

SAABISTI



Suomen SAAB-klubi ry:n jäsenlehti 2/2013 :: Kesäkuu 2013 :: Numero 90



Tervehdys, saabistit

Käsissäsi on järjestyksessään yhdeksäskymmenes Saabisti-lehti. Kun nyt päästiin ensimmäistä kertaa "Saab-lukemiin", päätimme luoda lehden pienen osion juuri Saab 90-mallista. Tulevista Saab-numeroista ei vielä ole vastaavia juttuja suunnitteilla, mutta jos innokkaita avustajia löytyy, niin ei toki suljeta sitäkään vaihtoehtoa pois. Tosin nykyinen Saabisti-lehden toimitus epäilee osallistumistaan ysitonnarin teemanumeron tekemiseen: nykyisellä neljän lehden vuosivauhdilla se ilmestyisi joulukuussa vuonna 4240...

Viime numerossa alkanut juttusarja Simo Lampisesta jatkuu: nyt kuullaan tarinoita esimerkiksi Saabin rallitallin ajoilta ja paljon muutakin mielenkiintoista.

Tätä kirjoittaessani Vaasan kesätapahtuma on vielä edessä, mutta kun lehti on löytänyt tiensä jäsenistön luettavaksi, tapahtuma on jo ehditty pitää. Lehden ilmestymispäivä ei ole "kiveen kirjoitettu", joten jos olet saanut lehtesi ajoissa, muista, että Styling&Tuning-tapahtuma pidetään Espoon automuseolla 15. kesäkuuta kello 12 alkaen. Kaikenlaiset Saabit ja saabistit ovat tapahtumaan tervetulleita. Iso kiitos kaikille lehden teossa avustaneille henkilöille ja hyvää kesää kaikille!

Petri Kähkönen

Päätoimittaja



Kuva: Henri Ojala

SAABISTI

SUOMEN SAAB-KLUBIN JÄSENLEHTI

Número 90, 2/2013, 22. vuosikerta
Painos 3900 kappaletta
Paino: Esa Print Oy, Lahti

TOIMITUS (aineisto ja ilmoitukset)
saabisti.toimitus@gmail.com

Päätoimittaja
Petri Kähkönen
petri.kahkonen@gmail.com

Toimitussihteeri
Petteri Virtanen
petteri.virtanen@gmail.com
044 257 0640

Carl-Eirik Nikander
international@saabclub.fi

Hannu Hämäläinen
thorhammer.sc@gmail.com

Mauri Tissari
mauritissari@gmail.com

Kikka Jokela
kikkajokela@gmail.com

Antero Visaheimo (sarjakuvapiirtäjä)

Tommi Järvinen / B105 (taitto)

Kansikuvat: Aki Kärkkäinen, Saab 90
Petteri Virtanen, Saab 90

Takakannen kuva: Kimmo Niittumäki, Saab 90

Saabisti kiittää kaikkia lehden tekoon osallistuneita.

Saab-90.fi

Sisällysluettelo

Saab 90 – ruma ankanpoikanen 6 <i>Vesa Pohjalainen</i>	Markus Mäkelän ysikympit 48 <i>Petteri Virtanen</i>
Noppamies Aki Kärkkäinen 8 <i>Petri Kähkönen</i>	U:gin Autohuollon kevättempaus 50 <i>Petteri Virtanen</i>
Saab 90 – Etu- ja takapään järkiavioliitto 10 <i>Hannu Berger</i>	Kevätkokous Imatralla 13.4.2013 52 <i>Petri Kähkönen</i>
Runopalsta 12 <i>Kikka Jokela</i>	Jari Laakko 50 vuotta 54 <i>Juha Ritari</i>
Simo ja V-koneet 14 <i>Tomi Tikanmäki</i>	Kirjailija ja saabisti 59 <i>Petri Kähkönen</i>
Saab 96 V4 -ralliautojen kannentiiviste- mysteeri 25 <i>Tomi Tikanmäki</i>	Projekti: SAAB 96 1300S 60 <i>Peter Margård</i>
Kansainvälisesti 26 <i>Carl-Eirik Nikander</i>	Uutiskatsaus maaliskuu – toukokuu 62 <i>Petteri Virtanen</i>
Saab Owners Club ja Top Gear – osa 1 28 <i>Mike Philpott</i>	Kymenlaakson Saabistit 63 <i>Kikka Jokela</i>
Neljännesvuosisata käyttöharrastajana 31 <i>Vesa Mäki</i>	Katto auki kohti kesää 64 <i>Timo Hakala</i>
Keski-Suomen Mobilistit ry:n XXXX TALWIAJOT 32 <i>Magnus Eklund</i>	Saab 9-3 Sport Sedan 2,0T 2008 68 <i>Hannu Hämäläinen, Riku Seijari</i>
Turva-Saab 34 <i>Esko Kaunonen, Tauno Leppäkoski, Lauri Lasanen</i>	Saab 90, 99 ja 900: jumittuva ryyppy- vaijeri ja röpöttävä kylmäkäynti 72 <i>Mauri Tissari</i>
Imusihdin tarkastusluukun valmistus, OG 9-5 37 <i>Juha Lehtomäki</i>	Tee-se-itse 74 <i>Matias Vitiainen</i>
Tosi Vanha Kaveri hädässä 43 <i>Petri Tähtinen</i>	Klubikauppa 75
WST & CSM Hyvinkäällä 9.5.2013 44 <i>Petri Kähkönen</i>	English Summary 76 <i>Petri Kähkönen</i>
	Saabistin kauppapaikka 77
	Uudet jäsenet 78

Lehtien aineistopäivät ja ilmestyminen vuonna 2013
Nr. 91 3/2013 aineisto 5.8. ilmestyy syyskuussa
Nr. 92 4/2013 aineisto 4.11. ilmestyy joulukuussa

Julkaisija: Suomen Saab-Klubi ry
Kuljun asematie 10, 37560 Lempäälä
www.saabclub.fi

Pankkiyhteys
RANTASALMEN OSUUSPANKKI
538304-291619
BIC: OKOYFIHH
IBAN: FI67 5383 0420 0916 19

Jäsenmaksutili
RANTASALMEN OSUUSPANKKI
538304-291601
BIC: OKOYFIHH
IBAN: FI68 5383 0420 0916 01

Suomen Saab-Klubi ry:n jäsenmaksu vuonna 2013:
25 euroa ja liittymismaksu 10 euroa.

Saabisti-lehti ilmestyy neljästi vuodessa.

Lehdessä esitetyt mielipiteet ovat ainoastaan kirjoittajien omia, eivät edusta millään muotoa Suomen Saab-Klubin virallista kantaa. Lehti toimii Suomen Saab-Klubi ry:n riippumattomana virallisena tiedotus- ja jäsenistön palvelumedianana.

Toimitus pidättää itsellään oikeuden olla julkaisematta materiaalia, loukkaavaa, rasistista tai muuten hyvän maun vastaista sisältöä. Julkaistavaksi toimitettu materiaali oikoluetaan ja muutetaan mahdollisten kirjoitus- ja asiavirheiden osalta sillä hetkellä käytettävissä olevien resurssien mukaisesti. Toimitus ei vastaa kirjoitusten aiheuttamista vahingoista ja menetyksistä. Alkuperäisen aineisto palautetaan lähettäjälle, jos osoitetiedot on annettu. Kaikenlainen ja -tasoinen materiaali on tervetullutta. Kuvien siinä missä muo-
dossa, mahdollisimman korkealla resoluutiolla.

SAAB 90

- ruma ankanpoikanen



Teksti ja kuvat: Vesa Pohjalainen

Sekasikiö, jäännöserä, hylkiö, jämä. Monenlaisia vähemmän mairittelevia nimityksiä on liitetty Saab 90 -malliin. Auto oli kuitenkin maineikkaan 99-sarjan viimeinen painos ja kehitysversio edustaen suomalaisen autonvalmistuksen näppärää oivallusta.

Aliarvostettu, suorastaan halveksittu

Jostain kumman syystä otsikon Saab-malli on saanut osakseen ansiotonta halveksuntaa ja aliarvostusta. Saab 90 rakennettiin paikkaamaan mallistoon aukkoa, jonka 96 jätti, ja jota 99 ei kyllin pystynyt paikkaamaan – olihan se selvästi kalliimpi ja osin jo vanhentunut. Monille entisille saabisteille 900 oli liian kallis, joten jotain uutta tarvittiin. Aluksi Uudenkaupungin tehdas esitti tuotantoon mallia, jossa olisi ollut 900:n keula ja 99:n takaosa, mutta Ruotsissa sen katsottiin olevan liian lähellä 900-malleja, ja palat valittiin toisin. Käyttöön tuli 99:n keula ja kojelauta, mutta 900 sedanin perä. Toki on myönnettävä, että 90 ei ehkä ollut kaunein auto maailmassa, mutta se oli erittäin luotettava ja käyttökelpoinen perheauto kohtuulliseen hintaan.

Tuleva klassikko ja keräilyauto

Veikkaan, että 90 tulee olemaan tulevaisuudessa jonkinlainen klassikko ja keräilykohde muualla kuin meillä. Syykin on selvä: 90:n markkinat rajoituivat pääosin Suomeen ja Skandinaviaan. Muualle Eurooppaan sitä vietiin jonkin verran; lähinnä Hollantiin, Saksaan ja Englantiin. Vientimäärät tosin olivat sinnekin pieniä. Miksikö autosta sitten tulisi klassikko tai keräilykohde? Siksi, että se on muille kuin meille suomalaisille kovin eksoottinen Saab-malli. Kaikki 90:t valmistettiin Suomessa, joten se on

täällä liian tavallinen ansaitakseen sen suurempaa kiinnostusta. Erityisesti amerikkalaiset ovat odottaneet kuin kuuta nousevaa, että 90:n ikä painuu yli 25 vuoden, jolloin se voidaan tuoda maahan ilman rekisteröintiongelmia.

Kiinnostusta tuntemattomaan malliin on ollut siinä määrin, että kirjoitin vuosia sitten pyynnöstä erääseen amerikkalaiseen harrastejulkaisuun lyhyen kertomuksen mallin historiasta.

Mallimuutoksia tai -vaihtoehtoja, oliko niitä?

90:n mallimuutokset on varsin nopeasti käyty läpi. Vuoden -86 malli sai etulokasuojaansa sivuvilkut. Malliversioita oli kaksi; neli- ja viisivaihteiset mallit, jotka toivat mukanaan pieniä eroja. Viisivaihteisessa mallissa oli leveämmät renkaat 5,5" vanteilla, kierroslukumittari, lasinpyyhkimien jaksokytkin ja etupuskurin alla eräänlainen spoilerin oloinen muoto. Jos todellista harvinaisuutta etsii, sellainen voisi olla vuosimallia 1987 oleva musta peltisellä katoluukulla varustettu viisivaihteinen 90. Montaa sellaista ei ole vastaan tullut.

Ehkä kaikkein harvinaisin erikoismalli on Lumikko. Se on lisänimi Saabin erikoisversiolle vuodelle 1986. Lumikko tehtiin Tampereen Scan-Auton 20-vuotisjuhlan kunniaksi. Auto oli valkoinen sekä varustettu Airflow-sarjalla ja aero-vanteilla. Kaikki lisukkeet

Oma Saabisi.



Kovin laajaa varustelistaa ei ollut tarjolla

Saab 90:n tarkoin harkittu rakenne tekee siitä mukavan ja monipuolisen. Sen vakiovarusteisiin kuuluu monia yksityiskohtia, joista muissa autoissa joutuu maksamaan lisää. Saabliike pystyy tarjoamaan myös laajan valikoiman juuri Saabia varten kehitettyjä lisävarusteita. Tällä sivulla niistä muutamia esimerkkejä. Yksityiskohtaiset tiedot valikoimasta erillisessä esitteessä.

oli maalattu valkoiseksi. Auton tekniikka oli vakio-90:n tekniikkaa, eli yksikaasuttiminen H-kone. Ulkonäöltään auto oli erikoinen kokovalkoisessa ilmiasussaan. Kaikkiaan autoja valmistettiin huikeat 20 kappaletta, joten todellisesta harvinaisuudesta on kyse. Mahdollisen löydön entisöintiä helpottaa se, että Lumikko on tekniikaltaan täysin vakio, joten korjausosien löytäminen on toistaiseksi suhteellisen helppoa.

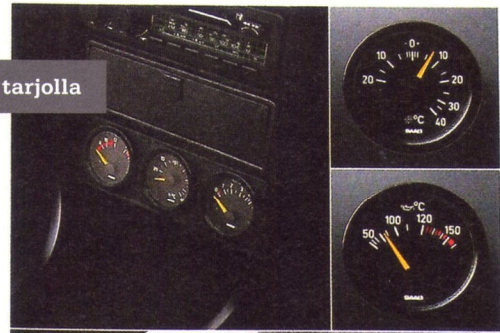
Meillä on niitä liian paljon?

Meillä Suomessa 90 on "liian tavallinen ja vaatimaton", jotta se herättäisi myönteisiä tunteita. Olkoonkin, että kato on käynyt liikenteessä olevien yksilöiden määrässä dramaattisesti viime vuosien aikana. Kyse on kuitenkin äärimmäisen luotettavasta ja käyttäjäystävällisestä kulkupelistä, jonka tehtävänä oli siirtää matkustajat turvallisesti pisteestä A pisteeseen B ilman suuria tunteita. Yllättävän moni harrastajakin suhtautuu kymmppiin kuin halpaan makkaraan, mutta miksi? Mietitäänpä vielä, millaisia valmistusmääriä sitä on tehty ja paljonko niitä on edelleen jäljellä? Valmistusjakso oli kolme mallivuotta 85 – 87. Kaikkiaan autoja tehtiin 25 378 kpl. Viimeisenä vuonna autoja tehtiin enää 1 800 kpl. Vertaatpa lukuja mihin tahansa Saabin tavallisempaan malliin, tulet yllättymään.

99:n valmistusmäärä oli lähes 600 000, OG900:n lähes 910 000 kappaletta. Vain Sonetteja on tehty vähemmän: noin 10 200. Mietipä ysikymppiä siitä näkökulmasta.

Katoavaa kansanperinnettä

Miksi siis ottaa todellinen karvalakkiauto talteen? Siksi, ettei niitä viiden – kymmenen vuoden kuluttua välttämättä enää ole juurikaan saatavissa. Vielä on mahdollista löytää jopa alle 200 000 ajettuja autoja, jotka ovat olleet omistajiensa silmäteriä. Ysikympin kaltaisten arjen sankareiden kohtaloksi koituu usein romutus. Sinä, jolla Saab 90 on tallissa, katselepa sitä uusin silmin ja pidä autostasi hyvä huoli – se on kulttuuriteko. Arvostusta ja ihailevia katseita et autoinesi saa, ehkä hieman hyväntahtoista ja osaaottavaa vinoa hymyilyä, mutta lohduta itseäsi sillä, että olet kaukaa viisas. Muutaman vuoden kuluttua omistuksessasi on harvinaisuus.



Keskikonsoli

Sijoitetaan kojelaudan alapuolelle. Tilaa radiolle ja lisälaitteille. Konsoliin kuuluu valaistu kasettlokero.

Mittarit

Erittäin Saabia varten kehitettyjä erikoismittareita ovat mm. ulkolämpötilan mittari ja öljyn lämpötilan mittari.

Niskatynnyt taakse

Takaistumen niskatynnyt lisäävät takana istuvien matkustajien mukavuutta. Saatavana vaihdettavina, pesukelpoisin päällyksin.

Kaiuttimet

Upotettaviksi oviin tai hatuhyllyyn (oviin asennettu valmiiksi kaiutinkaapelit).

Tuulisuoja

Lapinakyvä akryylisuoja, joka asennetaan sivulaseihin. Se estää vedon ajattaessa ikkuna auki.

Alumiinivanteet

Valittavana useita eri malleja, jotka kaikki huolellisesti testattu ja hyväksytyt kestämään pyöriin kohdistuvia kiviainekolhuja.



Lumikko, lieneekö vielä elossa.



Vintage Views

Saab 90...an almost never seen model

Fall 2005

by Vesa Pohjalainen

For most Saabers, "Saab 90" means an airplane, but it's also a Saab model from the mid 80's. Saab needed a relatively "cheap" car model to substitute for the former 96. The production of the 96 ended in the



uncommon Saab models today. Actually Saab produced only 25378 model 90 vehicles. So the Saab 90 is surely worth collecting and good cars are still possible to find for a very reasonable price in Finland.

Saab 90 had only one car body version: a 2-door sedan. It was possible to choose it with a 4 or 5 speed gearbox. In case a customer wanted to get a 5-speed model, the car had also 5.5-inch rims, 185 x 65 x 15 tires, a front spoiler, and a tachometer. Some cars even had a sunroof, but basically the Saab 90 was a very simple car for daily use. Saab didn't make bigger modifications during the production run. In 1986 the Saab 90 got the side blinkers and in '87 it acquired a Pierburg carburetor. (The former models had Solex-Stromberg.) That's why Saab didn't export any cars to the US. The Saab 90 didn't have an emission control system meeting US regulations.

If someone wants to get this rare weird looking (but somehow pretty) Saab, they should try to find it from Scandinavia or from some European countries. I'm sure it'll be one of the most wanted Saab models because of the history of the car. The most interesting model year might be 1987. Saab made only 1868 cars during that calendar year.

Vesa Pohjalainen
Aittomantie 9
42100 Jämsä
www.vesapohjalainen.com

beginning of 1980. The 99 as well seemed to be too old-fashioned looking for modern customers. At the same time the 900 was too expensive for the 96 and 99 drivers. What to do?

The Finnish Saab factory in Uusikaupunki got the task from Trollhättan to mix the old 99 and new 900 to get a more inexpensive, reliable car -- which would be easy to maintain. The first planning was to put together the front part of 900 and the rear part of 99, but in Trollhättan they thought it was too close to 900, which was the volume car of Saab.

So the Finns made another mixing. They took the rear part of the 2 door 900 sedan and the front part of 99. That was OK for the Saab Headquarter in Trollhättan as well.

The first model year of the 90 was 1985. It was a new basic car with a carburetor, H-motor, no power steering, and no luxury -- just a small reliable and simple car for certain markets in Europe. Actually Saab imported the 90 models only to Holland, UK, Germany, and Scandinavia. Most of the production was sold in Finland. All Saab 90 cars were produced in Uusikaupunki, Finland, so maybe that was the reason. The Saab 90 is still quite common in Finland, although it is one of the more



Tieto oudosta mallista amerikkalaisille.

Noppamies Aki Kärkkäinen

Teksti: Petri Kähkönen

Kuvat: Aki Kärkkäinen

Kun 18-vuotias nuorimies ostaa itselleen ensimmäisen auton, siinä on tuskin monenkaan mielestä mitään ihmeellistä. Mutta kun se auto on omistajaansa kymmenen vuotta vanhempi Saab 90, niin kiinnostus alkaakin jo herätä.

Aki Kärkkäinen on saanut saabisminsa sukuvikana. Esimerkiksi isovelji ajaa vaaleansinisellä 99:llä, jonka poikien isoisä on aikoinaan uutena ostanut. Mutta miksi juuri 90, eikä esimerkiksi vanhemman korimallin 9-3, joita usein nykyään näkee nuorilla harrastajilla?

"Minä olen aina pitänyt vanhemmista autoista", Aki selittää kärsivällisesti. En ilmeisesti ole ensimmäinen asian tiedustelija. Ensiksi oli suunnitelmissa hankkia 96, mutta niissä on alkanut jo kato käydä hyvien yksilöiden kohdalla. Toki niitäkin vielä löytyy, mutta myyjät ovat alkaneet ymmärtää autojensa arvon ja niiden hinta on kohonnut. Aki kertoo laitta-

Aki Kärkkäinen ja noppa. Kuva: Petri Kähkönen



Saab-90





neensa Nettiautoon ilmoitusvahdin juuri 90-mallista, koska perheessä oli jo yksi 99.

Oululaisen yksityishenkilön laittaman ilmoituksen kuvat näyttivät lupaavilta, ja hintapyyntökin oli sopuisa. Pitkä hakumatka Jyväskylästä asti tosin arvelutti. Puhelimessa noin kuusikymppinen myyjä lupautui kuitenkin tuomaan auton ajamalla Keski-Suomeen näytille, jos Aki lupaisi maksaa puolet bensarahoista, mikäli kauppoja ei synny. Tässä vaiheessa Aki ehti jo epäillä tilaisuuden olevan liian hyvä ollakseen totta. Mutta totta se oli! Niinpä huoltoaseman pihalla pian lyötiinkin kättä päälle kaupanteon merkiksi. Myyjäkin vaikutti tyytyväiseltä siihen, että hyvin palvellut auto pääsi hyvään kotiin.

Akin vuoden 1985 ysikymppi oli jo ostohetkellä hyvässä kunnossa: kaikki tekniikka toimi moitteettomasti ja ruostettakin oli hyvin vähän. Liekö auto ollut jossain vaiheessa saabistin omistuksessa, sillä takakontin perinteiset ruostepaikat oli jo käyty läpi. Hitsausaumamat olivat hyvin siistit ja ruostesuojaukset oli tehty kunnolla. Uusi ylpeä omistaja onkin pystynyt keskittymään hitsaamisen ja tekniikkamurheiden sijasta sisäpaneelien kiinnityksen parantamiseen, roikkuvan sisäkaton korjaamiseen ja tavallisiin huoltotöihin.

Mahdollinen varaosatarvekin on joksikin aikaa turvattu, kun Aki on purkanut toisen 90:n paloiksi. Luovuttaja-auton kori tosin ei ollut enää pelastetta-

vissa. Roiskeläpänkin sai irrotettua pelkällä nykäisyllä – ja läpän mukana irtosi samalla koko lokasuojan kaari.

Joillakin Akia vanhemmilla henkilöillä on vähän nuiva asenne 90-mallia kohtaan, mutta nuoriso näyttää heille esimerkkiä. Aki nimittäin kertoo saaneensa ikätovereiltaan vain kehuja ja ihasteluita “nopastaan”. Ei kuulemma uudemmissa autoissa ole sellaista tunnelmaa kuin vanhoissa.

Mutta löytyy niitä asiaa ymmärtäviä vähän vartuneemmistakin. Aki sanoo odotellessaan kaveriaan kadun varressa eräänä iltana Suurajojen aikaan, kun pari keski-ikäistä rallituristia koputteli ikkunaan. Englantia puhuneet henkilöt halusivat välttämättä tutkia autoa tarkemmin ja he päätyivät kuvaamaan auton läpikotaisin: ulkoa, sisältä ja konepellinkin alta. Hintapyyntöäkin kyseltiin useampaan kertaan. Lopulta asia meni perille: auto ei todellakaan ole myytävänä.

“Kyllähän se Turboauton kuume aina vähintään tulee”, Aki myöntää lopulta asiaa tivattuani. “Mutta se on tähän asti aina lähtenyt ajelemalla pienen lenkin nopalla. Ehkä joskus sitten toiseksi autoksi, mutta vaihdossa tätä en luovuta.”

Saabi 900

Saab 90 – Etu- ja takapäin järkiavioliitto

90



Lajinsa edustaja klubijuhlassa.
Kuva: Vesa Pohjalainen

Teksti: Hannu Berger, entinen Uudenkaupungin autotehtaan kehitysjohtaja

Kaksi tuotantolinjaa vahingossa

Saab ryhtyi 60-luvulla kehittämään uutta mallia vanhenevan Saab 96:n tilalle. Nimenomaan tilalle. Kun Saab 99 sitten esiteltiin, jäi 96 vielä valmistukseen toistaiseksi. Tätä aikaa kestitkin sitten vielä yli kymmenen vuotta. Saabista oli vähän kuin vahingossa tullut kahden tuotelinjan valmistaja.

Saab 96 menestyi 70-luvulla vielä erinomaisesti Pohjoismaissa, ja varsinkin Suomessa, missä siitä oli tullut Saab 99:n ohella Se. Varma. Kotimainen. Saab 96 oli vuonna 1976 myydyin henkilöautomalli Suomessa. Menestyksestään huolimatta siihen ei enää tehty merkittäviä kehityspanoksia, eikä sille pystytty ponnisteluista huolimatta kehittämään tai löytämään seuraajaa.

Kaikki merkittävä panostus kohdistettiin Saab 99:n kehittämiseksi. 2- ja 4-ovisten Sedanien rinnalle tulivat 3- ja myöhemmin 5-oviset Combi Coupé-monikäyttömallit, jotka voittivat tehtaan sisäisessä kilpailussa farmariversion. Turbo-versio siivitti Saab 99:n menestystä ja imagoa erityisesti vientimarkkinoilla.

99:n face-liftistä tulikin 900

Jo 70-luvun alkupuoliskolla lähdettiin kaavailemaan seuraajaa Saab 99:lle. Tavoitteena oli suunnitella täysin uusi auto. Taloudelliset seikat kuitenkin esti-

vät nämä haaveet, ja suunnittelijoiden oli tyydyttävä vain tekemään ns. face-lift Saab 99:lle.

Kasvojenkohotus onnistui yli odotusten. Keulapaketin muutoksella onnistuttiin parantamaan paitsi ulkonäköä, myös auton ominaisuuksia merkittävästi: Akseliväli pidentyi (mikä yhdessä uuden etupään akselistogeometrian kanssa paransi ajo-ominaisuuksia), tuotteesta tuli kolariturvallisempi, ja ohjaamo muuttui ergonomiseksi. Lisäksi auton lämmitys ja tuuletus paranivat huomattavasti.

Onnistuneesti modernisoitu malli kastettiin uudelleen: uusi automalli, Saab 900, oli syntynyt.

Saab 96:n seuraajaa ei löydy

Saab 900 oli menestys. Laaja mallisto, useat korivaihtoehdot, ja laaja moottorivalikoima turbovaihtoehtoineen siivittivät myyntiä. Menestyksensä ansiosta se myös pystyi nousemaan ylempään segmenttiin kilpailijakentässä. Alkuun vain 3- tai 5-ovinen malli sai rinnalleen neliovisen Sedanin, jonka peräpää oli muotoiltu uudelleen 99 Sedanin verrattuna.



Saab-90.nl

Saab 900:n tullessa markkinoille poistui Saab 96 kohta lopullisesti tuotannosta. Sille ei ollut onnistuttu luomaan seuraajaa. Ruotsissa yritettiin tuoda seuraajaksi italialaista Autobianchia osana Lanciaan kanssa käytäviä neuvotteluja, mutta se ei pystynyt mitenkään ottamaan 96:n paikkaa, vaan floppasi surkeasti. Uudessakaupungissa onnistuttiin neuvottelemaan sopimus Talbotien valmistamisesta, ja "suomennettu" Talbot Horizon menestyi Scan-Auton verkossa kohtalaisesti pystyen tukemaan erityisesti Scan-Auton työsuhdeautojen Fleet-myyntiä.

Saab 99 jäi Saab-malliston pienimmäksi tuotteeksi, kuitenkin vain kaksi- ja neliovisena Sedanina ja ilman turbomootoria, johon 900-malli oli saanut yksinoikeuden. Vielä uskottiin, että jostakin löytyy mallisarjan alapäähän uusi tuote, joka tulisi ottamaan Saab 99:n paikan.

Uudenkaupungin Cabriolet-haave toteutuu

1980-luvun alkuvuosina ideoitiin Uudessakaupungissa Saab 900 -tuotteiston laajentamista edelleen, vaihtoehtoina muun muassa farmari ja avoauto. Näistä päädyttiin avoautoon, sillä se nähtiin mallina, jossa asiakkaan maksama lisähinta kuolettaisi tarvittavat lisäinvestoinnit helpoiten. Saab 900:n nähtiin lisäksi olevan erinomainen pohja avoautolle ajatellen tuotteen haluttavuutta ja uskottavuutta.

Cabriolet-mallin ideoinnissa oli rinnakkain kaksi vaihtoehtoa: Uudenkaupungin valmistama Sedan-perustainen malli, sekä Saabin hoviräätäli Leif Mellbergin 3-oviseen Combi Coupéseen perustuva. Nämä kilpakumppanit ovat edelleen nähtävillä Trollhättanin Saab-museossa. Valinta osui Sedan-perustaiseen malliin. Cabriolet-konseptin ensiesittely Frankfurtin kansainvälisessä autonäyttelyssä 1983 oli valtava menestys, mikä lopullisesti sinetöi tuotantopäätöksen.

Tämä merkitsi sitä, että mahdollisesti valmistettavaan Cabriolettiin tarvittaisiin uudet takasivut, mikä olisi erittäin kallis investointi.

Cabriolet tuo 2D Coupé Sedanin

Kerran käydessäni Trollhättanissa tapaamassa Saabin muotoilujohtaja Björn Envallia näin muotoilututkielman kaksiovisesta 900 Sedanista. Tällaista malliahan ei alkuun ollut tuotannossa. Björn ei siis ollut tehnyt pelkästään Cabrioletin peräpäätä, vaan oli luonut kokonaan uuden mallin, kaksiovisen Coupé Sedanin. Ihastuin malliin todella: se oli ilman muuta kaunein 900-mallisarjan autoista. Kaiken lisäksi kaksiovinen Sedan-kori oli kevein ja jäykin 900-sarjan korirakenne, ja sopi siksi parhaiten yhteen urheilullisemman alustan kanssa.



Kuva: Sauli Mäkelä

Monet olivat autosta samaa mieltä, ja sen mahdollisuudet ymmärrettiin. Niinpä Saab 900 2D Coupé Sedan sai tuotantopäätöksen. Päätös oli merkittävä myös 900 Cabrioletille, koska Sedanista saatiin lisävolyymiä kalliiden korityökaluinvestointien kuolettamiseen.

Tuska alemman keskiluokan mallin saamiseksi kasvaa

Saab 900 menestyi erinomaisesti, mutta Saab 99:n myynti tyrehtyi tyrehtymistään. Vaikka auto sinänsä oli vielä teknisesti kelvollinen, ostajat olivat kylästyneitä ostamaan aina samaa vuodesta toiseen. Myyntiorganisaatio vaati voimakkaasti uutta tuotetta 900-segmentin alapuolelle.

Tässä tilanteessa ei kuitenkaan ollut enää aikaa, eikä varsinkaan rahaa, uuden mallin suunnittelemiseen. Mitä voisi tehdä Saab 99:n modernisoimiseksi? Mitä tehdä, niin kuin silloin ajateltiin, parin vuoden ylimenokaudeksi?

Voisiko Saab 900:sta tehdä riisumalla hintajohtajan mallisarjan alapäähän? Tämä tyrmättiin oikopäätä, koska se olisi vahingoittanut 900:n nousua ylempään segmenttiin, pudottanut koko 900-mallisarjan hinnoittelua, ja siten tietysti huonontanut yhtiön tulosta. Riisutun 99L:n heikko menestys, oikeastaan täysi epäonnistuminen, 1970-luvun alkuvuosina, oli vielä muistissa.

Saab 90 syntyy kovassa paineessa.

Man tar vad man har!

Tarina kertoo, että tässä vaiheessa henkilöautopuolen johtaja Sten Wennlo saa oivalluksen modernisoidaan 99 vaihtamalla siihen 2-ovisen 900:n peräpäätä! Onnistuuko teknisesti? Miksi ei! Wennlo sai voimakasta vastustusta markkinoilta ja muotoilijoilta ja tekniikasta, mutta hän ajoi idean läpi pontimena nimenomaan markkinalliset syyt. Saab 90 näki päivänvalon pikavauhtia, kuitenkin niin, että uutuusarvo

annettiin 900 2D Sedanille, jonka ensiesittely tehtiin markkinasyistä hieman aikaisemmin.

Saab 90 -mallimerkintä oli tarkoin harkittu. "Uusi" malli, lähempänä 900:a, mutta pienempi. Tällä yritettiin tietysti korostaa mallin uudistumista 99:ään nähden ja sijoittelua 900:a alempaan segmenttiin.

Saab 90: Saab 99 -mallisarjan viimeinen malli

Noin 25 000:n Saab 90:n myynti seuraavina vuosina, lähinnä Suomen ja Ruotsin markkinoilla, oli erittäin merkittävä määrä jälleenmyyntiorganisaation kanalta. "Vanhaa" Saab 99:ää olisi tuskin saatu puoliakaan siitä kaupaksi, vieläpä paljon huonompaan hintaan.

Saab 90 on mallimerkinnästä huolimatta täysi-verinen Saab 99. Jos kerran 99 3/5D Combi Coupé ovat aitoja ysiysejä, niin miksi sitten Saab 90 ei olisi? Siinähan on ulkoisina eroina käytännössä vain 900:n takaluukku ja takavalot.

Uudessa Saab 90:ssä asiakas sai esimerkiksi:

- modernimman ja muuhun Saab-tuoteperheeseen paremmin kytkeytyvän ulkonäön: "Släktskap"
- paremman taka-akseliston ja parantuneet ajo-ominaisuudet
- parantuneen takakolarikestävyuden
- paremman ja tilavamman tavaratilan
- isomman polttoainesäiliön, eli siis pidentyneen toimintamatkan

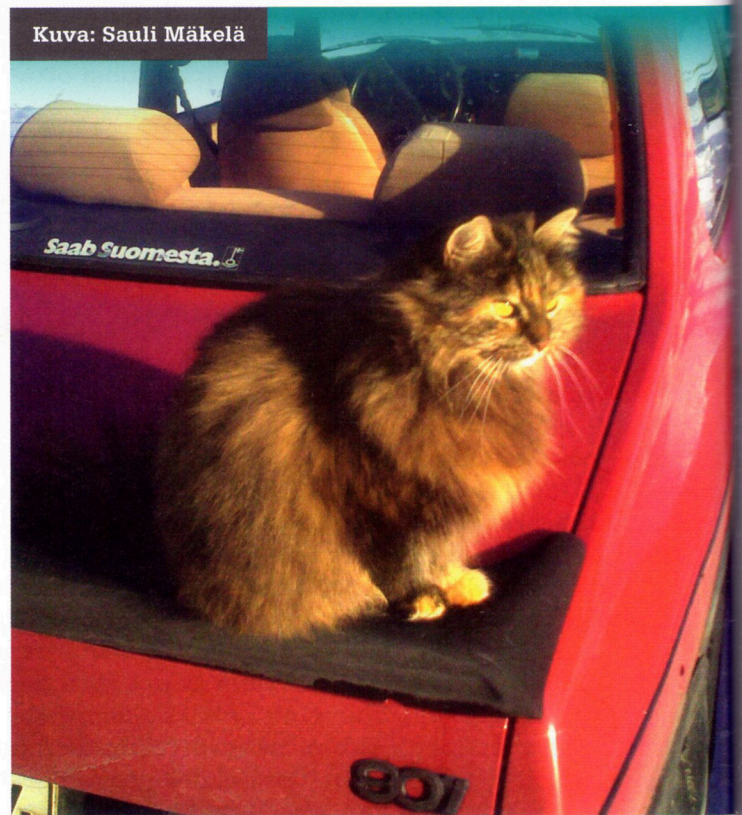
Nämä muutokset pystyttiin tekemään lähes ilman investointeja. Tehdas pystyi lisäksi standardisoimaan ja poistamaan aktiivituotannosta todella ison joukon kori-, sisustus- ja sähköosia. Käytännössähan

kaikki Saab 90:n osat B-pylvästä taaksepäin korvautuivat Saab 900:n osilla.

Uudenkaupungin silloisella tähtituotteella, Saab 900 Cabrioletilla oli näin ajateltuna kaksikin spin-off-sisarusta: 900 2D Coupé Sedan ja Saab 90. Vaikka nuo sisarukset mahdollistuivat Cabriolet-päätöksestä, sen pitkästä suunnitteluajasta johtuen tulivat nuo sisarukset tuotantoon jo ennen avoautoa.

Uudellekaupungille kaikki kolme olivat tärkeitä tuotteita ja vaikuttivat kukin tahollaan koko Saabin menestykseen.

Kuva: Sauli Mäkelä



Runopalsta

Kikka Jokela

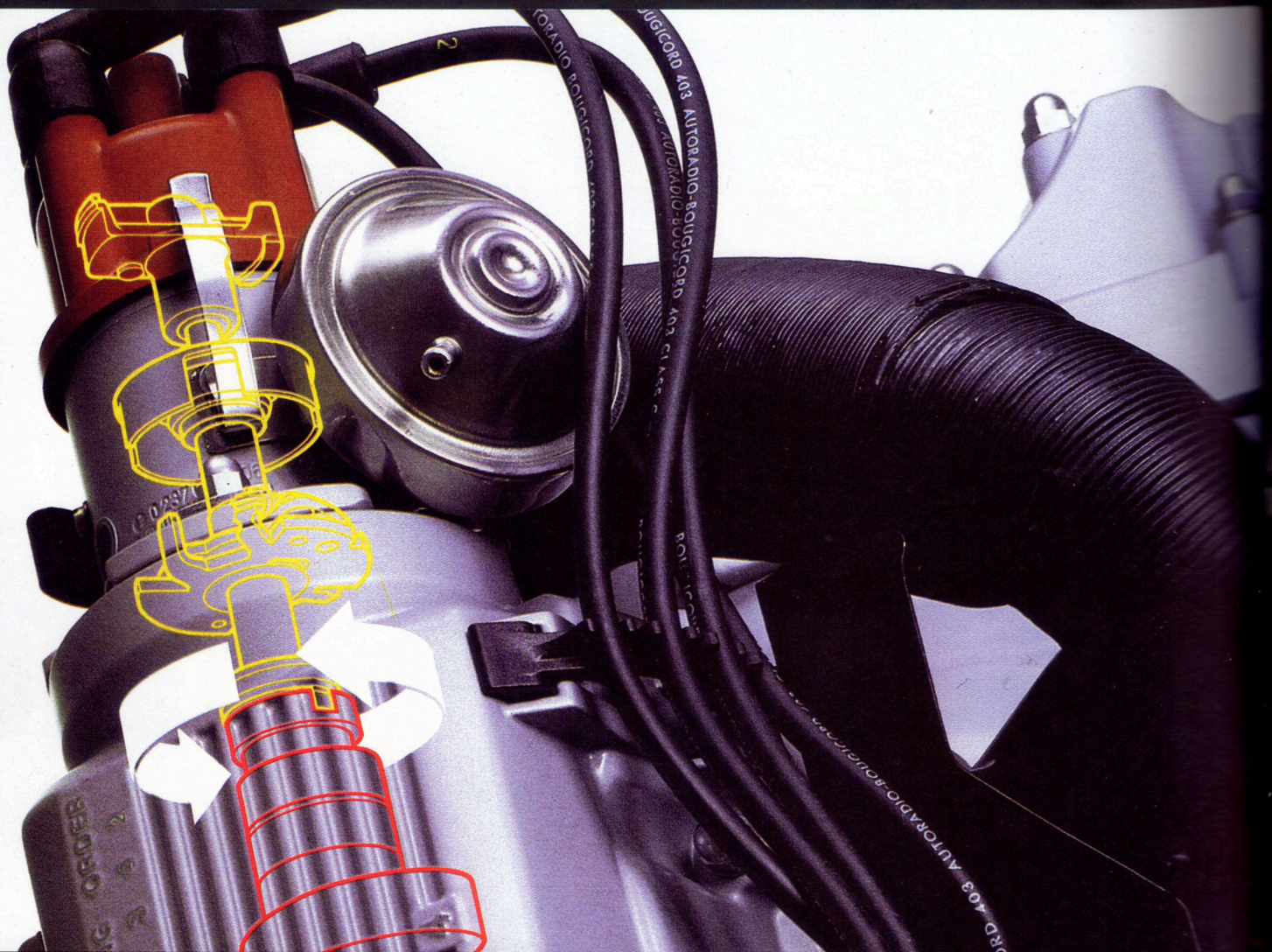
25 378

Lukurivi otsikossa,
mitä mahtaa olla luvassa?
80-luvulla valmistettiin,
hyväksi harrastajien keskuudessa todettiin.
Perusta on tuplasta,
peräpää satkusta.
Parannuksia malliin matkalla tehtiin,
kosmeettisesti ja isävit muutettiin



Loppumallit saivatkin jo kaasarin uuden,
talvella paremman käynnistyksen lupaavuuden.
Menopeli loistava ajossa,
osa viettää eläkepäiviään jo laidoissa.
Uudenkaupungin uljas sotaratsu loistava,
monien vielä ahkeraan vaaliva.
Eurooppaan kaikki Nopat tehtiin aikomaan,
malli osalla päässyt jo unholaan.
Kahden mallin yhdistetty kokonaisuus,
90-luvun mukava ihanyys: 900!!!

MOOTTORI

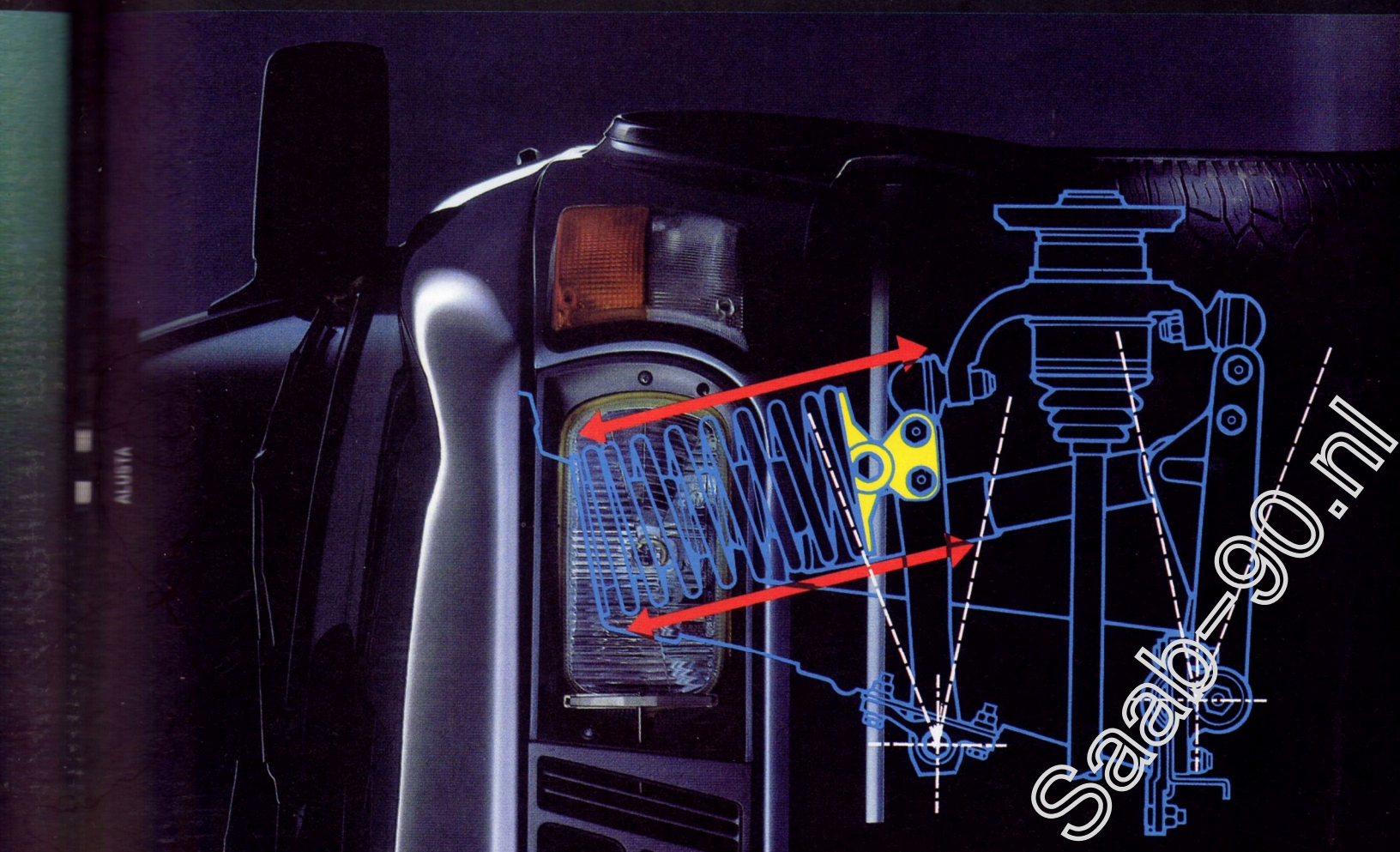


SAAB

900

Saab 90

Saab-90.nl





www.460club.se



Markus Mäkelän ysikymppit

Teksti: Petteri Virtanen

Kuvat: Petteri Virtanen ja Markus Mäkelä

CSM-alueella oli tänä vuonna ilahduttavan monta hyväkuntoista Saab ysikymppiä. Nokialainen Markus Mäkelä oli tuonut paikalle niistä yhden, 86-mallisen poikkeuksellisen hyvin säilyneen yksilön. Markuksen harrastuksen painopisteenä ovatkin jossain määrin juuri 99- ja 90-mallit, vaikka tallista muunkin mallisia Saabeja löytyy.

Hyvinkäällä nähdyllä metallivihreällä 5-vaihteisella "nopalla" on ajettu vajaa 105 tkm, ja Markus on sen toinen omistaja. Auto on ostettu alun perin uutena Huittisista Veljekset Mäkelän autoliikkeestä, joka niihin aikoihin oli vielä Saabin jälleenmyyjä. Vammalalainen omistaja säilytti autoa huolella kerrostalon tallissa, kunnes 85-vuotiaana päätyi myymään sen eteenpäin. Auto on todellinen karvalakkimalli: radio ja keskikonsolikin loistavat pois-saolollaan. Antennin reiässä on vielä alkuperäinen kumitutti paikallaan. Lohkolämmitintäkään ei ollut tarvinnut asentaa, kun liikkeelle oli aina lähdetty joko omasta tai työpaikan lämpimästä tallista.

Markus on omistanut tämän Saabin kolmisen vuotta, ja ajan-sinä aikana yhteensä viitisensataa kilometriä. Auto on siis pääasiassa ollut tallissa, ja pyy-siellä jatkossakin odottelemassa museoikää. MR-tarkastuksen pitäisi aikanaan sujua kivuttomasti, koska auto on rusteeton ja alkuperäisessä kunnossa. Kattoverhoilu kiinnon kaikesta huolimatta hieman repsoittaa, mikä näille väkelle on enemmän kuin tyypillistä. Vaikka ajosuori-



te Markuksen omistusaikana on jäänyt miltei olemattomaksi, pieni onnettomuus pääsi kerran kuitenkin sattumaan. Tuulenpuuska nimittäin kaatoi autotallin seinustalle unohtuneet laudat auton takaluukun päälle. Pieni jälkihän siitä jäi – kyllä harmitti!

Kaksin aina kaunihimpi

Markuksen toinen Saab 90 on vuoden vanhempi, eli ilman etuspoileria ja lokasuojien sivuvilkkuja. Tämä sininen yksilö hankittiin vasta tammikuussa jobbarilta Tampereelta 138 tkm ajettuna. Tästä löytyy peräti radiokin, mutta vaihteita on yksi vähemmän kuin vihreässä. Pellit ovat ruosteettomat ja suorat, vain myllytystä vailla. Auto on liikkunut aikaisemman elämänsä Jyväskylän seudulla. Potentiaalia museoautoksi on tässäkin; työlistalla on kuulemma mainitun vahauksen lisäksi vain uuden keulamerkinn ripustaminen paikalleen.

Onhan niitä muitakin

Ysikymppisiä Markuksella on ollut ennenkin, esimerkiksi valkoinen vm. -84 pian kortin saannin jälkeen 90-luvulla. Kortti sen sijaan ajettiin opetusluvalla ja AVK:lta hommatulla Saab 99:llä. Ysiyseyä onkin Markuksen käsien kautta kulkenut kaikkiaan kymmenkunta, ja myös samansuuntainen lukumäärä ysikutosia on tullut vuosien varrella miehelle tutuksi. Kalusto siis vaihtuu, vaikka luopuminen onkin Markuksen mukaan aina tuskallinen kokemus, ja jotkut yksilöt ovat näillä näkymin tulleet taloon jäädäkseen. Pidemmän linjan harrastajasta on selvästi kysymys – jäsenyy vuosia klubissakin kun on takana jo pian kaksikymmentä.



Saab 90, 99 ja 900: jumittuva ryyppy- vaijeri ja röpöttävä kylmäkäynti

Teksti ja kuvat: Mauri Tissari

Kyllästyin jatkuvasti jumittuvaan ja melkein pihdein tai kaksin käsin vedettävään ryyppyyn ja röpöttävään kylmäkäyntiin. Muuten saattaisivat varastosta loppua nuo herkästi rikkoutuvat muoviset ryyppynkahvat. Otin kaasarin pöydälle, ja eikun kimppuun.

Puhdistin kaasuttimen ulkoapäin huolellisesti, kuten myös työtason, sillä näissä askareissa puhtaus on puoli ruokaa.

Ensiksi piti varmistaa ryyppyvaijerin kunto, ja että se toimii koko vaadittavalla liikealueella. Voitelin irrotetun vaijerin. Tämä ei tuntunut auttavan asiaan, joten vaijerin toiseen päähän, mars!

Kaasuttimeen tein ensiksi pienen perushuollon, kun se kerran oli irrotettuna pöydällä.

1. Vaihdoin kalvon
2. Purin kylmäkäynnistyslaitteen (yksikaasutinmalli) nokkalevyineen
3. Irrotin lämpötilakompensaattorin
4. Tarkastin kohokammiotuuletuksen toiminnan

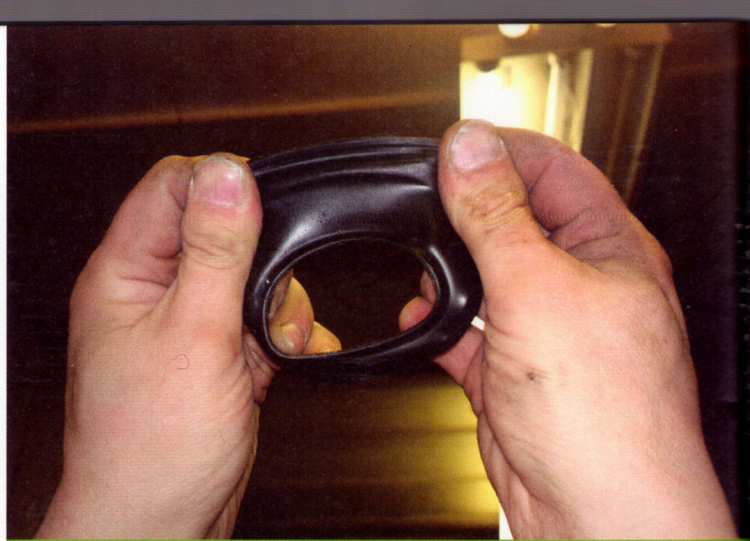
Tämän toimenpiteen yhteydessä löytyi ainakin yksi silmännähtävä vika; lämpökompensaattorin suojamuovi oli vain kahdella ruuvilla toisesta päästä kiinni. Ajan hammas oli lisäksi tehnyt tehtävänsä ja kipristänyt muovin toisesta päästä, mikä mahdollisesti esti oikean toiminnan. Korjauksena annoin kuumailmapuhaltimella lämpöä muoviosaan, ja väänsin sitä varovasti hivenen yli normaalimuotonsa, jonka jälkeen kappale tuntui loksahdavan nätisti paikoilleen.

Lämpötilakompensaattorin tehtävä on pitää polttoaineilmaseos vakiona moottorin lämpötilasta huolimatta. Sen toiminta on helppo tarkastaa vaikka lämmittämällä bi-metallijousta, jolloin muovisen venttiilikaran tulee nousta ja avata ilmanavaa.

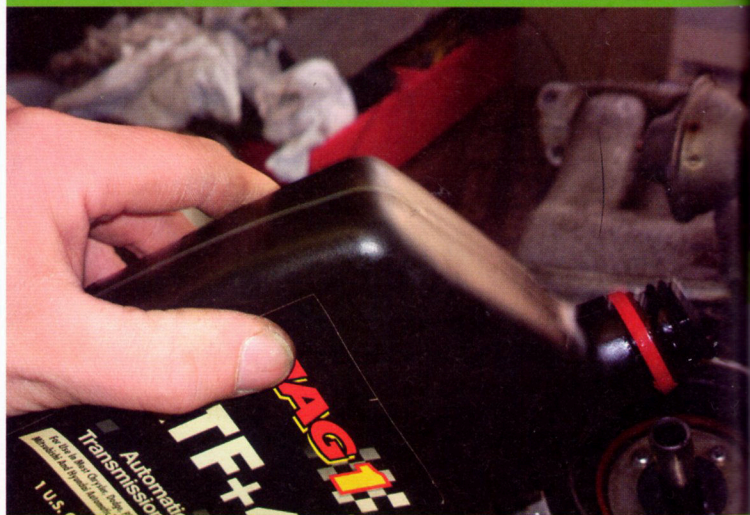
Toimimattomuus, esimerkiksi karan jumittelu, aiheuttaa kuumalla kesäkelillä kierrosten laskua tyhjäkäynnillä ja jälkikäyntiä.

Sitten ryyppyvaijerin ongelmaan. Purin kylmäkäynnistyslaitteen ja totesin nokkalevyjen takertelevan. Akselia liikuteltaessa kuului myös hiekanomainen rahina.

Kylmäkäynnistyslaitteen venttiililevy avaa vaijeria vedettäessä akselin välityksellä ryyppyseosilmakanavan kaasuttimeen. Täysin avoinna ollessaan ovat

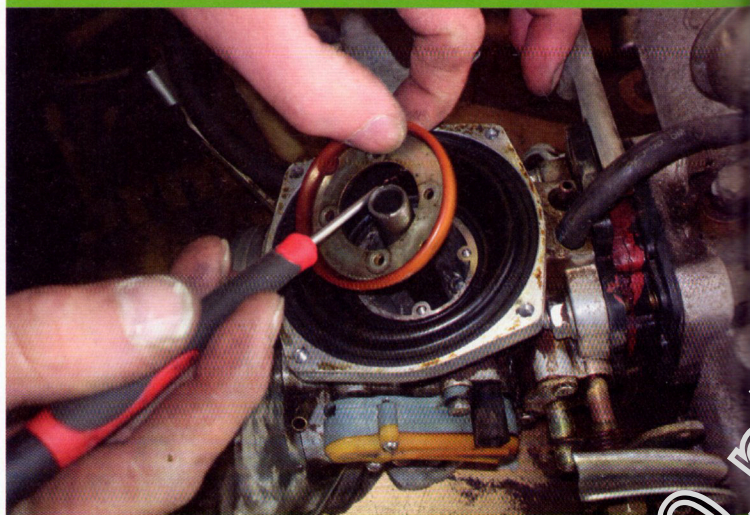


Kaasarin kalvon kunnan tarkastus



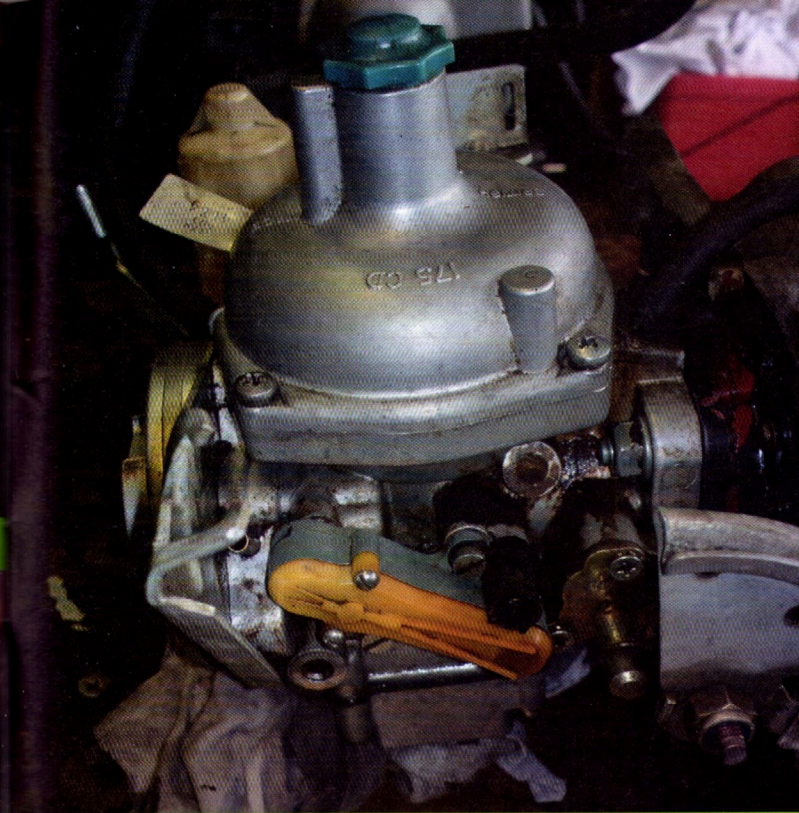
Vaimenninöljyn lisääminen

Levyn kolot ja kalvon aseointi



Kylmäkäynnistyslaite purettuna





Keltainen osa on lämpötilakompensaattori

siis venttiililevyn kaikki neljä polttoainereikää käytössä, ja vastaavasti ryyppyä pienennettäessä reikiä sulkeutuu. Irrotin nokkalevyt akselin päästä, ja totesin että kansilevyssä oli tosiaan ohutta hiekkapölyä sisäpuolella.

Puhalsin paineilmalla kannen ja samalla venttiililevyn reiät puhtaaksi. Voitelin myös kuparitahnal-la akselin ja laakerirasvalla kuulan, joka pitää ryyppyn lukitusasennossa nokkalevyn hahlossa. Kuulan herkkyuden totesin erittäin tärkeäksi tekijäksi ryyppyn oikeaan toimintaan. Kasattaessa on varmistettava, että venttiililevyn reiät tulevat pois päin nokkalevyn vaijerikiinnityksestä.

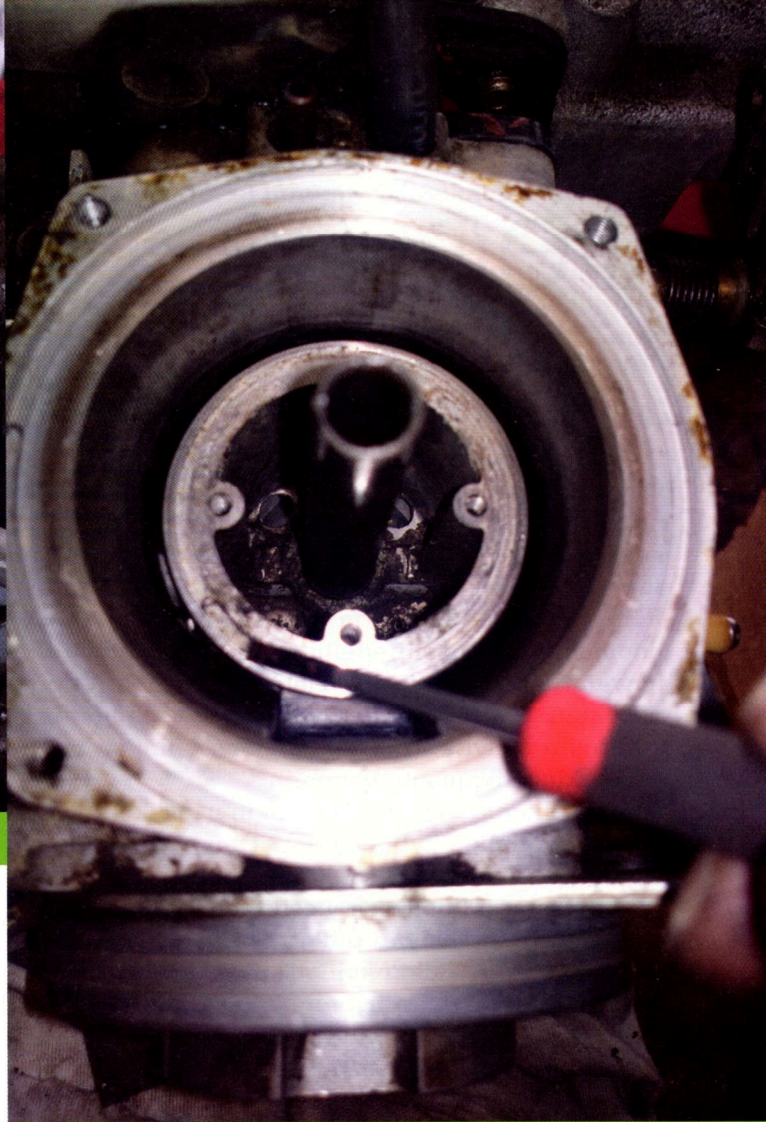
Nokkalevyt paikoilleen oikeaan asemaan, ja mutteri kiinni. Purkuvaiheessa kahva jäi vetävän käteen, mutta korjauksen jälkeen ryyppymekanismi oli ihanan vetreä ja röpöttävä kylmäkäynti tipotiessään. Kyllä kannatti!

Kalvon vaihdossa ei ole juuri muuta huomioitavaa, kuin kaksi pykälää, jotka asettuvat kaasuttimen runkoon ja luistiin. Tunnet, jos kalvo on venynyt niin, että pykälät eivät asetu koloihinsa. Voit myös katsoa kalvoa valoa vasten ja tutkia kunnan venyttelemällä sitä. Kannattaa uusita, jos yhtään siltä vaikuttaa. Kalvoja on monen laatuista, eikä siinä kannata säästää.

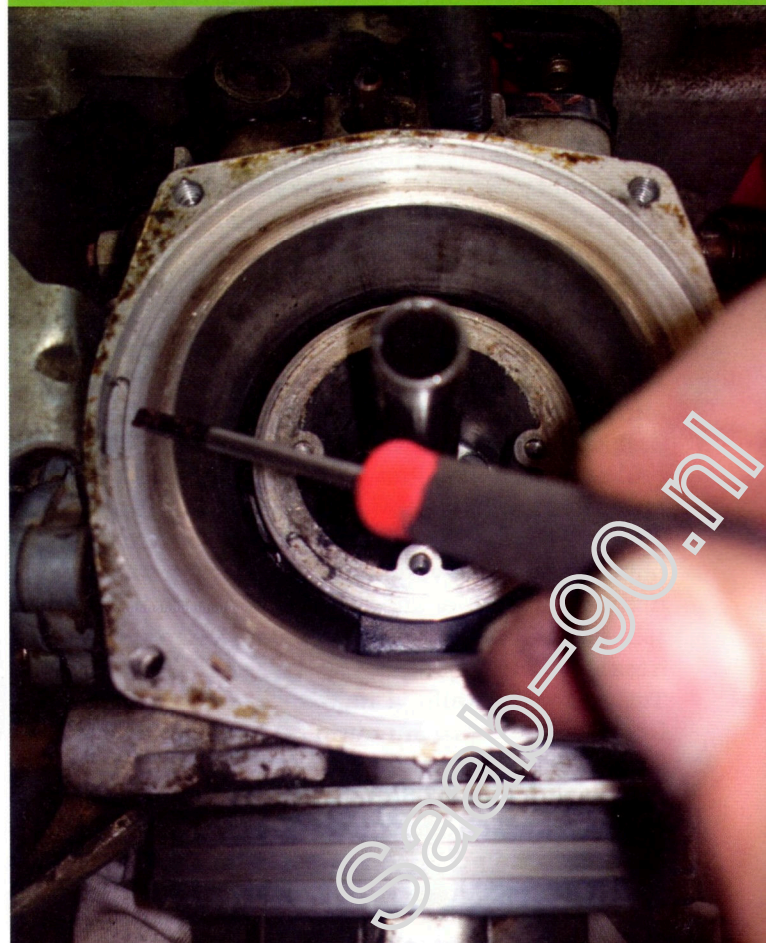
Ennen kannen asennusta on syytä laittaa vaimenusöljyn taso oikeaksi. Tässä käytetään tietenkin automaattivaihteistoöljyä. Laita sitten kansi jousineen paikoilleen, jousi mieluiten samoin päin kuin se oli.

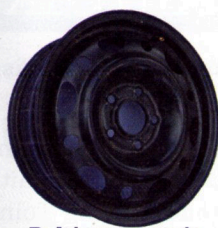
Lopuksi pitää todeta, että nopeaan joutokäyntiin vaikuttaa moni muukin asia, mutta tällä kertaa asiaan auttoivat edellä kuvatut toimenpiteet. Näistä ainakin juuri kalvon vaihto on melkeinpä joka keväänen työ, joten... niin, nythän onkin jo kesä.

Aurinkoista kesää lukijoille!



Kalvon kolot rungossa ja luistissa





Peltivannesarja
(1 kpl varastossa) 80 €

Erikoistarjous IntSaab2011- tuotteista:

- t-paita sininen (vain haja-
kokoja) tai valkoinen 5 €
- lippis 5 €
- kangaskassi 8 €

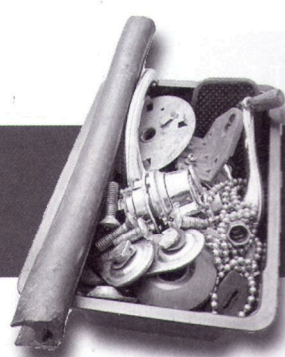
Klubin varastossa on runsaasti vanteita myös yksittäiskappaleina. 75 € / kpl.



Saabisti #90: Summary in English

- 4 Board of the Saab Club Of Finland. Announcements and Invitation to club's track day.
- 6 "Ugly duckling". The 90th Saabisti magazine re-introduces Saab 90!
- 8 Aki, aged 18, bought his very first own car: a Saab 90! Not exactly the obvious choice, is it?
- 10 Former director at Uusikaupunki car factory tells the birth story of Saab 90 with an inside view of things.
- 13 Invitation to "more-than-local" Saab meeting in Jyväskylä.
- 14 "Simo and V-engines." The article series about rally legend Simo Lampinen continues. This article covers Simo's career from 1967 to 1979.
- 24 Tikki explains why old rally cars sometimes had red license plates. Furthermore, our very own "investigator" claims to have found out why head gasket failures were common in V4 rally Saabs.
- 26 Erik recaps the history of 50-years-old Saab Owners Club in the UK. Saabisti magazine congratulates!
- 28 Eirik's translation of Mike Philpott's article. First published in Saab Driver magazine.
- 31 Vesa calls himself as an end user of Saabs. Fixing a worn-down Saab and using that as a means of transport can save you a pretty penny in the long run.
- 32 Historic rally in the middle of winter. Old Saabs naturally well represented in the event.
- 34 "My name is Saab. Armored Saab." Three former Saab employees from Nyköping tell less-known story about armored Saabs and their special equipment. By the way, those "scratches" in the 9000 came from assault rifle bullets.
- 37 Worried about the condition of your oil pan? A year ago, Juha thought of creating a hatch, which has been in use since. Drawings with measurements provided.
- 43 99's rear axle surrendered when Petri's wife was driving the car far away from home. Enter knights in their shining Saabs: one drives over to check the damage and make a full report with pictures. The other then picks up a welding machine and fixes the car in a parking lot. That's Saab-spirit!
- 44 9th Old Saab meet and Classic Saab meet gathered a lot of enthusiasts together
- 48 And what was the model Markus drove to Old Saab meet? A Saab 90, naturally.
- 50 Re-located garage arranged a Saab meeting at Uusikaupunki. What other garage can rent you a 9000 when your car is being serviced?
- 52 Saab club of Finland's official spring (=gross overstatement) meeting. Meeting minutes and club's financial statement.
- 59 Author Taija Tuominen has driven Saabs since 1980's and now she decided to join our club. Welcome, Taija!
- 60 Peter from Norway tells us about his project which has now reached half way mark.
- 62 Saab-related news from March to May.
- 63 Report from local and regular Saab-meeting in south eastern Finland.
- 64 How does a cabriolet manage Finnish winter? Just fine, says Timo.
- 68 The plan was that Riku's everyday Saab would stay as it was. Then things just got a bit out of hand.
- 72 Mauri shares tips for carburetor maintenance.
- 74 Tyre and oil change. Easy peasy DIY job, right? Matias' hilarious story reveals it is not always the case.
- 75- Club shop items for sale; Classifieds; New club members.

Saabistin kauppapaikka



MYYDÄÄN

Myydään ralliratin keskiötä OBA-, Formuling-, Astral-, Raid-, Luisi- ja Personal-merkkisiin ratteihin. Saab 96, 99, 900 ja 9000 -95 asti. 25 € / kpl

Myyjä:
Boris Finholm
Kruunupyy / Kokkola
050 524 1954

Myydään paljon ysisuutosen osia. Ovia, ikkunoita, puskureita, vetokoukku, konepelti ym. Myyn mielelläni kaiken kerralla. Osat ovat Porissa.

Puh. 040 844 0896



Saab 90, valkoinen, ei ruostepilkkuja. Kaksilla renkailla. Katsastamaton. 300 €



NG900i kokonaisuena tai osina. Ei papereita. Ajokunnossa. 300 €

Saab-osia joka lähtöön, katso:
<http://www.vesapohjalainen.com/lehtonen/myynti/saabsale.htm>

Juha Lehtonen
0400 637 092



- 2 x 96 V4 Super -79. Koriltaan hyvät samanlaiset autot. Erittäin hyvä projekti tehdä vaikkapa yksi hyvä museo-96 ja toinen käyttö-autoksi. Seissee 20 vuotta ladossa. Myydään köntässä. Hinta 3000 €. Kumpikaan ei ole rekisterissä.



- Paljon autotallin siivouksessa löytynyttä keräilytavaraa: 70-luvun Tekniikan Maailma -lehtiä, DDR- radioita, Wanhoja 20-luvun ruu- tuikkunoita, ratapölkkyjä jne. Katso tarkemmat tiedot kotisivuiltani www.saabworks.fi For Sale -osiosta.

Soitot 0400 96 96 96 / Tomi Tikanmäki