

SAAB 92 až 96

Švédské samorosty

JAN TUČEK

Během druhé světové války se švédská letecká firma SAAB (*Svenska Aeroplan Aktiebolaget*) pustila do vývoje automobilů avantgardních tvarů s pohonem předních kol. První prototypy vznikly v letech 1946 a 1947, výroba se začala rozbíhat v prosinci 1949.

Automobily SAAB první generace s typovým označením 92, 93, 95 a 96 se staly symbolem stylistické a konstruktérské originality. Během třicetileté kariéry prošly mnohými modernizacemi, postupně vystřídaly dvoudobé dvouválce a tříválce, které po roce 1966 nahradily čtyřdobé motory V4 značky Ford. Poslední vozy SAAB 96 opustily továrnu v lednu 1980 a celková produkce této řady dosáhla čísla 730 607, k němuž se ovšem sluší připočítat přes 10 tisíc sportovních kupé SAAB Sonett, k jejichž historii se někdy vrátíme podrobněji.

U zrodu automobilů SAAB stál patnáctičlenný tým nadšenců, který řídil Gunnar Ljungström a k jehož protagonistům patřili konstruktér Rolf Melide a designér Sixten Sason. První prototyp aerodynamicky tvarovaného vozu s téměř zakrytými koly vznikl v létě 1946 a poháněl jej dvoudobý dvouválec DKW, během jara 1947 pak následovaly dva další prototypy poněkud střídmejších tvarů. Vlastní dvoudobý dvouválec SAAB se objevil o rok později, byl uložen vpředu napříč a poháněl přední kola prostřednictvím třístupňové převodovky.

Během léta 1949 v Trollhattanu smontovali ověřovací sérii automobilů SAAB 92, sériová výroba se jen pomalu rozbíhala od prosince 1949. První zákazníci se svých vozů dočkali až v létě 1950. Oblý 3,92 m dlouhý vůz s dvoudobým dvouválcem 764 cm³ o výkonu 25 k (18 kW) vykazoval pohotovostní hmotnost 805 kg a dosahoval rychlosti 105 km/h. Měl všechna čtyři kola zavěšena nezávisle a odpružena příčnými zkrutnými tyčemi, brzdily byly bubnové vpředu i vzadu. V prosinci 1952 došlo k první inovaci: SAAB 92 B se vyznačoval změněnou záďí s nahoru vyklápacím víkem zavazadlového prostoru a s hrdlem palivové nádrže na levém zadním blatníku. Na podzim 1953 byl výkon dvouválce zvýšen na 28 k (20 kW) a kromě okrasných lišt na blatnících vůz dostal i nové děrované disky kol. Do léta 1956 vzniklo přes 20 tisíc automobilů SAAB 92 a 92 B, přičemž v letech 1954 a 1955 se produkce přehoupla přes 5 tisíc ročně.

Mezitím v prosinci 1955 debutoval nový SAAB 93, jenž se vyznačoval změněnou předí se visle orientovanou maskou, po stranách doplněnou dvojicemi vodorovných lišt. SAAB 93 dostal zcela nový dvoudobý tříválec 748 cm³ o výkonu 33 k (24 kW), tentokrát umístěný podélně před přední nápravou. Nový podvozek se širším rozchodem kol a odpružením vinutými pružinami měl vzadu lehkou tuhou nápravu. Délka vozu vzrostla na 4,0 m a při pohotovostní hmotnosti 810 kg jezdil až 120 km/h. Koncem roku 1956 putovala první dodávka 250 vozů SAAB 93 do USA a švédská značka tak zahájila úspěšné tažení v zámoří. V roce 1957 SAAB poprvé za dvanáct měsíců vyrobil přes 10 tisíc automobilů. Koncem roku 1957 byl představen modernizovaný SAAB 93 B s neděleným čelním sklem, blikací místo dosavadních směrovek, většími předními bubnovými brzdami, pohodlnějšími sedadly



SAAB 92 z roku 1950 v tehdy jednotné zelené barvě.



Švédská elegance ročníku 1958: SAAB 93 B.



Prototyp kombi SAAB 95 z roku 1959 s předí modelu 93 B.

SAAB Monte Carlo ročníku 1967 s delší předí.





Erik Carlsson a SAAB 96 vyhráli Rallye Monte Carlo 1963.



SAAB 96 V4 ročníku 1970 se objevil i na našich silnicích.



V roce 1974 dostal SAAB 96 novou masku z plastů.

Poslední verze kombi SAAB 95 z let 1976 až 1978.



a úchyty pro bezpečnostní pásy. Novinkou jara 1958 byl sportovní SAAB Granturismo 750 (neboli GT 750) s tříválcem naladěným na 45 k (33 kW), který uháněl přes 140 km/h. V květnu 1959 se objevil prototyp tříveřového kombi SAAB 95 s prostornou zádí, v níž po sklopení sedadel vznikla ložná plocha dlouhá 1,6 m. Do sériové výroby se však kombi dostalo až o rok později, souběžně s typem SAAB 96. Mezitím byl koncem roku 1959 představen SAAB 93 F s dvěma zavěšenými vpředu. Výroba vozů SAAB 93 byla ukončena na jaře 1960, celkem jich vzniklo téměř 53 tisíc.

Už v polovině února 1960 měl premiéru nový SAAB 96, jenž se od svého předchůdce odlišoval širší zádí s panoramatickým zadním oknem a větším prostorem pro cestující i zavazadla. Poháněl jej nový dvoudobý tříválec 841 cm³ o výkonu 38 k (28 kW), s nímž dosahoval rychlosti 125 km/h. Zatímco kombi SAAB 95 už v sezoně 1960 dostalo čtyřstupňovou převodovku, SAAB 96 si na ni musel počkat do jara 1961.

Na jaře 1962 převzal štafetu sportovního modelu GT 750 nový SAAB Sport (v zámoří označovaný jako GT 850), jehož tříválec 841 cm³ se třemi karburátory a odděleným mazáním dával výkon 52 k (38 kW). Jezdil až 150 km/h a jako první dostal přední kotoučové brzdy. Novinkou ročníku 1964 byla u všech vozů řady 95/96 diagonálně propojená dvouokružová brzdová soustava.

Připomeňme, že v té době se vozy SAAB těšily mimořádné popularitě díky sportovním úspěchům, které s nimi získával Erik Carlsson. V letech 1960 až 1962 Carlsson třikrát vyhrál britskou RAC Rally, dvakrát po sobě (1962 a 1963) triumfoval i v Rallye Monte Carlo, nemluvě o dalších vavřínech. Není divu, že při modernizaci v létě 1964 byl SAAB Sport přejmenován na SAAB Monte Carlo.

V srpnu 1964 dostaly vozy SAAB 96 a 95 nově tvarovanou přední prodlouženou o 150 mm a opatřenou vodorovně orientovanou maskou. Úprava souvisela s přemístěním chladiče kupředu před motor, zatímco do té doby byl v zadní části motorového prostoru. Celková délka vzrostla na 4,17 m, (u kombi na 4,27 m) hmotnost jednotlivých verzí se pohybovala od 815 do 890 kg, standardní tudor a kombi jezdily nejvíce 130 a 120 km/h, zatímco sportovní model Monte Carlo uháněl rychlostí až 150 km/h. Na podzim 1966 se vozy SAAB 95 a 96 poprvé objevily se čtyřdobým čtyřválcem, přesněji s motorem V4 značky Ford, který z objemu 1498 cm³ dával výkon 65 k (48 kW) a vozu SAAB 96 o hmotnosti 875 kg uděloval největší rychlost 148 km/h. Všechny modely řady 95/96 při této příležitosti dostaly přední kotoučové brzdy. Během následujících dvou let ještě dobíhala výroba automobilů s dvoudobým tříválcem 841 cm³, jako první už na jaře 1967 zmizel ze scény model Monte Carlo 850 s tříválcem naladěným na 55 k (40 kW). Do modelového roku 1968 vstoupil SAAB 96 s čelním sklem vyšším o 70 mm, a také se zvětšeným zadním oknem, kombi se muselo spokojit jen s větším čelním sklem. V sezoně 1969 už se vyráběly jen vozy se čtyřdobými motory a novou maskou s obdélníkovými světlomety (jen pro USA byly kruhové). Automobily SAAB 95 a 96 ročníku 1974 měly novou masku z plastů, od podzimu 1975 se montovaly rozměrné pružné nárazníky, s nimiž se délka zvětšila asi o 150 mm. Poslední z více než 110 tisíc kombi SAAB 95 opustilo výrobní linku koncem února 1978, výroba vozů SAAB 96 pak až do ledna 1980 dobíhala v závodě SAAB-Valmet ve finském Uusikaupunki, přičemž úplně poslední byla třísetkusová série světle modrých vozů SAAB 96 V4 Super s litými koly a malým spoilerem na zádi. ■