

SAABISTI



Suomen SAAB-klubi ry:n jäsenlehti 4/2013 :: Joulukuu 2013 :: Numero 92



Sisällysluettelo

Talvipäivät 22.-23.2.2014	5	Auton kestopinnoite: Parempaa suojaa maalipinnalle	54
Kesätapahtuma 13-15.6.2014	6	<i>Hannu Hämäläinen</i>	
Saab 92:n synty ja olemus	8	Saab 90, 99 ja 900 – mallien ongelmakohdat.....	55
<i>Vesa Pohjalainen</i>		<i>Mauri Tissari</i>	
Jessen sammakko.....	12	Pari käytännön huoltovinkkiä Saab 900/90/99:n käyttäjille	58
<i>Petri Kähkönen</i>		<i>Hannu Berger</i>	
Saab 9-2x eli "Saabaru"	14	Autonhakureissu etelästä	60
<i>Tomi Toikka</i>		<i>Tom Sukanen</i>	
Syyskokous.....	16	Rautaesiripun taakse 96:lla	63
<i>Petri Kähkönen</i>		<i>Pekka Askola</i>	
Uusi hallitusjäsen esittelyssä	18	Ratapäivä Ahvenistolla.....	66
Rallia 99 EMS:llä.....	19	<i>Petteri Virtanen</i>	
<i>Jukka Aromaa</i>		Saab-näyttely Liljendalissa	68
Kansainvälisesti.....	22	<i>Petteri Virtanen ja Anders Still</i>	
<i>Carl-Eirik Nikander</i>		Hollantilaiset ysikymppifanit	70
IntSaab2013	24	<i>Etienne Salet</i>	
<i>Mirkka Pihlajamäki</i>		Saabin Uutiset syyskuu – marraskuu.....	73
Englannin järvialueen Pre Tour	29	<i>Petteri Virtanen</i>	
<i>Carl-Eirik Nikander</i>		Lohjan seudun renkaanpotkijaiset	74
Saab Owners Club ja Top Gear Osa III.....	31	<i>Petri Kähkönen</i>	
<i>Mike Philpott</i>		Klubikauppa.....	75
Näin 96 saatiin kulkemaan.....	34	English Summary	76
<i>Matti Vallisto</i>		<i>Petri Kähkönen</i>	
Tekniikkavinkki: OG 9-5:n käsijarruvaijerin suojaus.....	38	Saabistin kauppapaikka.....	77
<i>Janne Lehtomäki</i>		Uudet jäsenet.....	77
Simo Lampinen, osa 4	44		
<i>Tommi Järvinen</i>			
Saab 9-3 2.0 Turbo Cabriolet -98: "Keltuainen".....	52		
<i>Kimmo Kauppinen ja Hannu Hämäläinen</i>			

Lehtien aineistopäivät ja ilmestyminen vuonna 2014
Nr. 93 1/2014 aineisto 3.2. ilmestyy maaliskuussa
Nr. 94 2/2014 aineisto 5.5. ilmestyy kesäkuussa
Nr. 95 3/2014 aineisto 4.8. ilmestyy syyskuussa
Nr. 96 4/2014 aineisto 3.11. 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 2014:
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 palvelumediانا.

Toimitus pidättää itsellään oikeuden olla julkaisematta herjaavaa, loukkaavaa, rasistista tai muuten hyvän maun vastaista aineistoa. Julkaistavaksi toimitettu materiaali oikoluetaan ja muokataan mahdollisten kirjoitus- ja asiavirheiden osalta sillä hetkellä käytettävissä olevien resurssien mukaisesti. Toimitus ei vastaa painovirheiden ym. aiheuttamista vahingoista ja menetyksistä. Alkuperäinen aineisto palautetaan lähettäjälle, jos osoitetiedot on ilmoitettu. Kaikenlaisen ja -tasoinen materiaali on tervetullutta. Kuvat sähköisessä muodossa, mahdollisimman korkealla resoluutiolla.



Hollantilaiset ysikymppifanit

Teksti ja kuvat: Etienne Salet

Käännös: Petri Kähkönen

Kun sain tietää Saabisti-lehden numeron 90 sisältävän juttuja samannumeroisesta Saab-mallista, pyysin toimitukselta lehteä ja sain sen englanninkielisten käännösten kera. Vastavuoroisesti lupasin kertoa 90-mallin hollantilaisista ystäväistä.

Minä olen Etienne Salet, 51-vuotias saabisti Utrechtista. Yhdessä parikymppisten Niels Kerkdijkin ja Nikita Nelemansin kanssa perustimme Saab 90:lle oman webbisaitin www.SAAB-90.nl. Luonnollisesti meillä on kaikilla oma ysikymppi.

Sivustoltamme löytyy hollantilaisten ysikymppien rekisteri ja muutamia autoja muista maista – myös Suomesta. Sivuilta löytyy myös kaikki käsiimme saamamme myyntiesitteet ja promokuvat täydellisen korjaamokäsikirjan ja osaluettelon lisäksi. Ja luonnollisesti paljon kuvia ja videoita ysikymppisistä, niiden omistajista ja tapaamisista.

Ensimmäinen mallikohtainen tapaaminen oli jo vuonna 2005 viiden auton voimin. Itse en päässyt silloin paikalle, ja se harmittaa vieläkin. Neljä vuotta myöhemmin autojen lukumäärä kasvoi jo yhdeksään, joka ei ehkä kuulosta paljolta, mutta se oli silloin kuitenkin 10 % kaikista Hollannin liikenteessä olevista ysikympeistä.

Meitä 90-harrastajia on moneen lähtöön. Yksi pitää autoaan päivittäisenä käyttöautona, kun taas toisen ruusukvartsin väriseen vuoden -85 autoon on puolestaan laitettu metallinen kattoluukku, viritetty moottori, madallettu alusta, Airflow-sarja, Aeron vanteet, kolme takaniskatukea, takaspoileri, lisäjaruvalo ja vaikka mitä muuta. Mutta ilahduttavinta hollantilaisissa 90-harrastajissa on se, että monet heistä ovat nuoria. Se lupaa hyvää autojen tulevaisuutta ajatellen.

Suomalaisia saattaa ihmetyttää, mikä ajaa hollantilaisen intoilemaan Saab 90:n puolesta. Se on monimutkainen asia, mutta yritän selittää sitä omasta puolestani.

Nostalgiaa ja ajettavuutta

Minä olen pitänyt autoista koko ikäni, ja erityisesti pidän massasta erottuvista autoista, joilla on luonetta. Ihastuin Saabeihin ensi kertaa vuonna 1968, kun kaverini vanhemmat ostivat uuden punaisen ysikuutoson. Se muoto, paksut pellit, hieno maalaus, viimeistely ja varsinkin se ääni: olin myyty! Isän

Cortina oli toki kelpo auto, mutta niin eri planeetalta kuin Saab.

Viimein vuonna 1982 vanhempani ostivat tuliterän laivastonsinisisen 99:n. Minä olin tästä Saabista yhtä otettu kuin 96:sta neljätoista vuotta aiemmin. Mahtavien yksityiskohtiensa ansiosta se oli aivan ihastuttava kokonaisuus. Mutta ei se kyllä mikään luotettavuuden huippu ollut: se oli korjattavana vähän väliä. Korjaamolaskut se sai kuitenkin anteeksi ajettavuutensa ansiosta. Sitä autoa ei sade tai tuuli pelottanut. Se meni suoraan eteenpäin kuin juna.

Ysikymppi

Vuonna 1986 oli auton vaihto edessä. Isä halusi ostaa uuden Saabin, mutta 900 oli meille yksinkertaisesti liian kallis. 99:ien valmistus oli puolestaan jo lopetettu. Mutta onneksi 90 oli keksitty, ja sellainen meille tuli. Varustetaso oli vaatimaton, mutta auto itsessään oli hyvin rakennettu, ja se osoittautui edeltäjänsä huomattavasti luotettavammaksi. Niin luotettavaksi, että isä ei enää vaihtanut sitä uuteen. Isän kuoleman jälkeen äiti ajoi autolla vielä seitsemänkymmppisenäkin. Ohjaustehostin? Kuka semmoisia tarvitsee. Kerran auto hyytyi moottoritielle. Auttamaan pysähtynyt saabisti korjasi jumittuneen ryyppyvaijerin samoin tein, mutta kokemus sai äitini luopumaan autosta, ja se päättyi veljeni vaimolle.

Vuonna 2003 ostin sitten auton itselleni. Olin jo etsiskellyt harrasteautoa, joten miksi en hankkisi sellaiseksi koko ajan omassa perheessä ollutta yksilöä, jota oli huollettu säännöllisesti. Myin pienois-mallikokoelmani, jotta sain kasattua rahaa ammattitaitoiselle hitsaajalle perinteisten ruostepaikkojen korjaamista varten. Teetin autolle vielä kunnollisen ruostesuojauksen. Loput korjaukset tein sitten itse. Nyt auto viettää ansaittuja eläkepäiviään tallissani, ja sillä ajetaan vain kesäisin. Mittarilukema on 307 000; moottori ja vaihdelaatikko ovat alkuperäisiä.

Nostalgia ja perheen tarina yhdistettynä luotettavaan rakenteeseen ja hyvään ajettavuuteen on tehnyt minusta tämän mallin ihailijan.

Jääräpää

On myös toisenlainen tarina. Kun tutustuin ysikymppin uutena omistajana ensi kertaa Hollannin Saab-yhteisöön, sain jatkuvasti kuulla, miten omituinen 90-malli on. Miksi nyt sellaiseen uhrasit aikaa ja vaivaa? Eri asia, jos tallissa olisi kolmiovinen 900, miehitte turbollisena. Tai cabriolet. Tai ehkä viritetty 9000. Ysikymppit olivat kuulemma hyviä vain siksi, että niistä sai sekä tupliksiin että satkuihin varaosia.

Kommentit saivat minut vain entistä vakuuttuneemmaksi omasta Saabistani, enkä ottanut niitä kuuleviini korviini. Ja kun aikaa on kulunut, tuollaiset heitot ovat vähitellen loppuneet kokonaan. Sen



Etienne ja 90

Vuoden 2009 tapaaminen



90 erottuu detroitilaisten seurasta



Uusia Saabeja matkalla Hollantiin





Niels Kerkdijk

Nikita Nelemans



IntSaab2012-tapahtumassa sain osuvan osallistumisnumeron



tilalle on tullut päinvastainen ajattelu, josta nuoremmat harrastajat ovat erinomaisia esimerkkejä.

Nostalgian lisäksi automalli on herättänyt minussa myös jääräpäisyyden: väärinymmärrettyä autoa pitää puolustaa.

Yksinkertainen on kaunista

90:n pelkistetty varustelu oli ehkä pettymys 80-luvun puolivälissä. Mihin katosivat ne kaikki hienot uutuudet, joihin meidät oli juuri totutettu? Missä oli turbo, 16-venttiiliset moottorit, ABS? Edes ohjaustehostinta ei ollut saatavana.

Loppujen lopuksi 90 oli kuitenkin hyvä auto. Itse asiassa jopa erinomainen. Ensinnäkin se täytti juuri sen tarpeen, johon se oli tarkoitettu tarjoamalla edullisemmän vaihtoehdon Saabin haluaville. Isäni oli tästä ihan malliesimerkki. Toiseksi pelkistetty varustelu teki autosta luotettavan. Jos osaa ei ole ollenkaan autossa, ei se voi mennä rikkikään. Myönnän kyllä, että ysikympillä ei voiteta autojen kauneuskilpailuja, mutta kuten Hannu Berger kertoi Saabisti-lehden numerossa 90, se on luotu nopeasti ja pienellä budjetilla. Mutta silti siitä saatiin oiva markkinaosuuden puolustaja ja käytännöllinen kuluväline.

Hieman kärjistäen: sytytys on ainoa asia, joka 90-mallissa toimii sähköllä. Loput osat ovat mekaanisia tai hydraulisia. Sellaisia, joiden toiminnan ymmärtää, kun osan kerran purkaa. Ja vaikka malli on muuten harvinainen, 99:n ja 900:n osia löytyy kyllä. Onhan vanhan auton kunnossa pitäminen ympäristöystävällisempääkin kuin uuden auton ostaminen.

Harvinaisuus

90-mallia myytiin Hollannissa vain 1 154 kappaletta, joten meikälaisille se on aikamoinen harvinaisuus. Liikenteessä niitä on tällä hetkellä enää 60, eli noin 5 % kaikista täällä myydyistä autoista. Sen lisäksi tiedossani on 75 autoa, jotka majailevat varastoissa ja piholla, ja minä yritän jäljittää niiden omistajia kertoakseni heille millainen aarre heillä oikein onkaan.

Vielä harvinaisempia ovat ne ysikymmit, joita autoharrastajat ovat hankkineet myös sinne, minne niitä ei ole uutena edes myyty. Mahtaako olla monta Espanjan kilvissä olevaa ysikymppiä? Tuskin, mutta kyllä sellainenkin löytyy. Ja vasemmalta ohjattava kanadalainen auto ainakin erottuu tuosta Detroitilaisten joukosta.

Ehkä teillä suomalaisilla on vielä liian monta 90:iä, jotta osaisitte arvostaa niitä riittävästi. Mutta toivottavasti arvostus nousee ennen kuin on liian myöhäistä. Olen jututtanut monia, joilla on joskus ollut itsellään 90, ja usein minulle kerrotaan, miten hyvä auto se oikeastaan oli. Sitten harmitellaan, että siitä on tullut luovuttua. Olisiko siis syytä ottaa tuosta opiksi?



Peltivannesarja
(1 kpl varastossa) 80 €

Klubikauppa kiittää:



AUTOSÄHKÖ OY

Takojankatu 9, Oulainen, P. (08) 470 810
ojanautosahko@msn.com

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



Erikoistarjous IntSaab2011-tuotteista:

- t-paita sininen (vain hajakokoja) tai valkoinen 5 €
- lippis 5 €
- kangaskassi 5 €

Saabisti #92: Summary in English

- 5 Invitation to Saab Club of Finland's winter event.
- 6 A heads up call for club's summer event.
- 8 Vesa gives us a brief history lesson on Saab 92.
- 12 Jesse introduces us to his 92B from 1954.
- 14 Tomi tells us about another and quite a bit different "nine-two". Namely 9-2x.
- 16 Report from the Saab club of Finland's official autumn meeting.
- 18 Petteri was elected as a board member in autumn meeting.
- 19 Historic rally with 99 EMS. Jukka shares interesting information about his car.
- 22 Eirik's report from the largest annual Saab spare part swap at Norrköping, Sweden.
- 24 Mirkka takes us back to last summer's IntSaab event.
- 29 Pretour has become an important part of IntSaab events. Eirik and his grandson share their experiences.
- 31 Mike Philpott's third story about the making of TopGear's tribute to Saab episode.
- 34 Matti has been driving rally since the 1960s. He tells interesting stories about tuning 96s.
- 38 Janne shares a simple but clever tip on keeping 9-5 hand brake wire clean and protected.
- 43 Antero tells us about the idea behind the centerfold poster. T-shirt prints also available.
- 44 Article series about Simo Lampinen has come to 4th part. This story covers some of the PR work Simo has done for Saab.
- 52 Riku's yellow cabriolet is a prime example of tuning.
- 54 How does protective coating differ from good old wax? Hannu explains.
- 55 Thinking of buying a 90, a 99, or a 900 as a hobby car? Mauri knows these cars like the back of his hand and he shares tips what to look out for.
- 58 Hannu has two simple but valuable tips for 900 owners, learned by the hard way, unfortunately. I bet many readers want to check the hood locking and mirror adjustment systems on their cars now.
- 59 Finnish TV show about cars is now available as a book. Saabs represented? Why, of course they are.
- 60 Four Saabs on the home yard and want yet another? Well, there's always room for a cab, isn't there? Tom's amusing story about getting hold of one.
- 63 Pekka takes us back to 1986 and to a road trip behind the iron curtain. Poland and DDR were very different back then.
- 66 Saab club of Finland had a track day at Ahvenisto.
- 68 Anders decided to organize a car show with only Saabs. This was the second time and it looks like this is going to be an annual event.
- 70 Etienne tells us about our fellow Saab enthusiasts in the NL. And especially about their interest in Saab 90.
- 73 Saab related news from September to November.
- 74 Local Saab meetings have re-started at Lohja after several years of hibernation.
- 75 Club shop items for sale; Classifieds; New club members.