

FINNULA

Made in Finland, Made in Uusikaupunki

Teksti: Petri Tyrkkö
Kuvat: Kirjoittajat, Jari Talvela



FINLANDIA

Tässä artikkelisarjassa pureudutaan suomalaiseen Saabin valmistukseen isolla V:llä, eli millaisia innovaatioita ja teknisiä ratkaisuja kehitettiin Uudenkaupungin tehtaalla Saabiin valmistuksen aikana, niin näkyviä ja unholaan jääneitä. Aloitustuoron saa venytetty malli, ministeri- ja presidenttikyyditsin, yleisemmin ja tutummin Finlandia, Finukka, Finkku.



Finlandia

Itse Finlandia nimi autoissa on maalla kulkevaa Saabiakin vanhempi. Vuonna 1922 insinööri PJ Heikkilä päätti aloittaa auton valmistuksen ja saikin aikaiseksi kaksi henkilö- ja kaksi kuormavaunua, joita nimettiin nimellä Finlandia. Noista autoista ei ole enää jäljellä kuin lehtien mainoskuvat ja yhden auton keulamerkki, joka sekkin pelastettiin ihmeellisellä tavalla Viipurin rautiosta suomalaisten vetäytyessä sieltä naapurin painostuksesta. Sotilashenkilöä oli tuolloin puhutellut merkin punapohjainen kultainen Suomen leijona Finlandia teksteineen.

Sittemmin Finlandiasta puhuttiin Saabin yhteydessä, kun Uudenkaupungin sanomat uutisoi 1968 autotehtaan tulemisen varmistumisesta kaupunkiin ja samalla arvuuteltiin valmistettavan auton nimeä. Saab 99:lle oltiin tosissaan antamassa nimeä Finnsaab tai Saab Finlandia, kertoi tuolloinen tehtaan johtaja Olavi Mattila. Sittemmin 1980-luvulla puhkaistiin monen Saabin kattoon reikä aidolle jälkiasennuslisävarusteelle, Finlandia-kattoluukulle. Ja onpa taas viime vuosina tavattu Finlandia nimeä tuontitraktoreissa merkkämassa tehdastuunattuja Länsi-Siperian malleja. Itse automalliin syvästi kiinnittynyt nimi Finlandia esiintyy ensi kerran ainakin 1978-malliston esitteessä. Varhaisempi viittaus tosin on 1976-mallin protossa, jonka eräässä varhaisessa lehdistökuvassa on takasivulasissa lappu, jossa on mallimerkintä GLE FIN. Näitä Suomivalmisteisia edustusautoja nimitettiin loppuun asti virallisesti rekisteriotteessa vain GLE-L ja Turbo-L.

Isänmaallinen nimitys Finlandia, oli kuitenkin vain Suomessa Saabeja myyneen Scan-Auton käytössä, jatkettuja 99:ä ja viisiovisia 900:siä ei juuri lainkaan viety ulkomaille. Tästä syystä mm. Saabin historiikki ja ulkomaalaiset harrastajat tietävät todella vähän Finlandiasta. Eipä vastaavaa edes löydy Trollhättanin museostakaan. Vain yksi 5 ovinen 900 GLE-L -79 on vasta tullut vastaan Virolaiselta harrastajalta. Muutama CD sentään löytyy mm. Japanista ja Kanadasta, sekä 2001 maailmantapahtuman, vierailta näitä oli mm. Latviasta ja Hollannista. Ulkomaan yksilöissä on pääsääntöisesti nahkaverhoilu.



Näin muualla, Ruotsalainen 99-limousine, huomioi kuitenkin Finlandia tyyppiset kattoluukut..

Tiedossa olevat vm. 76-77 99 GLE-L Finlandia runkonumerot ja autot

(4/77 ilmestyneestä huoltotiedotteesta löytyivät numerot 1-14)
(yy jos ko. Saunaikkuna-Saabin nykytila tunnetaan)

0	997660115yy	sininen "proto1"
1	997760007yy	musta1 "proto2"
2	28xx	antrasiitinharmaa1 "proto3"
3	34xx	antrasiitinharmaa2
4	45xx	musta2
5	49yy	antrasiitinharmaa3
6	54xx	antrasiitinharmaa4
7	62yy	musta3
8	65yy	antrasiitinharmaa5
9	73xx	antrasiitinharmaa6
10	76xx	antrasiitinharmaa7

76-77 vuosi vaihtuu

11	90xx	antrasiitinharmaa8
12	96yy	antrasiitinharmaa9
13	103xx	antrasiitinharmaa10
14	108xx	antrasiitinharmaa11
15	119xx	musta4
16	127yy	musta5
17	135yy	musta6
18	151yy	antrasiitinharmaa12
19	168yy	musta7
20	175yy	musta8
21	???	antrasiitti?
22	???	musta?
23	?	?

Koko 99 vm-77 tuotanto Suomessa 18461 kpl.



Hollon ja Kainon Finlandiaa hyötykäytössä, Finlandiaa noutamassa.

Mikan ja Tommin CD taas uudesti syntyneenä ja sen tallikumppani, edustava kokoelma Suomalaista auton rakennusta.

900 CD, Tommi Hollo #906 & Mika Kaino #1106, The Karhe Saab Team.

Tommi ja Mika ovat pitkänlinjan Saab harrastajia, joilla on yhteinen harrastefilla maaseudun rauhassa Viljakkalassa. Autot olivat aluksi 96 malleja, mutta viime vuosina on tontille ilmestynyt myös 99- ja 900-malleja.

79/82-mallinen CD löytyi lähes naapuriharrastajan tontilta välivarastoituna kesällä 2001. Renkaanpotkinnan sekä helpon katsastuksen jälkeen Saab vaihtoi taas omistajaa, Tommille ja Mikalle.

Fenix-linnun tavoin eläneen -79/82 CD:n historia sisältää useita kolhuja ja uudestisyntymisiä. En-

simmäisen valtiollisen omistajan, Postin, toimesta se poistettiin 90-luvun alussa rekisteristä tuhoutuneena johtuen sen kokemasta pahasta kolarista. Sitten auto syntyi uudelleen -79 Multi Couben keulalla, tekniikalla ja indetiteetillä (runkonumerolla). Pitkän korjauksen jälkeen kohtalo puuttuu taas peliin auton ensi kilometreillä ja talvikelillä vastaan tuleen postirekan perävaunu iski Finkun ojanpenkalle vaurioittaen sitä pahasti. Auton kohtaloksi tuli taas pitkä seisominen vaurioituneena. Viimein auton seuraava omistaja hankki yksilön ja kunnosti sen kovalla työllä. Hän myös päivitti auton tekniikkaa laittaen konehuoneeseen b-turbon ja alle abs-jarrut omaavat akselit. Muutaman vuoden käytön jälkeen auto siirtyi sitten Tommille

ja Mikalle vuonna 2001, jossa se palveli aluksi vetoautona traileri- ja rompetorikuljetuksissa. Muutama vuosi sitten autolle tehtiin täyskunnostus ja se mm. maalattiin uudestaan. Autoa ei ole entisöity vaan matkan varrella tulleet erikoisuudet on säilytetty autossa. Auto on tällä hetkellä poissa rekisteristä odottaen kesäajeluita.

Tommilla ja Mikalla oleva CD sai seuraa syksyllä 2001 myös -83 CD:stä joka toimi kyseisen ensimmäisen yksilön varaosa-autona kunnostuksen aikana. Seuraavana kesänä tuli vielä kolmas CD kuvioihin joka tosin myytiin myöhemmin eteenpäin ja parin omistajan jälkeen on nyt ensimmäisen CD:n löytöpaikan harrastajalla eli piiri on sulkeutunut.

Vasta edustavamman 4-ovisen version myötä alettiin jatkomalleja suunnata Ruotsin pääkonttorinkin toimesta vieniin, mikä näkyy myös valmistusmäärissäkin. Jatkomallit tehtiin kuitenkin edelleenkin vain Suomessa. Tällöin nimekkeesi tuli CD, jolla vihjattiin vähintään lähetystötason käyttäjäkuntaan. Huomiota herättämättömän sopivan arkinen ja epäamerikkalainen laatuauto kelpaisi kenelle tahansa länsimaiselle lähetystölle. Kotimarkkinoilla Finlandianimestä luovuttiin pikku hiljaa vuosien 1983-84 aikana ja kotimaassakin autot saivat CD-merkit, jos niitä ei erikseen ruksannut pois ja turbo-merkkejä ei autoissa juurikaan ollut. Edustustason autoksi alun perin tehty Saab 9000 vei jat-

komallien paikan vuonna 1986, jatkaen kuitenkin CD-mallinimen elämää.

Kaiken alku

Kaikki alkoi kaikeksi lähes vahingossa vuonna 1975. Hyvät ystävykset, silloinen tasavallan presidentti Urho Kaleva Kekkonen ja Saab-Scanian hallituksen puheenjohtaja Marcus Wallenberg, olivat todenneet keskenään, että UKK tarvitsee hieman vähemmän huomioita herättävän kulkineen mustien limousiinin rinnalle. Niinpä Marcus lahjoitti sellaisen UKK:lle, Uudestakaupungista haettiin tehdasuusi 99 2.0 L Ruotsiin Malmöön, Heiner's Mekaniska Verk-

stad-nimiselle koripajalle, joka on pidennellyt UKK:n autoja ennenkin. Saab katkaistiin ja takapenkille tehtiin 20 cm lisää tilaa ja samalla asennettiin ovien eteen ja taakse 10 cm jatkot, ilmastointi ja aikansa kallein autoradio maailmassa, Blaupunkt Berlin Elektronik, asennettiin muutaman muun varusteen kanssa. Näin UKK sai toivomansa vihreän värisen mukavan, mutta massasta huonosti erottuvan auton, vaikka rekisteritunnuksesta A-1 selvisikin helposti kenen autosta on kyse. Vaikka ko. koripaja hoiteli muidenkin valtiopäämiesten autoja, ei työn jälki ollut aivan huippua. Eläkepäiviään Uudenkaupungin museossa viettävän uniikkikappaleen

takaovissa on selvästi nähtävissä kupli-
vat saumojen paikat ovien etuosassa.

Uudenkaupungin Saab-Valmetin tehta-
an johto joutui silloin seuraamaan si-
vusta UKK:n Saabin lahjoitusta, joten
miehen kumpusi ajatus, että kyllähän
mekin tuollaiseen pystymme. Tehtaa-
seen oli vuonna 1975 perustettu kai-
kessa hiljaisuudessa tuotekehitysosasto,
joka alkuun toimi yhden miehen voimin
projekti-insinööri nimikkeellä. ”Täy-
tyyhän autotehtaassa olla tuotekehitys-
tä”, totesi tehtaan johtaja Juhani Lin-
noinen. Tuotekehitys olikin samoihin
aikoihin pannut merkille, että Saabilta
puuttui selvästi edustumalli. EMS kun
oli urheilullinen ja lisää sporttisuutta
oli luvassa Turbon myötä, muuten per-
heautopohjaiseen rintamaan. Kekkosen
auto oli siis punainen vaate, haaste ja
samalla lähtölaukaus oman edustus-
mallin tekemiseksi Uudessakaupun-
gissa kaikessa hiljaisuudessa. Olihan
takana jo seitsemän vuotta Saabin ko-
koonpanoa. Samalla kun Ruotsalaiset
kaikin keinoin yrittävät latistaa Suo-
malaisen työn ja innovaation toisarvoi-
seksi päätehtaan rinnalla, oli tullut aika
tehdä jotain, 30.000 auton vuosituotan-
non pyöriessä hyvin olikin aika ryhtyä
innovoimaan.

Tuosta poikki ja jatko väliin..

Kun laskelmat ja piirustukset oli vuo-
den aikana tehty ja ammattimiehet
olivat aikansa harjoitelleet kolmeen
suuntaan kaartuvan katon jatka-
mista, otettiin linjalta auto sisään ja
pantiin saman tien poikki. Kustan-
nustavoitteellisesti käytettiin proto-
jatkomallissa vakiomittaisia 4-ovisen
ovia ja keskelle jatkokseen laitettiin
saranoineen päivineen 25 sentin pi-
tuiseksi lyhennetty takaovi. Autoon
tuli siis kolme ”ovea” per sivu ja kak-
si B-pilaria jotka laitettiin juuri sel-
laiselle etäisyydelle toisistaan, johon
ne voitiin ilman niiden muuttamista
asentaa. Tämä toimenpide samalla
määräsi jatkoksen pituuden 25 senti-
metriin. Typistettyyn oveen laitettiin
typistetty verhoilu ja siihen asennet-
tiin aikansa hifi-kaiuttimet. Keski-
ovi ei ollut käytettävissä vaikka oli-



*Ensimmäinen saunaikkuna juuri valmistuneena, 99 GLE-L -76,
(Katto pois! -kirja).*



Pahalta näyttää ja tuntuu, pää alas ja äkkiä pois täältä...

Pentti Grönlund #1355 ja 99 Finlandia Turbot

Pentin hallussa on toinen niistä tehtaalla turbon saaneista -78 mallin
99 Finlandiasta. Auto siirtyi Pentille parisen vuotta sitten toiselta Saab-
klubilaiselta. Auto on kaikin puolin täydellinen ja tulee saaman lähi-
vuosina täysläpikäynnin ja pakollisen peltien korjauksen. Vanhempi,
saunaikkuna-yksilö on jatkanut jatkomallien näyteikkunakappaleen
edustehtävää -76 protomallin jälkeen Scan-Autossa keväällä -77 ja sit-
temmin se oli Gummeruksella oikeissa ”töissä”, jonka jälkeen seuraava
yksityisomistaja on laittanut konehuoneeseen uudemman turbotekni-
kan sekä kattoluukun. Seuraavaksi auto kulkeutui mobilistille, joka teki
autoon tarvittavat peltityöt ja käytti autoa lähinnä metsästyskoiransa
kuljettamiseen. Saab jäi lämpöisen tallin nurkkaan seisomaan, josta
”Pena” hankki sen muutama vuosi sitten.

Suurempia sydäntykytyksiä Penalle toi viime kevät, kun lähes muoti-il-
miöksi tullut kattojen sortuminen lumikuorman alla kosketti myös omaa
säilytystilaa. Vanha kimppa-aaltopelti-kaarihallin selkä petti ja taipui
lumen painosta. Jahka palokunta antoi parin päivän päästä luvan
mennä omalla vastuulla sisään, oli onneksi todettavissa minimaaliset
tuhot, joten Saabien katoille pehmikettä, alle space-saverit ja loput
renkaat tyhjiksi ja äkkiä kumarassa ulos..



Näin muualla, Virossa kesällä myyty seitsemän hengen 9000-limuosine. Vm-98, 10tkm ja 14700e.

Erja Lintunen #1654 & Mikko Haverila #1360 ja Saab 900 Turbo Finlandia 1979

Tämä väriltään yönsininen Finkku, joka on aikaisemmalla omistajallaan toiminut käyttöautona, tullaan aikanaan kunnostamaan alkuperäiseen asuunsa ja mahdollisesti museokisteröimään. Projektia on tällä hetkellä viivästyttänyt lähinnä kunnan laittotollin puute, mutta toivottavasti kuitenkin lähitulevaisuudessa asiaan tulee muutosta. Auton ensimmäinen omistaja oli Nordiska Investeringsbanken. Alussa AMP-703 tunnuksin liikkunut Saab kulkeutui haltuumme vuonna 2003.

Kesällä 2006 pahoin ruostuneen -80 Finlandian (AMM-802) kori romutettiin ja auto sai jatkaa elämäänsä -79 Finlandian ja -80 5D 900 Turbo S:n varaosina. Autosta saatiin paljon hyviä pisteosia näihin projekteihin. Aikaisemman omistajan aloittamat peltityöt olivat jääneet kesken mistä seurasi vuosien mittaan entistä pahempaa ruostumista. Jäärataajossa tapahtuneen mäntävaurion seurauksena auto oli hylätty metsään ruostumaan, jossa hiiret vielä pääsivät viimeistelemään sisustuksen uuteen uskoon.

Pariskunta Lintunen-Haverilan tuleva pyhäpäivän ajokki.



kin toisesta päästä saranoilla korissa kiinni.

Viisiovisen Combi Coupé -korin valinta tähän osoitti suurta ennakkointia ja rohkeutta Ruotsin tehtaaseen nähden, sillä runkonumeronsa perusteella auto oli aloittanut matkansa tehtaassa samoihin aikoihin, kun korimalli vasta ensikerran esiteltiin Geneven autonäyttelyssä maaliskuussa 1976. Siis alun perin mahdollisesti esisarjan koekori ja samalla ainut vuosimallin -76 5-ovinen. 5-ovista 99:ä tehtiinkin aluksi vain Suomessa. Myös GLE-varustelu, joka autoon laitettiin, oli alun perin tarkoitettu vain neliovisen versioon, joka myös esiteltiin samana keväänä Brysselissä. Siis uusinta uutta valittiin projektiin ja samalla jatkossa yhteensopivaa tulevan 900-malli kanssa, jonka matkustamot ja korin takaosa otettiin suoraan 3- ja 5-ovisesta 99 Combi Coupesta. Korivaihtoehtoa oli pohdittu monen muotoisena ennen kuin 5-oviseen päädyttiin, osittain markkinatutkimuksen kautta, osittain siksi koska tämä lopputulos miellytti kaikin puolin silmää. Ruotsalaisetkin lopulta hyväksyivät projektin toden näin: ”..jos 5-oviseen uskotte niin tehkää sitten..”

Tyyppimerkinnäksi sininen auto sai 5D Combi Coupe 99 GLE-L-IA-PS/2720 ja lehdistölle esittelyn jälkeen siitä kirjoitti Tuulilasi kesäkuussa -76 nimellä 99 5door combi coupe 25 long. Varustelutaso oli GLE: kahden litran 118 hevosvoimainen mekaanisella ruiskulla varustettu B-moottori, automaattilaatikko, ohjaustehostin, sähkösäätöiset peilit, kullanväreillä kehällä varustettu EMS-maski, sumuvalot ja kullanväreillä tehostemaalattut jalkapallovanteet. Radio tosin oli ”vain” Blaupunktin stereo-kasettimallia elektronisella antennivahvistimella, aikansa laatupelejä mutta eivät maailman kalleimpia.

Auto meni Scan-Auton omistukseen ensirekisteröinnistä 16.6. lähtien ja sen oli tarkoitus kiertää Suomea esittäytymässä ja tunnustelemassa ostohalukkuutta, jotta voitaisiin päättää varsinaisesta tuotannosta. Varsinaisen tuotanto oli 77-mallisia, joita tehtiin samalla opetellen uuteen tiimityön tapaiseen työskentelyyn kokoonpanossa. Pitkistä Saabeista

seuraavaksi valmistunutta pääsi lehdistökin koeajamaan syksyllä 1976, mutta ajo-ominaisuuksia moitittiin huonoiksi, epäillen alkusarjan viaksi, vai johtuiko se siitä, että toimittajat pääsivät samalla ensi kerran ottamaan tyytit myös 99 turbosta. Ensimmäisen syksyn tuotanto käsitti 10 autoa ja keväällä 13 saunaikkunaista. Nämä tehtiinkin pääsääntöisesti tilauksesta ja kaikki myytiin Suomeen.

Mutta miksi ihmeessä tuolloin Suomeen olisi pitänyt valmistaa edustusautoja?

Vaikka Suomessa jouduttiin elämään aina 1960-luvulle asti autojen suhteen puutteessa ja kurjuudessa ja sen jälkeen autoveron kurituksessa on Suomesta löydettävissä paljon 1930-40 luvun limousine-malleja. 1950-60 luvuilla siirryttiin enemmän ”tavallisiin” edustusautoihin tai koripajat jatkoivat niitä. Tuolloin tehtaanjohtajat olivat vielä isoja herroja, joilla oli isot autot kuljettajineen. Yksityisen oli hankalampi saada tuontilupaa autolle ja yritykset usein hankkivat itse autonsa suoraan ulkomailta. Pääosa säilyneistä edustusmalleista ovat Amerikkalaista alkuperää, kun Euroopan autotuotanto kärsi sodan seurauksista. 1970-luvun alun öljykriisi ja luontoa suosiva radikaali liikehdintä sai ehkä monen Amerikan laivassa matkustavan miettimään vaihtoehtoa, tai ainakin näin Uudenkaupungin tehtaalla toivottiin tapahtuvan. Olihan suurin osa valtion laitoksia mobilisoitu kotimaisen autotuotannon tuottein (mm. poliisille toimitettiin 1970-1990 välillä 2643 Saabia 95:sta tonnariin). Miksipä sitten ministeri- ja pääjohtajataso ei liikkuisi kotimaisella autolla, myöskin nauttien siitä, eikä niin suuresti erottuisi massasta. Hinta tasoltaan 99 Finlandia asettui vuonna 1977 maltilliselle tasolle ja pääosa Amerikan tuontimerkeistä olivat jo perusmalleiltaan sitä kalliimpia, myös puolet BMW:n mallistosta ylitti sen hinnan. Kahta halvinta mersun mallia lukuun ottamatta Finlandia oli niitä edullisempi, toisaalta vain Volvon muutama huipumalli oli sitä arvokkaampi, mutta olisihan Finkun hinnalla silloin saanut kuusi Fiat 133:sta.



Yllä: Jatkospala keskilattiassa, CD.

Alla: Kuskin ovet pituus järjestyksessä, vakio 4/5-ovinen, Finlandia, vakio 2/3-ovinen.



Alla: Jatkettu etuovi sisältä saumat näkyvissä, huomio kuljettajan turvavyön paikka.





Yllä: Saunaikkunan jakopala, huomaa ”kiinnitys” saranat korissa.

Oikealla yllä: Saunaikkuna jatkopala sisältä nähtynä, loistava paikka kaiutin asennuksille.

Oikealla: Pitäähän jatkotussa autossa olla myös jatkettu pakoputki.

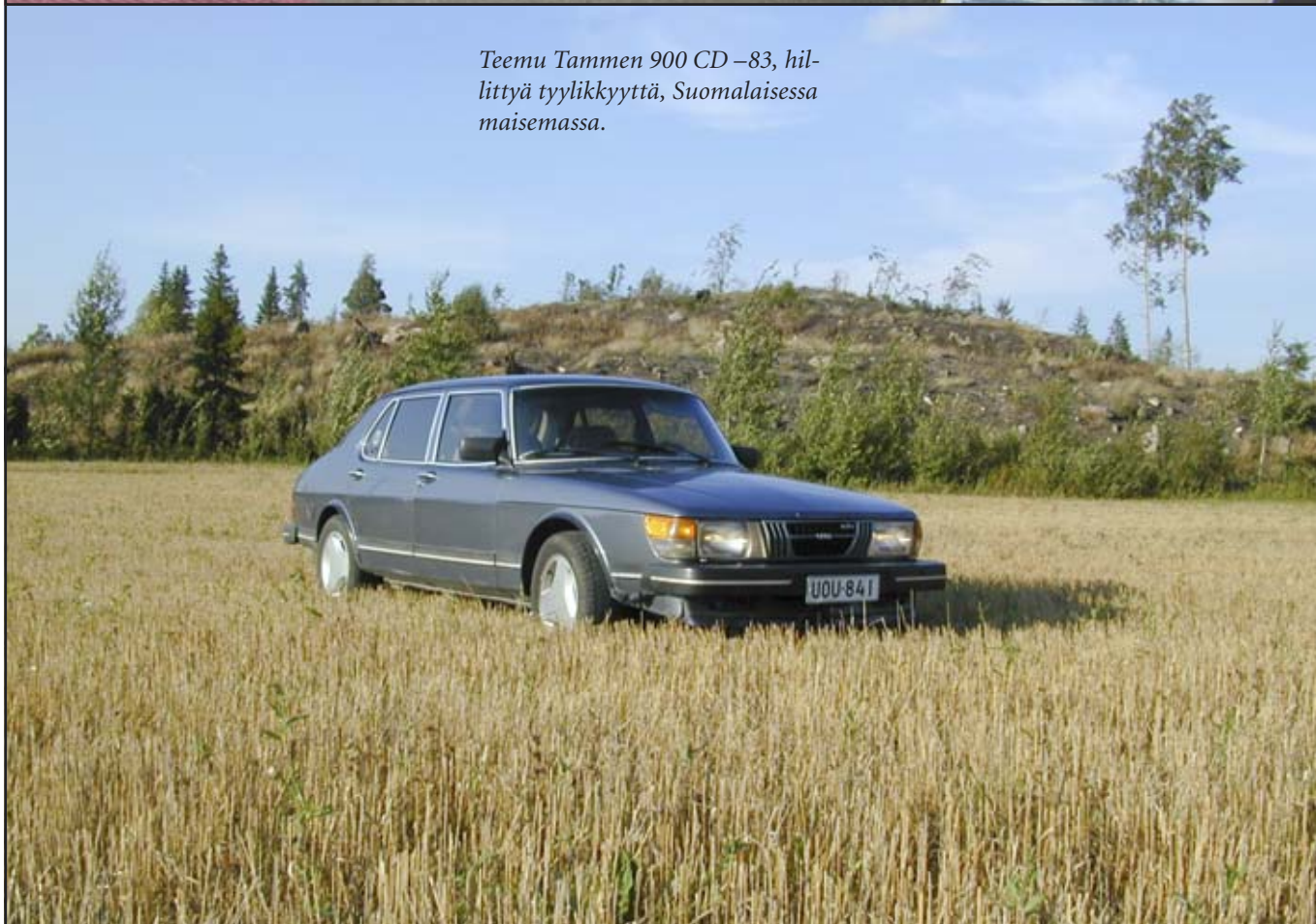


Finlandia/CD Valmistus määrät, hinnat, tallessa olevat, ym.

malli	vm	kpl	hinta uutena	tallessa klubissa ym.	rekisterissä	% kyseisen mallin tuotannosta Suomessa
99 L	75	1	”UKK”	1		
99	76	1		1		
99	77	23	89000mk	15		0,1
99	78	20	87000mk	4		0,15
900	79	58	136000mk		3	1,3
900	80	41	137000mk		2	0,8
900 CD	81	53	155000mk		5	1,1
900 CD	82	50	165000mk		3	1,8
900 CD	83	153	165000mk		11	2,5
900 CD	84	116	214000mk		14	0,8
900 CD	85	89	223000mk		12	0,5
900 CD	86	19	229000mk		2	0,06
Yhteensä 590 josta 480 CD:tä ja 45 99:ä				23	52	



Kekkoselle jatkettu 99, nyt Ukin museossa.



Teemu Tammen 900 CD-83, hilitettyä tyylikkyyttä, suomalaisessa maisemassa.

Tuotanto jatkuu ja kehittyy

Mallivuodelle -78 oltiin jo opittu jatkamaan molempia ovia 10:llä sentillä, kuten UKK autossa oli tehty. Näin ollen ”saunaikkuna” –välipala jäi pois, jatkos kun haluttiin piilottaa näkyvistä. Autosta tuli vielä vähemmän huomiota herättävä. Samalla autoa lyhennettiin 5 senttiä, kun saunaikkuna jatkopalan osuus oli ollut 25 senttiä ja ovia jatkettiin yhteensä 20 senttiä, joten akseliväliksi tuli 2670. Näitä normaalin näköisiä 99:ä tehtiin hieman vähemmän kuin saunaikkuna malleja, vaikka markkinointiin oli panostettu enemmän. Oliko tulossa oleva 900:nen vienyt markkinat vai seurattiinko pääkonttorin linjaa ja siirryttiin pikkuhiljaa aloittamaan 99:n lähtölaskentaa ja kaikki panostettiin 900:n. Kaksi -78 keväällä tehtyä 99 Finlandiaa sai nokalleen jo turbotekniikan, toinen näistä suoritti palveluksensa Oulun kaupungille ja siirtyi jo 1988 Saab-harrastajan haltuun, toisenkin ollessa edelleen hyvässä käsissä.

900:n jatkomalli etuosan pituudellaan nosti akselivälin takaisin 2720:een, takaosahan tuli suoraan 99 Finlandiasista, tästä oli tarjolla sekä Turbo- että GLE-mallit. Tätä viisioivista tehtiin reilu sata kappaletta b-koneisena. Vuosimalliin -81 tuli tarjolle h-kone ja 4-ovinen kori syrjäytti monikäyttömallin ja sitä tarjottiin vain turbollisena. Neliovisesta myös tehtiin kokeilumalli, limousine, jota jatkettiin 70 senttiä ja ulkonäköä parannettiin loiventamalla tuulilasiasia, tämä seitsemän hengen huippuedustusmalli jäi kuitenkin prototyypiksi ja lepäilee nyt Ukin museossa.

Jatkokorit tehtiin pääsin osin suomalaisella käsityötaidolla. Kokonaisuutannon määrään nähden vähäinen tuotanto ei suosinut kalliita puristustyökalusatsauksia. Yhdellä b-pilarilla eli jatketuilla ovilla varustetun jatkomallin tekeminen aloitettiin tavalliselta pohjalevyltä johon liitettiin linjan alussa korin muut osat pois lukien kattopelti ja b-pilari. Kori asetettiin erilliseen jigiin, jossa sen kattokaaret ja pohjalevy katkaistiin ja vedettiin 20 sentin päähän toisistaan ja väliin lisättiin peltiä, sivupalkkeihin sekä keskitunneliin ja



CD-uniikkikappale, viisi ovea erikoistiluksesta.

Jukka Lamminen #1177 ja 5-ovinen CD

Tämä CD on erikoinen johtuen vuosimallista ja ovien määrästä, sillä 5-ovinen Finlandia poistui Saabin valmistus-ohjelmasta 4-ovisen CD:n myötä, joten tämä vuonna -83 valmistettu viisiovinen on jo todellakin tilaustyötä tilausmallista isolla T:llä. Syytä miksi haluttiin tilata auto viisiovisena voidaan vain arvailla. Kuriositeettina voidaan todeta autossa olevan kaksi alustanumeroa. Joista toinen, ylläkirjattu, on ollut auton alkuperäinen, tavallisen viisiovisen turbon numero. Auto on otettu linjalta, tehty muutostyö ja maistetty uusi, Finlandian alustanumero alkuperäisen viereen.

Auto on ollut uutena Mäntän paperitehtaalla vuoteen -87 saakka, jonka jälkeen muutamalla yksityisellä ja viimeisen omistajan vaihdettua öljypaineanturia, halkesinkin öljysuodattimen jalka ja hän ajoi moottorin hajalle. Auto päättyi Lehtimäellä sijaitsevaan Saab-purkamoon ja auto olisi romutettu, mutta purkamoyrittäjä arvasi auton kiinnostavan klubilaisia ja myi autoa klubilehdessä. Ensi soittamalla tein autosta kaupan joulukuussa 2001, tuolloin oli jo autosta myyty automaatti vaihteisto, ruiskulaitteet, sylinterin kansi, turbo yms. Saabistille kelpaavat osat. Koneeseen, alkuperäiseen lohkoon, tehtiin kevytremontti uusilla männänrenkailla ja laakereilla ja ketjulla. Kampiakselin jouduin vaihtamaan, ja turboksi tuli peruskorjattu Garret TO3. Työkaverin peruskorjaama käsi-vaihteinen vaihteisto asennettiin puuttuvaa automaattia tuuraamaan. Häneltä löytyy Saabien parissa kymmenien vuosien ammattitaito, joten toimii! Kaikki muu työ turbon, lohkon ja kannen osalta on tehty itse. Ruostetöitä autoon tehtiin minimaalisesti kahteen paikkaan, muita pieniä korjauskohteita olikin kymmeniä. Kori itsessään on erikoisen hyvässä kunnossa, ehkä pienistä kilometreistä johtuen, nyt mittarissa on 269000km.

Keväällä 2003 autoon asennettiin kaivattu ilmastointi, jonka puuttuminen olikin herättänyt itsessä kummastusta, sillä pitäähän edustusautossa olla ilmastointi. AC:n tarpeellisuus todettiin saman kesän lomareissulla Nord Kapp:iin, sillä 3500 km lomareissu sen kesän kovissa helteissä olisi ollut silkkaa kidutusta ilman viilennystä. Tarkoitukseni on ollut pitää auto niin alkuperäisessä kunnossa kuin mahdollista tai siten että se on ainakin helposti ja nopeasti muutettavissa takaisin. Tämä harvinainen Saab on tullut minulle jäädäkseen. Tallista löytyy myös pari muuta CD:tä erilaisilla venttiilimäärillä varustettuna -83 ja -86 (AA-16)

kattokaariin laitettiin jäykisteet tukemaan jatkosta. Kattopelti, joka tehtiin kahdesta osasta on hitsaustaidon näyte, saumaa ei kitattu vaan se tehtiin kerralla tarpeeksi hyväksi. Ovien rungot tehtiin kahdesta ovesta katkaisemalla ja yhdistämällä pidemmäksi. Etuoven pinta rakennettiin käsin 2-ovisen ovesta lyhentämällä ja muotoilemalla, mm. lukon paikkaa siirtämällä. Jostain syystä takaoveen prässättiin ruotsissa kuitenkin oma ulkopeltinsä. Kori palasi jatkamaan muiden korien kanssa samalle linjalle maalaukseen ja moottorin asennukseen jne. Vain loppuvarustelu tehtiin erikseen, koska jatkomalli oli tilaustavaraa ja periaatteessa jokainen saattoi olla varustelultaan erilainen. Koria oli legendan mukaan pyydetty kaksiovisena, kun eräs valtiopäämiehemme oli turvamiesten mukaan liiankin nopea lähtemään takapenkiltä ja vielä väärässä paikassa. Kaksiovisista ei kuitenkaan tehty vaan suositeltiin vartijoita käyttämään takaovien lapsilukkoja. Toisen legendan mukaan kaikki mahdolliset lisävarusteet oli saatavissa paitsi kattoluukku, tosin ainakin yksi kattoluukullinenkin malli on olemassa. Myös erikoinen toive on ollut sillä tilaajalla, joka on halunnut itselleen viisiovisen CD:n, mutta tilauksesta sellainenkin oli tehty ja auto löytyy oheisesta harrastajaesittelystä tarkemmin.

TS 20.6.02

Presidentin Turbo Tähtelästä Turkuun

- Alkuun teki mieli kokeilla, kariesvatko turvamieliset perästä, kun turbo pannaan päälle, leukaili presidentti Mauno Koivisto ensikokemuksistaan vt. presidenttinä vuonna 1981. Presidentti Urho Kekkonen sairastuttua pääministerin tehtävistä vt. presidentiksi siirtynyt Koivisto sai välittömästi tehtävän vastaanotettuaan peräänsä turvamieliset, joiden autoista turbot puutuivat. Uudessakaupungissa valmistettu Saab Finlandiana tunnettu Saab Multi Coupe 900 Turbo palveli Suomen Pankin pääjohtajaa Mauno Koivistoa edustusautona vuoteen 1982, jolloin hän lunasti sen yksityiskäyttöön. Viime vuonna Koivisto päätti luovuttaa 127 000 kilometriä ajettua, Tähtelässä säilytetyn



Ensimmäinen ja viimeinen Finlandia? Kesän 2006 Finlandia saalis löytökunnossa kotipihalla.

Petri Tyrkkö #544 ja 99 sekä 900 Finlandiat

Viime kesäisen Saabistin juttu Halsualla olleista, myytävistä saunaikkunoista herätti kiinnostuksen, jonka lopputulos kirpasi loppujen lopuksi vain rahapussia. Pikainen tutkimusmatka entisen klubilaisen luokse sinetöi asian ja tallissa pölyn ja tavarain alla ollut, alun perin tummansininen -76 GLE-L vaihtoi omistajaa. Auto luovutettiin arvolleen sopivasti kuitenkin pestynä ja imuroituna aluvannesarjan kera. Tämä yksilö on osoittautunut juuri ensimmäiseksi protoversioksi ja juuri tästä alkoi jatkettujen edustusautojen mallisto kymmenen vuoden ajaksi. Kunto on kaikin puolin hyvä, ruisku tosin on vaihtunut kaasariksi sekä muutama GLE-merkki ja kylkilistat ovat kadonneet ylimaalauksien mukana. Konetta ei ole vielä käynnistetty ja entistäminen aloitetaan rauhallisesti lähitulevaisuudessa.

Metallinhohtosininen 900 -80 Finkku löytyi katsastettuna Nettiautosta, kun etsin vaimon cabelle sijais-Saabia talveksi ja pienellä ennakoidun budjetin ylityksellä tuli tusinatavaran tilalle kunnolla kuljetustilaa. Tämä yksilö lienee viimeinen 5-ovinen Finlandia, sillä sen jälkeen on enää tehty Ukissa 56 kpl 900:sta vuosimallille 80, samalla se saattaa olla myös viimeinen Suomessa tehty b-turbo Saab. Konehuoneessa on tosin nyt h-ruisku ja kori on ainakin kahdesti ylimaalattu sekä kuskinovi on vaihdettu, kun sen sisältä löytyi matkahuollon osoitemerkinnät. Koria on kaunisteltu hieman nuoremmilla Saab-lisävarusteosilla. Muuten kohtuukuntoinen auto on tarkoitus museorekisteröidä ensi vuoden loppuun mennessä (seuraava mahdollisuus, kun on vasta 2011, kiitos 25v -> 30v lakimuutoksen), jähkä konehuoneeseen saadaan alkuperäisen oloista tekniikkaa. Tonttia koristaa myös pari hopeista -83 CD:tä joista toinen on jo taas palautettu itsekulkeväksi. Kaikki Saabit pitäisi olla jatkettuja, miksi tyytyä lyhyempään...ajatus, joka on tullut nyt Finkkua käyttäessä.

autonsa suuren yleisen ihailtavaksi TS-Automuseoon (Auto ja Viestintä - museo) Turkuun. Perusteellisen kunnostuksen jälkeen auto on nyt nähtävissä museossa lähes sadan muun historiallisen autovanhuksen helmenä. Koiviston pidennetty Saab Finlandia on hyväksytty tänä

vuonna museoautoksi. Kiitokseksi lahjoituksesta presidentti Mauno Koivistolle ojennettiin ”Ikuinen vapaalippu”, joka oikeuttaa presidentin seurueineen aina vapaaseen pääsyyn automuseoon.



Teemu purkamassa GLE Finkkua yli 15v sitten.

Teemu Tammi #1266 ja pitkät Saabit

900 GLE 5D -79 Tuli meille jo 90-luvun alkupuolella, kun isä ja naapuri saivat useamman vuoden kestäneen hintaneuvottelun päätökseen. Valitettavasti Finlandia seiso i tämän ajan maapohjaisessa peltitalissa joten hitsattavaa riitti. Vuonna -98 projekti eteni rekisteröintivaiheeseen, kun meikäiläisen ensimmäisestä omasta Saabista meni kampuran laakerit ja piti saada toinen auto tilalle. Finkku toimi parisen vuotta ympärivuotisena käyttiksenä, kunnes se "lainattiin" parkkipaikalta. Auto löytyi melko pian kohtuu ehjänä, mutta sisustaa oli sotkettu tussilla ja konepellillä kävelty ym., joten Finkku tuli poistettua rekisteristä. Aikomuksena oli tehdä tuosta käyttis uudemmallalla tekniikalla, mutta konttorilla idea tyrmättiin kun rekisteriotteessa lukee "korjattu auto" josta päästäänkin historiaan eli uutena auto on ollut Valintatalon johdolla, mutta vain neljä kuukautta vanhana se oli ajettu metsähallituksen puolelle, jonka jälkeen Uudenkaupungin eräs työnjohtaja otti Finkun työn alle ja se sai mm. uuden katon ja suurimman osaa keulasta. Eikä tässä vielä kaikki, sillä pari vuotta myöhemmin auto joutui kohtalaisen isoon risteyskolariin Ruotsissa, josta muistona edelleen on kuoppa a-pilarissa. Samalla korjauskerralla auto on facelifattuu, jolloin esim. takakontti sai tuplalamput, eteen tuli spoikka ja oviin sähkölasit. Näiden jälkeen auto siirtyi Hankkijalle, naapurin työsuhdeautoksi mistä hän sitten sen aikanaan lunasti omaksi. Kilsoja on kertynyt n.210tuhatta, ajovuosia vain kymmenkunta ja taas seisoo. Museorekisteriin se olisi hienoa joskus saada ja alkuperäisiä osia on tullut haalittua melko tavalla, mutta en tiedä onnistuuko se historian takia. Noita alunperin akvamariinin sinisiä Finkkuja on tuona vuonna myyty ilmeisesti vain 3kpl, joista yksi meni tennistähti Björn Borgille.

900 T8A 4D -83 Finkun ostin klubitoveri Pekka Harjulta keväällä 2002. Olin juuri pari viikkoa aikaisemmin ostanut saman ikäisen turbosatkun, joka oli eka turboni, mutta tämä sai väistyä Finlandian tieltä. Tosin perhepiirissä sekin on edelleen. Olin tuota sen verta tapahtumissa tutkailut, että olin jo melkein bussiasemalla menossa kohti Lohjaa, kun tuo tuli myyntiin. Pari kesää tämä toimi kesäkäyttiksenä ja esim. esikoinen tuotiin edustuskyvydillä laitokselta kotiin. Ensimmäisen vuoden tämä on toiminut kylmälaitefirma Norpe Oy:n johtajan autonä ja kun tuolta joku vuosi aikaa sitten kyselin tarraa muistuttamaan historiasta niin tuli terveisiä, että johtaja kyllä muisti auton ja oli siitä tykännyt. Samaa tukee se että ilmeisesti klubilaiselta löytyy vuotta uudempi T16 CD joka on ollut saman firman nimissä. Tavoitteena olisi joskus saada tämäkin auto museorekisteriin, mutta jos käyttömaksu-uudistus tulee voimaan, niin voi olla että tuo pitää rekisteröidä kesäfiilistelyyn hieman pienemmällä panostuksella, kuten ehkä myös vanhempikin.

Jatkoa...

900 CD tuotannon jatkoksi kaavailtiin jatkettua 9000:sta heti sen tuotannon alussa peräti Ruotsin pääkonttorin toimesta. Jatkosta kohdistettiin vain takaoveen ja siihenkin 15 sentin verran ja takapenkki korvattiin kahdella sähköistetyllä istuimella ja varustelu oli jääkaappia myöten. Myöskin konepellin alle kehiteltiin (omin luvun, ruotsalaiset väittivät todenneensa sen mahtumisen mahdottomaksi) Amerikassa limousine-luokassa tarpeellista uskottavuutta antava V8. Molemmat ideat jäivät jalkoihin kun GM:stä tuli Saabin omistaja ja sieltä todettiin, että talosta löytyy ennestään limoja ja kaseja ihan tarpeeksi. Vielä Linnoinen esitteli suunnitelman 9-3:n jatkamiseksi, mutta tuolloin Uudenkaupungin Saabin tuotekehitys oli ajettu alas uuden isännän toimesta ja varsinaisesti voitiin keskittyä vain normaalituotantoon. Suomalainen innovaatio ja käsityötaito laitettiin jäähyllä. Ajoittain sitä on kuitenkin herätelty ja on tehty erilaisia cabriolet-koemalleja muiden merkkien autoista. Uudessa kaupungissa ei pelkästään tyydytty Saabin jatkamiseen, vaan osansa sai tuotannossa ollut Horizon josta tuli Horizonzon-proto, kuudella sivuovella varustettu suurperhe auto kahdeksalle.

Finkkujen kohdalla tuli törmättyä useinkin asiaan, että ne oli rekisteröity sängen myöhään valmistumisensa jälkeen, usein jopa vuosi tehtaasta lähden jälkeen. Ei kait autojen käsityövaltainen korinmuutostyö niin kauan kestänyt, sillä toisiakin löytyi jotka olivat päässeet heti käyttöön. Olisiko valtiollinen omistaja ensimmäisenä vaikuttanut asiaan, sisäisen jakelu/varustelu järjestelmän hitauden vuoksi vai olisi ollut kirjanpidollisia/veroteknisiä syitä myöhentyneeseen ensirekisteröintiin?

Ja unohtaa ei pidä Finlandia rekisteriä osoitteessa <http://finlandia.saab99.net/> kaikki vaan kirjaamaan jatkomallinsa tuonne.

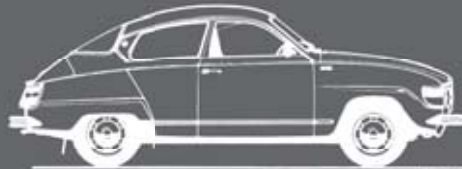


Mikään ei ole turvassa kun Ukissa innostutaan jatkamaan, Horizonzon protomalli.



900 Limousine, seitsemälle penkit, valitettavasti ei päässyt tuotantoon, Ukin museossa.

Saab 96 GL V4 Super



Saab 99 L Sedan



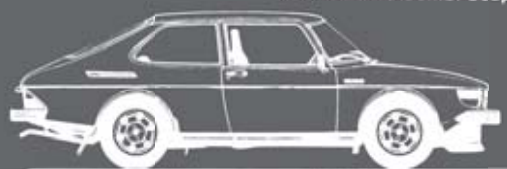
Saab 99 GL Sedan



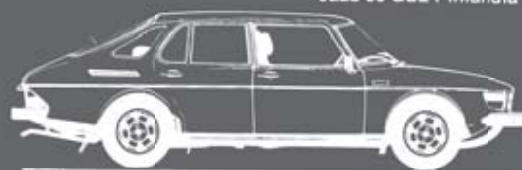
Saab 99 GL Combi Coupé



Saab 99 EMS Combi Coupé



Saab 99 GLE Finlandia



Uudenkaupungin ihmeet sarjassa seuraa jatkoa..

- 90, 900 2d ja 99 petro sekä muut moottorit
- Cabriolet ja Viggen
- Tehdas tulee kaupunkiin

Lisätiedot ja kommentit on tervetulleita tähän ja seuraaviin artikkeleihin. Lähteinä internet ja ko. aikakauden lehdet.

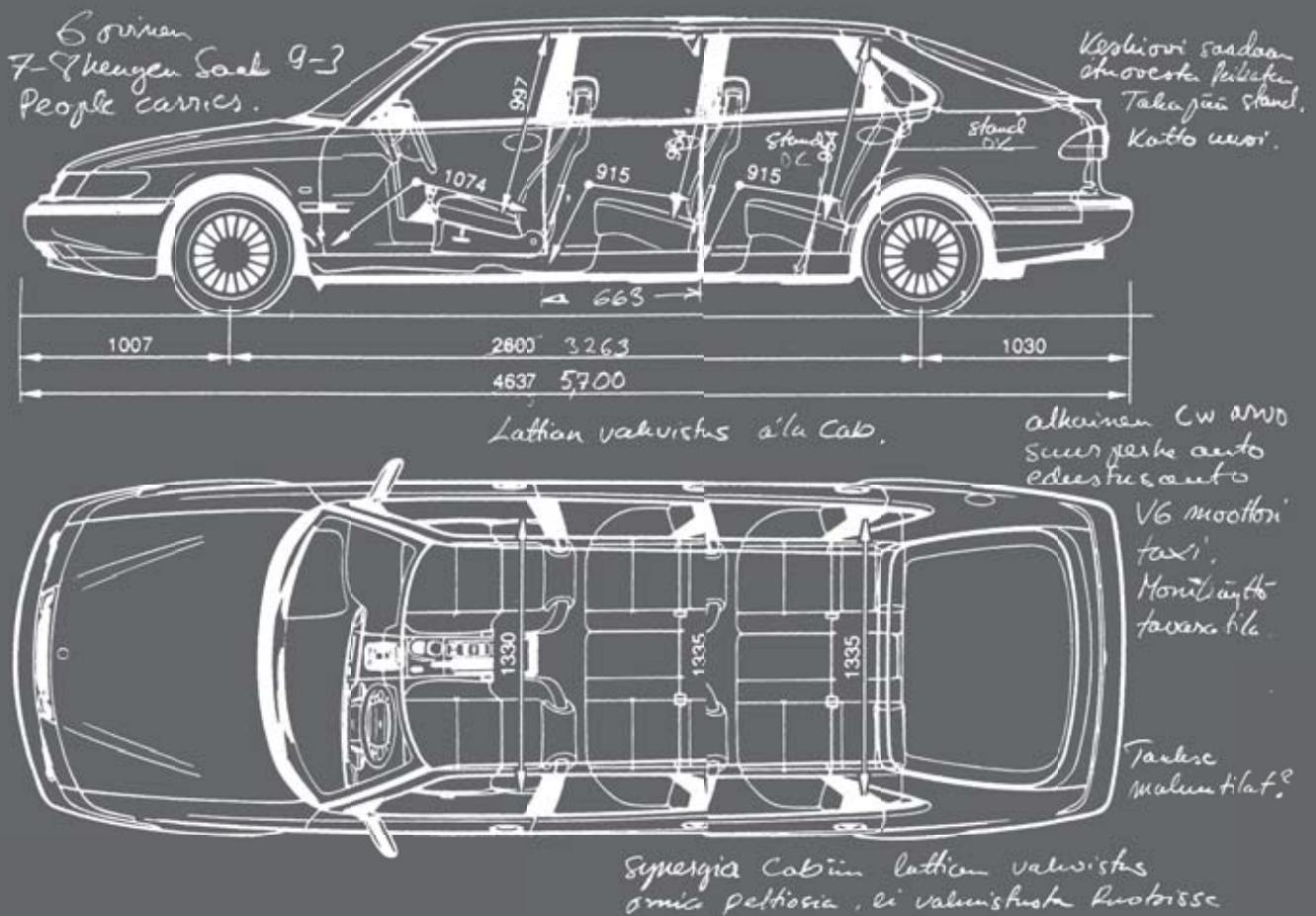
Kiitokset tämän artikkelin koostamisessa avustaneille.

petri.tyrkko@saabclub.fi

Vuoden 1978 mallisto esite, ensikertaa Finlandian nimellä (Oy Saab-Valmet Ab -esite).



Tyylillä jatkettu 9000, 15 cm lisää takaoveen, eikä edes meinaa huomata, ei tullut tuotantoon, Ukin museossa.



Tästä ei tullut edes protoa, valitettavasti, Tehtaan johtaja Linnoisen tekemä 7-8 hengen People Carrier-luonnos (Katto pois! -kirja).



Made in Finland - Made in Uusikaupunki

