

SAABIN HISTORIAA TUTUKSI

OSA 2

SAAB 95 / 96

KAJAKIN TARINA

TEKSTI: VESA POHJALAINEN
KUVAT: SAAB MEDIA ONLINE



Syitä tehtaan laajentamiseen

Saabilla on monia hyviä syitä tehtaan laajentamiseen. Saab 93 oli osoitautunut kotimaassaan todelliseksi myyntimenestykseksi ja vientikin veti mukavasti. Jo ennen uuden tehtaan vihkiäisiä, ostajille oli annettu viitteitä mahdollisen uuden mallin tuotannon alkamisesta. Toukokuun puolivälissä 1959 esiteltiin uusi kartanoautoksi eli herrgårdsvagniksi kutsuttu täysin uusi malli. Se sai tyyppimerkinnäkseen Saab 95. Sen suunnittelusta oli jo tihkunut tietoja vuosien ajan mutta vuosikymmenen lopussa huhut saivat faktaa ympärilleen.

Saab 95 syntyi

Moottoriksi tuli kolmisylinterinen 750 kuutioinen kone. Saabin ilmanvastus on ollut aina poikkeuksellisen alhainen lentokonetaustasta johtuen. Saab 93 -mallin pohjalta alkoi 95:n kehittäminen. Itse asiassa ensimmäiset 95:t olivat etuosastaan 93 malleja mutta perä edusti aivan uutta muotoilua, jossa oli selkeitä vivahteita amerikkalaisesta Chevy Nomad -55 mallista. Erikoista oli auton laaja käyttömahdollisuus. Autoa tarjottiin lisävarustimella varustettuna, jolloin siitä tuli suurperheelliselle sopiva 7 -hengen auto. Toki takimmaisista istuimista sopi lähinnä lapsille. Sijoitus oli selkeä menosuuntaan ja aikuinen saattoi sitä käyttää vain lyhyillä matkoilla. Kuitenkin malli tarjosi hyvät tilat ja luotettavan kulkuneuvon kohtuulliseen hintaan. Saab 95 esiteltiin 1958 ja ensimmäiset myyntimallit saatiin ulos 1959. Niissä oli vielä ns. ”kaappari-ovet” ja 93 mittaristo sekä teräväkulmaisemat sivuikkunat. Moottori oli 93:

sta tuttu kolmisylinterinen kaksitahtikone. Vaihteistona oli ensi kertaa neliportainen laatikko. 96 mallien esittelyn myötä myös 95 muuttui ja käytti samoja perusosia ja tekniikkaa.

Uutta muotoilua

Saab 95 oli muotoilultaan hyvin poikkeavan näköinen. Joku onkin todennut sen olevan niin ruma, että se alkaa olla jo kaunis kaikessa omintakeisuudessaan. Käyttökelpoisen monitoimiauto se kuitenkin oli ja palveli monia perheitä erinomaisesti. Monikäyttöisyys ja toiminnan muunneltavuus olivat edistyksellisiä ominaisuuksia 50 - 60 lukujen vaihteessa.

Saab 95 pakettiautona

Suomen veropolitiikka on innoittanut ihmisiä aina keksimään poraanreikiä, välttääkseen kovaksi tunnetut verot. Piilofarmarit olivat yleisiä -60 - 70 -lukujen taitteessa. Nämä tunnetaan tyyppimerkinäällä 95 E. Niissä oli vain etupenkki ja takana tasainen kuormatila sekä kova vanerilavitsa, jonka asento oli äärimmäisen epämukava istumista ajellen. Apumiehen penkin saattoi poistaa helposti ja lisätä kuormatila mukana seuranneen vanerilevyn avulla. Ehkä harvinaisin 95 lienee umpikylkinen deliver -malli -60 -luvulta. Sellaisia ei ole Suomessa liioin näkynyt ja valmistusmäärätkin ovat olleet ilmeisen pieniä. Tällaisten valmistus kuitenkin kuvaa Saab 95:n monikäyttöisyyttä. Suomessa erityisesti Tele käytti ns. telenharmaita Saabeja aina vuoteen 1976 asti. Suurin osa viimeisen vuoden kotimaisesta tuotannosta

lieneekin mennyt valtion omaan käyttöön. Se viimeinen Suomessa tehty Saab 95 majailee museoautona Nokialla Juha Lehtosen entisöimänä. Vuoden 1976 mallista alkaen loput 95:t olivatkin rekisteröity viidelle

Saab 93 C?

Hyvin kuluttajia palvellut 93 alkoi osoittaa uudistamisen tarvetta. Niinpä alkuvuodesta 1960 Saab esitteli aivan uuden automallin Saab 96. Toimitukset asiakkaille alkoivat ja muutaman kuukauden kuluttua. Oli siis saatu uusi jatko Saabin mallisarjaan 92 - 93 - 94 (urheiluauto) 95 - ja 96. Virallisesti tehtaan sisäisessä slangissa 96 -malli kulki otsikon 93 C nimikkeellä ja 96 oli tarkoitus lanseerata vasta vuoden -61 mallin yhteydessä. Loppuvuodesta 1959 esitelty 93 F:n sanottiin jo olevan mallia -60, joten oli liian aikaista väittää uuden version olevan mallia -61. Mallivuoden määrittelyhän on peräisin USA:n markkinoilta, missä jo elokuusta alkaen lanseerattiin seuraavan vuoden mallit myyntiin.

Mallinimi käyttöön

Ulkoisesti uusi 96 muistutti vanhaa 93:sta huomattavasti. Varsinkin keulan muotoilu oli lähes identtinen. Uutta sen sijaan oli vauhdikas takalasi ja sivuikkunoiden kulmikkaampi takaosa. Tavaratila oli suurempi ja myös sen kansi oli saanut uudet muodot. Polttoainetta kulki nyt noin 40 litraa mukana entisen 36 litran asemasta. Auto oli saanut uuden modernimman ilmeen. Sen lisäksi se oli myös suurentunut sisätiloiltaan.

Takapenkki oli leveämpi. Uutta oli myös ns. läpivirtaustuuletus, mikä paransi osaltaan matkustuskavuutta ja ikkunoiden huurteetomuutta talvisaikaan. Moottoriksi tuli 95:n tehokkaampi moottori. Monien pettymykseksi vaihteisto ei ollutkaan nelinopeuksien, vaan kolmen pykälän avulla oli menoa vauhditettava. Mallia valmistettiin rinnan 93F:n kanssa mutta uusi mallinimi 96 otettiin heti käyttöön, koska haluttiin korostaa, että kyse on uudesta mallista. Legendaarinen kajakki oli syntynyt.

Urheilullisuutta

Tehdas halusi edelleen ylläpitää tiettyä urheilullista leimaa, niinpä myös 96:sta kehitettiin urheilullisempia versioita. Kilpailullisista syistä haluttiin pysyä tältä osin kansainvälisessä luokkajaossa alle 750 kuutiosenttiä, niinpä keuhällä 1960 valmistettiin 93:n 750 GT:n koneella varustettuja 96:a. Erotuksena vakiomallista siinä oli avattavat takaikkunat kromikehyksin ja tuplalistoitus kyljissä. Myös lisävaot kuuluivat varustukseen. Sisustus oli ylellisempi, korostaen auton urheilullista luonnetta. Kartturin istuimen varustukseen kuului niskatuki. Ralli on kuulunut osana Saabin kilpailutoimintaa heti alusta lähtien. Myös 96 osoitautui erinomaiseksi ralliautoksi. Viritetyn kaksitahtisen ulvonta on tyypillinen -60-luvun ilmiö rallimaailmasta. Myös myöhemmillä V4 malleilla saavutettiin valtava määrä voittoja. Tunnettuja Saab-kuljettajia ovat olleet mm. Eric

Carlsson, Simo Lampinen, Rauno Aaltonen, Stig Blomqvist ja Per Eklund. Erityisesti talvirallit olivat Saabille menestyksellisiä.

Turvallisuutta

Uusi malli myi hyvin ja hankki Saabille luotettavan ja ripeäkulkuisen auton maineen. Toki lämpimillä alueilla ongelmia esiintyi moottorin jäähtymisen osalta. Monia koneita jouduttiin uusimaan takuuna kiinnileikkautumisen vuoksi. Jäähtymistä pyrittiin parantamaan myös konepellin takareunaan lisätyillä tuuletusaukoilla. Myöhemmin voitelua parannettiin. Urheilumallien varustukseen kuului jopa kolme erillistä kaasutinta, yksi kutakin sylinteriä varten sekä erillinen voitelujärjestelmä moottoria varten.

Turvallisuus on aina ollut Saabin kantava ajatus. 96 edusti aikansa turvallisimpia autoja kokoluokassaan. Auton korin kestävyttä todistettiin monin tavoin. Auto pistettiin pyörimään katon kautta ja pyöri-

misen loputtua kuski lähti samaisella autolla ajamaan eteenpäin. Testattiinpa auton lujuutta myös monissa ralleissa mutta siitä enemmän omassa artikkelissaan. Jarruihin tuli suuri muutos vuoden 1964 malleissa, kun niistä tehtiin kaksipiiriset. Kyseinen vuosimalli oli ns. viimeinen lyhytnokkamalli. Korin lujuus on testattu myös monissa todellisissa kolaritilanteissa. Saabin korin vahva rakenne on pelastanut monta ihmistä ja luonut samalla Saabista mielikuvaa turvallisuuden perikuvana.

Moottori vaihtuu

Vuoden 1965 malli sai monen v a n n o u t u - neen saa- b i s -

tin menettämään sielunrauhansa. Mallin keulan muotoja pidettiin lähinnä rumina mutta mitä ilmeisimmin ne jo enteivät nelitahtikoneen tuloa. Vaikka virallisesti asiaa ei myönnetty, tapahtui taustalla uuden koneen etsimistä, koska kaksitahtinen moottori alkoi jäädä nelitahtikoneen jalkoihin monin tavoin. Sopivaa konetta ei Saabilla ollut omasta takaa, joten sellainen piti etsiä muualta. Kaksitahtisia Saabeja valmistettiin edelleen V4 moottorisen ohella ns. Shrike -nimisinä versioina. Siihen myönnettiin moottorin osalta elinikäinen takuu ja Saab maksoi kiltisti kiinnileikkaneet koneet. Pitkänokkaisesta kaksitahtisesta mallista tehtiin vastaavat sporttiset versiot kuin myös sama keula otettiin käyttöön

95 malliin. Elokuu 1967 oli tehtaalla salamyhkäistä aikaa. Vain ns. luottojoukko kerättiin lomien ajaksi tehtaalle töihin asentamaan mukautuutena tulevia levyjarruja mutta saivatkin korvata koko tekniikan. Ensimmäinen V4 sarja julkistettiin todella salaperäisyyden varjossa. Moottoriksi oli valittu monien ehdokkaiden joukosta Fordin V4 moottori, joka osoittautui sopivan pieneksi kooltaan mutta tehokkaaksi. Ford vastasi moottoreiden valmistuksesta Saabia varten vielä kymmenen vuotta sen jälkeen, kun Fordin oma tarve oli jo loppunut. Perinteisestä tehokkuuden leimasta ei siis voitu lipsua, vaan suuren muutoksen myötä piti saada myös vannoutuneet tahtarin kannattajat uskomaan uuteen koneeseen.

Salaperäisyyden verhon takana

Autot valmisteltiin kaikessa hiljaisuudessa ja yleisesti uskottiin vain uuden kaksitahtisen mallin tuloon. Hankkeen salaisuutta kuvaa se, että loka-suojiin tulleet V4 merkit olivat aluksi tarroja, jotka liimattiin vasta aivan viime tipassa paikalleen. Monelle kaksitahtisen lyhytnokkaisen Saabin kannattajan yöunet menivät pitkäksi aikaa. Järkyttävän muotoilun lisäksi nyt siis oli syrjäytetty kunniakas kaksitahtinen moottorikin. Ostava yleisö kuitenkin tervehti uudistusta myönteisesti ja uusi nelitahtinen V4 96 sai myönteisen vastaanoton markkinoilla.

Mallimuutoksia

Seuraava suurempi muutos oli heti vuonna 68 etu- ja takalasin suurentaminen. Näin saatiin lisää näkyvyyttä ja valoisuutta matkustamoon. Vuoden 1969 malliin tuli seuraava selkeä muutos. Mallin nokka muuttui kromikylläiseksi ja lamput suorakaiteen mallisiksi. USA mallit tehtiin edelleen pyöreillä lampuilla sikäläisten valosäännösten vuoksi. Mielenkiintoista onkin, että nykyään eurooppalaiset harrastajat ovat kiinnostuneita amerikkalaisesta maskista ja päinvastoin. Sisätiloihin ja kojelautaan tuli muutoksia mallivuodesta 1970 alkaen. E n lähde p e - r i n - p o h - j a i s e s t i tarkastelemaan vuosimalleittain, koska ne tiedot löytyvät tarvittaessa vaikkapa Saabin historiikista. Ehkäpä seuraava merkittävä tunnistamiseen vaikuttava muutos tehtiin vuoden 1974 mallistoon, kun ns. krominokka





korvattiin mustalla muovimaskilla. 96 alkoi jo osoittaa vanhenemisen merkkejä ja tällaisilla pienillä asioilla kuitenkin pyrittiin sen ulkoista olemusta modernisoimaan. Vuoden 1976 tai Ruotsissa JO 1975 B malli sai ns. turvapuskurit, jotka olivat rakenteeltaan ja tyylliltään kuin jo aiemmin 99:ssä esitellyt puskurit. Ruotsin kiristyneiden saastemääräysten vuoksi, jouduttiin Saabin tekniikkaa muuttamaan ympäristöystävällisempään suuntaan. Samalla myös takapenkkiä siirrettiin hieman taakse, jotta jalkatila takana kasvoi. 99:n etupenkit tulivat 96:een vuoden -77 malleihin ja vuotta myöhemmin myös 95:n varustukseen. Periaatteessa 96:n viimeiset mallit saivat lähinnä kosmeettisia muutoksia osakseen ja viimeiseksi vuosimalliksi jäi 1980. Kunniakas tie oli siten kuljettu loppuun. 95:n valmistus oli jo loppunut aiemmin vuonna 1978 Ruotsissa Arlövissä ja Suomessa jo 1976. Myös 95 sai kumipuskurit. Mainittakoon vielä, että viimeistä 95 mallia tehtiin Suomessa vain 80 kappaletta. Vuoden 1978 malleihin tehtiin viimeinen huomattavampi muutos. Vilkut saivat uutta kokoa, takaluukun kansi muotoiltiin spoileriksi ja -79 mallei-

hin takaluukun alareuna maalattiin mustaksi, kuten myös ovenpuitteet.

Saab 98

Eräänlainen elvytysyritys oli prototyyppinä rakennettu Saab 98, joka oli kooste 95 ja 96 malleista ajatuksena korvata molemmat mallit. Malli jäi vain kokeiluksi, eikä koskaan päässyt yhtä prototyyppiä pitemmälle. Ehkä harrastajien kannalta yksi merkittävä mallisarja on ns. juhlamalli. Tosin viimeisten mallien valmistushistoriasta on monenlaisia tietoja olemassa. Virallisen tiedon mukaan tämä ns. juhlasarja oli paremmin varusteltu. Sisustus oli samaa erikoisplyysiä kuin 900 turboissa ja emsseissä. Ilmeisesti vientimallit varustettiin Ronalin kymmenpuolaisilla vanteilla ja ainakin Suomeen malleissa oli musta muovispoileri edessä ja ns. snobirenkaat vanteissa. Virallisesti viimeisen valmistuneen auton runkonumero on 96806992820 ja auto ajettiin suoraan Trollhättanin museoon, missä sen kaiketi moni kerholainen on nähnytkin. Kuten alussa jo totesin, viimeisen mallivuoden tuotanto ja valikoima ovat hieman epäloogisia. Kaikki 300 viimeistä autoa eivät

olleet nousevassa runkonumerojärjestyksessä sinisiä. Myöskään runkonumeroita ei ilmeisestikään käytetty järjestyksessä. Toisaalta viimesen 300:n runkonumeron joukkoon mahtuu myös muun värisiä autoja. Valmistus kuitenkin päättyi ja tammikuussa 1980 kun viimeiset 49 autoa valmistuivat linjalta Uudessakaupungissa, se oli murheellinen kuukausi Saab 96:n ystäville. Tehtaalla kuitenkin huomattiin, ettei 96:n valmistusta oltu dokumentoitu riittävästi, niinpä varsinaisen valmistumisen päättymisen jälkeen tehtiin vielä yksi auto, joka oli hopeanharmaa väritään. Valmistus videoitiin ja nauha taltioitiin Uuteenkaupunkiin. Mitenkähän kyseisestä videosta saisi kaupallisen version harrastajien ostettavaksi

Saab Suomessa

Saabin suomalaisuudesta on jo kirjoitettu aiemminkin, joten en sitä ala kerrata tässä yhteydessä. Mainittakoon kuitenkin, että Saabin valmistus alkoi sarjatuotantona -70 mallista. Ensimmäinen auto sai kilvekseen EKA-96. Kilven historiasta kannattaa jututtaa kerhon Grand Old Man Rafael Huhtaa. Saab on

kuitenkin selkeä ykkösmerkki, kun puhutaan suomalaisesta henkilöauto-tuotannosta. Ehkä sekin osaltaan lisää kiinnostustamme merkkiä kohtaan. Saabin tuotanto alkoi -70 luvulla täysinmittaisesti ja merkki myi erittäin hyvin, koska 96 sopi erinomaisesti Suomen oloihin. Se oli lämmin ja kulki hyvin myös hangessa. "Se Varma Kotimainen" -tarra sai kannatusta. -70 luvun alkupuolella 96 oli markkinoiden parhaiten arvonsa säilyttävä vaihtoauto. Hinta saattoi olla parin vuoden käytön jälkeen markkoina asema kuin uutena ostettaes-

sa. Mainittakoon vielä, että mallista 1979 kaikki 96:t on tehty Suomessa.

Rakas lapsi

Saab 96:lla on monta lempinimeä: kajakki, syöksysämpylä, myyrän pelotin, porkkanasorvi....rakkaalla lapsella on monta nimeä. Ketään 96 ei jätä kylmäksi. Siitä joko pitää yli kaiken tai inhoaa ihan samassa mittakaavassa. Maailmalla 96 on erittäin arvostettu harrasteauto. Saksalaiset markkinoivatkin aikoinaan sitä mobiililehdistössä: Ostakaa nyt uusi Saab 96, se on ainut 50 -luvun auto, jonka saatte

tehdastuoreena, varma tulevaisuuden klassikko. Saab 95 erityisesti onkin saanut lähes vastaavan kulttiauton maineen kuin Rätti - Citroen tai VW kupla. Saab 96 oli aikansa arvostettu perheauto, joka vei turvallisesti perille. Se oli helppo huoltaa ja pitää kunnossa. Luotettavuus oli vertaansa vailla. Ei siis olekaan ihme, että nykyään 96:lla liikkussa saa aina huoltoasemalla vanhempia autoilijoita juttusilleen. He tulevat muistelemaan menneistä ja aistimaan nostalgisia kajakkituulia auton ympärillä kävellessään.

