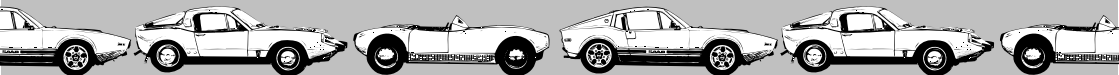


SONETT

— Organ för CLUB SONETT SWEDEN —

världen



Åter väntar en
Sonettsommar!



- En svensk sportvagnsdröm
- Renovering av topplock
- Lite historik
- Medlemsmatrikel

2
2005

Från ordförandens skrivbord



Det går inte att undvika. I årets andra ledare måste man ju bara trycka på för att vi ska få se så många Sonetter som möjligt på de många olika arrangemangen. Som vanligt nämner vi en del av dem under rubriken "Några träffar" i detta nummer. Speciellt hoppas vi att ni kommer till tre träffar, eller rättare sagt, två träffar och en händelse.

I första hand önskar vi få se så många Sonetter som möjligt på vårt kombinerade års- och vårmöte den 4 juni med samling i Björkfors i Småland. Självklart följer vi våra traditioner och har omröstning om Finaste Sonett 2005. Det blir även ett tipsrally i natursköna omgivningar. Du hittar en separat kallelse med karta i tidningen. Som vanligt ligger det mycket arrangörsmöda bakom en Sonetträff, gläd arrangörerna genom att komma till träffen!

Sedan bjuder alla Saabklubbar in till Saabfestival i Trollhättan den 16-19 juni. Givetvis behöver man inte vara där i fyra dagar utan kan komma och åka som man vill. Det kommer att bjudas på utförsäljning av nya och begagnade delar, det blir körning efter karta i Trollhättans vackra trakter, bankörning och mycket mer. Det fullständiga programmet finner du också i detta nummer, men för säkerhets skull bör ni som har möjlighet gå in på Saabfestivalens hemsida www.saabfestival.se för att se den senaste informationen.

Händelsen då? Ja det är ett evenemang som ligger mellan träffarna ovan, nämligen den Motorhistoriska dagen den 11 juni. Det är Motorhistoriska Riksförbundet, MHRF som gärna ser att såväl allmänhet som myndigheter uppmärksammar den stora folkrörelse, i dubbel bemärkelse, som det innebär att över 90000 aktiva håller igång Sveriges största museum. Det är också starten på det Motorhistoriska året som avslutas med en myndighetskonferens, arrangerad av MHRF i samband med Stockholms Bilsalong 2006. En T-Ford resa från Haparanda till Ystad 80 år efter färden åt motsatt håll kommer säkert att uppmärksammas av media och bli en spektakulär öppningsaktivitet för det Motorhistoriska året. (I mellantiden har bilen stått uppställd i Haparanda). Gå gärna in på www.mhrf.se och läs mer om den Motorhistoriska dagen.

Väl mött på någon av träffarna i sommar!

Jan-David Skaven



Klubbens adress

Mats Phersson
Långkärrsg. 19, 590 73 Ljungsbro
Tel. 013-631 67
e-post: mats_ph@hotmail.com

Klubbens postgiro
35 87 30-0

Medlemsavgift 250:--/år

Tidningens adress

c/o Jan-David Skavén
chefred/ansvarig utgivare
Vinhunds. 87, 128 62 Sköndal
Tel 08-93 15 65
e-post: fam.skaven@swipnet.se

Besiktningmännen för MHRF-försäkring

Claes Wennberg, Nävekvärn
0155-535 60
Åke Olsson, Silverdalen
0495-405 95
Göran Sundin, Stockholm
08-58 02 62 22
Lennart Björk, Alingsås
0322-506 39
Kenneth Nilsson, Teckomatorp
0413-708 00

OMSLAGSBILD:

Visst ser det härligt vårligt ut. Sonetten är tvättad och vaxad inför säsongen, nu är det de sköna åkturerna som väntar. Kjell Wihlborg har tagit bilden, hustru Barbro är vid ratten.

Styrelsen

Jan-David Skavén, ordförande
08-93 15 65
fam.skaven@swipnet.se
Mats Phersson, sekreterare
013-631 67
mats_ph@hotmail.com
Johnny Johansson, kassör,
matrikel, adressändringar
0521-22 12 50
johnny0521221250@telia.com
Hans Eklund, rådgivning reservd.
0514-272 22
Berndt Eliasson, layout
019-611 39 42
ble@brevet.se
Erland Johansson, reservdelsförv.
013-27 04 12
er.j@telia.com
Andreas Hillby, ordf. reservdelsgrupp.
0303-74 03 11
andreas.hillby@telia.com
Lars Eriksson, klubbmästare
0240-202 32
lars.olov.eriksson@swipnet.se
Åke Olsson,
0495-405 95 suppleant
ake-o@algonet.se
Mikael Sjögren, suppleant
0707-618 958
mpr.sjogren@telia.com

Club Sonett Swedens hemsida
www.autosite.se/Sonett

Nästa nummer av

SONETT VÄRLDEN

beräknas utkomma i början av oktober

Sista inlämningsdatum för manuskript och annonser 25 augusti

Inbjudan

CLUB **SONETT** **SWEDEN**

vårträff och årsmöte

Vi samlas i Björkfors lördagen den 4 juni klockan 11.00 på BP:s gamla nostalgimack där vi får se hur det såg ut på en bensinstation förr. Kommer Du lite tidigare går det lika bra, vi som arrangerar mötet finns på plats redan från 10.00. Kolla på kartan så ser Du hur Du hittar till Björkfors.

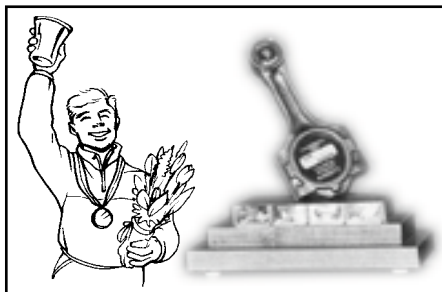
Vi börjar med fika med fralla klockan 11.00 så att vi får lite i magen innan vi börjar vårt tipsrally klockan 12.00. Det blir en sträcka på cirka 60 km på natursköna "Sonettvägar" genom Östergötland och Småland med slutpunkt vid Frödinge Mejeri.

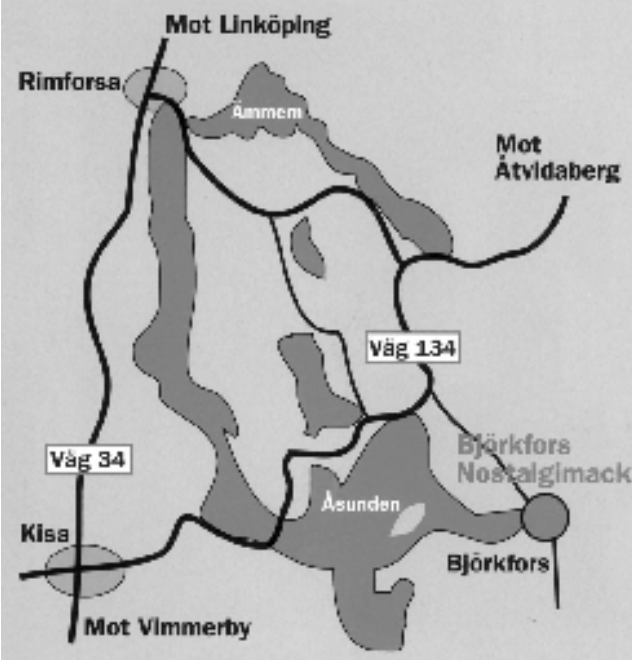
Självklart ska vi även i år rösta fram "vårens finaste Sonett", det är en god tradition som vi håller fast vid. När omröstningen är klar är det dags för

en bit mat vid 14-tiden. Club Sonett Sweden bjuder på förtäringen för våra medlemmar!

Efter maten så har vi årsmöte nere vid ostkakeboden eller vid regn i mat-

Kanske blir det Du som i år får ta emot klubbens vandringspris för finaste Sonetten!





Samling vid Nostalgimacken i Björkfors!

salen med efterföljande prisutdelning för såväl tipsrallyt som Finaste Sonett 2005. Då blir det även kaffe med den traditionella Sonettårtan. Har vi tur så kanske produktutvecklingsavdelningen i tårtfabriken kommer med någon överraskning också. Vi tror att träffen är klar vid 16-17-tiden.

Har ni frågor om träffen är ni förstås välkomna att kontakta någon av

oss arrangörer, namn och nummer står här nedan.

I vilket fall som helst behöver vi en obligatorisk föransmälan så att vi kan planera mat, kaffe osv. Vi hoppas verkligen att många av er har möjlighet att komma till årets enda renodlade Sonettträff!



OBS!

**Glöm inte bort
att komma ihåg!**

Vårträffen, 4 juni!



Vi vill höra av er senast den 20 maj till någon av:

Thomas Gustavsson 0492-130 39
Stefan Gustafsson 0492-40354
Åke Olsson 0495-40595

Renovering av topplocken

Jan-David Skavén

Den här artikeln borde inte jag skriva. För de flesta i Club Sonett Sweden har nog större biltekniska kunskaper än vad jag har. Men ok, det var jag som drabbades i höstas, så jag skriver ändå dessa rader för att berätta vad som kan hända när man kör sin Sonett.

Jag var på väg hem efter att ha bevistat Motorhistoriska Riksförbundets årsmöte i Täby i oktober. Dagen till ära hade jag tagit Sonetten som jag annars bara använder på sommarhalvåret. Det är för övrigt ganska vanligt att klubbarnas delegater tar med sina favoritfordon när de ska till årsmötet.

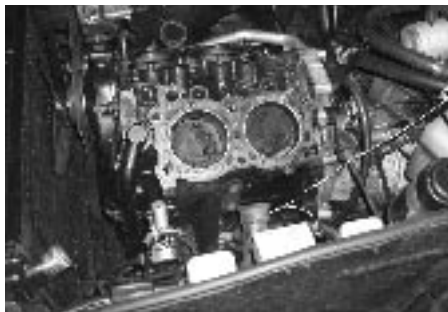
På väg hem gick Sonetten bedrövligt dåligt, bland annat höll den inte tomgången utan man fick gasa även när man växlat ur, annars dog motorn. Ja, det gjorde den nästan flera gånger ändå och jag höll mig på vägrenen ett bra tag innan den tog sig något igen. Nåja, jag kom hem men man behövde inte vara en Einstein för att inse att min Sonett inte mådde bra. Efter ett tag fick jag in den på min bilverkstad och de konstaterade snabbt att

det inte var någon kompression på en av cylindrarna. Det förklarade ju varför den gått så dåligt men inte varför det hänt. Just då hade de inte tid med en större motorrenovering så det var bara att vänta till de hade det. Före jul var det dags. Lite förundrad var jag eftersom jag varit så noga med att endast tanka på Jet som fram till våren 2004 hade kvar blyersättningsmedlet i bensinen. Därefter, de få gånger jag tankade innan säsongen tog slut så hällde jag förstås själv i detta blyersättningsmedel. Saabs/Fords V4 motorer var aldrig anpassade för att klara av blyfri bensin och de blyersättningsmedel som funnits har helt enkelt inte räckt till. En annan delförklaring kanske också kan vara att man måste kontrollera ventilspelet oftare än jag låtit göra.

Tips på motorrenoveringsfirma

Mats Jonsson i Katrineholm tipsade mig om en motorrenoveringsfirma han hade goda erfarenheter av, näm-

Det ser lite tomt ut när topplock, ventilkåpor och luftfilter är bortmonterade.





Framför de renoverade topplocken ligger de gamla avgasventilerna, bakom sotnings-satsen.

ligen Motor-Mekano i Nyköping. Tel. numret dit är för övrigt 0155-210906. Topplocken såg inte alltför vackra ut när jag skickade dit dem, men tyvärr tog jag inga bilder på dem då. Däremot när de kom tillbaka, blästrade och renoverade. Några av de bilderna bifogar jag artikeln. Vad gjorde de då i Nyköping? Bland annat så bytte de avgasventilerna. Insugsventilerna behölls dock då de var fräscha och det är sällan problemen uppstår där. Vidare så monterade de hårdare sätesringar och planade toppen. En huvudanledning till den dåliga kompressionen var enligt Motor-Mekano

Närbild på den planade toppen samt på insugs- och avgasventilerna.



att den dåliga smörjningen av blyersättningsmedlet gjorde att materialet i ventilsätena allteftersom försvagats och slitits bort.

Med en sotningsats gick jobbet på runt 6500:- inkl. moms. Mycket pengar, men vad är alternativet. Byta motor? Det skulle bli ännu dyrare och dessutom vet man normalt sett inte vad man får tag på. Dessutom dräller det inte av fräscha utbytesmotorer nu för tiden till en Sonett. En finess med den här renoveringen är dessutom att jag framöver kan köra helt utan blyersättningsmedel som i varje fall i mitt fall inte var mycket till ersättning. Så man skulle kunna säga att motorn helt enkelt moderniserats, nu är det bara katalysatorn som fattas...!

Hur går den då efter renoveringen? Årligt talat, det vet jag inte ännu. I skrivande stund i mars har jag inte ens fått på topplocken än, men i början av april ska det ske. Ser ni mig på någon träff i sommar med Sonetten har motorrenoveringen lyckats, annars inte...

Det är lättare att måla topplocken med värmehärdig färg innan monteringen på motorn.





En svensk sportvagnsdröm

Vi publicerar följande artikel med tillstånd av tidningen Automobil, där den var med i nummer 8, 2004.

Artikeln är skriven av Olof Neergaard, foto Kenneth Ekelöv.

Idag är alla Saab hyggligt sportiga. Men ingen är någon riktig sportvagn. Annat var det våren 1956 då en allt mer konsumtionssugen amerikansk medklass fick förnuftsstyrda Saab att prova på bilar man kör bara för nöjes skull.

Vi provkör den första ur-Sonetten och en märklig hybrid hopsatt alldeles på slutet. Dessutom besöker vi ladan i Åsaka och husfabriken i Arlöv. Bläddra vidare så blir allt glasklart!

(I Sonettvärlden delar vi dock upp materialet i tre nummer)

Vrålgetingen

Växlarna ligger tätt och spaken är perfekt placerad för att löpa lätt och fint mellan lägena. Synd bara att de inte alls finns där du tror. Och att motorn vägrar att dra under 3000 varv. Och att vindrutan slutar i hak-höjd. Och att landsflykt troligen är enda utvägen om något skulle hända bilen. Att köra ursinnigt vrålände Saab Sonett Super Sport kräver både eftertanke och entusiasm. Ändå kan ingen bakom ratten undgå att bli förälskad.

I början av femtiotalet matade inte företagen massmedia med pressreleaser, som idag. Istället skickade man ut nyhetsbulletiner. Saab Information kallades de högtidligt formulerade texter som levererades av Svenska Aeroplan Aktiebolaget. Så här torrt beskrev man sin nya sportbilsprototyp den 15 mars 1956.

”Saab Super Sport är en ren experimentbil, vilken i huvudsak tillver-

kats för att berika våra erfarenheter beträffande en bils egenskaper ur olika synpunkter. Saab har för närvarande inga planer på att serietillverka denna bil.”

Vilka glädjedödare. Kanske ville Saab dämpa den storm av entusiasm som deras läckra lilla roadster vållade på Stockholms Bilalong ett par veckor tidigare. I så fall misstog man sig.

Eftersom Saab 94, som bilen kallades

Värd att beundras. Saab Sonett Super Sport växte fram i största hemlighet i ladan i Åsaka.





Temperamentsfull, högljudd och törstig. Museichef Peter Bäckström fyller på med oljeblandat.

Saaben, modell 92, kunde leva upp till förväntningarna.

Melde var nu chef för utprovningsavdelningen och ett bra sätt att snabbt lära sig bilens svagheter var förstås att tävla med den. Därför ställde han tillsammans med andra förare upp i bland annat Monte Carlo-rallyt. Med en liten tvåcylindrig tvåtaktsmotor var man aldrig med i toppstriden men bilens robusta konstruktion tog den i mål.

Men hur skulle man komma först? Lösningen borde vara en specialtillverkad sportvagn. En bil som var tillräckligt avancerad för att ha en chans i den tuffa internationella konkurrensen men som använde sig av så mycket standarddelar som möjligt.

Trimmad tvåtaktare

Runt 1954 lyckades Melde övertyga ledningen att satsa pengar. På klassiskt Saabvis tillverkades chassit i popnitad aluminium, som ett flygplan, och försågs med fram- och bakvagn från vanliga Saab 93.

Motorn var förstås en tvåtaktare. Men inte den väl pluttiga tvåcylindriga snurra som Saab använde de första åren. Istället hade man turligt nog redan en mer passande trecylindrig ersättare på 33 hk under utveckling och den lilla sportvagnen skulle få en särskilt trimmad version. Hela 57,5 hk kunde man ta ut.

Men det fanns ett problem: viktfordelningen. Inte för att en liten tvåtaktare på 750 kubik är särskilt tung. Men

internt, gjorde debut utan att någon utomstående ens kände till dess existens blev uppmärksamheten enorm. I både svensk och utländsk press diskuterades vad den nya modellen kunde betyda för den lilla svenska biltillverkaren.

Idag nästan 50 år senare vet vi att Super Sport-modellen inte gjorde Saab till en sportvagnstillverkare av rang. Däremot bevisade bilen hur långt man då var beredd att gå för att vara konkurrenskraftig i tävlingssammanhang. Det var därför hela projektet drogs igång.

Idén lär ha kommit från motoringenjören Rolf Melde som kom till Saab kort efter att den första ur-Saaben gjort debut. Under åren därpå var han med om att göra bildrömmarna till verklighet och såg till att den första riktiga

i personbilarna hänger motorn framför växellådan, en bra bit på fel sida om framaxeln. Alltså vände ingenjör Mellde på hela drivpaketet, så att motorn istället pekade bakåt.

För en tvåtaktsmotor är det ingen konst att snurra motsols. Så för att slippa ha en växel framåt och tre bakåt ändrades helt enkelt motorns rotationsriktning. Största problemet lär ha vållats av växelspaken som nu hamnade på vänster sida om ratten. Jo, vid den här tiden hade Saab rattväxel...

Byggt i en lada

Varför Saab 94 blev högerstyrd finns det flera sägner om. En förklaring skulle vara att kuggstången monterades upp-och-ned, för att spara utrymme, vilket naturligtvis tvingade över ratten till höger sida.

Men på besök i Trollhättan för att provköra just den allra första 94-prototypen berättas en annan historia. Peter Bäckström, intendent på Saabs museum, förklarar att ratten placerades

där den sitter för att Saabs nya lilla sportvagn skulle vara så effektiv som möjligt på racerbanor med högervarv. Och då skulle det alltså vara bäst med högerstyrning.

Hela Saab 94-projektet var topphemligt. Så hemligt att Rolf Mellde och medarbetare inte fick hålla till hos Saab. Istället hyrde man in sig i en bättre lada i den lilla byn Åsaka någon mil utanför Trollhättan. Ladan tillhörde en av de edsvurna så där kunde ingen störa.

Roligt nog är cirkeln sluten. 50 år senare hyrs samma lada av en tysk entusiast som är ägare till en av de sex Sonett Super Sport som tillverkades och här återskapar han miljön från 1955-56. Ett stycke svensk industrihistoria i miniatyr.

Legendariske industridesignern Sixten Sason, som formgett Saabs personbilar, kallades in och fick rita en liten nätt kaross utan tillstymmelse till skydd mot väderleken. Jo, en rejäl panoramaruta efter amerikansk förebild



Med drivpaketet vridet 180 grader hamnar den trecylindriga tvåtaktsaren bakom växellådan. Växelspak med bakvända lägen på höger tröskellåda.



kostade man på sig. Karossen tillverkades i glasfiber. Då ett supermodernt material som egentligen bara provats i bilsammanhang på helt nya Chevrolet Corvette och av ett par brittiska specialmärken.

Chassit blev klart innan karossen och Rolf Melde provkörde ivrigt sin nya skapelse på småvägarna runt Trollhättan. Mest på natten. Ingen skulle få se vad som var på gång.

Hemlighetsmakeriet tärde på de inblandade. Hösten 1955 blev plastkarossen äntligen klar. Men istället för att snabbt utsättas för ett intensivt provkörningsprogram gömdes den nya, läckra sportvagnen undan. Följande vinter skulle det nämligen vara internationell bilsalong i Stockholm. Saab räknade med att ta hem viktiga pr-poäng om de kunde överraska med en ny sportbil.

För Melde och kolleger blev hösten 1955 en enda lång väntan. Den körklara sportbilen fick inte röras. I början av februari forslades bilen till Stockholm i en trälåda som inte öppnades förrän salongen precis skulle slå upp dörrarna. Bilen ställdes på ett eget podium och gjorde storsuccé. Saab tog hem utställningen.

Namnet Sonett har gett upphov till mycket spekulation. Vissa har menat att formgivaren Sixten Sason sagt något om att bilen var "så nätt, så nätt" när han först såg bilen i verkligheten. I själva verket lär Sason ha försökt förmå Saab att kalla en modell Sonett ända sedan 40-talet. Att man la till "Super Sport" var för att markera att det rör sig om en tävlingsmodell.

På plats i sittbrunnen nästan 50 år

senare är det lätt att förstå att bilen vållade heta känslor och att publiken ropade efter att få köpa bilen. Något liknande hade aldrig tidigare tillverkats i Sverige.

Proportionerna och linjerna på Saab Sonett Super Sport känns fortfarande fräscha och var väl i klass med det bästa från Italien, England och Tyskland. Åtminstone för oss som gillar riktigt små sportbilar.

Det är lätt att förstå Rolf Meldes frustration. Bilen formligen skriker efter att en entusiastisk chaufför ska klämma ner sig bakom ratten. För att det ska vara möjligt för en person ett par decimeter längre än 50-talets Saabmän måste sätet plockas sönder. Som tur är går både sittedyna och ryggstöd att ta bort. Resultatet är en hård men inte obekvämlig stol som håller sin passagerare i ett järngrepp.

De fyra första Sonett Super Sport hade rattväxel. De två sista i serien om totalt bara sex bilar fick istället en liten sportig växelspak på tröskellådan, alldeles till höger om förarens knä. Så är också den här ur-Sonetten numera utrustad.

Det som liknar en helt konventionell växelmekanism visar sig vara något helt annat. Spaken löper i ett h-mönster. Men lägena 1-2:an och 3-4:an har bytt plats med varandra. Det gäller alltså att börja arbetet med ettan och tvåan med spaken längst till höger och sedan flytta över till vänster för att växla upp till trean och fyran.

Som för att göra mig än mer nervös pekar museiintendent Bäckström menande på varvräknaren. En text på engelska gör tydligt att man absolut

Stiften kan sota igen. Bra att ha med sig reserver.

inte får ge mer än halv gas under 3000 varv.

- Då blir hon sur. Men motorn älskar att varva så se till att du inte växlar för tidigt, skrattar han uppmunrande.

Det är inte så farligt som det låter. Lagom med kopplingslir och följsam gas och vips så är nålen i varvräkna- ren förbi det farliga gulmarkerade fältet 0-3000 varv. Från 4000 varv skjuter det på ordenligt och bilen liksom viskar i örat något om "att kör så in i helsike, jag tål vad som helst".

Riktig sportvagnskänsla

Trampa gasen i botten och den lilla bilen skjuter fart i en explosion av prestanda och ljudeffekter. Stående kvartsmilen lär ha avverkats på 19,2 sekunder när Mellde och kompani testade i mitten på femtiotalet. Toppfarten uppgavs till drygt 160.

I ärlighetens namn ska sägas att jag aldrig tidigare kört en fyrhjulig tvåtaktare. Varken Saab, DKW eller Trabant. Kanske förstår jag nu bättre de puritanska Saabentusiaster som inte bara på skämt håller fast vid att de sista äkta Saabbilarna tillverkades hösten 1966. Då när Saab gick över till V4-motorn från tyska Ford.

Växellådan visar sig vara lättare att hantera än man kunde tro. Det gäller bara att koncentrera sig på de spegelvända lägena så flyter spaken lätt och exakt. Precis som bilen i övrigt.

På klassiskt Saabmanér är kuggstängsstyrningen exakt och informa-



tiv. Eftersom vikten är låg och koncentrerad mellan hjulaxlarna är Sonett Super Sport härligt neutralstyrad och lätt att placera i kurvorna. Bromsarna må vara primitiva trummor runt om men räcker till mer än väl.

Undra på att ingenjör Mellde blev entusiastisk. I ett meddelande till sina chefer berättade han att bilen bara behövde ett par månaders utprovning, så skulle den bli konkurrenskraftig också i internationella tävlingar.

Saabledningens lät sig ryckas med och gav grönt ljus till en provserie om totalt sex bilar. Ytterligare två som skulle ställas ut för att skapa goodwill samt tre bilar för tävlingar på is, rundbanelopp och Grand Prix.

Under 1956-57 diskuterades att tillverka uppemot 200 bilar i månaden. Då med täckt kaross i lättmetall och stålchassie. Tanken var först att AB Svenska Järnvagnsfabriker (ASJ) med verkstäder i bland annat Katrineholm skulle vara underleverantör och stå för montering. Senare skulle Saab själva ta hand om produktionen.

Men innan planerna hann sättas i verket rycktes mattan undan för Sonett. När internationella bilspportförbundet, FIA, bestämde sig för att god-

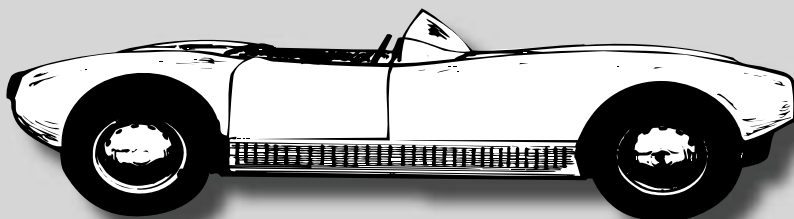
känna grupp 3-trimmade standardvagnar i internationella mästerskap glömdes Saab allt vad små sportbilar hetete.

Nu kunde man istället ställa upp och vara konkurrenskraftig med sin vanliga Saab 93. En bil som mannen på gatan kunde identifiera som en Saab. Därmed hade Sonett Super Sport inte längre något existensberättigande.

När jag njuter av det vridstarka

chassit och de exakta körkontroller-na känns modellens fortsatta öde nästan tragiskt. Istället för att nå framgångar på världens racerbanor användes Sonett mest som publikdragare på utställningar världen över. Bland annat för att ge Saab en stark debut i USA.

Därför byggdes det inte fler än sex Sonett Super Sport. Men en liten tröst är att alla fortfarande finns kvar.



100% överlevnad!

Saab byggde sex exemplar av Sonett Super Sport. Alla finns kvar, om än spridda över världen och i olika skick.

Bil nr 1. Den vita Sonett Super Sport vi provkört. Tillbringar sin tid på Saabmuseet i Trollhättan och luftas ofta.

Bil nr 2. Orange. Ägdes länge av Saabs första återförsäljare och importör, svenska Philipson. Sålades till USA på 80-talet.

Bil nr 3. Röd. Sålades i mindre gott skick till en entusiast som då arbetade på Saab. I samma ägo än idag.

Bil nr 4. Grön. Byggdes om till coupén Facett av en Saabanställd. Ägs idag av en tysk entusiast som återställt den till originalutförande. Planerar att använda Facettkarossen till en annan bil.

Bil nr 5. Blå. Ägs av Saab och ställs ut på Saabmuseet.

Bil nr 6. Vit med blå rand. Ägs av en entusiast i amerikanska Delaware.

Lite historik!

Bertil Magnusson

Då jag började min "mekbana" på Philipson i Karlshamn fick jag även syssla med SAAB 92 och jag har ett minne av framvagnsrenoveringar då vi på verkstaden samlade in alla dessa stora mässingsbussningar och sålde till fikapengar. Jag minns också en 92a, modellen med utvändigt koffert, som blev såld till en fiskhandlare. Han plockade ut all inredning i baksäte och koffert och hade sin fiskförsäljning där, snacka om "fin lukt" när den bilen kom in på verkstaden.

Efter Philipson blev det Ford och arbetsledare i Karlskrona och sedermera i Nässjö/Eksjö. Där fick jag då erfarenhet av Fords V4 som kom i Taurus 17 m och vilka problem!! Topplockspackningar, vattenpumpar, kamdrev och jag vet inte vad. Alltnog, kusten och havet lockade och jag kom till ANA Motor i Malmö som verkstadschef och fick då SAAB erfarenhet. Ni förstår att det var med mycket blandade känslor när då V4an kom i SAAB med tanke på gamla problem, den det var ju 1.5 litersmotorn den blev ju i stort sett problemfri.

Sedan kommer jag då till Sonetten. Vi hade plats för mycket mera arbeten på vår lackeringsverkstad än vad skadeverkstaden lämnade in. Vi lackade också åt andra fristående bilverkstäder i Malmö. ASJ i Arlöv kom med en förfrågan om inte vi kunde lackera Sonetterna. Jag har ingen aning om det-

ta var styrt så att säga lite "ovan ifrån" att produktionen skulle stanna inom koncernen så långt som möjligt.

Att lacka plastkarosser var anorlunda.

Så kom då de första karosserna för Sonett II till oss och vi fick ju ska erkännas genast problem. Det var ju plastkarosser och då givetvis andra förutsättningar i fråga om underbehandling, slipning och topplack. En hel del olika färgfabrikat kom att provas ut. Jag kommer ihåg att ett fabrikat kunde passa till en eller två färgkulörer men gick inte alls till nästa kulör. Sedan var det ju så att när vi lackat ett antal karosser så kom ASJs kontrollanter på besök!! Dessa var ytterst noggranna i sin bedömning, minsta fel blev direkt en omlackering. Vi fick ganska bra hjälpmedel vid hanteringen av de olika delarna i form av särskil-



Att lackera plastkarosser kan ha sina sidor och skiljer sig en hel del från plåtlackering!

da ställningar på hjul för kaross, motorhuv och dörrar. På tal om färgkylör så fick vi stora problem med den så kallade "indisk gul". –Om vår målarmästare, som inom parentes var en mycket skicklig "blandare" men var kortväxt och lindrigt sagt rund om magen sade vi alltid på skoj: "de går fortare att hoppa över honom än gå runt". Tyvärr har han i förtid lämnat det jordiska. Alltnog, vi åkte över till Köpenhamn och en färgfabrik som hette Sadolin AS. Dessa tog fram en färg som var ok och som sedan fick namnet "bunt orange". Andra färgkylörer som var ett problem med var bland andra burgundyröd och veronagrön. Vår målarmästare "snokade" dock upp en färgfabrik i Tyskland, i närheten av Stuttgart vilken hette Lesonal AG. Sagt och gjort, mäster och jag åkte ner till fabriken och fick en mycket fin kontakt som resulterade i inköp av en hel del olika SAAB färger, inte bara till Sonetten.

Nu tog lackeringen fart.

Vi körde lackeringen av Sonetterna enligt löpande bandprincipen, det vill

säga först slipning av delarna, sedan spackling, slipning, grundmålning, slipning och till slut topplacken. Om jag kommer ihåg rätt så hade vi denna tid 11 målare i verkstaden. Vi fick karosserna till och från Arlöv i täckta bilar. Så till slut 2 stycken Sonetthistorier: första var den då jag skulle följa med Björn Andreasson i en Sonett II V4 till mässan i Hannover. Ni kan tro att det gick undan och vilka blickar och folkhopar runt bilen i Hannover. Historia 2: Jag fick som kund en docent i Lund som på något sätt kommit över en Sonett II tvåtakt. Han körde denna bilen i princip från bostaden i Lund och sin fakultet på universitetet. Någon gång när han körde till Malmö så sa han "då rusar jag upp vagnen i 80-85 kilometer". Han kom med jämna mellanrum in till mej så att jag skulle "blåsa" ut den ordentligt. Då satt han bredvid mej med hårt åtdragit bälte och med en pepitarutig störkruka på huvudet.

Ja, detta var lite SAAB minnen från en belåten SAAB-man som fått en Sonett III i sin ägo.

Saab Automobile AB och de svenska Saabklubbarna inbjuder härmed till Saabfestival 2005 i Trollhättan den 16-19 juni. Under dessa dagar förvandlas Upplevelseindustrin i Trollhättan till ett riktigt Saabmecka med uppvisningar, bankörningar och underhållning av sällan skådat slag. Till detta världens största evenemang för Saabentusiaster kommer inte bara en unik samling fina Saabar att samlas utan även profilerna runt dem.



Saabfestivalen kräver ingen föransmälan och kostar inget i anmälningsavgift. Å andra sidan får du boka ditt boende och andra praktikaliteter själv. De kostnader som är förknippade med festivalen, som t.ex. bankörningen på Kinnekulle, betalas på plats. Du kommer att ges en unik möjlighet att göra riktiga fynd bland reservdelar. Saab Development Center for Car recycling, (SDCC), kommer att anordna utförsäljning av originalreservdelar och tillbehör från Saabs centrallager till sällan skådade priser. Ett tillfälle du inte får missa.

Så boka redan nu in vecka 24 i kalendern och läs mer om vad som händer de olika festivaldagarna på www.saabfestival.se. Hela programmet är inte slutgiltigt ännu men genom att hålla ett öga på webbplatsen så håller du dig uppdaterad om det senaste kring Saabfestivalen 2005.

Det finns oerhört mycket att se och göra i området och Trollhättan är - faktiskt inte

- bara Saabfabriken, Saabmuseet, Saabåterförsäljaren ANA, SDCC, Saabmatsalen Turbo och Erik Carlssons rondell.

Trollhättans Turistbyrå har en mycket informativ webbplats med uppdaterad information om vad du kan se och göra när du är här. Vi har även plockat ut en länk med hotell och campingplatser i närheten för att du skall kunna boka ditt boende för festivalen i tid.

Du hittar mer information om boende och Trollhättans Stad under "Trollhättan – hotell och info" på www.saabfestival.se. Passa på och boka ditt boende redan nu för att vara säker på att få det boende du önskar. Du kan även gå in direkt på länken www.visittrollhattan.se för allmän information om Trollhättan och mer specifikt för boendet www.visittrollhattan.se/boende

Väl mött i Trollhättan i juni 2005.

Program på följande sidor!

Program

torsdag 16 juni

Festivalen mjukstartar med utgångspunkt från Saabmuséet.

När du anländer till muséet får du mer detaljerad information om helgens program och du kommer att få en roadmap med en ca 100 km lång "Scenic Tour" på vackra vägar runt västkusten som du kan köra när helst det passar.

Naturligtvis har muséet öppet och visar upp hela sin fantastiska kollektion av klassiska modeller ur Saabhistorien.

SDCC slår upp portarna till sin stora utförsäljning av originalreservdelar och tillbehör direkt från Saabs centrallager. Delar som inte längre lagerhålls - dessutom till sällan skådade priser. Ett tillfälle du bara inte får missa. Ta med släpkärran. Du hittar delar till allt från Saab 99 till dagens modeller.

Besök även ANA Trollhättan - världens största kompletta Saab Unlimitedanläggning och provkör hela Saabs aktuella modellprogram.

fredag 17 juni

Under fredagen kommer det att anordnas olika seminarier i Saabrelaterade ämnen på muséet.

Som deltagare i Saabfestivalen får du en roadmap med en ca 100 km lång "Scenic Tour" på vackra vägar runt västkusten som du kan köra när helst det passar. Naturligtvis har muséet öppet och visar upp hela sin fantastiska kollektion av klassiska modeller ur Saabhistorien.

SDCC fortsätter med sin stora utförsäljning av originalreservdelar och tillbehör direkt från Saabs centrallager. ANA Specialbilar som bygger landets Saab Polisbilar samt specialbyggen till bl.a. Räddningstjänsten, Tullen och Kriminalvården visar upp sina produkter.

Besök även ANA Trollhättan - världens största kompletta Saab Unlimitedanläggning och provkör hela Saabs aktuella modellprogram.

På kvällskvisten informell samling på Saabmuséet.

lördag 18 juni

Festivalens höjdpunkt för dig som gillar att doften av tvåtaktsolja och brända däck. Vi kommer att hålla till på Kinnekulle Ring utanför Götene, och där finns möjlighet att under ordnade former prova vad din Saab och du själv klarar på banan. Eller kanske du hellre njuter av att se på de övriga deltagarnas ansträngningar från botten av en solstol med en kall läsk. Hursomhelst, det här är en aktivitet som du inte får missa. Vi återkommer med mer detaljerad information för dig som vill köra på banan.

För dig som föredrar lugnare aktiviteter finns det denna dag en utomordentlig möjlighet att utforska lite av det natursköna området kring Kinne Kleva.

Saabs bilmuséum har öppet som vanligt och SDCC fortsätter med sin utförsäljning i Trollhättan. På kvällen planeras en bankett i Trollhättan med möjlighet till eftersnack i allmänhet och Saabsnack i synnerhet.

söndag 19 juni

Grand Finale!

Öppet hus på Saabs bilmuseum. Vi fyller hela området kring muséet med festivaldeltagarnas Saabar vilket ger besökarna en möjlighet att gå runt och beundra hela den samlade skaran av utställda Saabmodeller. Vi kommer givetvis även att utse finaste bil i de olika kategorierna.

En lång rad aktiviteter planeras under dagen. Det kommer att bli Saabparad, seminarier, uppvisningar och traditionell Saabmarknad. Utförligare information kommer längre fram när programmet är slutgiltigt spikat.

SDCC-försäljningen fortsätter med kvarvarande delar, och ANA Specialbilar finns på plats även under söndagen för att visa upp sina produkter.

Kör säkert i sommar, festina lente!

Rune Björck, trafiksäkerhetsansvarig MHRF

Under den senaste tolv månaders perioden blev 130 000 personer bötfällda av polisen för fortkörning. Av dessa blev 13 000 av med körkortet. Dagens trafik är intensiv och många gånger kan den också betecknas som mycket hård.

Under några vackra sommarmånader skall vi med våra veteranfordon ut i denna trafik. Dessa fordon är tillverkade då trafikbilden var helt annorlunda. Fordonens tekniska utrustning motsvarar på inga sätt dagens tekniskt avancerade fordon. Detta ställer stora krav på veteranfordonets förare.

Innan du kör ut bör du:

- Göra en okulär besiktning av fordonet för fastställande av eventuell läckage av något slag.
- Starta och lyssna om allt är ok efter vintersömnen.
- Testa bromsarna.
- Är allt i sin ordning så kör ut och njut av åkturen.
- Är något inte i sin ordning - vidtag åtgärder.

Ute i trafiken bör du:

- Köra fordonet efter dess ålder – inte som ett modernt fordon.
- Vara observant på den övriga trafiken – undvik trafikproblem.
- Tänka på att du oftast har begränsad sikt – ibland nästan obefintlig.
- Hålla stora avstånd – dina bromsar behöver lång bromssträcka.
- Kör gärna på mindre vägar- trevligare och mer njutbart.

Vår bästa tid är nu, kör ut och njut av vårt vackra land!

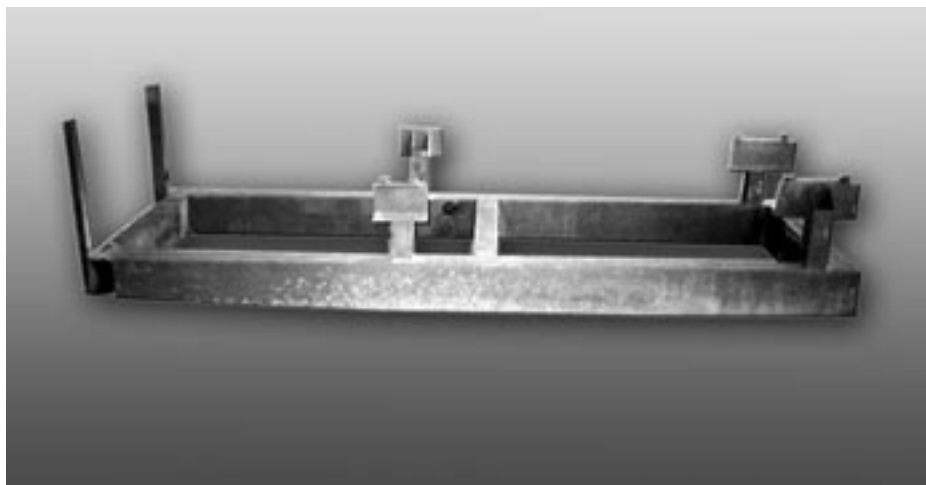
Festina lente!

Festina lente är latin och betyder: ”Skynda långsamt”

Jigg som underlättar större renovering av Sonettchassi

Vill påminna om att klubben har en jigg i sin ägo som en av våra medlemmar tillverkat vid sin Sonettrenovering. Chassit skruvas fast i jiggen vid svetsarbeten. Det förhindrar att chassit får felaktiga mått efter avslutad svetsning. Jiggen hyrs ut till Sonettklubbens medlemmar.

Ni som är intresserade kontaktar Erland Johansson för diskussion av hyra och transport.
er.@telia.com,
013-27 04 12



GRATTIS

Jens Urup, Danmark

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!



det skrivs om oss och våra bilar

av Jan-David Skavén



Automobily Snu

Vår vän Pavel Husek i Tjeckien fann en bok av Rob de la Rive Box när han var ute och julhandlade. Författaren känner Pavel till sedan tidigare från redaktionen av *Automobil Revue* i Bern. På framsidan av *Automobily Snu* = Traum Autos eller drömbilar så finner man en Sonett I! Detta val har gjorts bland hundratals andra drömbilar. Som Pavel skriver: "Gratulerar! Men som jag säger, Sonett I är något speciellt. Om jag bara hade de "småpengar" som behövs för att köpa en!"

Teknikens Värld

Berndt Eliasson uppmärksammade att *Teknikens Värld* i nummer 2, 2005 hade en liten blänkare med rubriken "Saturn Sky – nya Saab Sonett?". Det är GM som i Detroit visade upp en ganska läcker liten roadster som man möjligen kallar Saturn Sky och som enligt uppgift ska börja produceras i

Saturn Sky – nya Saab Sonett?



början av 2006. Den tekniska grunden kommer från Pontiac Solstice, vilket innebär bakhjulsdrift och motorn ska vara på 2,4 liter och ge 170 hk.

Den ska även säljas i Europa, möjligen som Opel GT och kanske med en lite vässad motor. Teknikens Värld fabulerar slutligen, att "det vore också en fantastisk grund till en ny Saab Sonett". F-n tro't sa Relingen. Visserligen älskar GM "Badge engineering"; att utan skrupler klistra på olika märken på samma bilar och vips så gör man en Saab av en Subaru. Men en bakhjulsdriven Saab? Ja, det skulle faktiskt inte förvåna mig det heller, inget är heligt för GM, bara man säljer. Men så Saabig ser den inte ut, inte än i alla fall kanske jag ska lägga till för säkerhets skull.

Rum

Vår flitige medarbetare Anders Pettersson i Jönköping har skickat mig ett klipp från nummer 5, 2005 av tidningen *Rum* som handlar om arkitektur, inredning och design. Det var en lång artikel om en av våra främsta industri-designers, nämligen Karl-Erik Sixten Andersson. Säger det er ingenting? Men om jag skriver Sixten Sason då, det var det namnet han bytte till! Arti-

keln har rubriken "Sixtens streck" och som ni säkert känner till har han designat dammsugare, symaskiner, golvbore, utombordsmotorer, Hasselblad-kameran, motorcyklar, mopeden Monarscoot och så bilar förstås. Han illustrerade även i motortidskrifterna Motornyheter och Svensk Motortidning. Jag behöver väl inte skriva, att han var oerhört mångsidig och att han lade grunden till modern svensk industridesign. Kommer förresten att tänka på en annan person som varit lika mångsidig och också hade Saabanknytning, nämligen Björn Karlström. Det var Björn som bl.a. ritade MFI 13 som sedermera blev Sonett II.

Men åter till Sixten Sason. Han var ju med och ritade nästan hela Saabs bilproduktion från Saab 92 till Saab 99. Vad gäller Sonetter så var han med på ett hörn när det gäller Sonett I:ans design även om Rolf Mellde gjorde huvuddelen av designen där. Det han gjorde helt själv i Sonettväg är Saab Catherina som aldrig blev något annat än en av prototyperna och som numer kan beskådas på Saabs museum i Trollhättan.

Bakrutan

Vår kollega bland Saabklubbarna, Svenska Saabklubben, hade i nummer 1-2005 igen en bild på en Sonett på framsidan. Denna gång var det en II V4 från 1968. Det var en av Saabs pressbilder från den tiden då det begav sig. Det är inget i tidningen som direkt anknyter till framsidesbilden utan det är väl helt enkelt så, att man vill ha en riktigt snygg Saabmodell på framsidan! Annars är de bilmodeller

som Svenska Saabklubben normalt har som intresseområde Saab 92-99, dock ej Sonetterna 94 och 97. Däremot har man tankar på att även ta med de äldsta 900:orna, de är ju runt 25 år nu.

Aftonbladet

Den 5 mars hade Claes Lindholm ögonen med sig. På två sidor kommenterade tidningen den senaste utvecklingen vad gäller Saabs framtid. GM hade ju precis haft en presskonferens och informerat att nästa mellanklass 9-3 från Saab ska produceras i Rüsselsheim i Tyskland men det har det ju redan skrivits spaltmeter om, så det ska jag inte orda mer om här. Men de Saabmodeller som visades på dubbeluppslaget var inte framtiden utan snarare dåtiden och det kanske i sig är typiskt för Saab... Man visade en stor bild på Ursaaben, en trevlig bild på en 96:a med en blå Saabo bakom, ett par barn som satt (osäkert) bakåtvända i

"Vem har sett en Saab Sonett II 1967?"



en 95:a, en 99:a, Ingemar Stenmark i en 900 Turbo, lite rallysaabar och så, en röd Sonett II från 1967. Bildtexten under den var väl inte helvänlig eller vad sägs om: "Vem har sett en Saab Sonett II 1967? Sportbilen blev ingen stor succé". Saab Sonett berörs även i själva artikeln av Per-Ivar Sohlström: "Han bodde i ett grått hus på Stamkullevägen och det måste ha varit 1956 som vi cyklade förbi och där stod Erik Carlsson bredvid en öppen, liten sportbil. Vi tvärstannade och glodde. Först på Carlsson och sedan på bilen.

Det var Saabs första sportbil, Sonett, den tillverkades i sex exemplar. Sonett kom senare igen som täckt sportbil men blev aldrig någon succé."

Svenska Dagbladet

Den 5 mars såg Sigvard Skavén att även Svenska Dagbladet Näringsliv hade en stor artikel om Saabs framtid där rubriken var "Vi har två vinnare" = Rüsselsheim och Trollhättan. Nåja, vi får väl se om några år hur det blir, jobben tycks i alla fall vara säkrade till 2010. Förutom för Peter Augustsson som avgick/fick avgå efter att beskedet var klart, välj vad ni vill. Även SVD hade en modellkavalkad med rubriken "Turbon underbläste Saabs rykte som förnyare". Sedan visade man hela modellfloran från Saab 92 som illustrerades med Ursaaben vilket kan diskuteras via bland annat 93, 95 och 96 till dagens 9-3 som felaktigt illustrerades med den förra generationen av 9-3. Tur i alla fall att Saab Sonett III med produktionstid mellan 1970-1974 helt rätt illustrerades med den lila

III:a som vi sett ett antal gånger förut. Fram till den går ett ungt lyckligt par som förhoppningsvis är lika lyckliga idag men definitivt inte lika unga.

Motorjournalen

TV5 har ett ganska underhållande motorprogram där man blandar allvar och skämt. Den 14 mars presenterade man nyheter från Genève-salongen, men man hade även ett inslag där man racade med gamla minivans, typ Toyota Previa. Att programmet omnämns här beror på den tittarfråga man har i varje program och där man kan vinna en begagnad Mazda Miata om man nu inte vinner en T-shirt. Frågan löd: "Vad heter Saab:s klassiska sportbil?" Alternativ A var Saab Turbo och alternativ B var Saab Sonett! Jag kunde inte låta bli att ringa och offrade 5.70 det kostade. En röst svarade att "Den här gången gick Du inte vidare i tävlingen men Du kan försöka igen". Nej, det fick vara, trots att jag ringde på rätt alternativ. Mer pengar än så får inte TV5 av mig, men den summan kan de få som tack för att de hade Saab Sonett som det rätta tävlingsvaret.

Aftenposten

Susanne Westman som numer bor i Norge har bidragit förr till Sonettvärlden, med två kul korsord. Denna gång sänder hon dock ett klipp från den 5 mars från Aftenposten, den handlar om Henrik Thor-Larsen. Vi har även skrivit om honom i Sonettvärlden, det gällde de stolar han tillverkade till Sonetten. Han är nu 72 år, kommer från Roskilde i Danmark, hade tan-



En ung Åse Kleveland med sin ännu yngre Sonett.

kar att bosätta sig i Norge, men fastnade på vägen i Staffanstorp i Sverige. Han tillverkade även den mycket kända stolen Ovalia, som vi förut visat er i Sonettvärlden och som

han för övrigt ny tillverkat i 8 exemplar á 49000 kr. Den var även med i reklamen för filmen Men in black II. Åter till Sonettstolarna, nu ska ni få lite norsk läsövning: "Det var han som laget setene til den kvikke lille sportsbilen Sonett, en slik som vår tidligere kulturminister Åse Kleveland pleide å kjøre rundt i. Slikt kan man utvikle hvis man er interessert nok, nøye og sta av seg, sier han."

Man visar även en bild på Åse bakom sin norskregistrerade Sonett II V4 och under kan man läsa följande bildtext: "Saab Sonett – med seter formet av Henrik Thor-Larsen. Verdsatt av folk med estetisk sans. En årgangsbil som kledde tidigare kulturminister Åse Kleveland meget godt og ble lagt merke til da hun kjørte rundt i Oslos gater."

Några träffar 2005

- 22 maj** Tjolöholm Classic Motor vid Tjolöholms Slott.
Kontaktperson: Christer Olsson, tel. 0300-62161 el. co@algonet.se
- 28 maj** Östgöta Saabklubb arrangerar sin årliga vårträff kl. 10.00 vid Nordic Uhers lokaler, norra infarten mot Norrköping. Kostnad 125:-/vuxen, 60:-/barn vilket inkluderar startavgift, inträde till brandkårmuseet samt förtäring. Anmälan (senast 15/5) och info: Kenth Druid tel. 070-6536370
- 4 juni** Club Sonett Swedens vårträff och årsmöte i Björkfors och Frödinge i Småland. Det blir fika, rallyslinga och tipsfrågor. Omröstning om Finaste Sonett 2005. **Se även separat, fylligare information i detta nummer av Sonettvärlden.**
Kontaktperson: Åke Olsson, tel. 0495-40595 el. ake-o@telia.com
- 11 juni** Motorhistoriska Dagen 2005. Visa upp era samlarfordon, oavsett var ni finns i Sverige! Vill ni läsa mer om detta, gå in på: www.mhrf.se
- 16-19 juni** Saabfestivalen i Trollhättan. Försäljning av nya och begagnade delar, körning efter karta i Trollhättans omgivning, bankörning m m. **Se även separat, fylligare information i detta nummer av Sonettvärlden.**
Informationssida: www.saabfestival.se



Säljes



Sonett III -73

(-72 enligt chassinumret)
Mörkröd. Gott skick. Kört 400 mil med den sommaren och hösten 2004. Mätarställningen: 59192 km. Skattad och besiktad i juni -04. Gick rakt igenom utan nån 2:a. Storrenoverats i 2 1/2 år efter varit avställd i 10 år. Vissa kosmetiska detaljer kvar som att limma i taklädret + att den borde omlackas. Pris 45.000 kr eller bud.

Svante Hildesson: 036 710 170
comicstunts@swan-t.sv

Säljes:

Delar från 1971 Sonett, dörrar, glas, bakljus, instrument.
073-0408691 eller
kidlist@pacbell.net.

Köpes

Armatyr, hel/halvljus blinkerspåk (7334881), huvstötta (7409915), en fotbollsfälg, ev. fler (7423429).
Janne Nilsson, tel. 0522-82098

15-17 juli Falsterbo Classic i Falsterbo. Sprint Race, Classic Exhibition, Classic Rally, Concours de Charme, middag.

Kontaktperson: Kaj Wehtje, 040475500 el. info@fcss.nu, www.fcss.nu

5-7 aug Internationella Saabmötet i Essen, Tyskland, arrangerad av 1. Deutscher Saab-Club e.V. Komplet informationmaterial finns hos redaktionen.

Kontaktperson: Beatrix Korth., 00492332-14159, backor@-online.de
Se gärna även www.saab-club.de

4 sept Saabmarknad i Gistad kl. 09.00, (säljare inläpp 08.00) arrangerad av Östgöta Saabklubb. Tema 96 V4. Följ pilning "Saabmarknad" från Gistad samhälle till idrottsplatsen.

Anmälningar och frågor: Roger Forssén, 0705-512415 el. roger.forssen@telia.com

Sonettshoppen

Vid beställning eller förfrågan vänd dig till: Erland Johansson, Sommarvindsvägen 7,
582 72 Linköping, tel. 013-27 04 12, er.j@telia.com, postgiro 487 74 84-8



Sonett III 1970, grön. Tillverkad i skala 1:43 av
Tin Wizard. Pris: 995:-



Äldre nummer av Sonett Världen. Ring eller maila
om vilka nummer som finns kvar.
Pris: 20 kr/st inkl. porto



Samlingsmappar för Sonettvärlden pris: 40:-

Modellbilar:

Autosculpt 1:43

Sonett I	pris	295:-
Sonett II	pris	295:-
Sonett II V4	pris	295:-
Sonett III	pris	295:-

Autosculpt 1:92

Sonett I	pris	65:-
Sonett II	pris	65:-
Sonett II V4	pris	65:-
Sonett III	pris	65:-

Tin Wizard 1:43

Sonett III -70 grön,	pris:	995:-
----------------------	-------	-------

Sonettprylar:

Nyckelring i plast med klubbens logotyp	pris:	25:-
--	-------	------

Klubbdekal, två små och en stor, självhäftande	pris	15:-
---	------	------

Tygmärke med klubbens logotyp	pris:	25:-
----------------------------------	-------	------

Jubileumsaffisch 30 x 40 cm. Motiv: fem Sonetter i färg	pris:	30:-
---	-------	------

Inplastad Jubileums- affisch	Pris	40:-
---------------------------------	------	------

Vykort med två olika Sonett-motiv	4 st pris:	15:-
	8 st pris:	25:-

Jubileumsdekal CSS-20 år	pris:	10:-
--------------------------	-------	------

OBS! Porto ingår inom Sverige om inte annat anges.

Glöm ej namn och adress och vad Du vill beställa, märk talongen t ex.
samlingsmapp, modellbil Autosculpt Sonett II 1:43 etc.