

# Der Schweden-Ferrari

**ST. GALLEN** Colin Chapman, der legendäre Lotus-Gründer, hat den Leichtbau erfunden. Aber Saab hat ihn kultiviert. Der Sonett mit Lenkradschaltung ist der fahrende Zeitzeuge dafür.

Man schrieb 1966; das war die Zeit, als sich Alfa Romeo getraute, in den Limousinen Abschied von der amerikanisch beeinflussten Lenkradschaltung zu nehmen. Und Ford, Mercedes sowie Opel Aufpreise dafür verlangten, wenn der Schalthebel statt hinter dem Lenkrad sportiv aus dem Kardantunnel ragte. In diese Dekade hinein lancierten die Schweden nach einem frühen Prototyp 1956 – der nie Serienreife erreichte – den Sonett II, eine extrem niedrige Flunder im Sportwagendesign mit Lenkradschaltung und den Attributen der Lotus Elite und Elan mit wenig mehr als 660 Kilogramm Leergewicht.

Ausgangspunkt war eine federleichte Glasfaserkarosserie. Und der Zweitaktmotor mit drei Zylindern, 748 Kubikzentimetern Hubraum, 60 PS bei 5200 Umdrehungen und eine versprochene Beschleunigung von 0 auf 100 Stundenkilometern in 12,5 Sekunden, was damals als ziemlich temperamentvoll galt.

1966 stehen wir drei Jahre vor der ersten bemannten Mondlandung, und über einen Zweitakter lacht man lauter als heute über Fensterkurbeln. Die Skandinavier suchen nach einer Alternative und finden sie bei Ford in Köln, bleiben aber bescheiden, wählen statt dem 1,7-Liter-V4 den kleineren 1500er. Als Sportmotor gelten beide nicht, eher sind es robuste Ackergäule, denen man mit einer Ausgleichswelle erträgliche Lauf-eigenschaften beibringen musste. Es ist aber der einzige Nachteil, den sich dieses ultrakompakte Aggregat nachsagen lassen muss: Leistung, Verbrauch und Drehmomentverlauf formen sich zu jenem Bild, das mit einem Braue-



Der Saab Sonett II von 1966, eine flache Flunder im Sportwagendesign mit Lenkradschaltung und wenig mehr als 660 Kilogramm Leergewicht. Bilder jvw

## EUROTAXGLASS'S INTERCLASSIC-TARIFE SAAB (CHF)

	Jahrgang	Zustand 1	Zustand 3	Zustand 5
750 GT	1960–62	25 000	10 500	2000
Sport/Monte Carlo	1962–67	28 000	11 800	2200
Sonett II	1966–67	40 000	16 800	3200
Sonett II V4	1967–70	35 000	14 700	2800
Sonett III V4	1970–74	30 000	12 600	2400

reipferd am treffendsten umschrieben wird.

Dem Saab Sonett hat es wenig geholfen; nach 258 Sonett-Zweitaktern und 1610 Einheiten der Variante Sonett V4 wurde das feingliedrige schwedische Wägelchen eingestellt. Trotz der Sport-erfolge von Saab mit Erik Carls-

son war das Coupé offenbar das falsche Auto; für 14 850 Franken bekam man damals auch einen Lancia Fulvia Rallye HF. 1970 startete Saab einen neuen Anlauf, weiterhin mit dem 65 PS starken V4, aber nun mit Stockschaltung und geglätteter Karosserie; mit innert vier Jahren gebauten rund

8400 Exemplaren schon eher ein Erfolg.

Heute gilt der Sonett II als eines der sagenumwobenen Wägelchen der 60er-Jahre. Stehende Pedale wie im 911, leichtgewichtiger als ein Lotus. Zwei praktisch ungepolsterte Schalen-sitze. Aber dann: Nicht bloss Lenkradschaltung, sondern sogar noch Frontantrieb, was damals als Synonym für unappetitliches Untersteuern galt.

Eine heutige Begegnung filtert als sträflichsten Minuspunkt des Sonett die Laderaumklappe mit simplem Drehverschluss heraus. Einen Getränkeharass müsste man über die Sitze nach hinten hieven, eigentlich unmöglich,

bestenfalls kann man Sporttaschen oder ein Jackett über das Gestühl nach hinten werfen und dann schauen, wie man es wieder nach vorne bekommt.

Aber gierig verlangt der Viertakter nach Benzin, japst schon bei 1500 Touren wie ein spielender Hund nach mehr, signalisiert strammen Durchzug, untermalt die Powereruption mit heiserem Gejaule. 770 Kilogramm werden eben lockerer hochgestemmt als die 915 Kilogramm im Ford 15 M anno 1966. Das Werk nannte als Höchstgeschwindigkeit 170 Stundenkilometer. Der MGB GT schaffte keine besseren Werte.

Vom Frontantrieb spürt man rein gar nichts. Kein Zerren, kein Scharren, kein Untersteuern, sondern ein sauberer Strich kommt heraus, wenn man die Flunder regelkonform in die Kurve wirft. Harmonie total; die Lenkradschaltung ist sozusagen die Krönung. Man kann sich im Kreiseln mit zwei Fingern vom Dritten in den Zweiten herunterhanteln, ohne die Hand vom Dreispochenlenkrad nehmen zu müssen.

Ein zu schönes Bild gemalt? Wer es überprüfen will, wird Schwierigkeiten haben – ein gut erhaltener Sonett II ist kaum zu finden. Er gilt zurzeit circa 14 700 Franken (Zustand 2). Dafür würde jedoch keiner seinen unter-schätzten Schweden-Ferrari hergeben.

Jürg Wick

## Auto Fakten

### WESTERWEITERUNG

#### Volvo baut Werk in den USA

Volvo hat den Bau eines neuen Produktionswerks in den USA angekündigt. Rund 500 Millionen US-Dollar will das Unternehmen dafür investieren. Wo in den USA das Werk gebaut wird, ist indes noch nicht bekannt.

### DESIGNPREIS

#### Der Beste der Besten

Gleich drei Ferrari wurden mit dem begehrten Designpreis Red Dot Award ausgezeichnet. Die Auszeichnung «Best of the Best» ging dabei an den Supersportwagen Ferrari FXX-K. Auch der California T und der LaFerrari erhielten eine Auszeichnung.

### ERFOLGSMOTOR

#### Eine halbe Million Einliter produziert

Seit Produktionsstart Ende 2011 wurde im Ford-Motorenwerk in Köln eine halbe Million Einheiten des Ein-Liter-Dreizylinders hergestellt. Der 500 000. lief am letzten Mittwoch vom Band; er wird fortan in einem Fiesta seinen Dienst verrichten. red

## Eine kleine Hommage

**SCHLIERN** Der Fiat 500 (oder eben Cinquecento) hat ganze Generationen bewegt – und zwar im wörtlichen Sinne. Als Hommage an den «Nuova 500», den Urvater aller Cinquecento, präsentiert Fiat nun das Sondermodell 500 Vintage '57, das Stilelemente des Vorgängers aufgreift. Dazu gehören die Bicolore-Lackierung und verschiedene Details im Innenraum, die Leichtmetallräder sind mit Chromradkappen verziert. Zur Serienausstattung gehören unter anderem eine Klimaanlage, die Audioanlage Blue & Me, ESP inklusive Berganfahrhilfe und Bremsassistent (HBA), Stopp-Start-System und Parksensoren. Der Fiat 500 Vintage '57 ist in der Schweiz ab sofort erhältlich und kostet ab 18 990 Franken. red



Retro-Details kennzeichnen das Sondermodell Vintage '57. fjp



Die Kofferraumklappe mit Drehverschluss ist unpraktisch, die Lenkradschaltung hingegen äusserst komfortabel.



ANZEIGE



## Willkommen zur grossen Frühlingsausstellung

**meier**  
GARAGE FLAACH



Mitsubishi Attrage



Volvo XC60



Iveco Daily

Besuchen Sie uns und profitieren Sie von verschiedenen Aktionen.

Samstag, 11. April 2015, 10–18 Uhr  
Sonntag, 12. April 2015, 10–17 Uhr

Garage Otto Meier AG | Andelfingerstrasse 16 | 8416 Flaach | Tel. 052 305 30 30 | www.garage-meier.ch



IVECO