

# V Švédské samo

V padesátých a šedesátých letech se švédská automobilka Saab proslavila osobitě tvarovanými vozy, jejichž přední kola poháněly dvoudobé dvouválce a tříválce, od roku 1967 pak čtyřdobé motory V4. Největšími samorosty byly sportovní modely Sonett.



# rosty



letech 1955–56  
vzniklo jen šest  
otevřených vozů Sonett

Přední kola kupé  
Sonett II ročníku 1967  
poháněl dvoudobý  
tříválec

Šestnáct vozů Sonett  
první generace měly  
obojáko vpravo

Švédský letecký koncern SAAB (Svenska Aeroplan Aktiebolaget) se do automobilové výroby pustil po druhé světové válce, sériovou produkci svého prvního typu Saab 92 s dvoudobým dvouválcem 764 cm<sup>3</sup>, předním pohonem a aerodynamickou 3,9 m dlouhou karoserií zahájil v Trollhättanu koncem roku 1949. O pět let později už výrobní linku opouštělo ročně přes 5 tisíc vozů a šéfkonstruktor Rolf Melde navrhl postavit malosériový sportovní vůz, který by pomohl mladou značku propagovat. Projekt dostal označení 94, protože následoval po typu 93, jehož sériová výroba se připravovala na závěr roku 1955.



Přední kola nového vozu Saab 93 už neměl pohánět napříč uložený dvouválec, ale podélně před přední nápravou umístěný dvoudobý tříválec 748 cm<sup>3</sup>.

„Ostrá“ verze tříválce byla jedním ze základních kamenů projektu 94 označovaného také jako Saab Super Sport. Melde navrhl lehký samonosný skelet z hliníkových výlisků, do něhož vestavěl již zmíněný tříválcový motor. Kvůli lepšímu rozložení hmotnosti však poháněcí ústrojí otočil „čelem vzad“, motor se tedy ocitl za přední poháněnou nápravou a třístupňová převodovka před ní. Tříválec se zvýšeným stupněm komprese a trojicí karburátorů se podařilo vyladit až na 57 k (42 kW), zatímco standardně dával jen 33 k (24 kW).

Podvozek s rozvorem 2210 mm a rozchodem 1220 mm měl vpředu nezávislé zavěšení kol na lichoběžníkových závěsech a vzadu tuhou trubkovou nápravu, odpružení obstarávaly vpředu i vzadu vinuté pružiny. Otevřená dvoumístná karoserie, jejíž tvary navrhl designér Sixten Sason, byla dlouhá

3485 mm, široká 1420 mm a vysoká jen 825 mm. Karoserii tvořily především dva velkoplošné laminátové díly – celá před i ke dveřím se odklápěla kupředu, stejně tak i kompletní zad. Sason také pro vůz vymyslel jméno Sonett.

První exemplář dokončili v polovině října 1955, veřejnosti se však představil až v únoru 1956 na stockholmském autosalonu. Stal se lákadlem stánku SAAB stejně jako o dva měsíce později v New Yorku. Během jara 1956 Sonett při testování prokázal, že při hmotnosti kolem 500 kg dokáže jet přes 160 km/h, později se čtyřstupňovou převodovkou ZF dokonce 200 km/h. Postupně vzniklo šest vozů typu 94, k uvažované malosériové výrobě však nedošlo. Ještě v následující sezóně se Sonett objevoval na výstavách a autosalonech, mimo jiné v říjnu 1957 v Paříži, kde dělal společnost tudorů Saab 93 B.

Na přelomu padesátých a šedesátých let se automobilka SAAB zaměřila na sportovní nasazení upravených sériových

vých vozů, zejména nového typu 96, za jehož volantem exceloval robustní a velkým jezdeckým srdcem obdařený Erik Carlsson. V roce 1960 vybojoval první ze tří vítězství v britské RAC Rally, v letech 1962 a 1963 opakovaně triumfoval ve slavné Rallye Monte Carlo. Počátkem roku 1964 se vedení automobilky vrátilo k myšlence sportovního automobilu, jenž by využíval sériové mechanické skupiny ukryté pod atraktivní dvoumístnou karoserií. Součástí zadání byl i vpředu podélně umístěný dvoudobý tříválec 841 cm<sup>3</sup> z typu 96 a samozřejmě pohon předních kol.

Během roku 1964 vznikly dva konkurenční prototypy: jeden navrhl designér automobilky Sixten Sason a postavila jej vagónka ASJ, druhý vznikl v režii letecké firmy Malmö Flygindustri (MFI) podle projektu stockholmského stylisty Björna Karlströma. Sasonův vůz jménem Catherine měl líbivou karoserii zaoblených tvarů s robustním bezpečnostním obloukem a odnímatelnou střechou, Karlströmovo kupé s označením MFI 13 bylo sportovněji laděné

a od pohledu agresivnější. Zajímavostí bylo, že firma MFI nevyužila své zkušenosti s plastickými hmotami – karoserii MFI 13 dala zhotovit z ocelového plechu u firmy Heinels z Malmö známé přestavbami prodloužených limuzín a sanitek. Počátkem února 1965, jen pár dní před jedním z rozhodujících jednání, se prototyp MFI 13 objevil ve vy-



silání televize BBC spolu s informací, že značka SAAB připravuje výrobu sportovního vozu. Zsvěceným bylo jasné, že rozhodnutí už vlastně padlo.

Vedení firmy ASJ se ještě pokusilo situaci zvrátit a nabídlo nové řešení karoserie, které podle Sasonových pokynů



*Dvoumístné kupé MFI 13 mělo výrazný dynamický profil*



*Sonett v obležení fanoušků, za volantem je Rolf Mellde*

ztvárnil Björn Envall. Po týdnech naplněných dohadováním a zkouškami obou existujících prototypů však bylo potvrzeno, že předobrazem budoucího sportovního vozu Saab 97 se stane MFI 13. Sixten Sason musel kromě prohry na poli designu zkousnout i to, že nové kupé převzalo jméno Sonett, které on sám kdysi navrhl pro sportovní vůz první generace. Společnost ASJ si ale stěžovat nemohla – získala kontrakt na finální montáž sportovních vozů a mohla tak využít volnou kapacitu továrny v Arlöv u Malmö, kde dříve vyráběla železniční vagóny. Na výrobě podvozků a karoserií se podílela i firma MFI, tentokrát už karoserie nebyly z plechu, ale z laminátu.



*Předchůdcem vozu Saab Sonett II byl prototyp MFI 13*





První prototyp kupé Sonett II s laminátovou karoserií, jež se v řadě detailů lišila od původní plechové karoserie MFI 13, byl dokončen v prosinci 1965, tři další následovaly počátkem roku 1966 a po nich přišla na řadu ověřovací série 24 automobilů, do níž některé zdroje započítávají i čtvrtý prototyp, tedy celkem 25 vozů. Sonett II měl premiéru v březnu 1966 na autosalonu v Ženevě, v zámoří se představil jen



*Erik Carlsson (vlevo) a Bo Svaner, zástupce vedoucího sportovního oddělení, s vozem Sonett II ročníku 1967*



*Sonett II v akci – za volantem Erik Carlsson*



*Jeden z vozů ověřovací série z roku 1966*

o pár týdnů později v New Yorku. Do náběhu sériové výroby v prosinci 1966 prošel řadou menších změn – zejména dostal lepší větrání a účinnější brzdy.

Sériové vozy vyráběné koncem roku 1966 už jako modely 1967 se od vozů ověřovací série lišily vodorovnými lamelami na spodní části přídě, před chladičem (dříve tam byla oválná mříž-

ka), a také černými rychlouzávěry soustředěného typu umístěnými dole za výřezy předních blatníků (původně byly výše v bocích chromované zámky kapoty převzaté z vozu Triumph Spitfire). Celá přední část karoserie včetně blatníků se odklápěla kupředu – podobně jako u britských vozů Triumph Spitfire nebo Jaguar E. Vzadu měl Sonett II rozměrné klenuté okno, to však bylo pevně vsazené, přístup k zavazadlovému prostoru umožňovalo jen malé obdélníkové víko v zadním čele karoserie, jež se sklápělo dolů, do vodorovné polohy. K bezpečnosti posádky přispíval trubkový ochranný rám vestavěný do karoserie těsně za dveřmi.

Sonett II měl podélně před přední nápravou uložený kapalinou chlazený dvoudobý tříválec 841 cm<sup>3</sup> s odděleným mazáním a třemi karburátory So-



lex, který dával výkon 60 k (44 kW) při 5200 min<sup>-1</sup> a největší točivý moment 94 N.m při 4000 min<sup>-1</sup>. Byl spojen se čtyřstupňovou převodovkou s volnoběžkou a řadicí pákou umístěnou pod volantem. Poháněná přední kola byla nezávisle zavěšena na lichoběžníkových polonápravách s vinutými pružinami, vzadu byla trubková tuhá náprava vedená dvojicí podélných ramen a opatřená vinutými pružinami. Přední náprava měla standardně příčný stabilizátor. Řízení bylo hřebenové, patnáctipalcová kola nesla pneumatiky rozměru 155–15.

Při rozvoru náprav 2149 mm a rozchodu kol 1220 mm vpředu i vzadu bylo kupé dlouhé 3770 mm, široké 1445 mm, vysoké jen 1116 mm a vykazovalo pohotovostní hmotnost 710 kg. Dvoumístný vůz dosahoval rychlosti 150 km/h, z 0 na 80 km/h akceleroval za 9 s a z 0 na 100 km/h za 12,5 s. Průměrně spotřeboval 9 až 11 l benzínu na 100 km, za sedadly uložená nádrž o objemu 60 l s nalévacím hrdlem na pravém zadním blatníku mu zaručovala dostatečný dojezd bez nutnosti tankování.

Vozů Sonett II s dvoudobým tříválcem vzniklo v letech 1966 a 1967 jen 258 kusů, v září 1967 byl na frankfurtském

autosalonu představen Sonett V4 vybavený „vidlicovým“ čtyřválcem Ford o objemu 1498 cm<sup>3</sup>. Motor V4 dával výkon 65 k (48 kW) při 4700 min<sup>-1</sup> a největší točivý moment 115 N.m při 2500 min<sup>-1</sup>, takže s ním kupé s pohotovostní hmotností 770 kg jezdilo nejvíce 160 km/h. Hodnoty zrychlení zůstaly stejné jako u dřívějšího modelu, průměrná spotřeba paliva však klesla téměř o dva litry. Sonett V4 se od svého předchůdce odlišoval zaoblenou podélnou vyvýšeninou na kapotě, přední hranu karoserie mu symbolicky chránily dva vislé pryžové členy.

Prvních sedm desítek kupé s motorem V4 opustilo výrobní linku ve druhém pololetí roku 1967, do podzimu 1969 vzniklo přes 1600 vozů Sonett V4, přičemž exempláře modelového roku 1969 se odlišovaly novým bezpečnostním volantem s polstrovanou hlavou a zvýšenými opěradly sedadel sloužícími i jako opěrky hlavy. Většina vozů Sonett V4 byla vyvezena do USA, kde je reklama představovala jako „švédskou představu drahé hračky“. Nebylo to od věci – švédské kupátko se v roce 1969 ve Spojených státech prodávalo za 3700 až 3800 dolarů, tedy draž, než osmiválec Ford Mustang Mach 1 a Chevrolet Camaro Z 28!

Požadavky amerického trhu stály u zrodu modernizovaného kupé, jež se

představilo na jaře 1970 jako Sonett III, opět s motorem V4 o objemu 1,5 l a čtyřstupňovou převodovkou, tentokrát ale s řadicí pákou na podlaze. Vůz, na jehož stylistickém řešení se podílel italský designér Sergio Coggiola, měl prodlouženou a hranatější před s vyklápěcími světlomety, za dveřmi se objevila malá větrací okénka a ostřeji řezanou záď zdobila vodorovná obdel-



niková světla. Přístup k zavazadlovému prostoru otvíralo vyklápěcí zadní okno. Při nezměněném rozvoru byl Sonett III dlouhý 3900 mm, široký 1500 mm a vysoký 1190 mm, pohotovostní hmotnost vzrostla na 830 kg. Do modelového roku 1971 Sonett III vstoupil s bezpečnostními výtuhami ve dveřích a s větším motorem 1698 cm<sup>3</sup>. Výkon zůstal stejný, čtyřválec s delším zdvihem a nižším stupněm komprese však snáze plnil americké normy na složení výfukových plynů. Kupé s ním jezdilo nejví-



Sonett V4 ročníku 1968 se čtyřválcem Ford 1,5 l



V roce 1969 měl Sonett V4 vysoká opěradla sedadel



Poslední z dlouhé řady: Saab Sonett III ročníku 1974



ce 165 km/h a z 0 na 100 km/h akcelerovalo za 13 s.

Díky úspěchům v USA se počínaje rokem 1972 přehoupla produkce vozů Sonett III přes hranici dvou tisíc ročně. Kupé ročníku 1973 dostalo „pětimilové“ nárazníky chránící karoserii před menšími kolizemi, s nimiž délka narostla na 4065 mm, na litých kolech se objevily širší pneumatiky 165 SR 15. Vozy modelového roku 1974 zdobily „rychlé“ podélné pruhy s nápisem SAAB na bocích karoserie, to však už byl jen dárek na rozloučenou – koncem roku 1974 opustily výrobní linku v Arlöv poslední vozy Sonett III. Celkem jich od roku 1970 vyjelo do světa přes 8300, úhrnná produkce kupé Sonett II, Sonett V4 a Sonett III se díky nim vyšplhala na 10 236 vozů. Do dnešních dnů se však dochoval jen zlomek z tohoto úctyhodného počtu.

Jan Tuček

