

SAABIN HISTORIAA TUTUKSI

OSA 4:

SAAB 99 - LE CANARD

TEKSTI: VESA POHJALAINEN
KUVAT: SAAB MEDIA ONLINE



SAAB 99:N ANKANPYRSTÖ ON KAIKILLE TUTTU. MITEN UUSI MALLI SAI ALKUNSA JA MIHIN SE KEHITTYI? TÄSSÄ SELONTEKOA TUPLAYSIN KEHITYKSESTÄ JA HISTORIASTA.

Uusia vaatimuksia

Oli selvää, että sodan jälkeen vaurastumisen myötä asiakkaat tulivat entistä vaativammiksi. Enää ei riittänyt yksinkertaisesti varusteltu perusauto. Oli selvää, että myös Saabin seuraavan mallin tuli olla mukavampi, tehokkaampi ja tilavampi tyydyttääkseen asiakkaiden odotukset autoaan kohtaan. Oikeastaan uuden mallin suunnittelu alkoi jo niinkin varhain kuin vuoden 1955 tietämillä, jolloin vasta Saabin henkilöautotuotanto oli päässyt kunnolla vauhtiin. Sason haki uuteen malliinsa piirteitä Citroenilta, mutta myös samanlaisia piirteitä oli löydettävissä mallin takaosasta kuin tulevassa Ford Angliassa sitten oli. Pikkuautojen markkinat alkoivat tuntua yhä raskaammalta, eikä Saab koskaan voinut saavuttaa sellaisia valmistusvolyymeja kuin eurooppalaiset suurtehtaat Englannissa, Saksassa, Ranskassa ja Italiassa. Saabin uusi malli kulki jo suunnitteluvaiheessa merkinnällä 99 tai lisänimellä Le Canard – anka. Hallitus päätti 2. huhtikuuta 1964, että tulevaisuuden mallin suunnittelua jatketaan ja se pohjautuu Sasonin ajatuksiin. Salanimeksi kirjattiin päätöspäivän nimipäiväsankari Gudmundin nimi.

Moottori hakuun

Mallin kehittäminen alkoi. Sason olisi halunnut tehdä autosta combi –mallin, mutta hallituksen mukaan ensisijaiset tavoitteet olivat 2 ja 4 -oviset mallit ja niiden tulisi olla esiteltävissä 1968 aikana. Samoihin aikoihin oli Saabin palvelukseen tullut Volvolta pari etevää moottorisuunnittelijaa, jotka aluksi työskentelivät 96:een kaavailun V4 koneen parissa, mutta siirtyivät myöhemmin suunnittelemaan uutta moottoriprojektia. Jo aiemmin Saabilla oli valmistettu kokeilumoottori, joka oli 1,2 litrainen ja jonka

nokka-akseli oli kannessa. Rakenne oli tuohon aikaan sekä epätavallinen että edistysellinen. Tapanä oli tehdä moottorit työntötankokoneiksi. 96:n koneeksi varmistui myöhemmin Saksan Fordin V4 moottori, joka oli sekä halpa että luotettavaksi havaittu kone. Suunnittelijat keskittyivät Ricardon 1,5 litraisen muunnoksen kehittelyyn rinnan 99 projektin etenemisen kanssa. Kyseinen kone saattaisi olla sovitettavissa Gudmundin konetilaan, jos lohkoa kallistettaisiin 45 astetta.

Kone Englannista

Samoihin aikoihin kuului huhuja Englannista, että Triumph etsi sopivaa moottoria, joka olisi myöhemmin kasvatettavissa myös sen suurempiin ja urheilullisiin malleihin. Hanke ei ollut päässyt suunnitelmia pidemmälle, kun Saab otti yhteyttä. Neu-

vottelut aloitettiin ja tehtaot päätyivät yhteistyössä suunnittelemaan uuden moottorin, joka palvelisi molempia tehtaita. Moottorit päätettiin rakentaa Englannissa. Sopimus syntyi ja Triumph sitoutui toimittamaan Saabille 1,5 litran ja tarvittaessa niiden pohjalle suunniteltuja 1,7 litran moottoreita.

Salaista puuhaa

Moottorin varmistuttua, suunnittelu keskittyi korin osalta kaksiovisen version, mutta muitakaan malleja ei oltu hylätty. Versioina oli myös farmari. Uutta mallia päästiin testaamaan. Se haluttiin kuitenkin salata, joten 99:n alusta ja tekniikka istutettiin levitettyyn 96:n koriin. Hämäys paljastui vasta, kun samanlainen normaali 96 ajoi levennetyssä erään testin yhteydessä. Yhtenä testi-

versiona käytettiin autoa, joka ulkoisesti muistutti erehdyttävästi uutta 99 -mallia, mutta kylkiin oli liimattu auton merkiksi Daihatsu. Kirjaimet tehtiin Saab Sportin irtisahatuista kirjaimista, tosin niitä hieman muotoillen. Kukapa olisi osannut aavistaa Saab 99. Testiautoja koeajettiin paikoissa, joissa niitä ei tunnustettu tai jotka muuten olivat hiljaista aluetta. Testejä tehtiin mm. Pohjois-Suomessa ja Puolassa. Ruotsalaisten testimenetelmät kauhistuttivat englantilaisia, joiden menetelmät olivat lähinnä sunnuntaiköröttelyä Saabin testeihin verrattuna. Uusi malli päätettiin julkistaa marraskuussa 1967. Valitettavasti Sixten Sason ei ehtinyt nähdä työnsä valmistumista, vaan hän kuoli tammikuussa 1967. Auto tuli myyntiin -69 mallina syksyllä

1968. Etuvetoisuus ei enää herättänyt sellaista huomiota kuin 92:n aikoihin. Nelitahtisuus oli selkeä valinta eli kaksitahtinen kone oli joutunut tekemään tilaa. Etuvetoisuudesta Saab ei kuitenkaan ole halunnut luopua tähän päivään mennessä.

Uusi auto esitellään

Uuden auton moottori oli 1,7 litrainen. Tehoa oli 51 hevosvoimaa, mikä merkitsi koneen olevan sitkeä käyttömoottori. Nokka-akseli oli kannessa ja sylinterikansi oli alumiinia. Myös vapaakytkin oli säilytetty ajatellen hyviä talviajo-ominaisuuksia. Polttoainesäiliö oli turvallisessa paikassa takapyörien välissä. Painonjakauma oli varsin hyvä, eikä juurikaan muuttunut kuormauksen yhteydessä. Näin ollen ajo-ominaisuudet säilyivät ennallaan. Auton raideleveys

oli poikkeuksellisen suuri, mikä teki siitä vakaan ajettavan. Kori oli matala keulastaan ja kiilamainen takaa. Muotoilu on edelleen käytössä. Siihen aikaan autotoimittajat eivät pystyneet päättämään, oliko auto kaunis vai ei. Tänäpä asiaa tarkasteltuna 99:n kori on hämmästyttävän tuoreen näköinen edelleen, eikä sitä voi kuvitella -60 luvun suunnitteluksi.

Auto sai aluksi ristiriitaisen vastaanoton. Monet olivat odottaneen moottorin rakenteen perusteella huikeaa suorituskykyä, mutta tehdas mainostikin autoaan ”leveäharteisena ruotsalaisena” eli vahvana ja kestäväenä perheautona ei siis kilpa-autona lainkaan. Vuoden 1969 lopussa Saab sai toisen kotimarkkina-alueen, kun Saabien valmistus alkoi Uudessakungissa.

Lisää puhtia

Vastaanotto uudelle autolle oli pääasiassa ollut myönteinen, mutta niin toimittajat kuin ostajatkin kaipasivat autoon neljää ovea ja lisää tehoa. Syksyllä -70 huutoon vastattiin ja esiteltiin malli 99 E. Jossa oli Boschin ruiskutusjärjestelmä ja tehoa 87 hevosvoimaa. Samana vuonna esiteltiin myös neliovinen malli yhdessä uuden Sonett III:n kanssa. Vuonna 1971 koneen tilavuus kasvoi 1,85 litraan. Kojelauta sai uuden muotoilun, joka säilyi lähes muuttumattomana aina viimeisen kehitysversion Saab 90 viimeiseen vuosimalliin 1987 asti.

Saabismeja

Saabismit ovat olleet kautta aikojen valmistajan eräänlainen erikoisuus. Pääosin ne ovat olleet turvallisuuteen tai mukavuuteen liittyneitä oivalluk-



sia. Ajovalojen pesurit otettiin käyttöön -71. Seuraavana vuonna tulivat turvapuskurit, myös kuljettajan mukavuutta parannettiin automaattisesti lämpiävällä istuimella, rullavöillä yms. monilla uudistuksilla. Saab ei kuitenkaan tyytynyt lepäämään laakereillaan, vaan vuoden 1972 tammi-kuussa esiteltiin uusi urheilullinen 99 EMS. Autossa oli ensi kertaa käytössä Saabin oma kahden litran ruiskukone, joka tuotti tehoa 110 DIN hevosvoimaa. Auto oli aikansa rikeimpiä perheautoja. Ensimmäiset autot esiteltiin kuparinsävyisinä. Vanteet olivat ns. Kennovanteet. Niskatuot edustivat futuristista muotoilua. EMS tunnus tulee sanoista Electronic Manual Special. Polttoainejärjestelmä oli sähköinen Boschin D jetronic. Samaa systeemiä käyttivät myös Porsche ja Volvo omissa huippumalleissaan. Erinäisten moottoriongelmienvuoksi Saab oli päättänyt kehittää samalta pohjalta oman moottorinsa. Tilavuudeksi tuli kaksi litraa. Kyseinen B - moottori oli käytössä aina -80 -luvun alkuun asti ja on osoittautunut erittäin kes-

täväksi käyttömoottoriksi, jossa oli kapasiteettia jopa myöhempiin turbo -malleihin. Ruotsalaisten omassa koneessa oli sylinterien väli suurempi, mikä mahdollisti paremman jäähdytyskanavien toteutuksen. Saab 99 sai lukuisia turvallisuuspalkintoja nerokkaista ratkaisuksistaan. Se onkin eräs aikakautensa turvallisimmista autoista. Käymättä sen tarkemmin läpi lukuisia mallimuutoksia vuosien varrelta, voi kuitenkin mainita muutamia oleellisia. Vuoden -74 EMS malliin tuli erikoissustus, joka toistui eri vuosissa myös myöhemmissä turbo -malleissa.

Ylellisiä malleja kaipaaville ostajille tehtiin GLE, jossa oli yhtä hienostunut sisustus kuin EMS:ssä, mutta mm. automaattivaihteisto ja neliovinen kori. Samana vuonna esiteltiin myös combi -malli, jonka maski oli myöhemmin kaikkiin malleihin tullutta leveämpää tyyppiä. Saman vuoden satoa ovat korkeaselkänajaiset etupenkit. Vuoden -77 malleihin tuli isommat vilkut ja takavalot.

Turbo suunnitelmiin

Saab on ollut kautta aikojen tunnettu urheilullisuudestaan. Vaikka EMS olikin ripeäkulkuinen ja urheilullinen malli, se ei riittänyt, vaan tehdas alkoi suunnitella todella kunnianhimoista hanketta 99 turboa, joka tulisi olemaan ensimmäinen sarjavalmisteen bensaturbo, jota myös myytäisiin. Olihan BMW esitellyt oman 2002 turbonsa jo -74 mutta se ei kuitenkaan ollut tavallisen kansan auto, vaan lähes puhdas kilpa-auto.

Omat ajatukset

Alunperin ajatus oli liittää 1,8 litran koneeseen toinen lohko, mutta ajatus kävi mahdottomaksi öljykriisin myötä ja katset kohdistettiin turbomoottoriin. Sellaisia oli nähty vain täysverisissä urheilu- ja kilpa-autoissa, joten Saabin ajatus istuttaa moinen tehopaketti perheautoon, oli kerrassaan vallankumouksellinen. Olivathan aiemmat turbomootorit olleet ominaisuuksiltaan varsin vaikeasti käytettäviä. Saabin ajatukset olivat tässäkin toisaalla. Haluttiin saa-



da aikaan moottori, joka tarjoaa keskialueella tarvittaessa voimaa. Ideana oli myös poistaa ns. turboviive, joka oli tyyppillistä. Saabin turbon tarkoituksena oli antaa tehoa jo alemmilla kierroksilla ja tuottaa lisätehoa parhaimmillaan noin 3000 kierroksen tuntumassa. Tämä olisi eduksi ohituksissa. Alunperin turbomoottoria ei oltu ajateltu 99:iin mutta kilpailun kiristyessä sillä arveltiin olevan merkitystä markkinoinnin kannalta. Useita koeajautoja rakennettiin ja henkilöautodivisioonan johtaja Sten Wennlo sai myös yhden illan koeajomahdollisuuden. Palattuaan lenkiltä hän määräsi auton esiteltäväksi syksyllä -76. Autosta tuli maailman sensaatio, mutta testejä haluttiin jatkaa ja niinpä turbo tuli mallivalikoimaan vasta vuonna -78. Loppu onkin sitten historiaa. Saab oli ensimmäinen valmistaja, jolle turbomootorit olivat yksi vaihtoehto, kun malleja tarjottiin markkinoille. Kehitys on osoittanut, että valinta oli oikea ja turboja alkaa olla nykyisin jokaisella suuremmalla valmistajalla, koska myös muut valmistajat ovat huomanneet turbon tuomat edut päästöihin, tehoon ja auton käyttöominaisuuksiin.

Saab 90

Eräänlainen viimeinen piristysruiske 99:lle oli kasata uusi kori 900 ja 99 paloista. Alunperin Uudenkaupungin tehdas esitti tuotantoon mallia, jossa olisi ollut 900 keula ja 99 takaosa, mutta Ruotsissa sen katsottiin olevan liian lähellä 900 malleja ja palat valittiin toisin. Käyttöön tuli 99 keula ja kojelauta mutta 900 sedanin perä. Auton tuli olla 99:n ja 96:n korvaaja, koska 900 oli monille liian kallis ja 99 alkoi olla jo vanhanaikainen ja 96 poistunut jo tuotannosta, eikä edullista vaihtoehtoa ollut Saabilla tarjolla. Toki on sanottava, että 90 ei ehkä ollut kaikkein kaunein auto maailmassa, mutta se oli erittäin luotettava ja käyttökelpoinen perheauto kohtuulliseen hintaan. Lähinnä sitä myytiin Pohjoismaihin ja kaikki autot valmistettiin Uudessakaupungissa. Jos tulevaisuudessa miettii yksinkertaista ja luotettavaa harrasteautoa, voisi 90 olla juuri sellainen. Itse asiassa sitä valmistettiin varsin pieni sarja ja ulkomailla se on todellinen ääriharvinaisuus. Jos siis on mahdollisuus poimia talteen 90, se kannattaa tehdä juuri nyt, kun hyviä yksilöitä on edelleen saatavilla.

Erikoisuuksia etsimässä

Erikoisuudet kiinnostavat aina ainakin autoharrastajia. 99:n historiaan liittyy myös erikoismalleja, joiden valmistusmäärät ovat lähinnä kymmenissä laskettavissa. Presidentti kekkoselle luovutettiin aikoinaan Saabin toimesta pidennetty 99, joka näytti varsin pitkältä tavalliselta 99:ltä. Uudessakaupungissa luovutusta katseltiin sivusta, mutta ajatus oli, että palaa se sauna meilläkin. Niinpä tehtaalla rakennettiin 20 cm pitempi kori. Vaikeutena oli saada kolmeen suuntaan kaartuva katto sileäksi ilman tinaamista tai kittaamista. Koriin lisättiin parikymmentä senttiä lisää mittaa etu ja takaovien väliin. Tällaisen auton tunnistaa ns. saunanikkunasta eli pienestä väli-ikkunasta. Tällaisia saunanikkunamalleja tehtiin 12 kpl. Myöhemmin opittiin pidentämään ovet ja pikkuruudesta luovuttiin. Kaikkiaan malleja tehtiin parikymmentä kappaletta, koska Suomessa ei juurikaan ollut kysyntää.

Polttoainekulujen pienentämiseksi päätettiin kehittää vaihtoehtoisilla polttoaineilla toimivaa moottoria. Sellainen syntyiikin; mäntymetsän hajuinen auto ajoi Uudessakau-

pungissa. Polttoaineeksi kelpasi tärpätti ! Myöhemmin käyttöön tuli moottoripetroli ja mallimerkinnäksi Petro. Petrossa oli kaksois-polttoainejärjestelmä, joka toimi sähköisesti. Myös tankin korkeja oli kaksi. Neste sitoutui toimittamaan petroliä huoltamoille suoraan pumpusta tankattavaksi. Oliko Saab ja Uusikaupunki tässäkin aikaansa edellä? Hybridiautot tekevät tuloaan ja uusiutuvia polttoaineita etsitään. Olisiko tärpättikäyttöinen auto voinut olla mahdollinen, vai tuliko se liian aikaisin.

Saab 99 leveäharteinen skandinaavi

Saab 99 on pohjoismaisen auto-suunnittelun eräs kulmakivi. Se on osoittautunut vahvaksi, turvalliseksi ja luotettavaksi autoksi, josta ei tarvittaessa puutu urheilullisuuttakaan. Saab 99 / 90 on varma tulevaisuuden klassikko, joka muotoilultaan on kaunis ja ajaton ja ajoominaisuuksiltaan Pohjolan oloihin sopiva. Nyt on viimeinen hetki kerätä hyvät yksilöt talteen.



Kooste mallimuutoksista

- 1969 Ensimmäiset 2D 99 mallit markkinoille
- 1970 99E ruisku, 4D 99 malli
- 1971 silmäpesurit, penkin lämmittimet
- 1972 kumipuskurit, EMS, 2,0 B –kone, uudet vanteet
- 1973 EMS:in maskissa lisälistat
- 1974 korkeat penkit, combi –malli, EMS verhoilu
- 1975 sama muovimaski kuin combissa myös muihin malleihin
- 1976 lämmitettävä takalasi, GLE malli myyntiin
- 1977 isot vilkut, kaksiraitainen puskuri, isot ulkopeilit
- 1978 parempi verhoilukangas, turbo
- 1979 pyramidikuvioiset peltivanteet
- 1980 sivulista oven alareunaan
- 1981 – H kone
- 1982 leveät sivulistat, peilit oven karmiin, neliökolot vanteisiin
- 1983 900 tyyppinen maski
- 1984 viimeinen vuosikerta
- 1985 90 myyntiin
- 1987 90:n valmistus loppui

