

# autorevue

14-DAAGS TIJDSCHRIFT

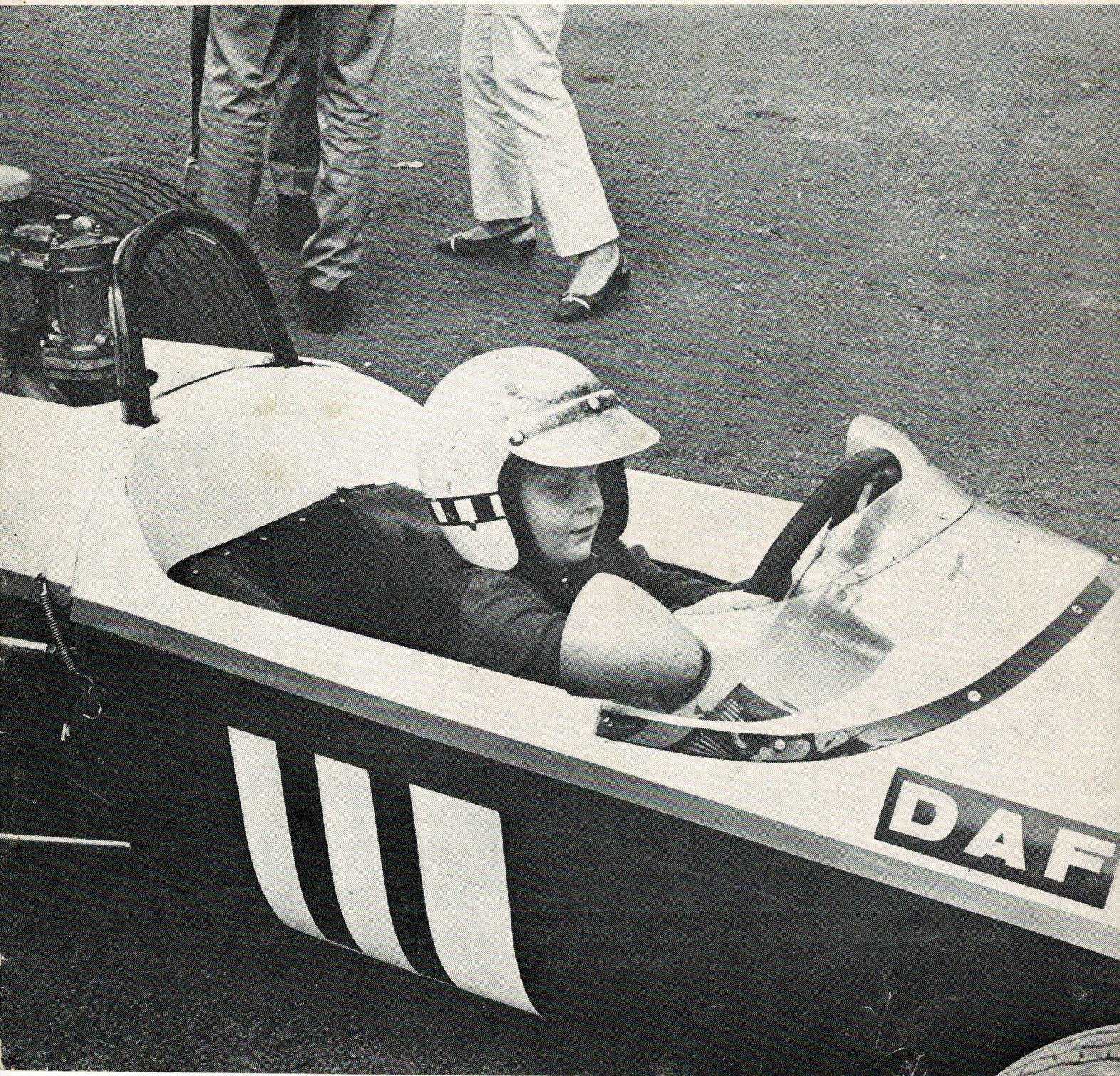
19e JAARGANG

NUMMER 16

9 AUGUSTUS 1968

LOSSE NUMMERS F 0,85

**RACEN OP ZANDVOORT / G.P. DUITSLAND / TEST SAAB SONETT**



De Zweden rijden goed en snel en trekken zich de laatste maanden niet veel meer aan van de maximum snelheden die voor geheel Zweden gelden sinds de omschakeling op rechts verkeer (september vorig jaar).

Dat langzame rijden heeft nu lang genoeg geduurd, vindt men. Toch was er nagenoeg geen enkele Zweed die ons kon „besloffen”, tijdens onze testritten met een blauw duiveltje, luisterend naar de naam Saab Sonett V4.

De Sonett V4 is een rasecht sportwagentje van Svenska Aeroplan Aktiebolaget, dat dan ook alle typische kenmerken van de produkten van Saab vertoont, hoewel die wat vreemd zijn voor een sportwagen.

Om te beginnen heeft de Sonett V4 voorwielaandrijving. De constructeurs hebben dit niet louter uit traditie gedaan, maar voornamelijk vanwege de ongelooflijke stabiliteit die wagens als deze met voorwielaandrijving hebben op gladde of grindwegen. En dan is er de versnellingshandle aan de stuurkolom. De soepele schakeling en de korte slag van dit handle maken dit echter alleszins acceptabel. Het vreemdst is echter wel de vrijloop in alle versnellingen, die overigens geblokkeerd kan worden.

Vanzelfsprekend — zeker voor een Zweedse automobiefabriek — is er gestreefd naar een zo hoog mogelijke veiligheid. Zo zijn onder andere de driepunts autogordels en de rolbeugel standaard op deze wagen. De allergrootste veiligheid biedt echter



# SAAB

## SONETT V4 ▶

*roadtest in het land  
van herkomst door  
Rob E. van Oeveren*

wel de wegligging, maar daarover direkt iets meer.

De zojuist aangehaalde vreemde zaken in een sportwagen doen niets af aan de sportiviteit van dit „scheurijzer“, of moeten wij vanwege de kunststofcarrosserie „scheurplastic“ zeggen? Hoe het ook zij, ongetwijfeld heeft de lichte kunststof opbouw gunstige invloed op de prestaties, niet in de laatste plaats door de prachtige stroomlijn.

Mooie resultaten dus bij onze proeven. De acceleratie-cijfers (0-100 km in 12,9 seconden) doen al helemaal niet meer denken aan een wagen met voorwiel-aandrijving. De topsnelheid van de Sonett V4 bleek ook niet gering te zijn; liefst 173 echte kilometers per uur, terwijl de snelheidsmeter dan een kleine 180 aanwees. Dit zijn opmerkelijke prestaties, als men bedenkt dat in de Sonett V4 precies dezelfde krachtbron wordt gebruikt als in de V4-sedans, dus een Duitse Ford-motor. Het enige verschil met de sedans is, dat men een andere carburateur heeft toegepast en zwaardere klepveren zijn gemonteerd. En natuurlijk is de versnellingsbak meer close-ratio. Het grote voordeel van de gemonteerde motor is, dat de onderdelen relatief goedkoop en over de gehele wereld gemakkelijk verkrijgbaar zijn. De Sonett is weliswaar duur in de aanschaf (f. 19.990,—), maar goedkoop in gebruik. Hierbij speelt ook het brandstof-verbruik een rol. Dit varieert van 8 tot 13 liter super-benzine per 100 kilometer. Het

is echter niet zo, dat men met een beetje pittige rijstijl al onmiddellijk tegen de 13 liter per 100 km aanzit. Integendeel, normaal rijdend (en echt niet overdreven voorzichtig) kan men met een lage benzinerekening volstaan. Pittig rijden levert een verbruik op van rond de 1:10. Alleen het extreem snelle werk kost meer. De Saab Sonett V4 heeft dus voorwiel-aandrijving en een voorin geplaatste motor. De constructeurs hebben ondanks dat een gunstige gewichtsverdeling weten te bereiken. Bij belasting van 2 personen en een volle tank rust 56 procent van het totaal gewicht op de voorwielen. Het is dus geheel volgens verwachting, dat de Sonett V4 een licht onderstuurkarakter heeft, dat echter overgaat in oversturing als men in snel genomen bochten het gas loslaat. Spelend met het gaspedaal kan men de Sonett dus soepel de bochten door krijgen. Stuurcorrecties kunnen gemakkelijk met één hand worden uitgevoerd, want ondanks dat het stuur zeer direct is — 2¼ sturomwenteling van uiterst links naar uiterst rechts — draait het vrij licht. Toch is er van hinderlijke stuurreacties bij het rijden over slechte wegen geen sprake. De geweldig stabiele wegligging is wel de grootste veiligheid die men de Sonett V4 heeft gegeven. De voorwiel-aandrijving trekt de wagen steeds weer recht, als deze toch eens dwars aan de wandel wil. Bij snel bochtenwerk is het ook van belang goed achter het stuur te zitten. De ver-

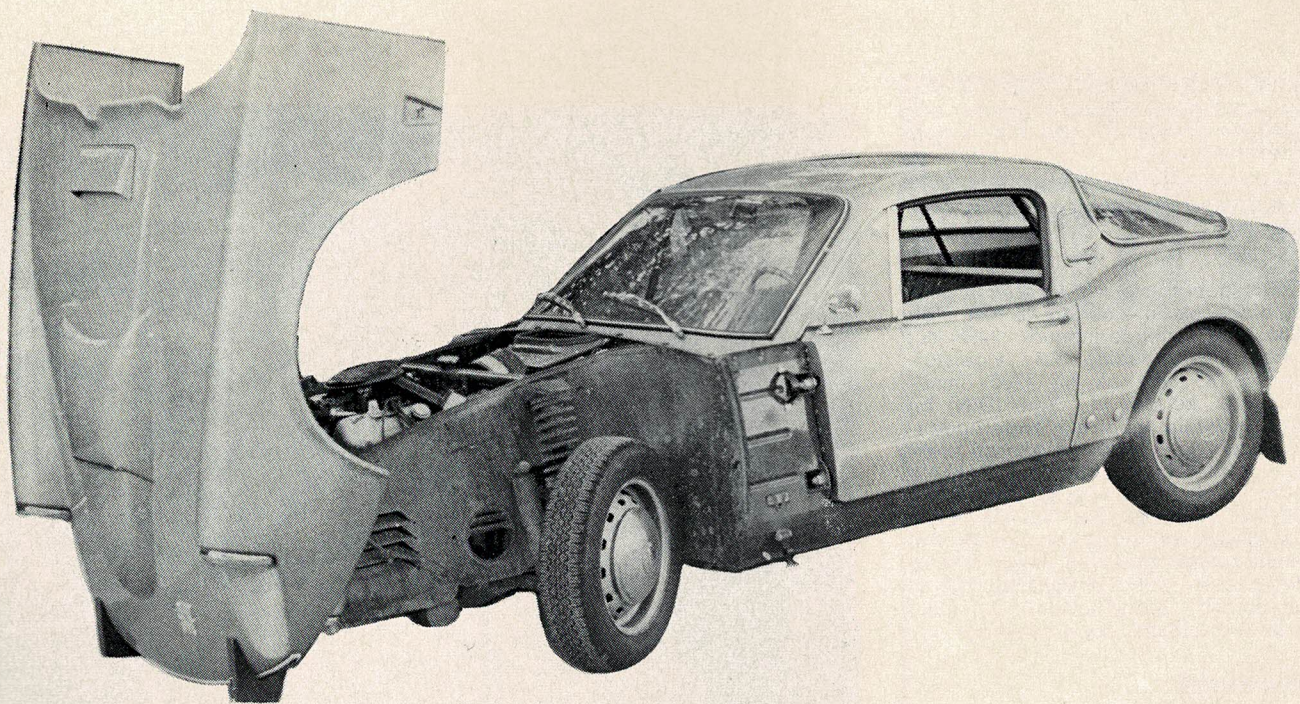
stelbaarheid van de beide kuipstoelen is zodanig, dat zowel een lange als korte rijder een goede rijpositie kan kiezen. Door de goede vorm van de stoelen wordt men niet moe. De ventilatie van de bekleding is echter bij warm weer onvoldoende, zodat men na enkele uren rijden als een echte coureur — met een natte rug — achter het stuur vandaan komt. En dat is echt niet het gevolg van doorstane angsten, want men kan de Sonett best in toom houden met de niet bekrachtigde remmen. De voorwielen hebben schijfremmen, de achterwielen trommelremmen. De vereiste pedaaldruk is niet hoog. Men kan de Sonett zo snel afremmen, dat men er duizelig van wordt!

Het dashboard van de Sonett is eenvoudig en overzichtelijk. Kleine felrode lampjes waarschuwen als er iets mis is. De enige kritiek die wij op het interieur hebben is de plaatsing van de asbakken aan de voorzijde van beide portieren. Deze plastic asbakken zijn moeilijk open en dicht te doen en breken snel, zoals wij zelf ondervonden.

Alle bedieningsorganen (ook de knoppen op het dashboard) zijn goed bereikbaar, óók als men in de riemen zit.

De motor is goed bereikbaar, want men kan de gehele neus naar voren open klappen.

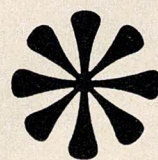
De Saab Sonett is bedoeld als een duur stukje speelgoed voor de Amerikanen. Een stukje speelgoed dat echter niet voor kinderen bestemd is.





De Saab Sonett V4 is een duur stukje speelgoed, maar wel iets heel fijns.

Onder: het eenvoudige, overzichtelijke dashboard.



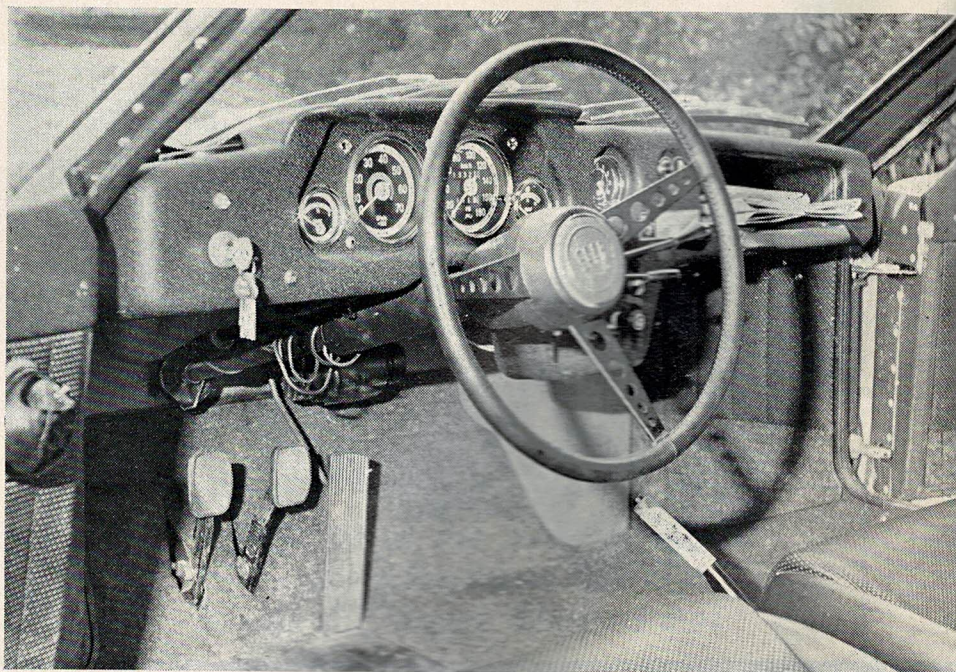
Een speelgoed-wagentje waar een autosport-enthousiast van kan water-tanden, dat wel!

**TECHNISCHE GEGEVENS SAAB  
SONETT V4  
MOTOR:**

Voorin geplaatste viercilinder V-motor, blokhoek 60°; boring 90 mm, slag 58,86 mm, cilinderinhoud 1498 cc; compressieverhouding 9:1; vloeistofkoeling; 65 DIN pk bij 4700 omw/min; max. koppel 11,7 kgm (DIN) bij 2500 omw/min; centrale onderliggende nokkenas; 3 maal gelagerde kruk-as; oliefilter in hoofdstroom; enkele Solex valstroom carburateur 32 PDSIT-4; luchtfilter met verwisselbare filter-elementen; ccu 12 volt 44 Ah, wisselstroomdynamo 35 Amp; inhoud koelsysteem incl. verwarming 7,2 liter; inhoud brandstoftank 60 liter; vereiste brandstof: superbenzine.

**TRANSMISSIE**

Enkele droge plaat-koppeling, hydraulisch bediend; vrijloop; volledig gesynchroniseerde vierversnellingsbak,



samengebouwd met het differentieel; voorwielaandrijving; versnellingshandle aan stuurkolom; overbrengverhoudingen: I 16.23:1, II 9.74:1, III 6.05:1, IV 3.9:1, achteruit: 14.8:1; eindreductie 4.67:1, snelheid bij 1000 omw/min. in de vierde versnelling 29 km/uur.

#### CHASSIS

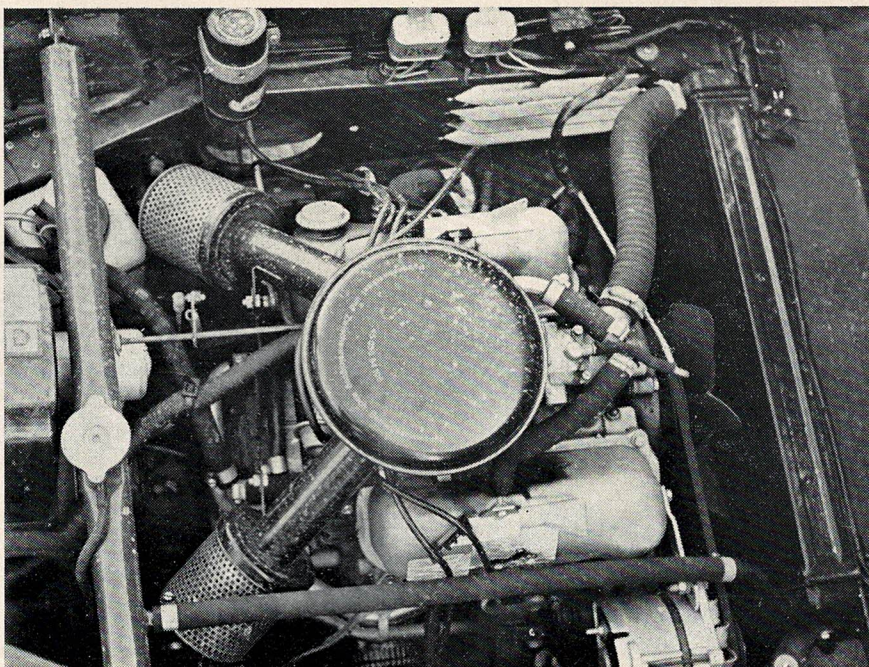
Zelfdragende carrosserie van kunststof — tweepersoons GT-type, tweedeurs; voorwielophanging: onafhankelijk, met triangels en schroefveren; achterwielophanging: starre as met schroefveren; stabilisatorstang vóór; schijfremmen op de voorwielen; trommelremmen op de achterwielen; totaal remoppervlak 1650 cm<sup>2</sup>; diagonaal gescheiden remcircuit; mechanische handrem op de achterwielen; tandheugel stuurinrichting; aantal omwentelingen stuurwiel van nok tot nok: 2 $\frac{1}{4}$ ; bandenmaat 155x15; 11 smeerpunten.

#### MATEN EN GEWICHTEN

Wielbasis 2149 mm; spoorbreedte vóór en achter 1232 mm; lengte 3770 mm; breedte 1550 mm; diameter draaicirkel 9,6 meter; rijklar gewicht 775 kg. Gewichtsverdeling: 56% vóór, 44% achter.

#### PRESTATIES

Topsnelheid 173 km/uur; acceleratie 0 tot 50 km/uur in 4.3 seconden; 0 tot 80 in 8.8 sek.; 0 tot 100 in 12.9



sek.; 0 tot 120 in 16.6 sek.; 0 tot 140 in 27.0 sek.; 0 tot 160 in 37.1 sek.; benzineverbruik (afhankelijk van rijstijl) 8 tot 13 liter per 100 km.

#### RIJKOSTEN

Verzekering All Risk f. 1230,—, Wett. Aanspr. f. 303,— per jaar; motorrijtuigenbelasting f. 149,76 per jaar.

#### PRIJS

Saab Sonett V4 f. 19.990,—

#### ADRESSEN

Fabrikant: Saab Aktiebolag, Trollhättan, Zweden.  
Importeur: Nieuwe Automobielen Maatschappij N.V., Gabr. Metsstraat 2-6, Amsterdam.



# SAAB SONETT V4

Boven: de Ford-kraftbron is tot onvermoede prestaties bereid.

Links: de goed gevormde kuipstoelen (met slechte ventilatie) maken een goede rijpositie mogelijk.