

SAAB

Svenske biler

Er det noe svenskene har klart som vi ikke har klart, så er det å produsere biler i stort antall. Norge har opp gjennom tidene gjort sine forsøk, men vi kan dessverre ikke måle oss med våre svenske naboer på dette feltet. Så når vi snakker om svensk bilhistorie, dreier det seg selvfølgelig om SAAB eller Volvo. Vi skal se litt nærmere på SAAB og dens historie.

Det norske miljøet

Gammalsaabens Venner er klubben som representerer den klassiske delen av SAAB. Etter at Veteranbørsen kom i kontakt med klubben i forbindelse med vår faste klubbpresentasjon, var det en ting som vi bet oss spesielt merke i ved denne klubben – alle vi pratet med hadde et utrolig engasjement for denne noe litt snodige bilen.

For å få litt mer kjøtt på beinet om denne bilen kontaktet vi Morten Strandmoe som er formann i Gammalsaabens Venner for å høre om det var noen som kunne hjelpe oss med litt historie om bilen. Da Morten skjønnte at vi holdt til i Kristiansand, sa han følgende: Kontakt Bård Austad i Kristiansand, han er helt SAAB-gal og bør kunne svare deg på det meste.

Så det gjorde vi, og dette var en mann vi ikke trengte å be to ganger, "Gi meg over hælga så ska æ se litt på det" var det vi fikk som svar.

Med dette overlater vi ordet til Bård Austad og hans beskrivelse av SAAB.....



Hva er SAAB ?

SAAB er røyk, rally, frihjul og nøkkel mellom setene.

Det er et bilmerke med lange tradisjoner. Fabrikken har helt fra de første bilene så dagens lys, og frem til i dag klart å beholde sin egenart. Dette på tross av skiftende økonomi, stadige sammenslåinger og eierskifter.

Man kan ikke sette seg ned å skrive om denne bilen, uten å binde sammen fortid med nåtid.

Visjonene som stod bak de tidlige modeller, preger fremdeles tenkningen til de ingeniører som konstruerer bilene.

Selv startet jeg mitt første bekjentskap med SAAB på 70 tallet. Jeg giftet meg senere inn i en SAAB familie. I motsetning til endel andre, har jeg en tendens til å kjøpe eldre og eldre biler. I årenes løp har jeg med noen få unntak, vært borti nær sagt alle Saabs modeller. I familiens samling inngår nå bl.a. to stk SAAB "93".

Min eldste bil er en SAAB 93b fra 1958. Som en underlig sammenligning kan jeg jo fortelle at min kone nylig kjøpte familiens andre "93". For noen uker siden hentet hun nemlig sin flotte 2004 modell SAAB 9-3 cab.! Jeg tror ikke det er så mange familier hvor mann og kone eier hver sin bilmodell med nesten 50 års aldersforskjell.

Det har skjedd litt både under og rundt panseret på SAAB'en disse 47 årene. Selv om følelsen man får når man kjører disse bilene, er noe av den samme. Når man kjører SAAB, får man en litt annerledes bilopplevelse.....

Denne bilen er nemlig ikke bare et fremkomstmiddel. Den er et lite stykke "noe for seg selv". For å bruke SAAB sitt eget utsagn: Det er en bil for individualister. Det hele startet den 12. desember 1949. Da rullet den første serieproduserte SAAB'en av rullebåndet på den gamle flyfabrikken til Svenska Aeroplan Aktiebolaget i Trollhättan. De første bilene var militærgrønne av typen 92. Siden den gang har denne lille svenske bilprodusenten produsert drøyt 4 millioner biler.

Hvorfor skulle en flyfabrikk produsere biler ?

For å overleve etter krigen måtte den svenske flyfabrikken se seg om etter nye produktlinjer som supplement til flyproduksjonen. Valget falt på bil. Konsernets erfaringer og tradisjoner med sivil og militær flyproduksjon, har hele tiden påvirket både design og tekniske løsninger i utformingen av nye bilmodeller.

Det var derfor ingen tilfeldighet at de første SAAB'ene fra Trollhättan, sett fra siden, så ut som profilen av en ving. Den flaskegrønne fargen på de aller første "92'ene" var et resultat av store restlagre av militærgrønn lakk.

Trollhättan-konsernet slet helt fra starten av med dårlig økonomi. De første seriene med biler måtte selges før de var laget. Nedleggelsesspøkelset syntes å ha vært et tilbakevendende problem for SAAB, og det endte til slutt med at bilgiganten General Motors i USA kjøpte opp denne lille svensken.

SAAB har helt fra første modell markert seg sterkt både innen bilsport og bilteknologi. Selv om bilene i manges øyne sees på som spesielle, synes det å være bred enighet om at SAAB alltid har stått for kreativitet og kvalitet.

Det er ikke uten grunn at SAAB helt frem til i dag har vært en hyppig anvendt rallybil. De fleste voksne gutter og jenter smiler nok gjenkjennende når navnet Erik Carlsson eller Greta Mollander nevnes. Rally var i sin tid en folkesport. Når veteranbilentusiaster snakker om rally, ser nok mange av dem for seg en gammel totakts SAAB med lykt på taket, som kommer i skrens bortover en støvete og svingete grusvei.

Erik "Carlsson på taket" sine triumfer under Rally Monte Carlo på begynnelsen av 60-tallet vil for alltid bli stående som en milepæl og en suksessfaktor for SAAB.

Saabs rallyepoke er lang. Historien startet med de små motorsvake totaktere og utviklet seg raskt videre via toptrimmede V4 motorer til sterke turbomotorer. Det er ingen tilfeldighet at det nettopp er totaktere og turboer som i manges øyne kjennetegner SAAB..

Hva har SAAB gitt oss bilelskere disse årene? For å bruke SAAB sitt eget ubeskjedne utsagn, så sies det at SAAB står for stadige "inovationer" innen internasjonal bilindustri. Det er nok noe i dette når man ramser opp hva den lille svenske bilprodusenten har vært "først ute med" innen personbilindustrien:

- To krets bremsesystem. Det vil si dobbelt diagonaldelt bremsesystem
- Første bilprodusenten som innførte bilbelter som standard
- Lyktepussere og spylere
- Kraftabsorberende og selvreparerende støtfangere
- El. oppvarmede seter
- Deformerbar rattstang
- Asbestfrie bremsebelegg
- Vidvinkel i sidespeil for å minimere dødinkel
- Første bilprodusent som brukte turbomotorer og flerventilsteknikk i vanlige familiebler.
- SAAB Active Head Restraint (SAHR) - en aktiv nakkebeskyttelse som beskytter mot nakkeslengskader

Selv om listen over hva SAAB har stått for er lang, er det allikevel i bunn og grunn 3 overordnede "epoker" i bilfabrikken historie.

Totakter – V4 – turbo.

Disse tre motortypene viser Saabs utvikling, og de binder også det hele sammen.

Totaktsepoken startet i 1950 og varte frem til den siste produserte totakteren i 1968. Disse små bilene ble fort folkebler både her hjemme og i utlandet. Dette på tross av at de trengte noe mer pleie og omsorg enn en "ordinær" bil med 4-takts motor.

Bilene ble dessverre like brått upopulære, som de i sin tid ble populære. På midten av syttitallet ble det skrotet mang en totakter, ikke fordi bilen var utslitt, men fordi eierne ikke lenger likte at de bråket og oste mere enn naboens bil. Pådriveren bak dette var nok bilindustrien som plutselig fikk det travelt med å tenke miljø. SAAB'en røyk... det så alle. Fra å være svært så populære ble de nå omtalt som "jungeltrummer og stinky toys".



SAAB 92 B

SAAB

Den neste epoken er vekslingen mellom totakter og V4. Selv om SAAB tidlig på 60-tallet hadde investert store penger i en ny motorfabrikk, og som følge av dette så seg nødt til å lage totaktsmotorer i uoverskuelig fremtid, startet en nærmest skjult forberedelse for skifte til mere moderne firetakts motorer. Totakteren (96) fikk ny og lengre front i 1965.

I 1937 ble det Svenska Aeroplan Aktiebolaget - forkortet SAAB grunnlagt som statlig produsent av militærfly

Det offisielle påskuddet var at man måtte forlenge fronten for å flytte radiatoren som tidligere satt bak motoren, frem i grillen for å bedre kjølingen. Sannheten med forlengelsen av fronten var nok heller den at man forberedte bilen til å ta imot V4 motoren som kom året etter.

Begrepet kortfront og langfront står derfor blant SAAB elskere som et sentralt begrep. De første 96 V4 var "ombygde" totaktere. Man tok et antall hundre biler, og rasket ut totaktsmotoren, kuttet hull i motorromsgulvet, og monterte inn den nye og mere moderne V4 motoren. Vips – ny bilmodell.

Også V4'n ble en populær rallybil. I flg. Motorens mor; Ford, ble det hevdet at det ikke lot seg gjøre å ta mere effekt enn ca 90 hk ut av motoren. På slutten av 70-tallet gikk det rallybiler i Saabs stall med V4 motorer på 180 hk!

Den neste, og "fremdeles levende" epoken i Saabs historie, er "turbo epoken". SAAB lanserte sin første turbobil i 1976. SAAB turbo representerte en ny måte å gjøre familiebler raske på. De var de første i verden som satte turbomotorer i serieproduserte personbiler. Bilverden ristet den gangen på hodet. I dag finnes det knapt en bilprodusent som ikke har en "turbobil" i sortimentet sitt.

Her er en kort oppsummering av Saabs sortiment frem til 1984 (biler eldre en 21 år):

Saab 92 1950-1956 (A-B modeller):

Saabs første personbil. Ble presentert i 1947. Produksjonsstart i Des. 1949.

Todørs, 4 seters sedan, selvbærende karosseri, "selvmordsdører", framhjuldrift. Tverrstilt, tosylindret totaktsmotor på 764 cm³ og 25 (28) hk. 3-gear med frihjul. 6 – volt.



Saab 93 1956-1960 (A-B og F modeller):

92'ens erstatter, presentert desember 1955, helt ny foran A-stolpen, men nesten identisk bakpart med 92-ien. Bilen er også denne en todørs 4 seters sedan, med selvbærende karosseri og framhjuldrift. "Selvmordsdører" på A og B modellene (t.o.m. 1959). Framkanthengslede dører på "F-en" i 1960. Motoren er montert i lengderetning, og det er en tresylindret totaktsmotor på 748 cm³ og 33 hk. 3 - gir med frihjul.



Saab 95 1959-1978:

Saabs første "herregårdsvogn". Produksjonsstart men førseriebiler i mars 1959. Presentert i mai 1959. Langsmontert tresylindret totakter på 841 cm³ og med 38hk. I likhet på 96ien skifte fra kortfront til langfront i 1965.

Fra og med årsmoell 1967 ble totaktsmotoren erstattet med en V4 fra Ford. Den hadde da som standard 4 girs girboks med frihjul



Saab 96 1960-1980:

SAAB 96 erstattet SAAB 93. SAAB 96 ble presentert i februar 1960 og den var lik 93F fram til A stolpen, men fra A-stolpen og bakover var den helt ny. Samme motor som i 95 totakt. Dvs. totaktsmotor på 841cc. Totakteren ble også levert som Sport, MonteCarlo og Special med trimmet separatsmurt motor på 55 hk.



Bilene som ble produsert fra 1960-64 er på folkemunne kalt kortfronter eller kortneser. Dette fordi de er kortere i "nesa" enn den 96ien som kom i 1965, og som senere (1967) fikk firetakts motor.

Forlengelsen av "nesa" på bilen i 1965, var de første skrittene som ble tatt i forberedelsene til erstatningen for totaktsmotoren. Bilen ble allikevel produsert med totaktsmotor fram til og med 1968.

Bilen kom med V4 motor allerede i 1966 (67 modell). I årene 66-68 kunne man derfor velge mellom totaktsmotor og firetaktsmotor.



Saab 99 1969-1984:

Den 22. november 1967 ble SAAB 99 lansert i Stockholm. Den markerte Saabs første skritt oppover i "bilklassen". SAAB 99 ble produsert fra 1969 og frem til og med 1984 års modell og erstattes av varianten SAAB 90 mellom 1985 og 1987.



99ien var hele tiden framhjulstruktet. Frihjul på de første modellene (t.o.m. 1971). De første årene satt det motor fra Triumph i bilen. 1700 og 1850 ccm. I 1972 lanserte SAAB sin egen 2 liters motor, og i 1974 forsvant Triumph-motoren for godt i SAAB.



I 1976 (1977 modell) ble SAAB 99 turbo lansert. En bil som tok bilverden med storm. Den var i sin tid en av de aller raskeste serieproduserte 5 seters familiebler. (145 hk, 0-100 km/t på 9,0 sek.)

Saab Sonett 1956, (opphold) 1966-1974:

SAAB Sonett kan deles inn i fire modeller. SAAB Sonett Super Sport (Sonett I), SAAB Sonett II, SAAB Sonett V4 og SAAB Sonett III.

Sonett II og V4 deler stort sett karosserifasong, men Sonett II hadde totaktsmotor, og Sonett V4 selvsagt firetaktsmotor.



Alle Sonett-modellene bygger i utgangspunktet på SAAB 96 "plattform", og har glassfiber karosseri.

Sonett inngikk aldri i SAAB sitt salgssortiment i Norge, etter det jeg vet. Det ruller allikevel i dag ca ett dusin Sonetter på veiene i Norge. De fleste har sitt opphav fra USA.

Den vanligste Sonetten er Sonett III, som ble produsert fra 1970-74. Da ble det kroken på døra for Sonett. Årsaken var de nye strenge avgasskravene i U.S.A i 1973. Disse kravene medførte at SAAB 96 V4 forsvant fra det amerikanske markedet i 1973, mens Sonetten fikk dispensasjon fram til 1974.

SAAB 96 V4 overlevde dog ellers i verden fram til 1980. Sonetten derimot, som nesten utelukkende ble solgt i USA, ble tatt av produksjonen i 1974.

Biler med sjel og kjøreglede

Høsten står for døren. For veteranbilentusiaster betyr det start på "skrusesongen". Jeg gleder meg allerede til å tilbringe mørke høstkvelder sammen med "de gamle". Hvis han gamlingen min er grei (93'en fra 58) skal han få seg en grundig teknisk gjennomgang, etter å ha rullet ikke så rent få mil denne sommeren..

Mens han lar hjula hvile, skal jeg spørre kona om jeg kan låne hennes nye "93" (Cabén) noen turer.

Tro meg eller ei.... Den gir SAAB feeling på øverste hylle. Selv om den verken lukter eller bråker.

Bård Austad

Veteranbørsen vil til slutt få lov til å takke Bård Austad for et flott innlegg. Vi vil også få ønske han lykke til i arbeidet med å lure kona til å låne fra seg den nye "cabén".

