

Made in Finland, Made in Uusikaupunki

Osa 2. Korvike-bensaa ja jääräpäistä innovatiivisuutta
- 90, 900 2D, 99 Petro ja muut moottorikokeilut.

Teksti: Petri Tyrkkö
Kuvat: Kirjoittajat / lähteet

Saab 90 M5 1985 (Saab Media Online)



Näin aluksi kiitän edellisestä artikkelista saamastani palautteesta ja sen voimin on väännetty lisää juttua. Edelleenkin olen kiinnostunut artikkeleista syntyvistä kommentteista ja lisätiedoista. Tätä artikkelia kirjoitettaessa on tullut vastaan lisää tietoa edellisen artikkelin aiheesta, joten on todennäköistä, että artikkelisarja saa vielä yhden jatko-osan, johon kokoon kaikki vastaan tulevat lisätiedot. Kiitokset jälleen kaikille tässä artikkelissa minua avustaneille.

Kahdesta tuli yksi eli Saab 90

Saab 90 kantaa ylväästi molempien esimalliensa muodot; 99:n keulan ja 900:n perän. Jotta ymmärretään miten tällaisen malliseen tulokseen päädyttiin, täytyy katsoa vähän historiassa taaksepäin. Saab 99 oli viimeinen malli, jonka suunnittelusta vastasi sama kolmen kopla (Sason, Ljungström ja Melde), joiden työn tuloksena syntyi siihenastinen Saabien sarja 92:sta lähtien. 1970-luvun puolivälissä oli tultu tilanteeseen, jossa jouduttiin toteamaan hyväksi todetun 99:n olevan jo vanha, ei siis huono, vaan turvallisuudeltaan ja ominaisuuksiltaan huippu, mutta markkinointimielessä vähemmän jännittävä. Myöskin jo 50-luvulta asti päämarkkina-alueena ollut USA ilmoitteli uusista syksyllä 1978 voimaan tulevista kolarikokeiden turvallisuusvaatimuk-



Koemalli 99:stä, millainen sen olisi pitänyt olla jotta olisi vastannut keulan osalta USA:n tulevia vaatimuksia (Ensimmäiset 40v).

sista. Uuden 9000-mallin suunnittelu oli jo alkanut, mutta se olisi valmis markkinoille vasta 1980-luvun puolivälissä. Täysin uusi toinen malli tulisi kalliiksi ja sen toteuttamiseen ei ollut aikaa. Niinpä Saabin suunnittelijat jatkoivat combi coupén koria matkustamon etuosasta ja konehuone tehtiin uusiksi, näin syntyi ”uusi” Saab, 900.

Tulokkaan oli tarkoitus jättää markkinoille tulonsa jälkeen 99 malliston alkupään vastaajaksi Euroopan markkinoilla, samalla kun ralleissa maineensa hankkineen 96:n tuotanto loppuisi. Jottei uuden mallin odotusaika menisi hukkaan esitelkiin jo tulevaan 900:n alun perin suunniteltu turbo 99:ssä

ja näin sai Saab etulyöntiaseman turbovalmistajana, sekä median huomion itseensä. Saabin valitsema tie paremman luokan autojen valmistajana oli alkanut edetä. Ensin turbolla sitten 900:lla ja tulevalla 9000:lla. Tämä tarkoitti samalla imagosyistä myös 92:sta asti menestyneen tehdastallin ralliuran lopettelua, vaikka 99 Turbo olikin tuolloin huipulla. Samalla malliston alapääkin saisi osakseen harvennusta. Hieman yllätyksellisesti 99:n kotimarkkinat pohjoismaissa alkoivatkin vetää, kun malli

Viimeinen valmistettu 99 reilusti varusteltuna, Ukin Automuseossa.





*Joustava korihitsaus-jigi, 90:n
syntyn mahdollistaja
(Valmet historiikki).*

oli jo siirretty ”saattohoitoon”, eli enää vain Uudessakaupungissa valmistettavaksi.

Samoihin aikoihin kahdella eri taholla mietittiin 99:n tulevaisuutta. Ensimmäinen taho oli Saabin henkilöautodivisioonan johtaja Sten Wennlo. Hän oli kovassa paineessa 96:n poistumisen myötä, Suomen, Ruotsin ja Euroopan markkinat kaipaivat yhä selvää malliston alkupään edustajaa. Tähänastiset kokeilut A112, Saab-600 sekä muut Lanciat eivät olleet onnistuneet - saabisteille kelpasi vain Saab. Toinen taho oli Uudenkaupungin tehdas, jossa oli mietitty myös 99:n kohtaloa ja sen uudistamista. Tähän toi mahdollisuuden tehtaan käyttämä joustava kori-jigi, jolla koottiin jo silloin 99:t ja 900:t. Heidän ensimmäinen esityksensä vuonna 1983 oli yhdistää 99:n perä ja 900:n keula. Wennlo totesi ensi kerran tuotoksen nähdessään että: ”periaate ok, mutta ei hyvä, liian paljon

900:n näköinen, mutta tehkää se toisin päin.” Ja pari päivää myöhemmin olivat Suomalaiset Nyköpingissä pääkonttorilla uuden auton kanssa, jossa oli 99:n keula ja 900:n perä. Näin oli syntynyt ”uusi” Saab 90 jonka mallimerkintä oli sovitettu 900:n ja 9000:n seuraan sopivaksi. Tekotapa oli kuin 900:lla aikoinaan, olemassa olevaan korinosaan liitettiin toisesta mallisarjasta keula. Ympyrä oli sulkeutunut, 99 antoi 900:lle combi coupe -perän ja 900 antoi 99:lle kaksiovisen perän. Saab 90 oli ulkomitoiltaan 10 senttiä pidempi kuin 99, akselivälin pysyessä samana, mutta oli kuitenkin 16 senttiä ulkoisesti lyhyempi kuin 900. Uuden malli luonti oli vaatinut minimaaliset suunnittelukustannukset ja vielä pienemmät tuotannon satsaukset. 90:n omia osia on vain

90-mallimerkit, kaikki muu saatiin perintönä 99:ltä ja 900:lta. 99:n tuotantoa oli koko ajan rationalisoitu ja siinä oli enenevässä määrin käytetty 900:n osia. Silti 90 oli selvästi oma, uusi mallinsa, joka sai Suomessa paljon käyttäjiä niistä, jotka arvostivat Saabin laatua ja 90:n kokonaistaloudellisuutta sekä sen vankkaa yksinkertaista perustekniikka. Aika moni vanhemman polven käyttäjä valitsi 90:n ns. viimeiseksi autokseen. Nyt näitä ikäherrojen hyvin pidettyjä Saabeja alkaa olla tarjolla, kun valtio on iän myötä ottanut kuskilta kortin pois.

Ruotsin markkinointiosasto tyrmäsi aikanaan heti kättelyssä mielestään tämän pahankin sekasikiön. Tähän Wennlo oli vain todennut, että ”myynti alkaa nyt ja jos ei aio 90:ä myydä niin ei myy mitään Saabeja ja piste”. Myynti kulki kohtuudella ja Uudessakaupungissa tehtiinkin vuosimallia 1985 12722 autoa ja seuraavaa vuosimallia 8757 kpl sekä viimeistä -87 vuosimallia 3901 kpl, eli yhteensä 25380 kpl yksikymppistä. Näistä kai noin kolmasosa meni Ruotsiin ja kolmasosa jäi Suomeen, joista nyt vuoden vaihteessa liikenteessä oli vielä 2600. Viimeinen kolmannes jakaantui Eurooppaan, lähinnä Saksaan ja Englantiin, em. keulan 99-lähtöisyyden vuoksi 90:ä ei viety USA:han ollenkaan.

Saab 90 oli saatavana kahtena mallina, 4- tai 5-vaihteisena koko tuotannon ajan.

*90 takaviistosta on linjakas näky
(Saab Media Online).*





Viimeinen 90 Ukin Automuseossa.

(tumma)verhous, mohair (beige) oli taas punaisessa, mustassa ja uudessa malakiitin vihreässä metallivärisssä sekä valkoinen, hopea sekä ruusukvartsi oli sisältä bokhara (punainen). Vuosimalliin 1987 väriyhdistelmät vaihtui taas ja mm. valkoisessa oli sininen sisusta ja kaikissa erilainen tikkaus kuin aiemmin.

Tuohon aikanaan markkinoitiin: ”Fiat, petojen sukua”, (jonka ilkeämieliset silloin jatkoivat ”susi jo syntyessään..”). Vastaavasti olisi voinut reilusti sanoa: ”90, turbojen sukua”, perusratkaisuthan olivat aivan samat kuin turbo-malleissa. Kenties Saabilla haluttiin säilyttää maltillisen auton maine tai pelättiin sen aikaista turbo-saab antipatiaa, joka syntyi mm. siitä syystä, kun muut automerkit mittarivirheiden vuoksi joutuivat usein Saabin ohittamaksi.

Uudenkaupungin tehtailla oltiin tuotannossa kovasti kiinnynyt 99-90:n, kun jo 96:n myötä tiedettiin entuudestaan miltä tuntuu kun tuttu malli jää pois tuotannosta. Näin ollen 90:n tuotannon lopetus oli raskasta sen tekijöille. ”Tuntuu kuin vanha kaveri lähtisi pois”, kerrottiin tuotantolinjalta, kokoonpanoporukoissa oli vielä niitä jotka olivat olleet mukana kasaamassa ensimmäistä 99:ä jouluaatonaatoksi 1969. Tuo kasausta tehtiin innolla, ei pelkästään siksi että se olisi ensimmäinen 99, vaan koska erään työtekijän oli tarkoitus saattaa nuorikkonsa sillä avioliiton satamaan. Auto valmistui ja häätkin pidettiin onnistuneesti.

Neljävaihteisen olleessa ”perusmallin perusmalli”, kun 5v-malli varustettiin etuvakaajalla (spoileri), taloudellisemmilla 175/70-matalaprofiili renkaila, jotka oli asennettuna 5 ½” vanteille (olivat vakiona myös vm -87 4v:ssä), kierroslukumittari taloudellisuus merkinnöin sekä tuulilasin pyyhkimen tihkukytkin. Kierrosluku mittari oli tullut vakiovarusteeksi kaikkiin 5v-malleihijn jo -83. Ikkunat olivat molemmissa hie-man poikkeavasti kehystetty mustin listoin, kuten 900i ja -turbo-malleissa. Vuonna 1986 5v hinta oli 84.900 mk ja 4v 81.500 markkaa. Vain 5-vaihteiseen saattoi tilata metallivärin (+2500mk) ja kattoluukun (+4750mk) ja niidenkin varusteiden jälkeen se oli edullisempi kuin 900 sarjan perusmallit, 3 ja 4-oviset vastaavat 4v kaasutinmallit. Turbojen hinnalla saikin lähes kaksi 90:stä ja CD vastasi lähes kolmea. Jossain alkuaikoina on 90:n ollut saatavissa lisävarusteena myös ohjaustehostin.

Peruskonstruktioltaan 90 oli kuten keulapalan tekniikoinen luovuttanut 99 GL, eli yksi kaasutin, 8-venttiilinen kaksilitrainen 100 hevosvoimainen H-moottori.. Koska erimallisten korinosen liitos oli kuskin penkin kohdalla, peri 90 keulapalan lisäksi 99:n kojetaulun. Penkit oli otettu jo aiemmin 900:sta. Kone oli varustettu keväällä -84 uusilla kovemmilla pakoventtiilin istukoilla, joten moottorille kelpasi lyijytön bensa. Lisäksi 90:n laitettiin uusi starttimoottori. 1.1.1986 jälkeen valmistettuihin autoihin vaadittiin sivuvilkut,

joten vilkut asennettiin jo syksystä 1985 alkaen M1986 autoihin. Viimeisessä vuosimallissa vielä uudistui sisäpeili ja -valaistus, sekä verhoilun kuviointi muuttui ja myöskin kaasuttimen kylmäkäynnistysominaisuuksia parannettiin sekä rengastus yhtenäistyi 5v mallin mukaiseksi.

Värivalikoima oli suppea; vm-85 4v-version sai taivaansinisenä ja valkoisena sinisellä sisustalla sekä kirsikanpunaisena ruskehtavalla sisustalla. 5v-malliin sai lisäksi metalliväreinä platinan-sinisen ja hopean sinisellä sisustalla ja ruusukvartsin ja Bordeauxin punaisen ruskehtavalla sisustalla. Molempiin sai erikoistilauksesta 2 kk toimitusajalla mustan värin mohair (beige) sisustalla. Vuosimallin 1986 värit sekoitettiin niin, että vain koriltaan sinisissä oli sininen sisusta, ruskeassa kaschimir

*Viimeinen 90
tuotantolinjan
päässä, tekijöidensä
signeeraamana
(Saab-Valmet 20v).*



Saab 90:n valmistus loppui. Rakentajat tervehtivät sitä vihon viimeistä.

Jari "jt" Talvela, #410 Saab 90 -86

Käyttäjän kommentteja

1950-luvulla Saab 92 muuttui 93:ksi auton etuosaa uudistamalla. 60-luvulla 93 muuttui 95/96 -malliksi peräosaa vaihtamalla, ja juuri kun malliin oli totuttu, venytettiin sen keula veeneloselle sopivaksi. 70-luvun lopulla 99 antoi uudelle 900-mallille Combi Coupe -takaosan. Kuulostaa hieman puolittaiselta korinvaihtopolitiikalta? ;) Joka tapauksessa, 80-luvulla temppu tehtiin vielä kerran - 99 muuttui 90:ksi, kun peräosa napattiin 900 sedanista. Tämä kolmen vuosimallin ajan kestänyt Saab 99-mallin "saattohoito" synnytti sivutuotteenaan onnistuneen kompromissin, jossa yhdistyvät molempien (99- ja 900-) mallien hyvät puolet. 90:n ulkonäkö on aina herättänyt polemiikkia, niin kuin makuasiat yleensäkin. Mittasuhteisiin tottuu - eikä tuota autoa ole katseenkääntäjäksi suunniteltukaan.

2-oviseen 900 sedaniinhan "lyhytnokkasatkoa" yleensä verrataan. 90 on pikkusievempi - naisetkin tykkäävät enemmän, siis ajella sillä. Talvikeleillä 90 ei ole ehkä niin pahasti puskeva kuin 900, vaikka varovasti silläkin on mutkiin ajeltava. Jos etupään ote irtaantuu liian vauhdin takia tiestä, siinä on konstit vähissä. Kymppi on satkuun verrattuna jokseenkin näppärämpi kylillä pyöritettäessä, lyhytkeulaisen ohjaus ei mielestäni vaadi normaallirenkailla ja -lihaksilla tehostinta. Kuljetuskapasiteetti tekee 90:stä järkiauton. Sisätiloihin sopii 5 aikuista ilman akrobatiaa, ja tavaratila vetää komeasti rompetta. 5-vaihteinen toimii veturinakin, kunhan varsinkin takajousitus on iskussa ja aisapainoa riittävästi. Nelosvaihteella pystyy pitämään 80 km/t matkavauhdin kohtalaisessa ylämäessäkin. Vedetty on isoakin kuormaa, mm. kevennettyä RataKymppiä trailerilla, samoin -75 farmarisabia.

Rauhallista, varmaa etenemistä tarjoava, luotettava moottori lieneekin yksi 90:n parhaista puolista. En ole mikään tekniikan ihmelapsi, joten jos tekniikka on lähes yhtä yksinkertaista kuin käyttäjänsä, homma on mukavasti balanssissa. Vaikka säästömallista usein puhutaankin, yksikymppiä sai myös varusteltuna 5-pykäläisellä manuaalivaihteistolla, kiekkamittarilla ja etuspoilerilla. Eli ihan siinä kintthaalla, alkaako haiskahtaa luksukselta ;) Itse olen sattumalta juuri 5-vaihteisiin kasikutosiin käyttöautoina mieltynyt 95/96 -harrastelija. 7 vuoden sisään jo viides 90 -86 5-speed on juuri hankittu. Rekisterissä on tällä hetkellä

kaksi ja kolmas 90 on -85-mallinen RataKymppi, klubin tapahtumia piristämässä nähty no-budget -kilpuri sini-oranssein teippauksin. Loput ajossani olleet yksikymppit odottavat tien päälle pääsyä osina, purkuosahyllyssä. Pari yksikymppiäni pitäisi löytymän serkkujensa seurasta, saab99.net:istä, jonne saa lisätä kuvia myös 90:stä, tuosta ehkä enemmän 99:ksi kuin 900:ksi mielletystä autosta. Kyseisen gallerian kansainvälisyyden vuoksi piti aikoinaan hetki miettiä hellittelynimeä kotoiselle kärrylle... Fat-ass ninety nine, that's it! Saab 90 saattaa olla viimeisiä "helppoja mutta järkeviä" harrasteautoja, lähinnä helpon huollettavuutensa takia. Pienehkö valmistusmäärä, karvalakkimallina aliarvostettu, suurin osa käyttöautona loppuun ajettu ja/tai takapäästään ruostumaan päässeitä - nämä seikat takaavat harvinaisuuden jo muutaman vuoden päästä. Merkkikerhomme piirissä 90 on ollut jo pitkään harvalukuisempi malli kuin vaikkapa Old Generation -farmarisaab. Ulkomailla, varsinkin Ameriikassa, 90 on jo todellinen harvinaisuus. Ajatelkaapa vuosimallia -87, jota on tehty alle 4000 kpl. Tuota viimeistä vuosimallia on liikenteessä (Suomessa) vuoden 2007 alussa arvioni mukaan vielä n. 300 kpl, mutta todellisuus voi olla jo parin vuoden päästä jotain aivan muuta.

terv. jt

Huom! Värikuvaliitteenä tälle pikkujutulle toimii www.saabclub.fi * linkit * Jäsenten Saab-sivuja * ja <http://koti.mbnet.fi/saab9596/> * jt:n ajokaluston esittelyjä

Tallin uusimman tulokkaan metalliväripinta lumen kuoruttamana, Incojen pukiessa kokonaisuutta.



photo jt 2007

90 Lumikko

Saab 90 edusti todella perusmallia ja siihen ei ollut saatavissa mitään lisävarusteita mainittujen metallivärin, kattoluukun ja ohjaustehostajan lisäksi. Tämän vuoksi sen myynninedistämiseksi kehitettiin lisävarusteltu malli. Ensimmäinen yksilö AVM-144 valmistu keväällä -85 Tuulilasi-lehden 85/4B kilpailuun. Tuossa kilpailussa oli idea, että autojen maahantuojat varustelevat haluamansa auton enintään 10.000 markalla. Tuo hinta sisälsi vain varusteosat, mutta mahdolliset asennukset ja maalaukset eivät siihen sisältyneet. Mukana olivat BMW 316, Volvo 360, VW Golf ja muutamia japanilaisia. Yleisöäänestyksen perusteella sitten päätettiin autojen kauneudesta.

Tuo Scan Auton kilpaan laittama 90 -85 oli varustettu Airflow-helmasarjalla, 900 Aeron kolmipuolaisilla alumiinivanteilla ja takaluukun päällä oli turbomallin spoileri. Kaikki nämä, kuten koko autokin oli maalattu valkoiseksi. Myös auto puskurit, maski, peilien taustat, lämmityslaitteen ilmanottoaukonsuoja, oven kahvat, lukot sekä takalamppujen kehykset ja niiden väli maalattiin valkoiseksi. Sisälle laitettiin vielä Saabin nahkaratti, keksikonsoli

lisämittareilla, sekä Saabin kaiuttimet. Avaruutta muuten vakiosisustaan saatiin Finlandia-kattoikkunasta. konehuoneeseen ei lisähevosvoimia asennettu. Tämä yksilö myytiin uutena tiettävästi Hantta Krauselle, eli nykyään Wilma Schlizewski nimiselle julkikselle. Tästä "esi-Lumikosta" lienee tehty muutama kopio silloin, sillä sen lisäksi ainakin kaksi vuosimallin -85 yksilöä on bongattu. Esi-Lumikot seikkailivat jonkin verran myös AJA-lehden sivuilla ja myynninedistämiskuvissa tuona aikana.



Tamperelaissyntyisen Lumikon tunnist.

Esi-Lumikko töissään (AJA).

Tampereella haluttiin myös kohentaa 90:n myyntiä, sekä lisätä julkisuutta ja kehitettiin 1986-mallisesta 90:stä varsinainen Lumikko-malli. Tämän mallin taustalla olivat Erkki Kölhi ja Raimo Latva. Esi-Lumikon mukaan varusteltiin kymmenen 90:ä valkoisin helmoin, turbon takavaakaajalla ja Aero-vantein, sekä maalattiin esi-Lumikon kanssa yhteneväisesti korinosat valkoisiksi. Lisäksi asennettiin "Lumikko"-merkit kylkiin ja takaluukkuun. Merkit olivat kotoisin Scan Auton myymistä rekkojen kylmälaitteista. Kattoikkunaa ei asennettu. Autot varusteltiin Tampereella ja ne valmistuivat Tampereen Scan Auton 20-vuotisjuhliin isänpäiväksi -85. Tilaisuuden kunniaksi kaikilla kymmenellä Lumikolla ajettiin paraati Tampereen keskustan halki. Juhlissa mm. Simo Lampinen näytti omaan tyyliinsä uuden automallin, Seat Malagan, käsitte-lyä ja tietysti myytiin ensimmäiset Lumikot, joiden kauppa kävi hyvin aluksi, mutta viimeiset ehdivät kuitenkin odottaa hakijaansa liki vuoden.

Näistä kymmenestä kolme on klubilaisten hallussa ja lisäksi kaksi on bongattu länsirannikolta. Lisäksi löytyy yksi hyvin vähän ajettu yksilö, joka on talti-oituna entisen myyntihenkilökunnan toimesta. Esi-Lumikoita on yksi klubissa ja kaksi esi-Lumikkoa on bongattu tien

Tervetuloa Joulutorille



Jarno "Jaape" Kaasalainen #1052 ja Lumikko -86

Jarnon lumikko pääsi heti hakureissulla Saabisti-lehden esille. Kovin kauaksi tuo ei ajautunut Tampereen Scanautosta, Mäntän seudulla se teki pääosan kuljetus tehtävästään ajautuen sitten Keuruulle klubilaiselle jolta sen tullessa myyntiin sähköpostilistalle, alkoi mielenkiintoinen keskustelu sen säästämisestä, tallettamisesta jälkipolville tai sitten osiksi pilkkomisesta, antamaan helmasarjansa muihin projekteihin. Jarno, kiitosta ja menestystä saaneen 9000:n, täydellisesti tuunattuaan alkoi tuntea vetovoimaan tuohon erikoiseen mallin josta loppujen lopuksi tiedettiin hyvin vähän. Valmistus sarja tiedettiin jo silloin pieneksi ja se on pienentynyt koko ajan kun tietoa on saatu autosta, auto on nyt yksi kuudesta tunnetusta Lumikosta. Auto nostaa tunteita puolesta tai vastaan, mutta ketään se ei jätä kylmäksi. Se on kuitenkin rakennettu aikakaudelle hyvin tyypillisesti, kuten muutkin eri tehtaiden esittelemät "spoilerisarjat" oli tehty samalla tyyllillä, eritoten tuota vitivalkoisuutta usein käyttäen.

Nyt Lumikko jatkaa hidasta mutta varmaa kunnostumistaan, seuraavaksi on tarkoitus tehdä muotit helmasarjoista jotta saadaan huippulaatuiset nykyisten jo elämää nähneiden tilalle. 90:llä ajoa on jo treenattu ennakkoon muutaman hankitun varaosa 90:n toimiessa käyttö pelinä välillä. Myös esi-Lumikko ehti olla hetken ajossa ja kunnostettavien listalla.

Helmasarjaa ja spoilereita eri vuosi kymmeniltä, Lumikon hakureissulla.



Petri Tyrkkö #544, 90 4v -87 ja esi-Lumikko -85

Alkujaan Saab-harrasteeni piti keskittyä vain ysikutosiin ja sen edeltäjiin, mutta kun talliin tuli muutama 99:kin, niin ajatus mallisarjan viimeisestä eli 90:stä alkoi itää ja talliin etsittiin vielä loppupään perusmallin perusmalli viime syksynä.

Jaapen nyt omistaman Lumikon ollessa viimeksi myynnissä oltiin vaimon kanssa kahden vaiheilla sen hankkimiseksi, perheen kasvu ja/tai tulevaisuus talliin pölyttymään säilöttynä, aiheutti hankinnasta luopumisen. Vuoden alussa kun Jaape päätti myydä esi-lumikon projektien määrän järjeistämiseksi, silloin ei enää kuunneltu järjen ja lompakon ääntä vaan uudistettiin aikaisemmin liialla järjellä tehty Lumikko-mallista luopuminen omistukseksi.

AVM-144 on ollut ensin Tuulilasi-lehden 4B/85 kilpailun kandidaattina, häviten kilvan tosin baijerin 316-tuotteelle, joka muista kilpailijoista poiketen oli musta ja muutoksiltaan huonosti erottuva. Kuudesta kanssakilpailijasta Saab 90 tuli kuitenkin selvästi toiseksi jättäen taakseen Volvo 360 GLT, VW Golf, Mazda 323 saloon DX ja Nissan Cherry 1,5 GL turbon. Autojen hinnat olivat 60 000 ja 100 000 markan väliltä Saabin ollessa siinä keskivaiheilla. AJA käytti esi-Lumikkaa paljon mainonnassa apunaan ja se on varmasti toiminut vahvasti Lumikoiden innoittajana. Lehti myös uutisoi auton luovutuksen silloin nimellä Hantta Krause tunnetulle julkimolle. Tuonkin jälkeen auto on liikkunut muutamalla seuraavalla omistajalla tähän asti pääkaupunkiseudulla. Seuraava intohimo uusia helmoja odotellessa on selvittänyt esiintulneiden esi-Lumikon kanssa yhtenäisten "sisar" yksilöiden tarinat ja alkutaustat. Sekä huolto ja kuljetusvastuu eräässä "herrasmies-kilpuri" 90:ssä.

Lumikkaa on kutsuttu 90 Aeroksi, mutta kerran konehuone on jätetty vakio tilaan niin esitetty määritelmä: "lammas suden vaatteissa", lieenee sopivampi.

*Esi-Lumikko syntyy Tuulilasi lehden muuntumisleikissä.
(Tuulilasi)*

SAAB 90

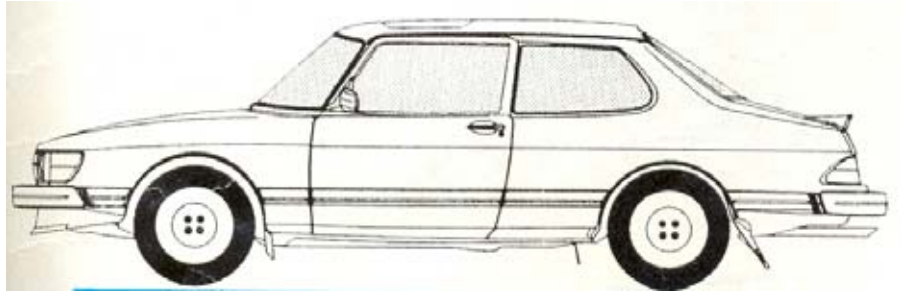


Helmasarja	4 438,-
Turbo Aero alumiinivanteet	3 328,-
Kapeat edelliset	223,-
Katokkuna	841,-
Takapöytä	615,-
	9 415,-

päältä. Ruotsin puolelta on kantautunut tieto 90i proto(?)autosta joka olisi ollut testimalli ruiskulla varustetulle 90:lle. Hintakysymys oli kuitenkin pudottanut sen pois suunnitelmista. Siitä ei ole tietoa oliko tuo muutos tehty Ruotsin tehtaalla tai Ruotsin jälleenmyyjien toimesta. Epävarmin vaihtoehto on, että 90i olisi tehty jo Uudessakaupungissa tai Suomalaisilla jälleenmyyjillä. Ehkä se oli Ruotsalaisten jälleenmyyjien viritysyritys, kun kerran joutuivat myymään suomalaisten kehittämää 90:ä, joka oli heidän mielestään sekasikiö Saabiksi.

900 2D Made Only In Finland

Kaksiovinen 900 oli tärkeä malli, joka teki olemassaolollaan mahdolliseksi kahden Saabin erikoisen mallin kehittelyn ja tuotannon Suomessa. Tästä 900:n kaksiovisesta mallista on siis jatkokehitetty Uudessakaupungissa Cabriolet ja 90. Tämän korin tekeminen oli mahdollista koska Ukissa oli joustava kori-jigi, jolla oli jo aiemmin koottu vuoron perää 900:sia ja 99:jä ja kaksiovisen korin kokoonhitsaus onnistui helposti. Perän perusmuodot lainattiin tietysti vuosimallissa 1981 markkinoille tulleesta neliovisesta.



900 2D oli pääosan elinkaarestaan hyvin varusteltu (Ukin mainos 1985).

900 2D ensiesiteltiin yleisölle Cabrioletin kanssa syksyllä 1983 Geneven autonäyttelyssä. Markkinoille Suomessa 2D ennätti vielä 99:n aikakaudella, eli keväällä 1984. Sen jatkokehitysmalli 90 tuli syksyllä markkinoille 99:n tuotannon loputtua. Alkuun keväällä 1984 2D markkinoitiin 900i 5v mallisena, mutta sitten syksyllä 900i Special 2D:nä, joka oli kallein ruiskumalli. Vuoden 1986 aikana rinnalle tuli Turbo 8v-versio, samalla kun kaikki 900-mallit varustettiin matalaprofilirenkain taloudellisuusajattelun myötä. Tuona samana vuotena tuli USA:ssa Cabriolet (pystykeula) -malli myyntiin. Vuosimalliin -87 tulivat vinokeulaiset Turbo 8v ja Special i 2D mallit sekä pystykeulainen 900 2D 4v joka edusti 900-mallisarjan alkupäätä, ollen vain n. 10% kalliimpi kuin rinnakkaismalli 90 4v. Vuosimalliin 1988:n ainoana muutoksena Spe-

cial-malli muuttui tavalliseksi ruiskuksi, 900i 2D. Mallivuosi 1989 oli 2D:n viimeinen ja ilmeisesti lopun kunniaksi 2D:tä oli tarjolla historiansa laajimpana mallivalikoimana: pystykeula 4v-malli, 900C Special, 900i, 900i 16 ja Turbo 8v mallina. Jotain 2-ovisia malleja tehtiin vielä syksyllä 1989. Tuon jälkeen 900 porrasperä oli saatavissa enää vain neliovisessa korissa vuosimalliin -92 asti. Toki kaksiovisuus eli vielä cabrioletissa mallivuoteen 1994, jolloin valmistui viimeinen vanhan korimallin 900, kaksiovinen Cabriolet. Kovakattoisen 5-ovisen tuotanto loppui edellisenä vuonna. Uudestakaupungista ehdittiin tuottaa maailmalle vuosien 1984-1989 aikana yhteensä 37795 kpl kovakattoista kaksiovista ja kangaskattoisia reilut kymmenentuhatta enemmän. 90:n

Viimeinen 900 sd Ukin Automuseossa.



tuotanto huomioiden tehtiin 2D 900:n variaatioita yhteensä reilut 110 000 kappaletta.

Vuoden -86 900i Special 2D, oli varustettu etuspoilerilla, takaluukun spoilerilla, US-Turbo aluvanteilla, matalaprofilirenkain, sävylaseilla, mustilla ikkunalistoilla (kuten 90:ssä), niskatuet takanpenkillä ja keskikonsoli, mutta automaattivaihteistoa ei ollut saatavilla.

M1985:ssa oli vastaavasti vakiona ohjaustehostin, kaasusiskunvaimentimet ja erikoisplyyysisistä (Bokhara). Lisävarusteena em. Vuosina oli saatavissa keskuslukitus, kattoluukku, ilmastointi ja ohjaustehostin.

Saab 99 Petro

1970-luvun puolivälissä oli syntynyt tuttu vastakkainasettelu öljytuottajamaat - läntinen ideologia ja sen tuloksena idässä öljyhanoja ja vientiä alettiin sulkea sekä hintoja tarkistaa ylöspäin reippain ottein, jolloin syntyi öljy-kriisi. Jälleen kerran autoilevat länsimaat olivat joutuneet bensapulan eteen. Aikaisemmin vastaavaa puutetta oli ollut autoilun alkuaikoina, kun bensiiniä saattoi ostaa vain apteekkeista. Seuraavan puutekauden loi toinen maailmansota, jolloin opeteltiin tekemän synteettistä bensiiniä tai ajettiin hääpöntöillä varustetuilla ajoneuvoilla. Mutta 70-lu-

vulla ongelma oli vielä konkreettisempi, autoja kun oli järjestettömän paljon enemmän kuin aiemmin ja jokainen halusi mennä itsenäisesti omalla autollaan. Öljykriisin loppupyykkinä syntyikin sitten ensikerran kunnolla ajatus vähemmän saastuttavista ja kuluttavista ajoneuvoista. Yhdysvallat, joihin kriisi eniten kohdistui, tekikin esimerkillisen liikkeen valtavilla automarkkinoillaan, alkaen vaatia energiansäästöä ja puhautta uusilta autoilta. Saabinkin USAmalleihin katalysaattori tuli jo -76.

Vaikka Suomella oli hyvät suhteet öljytuottajiin, täälläkin koettiin polttoaineen hinnan nousua sekä huolta siitä jos hanat lopullisesti suljetaan. Uudenkaupungin tehtailla alettiinkin kehitel-

Sami Pentti #1015 ja Saab-neito vm. 90

Vuonna 1989 syksyllä syntyi Uuteenkaupunkiin harvinaisen kaunis korukivenvihreä Saab 900i vm1990. Tehdas antoi sille kaksi ovea ja sydämeksi 8-venttiilisen ruiskumoottorin katalysaattorilla varustettuna sekä 5-vaihteisen manuaalilaatikon. Liikkeitä liukastamaan Saabiin laitettiin vielä ohjaustehostin. Kaunista väriä lukuun ottamatta Saab oli koruton (karvalakki, ei edes kierroslukumittaria). Luultavasti Saab-neito oli viimeisiä 8-venttiilisiä 2-ovisia kovakatsoisia sedaneita. Kun tähän pakettiin lisättiin tuo erikoinen väri, niin siinä mielessä ei ole ihan tusinatiinasta kyse.

Saab-neito päätti lähteä syntymäkodin huomasta maailmalle kokeilemaan siipiään ja se päätyi mannekiiniksi Kouvolan Saab-liikkeeseen. Lopulta se kyllästyi ihmisten ihaileviin katseisiin ja lähti erään miehen matkaan Pyhältöön. Jonkin ajan kuluttua se halusi nähdä lisää maailmaa ja se löysi itsensä Kotkasta. Tämän omistajan

matkassa se viihtyi suurimman osan kilometreistään, kunnes se palasi takaisin Kouvolan Saab-liikkeeseen. Kuten aina ennenkin kolmas kerta toden sanoo ja Saab-neito löysi mieleisen kodin Samin luota Anjalankoskelta vuonna 2000. Nyt Saab-neito on jo teinitytön iässä ja mittariin on kertynyt 460 000km, jotka eivät juuri näy päällepäin.

Kuten kaikki pikkutyöt, myös tämä Saab-neito pitää kaikesta kauniista, joten Saabista löytyy joitakin somisteita. Alla on Aero-vanteet, etu- ja sivuvilkut ovat vaihtuneet kirkkaiksi ja maski on muuttunut kromiseksi. Takalasit ovat tummennettu ja alustaan asennettu Bilsteinin Sport-alusta sekä madalletut jouset. Keulalle on lisäksi asennettu lisäpitkät sekä sumuvalot. Myös kyljet on maalattu uudelleen. Sisäisesti Saab-neito on voinut hyvin Samin asiantuntevan hoivauksen johdosta eikä sen moottoriin ole tarvinnut sen kummemmin koskea, eikä vaihdelaatikkoo ole tarvinnut avata. Kytkin on vaihdettu sekä kannentiiviste sekä joitakin muita tiivisteitä. Nykyään Saab-neito ei tiputtele öljyä lainkaan eikä myöskään kuluta sitä. Vetoakselitunnelit on tehty uudelleen ja Saab on elämänsä kunnossa. Myös Saabin katalysaattori on alkuperäinen. Klubin piireissä Saab-neito on ehtinyt kiertää useissa tapahtumissa ja sen silmät alkavat loistaa aina aamuhämärissä, kun autoa starttaillaan klubimatkalke.



Samin silmäterä talvisissa maisemissa, huippu siisti mutta päivittäin käytössä.

lä Simo Vuorion johdolla vaihtoehtoisten polttoaineiden hyödyntämistä mm. Lapponia-nimisessä projektissa. Sen tuloksena 70-luvun lopulla esiteltiin Saab 99, jolle kelpasi bensiinin lisäksi tärpätti ja petroli. Auto oli ns. kaksoispolttoainejärjestelmällä varustettu, jossa bensiiniä käytettiin vain kylmäkäynnistyksessä sekä huippukuormituksella lisäpolttoaineena. Ideana oli siis käyttää tärpättiä tai petroliä tilanteissa joissa ei tarvita huipputehoa, eli matka-ajossa auto olisi parhaimmillaan ja taloudellisimmillaan. Tausta ideana oli alun perin käyttää lähinnä vain puupohjasta tärpättiä polttoaineena, jota saataisiin paperiteollisuudesta ylijäämäjäteaineena ja puristaa sitten turpeesta käynnistykseen ym. tarvittava määrä synteettistä bensiiniä. Jos vielä voiteluaineet olisi tuotettu rypsiä ja muista öljykasveista niin Suomi olisi liikenteen osalta ollut täydellisesti riippumaton tuontiöljystä ja samalla ajoneuvokanta olisi ollut kerralla oikeanmerkkistä. Tärpätin ja petrolin käyttö oli kustannustehokkaampaa kuin huonompitehoisen etanolin. Öljyn tulo kuitenkin jatkui, joten tärpätti painotus vaihtui petroliin ja lopputuloksena syntyi koeautosta tuotantovalmis säästömalli, Saab 99 GL Petro. Kanssa-autoilijoita olisi tienpäällä tärpättivaihtoehto miellyttänyt enemmän männyn hajuisilla lopputuotteillaan. Petroli kun tuppasi antamaan takana tulijalle happamammat aromit, riippuen toki koneen säädöistä ja petrolin laadusta sekä kuskin ajotaidoista.

Kaksoispolttoainetekniikat, bensiini-petroli, olivat tuttuja jo mm. traktoreissa ennen diesel-moottoreiden valtakauden alkua 50-60 -luvulle asti. Sittemmin petroliä käyttivät vielä laivat, varsinkin sisävesialukset. Lentokoneiden käyttämä lentopetroli eli kerosiini oli jo sitten jalostukseltaan eri ainetta.

Petroliä syntyy öljynjalostamalla jalostusprosessin varhaisemmassa vaiheessa verrattuna dieseliin ja bensiiniin ja se on näin tuotantokuluiltaan periaatteessa edullisempaa. Myynti kauppanimillä valopetroli (lamppuöljy), lämmityspetroli, moottoripetroli ja lentopetroli. Petroliä käytetään myös petroliöljymaalin valmistukseen. Yhdysvalloissa ja Australiassa petroliä nimetään kerosiiniksi.

Tärpättiä on taas kahta lajia; männyljytärpätti eli pineenitärpätti (var-



Simo Vuorio ohjaa ja Kari Kuusrainen näyttää mallia tärpätin tankkauksesta protoversion kanssa (tosin tuotantomalleihin sitten laitettiin tuosta paikasta bensiiniä?) (Saab-Valmet 10v).

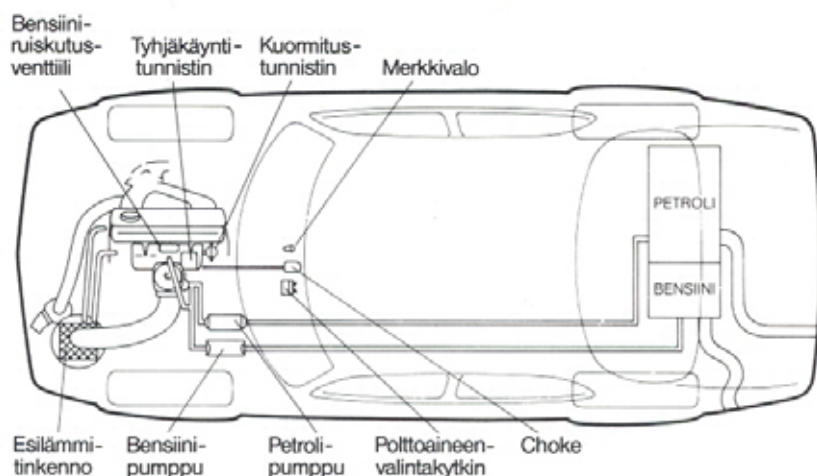
sainen tärpätti) ja mineraalitärpätti (synteettinen) eli lakkabensiini. Tärpättiä saadaan havupuiden pihkasta, mm. selluloosateollisuuden sivutuotteena syntyy tärpättiä, mineraalitärpätti eli lakkabensiini on taas petrokemianteollisuuden (öljynjalostus) tuote.

99 GL Petro oli ns. talousmalli ja saatavissa vain 2-ovisella korilla ja 4-vaihteisella vaihteistolla kuten normaali GL mallikin ja muu varustelu kuin GL:ssä, eli mm. metallivärejä ei Petroon ja GL:n saanut. Petro oli tuotannossa vain Uudessakaupungissa ja tietävästi myytiinkin vain Suomessa mallivuosina 1980-1984. Esimerkiksi Ruotsista puutui tuolloin oma öljynjalostustoiminta, joten petrolille ei tullut sinne rahtikuluista johtuen oleellista hintaeroa.

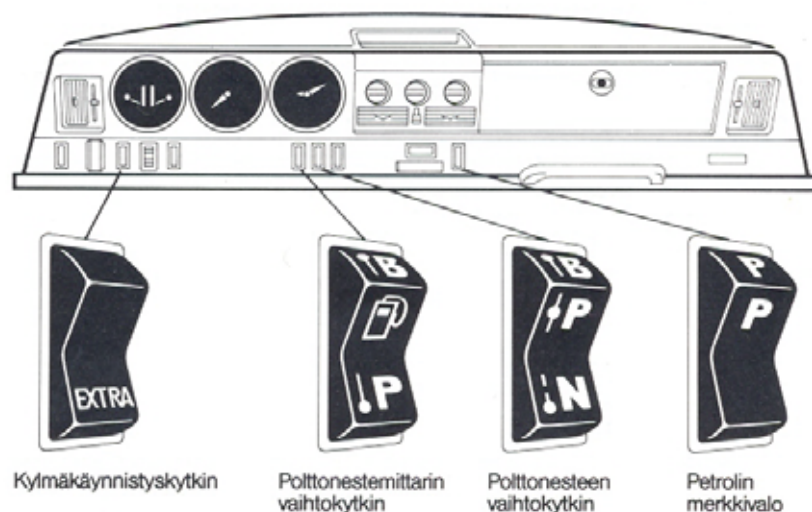
Saabin 2-litraisen muutos kaksoispolttoaineelle sopivaksi tapahtui kohdullisen pienin muutoksin. Oleellisin muutos oli vakiomäntien vaihtaminen turbon vastaaviin, jotta saatiin puristuspaineet laskemaan sopivammaksi alemmpitehoiselle ja -oktaaniselle petrolille. Puristuspaineen lasku oli toteutettu männän päässä olevalla syvänteellä. Turbo malli luovutti myös elektronisen sytytysjärjestelmänsä koneeseen. Moottoripetrolin oktaaniluku oli vain n. 67, mutta vastaavasti Petrolle kelpasi samalla halvin bensiinilaatu, eli 92-oktaaninen. Polttoainetta varten lai-

tettiin vanhemman malliseen peltiseen tankkiin väliseinä, jolloin tankkien koot olivat bensiini 19 ja petroli 40 litraa. Petrolin tankkausta varten lisättiin taakse rekisterikilven viereen ylimääräinen täyttökorkki, bensiinin täyttöaukon pysyessä ennallaan. Saabmaisesti tietenkin asianmukaisilla polttoainelaatumerkinnöillä varustaen. Polttoaineiden määrät tankeissa, esitettiin 99:n vakiomittarilla. Kojetauluun lisättiin oma valintakytkin, jolla valittiin kumman tankin anturin arvoa mittarissa vuorollaan näytettiin. Itse polttoaine tuotiin tankeista omia putkia pitkin yhteiselle kaasuttajalle bensiini vakiolla mekaanisella ja petroli erillisellä sähköpumpulla. Polttoaineen valinta tilanteen mukaan oli tehty automaattiseksi, lisättynä pakkosyöttömahdollisuudella. Moottorin lämpötilaa, tyhjäkäyntiä ja kuormitusta valvottiin sähköisin anturein, joiden mukaan tekniikka valitsi polttoaineiden väliltä, kylmänä, tyhjäkäynnillä tai kuormituksessa käytettiin bensiiniä. Kuormituksessa lisäbensiini ruiskutettiin, imusarjan ja kaasuttimen väliin kiinnitettyyn laippaan asennetuilla, k-jetronikista lainatuilla ryyppysuuttimilla, joita käytettiin kylmäkäynnistyksessä sekä kuormituksessa. Lisäksi kojetaulussa oli merkkivalo kertomassa milloin tekniikka valitsi petrolin käyttöön. Petrolin suodattimet

Kaksoispolttoainejärjestelmä.



Merkkivalo muistuttaa ajon taloudellisuudesta.



Petro Saabin rakenne ja hallinta laitteet (99:n vm 1983 myyntiesite).

ja petrolin vaatimat imuilman ja polttoaineen esilämmitysosat laskivat huipputehoa vielä hieman lisää (vertaa mm. turbojen intercoolerit, joilla pyritään tekemään päinvastoin).

Uudessakaupungissa tehdyt Petrot olivat vapaat dieselverosta, muut lähinnä itse muutetut joutuivat maksamaan muutoksesta korkean veron sekä ajossa dieselveroa. Muutosverotus kumottiin myöhemmin. Ja jokusia kotikutoisia petroja, myös muun kuin Saab-merkkisiä, tehtiinkin.

Ensimmäinen 50 auton koesarja laskettiin Saabmaisesti ajoon vuoden 1979 alussa ja lopullisia tuotantomalleja tuli myyntiin keväällä 1980. Tuulias ajoi esisarjan Petrolla 30.000 km kestotestin ja jatkoi sitä hyvien tulosten myötä

talvisiin olosuhteisiin 60.000 km testiin asti. Myöskin klubin viime syyskokouksessa nähty ”oma-turbo” on Tuuliasin lehden toimesta kokeiltu jo vuonna 1984, jolloin he iskivät Petron koneeseen turbon suoraan kiinni.

Hyvä idea sai kuitenkin nolon lopun, kun ensin kotimaisen innovaation yhteiskumppaniksi tullut Neste oli alkuun kuviossa mukana pitäen petrolin hinnan oikeassa tasossa ja loi jakelujärjestelmää. Mutta ajat ja johtajat muuttuivat talossa, eikä hintalupausta enää noudatettu, joten petroli liputettiin sivuun hinnoittelupolitiikalla. Ei varmaankaan sopinut yhtiön brandiin. Mootto-

ripetrolin myynti ajettiin pikkuhiljaa alas huoltamoilta ja sitä sai vain ”tukkuostoina” isoon säiliöön ja lopullisesti moottoripetrolin tuotanto päättyi Suomessa vuonna 1995.

Petro-Saab on yksi niitä harvoja suomalaisia asioita, joka mainitaan ruotsalaisessa ja englantilaisessa Saab-kirjallisuudessa, toisin usein vain rivin verran, ja vain joka toisessa kirjassa.

Muut Uudenkaupungin moottori kokeilut:

Saab V8

Vihdoin, kuin lopulliseksi hyväksynnäksi Finlandia-CD jatkomalleille, tuli Ruotsin pääkonttorilta 1986 Uudenkaupungin autotehtaan tuotekehitysosastolle tilaus 9000 CD jatkomallin tekemiseksi. 150 mm jatkettu erikoisluksusmalli valmistuttuaan kuitenkin vaikutti jotenkin vaatimattomalta. Lähinnä Amerikan markkinoita ajatellen, turbotettu 4-sylinterinen 16 venttiilinen moottori ei tuntunut riittävän mahtavalta, oikealta edustusautolta, vaan sen pitäisi olla V8. Ruotsalaiset totesivat heti, ettei sinne mahdu, he ovat jo asian selvittäneet. Se oli siis kuin punainen vaate Ukilaisille. Joten lähes utopistisiinkin teknillisiin suorituksiin pystyvä Simo Vuorio tarttui ystävällisen piirustuksiin ja tulosta tuli. Vaihteiston ja moottorin välistä löytyikin 3 senttiä ”löysää”, jo-

Petron myyntiin panostettiin ja se kannatti myös, tuon aikakauden tarra.



Petrosta ja sen käytöstä kuultua ja luettua

Petro-Saab oli hyvin tehty auto, jonka petrolilaitteet pelasivat hienosti. Ajajan piti vain olla asiaan hieman vihkiytynyt, eli ennakoida tulevat kylmäkäynnistykset kääntämällä bensa pakkosyöttö päälle hieman ennen pysäköintiä, jotta kaasutin oli valmiiksi täynnä bensaa. Kylmää konetta ei kannattanut väkisin polkea, vaan lämpenemisen jälkeen rauhallisesti kierroksia keräämällä Petronkin sai kulkemaan, muutoin sai aikaiseksi vain sinistä savua takana tulijoiden riemuksi. Oikein valmistauduttua oli -25 asteen kylmäkäynnistys yhtä helppo ja varma kuten tavallisella bensiinimoottorilla.

Usein asiantuntijat varottelivat Petron ostajia ennen aikaisella konerikolla, mutta totuus oli vallan toinen. Osaava kuljettaja konetta ei ajamalla saanut loppumaan. Uhka oli koneen karstoittumisella joka seurasi moottorille vääristä ajotavoista, tämä sitten vielä pahensi moottorille ominaista petrolin sekoittumista moottoriöljyyn. Liuotintyyppisenä petroli heikensi öljyn voiteluominaisuuksia. Tästä syystä käytettiin dieselmoottorin öljyä ja 7500 kilometrin vaihtovälejä. Tuulilasin 30 000 km testissä ei lisätty moottoriöljyä lainkaan.

Petro oli parhaimmillaan pitkässä matka-ajossa. Ne jotka sen ostivat säästöä ajatellen lyhyeen ajoon, saivat useimmiten moottoriongelmia ja polttoainesäätökin olivat vähäiset. Ne jotka ajoivat paljon matka-ajoa, säästivät vieläkin enemmän hankkimalla itselleen muutaman tuhannen litran tankin pihaan ja polttoaineet tukkuostoina säiliöautotoimituksin. Tuulilasi-lehden Petron kestotestin aikaan (1980) polttoainekulut taloudellisessa perusajossa olivat puolet vastaavasta bensiinimallisesta ja vastasivat silloin 7l/100km kuluttavaa dieselmallia, kun veroja ei huomioitu sen aikakauden hinnoilla. Tärpättiä Petro myös hyväksyi, sytytystä piti vain aikaistaa, kokonaiskulutuksen ollessa 8 litraa.

Olipa aikakauden poliisikin huomannut petron "arvon". Eräs partioauto on tiettävästi ollut muka Petro-malli, hämäys petrolitäyttöaukkoineen ja merkkitarroineen.

Matalan puristussuhteen Petron tehot/väännöt olivat hieman vaisumpia, myös bensalla ajettaessa. Kyllä se sangen laiska olikin, varsinkin matalilla kierroksilla. Nykyään siihen voi käyttää sitä 95-oktaanista Bensiiniä, silloin käytettiin 92:sta. Tehoa oli 85hv/5600r/min josta saatiin bensiinillä 57hv ja petrolilla 53hv pyörille asti, vastaava bensiini kun antoi 100hv ja 73hv pyörille.

Ajettaessa petrokoneelle piti antaa kierroksia, jottei petroli karstoita konetta tukkoon. Tämän tiesivät jo entiset petroli-traktori kuskitkin. Mitä enemmän jenkaa, sen parempi, yleensä ohitukset hoidettiin kolmosella. Petrossa oli tästä syystä tiheät vaihteet, suurimman

eli nelosen välitys oli 3,8. Kokonaiskulutusta ei saanut yli kymmenen litran vaikka kuinka kaasutteli. Huippuja otti rajoittimeen asti (turbon virranjakaja), joten Petro kyllä kulki sangen hyvin, yli 170 km/h. Sen aikaiset nokivasarat se "pesi" mennessä tullen ajokustannuksissa ja ajettavuudessa sekä kylmäkäynnistyksessä.

Kun tieto Petromallin tuotannon lopetuksesta tuli kevättälvellä 1984 alkoivat Tuulilasilehden toimittajat kehittelemään Petron turbottamista, konehan on käytännössä täysin sama kuin b-turbo, koska petrossa on b-turbon männät ja virranjakaja. Etsittiin 60tkm ajettu vm -81 Petro (AOK-663). Lopputulos oli kaasariturbo, joka kulki suunnilleen oikeiden turbojen tahtiin, mm silloin tuliterän volvo 740 turbon kanssa samoille arvoille. Huiput oli vain 178kmh, koska Petrossa on todella lyhyt laatikko johtuen petrokoneen vähäisemmistä voimista, joten tuossa nopeudessa virranjakajan keskipakorajoin katkaisi menon. Kustannus turbotuksesta oli noin 10% käytetyn Petron hankinta hinnasta, töihin upotessa saman verran. Ahdin oli työn tehneen pajan maahantuoma IHI ja lisäksi tarvittiin tehokkaampi bensa-pumppu säätimiseen. Pakosarja oli vakio kaksiosainen valurautainen, johon tehtiin irtopaloista yhdistelemällä välipalat turbolle. Kaasutin otettiin vanhemmasta mallista, koska siinä oli seossäätöruuvit ulkopuolella. Laitetta ei tuolloin tarvinnut muutostatsastaa, ainoastaan kaksoispolttoaine merkintä poistettiin rekisteriotteesta ja samalla lisättiin tarpeelliseksi tulleet leveämmät renkaat.

Tästä tunnistaa Petron, toinen tankin korkki rekisteri kilven vieressä (Saab Petro GL myynti esite vm 1980)

Saabin uusin innovaatio. Saab 99 GL Petro.



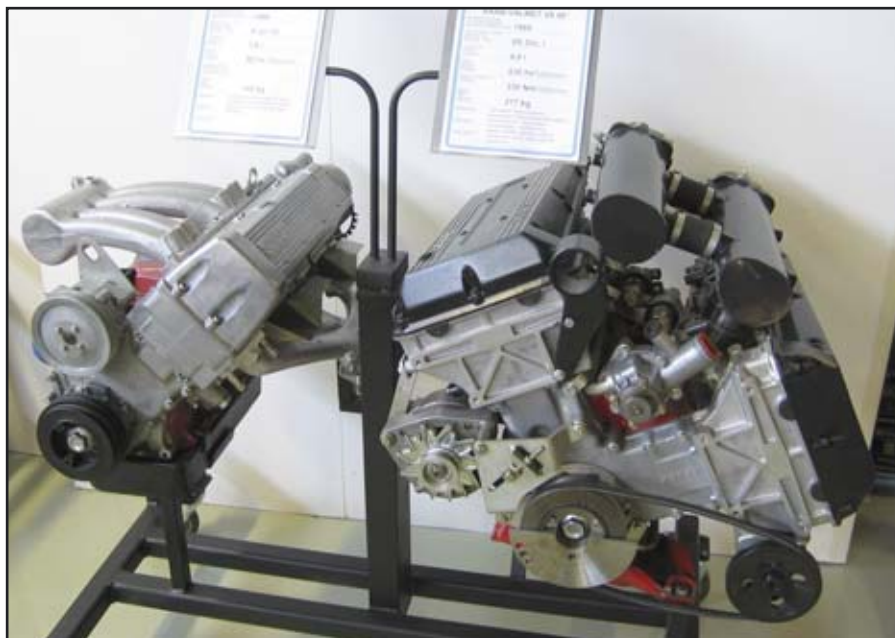


Suomalaisen ajoneuvokulttuurin ja kehityksen pääohjain ja jarru (Saab-Valmet 10v).

ten ne otettiin pois, niin jo vain alkoi mahtumaan. Seuraava onnenpotku oli se, että 16v-kansi suostui toimimaan toisinpäin eli imupuoli toimi pakona ja päinvastoin. Syntyi huomattava säästö, kun V8:n toiselle puolelle ei tarvinnut valmistaa toista kantta peilikuvana, joten projekti saattoi siis jatkua. Niinpä

neessä Ukin museossa ja yksi Linnavuoren museossa... Missähän mahtavat olla loput kaksi?

Kesällä 1988 käynnistyi ensimmäisen kerran V8-moottori normaalimittaisen 9000:n konehuoneessa. Jos moottori olikin hieman raakile, käynnin tasaisuuden ym. vaatiessa hieman viilaamista, hurmasi se kuitenkin murinallaan kaikki, sekä myös mahtavalla väännöllään. Massiivinen tonnari lähti vielä lähes nelosella paikaltaan.



7.10.1987 tilattiin Linnavuoren tehtaalta (nykyinen ACCO, Sisu Diesel) kuusi kappaletta V8 moottoreita. Valmet Rautpohjan valimo teki sylinterilohkon valut, Englannista hankittiin kampiakselit.

Syntyneen V8:n kriittiset mitat: V8i 1989, 90 asteen kulmassa, 32 venttiiliä, iskutilavuus 4 litraa, teho 230hv/5200 r/min, vääntö 330 Nm/3000r/min, paino 217 kilogrammaa, koottu Saabin perusosista. Moottoreita valmistui viisi kappaletta, joita yksi on 9000 V8:n keulalla, yksi telineessä

Testiajoista Linnavuoren ympäristössä saatiin kirjallinen todistus tutkaosuman jäljiltä ja sen jälkeen sanottiinkin että viikokasilla pääsi tuhattaviittästään... Toinen legenda kertoo tilanteesta jossa Ruotsin pääkonttorilta maanitetiin päälliköitä moottoria katsomaan, lopulta delegaation saapuessa heidät noudettiin Linnavuoreen V8:lla, sitä heille paljastamatta. Reippaasti ja vähän ohitellenkin kulunut matka miellytti vieraita, ”näin ne Saabit liikkuu”, kuului takapenkiltä. Tehtaalle päästyä ja ulkona suoritettujen kättelyiden ym. jälkeen, alkoivat vieraat haluta karkäkästi sisälle katsomaan millainen protoraakile siellä sitten olisi, kiire kun oli kotiinkin... Sisään ei tarvinnut mennä vaan kerrottiin mitä kohteliaimmin heille, että tuossa se on takananne, kyydistä jo ehditte nauttiakin.

Jatkossa Saabin tekniikan ja kaupallisten johtajien lausunnot olivat ylistäviä koeajojensa jälkeen, erityisesti V8-ryhmää lämmitti se että testaajat olivat yllättyneitä että tällainen auto tosiaan voidaan tehdä Suomessa! Tuolloinen Saabin suunnittelujohtaja S-G Larsson, joka oli ollut aiemmin päämoottorisuunnittelija, ei hyppinyt riemusta. Ehkäpä häntä kaiversi se, että suomalaiset olivatkin onnistuneet V8:n kanssa. Samoihin aikoihin Saabin ongelmat olivat sillä mallilla, että oli aika etsiä yhteistyökumppania. Kun ”kihlat” GM:n kanssa oli solmittu, saattoi Larsson todeta, että GM:ltä löytyy varmasti 9000:n sopiva valmis V8, ei niitä Suomessa tarvitse valmistaa. Siinä samalla hautautui 9000 CD Finlandia malli. Eipä löytynytäkään sopivaa viikokas, kun vain V6 oli suurin mitä saatiin Saabeihin asennettua. Ensimmäisen V8 tuli Saabiin vasta keuhällä 2005 esiteltyn 97X city-maasturimalliin valinnaiseksi.

9000 V8 jouduttiin pitämään salassa kymmenen vuotta ja vasta 1999 se tuli julkisuuteen, kun Simo Vuorion pitkäaikainen suunnittelu- ja kehitystyö autotekniikassa palkittiin Auto- ja liikennetoimittajien toimesta. Palkinnon Simo ajoi vastaanottamaan V8:lla asian arvon mukaisesti ja näin 9000 V8 pääsi vihdoinkin julkisuuteen, vaikkakin 9000:n valmistus oli jo päättynyt.

Suomalaiset Saab moottorit 1,6l ja V8 Ukin Automuseossa.



Mikään ei kerro ulospäin mitä tämän V8 tonnarin keulilla on, proto majailee Ukin Automuseossa

Saab 1.6l

Suomen vuoden 1988 työsuhdeautojen verotusmuutoksen jälkeen alettiin Ukissa ideoida saataisiinko Saabin kahden litran moottorista tehtyä 1.6-litraista, alemman veroluokan moottoria. Muutos tapahtuikin helposti sylinterin halkaisijaa pienentämällä. Valmistuskustannus tuolle olisi ollut hieman suurempi kuin vakiokoon, mutta työsuhdeauton veroedun myötä hinta olisi kuitenkin kunnolla kompensoitunut. Markkinatutkimuksen ja hinnoittelun myötä hanke kuitenkin haudattiin, valmistussarjat olisivat jääneet liian pieniksi, kun 1.6 Saabia olisi myyty vain Suomessa.

Talbot Petro

Saab 96 -tuotannon korvaajiksi hankittiin jo vuoden 1979 alussa Uuteenkaupunkiin aluksi Chrysler, sittemmin Talbot nimellä olevia PSA-yhtymän autoja kokoonpantaviksi. Näitä kehitettiin kokoajan Suomeen paremmin

sopiviksi mm. lämmityslaitteen, ruostesuojauksen, penkkien ja puskurien osalta. Osia ja mallia lainattiin usein Saabin valikoimastakin. Ja kun 99 Petro oli osoittanut toimivuutensa siirrettiin petroliosat myös Talbot Horizonttiin lähes samoilla rakenteilla. Erikoisuutena oli mm. tankin korkki, jossa oli vakio tankkauspaikassa jakoläppä sen mukaan kumpaan tankkiin sisältää pistettiin. VTT vielä jatkokehitti auton polttamaan myös alkoholia. Horizon oli myös Suomen ensimmäisen sähköauton perusrunko, jota IVO kehitti. Kotimaisen Talbotin Suomalaisuusaste oli lopuksi liki 40% ja sen markkina osuus oli parhaimmilla jopa 6%.

Talbot diselit

Horizonttiin asennettu, mallin emoyhtiön, Peugeotin diesel oli Uudenkaupungin ensimmäinen dieselmoottori. Suomalaiset jatkokehittävät tästä sitten Ranskalaisten yllätykseksi vielä sovituksen isomman 1510-mallin nokalle sopivasti juuri ennen kuin koko Talbotin valmistus loppui Suomessa, vain reilut 300 isoa dieseliä ehti markkinoille ennen 25.4.1985 annettua lopetuspäätöstä. Tekniikan Maailman valpas reportteri oli saanut arvomaailmaansa

kolauksen, kun oli huoltamolla mennyt varoittelemaan 1510 Talbotia dieselillä tankannutta nuorta neitosta. Ei ollut menossa väärää ainetta tankkiin, vaan kyseessä oli testiajossa ollut tehtaan auto, valisti tankkaaja.

Iso Talbot sai myös Lumikko-tyylisen erikoismallin Suomessa Leo Kinnusen tekemän 50 kappaleen erikoisvarusteluerän myötä.

Linja-auto

Suhdanteiden ja työpaineiden vaihdella kehittäminen valtion tukemana Uudessakaupungissa Ecobus, jolla etsittiin uusia tuulia linja-automarkkinoille. Noin 20-paikkainen bussi itsekantavalla korilla esiteltiin 12.4.1994. Projektin myötä syntyi uusia patentteja ja muita innovaatioita. Ennakkotilaukset kuitenkin peruuntuivat ja bussin ympärille perustettu yhtiökään ei saanut tarpeeksi pääomaa bussien valmistamiseksi. Loppujen lopuksi Tekesin kolmen miljoonan puute aiheutti sen. VTT osti protobussin ja sovitti siihen nestekaasumoottorin ja myi sen sitten edelleen HKL:lle ja bussin on saattanut bongata mm. vuosituhatteen vaihteessa Herttoniemen palvelulinjalta P3. Bussi oli liian hyvä, että isot valmistajat olisivat se ottaneet valikoimiinsa, koska mm. alustasta saatavat katteet olisivat romahtaneet.

petri.tyrkko@saabclub.fi

Kirjalliset lähteet:

Saabisti-lehti

Aikakauden autolehdet

Katto pois! –kirja lähteineen

Saabin ensimmäiset 40v lähteineen