantera. Men efter att ha jobbat hos flera av de stora designhusen öppnade han eget. Det här projektet lämnade aldrig fullskalemodellstadiet.



Saab Novanta. Det var när Bertone fyllde 90 (Novanta) 2002 som man visade detta Saabkoncept i Genève. Tanken var att demonstrera hur en lyxig sedan kunde se ut i framtiden och den var mycket påkostad och rymlig. För formen stod Giuliano Biasio och bakdörrarna öppnade åt fel håll, som på en Rolls Royce Phantom, för att göra istället lättare.



### Saab Facett.

En Ur-Sonett som inte är som de övriga. Det var en medarbetare vid namn Sigvard Sörensen som ville ha en täckt

bil och själv byggde om Sonett Nr. 4. Idag är den återställd till original, men en kopia av Facett har byggts.

### PhoeniX

Jason Castriota är en av dagens absolut största stjärnor på designhimlen. Som så många andra i branschen utbildade han sig på Art Center Collage of Design i Pasadena. Men efter att ha praktiserat hos Pininfarina valde han att stanna i Italien istället för att åka tillbaka och göra färdig utbildningen.

Ett bra val, efter att ha jobbat med Ferrari 599 och Maserati GranTurismo fick han ansvaret för Pininfarinas Special Projects avdelning. Där ritade han drömbilar som James Glickenhaus Ferrari P4/5, innan han 2008 öppnade eget i USA. Där hittade den nya Saabledning-



en honom och 2010 blev han ansvarig för Saabs design och gjorde den lysande konceptbilen PhoeniX 2011. Men sedan kom konkursen och han vände tillbaka till USA för att 2016 bli Global Chief of Advanced Design hos Ford.



Jason Castriota skapade den fantastiska Phoenix som byggdes på plattformen till en tänkt 9-3-ersättare. Bilen är en hybrid med BMW bensinmotor fram och eldrift bak.



### En ny Sonett?

Det här konceptet signerat Jason Castriota har bland annat kallats Sonett. Han jobbade på tre produktionsbilar när konkursen blev ett faktum och han lämnade Saab. Det handlar om en femdörrars efterträdare till 9-3, en mindre 9-1 och Sonetten på våra bilder. Men den blev aldrig byggd, det enda koncept som fullföljdes var PhoeniX. Förmodligen var skilsmässan från konkursboet inte helt smärtfri eftersom Castriota förbehåller sig rätten till formen hos de obbyggda bilarna.

Foto Jason Castriota Design LLC.

# Saab Quantum III

Bert van Rossen



In 1998 I took a brief holiday in the Los Angeles area of California. There were lots of places I planned to visit: Universal Studios, the Hollywood Hills with the Hollywood sign, Rodeo Drive, Walk of fame... But also car things like the Petersen Museum and a particular car shop that basically appeared in every magazine during my search for the perfect Sonett: J&B imports, the carshop of Bud Clark (OK, next to those ads of Jack Ashcraft, but he was not in California).

Bud turned out to be a very nice guy. But I said it before: All SAAB people are the nicest people. That is a fact. His shop looked like SAAB heaven. More specific; Sonett Heaven. I saw Sonett II's, Sonett III's, a racing Sonett III, an electric Sonett III (bear in mind this was 1998, long before Mr Musk and Tesla were around),... and also an adopted C3 Corvette.

Bud and I had a nice talk about Sonetts, about the fact that there were two types of rear windows for Sonett II's; one flat and one with a rounding in it. We talked about the electric Sonett, baptized ZEV (Zero Emissions Vehicle). But I kept noticing a blue

cloth with something red underneath it. I saw that it was a convertible, but I did not know what it was. Bud took the blue cloth away and a Quantum appeared.

Quantum? If it doesn't ring a bell, well here is some genuine SAAB history lesson. In the early 60's SAAB thought that the availability of a SAAB sports car would boost sales of their normal cars in the USA. In comes Mr Walter Kern. Mr Kern was employed at M.I.T. and he had a passion for



sports cars. SAAB came on his radar because of their two-stroke engines. He liked oval racing and he saw lots of four stroke engines been destroyed due to centrifugal force; all the oil in the engine was pushed to one side. This made the other side run without oil and we all know what happens when engines run without oil... They run not for long after that. The two-stroke engine was a simple solution for that problem.

Anyway, Mr Kern started to design and build a sports car for SAAB. For the record; he was one of the first to use a gigantic IBM computer to test his theories. This was years before the CAD/CAM age. The result was a small open car which was called "Quantum Saab". The first car was just a body

and was unable to drive. It was painted white and shown for the first time on the 1962 New York Auto Show. SAAB Motor Inc stated that it would go shortly into production, probably by the end of 1963.

Mr Kern made then two more cars (both red) to be able to do some road testing. Although the Quantum SAABs never went into mass production; these cars wetted the appetite of the Swedish Bosses for having a sports car available in the SAAB range. The Quantum SAABs can be seen as one of the ancestors of the later Sonett II .

Two fully decent prototypes were made. And now I was admiring one of them. It was such a beautiful little car. Bud said: "You know what; the other car is even more pretty because it is built





more to production standards such as a decent windshield. And it belongs to a friend of mine. Do you want to see it?" Guess three times which answer I gave to that question...

A little later I found myself in the Californian sun staring on a driveway to the third Quantum car. The owner Jay was again a typical SAAB guy (remember: SAAB people are the nicest people). I admired the car and then he said that it was for sale. He even handed me a homemade book with lots of pictures, a copy of a letter from Mr Kern himself and the complete history of the car. I ended up not buying the car. Partially due to the fact I just bought my Sonett and I allow myself only one toy (at the time). I simply do not have the place to store more than one. But sometimes when I look at the pictures of my 1998 trip to the USA, I feel sad that I did not buy it.

How many times do you come across the occasion of owning a prototype, a one of a kind car (two in this case). But on the other hand... there are as well some negative side of owning a one of a kind car. I think I would not dare to drive it in normal traffic, being afraid that something would hap-

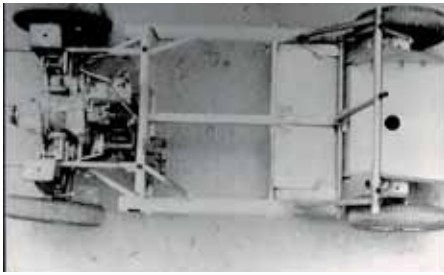


pen to it. I can imagine spare (body) parts are quite hard to find. And a car needs to be driven, not being stored in the garage. Also, these cars were designed to be driven with the top open. Unfortunately I'm not living in sunny California but in rainy Belgium. So in the end I'm glad that I had the opportunity to see them (especially in private hands, outside a museum). I think Bud still owns his beautiful Quantum. I do not know what happened to the other one. But I'm sure that both of them are being loved by their owners. The cars deserve all the love as they are very beautiful cars... sometimes you will find myself admitting that the Quantum SAABs are more beautiful than the Sonett II's... and that is a big confession from a Sonett II aficionado such as myself... Please do not tell anybody.



BEACH CHARITIES INVITATIONAL  
COUNCOURS d'ELEGANCE  
FIRST PUBLIC SHOWING SINCE 1963





# Rebuilding Sonett #00022

Bruce Turk

We actually have had material about #00022 before, in No. 2, 2011 and No. 3, 2019 of Sonettvärlden. But never about parts of the restoration, so here follows an article about the beginning of the process.

At some point in its life, Sonett #22 was literally brought back from dead by a very patient back yard mechanic. Judging from all the old patches and weld seams, the rocker panels once flapped in the breeze, the trunk floor was falling out, the firewall, front and rear wheel wells had holes and sections of the front spring towers were soft. Much to my predecessor's credit, he patched the car up as best he could so the car could live on.

Some of the patches were made with steel twice the original gauge and supported by extra reinforcements. One such repair was to join part of the floor pan to the rear axle trailing arm mount. A truck leaf spring was bolted and screwed to the cars floor. The rear axle trailing arm bolts passed through it. To add torsional rigidity a heavy piece of angle iron was also bolted across the width of the car, just forward of the floor pans box section under the

seats. The result was a ridged, fully functional repair.

It wouldn't have been so bad if the patchwork looked as good as it was strong; but it appeared as if done in the dark by someone who just wanted to stop the water from coming in. Cutting out the repairs provided many moments of comic re-



Very clever use of a trucks leaf spring, sheet metal screws and bolts.



LOL! 4 pieces of scrap metal was used to repair the rear wheel well.

## Berätta din Sonett historia!

Jan-David Skavén

Vi är för närvarande cirka 400 medlemmar i Club Sonett Sweden. Av dessa är cirka 325 i Sverige och 75 i andra länder. I varje nummer har vi en artikel på engelska för våra engelsktalande läsare. Tro det eller ej, men med minst en engelsk artikel i varje nummer så räcker de engelska artiklar vi har fått ända fram till slutet av 2024!

För artiklar på svenska så gör vi ofta så, att vi istället täcker upp med artiklar som redan förut varit publicerade i olika svenska motortidningar. Inget fel med det för de är välskrivna men ofta är de några år gamla för att inte konkurrera med ursprungs-

utgivningen. Nog vore det roligare för oss alla att få nyskrivna artiklar på svenska av er! Vi är övertygade om att det finns många medlemmar i Club Sonett Sweden som har en historia att dela med sig av. Redaktionen för Sonettvärlden önskar därför få fler bidrag från er, både i form av artiklar eller varför inte bilder till "Från mitt fotoalbum". Ni bestämmer innehållet, kanske hur ni köpte bilen, om en renovering; en träff/utflykt ni varit på eller så har Sonetten kanske varit utställd? Kontakta gärna redaktören innan ni skriver så att det fungerar med bland annat layouten i klubbttidningen

lief as layer after layer of small, collage like patches were removed. The only logical explanation was this fellow didn't see the point in purchasing new sheet steel when he had a perfectly good pile of scrap metal that could be used instead. If he needed a patch that measured 6" X 10" and 7 pieces of scrap would fill the hole, that's what was used. Massive arc welds resulted in patches that were warped beyond recognition and protruded well above their intended target.

So there I was, ready to dive into another rust repair project that few would attempt. Just the thought of all the necessary work made my neck and back ache, so I decided to build an inexpensive, user friendly and safe rotisserie that would allow the floor pan to spin like a piece of meat.

Step one was to strip the car of everything. I removed the motor, transmission, suspension, interior and body. The only thing left on the car was the wiring harness which was neatly sealed inside trash bags and tied up to the



Dolly wheels were used to build an inexpensive rotisserie.

floor pan. The time needed to strip the car down by myself was one very long weekend.

Once the floor pan was stripped and resting on jack stands, I welded 500LB. capacity dolly wheels (casters) to the front and rear of the car. The dolly wheels were removed and the axles, which are just a long bolts, were mounted to a 2" X 4". Rectangular wooden frames were constructed at either end of the car. The front frame was attached to a garage wall using more 2" X 4"s; this prevented the floor pan from rocking front to back. The only tricky part was figuring out how many inches the center of the dolly wheels needed to be above the floor. The distance needed to be slightly more than half the width of the widest part of the car. Of course I measured wrong so when I spun the car for the first time it hit the ground! Boy was I pissed. I raised it up another inch, pushed on the pan again and it rotated 360 degrees. The dolly wheel



Paint remover and a wire wheel removes undercoating with ease.

ball bearings make it ideal for this application.

The total cost of my rotisserie was under \$20.00 and total construction time was 2 hours. The value of being able to spin the car to just the right angle for cutting and welding— Priceless.

Once I had the car spinning like a top, I began to remove the undercoating. Liberal amounts of paint remover applied with a brush, followed by a wire wheel attachment on a drill is the fastest way to get the stuff off. Three applications of paint remover are usually necessary, wiping down the treated area with rags soaked with paint



A stripped wheel well reveals all the rust.

thinner between coats. The object of the game is to remove 100% on the undercoat, paint and primer, exposing the bare metal and with it, the rust. Total time to strip one wheel well was approximately 3 hours and 2.5 million brain cells.

Rusty sections of the floor pan were removed using a 4" disc grinder equipped with a cut-off wheel. With the exception of a plasma cutter, a cut off wheel is the best way to



Carefully opening up the lower "A" arm attachment.

remove sheet metal without distortion. A sawzall will rip your arms out and make a real mess of everything.

One of the more interesting repairs involved the removal of sheet metal where the lower A-Arms bolt to the floor pan. With the car upside down it was easy to remove the loose



New patch ready to be welded in place.



The final step was to re-drill the four mounting holes.



A paint brush on a long stick was used to coat the inside of the rockers.

flaking rust with a wire wheel. Unfortunately pin holes started to develop between the A-Arm mounting bolt holes. The picture shows how I carefully removed the outer skin to reveal an empty cavity. The cavity was filled with sand and dirt, nearly to the top. After cleaning out and painting the area with Rustoleum. I made a paper template that matched the piece removed. Once welded back in, the car was flipped right-side up so the "A" arm mounting holes could be center punched and drilled. This was the first time I did a repair in this area and the rotisserie made it easy.

Both front wheel wells had nasty looking patches that were not up to standard. The patches were as



New patch ready to be welded in place.



"Inside" the rear wheel well.



Much better.

solid as a Sherman Tank but more crooked than Lombard Street! In a matter of minutes I had the old patches lying on the floor and my head stuck inside a normally inaccessible box section of the frame. From this vantage point I could see the back of the door hinges and peer inside the rocker panels.

Before making any repairs, I took advantage of my new access hole to paint the inside of the box section and inner rocker panel. A shop-vac was used to suck the loose rust out of the rockers. A chopped down paint brush was attached to the end of a long stick. The brush was dipped in a can of Rustoleum

before being pushed in and out of the rockers, completely coating all sides. I used Eastwood's hand flanging tool to flange the new patch where it met the old sheet metal. After welding, body filler was needed to make the seam completely disappear. Later the wheel wells will be coated with primer, followed by black Chip-Guard paint.

The rear wheel wells needed the same repairs as the front. The old patches were removed; the exposed interior box sections were cleaned, painted and covered up with new sheet metal.

The areas of the floor pan where the rear axle trailing arm connect were



A new repair was repeated on both sides. Now I can sleep at night.

in particularly bad shape. Decades old patchwork was literally peeling off the car. My predecessor didn't bother to paint or undercoat his work so it's no wonder it didn't last. Fortunately The Swedish Sonett Club [www.sonettclub.se](http://www.sonettclub.se) manufactures patch panels for this part of the floor pan. The price for the right and left side including shipping was approximately \$300.00.

With the new patch panels in hand it was time to surgically remove just enough sheet metal to allow the patches to fit. I soon discovered the new panels didn't come close to fitting the contours of the inner rocker panels (Where they needed to be welded). I can't say with certainty that everyone will have the same problem I did, since my car was one of the first 25 to roll off the assembly line and may be configured differently than the pro-

duction cars. I found it necessary to trim nearly  $\frac{3}{4}$  of an inch off the edge of each patch panel.

By far the most important thing to remember when installing the patch panels was to make sure the holes for mounting the rear axel trailing arms were located correctly. A few careful measurements prior to removing the old sections were all that was needed.

All of my "home made" patches were made from 20 gauge (.036 inches thick) cold roll steel. Believe it or not, I went through two 36" X 36" sheets before I was done. Every time I thought the welder could finally be put away, another rusty area was discovered. All in all more than 15 individual patches were made.

As of this writing all patchwork has been completed and 90% of the original paint and primer has been removed from the floor pan. The next step will be to coat all surface rust with Bill Hirsh's Miracle paint [www.hirschauto.com](http://www.hirschauto.com) and to replace the seam sealer. After that the pan will be primed and painted.

The engine compartment, rockers and interior will be painted the original shade of dark gray. The wheel wells and underside of the floor pan will be painted with black chip guard paint; absolutely no undercoating will be used.

I estimate this part of the restoration will take 120 hours to complete. The next step is the mechanical restoration of the brakes, suspension, fuel and electrical systems. Are we having fun yet?

## Reservdelstilan

ART.NR.	BENÄMNING	PRIS	II	V4	III	CHASSINR	ANMÄRKNING
10150	Verkstads-handbok	245			X		Kopia
175422	Res.delskatalog	380	X	X	X		Kopia
737887	Golvplåt, främre v	550	X	X	X		Nyttillv
737888	Golvplåt främre h	550	X	X	X		Nyttillv
741371	Fäste stänkskydd	125	X	X		Alla	Ersätter 7409246, 7409238
788249	Verkstads-handbok	265	X	X			Kopia
1051199	Hjulbult	85	X	X	X		Till Ronalfälgar
7061138	Tätningsskrage	150	X	X			Tätning mellan kaross-ljuddämpare,tank
7071541	Fästplatta bak axelrem	60	X	X	X		Sats för bakaxelrem
7082506	Bakaxelrem	75	X	X	X		
7175680	Bromsljuskontakt	195	X	X			
7175904	Handtag	150	X	X	X		Handtag för frihjul, öppning av bakruta Son III
7325962	Insugningsrör	8000	X				Nyttillv Originalrör.
7328008	Packn H-broms-cyl	110	X	X	X		
7332497	Gummimanschett	295	X				Mellan luftfilter, förgasare
7378896	Golvplåt	495	X	X	X		Vänster mittendel,
7378904	Golvplåt	495	X	X	X		Höger mittendel,
7378912	Golvplåt	675	X	X	X		Vänster bak,
7378920	Golvplåt	675	X	X	X		Höger bak,
7400286	Gavel	195	X	X	X		Hjulhusplåt V-fram bakom hjulet
7400351	Dörrstolpe	300	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			Alla	Vänster
7401367	Avgasrörsats	995	X				Nyttillv Originalrör
7401441	Rostfri bricka	95	X	X			Sfärisk bricka till gummi 7401458
7401458	Gummibricka	112	X	X		Alla	Infästning kaross
7401748	Spindel	225	X	X	X		Till höger vindrutetorkare
7401888	Panelbräda	2349	X			Till 78	Träv
7401904	Sidoruta	995	X	X			Stora sidorutan, ofärgadbv
7402282	Dörrstolpe	300	X			Till 268	Höger
7402720	Kylarfäste	25	X			Alla	Höger
7403579	Ledskena	320	X	X	X		Höger dörr mellan rutorna (rostfri)
7403672	Distansbricka	10	X	X	X		Till bl a ledskena 7403579 i H-dörr
7403694	Bakruta	11250	X	X		Alla	Nyttilverkad
7403736	Dörrskal	1995	X	X		Till 328	Höger
7403835	Alu list fram	1635	X	X			Aluminiumlist med svart gummi.
7403884	Glas	150	X	X		Alla	H + V lilla rutan i dörr
7403892	Framruta klar II	2945	X	X			För Son II, V4
7403900	List	175	X	X	X	Alla	Utv dörr V
7404163	Gummilist framruta	584	X	X	X		Längd 4M, kan även användas till bakrutan på II, V4
7404171	Kromlist framruta	261	X	X	X		spännlist , L=4M, kan även användas till bakrutan
7404312	Huvlås	150	X	X			Gummistropp
7404940	Bricka	10	X	X		Till 328	Till dörrgångjärn
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		Justerskrivar till huvudstrålk.
7405400	Hällarring	175	X	X	X		Håller strålk.ins. mot justeringen
7405418	Kromring	310	X	X	X		Yttre ring till huvudstrålkastare
7405772	Gummipackning	150	X	X	X		Mellan kaross och huvudstrålk.
7405780	Mellanlägg	15	X	X			Används tillsammans med 7404262
7406945	Plugg	27	X	X	X		Nedanför vindrutan som motorhuven vilar på
7407273	Luftintag son, beg	250	X				
7407323	List	175	X	X	X	Alla	Utv dörr H
7407745	Fästöra	35	X	X		Alla	Billbälte yttre golvfäste
7407976	Drivarm	35	X	X	X	Till 70500303	Till torkarmotor
7408305	Gummihorn	1995	X	X			Nyttillv
7409006	Lykta	695	X	X	X		Bländers/park.ljus kompl.
7409105	Fjäder	830	X	X	X	Alla	Chassifjäder fram (nyttillv.)
7409568	Avgasrörsats V4	1195	X				Nyttillv Originalrör
7409592	Konsol	90	X	X	X	Alla	Höger, golv i motorrum
7410095	Fläktstos	90	X	X		Till 1228	Fäste till kupefläkt
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	X	Alla	Till returflädder gasreglage
7411234	Front	17000	X	X			
7411960	Mellanlägg	10	X	X	X	Till 9772500200	Till låsmekanism dörr
7412109	Dörrlås	320	X			329-1868	Vänster
7412117	Dörrlås	320	X			329-1868	Höger
7412182	Emblem	275	X			Alla	Till motorhuv
7412257	Trekantgummi	285	X	X	X		Gummi under backspegel
7412315	Spjäll	295	X	X	X	329-	Defroster, runda på panelen
7412935	Arm	10	X	X	X	329-	Till bromsvarn. kontakt
7413735	Hållare	90	X	X	X	från 329-	Fäste rattlagerbock (kringlan)

ART.NR.	BENÄMNING	PRIS	II	V4	III	CHASSINR	ANMÄRKNING
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
7414808	Reglagearm	20		X	X	Alla	Till ventilation def./golv
7414998	Lykta	470		X	X	från 1229 -	Blinkers fram USA
7415102	Skena	55		X		F o m 1229 -	Höger skena till höger stol
7415268	Vinkel	10		X	X	Fr o m 1229 -	Fäste till värmepaket
7415607	Gångjärn nedre III	100					
7415615	Konsol	135			X	Alla	H och V övre fäste dörrgångjärn
7415706	Stötfångare	5900			X	Till -977350004	Främre (nyttilverkad)
7415821	Kåpa	145			X	Alla	Främre H hjulhusplåt vid generator
7416001	Panel	1820			X	T o m 97725001185	Instrumentpanel
7416225	Lucka	1320			X	Alla	Motorlucka
7416266	Dörram	860			X	T o m 97725002000	Höger
7416274	Kabel	325			X	Alla	Pluskabel 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	Mellanlägg	15			X	Alla	Till gångjärn bakre sidoruta
7416639	Slang	45			X	Alla	Mellan exp.kärl och kylare
7416738	Axel	230			X	Alla	Till höger lamphus
7416761	H-broms wire	350			X		Nyttillv
7416787	Konsol	50			X	Alla	Fäste till styrväxel
7416928	Plåt	985		X		Till -977250020	Vänster tröskelplåt (nyttillv.) Klippn av plåt framände så passar den II
7416936	Plåt	985		X		Till -977250020	Höger tröskelplåt (nyttillv.) Klippn av plåt framände så passar den II
7417025	Bult	45			X	Alla	Till bakre ventilationsruta
7417173	Fyggsparnt	370			X	Alla	Plåt framför tanken
7417199	Pedalplåt	200			X	Alla	Mellan golv och torped R.H
7417207	Grill	745			X		Tre parallella alu.ribbor
7417371	Gummibäl	295			X		Genomföring torkarwire och växelstg bla.
7417389	Kullänk	160			X	Alla	Mekanism vid växelåda
7417413	Konsol	535			X	-97725000087	Till golvväxel i kupén
7417421	Bult	130			X	Alla	Lagring till växelspak
7417470	Hylsa	20			X	Alla	Till kullänk 7417454
7417496	Bricka	5			X	Alla	Till bult 7417421 (växelme kan.)
7417504	Bricka	5			X	Alla	Till bult 7417421 (växelme kan.)
7417538	Fjäderspärr	15			X	Alla	Till växelme kanism
7417579	Förstärkning	50			X	Alla	Till främre hjulhus/motorrum
7417694	Lagerbock	325			X		Till rattstång
7417876	Kåpa	150			X	Alla	För mont. av x-ljus innanför grillen
7417884	Sidomarkeringsljus, vänster	845			X		
7417885	Sidomarkeringsljus, höger	845			X		
7418031	Fästbygel	15			X	Till - 97725002000	Till varvråkn.
7418049	Fästbygel	15			X	Till - 97725002000	Till hastighetsm.
7418130	Skärm	195			X	Alla	Innerskärm vänster fram
7418197	Skena	25			X	Alla	Till handskfackslucka ("gångjärn")
7418494	Medbringare	30			X	Alla	Till rattstång, bakom ratt
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
7418775	Konsol	65			X	Alla	Fäste till lås motorlucka
7418791	Dörrskal	1740			X	Alla	Vänster
7418809	Dörrskal	1740			X	Alla	Höger
7418841	Mutter	45			X	Alla	Plåt med fyra hål, till dörrlås
7418882	Fönsterhiss	325			X	Alla	Höger
7418890	Framruta grön	2945			X		För Son III
7418908	Bakruta	1400			X	Till - 97725002000	Med hål för stötta
7418916	List bakruta III	590			X		Metervara, Lim Loctite 401
7418924	Glasruta	1085			X	Alla	Stora rutan i dörr, grön
7418932	Glasruta	275			X	Alla	H + V lilla rutan i dörr
7418940	Glasruta	325			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	1885			X		Svarta kilen som sitter under rutan
7419393	Dörrklädsel inv V	1885			X		Svarta kilen som sitter under rutan
7419484	Axel	160			X	Alla	Parallellstg mellan huvudljus
7419567	Bussning	25			X	Alla	Till ljusmekanism
7419971	List	10			X	Alla	Till bensinpåfylln. slang

ART.NR.	BENÄMNING	PRIS	II	V4	III	CHASSINR	ANMÄRKNING
7420110	Konsol	55		X		Till - 97725002000	Fäste värmv.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 -977350004	Vänster frontstg vid stöf.
7420680	Fäste	105		X		Till -977350004	Höger frontstg vid stöf.
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	53		X		Alla	Isolering bakstam (Gullfibertyp)
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
7421365	Fjäder	5		X		Alla	Till motorluckslås (pinne)
7421415	Fäste	50		X		Till -977350004	Vänster frontstg vid stöf.
7421480	Reglage	35		X		Alla	Reglagearm till frinjulet
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
7421993	Torpedplåt	750		X		Alla	
7422023	Stänklappsfäste III	150		X			
7422025	Fästplåt stänklapp vänster	150		X			
7422033	Fästplåt stänklapp höger	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
7422538	Kåpa	130		X		Till -71501265	Tänkrörskåpa (tidigt utförande)
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
7423163	Gångjärn	35		X		Alla	Till ventilationsruta
7423437	Hjulbult	85		X		Från 97725000001-	Till "Fotbollsälglar"
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	Textskytt	15		X		Alla	Till säkringsdosan
7424013	Skytt	45		X		97725001186-97725002	AUX-skytt till instr.panel
7424047	Bricka	5		X		Från 71501201-	Till brytare huvudljus
7424120	Packning	25		X		Från 97725000001-	Till lock huvudcylinder koppling
7424203	Dämpare	375		X		Alla	Stång växelme kanism
7424252	Kontakt	110		X		Från 97725001186-	Till bältesvarnare
7424286	Växelstång	350		X		Från 97725001186-	Vfd spaken
7424294	Fästvinkel	30		X		Från 97725001186-	Till bältesvarningskontakt
7424328	Konsol	535		X		Från 97725001186-	Växelspak-konsol
7424518	Fläktenhet	805		X		Från 97725000001-	Kupéfläkt
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		97725001186-97725002	FAN-skytt till instr.panel
7425044	Plåt	295		X		Från 97735000401-	Bakstycke i utrymme för reservhjul
7425259	Dörrstolpe	485		X		Alla	Vänster bakre låda
7425267	Dörrstolpe	485		X		Alla	Höger bakre låda
7425382	Bricka	5		X		Alla	Till störbåge
7425390	Bricka	5		X		Alla	Till störbåge
7425481	Dörram	860		X		Från 97735002001-	Höger dörr
7425663	Fästbygel	30		X		Fr o m 97735000001-	Till varvråknare
7425770	Störbåge	510		X		Alla	
7425796	Gasdämpare bakruta	595		X		Fr o m 97735000001-	Till bakruta
7425812	Manöverstäng	270		X		Från 97735000001-	Till huvudljus
7425879	Hållare	15		X		Från 97735000001-	Till belysning instr.panel. Fästvinkel till kontrollampor under radiouttag
7425895	Bult	30		X		Från 97735000001-	Till "gångjärn" motorlucka
7425952	Ledningsnät	635		X		9773500001-977350023	Till instr.panel, säkringsdosa mm
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 höger fram
7426380	Klädsel	645		X		97735000001-97735002	Höger sida i bagagerum

ART.NR.	BENÄMNING	PRIS	II	V4	III	CHASSINR	ANMÄRKNING
7426513	Cellblock	40			X	Från 97735000401-	Till främre stöf.
7426604	Fästskena	50			X	Från 71500001-	Till kolkänister
7426646	Motorhuv	14700			X	Alla	
7426737	Skyddshölje	375			X	Från 97735000401-	Till stöf. vänster fram
7427693	Bricka	40			X	Från 97745000001-	Plåt till chassi vid torped
7427701	Jordkabel	15			X	Från 97745000001-	Till bältesvarare
7427719	Dörrstolpe	145			X	Från 97745000001-	Vänster främre
7427750	Cellblock	40			X	Från 97745000001-	Till stöf. bak
7427776	Cellblock	40			X	Från 97735000401-	Till stöf. bak
7427800	Fästvinkel	55			X	Alla	Vänster vid torped på chassit
7427818	Fästvinkel	55			X	Alla	Höger vid torped på chassit
7427889	Ljuddämpare	1795			X		Nyttillv Originalör.
7427933	Främre ljuddämp	850			X		Nyttillv Originalör.
7427941	Bakre rör v	220			X		Nyttillv Originalör.
7427958	Bakre rör h	220			X		Nyttillv Originalör.
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
7485986	Stag	55					
7836430	R-sats broms,Hcyl	265	X	X	X		
7846074	Koppl s-cyl,reprsats	150			X		
7846082	Koppl h-cyl,reprsats	150			X		
7903164	Bultsats, bakaxelrem	40	X	X	X		
7932700	Skruv	20	X	X			Stjärnskruv till gummi 7401458
8215865	Emblem	270			X		Fyrkantigt emblem huven tidig III:a
8603110	Emblem	500			X	-97725002000	Bak
8803777	Luftfilter	195			X	Alla	
8804320	Emblem	300			X	Från 9772500000	Till grillen, ngt avvikande mot original
8811374	Oljetryckskontakt	90			X	X	
8918823	Emblem	240			X	Från 97725000001-	Fälgemblem till \"fotbollsfälgar\"
7175680-1	Bromsljuskontakt	160			X		
7409105-2	Fjäder	915	X	X	X	Alla	Chassifjäder fram 15% hårdare grön (nyttillv.)
7411804-2	Fjäder	795	X	X	X		Chassifjäder bak ngt hårdare vit (nyttillv.)
A002	H-bromsvajrar						
A005	Taktyg son III, -70	830			X		
A006	Plåt, sv15821+24989	395					
A008	Tygmärke CSS	40					
A009	Mätartavla (km)	140					
A012	sonettdekal 2+1	30					Klubblogga, klistras utvändigt.
A013	Stolar beg II	3000	X				
A015	III, plus div delar				X		
A016	H-mätare son III orenov						
A017	div mattor	240					
A018	Dekaler mont insida	45					
A019	Sonettmugg III	80			X		
A021	Skytt Son II	100			X		Chassi nr.
A022	Skytt Son II	100			X		ASJ skytt.

## 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!**



Art 7419385, dörrklädsel inv H.

Pris: 1885:-/st.

Art 7419385, upholstery RH.

Price: 1885 SEK/each.

Art 7419393, dörrklädsel inv V.

Pris: 1885:-/st.

Art 7419393, upholstery LH.

Price: 1885 SEK/each.



Art 7409006, blinkers/park ljus kompl.  
 Pris 695:- st.

Art 7409006, direction indicator/park  
 light compl.  
 Price 695 SEK/each.

*Ulua Le Normand*  
*Malmö*

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!



# Hur vi skulle kunna hitta delar som "inte finns"

Per-Gunnar Björck

Club Sonett Sweden vill kunna hjälpa sina medlemmar att hitta delar och material för renovering av våra bilar.

Många bilar kommer tillbaka från USA och har levt ett liv i ett varmt och soligt klimat vilket förstört inredning och gummilister eller så har saltade vägar fått rosten att ta trösklarna eller bagagerumsgolvet. Ett typiskt renoveringsfall innebär alltså ofta både plåtarbeten och ny inredning.

Vårt reservdelslager har de mest efterfrågade plåtartiklarna och att vi nu kan leverera nya bakrutor till II/V4 kommer säkert att rädda bilar som annars fått bli reservdelsbilar. Det är svårare att hitta inredningsmaterial som klädsel och mattor.

Den som skall renovera ett objekt kan ha ambitionen att den skall bli som ny igen, både specifikation och finish. Vissa "osynliga" avvikelser som var vanliga när bilarna var mer aktiva kan väl anses falla inom den kategorin, tex Weberförgasare och annan motortrimning.

För vissa andra (inklusive författaren) som är lite mer liberala eller ser egna lösningar som en drivkraft för att göra iordning bilen är det lättare.

Ett par exempel från renovering av min Sonett III 2.0 är mattor och strömbrytare.

Den hade inte någon användbar inredning kvar så jag köpte matta av bilkvalitet från Kilands Mattor i Jön-



Matta av bilkvalitet från Kilands Mattor i Jönköping, behöver inte kantsys!

köping. En annan typ än original men lätt att skära till och behövde inte kantsys. Finns i beige, grått och svart. Den fungerade bra både i kupé och bagage.

För att få mattan att sitta snyggt på hjulhusen och tvärbalken under stolarna och slippa limma den direkt mot bilplåten är ett bra tips att istället limma den på 1 mm aluminiumplåt formad efter respektive yta. Det kan behövas ett par plåtskruvar för hålla dem mot hjulhusen.

Vippströmbrytarna på sena III:or håller typisk Saabkvalitet, dvs inte den bästa och har i mitt fall ersatts med sådana från Biltema. Lite bredare och lägre än hålen i panelen och bara möjlighet till en fläckthastighet. Men bättre än de som ramlade isär när jag tog ur dem.

Top&Trim Shop i Ängelholm har ett brett sortiment av inredningsmateri-

al och där har jag hittat vinyl till ett annat projekt.

För att vi medlemmar gemensamt skall kunna hjälpa varandra funderar klubben på hur vi kan samla användbar information var man kan få tag på sådant som saknas.

Alla borde alltså vara intresserade att dela information var man hittar material oavsett om det faller inom kategorin originallikt eller användbart. Men också flagga för behov av nya reservdelar som klubben skulle kunna låta nytillverka eller köpa in till reservdelslagret.

Klubben ber er därför höra av er till mig på [pgbjorck@gmail.com](mailto:pgbjorck@gmail.com) med tips och önskemål så får vi se hur stor potentialen i detta upplägg är och om vi kan lägga upp och efterhand fylla på en informationsbank på hemsidan.

## Förslag på ny Sonett, 1966

Saab Sonett-modellen bör ändras tycker Mikael Enby, Nordenskiöldsgatan 21 A, Göteborg SV. Så här blir bilen uheendemässigt sett fördelaktigare! Tipset och teckningen vidarebefordras härmed till herror Sonett-konstruktörer.



Får vi gissa att Mikael Enby i Göteborg var i tioårsåldern då han fick in den här teckningen i Teknikens Värld från 1966? Han tyckte uppenbarligen att Sonetten som då var helt ny behövde vidareutvecklas och så blev ju också fallet fyra år senare. Men kanske inte riktigt som Mikael tänkt sig det. Bakken ser mer femtiotalsaktig ut med sina fenor men man kan ändå skönja en Sonett III:as front med lite god vilja.



# Några minnesord om Lasse Lönndahl

Jan-David Skavén och Berndt Eliasson

Det finns några välbekanta personer som har gjort Sonetten riktigt känd för allmänheten: Rolv "Fleksnes" Wenslund, med sin tandläkarsketch, Åse Kleveland, sångerska och f.d. kulturminister i Norge samt sångaren Lasse Lönndahl. Han behöver säkert ingen närmare presentation men om vi kort nämner att han gav ut 38 skivor som sålde i över en miljon exemplar så förstår ni hans popularitet. När han var som mest i ropet fick han över 1000

beundrabrev varje dag! Och populär var han länge, så länge att han kallades "Sveriges äldsta tonåring". Men så höll karriären i sig i 75 år; imponerande. Det som var av extra intresse för oss var att han länge var medlem i Club Sonett Sweden och körde fyra olika Sonetter, från tvåtaktare till Sonett III. Just tvåtaktaren ägs för övrigt av Berndt Eliasson i Örebro. Lasse Lönndahl som gick bort i december 2022 blev 94 år.



# Sonett III -1971

Del 2

Som vanligt när man börjar med något tror man det ska gå snabbare än det gör. Tanken var att man skulle vara i full färd med kaross och förberedelse för lack men annat och framförallt en tillbyggnad av huset (som tydligen är nödvändigt, ett större garage är tydligen däremot inte nödvändigt) inkräktar på fritiden. Men bortsett från en herrans massa snickrande så har det i alla fall blivit lite gjort framförallt i skuffen. Skuffen var ju inte vacker förra vintern när det rostlagades och rensade bort "fullagning" med glasfiber etc.

Under sommaren har den rullat utan inredning men under hösten tillverkades en ny. Av originalinredningen fanns inget kvar så nya skivor till sidorna och bakom sätena tillverkades, det blev en hel del måttande och justerande innan de passade. Även ny skiva i botten av skuffen sågades ut i plywood och laminerades sedan med

glasfiberväv på bägge sidor för att få den styvare och mindre fukt känslig, kanske att ta i lite men ändå.

Efter att ha sytt sätena så kändes det som en barnlek att sy sidostycken och stora "skynket" över tanken även om skynket var ganska stort och otympligt. Matta ska sys så småningom, tills vidare får det ligga en filt där.

För att täcka tankröret så tillverkades först en form av lite 110 mm avloppsrör och plastskivor. Sedan vakuuminjicerades glasfiber med ett lager bandvävd-kolfiber ytterst.

Den bandvävda kolfibern går även igen vid ventilationshålen på sidorna. Föregående ägare hade spacklat igen dem, antagligen för att det läckte in där. Spacklet togs bort och även de halvruvtna träbitarna som sitter inplastade för infästningen av ventilationsrutornas stängning. Istället laminerades högdensitetskum in och rostfria muttrar så skruvarna kunde by-







tas mot försänkta M4:or. Sedan limmades ett laminat av kolfiber utanpå men lämnades öppet uppåt så luften kan ventileras.

När jag köpte bilen satt det en tunn plastskiva och några plåtar och vinkelprofiler som baklucka, inte vackert.



Redan förra året byttes den mot en riktig ruta, men något lås hanns inte med då så det blev en specialare med skruv och vingmutter, fick en del glada miner under sommaren pga. denna lösning. Nu har det bytts mot ett nytt, tillverkat av ett Golf 1 huvlås som svetsats om.

Utanpå bricken på bakrutan ska det bli ett emblem och även en låda som täcker mekanismen, givetvis i kolfiber.

En översyn av elsystemet har även påbörjats, massor av eltejp har rensats bort och avslöjat många dåliga skarvar och konstiga lösningar.

En del beror på att man bytt t.ex. spolarpump men andra saker är lite av ett mysterium. Bl.a. har sladden till vattentempgivaren skarvats 4! gånger, ovanpå allt är den ca 1m för lång....

Har inte gett upp planen på att få till en lack innan sommaren men då det är en hel del jobb med karossen som har en hel del skador och framför allt huven som har massor av sprickor. Kommer tillverka en ny huv och hinner jag få ihop den så kanske den får gå grundad alternativt folierad i sommar. Annars får den gamla sitta på, det är ingen katastrof i så fall, det kommer en ny vinter som man behöver ha någonting att göra under.

# Vårträff och årsmöte

## - 20 maj 2023 -



Starten går i Upperud i Dalsland kl. 10.00 och avslutas en liten bit in i Bohuslän på Kynnefjälls Natur

Vi snirklar dit på vackra vägar som vi hoppas är nya för deltagarna

Väl framme på Kynnefjälls Natur har vi årsmöte och middag  
Framförallt så ska vi ha trevligt tillsammans  
Klubben bjuder förare och en passagerare på måltiden

Det finns ett begränsat antal rum, B&B, reserverade för Club Sonett Sweden  
Så boka i god tid!

Kontakt: 0524-32088, kynnefjäll.com

Kallelsen till årsmötet kommer i Sonettvärlden nr. 2/23

**Välkomna att anmäla er till träffen**  
redan nu på telefon eller mail

Johan Brusewitz  
Klubbmästare

Maria Lundberg  
070-2287965  
mariapamina@gmail.com

# Det skrivs om oss och våra bilar



av Jan-David Skavén



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

## Classic Motor

I septembernumret av Classic Motor så berättar man den unika historien om hur Ursaaben, alltså den allra första Saaben skapades. Den får beröm för sitt utseende från sidan och baki-från medan man var mer tveksam till fronten. Men det var ju ändå en prototyp som fick slita hårt medan man



testade den. Från början kallade man den XP92 och utvecklingsbudgeten på 200 000 kronor godkändes 1945. Personligen tycker jag att det mest fantastiska är att man kunde utveckla den, så att den faktiskt i en mycket ändrad men ändå lätt igenkännbar form producerades ända till 1980.

Ursaaben togs ur tjänst efter testperioden och blev en museibil. Till 75-årsjubileet 2022 skulle den köras på allmän väg och det var vår styrelsemedlem Hasse Eklund som gjorde det. Ja, som framgått av förra numret av Sonettvärlden så körde han den under kortegen på Saabfestivalen och större ära kan man väl inte få än att få köra den allra första Saaben!

## Nya Wermlands-Tidningen

Hasse Eklund hade fångat upp att en Sonett var på framsidan av Nya Wermlands-Tidningen den 28 juli 2022. Texten under bilden var "Årets veteranbildag på Gammelvala i Brunskog drog otroligt mycket folk. Köerna ringlade långa redan på 61:an och arrangörerna sken i kapp med solen. Liselotte och Lennart Larsson från Kil var på plats



## Köpes

Ska äntligen försöka förverkliga en 40 år gammal dröm, att äga en Sonett.

Önskar köpa en Sonett V4 eller eventuellt en Sonett II. Helst en körbar bil, även ett fint objekt kan vara intressant.

**Mats Nilsson**

Skolvägen 16

952 95 Båtskärsnäs

bulan@live.no, 070-3443863



med sin Saab Sonett V4 från 1967". Fast korrekt årsmodell ska vara 1968.

Inuti tidningen var det ett dubbeluppslag från träffen som drog 6800 personer som beundrade de 472 bi-

lar som var utställda. I slutet av artikeln citerar vi vår medlem i CSS: "Lennart Larsson från Kil bevarar också en del av den svenska motorhistorien. Han är lycklig ägare till en Saab Sonett från 1967 (från 1968, red.) sedan 2013. – Det här var min drömbil som ung. En fin sportbil och dessutom svensk. Det gjordes bara runt 1600 bilar av den här modellen 1967–1969 och min bil har chassinummer 791.

– Bilen är tillverkad i glasfiber och därför väldigt lätt. Den väger inte mer än 850 kilo, säger Lennart Larsson".



# Inbetalningskort

Johnny Johansson, kassör

PlusGiro

Meddelande till betalningsmottagaren  
Om du är ny medlem, eller om uppgifterna i matrikeln inte stämmer, fyll i här.

Modell: \_\_\_\_\_ Årsmodell: \_\_\_\_\_  
Färg: \_\_\_\_\_  
Reg nr.: \_\_\_\_\_  
Chassinr.: \_\_\_\_\_  
Telefon: \_\_\_\_\_  
E-post: \_\_\_\_\_  
Övrigt: \_\_\_\_\_  
Om den årliga medlemsavgiften betalas för sent, påförs en påminnelseavgift på 50 kr.  
Från PlusGiro/personkortet (vid givning)

INBETALNING/GIRERING B

Kod 1

Till PlusGirokonto: **35 87 30 - 0**  
Betalningsmottagare  
**Club Sonett Sweden**  
Användare (namn och postadress)

Svenska kronor

3587300#06#

**C**lub Sonett Sweden har under många år skickat ett inbetalningskort för medlemsavgiften med tidning nr. 4, som utkommer i december. Efter utskicket i december 2020 hade vi inte så många kvar i förrådet, så på ett styrelsemöte under 2021 diskuterade vi om vi skulle beställa nya eller sluta med att skicka ut inbetalningskort.

Numera är det bara ett fåtal av medlemmarna som använder kortet, de flesta betalar över internetbanken. Vi beslutade att bara skicka till de som använder korten, då skulle de vi hade kvar räcka till två utskick. I texten på sid. 30 i Sonettvärlden nr. 4/2021 finns information om detta, men det visade sig att många missade inbetalningen av medlemsavgiften och jag fick skicka påminnelse. Därför beslutade vi att nästa gång, i Sonettvärlden nr. 4/2022, skriva tydligare, så meddelandet uppmärksammades lättare. Det markerades tydligare i texten inne i tidningen, och dessutom på tidningens första sida.

Men vi insåg att man hade nytta av inbetalningskortet, även om man inte använde det för själva betalningen. Man hade det som en påminnelse när det var dags att betala räkningar. Vi diskuterade det här på ett styrelsemöte i december 2022, och beslöt då att riva upp det tidigare beslutet, och fortsätta skicka ut inbetalningskort. Men då var tidningen redan tryckt och klar för distribution, så vi kunde inte ändra i texten där. Därför följde det med ett inbetalningskort med tidningen, trots information om att det inte skulle göra det.