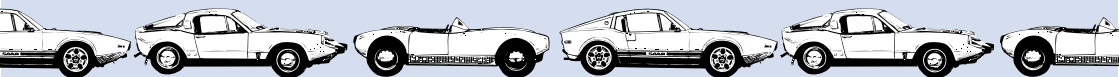


# SONETT

— Organ för CLUB SONETT SWEDEN —

## *världen*



- När Sverige är som vackrast
- Saabens Dagar
- En fin dag på löparbanan
- Min Sonett

3  
2009



# Från ordförandens skrivbord



Säsongen lider mot sitt slut för året och förhoppningsvis har era Sonetter fått sträcka på benen. I CSS har vi klarat av vårträffen och Saabens Dagar, det är alltid lika spännande. CSS hade sin vårträff i Malmköping med omnejd den 23:e maj. Lägg till Sparreholms slott med massor av härliga bilar på museet, som dessutom bjuder på mycket annat än bara bilar, så var det hela mycket lyckat.

Visning av slottsherren själv bland hästvagnar, Juke Box och telefoner går inte av för hackor. Styrelsen i CSS vill här också rikta ett tack till Christer Melwinsson mfl. för arrangemanget. Christer hade nästan lyckats tämja vädergudarna och bara det är en bedrift. Personligen tycker jag det är värt att notera förnyringen bland medlemmarna, det känns hoppigivande för framtiden. Saabens dagar i Trollhättan var en lyckad träff på flera sätt. Detta var ju ett samarrangemang mellan CSS, SSK och STCS med en enkel grundidé, träffas och visa att vi finns. Valet av plats och tidpunkt med andra arrangemang var väl genomtänkt. Fallens dagar och etappmål för Midnattssolsrallyt gav säkert lite extra krut.

Ett utbyte mellan klubbarna är viktigt av flera orsaker. Man glömmar lätt bort att exempelvis 99 Turbo från 1978 är klassiker och numera rätt udda. Problemen är ju snarlika beträffande reservdelar, försäkringar m.m. Därför är det viktigt att ha en positiv dialog mellan klubbarna och dessutom visa att vi finns. Om solidaritet är rätt ord vet jag inte, men att vi entusiaster träffas i just Trollhättan med våra bilar och på så sätt visar upp oss tyder på något, en del kallar det Saabandan och säkert finns den.

Just nu kan man läsa att affären mellan GM och Koenigsegg beträffande Saab ska vara "klar". Vad menas? Koenigsegg, har ju en sportig attityd, men kommer allt man säger infrias?

Ingen entusiast kommer att protestera om det presenteras en efterföljare till Sonett, fast en Sonett förblir en Sonett. Om femtio år ersätts jakten på tvåtaktsolja och förgasarpackningar av jakten på batterier och elektronik.

På kroken hemma där bilnycklarna hänger är en krok tom, Sonetten är inte hemma.

När det är bra väder och man har tid, är bilen borta!

Den ska lackas om och det är verkligen väntans tider. Nästa år hoppas jag få se så många som möjligt av er på nästa års vårträff, var det nu blir.

*Michael Melwinsson*



### **Klubbens adress**

Mats Phersson  
Långkärrsg. 19, 590 73 Ljungsbro  
Tel. 013-631 67  
e-post: [mats\\_ph@hotmail.com](mailto:mats_ph@hotmail.com)

Klubbens PlusGirokonto  
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  
[skaven@comhem.se](mailto:skaven@comhem.se)

Besiktningsmän för MHRF-försäkring

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:**

Det var tidvis regnigt under Saabens Dagar i Trollhättan, men det behöver man väl knappt skriva när man ser denna bild? Det är Hans Eklunds Sonett vi ser på bilden.

### **Styrelsen**

**Micke Lindström**, ordförande,  
webmaster  
08-560 368 02  
[m-lindstrom@telia.com](mailto:m-lindstrom@telia.com)

**Jan-David Skavén**, redaktör  
08-93 15 65  
[skaven@comhem.se](mailto:skaven@comhem.se)

**Mats Phersson**, sekreterare  
013-631 67  
[mats\\_ph@hotmail.com](mailto:mats_ph@hotmail.com)

**Johnny Johansson**, kassör,  
matrikel, adressändringar  
0521-22 12 50  
[johnny0521221250@telia.com](mailto:johnny0521221250@telia.com)

**Hans Eklund**, rådgivning reservd.  
0514-272 22

**Berndt Eliasson**, layout  
019-611 39 42  
[ble@brevet.se](mailto:ble@brevet.se)

**Åke Olsson**, klubbmästare  
0495-405 95  
[ake-o@telia.com](mailto:ake-o@telia.com)

**Mikael Sjögren**, suppleant  
0707-618 958  
[mpr.sjogren@telia.com](mailto:mpr.sjogren@telia.com)

**Per Jansson**, reservdelsförv.  
0240-76746  
[peja10@telia.com](mailto:peja10@telia.com)

**Club Sonett Swedens hemsida**  
**[www.sonettclub.se](http://www.sonettclub.se)**

Nästa nummer av

### **SONETTVÄRLDEN**

beräknas utkomma i mitten  
av december

Sista inlämningsdatum för manu-  
skript och annonser 31 oktober

# När Sverige är som vackrast

Jan-David Skavén



Vår-och årsmötet hölls i år i Malmköpingstrakten i Mälardalen. Men innan jag kommer in på mötet, låt mig först berätta om vädret, så har vi klarat av det: På morgonen när vi åkte dit så regnade det, men alltefter-  
som blev vädret bättre under dagen och med undantag av någon enstaka regnskur så blev det helt acceptabelt, skönt men ändå inte stekhett. Nu blir det inte ett ord mer om vädret, i denna artikel i alla fall!

När vi kom fram stod det redan 16 andra Sonetter församlade, två 900 cab av första generationen och en 96:a. Omgivningen var charmig, gamla rödmålade byggnader, ganska betecknande för Malmköping förresten där mycket gammalt finns bevarat. Vi bjöds på smörgås och kaffe vilket satt fint efter resan.

Därefter var det dags för årsmötet som leddes av Micke Lindström. Själv var jag protokollförare eftersom vår sekreterare Mats Pheresson inte hade möjlighet att vara med. Jag tror inte att jag ska trötta er med att räkna upp allt som man formellt måste gå igenom på ett årsmöte, men jag kan i alla fall berätta, att verksamhetsberättelsen,





Ordförande Micke och mötesdeltagare

den ekonomiska berättelsen och revisionsberättelsen gicks igenom och godkändes och styrelsen för CSS fick ansvarsfrihet för 2008.

Micke Lindström valdes om som ordförande och vidare omvaldes Åke Olsson, klubbmästare och Mats Pheresson, sekreterare, alla tre på ett år. På ett år omvaldes också vår revisor Göran Sundin som på ett bra och korrekt sätt håller koll på räkenskaperna.



Även valberedningen, Christer Melwinsson, sammankallande samt Erland Johansson och Jan-Owe Nilsson valdes om. Årsavgiften för 2010 blir oförändrad, 250:- för såväl medlemmar bosatta i Sverige som utomlands. Under "ordet fritt" handlade det mycket om reservdelar. Micke Lindström berättade om de delar vi håller på att ta fram och jag berättade om hur de delar vi redan har förvaras, i en tegelbyggnad i ett inhägnat industriområde; det känns säkert. Vi diskuterade även möjligheten att köpa nya delar från respektive Svenska Saabklubben och Club Sonett Sweden utan att man är med i båda klubbarna. Denna fråga ska utredas ytterligare då ingen av klubbarna vill riskera att vi gör något fel momsmässigt. En annan fråga som kom upp var det forum på vår hemsida som vi tidigare sagt var på gång. Micke Lindström svarade att just nu har vi lagt ned projektet, bl.a. för att det krävs en kontinuerlig bevakning av forumet vilket vi inte har resurser till.

För att sammanfatta, inget dramatiskt årsmöte men det finns det ju ingen anledning till heller. Verksamheten fungerar och förfinas allteftersom.

Efter årsmötet och en liten paus där vi kunde välja vår egen favorit till "Finaste Sonetten 2009" var det dags att bege sig ut på "Sonetttrundan", en åktur med våra fordon på vackra sörmländska vägar i precis rätt tid på året. Som hjälp hade vi fått en riktigt proffsig road book som nästan gjorde det omöjligt att köra fel. Men bara nästan, för nog tog jag fel i en rondell ändå men det upptäcktes strax därpå och det var bara att vända.

### *Så var det tipsfrågor också*

Sedan var det dock slut på hjälpen från väganvisningarna. För det var inte bara att köra runt, vi skulle även svara på 12 tipsfrågor, mer eller mindre svåra samt en utslagsfråga. Det var en bra blandning på frågorna, allt handlade inte om Saab. För er som undrat kan jag nämna att kommunens största





sjö heter Båven, det är blomman viol som förknippas med Flen och reservdelen med artikelnummer 8810988 är en vattenpump men det visste ni väl redan?! Att hamburgaren hade premiär i Sverige 1958 kan ju vara bra att veta för allmänbildningen och att det var Simo Lampinen som körde en Sonett II V4 i Monte Carlorallyt 1969

vet väl alla? Utslagsfrågan fick vi reda på vid målet, nämligen att gissa hur många brickor som fanns i en glasburk. Inte helt lätt och spridningen på svaren var stor.

Men innan dess hade vi gjort ett riktigt intressant stopp vid Sparreholms Slott. Vi började med kaffe och mazarin, sedan blev det en riktigt nostalgi-





frossa. För där fanns gamla bilar, motorcyklar, telefoner, hästekipage, cyklar, jukeboxar, typ Wurlitzer från olika tidsperioder och ja; det är snarare lättare att rabbla upp vad som inte fanns där. Om någon undrar varför det heter Kungens Kurva vid Skärholmen något söder om Stockholm så beror det på att det var just där (fast då hette förstås inte platsen det än) som Gustav V:s Cadillac gled ned i diket på fyrtioalet. Cadillacen är bevarad och står tillsammans med en massa intressanta bilar och trängs i allt-

för trånga lokaler. Eller så är det helt enkelt för många fordon... En mycket tidigt Saab 92 A fanns också där men den bil som på sitt sätt kanske fascinerade mig mest var en Porsche 911 Targa från sjuttioalet. Inte för bilen i sig även om det var en sådan vår nuvarande kung hade när man tog smygbilder på honom och Silvia vid en bensinmack. Nej, Porschen på museet sades ha tillhört Usama Bin Laden av alla människor på jorden. Han var ju i Sverige en tid tillsammans med sin rika familj innan han växlade bana och







Ovan, Sparreholm och museets ägare Helge Karinen visade oss runt, han visste lika mycket om bilar som om gamla musikmaskiner.

Till höger, vår klubbmedlem Lasse Löndahl fanns avbildad bland musikmaskinerna

blev en av de mest eftersökta terroristerna. Personligen skulle jag valt att glida runt i Porschen istället för att sitta i en grotta i några svårtillgängliga bergstrakter.

Helge Karinen visade oss runt, han visste lika mycket om bilar som om gamla musikmaskiner. Dessutom tog han sig tid och man kände sig lite privilegierad att få se en del av föremålen, typ cyklar och telefoner vilka normalt sett inte visas för allmänheten.

### *Målgång*

Vi samlades sedan för gemensam måltid, det var en god paj och därefter en sedvanligt smarrig Sonettårta





---

Det mesta fanns att se vid detta museum. Karinen berättade för intresserade sonett-ägare bland annat om landåer, jukeboxar, äldre spelmaskiner, telefoner, cyklar och motorcyklar.

---







med kaffe. Spänningen började stiga då det var dags för prisutdelning för såväl Tipsrundan som Finaste Sonett. Tipstävlingen vanns av Torsten Åman och på andra plats kom jag själv, jättekul. Prisbordet var dignande, där fanns jackor, hinkar med bilvårdsprodukter, salt- och pepparströare, kepsar och mycket mer.

Som vanligt är det stenhård konkurrens om att komma "på pallen" för



Finaste Sonett och i år knep Magnus Emilsson från Märsta förstapriset med sin röda Sonett III. En värdig vinnare om jag får säga det själv, i alla fall röstade jag på den bilen...

På andra plats kom Christer Melwinsson från Katrineholm med sin vita Sonett II V4 med en blå rand längs med bilen och siffrorna 97 på dörrarna. Det är ju den bilen som har den åtråvärda registreringsskylten "Sonett"!

Slutligen, på tredje plats kom Bengt Folkesson från Uppsala med sin röda





Sonett III. Även den en fin bil som väl försvarar sin plats på pallen. I år var priserna annorlunda och i mina ögon riktigt vackra: Glasskulpturer av segelbåtar istället för de sedvanliga bucklorna. De verkade också uppskattas av pristagarna. Ja, Magnus fick ju dessutom äran att förvara vandringspriset, en evestake hemma i ett år till nästa vårmöte. Namnen på alla vinnarna genom åren sitter på små metallplattor på sockeln.

Mötet var nu nästan slut men bara nästan. För givetvis så skulle prista-

garna för Finaste Sonetten ställa sina bilar bredvid varandra och den stora fotograferingen vidtog. Detta skulle förevigas!

Men nu var det slut och det var bara att säga hejdå och åka hem. En sista sak, stort tack till arrangörerna Christer Melwinsson och Conny Toverland för ett mycket väl förberett och genomfört års- och vårmöte. Risken är bara, att gör man något så här bra så blir man ombedd att arrangera något annat möte framöver...



# Trivsamtur med trafikutskottet



Saxat från MHRF:s nyhetsblad PåGång 3-09 av Carl Zeidlitz

I vackert väder och inte allt för kalla vindar kunde MHRF tillsammans med Sveriges Motorcyklister, SMC, bjuda riksdagens trafikutskott på en trevlig tur en kväll i maj.

Aktiviteten har blivit till en tradition där SMC bjuder på mc-åkning och MHRF ställer upp med historiska fordon för en kortare tur. I år gick resan från Riksdagshuset till Tuvängens motorbana utanför Södertälje där enklare förtäring bjöds och vi kunde informera riksdagsmännen om den fordonshistoriska verksamheten och dess utövare, alla ni hundratusentals entusiaster runt om i landet. Med på turen var ett dussin gäster från trafikutskottet liksom ett par personer från Näringsdepartementet och Transportstyrelsen.

- De här kvällsturerna ger oss unika möjligheter att i lugn ro visa upp historiska fordon och dess särart för beslutsfattarna i riksdagen, långt ifrån deras vardag med talarstolar och power-point-presentationer, säger Peter Edqvist, ordförande i MHRF.
- Relationerna med myndigheterna har varit goda de senaste åren, och även om vi just nu har en del problem med nyregistrering av historiska fordon som fallit ur registret, finns inga stora orosmoln på himlen. Men historiska fordon är inte bara teknik, det är kul, och kulturhistoria som våra medlemmar bevarar för kommande generationer. Det är viktigt att de som beslutar över oss också inser det, avslutar Peter Edqvist.

**GRATTIS**  
**Carl-Axel Moberg**  
**Råå**

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!





# 40 år med Motorhistoriska Riksförbundet

Jan Tägt, Generalsekreterare MHRF (Saxat från PåGång 2, 2009)

Den 1 februari 1969 bildade 13 klubbar med tillsammans 1 860 medlemmar MHRF.

Idag har förbundet 163 medlemsklubbar. MHRF bildades för att samordna bevakningen och påverka våra myndigheter och beslutsfattare. Några av många framgångar i detta arbete har varit den rullande skattebefrielsen för fordon äldre än 30 år och att totalstoppet för privatimport från tredje land som hotade 2003 kunde undanröjas. MHRF har fortlöpande framfört hobbyns synpunkter i samband med remisser och i ständigt pågående samtal med myndigheter och beslutsfattare.

## Efterlysning!

Jan-David Skavén

Vi har haft problem med datorn hemma vilket för att göra en lång historia kort resulterade i en ny dator. Det var ju i sig trevligt eftersom datorutvecklingen går snabbt och den nya är bättre i allt, för att sammanfatta. Men så var den gamla datorn också hela 9 månader "gammal" när den lade av och de inte fick ordning på den. Tyvärr resulterade det i att jag tappade alla mail, både in och ut före 15 juli. Jag har back up på alla artiklar som är klara, men inte om jag i somras fått artiklar av er före detta datum.

Så har ni sänt material till mig per mail i somras, vänligen sänd om det till mig så blir jag glad och i förlängningen blir även läsarna av Sonettvärlden det. Har ni inte sänt en artikel men känner att det är er tur att göra det, så blir jag förstås lika glad för det.

Vänligen använd den nya e-postadressen när ni sänder material till Sonettvärlden: [skaven@comhem.se](mailto:skaven@comhem.se)

# Saabens dagar 2009

Mikael Lindström



(Eller ödet för en röd Amazon 123GT). Vad har en röd Volvo Amazon 123GT med Saabens dagar att göra?

Saabens dagar 2009 var tänkt som en egen träff mellan de olika klubbarna Club Sonett Sweden, Svenska Saab-klubben och Saab Turbo Club Sweden. Orsakerna var flera, dels skulle knappast Saab själva vara med och dessutom finns 2009 tre stycken jubilarer. Modellen Saab 95 presenterades 1959 och tio år senare kom Saab 99. Ytterligare tio år senare kom Saab

900, alla tre är klassiker och de två sista med för den tiden mycket unika motorteknologier.

Att träffen skulle vara i Trollhättan var ju självklart och att datumet i juli sammanföll med Fallens dagar och ett etappmål för Midnattssolsrallyt gjorde inte saken sämre. Fredagen den 17:e juli satte jag mig i bilen direkt efter jobbet och just påbörjad semes-







En lagom utrustad 99 från 1969

ter. I gassande sol på relativt tomma vägar tog jag mig ner till Trollhättan. Tyvärr blev det ingen Sonett utan en vanlig Saab, men det är helt OK. Hotellet var bokat i god tid och det var nog tur det för Trollhättan kryllade av människor. När jag närmade mig Trollhättan så slog det mig en sak, inte en enda veteran Saab av något slag syntes till. Frånvaron av äldre bilar var



En ärrad veteran som säkert kan berätta massor

mycket påfallande trots etappmålet för Midnattssolsrallyt. Framme vid hotellet förändrades bilden något, en röd Sonett II V4 var det första som mötte mig. Min egen bil parkerades bredvid en röd Volvo Amazon 123GT i toppskick. Albert Kök och Hotell kan för övrigt rekommenderas, både mat och boende är bra.



En god tvåa i klassen var denna Saab 99

Lördagen 18 juli klockan 08:00 var det samling vid Saabmuseet och regntyngda skyar hängde lågt över Trollhättan. Den röda Amazonens batteri var slut och de bägge herrarna bad om starthjälp av mig innan avfärd. Svaret på min fråga om bilen var renoverad blev enkelt, bara välvårdad av morfar som köpte den ny och den har rullat knappt 3000 mil.

Om bristen på gamla bilar var påfallande kvällen innan så var det än större avsaknad på morgonen. Knappt en enda gammal bil syntes på vägen mellan hotellet och Saab-museet. Framme vid museet började man ana att något var på gång. Regnet hade övergått från lätt dugregn till mer ihållande regn. Vi funktionärer samlades i konferensrummet en trappa upp i Saabmuseet. Agendan var enkel, några funktionärer till familjerallyt och några för att lotsa besökande Saabar rätt. Vi bestämde också vilka som skulle bedöma de



Folkets val var denna 92:a från 1956



En riktig killer på vägarna 1986, vinnare i klassen 900

tre klasserna som firade jämt, min lott föll på Saab 99 och bedömning skulle ske på eftermiddagen.

Jag gick sedan ut tillsammans med Tomas Gustafsson från CSS och hans son Fredrik för att lotsa besökande Saabar rätt. På samma gång pågick starten för sista delsträckan av Midnattssolsrallyt. Ena ögat fick bevaka insläpp medan andra ögat fick beskåda starten. Gillar man gamla rallybilar oavsett märke så ska detta upplevas. En fullt rallyutrustad Porsche 911 på tomgång är rätt frän, erkänner det gladeligen. Saab 96 både med V4 och 2T var inte heller ovanliga. På förmiddagen upphörde regnet och himlen var nästan blå ett tag. I samma ögonblick började det välla in den ena Saaben efter den andra och i högst varierande skick. Vad mycket jobb som lagts ner på vissa bilar, allt från kraftiga ombyggnationer till pedantiska renoveringar till bättre än nyskick. Parkeeringen fylldes till sist av bara Saabar. Jag räknade inte men det var många. Lunchen intogs på restaurangen vid museet och den platsar väl inte i Guide Michelin, nog om det.

Tanken med domarna för de tre jubilarerna var att man skulle undvika be-

dömning av bilar från sin egen klubb, detta löstes bra och det var "bara" att gå ut och titta. Saab 99 är ingen modell jag personligen ägt men det var inte lättare för det. Vilka kriterier ska man ha?

Det fanns nämligen allt att välja mellan, vrak som knappast skulle gå igenom en besiktning, bilar som nog inte passerat en försäljare utan tagits från bandet direkt till trygg förvaring, eller bilar som genomgått mycket grundliga renoveringar. Efter ett par timmar utkristalliserades sig tre kandidater i klassen Saab 99. En röd 69 eller 70 som renoverats till nyskick, den andra var en cardinalröd 99T CC med i mitt tycke lagom patina. Den sista kandidaten var en vit 99T sedan i pedantiskt skick.

Den röda 99:an från tidigt 70-tal försvann, den hade tydligen fel färg på tändkablarna!

Nu blev det direkt svårt, en 99T CC patina efter ca 18.000 mil med några lagade stenskott eller vit 99T sedan. Till en början stod det 2 mot 1 till den vitas förmån. Jag gick ut ett varv till och efter detta var vi eniga. Jo Åke Olsson, klubbmästare i CSS kan sträcka på sig, bilen är fin! Personligen har jag bara en anmärkning, plasten som skyddar klädseln på stolarna var bor-



En värdig vinnare i klassen Saab 95



Personlig favorit, en klassiker från 1974 med alla attribut

ta men låg kanske i bagageutrymmet.

De övriga domarna gjorde rätt val och hade säkert inte heller den lättaste uppgiften. Valet av 900T var rätt och den bilen påminde väldigt mycket om den jag själv ägt en gång. Saab 95 fanns inte så många av men de som var på plats var i mina ögon mycket fina. Kanske tur att jag slapp Saab 95, då hade jag nog fått vara kvar mycket länge. Det fanns också "folkets val", fullt förståeligt val men inte mitt.

Prisutdelningen skedde under monsunliknande förhållanden och drog ut lite på tiden.

Söndagen avstod jag från, då var det "bakluckemarknad". Under lördagens sena eftermiddag i ösregn körde jag mot Stockholm. I Lidköping var det dags för tankning och vem står på samma bensinstation? Den röda Amazonen står med huven öppen och batteriet urplockat. Inne på macken står en herre och ska köpa ett batteri, han betalar och går ut till den röda Amazonen. Inget märkvärdigt kan man tycka, men det var två andra herrar än på morgonen vid hotellet.

Jag kunde inte låta bli att gå fram till bilen och säga: "Den här bilen fick

starthjälp av mig i morse inne i Trollhättan." Något förvånad svarar ena herren: "Jo vi förstår det för batteriet är kass och vi har precis köpt bilen och ska till Flen." Vi skildes åt och färden fortsatte.

GPS i bil känner de flesta av er till och moderna GPS till bilar kan oftast programmeras för "snabbaste väg" eller "kortaste väg", min stod tydligen inställd för "kortaste väg", vilket visade sig strax söder om Örebro på E18. Förslag att svänga höger på väg 51/52 mot Vingåker och andra sörmländska orter. Jag testade och på mycket körvänliga vägar fortsatte färden. Strax före Flen kommer jag ikapp en äldre bil, det syns ofta på bakljusen som förr var rätt klena. Ja, det var den röda Amazonen. Jag brukar sällan tuta när jag kör om, men den gången gjorde jag det.

Sammanfattningsvis vill jag säga att arrangemanget som helhet var rätt och ett koncept som tycktes fungera. I frånvaro av Saab som officiell deltagare med undantag för museet som höll öppet hus så gick det bra ändå. Får bara Saab Automobile bara fast mark under däcken så bör förutsättningarna för fortsatta evenemang vara goda.



Skyddsplasten på stolarna var borta men den vann klassen Saab 99 ändå

# En fin dag på löparbanan

Jan-David Skavén



Den 7 juni var det dags för Haninge Classic and Sports Cars som höll till på Torvalla idrottsplats lite söder om Stockholm. Det var ingen som helst tvekan om att man var på en idrottsbana; när man åkte in körde man på löparbanorna och de flesta bilarna ställdes också upp på dessa eller precis bakom.

Redan innan träffen officiellt började kom Bosse "Bildoktorn" Andersson fram till mig och kollade om det var ok att intervjua mig om Soneten. Det var det förstås, vi känner till varandra sedan tidigare träffar. Men innan intervjun började hann jag gå runt och kolla in många andra bilar, de som var närmast var förutom en Saab 96:a ett antal gamla Volvobilar, mest PV i varierande skick. Men det fanns





Nedan t.v. AC Cobra replika, t.h. närmast TVR

Ovan: Bosse "Bildoktorn" Andersson vid min Sonett



oerhört mycket annat att titta på under dagen. Om jag nämner MG, Triumph, Lotus, TVR, Morgan, Ferrari, Bentley, Citroën, Jaguar, Cadillac, Rat Rods, Hot Rods, AC Cobra replikor, Rolls Royce, Indigo, Corvette, Chevrolet och mer än det så förstår ni att man lätt fyllde upp ett par timmar.

Nå, jag berättade om Sonetten för Bosse och publiken, alltifrån I:an till III:an och det gav respons: Trots den oerhörda konkurrensen om publikens

gunst var det en strid ström som kom fram och var intresserade av Saab Sonett och det togs en och annan bild. En del kände förstas till den genom tandläkarsketchen om "Volvo Sonett" och varför inte, det är väl ingen reklam som gjort Sonetten så känd som denna sketch?!

Vad var då roligast under dagen? Ja, visserligen var det ett fordon men på två hjul och de satt bredvid och inte bakom varandra. Skriver jag i gåtor?



---

Allt från charmig Rat Rod, motivlackerad Ford Crown Victoria till flotta Rolls Royce fanns att beskåda på Haninge Classic and Sports Cars.

---



Ja, då ska jag genast skingra era undringar: Inne i en stor hall där även ett antal Ford Mustangs stod så hade man en bana med koner. Där kunde de som ville testa att köra en Segway mot en ringa penning, 20:-. Ni har säkert sett bild på den där skapelsen som har två hjul och en styrspak och som man tror ska tippa när som helst. Det gör den förstås inte, men låt mig slippa beskriva varför den inte gör det. Istället kunde jag konstatera att det går mycket snabbt att behärska den och det är bara så kul. Enkel köranvisning: För styrspaken

åt det håll Du vill, sedan är det bara att köra. Ja, det gav mersmak att testa, få se om det blir flera tillfällen att köra ett sådant fordon.

I hallen spelade man för övrigt rockmusik och där kunde man även se på dansuppvisning. Så det fanns att göra för de flesta denna dag.

Men även roliga dagar har ett slut och så småningom var det dags att åka hem. Vädet då, det har jag ju inte nämnt ett ord om? Tja, vädet missade helt att jag tagit ut min Sonett, så det var oftast en något kall men dock sol under dagen, inte ett regnstänk!

# Min Sonett

Lennart Sahlén



---

Inför vår planerade återresa till Sverige efter ett antal år i USA började vi fundera på lämplig bil att ta hem. Corvette, TransAm och andra amerikanska bilar var populära bland oss, men vi tänkte mera på användningsområde, svårt att få plats i garaget och bensinförbrukning. Kan en Sonett vara lösningen? De såldes ju mest på export och främst till US.

---

En dag i april 1986 såg jag en annons i lokaltidningen om en Sonett III 1973. Säljare var en Kal Larson, ej svensk men med påbrå långt tillbaka. Bilen var importerad 1974 av Tosa Import i Milwaukee, Wis. Tiden fram till Kal köpte bilen 1982 vet vi inte så mycket om. Det finns noteringar om 6000 och 12000 miles service. Kal använde bilen dagligen, den hade då rullat 88706 miles (142720 km) En hel del km, men vi såg den som ett intressant projekt och den rullade från maj -86 och 2 år framåt, ca 15000 km. Vi bytte avgassystem och handbromswirar.

Intressant var när den skulle in på kontrollbesiktning (?), ja det förekommer. Anmärkning på för höga avgasvärden, vad göra? Jo på baksidan av protokollet fanns en möjlighet att om kostnaden för åtgärd skulle vara oskäligt mycket så kunde man slippa åtgärda. Jag fyllde i en kostnad för ny förgasare och jobb vilket räckte för närmaste året. Den skulle ju snart exporteras till Sverige. Wisconsin är väl inte bästa platsen för en Saab. På vintern när det snöade så hörde man på väderleksrapporten att det snöat och saltbilarna hade rullat hela natten för

att hålla gatorna öppna, men så var bilarna vita av salt.

Den gjorde tjänst som andrabil och var min favorit när det var snö och vinterväglag, även bättre än en framtung bakjulsdriven Olds eller IH Scout 4-hjulsdriven. En annan fördel var att den rymde 2 golfbagar, vilket var precis 2 mer än en Corvette. Kanske inte så rolig att sitta i på motorvägen I 94 mellan Milwaukee och Chicago med 2 Peterbilt lorrys på var sida, hjulen var ju i höjd med taket på Sonetten.



1988 var det dags att flytta tillbaka varvid Sonetten fick platsa i samma container som möbler och övriga tillhörigheter. Spännande att rulla ut den och försöka starta men en knuff i baken så gick den för egen maskin fram till OK macken för tankning. Efter tullbehandling och införande i bil-



registret så ställdes den i garage för översyn 19 april 1988.

### *Dags för renovering.*

Nu började en intressant period, hur omfattande skulle reparationen bli? Började med tröskellådor och hjulhus.



Rätt snart såg jag att karossen behövde lyftas av, det ena gav det andra och snart var det vinkelslip och migsvets som gällde. Vet inte hur många Mitsunter jag använt. Med god hjälp från en plåtslagare med programmerbar bockningsmaskin så kunde tröskellådor bockas  $6 \times 15$  grader = 90 grader



samt ett nytt golv i kupén. Hade även hjälp med andra plåtar. Golvet i bagagerummet fanns på Saab.

Motorn hade ju gått en del och när den öppnades så besannades farhå-





gorna. Balansaxeln var nästan utan lager. Total demontering och lämnad till Motorteknik för slipning, nya lager och ventilsäten för blyfritt.

Lika bra att se över växellådan. Tog ur oljepluggen varvid kulor från la-



ger och rester av kulring ramlade ut. Även här behövdes en rejäl reparation. Märkligt att jag kört med den hela tiden utan problem? Så kunde hopmonteringen påbörjas och fram till våren -95 var den redo för tjänst igen.



Originalmattor kunde tvättas och åter användas.

Hela arbetet pågick mellan 1986-1995. Tålig fru men bättre än andra dumheter.

15 juni 1995 var det besiktning och sedan MHRF besiktning. Däcken var original men 1996 så fick Pirellidäcket bak en bula så det blev 4 nya. Bilens rullade på fram till 2001 då jag be-



stämde mig för en omlackering. Det blev en nedmontering av dörrar, huv, lyktor, stötfångare mm. Tre Kås bil-lackering på Fältmätargatan fick uppdraget. För transport dit tillverkades en dragstång.



När man slipade av gammal färg så upptäcktes svagheter i gelcoaten varför hela karossen fick ny gelcoat.

Behöver jag säga att det var en lärorik tid. Frågan är om det är värtigt att lägga ner så mycket tid och arbete på en bil? Bättre att köpa en som är rostfri och med lägre körsträcka. Fördelen är ju att det finns alltid något att pula med. Men nu känner jag till det mesta på Sonet-

ten. Nu har den rullat på en hel del platser i Sverige, bland annat Köping i maj detta år.

Till säsongen 2008 har jag kört ca 2500 mil utan problem. Planerar nu att byta ut FoMoCo förgasaren mot en dubbel Weber om jag får plats under huven.



---

Innan och efter lackering, vilken skillnad!

---





*Ingvar Lindberg hämtar sin "groda"*

## En grön Saab Sonett III

Åke Larsson, text och foto, hämtad ur hans dagbok

Jag åker 2009-03-07 med Ingvar i hans möbelbuss, en Saab 9000 Solstad. Färden går från Bjärnum och när vi svänger in på Ävägen i Ängelholm säger färddatorn "du är framme vid målet" och det syns samtidigt en vattenrännil från ett radhus. Där står en nytvättad grön Saab Sonett III.

Efter kaffe och tårta lämnas nycklarna över till Ingvar av förra ägaren Jan Andersson som har ett förflutet som krögare, han ägde stora hotellet i Markaryd.

Då jag bor i Vittsjö och inte har så långt till Markaryd och ofta vistas där minns jag att just den här gröna Sonetten stod alltid parkerad utanför Stora Hotellet i Markaryd på 1980-talet. Jan Andersson hade köpt Sonetten 1979 av välkända Gösta Pettersson, tävlingsförare och Saabhandlare på orten. Nu vet jag att ännu tidigare har jag kommit i kontakt med den här

gröna Sonetten som är årsmodell 1970 och tillverkningsnummer 70500027, den äldsta i Sverige. Hos Newman bil Opelförsäljning i Osby fanns den till salu 1975 med prislappen 18000:-. Försäljaren gav mig nycklarna och ensam fick jag min första tur i en Saab Sonett som var mycket inspirerande men det blev ingen affär av, mest av praktiska skäl.

När det är dags att transportera hem Sonetten säger Ingvar överraskande: Du Åke får köra hem Sonetten till Bjärnum.



Glada minner i Ängelholm. Ingvar lämnar över nycklarna till mig för hedersuppdraget.

Jag trodde att han skulle ta den i möbelbilen för det är regn på hemvägen. Den mesta delen av hemkörningen är de tidstypiska gula varselljusen tända men till slut drar jag i ljusreglaget och bilen blir plötsligt ful och samtidigt charmig; den ser ut som en groda. Då Ingvar Lindberg har ett förflutet som rallyförare och stort intresse för Saab blev han för en tid sedan intervjuad i Radio Kristianstad i programmet "Mötet". Det är ett en tim-

mes långt lunchprogram där Ingvar berättade om sin rallykarriär och sin bilsamling av klassiska Saab, där varje bil har ett namn som Erik, Gripen II, Malle, Simba, Carro; 93:an som segrade i Le Mans 2008 osv. Ingvar har tidigare frågat mig vad han skulle ge Sonetten för namn. Nu så här på väg hem till Lindbergs garage i Bjärnum så var det "Grodan" som skulle få stå vid sidan om Erik, Gripen och dom andra.



Grodan nu vid sidan om Gripen.

# Reservdelar till Din Sonett

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

**Per Jansson**, Kaplansgatan 8, 777 30 Smedjebacken.

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

PlusGirokonto 487 74 84-8

Klubbens lager består av drygt 200 originaldelar och vi nyttillverkar vissa efterfrågade delar. En komplett reservdelslista publiceras en gång om året i klubbtidningen Sonettvärlden.

Du kan även hitta listan på vår hemsida

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



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



**Övre invändig sidoklädsel till Sonett III**  
Art nr 7419385 V-sida, Upholstery/ övre sidoklädsel dörr inv. Pris 3115:-/st  
Art nr 7419393 H-sida, Upholstery/ övre sidoklädsel dörr inv. Pris 3115:-/st



**Gummibricka/rubber washer till Sonett II, karossen/ to the body, art 7401458**  
Pris 76:-/st. Price 76 SEK / each. Sex st per kaross.



**Gummilist till Sonett II och III**  
Art nr 7403900 seal outer/ yttre tätninglist dörr. Pris 175:-/st  
Art nr 7407323 samma som ovan.  
Same as above.

**För Sonett II, 2takt**

Till luftrenaren/ to air cleaner, Gummimanschett / rubber seal, art 7332497  
Pris 385:-/st. Price 385 SEK/each.

# det skrivs om oss och våra bilar



av Jan-David Skavén

## Classic motor

I nummer 2, 2009 hittar vi en del som handlar om Sonetter. På Motorhistoriska Riksförbundets årsmöte i oktober informerade man om möjligheten att skriva en halvsida enligt en viss mall så att Classic motors läsare allteftersom lär känna de olika fordonsklubbarna. Sagt och gjort, självklart skulle vi informera om Club Sonett Sweden! Jag kontaktade MHRF och blev ombedd att ta lite vinterbilder. Då skulle sannolikheten att få in artikeln under vintern vara större. Innan jul tog jag lite bilder, skrev texten och sedan var det bara att vänta till det kom i tryck. Eftersom vi av ekonomiska skäl sällan har möjlighet att annonsera om CSS verksamhet till en större allmänhet om vår klubb är detta ett gyllene tillfälle att göra det, till på köpet utan kostnad.



I samma nummer visar man lite nya modeller och bland andra finner vi två nya Saabmodeller från tillverkaren Norev. Den ena var den svarta Ursaaben som fick ganska bra kritik, den andra var en vit Sonett I där kritiken inte var speciellt nådig. "Hjulhuskanterna är lite fnasiga, avgasröret mynnar ut för lågt och bakljusen har hamnat på sniskan. Dessutom känns den väldigt lätt och enkel när man tar



den i handen. Visst är det kul att läckra Sonetten finns som modell men ett lite mer gediget bygge hade suttit fint. Inte minst när bilen går loss på 445 kronor hos [www.saabexpressions.com](http://www.saabexpressions.com)". Min egen kommentar är att jag köpt den och så dålig anser jag inte att den är, inte minst med tanke på att andra modeller av Sonett I:an har varit betydligt dyrare. Nu väntar jag på att någon fabrikant även gör en modell av Sonett II V4, där har inte mycket gjorts i modellväg.

## Klassiker

Den 3 april hade tidningen Klassiker en modellbilskavalkad som helt handlade om Saab. Där fann vi t.ex. Saab 96 från Tekno, Saab 95 från Rob Eddie, Saab 900 och Saab Aero X från Bhurago och Saab 9000 från Somerville. Nej, jag har inte glömt den Sonett som är huvudanledningen till dessa rader. Så här står det om den: "Saab Sonett III märkt "Jumbo Way" kom-



mer från Universal Hobbies. Den har sålts genom Saabhandeln men finns ännu i UH:s sortiment och kostar omkring 250 kronor." Det var allt, men det står inte så många rader om varje modell. Det är förmodligen en hel del medlemmar i Club Sonett Sweden som har denna modell eftersom den varit ganska lätt att få tag på. Vi tackar Julle Leiner för klippet.

## Nostalgia

I nummer 5 av Nostalgia uppmärksammar man att Rolf Melde gått ur tiden. Det är chefredaktören Göran Ambell som berättar om en del av Rolfs livsverk hos både Saab och Volvo. Han

började som konstruktör hos Saab redan 1946, så han var verkligen en pionjärerna! Det nämns speciellt att han var mannen bakom första Saab Sonett och Saab V4 och utan dem törs jag skriva hade Saab haft ekonomiska problem långt före dagens bekymmer. Sonetten för dess PR värde och V4:an för att den var en förutsättning för att Saab skulle kunna fortsätta att sälja 96:an.

## Bilsport

Inget ont som inte har något gott med sig... Saabs prekära ekonomiska läge har resulterat i ett antal artiklar om företaget och dess historia. En av dem fann Anders Pettersson i Jönköping i nummer 7 av tidningen Bilsport. Rubriken var "En kamp för överlevnad" och underrubriken "Saabs händelserika historia kantas av toppar och dalar". Tja, vilket företag har inte haft det? Artikelförfattaren Fredrik Lund berättar om de olika Saabmodellerna genom åren, framförallt de som haft ett starkt kommersiellt värde för Saab. Men så finns det andra modeller som till exempel Sonetten som betytt mycket för Saab imagemässigt. Han skriver: "Låt oss då inte glömma att klassikern Sonett utvecklades närmast i det tysta och på fritiden under mitten av 50-talet.

Bakom projektet stod tidigare Volvomannen Rolf Melde, som fanns med biltillverkaren Saab från starten. Bilen baserades på teknik hämtad från Saab 93 och byggdes i en gammal lada i Åsaka, utanför Trollhättan. Det var bara ett ytterst fåtal personer inblandade i projektet och det togs till större

delen fram på deras fritid. Innovation om något!" Fredrik fortsätter: "Sonett I gjorde visserligen ett historiskt avtryck i Saabs historia, men med endast sex exemplar byggda var det tveklöst modellerna 95 och 96 som höll företaget flytande."

## Skånska Dagbladet

Är det inte fantastiskt? När Bil och Traktor i Skåne skulle ha en Saabdag med såväl gamla som nya Saabar och Oplar så skulle det förstås annonse-



ras om evenemanget, det var den 25/4 2009. För att riktigt få folk intresserade så väljer man att bland annat visa en bild på Bengt Åkessons röda Sonett III:a i annonsen! Hur många andra bilmodeller visar man i en försäljningsannons för nya bilar mer än 30 år efter det att de producerades?! Bengt skriver att "Vi hade en trevlig dag med en hel del Saabar och av dessa tre Sonett III" Det förstår jag, för på bilderna kan man se det mesta i Saabväg från Saab 92 och framåt. Vårsolen lyste, suffletten var fälld på 900 caben och nästa generations Saabägare låg i startgroparna, det är väl bara en 16-17 år kvar innan de får körkort!

## Metro

I april hade Metro en bild på nya Saab 9-X Biohybrid och rubriken "9-X en snygg Saabnyhet". Notisen inleddes med följande rader: "I måndags visade Saab upp nya konceptbilen 9-X Biohybrid. Första coola Saaben sedan Sonetten på 60-talet." Sedan fortsätter man med att berätta om den etanolhybridmotor som driver den, men vi har fortfarande tankarna på de värmande orden om Sonetten ovan och tar inte riktigt till oss den nya tekniken.

## Dagens Nyheter/Dagens Industri

Den 8 maj hade Saab en helsidesannons i DN och den 15 maj i Dagens Industri där man såg det mesta i modellväg som man producerat under



årens lopp och med rubriken "Fortsättning följer". Det var ju hoppgivande med tanke på den besvärliga situation Saab befinner sig i för närvarande! När ni läser detta kanske ägarbilden och ekonomin klarat, men i maj var det mycket som svajade.

Hursomhelst kunde vi förutom flygplanet J21 från 1943 (det gäller att



betona flygarvet) se en Sonett I från 1956, en Sonett II från 1966 och en Sonett III från 1970. Dessutom förstås alla andra intressanta modeller som Saab antingen sålt eller haft som konceptbilar. Är det inte fantastiskt, för att sälja nya bilar så visar man, mer än 35 år sedan de slutade produceras, bilder på bland annat Sonetter i sin imagereklam!

### *Eskilstuna-Kuriren/Katrineholms-Kuriren*

Ni som var med i Malmköping på vårt vårmöte såg kanske att Torsten och Cajsa Åman intervjuades av en journalist som bland annat har med artiklar i Eskilstuna-Kuriren. Lustigt nog hade journalisten, Anna Hübsch ingen vetskap om att Torsten tävlat professionellt tillsammans med bland annat Erik "på taket" Carlsson, i det förflutna; ja hon visste inte ens vem Erik var... Nya generationer har förstås andra referensramar än vi som varit med ett tag.

Redan på framsidan av tidningen kunde man måndagen den 25 maj utan svårighet se en jättebild på tre Sonetter och så Torsten och Cajsa förstås. Rubriken över bilden var



"Veteranbilar ska användas, tycker Sonettens ägare Torsten Åman". Slår man sedan upp sidan 3 i tidningen så dominerades den helt av artikeln med rubriken "17 unika Sonett i veteranrally". Där fanns tre stora bilder på dels en rad Sonetter, dels Torsten och Cajsa samt en på Christer Melwinssons Sonett, ja den har det namnet med på registreringsskylten. Eftersom Christer hann registrera detta namn först valde Torsten att kalla sin SON 1, en både passande och humoristisk skylt tycker jag. Men det skrev inte Anna om, hon återgav vad Torsten berättade att de nu passar på att använda Sonetten för att göra intressanta semesterresor som den där de körde från Sverige till Danmark och Tyskland och sedan vidare till Polen, Litauen och Lettland innan de åter vände hemåt.

Christer Melwinsson berättade även i artikeln att många Sonetter har kommit tillbaka till Sverige från USA och att klubben arbetar med att ta fram nya reservdelar som är svåra att få tag på.

Samma artikel kunde man även finna i Katrineholms-Kuriren, tack Christer Melwinsson för att Du sände den till mig. Men där var den inte lika stort uppslagen som i Eskilstuna-Kuriren.

## Klassiker

I nummer 4 från maj 2009 har tidningen Klassiker med en artikel med rubriken "Träffpunkt 70, bilstilsguiden! Man vill ge lite tips till ägare av sjuttiotalsbilar att klä sig rätt, så som man gjorde då. En bild visas t.ex. på en vinröd Sonett III, ni har säkert sett bilden förut och texten var:

"Ska man få plats i en Saab Sonett III krävs figurnära skärning. Både på herr och dam har vi breda skärp. Nyckelord: bröstvårter." Jag tror inte att jag ska kommentera det mer men det är



ju alltid kul att se Sonetter omskrivas. Jo, en kommentar gör jag; det skulle vara intressant att se dessa bildsköna modeller idag, eller inte...

---

# Saab Sonett var inte först!

Berndt Eliasson

Att Saab Sonett tillverkades i Skånska Arlöv är väl känt för de flesta Sonettägare, men det var inte den första bil som tillverkats där!

Sonetten sattes ju samman av Saab 96-delar och försågs med en plastkaross från Kalmar Verkstad.

Under några år från 1902 och framåt, sålde Arlöv Vagnfabrik person- och

lastvagnar som sattes samman av importerade delar. Personvagnarna tycks ha varit av Peugeotkonstruktion men man vet inte om bilarna verkligen salubjöds under namnet Arlöv.

De knapphändiga uppgifterna om Arlövbilen, är hämtade från Cars Stora Billexikon.



Peugot typ 54, 1902



Saab Sonett 1968



# Köp Sälj och Byt

## Köpes

Till Sonett II V4 -68 önskas:  
Bakruta, grill, hastighetsmätare km.  
Arne Höglund.  
0520-75126, 0708-370384 eller  
arne.s.hoglund@telia.com

## Bytes

Saab Sonett II V4-68, vit (Bild på bilen fanns i Sonettvärlden 4/07, sid 20)  
Önskas byta till Saab 2-takt Monte Carlo, alt. Saab Sport  
Jan-Eric, 070-6063937

## Säljes

Bakre kaross 742785, (ej hål för kofångare så denna passar 70-74 )  
Framdel 7426646, (med uttag för stora kofångare 73-74) men går ju plasta igen om man skulle behöva till 70-72 (samt tidiga 73or)  
Hela karossen är tillverkad 18/9-74 så de är av de sista modellerna vad gäller förstärkningar mm.  
Vänster dörrskal  
2 st ersättningsrör för de långa dämparna till original avgassystem.  
Säljes till högstbjudande.  
Mats Johansson, Westspeed Sweden, Stora Balltorp 1, 521 96 Falköping  
0708-808990

## Visste Du...

...att av 393 Sonetter i Sverige var 185 avställda i våras?!  
Mer statistik finner Du i något kommande nummer av Sonettvärlden.

# Sonettbutiken

Vid beställning eller förfrågan: Per Jansson, Kaplansgatan 8, 777 30 Smedjebacken  
Tel. 0240-76746, peja10@telia.com, postgiro 487 74 84-8



Modellbilar, se högerspalten.



Äldre nummer av Sonettvärlden. Ring eller maila om vilka nummer som finns kvar.  
Pris: 20 kr/st



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:      | 40:- |
| Jubileumsaffisch<br>30 x 40 cm. Motiv: fem Sonetter i färg | pris:      | 30:- |
| Inplastad Jubileumsaffisch                                 | Pris       | 40:- |
| Vykort med två olika                                       |            |      |
| Sonett-motiv   | 4 st pris: | 15:- |
|  | 8 st pris: | 25:- |
| Jubileumsdekal CSS-20 år                                   | pris:      | 10:- |

## OBS! Frakt tillkommer.

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