

# HŘIDÝ SEVERÁN

V LISTOPADU 1967 PŘEDSTAVILA AUTOMOBILKA SAAB ZCELA NOVÝ VŮZ STŘEDNÍ TŘÍDY S TYPOVÝM ČÍSLEM 99, DÍKY NĚMUŽ SE ZANEDLOUHO ZAŘADILA MEZI PRÉMIOVÉ ZNAČKY.



V padesátých a šedesátých letech se švédská automobilka Saab proslavila kompaktními vozy osobitých tvarů s dvoudobými motory a předním pohonem. Ve druhé polovině šedesátých let dvoutakty postupně nahradily čtyřdobé motory Ford V4, jinak se vozy Saab příliš neměnily. Už od dubna 1964 se však v tichosti rodil automobil druhé generace. Nešl Kodové označení Gudmund, tedy jméno, jež figurovalo ve švédském kalendáři v den, kdy projekt dostal zelenou.

↑ Třetí prvního provedení vozu Saab 99 z podzimu 1967

← Komfortní sedan Saab 99 GLE modelového roku 1976



## Anglický motor

V únoru 1965 uzavřel Saab smlouvu s britskou automobilkou Triumph o výrobě a dodávkách čtyřválcových motorů OHC pro budoucí vůz. V červnu 1965 vyjel první ze čtyř prototypů, v nichž se testoval nový zkonstruovaný podvozek. Navenek se tyto automobily podobaly typu Saab 96, měly však karoserii uprostřed rozšířenou o 200 mm, aby se do nich vešlo nové šasi. V letech 1966 a 1967 následovala řada dalších prototypů, které se už tvarově blížily budoucí „devadesátce“, zatímco měly upravenou před a některé – kvůli oklamání konkurence a novinářů – nesly označení Daihatsu. Eleganční linie vozu Saab 99 navrhl dlouholetý designér automobilky Sixten Sason, který ztvárnil i vozy předchozí generace. Tentokrát se však realizace svého díla v sériové podobě nedočkal, zemřel 1. dubna 1967, ve věku pětapadesáti let.

V červnu 1967 se začaly lisovat karosářské díly, následovaly pevnostní a únavové zkoušky karoserii a stavba ověřovací série pěti desítek vozů. Koncem listopadu 1967 automobilka nový Saab 99 oficiálně představila ve Stockholmu a vzala tak vltř z plachet lovcům senzací a špiónským fotografům. Tehdy bylo zvykem udržovat noviniky až do poslední chvíle v tajnosti. Saab však učinil pravý opak. Navíc – téměř rok před zahájením sériové výroby – zapůjčil vozy z ověřovací série k testování nejen zaměstnancům firmy, ale i externistům, kteří v nejrůznějších podmínkách zaznamenávali údaje o provozu vozidla, spotřebě paliva i o případných anomáliích. Do sériové výroby šel tedy na podzim 1968 důkladně prověřený automobil.

Saab 99 modelového roku 1969 měl podélně před přední nápravou uložený, o 45° vpravo skloněný řadový čtyřválec. Kapalínou



> chlazený motor s rozvodem OHC dával z objemu 1709 cm<sup>3</sup> výkon 80 k (59 kW), plně synchronizovaná čtyřstupňová převodovka byla spolu s rozvodkou pod motorem a měla samostatnou olejovou nádrž. Pohon předních kol snad ani nemusíme zdůrazňovat, v duchu tradice firmy bylo pohanění ústrojí doplněné volnoběžkou. Zatímco motory přicházely z britského Coventry, převodovka s rozvodkou se vyráběla v Göteborgu.

Vůz měl přední kola nezávisle zavěšena na dvojicích příčných, trojúhelníkových závěsů, vzadu byla lehká tuhá naprava vedená dvěma páry podélných ramen a příčně ustavená panhardskou tyčí. Pěrování obstarávaly vpředu i vzadu vlnuté pružiny doplněné vně umístěnými kapalinovými tlumiči. Brzdy byly na všech čtyřech kolech kotoučové ATE s dvooukruhovým, diagonálně propojeným ovládáním s posilovačem. Na přední kola působící ruční brzda měla vlastní bubny umístěné vedle kotoučů, blízko ke středu vozu. Hřebenové řízení vyžadovalo 3,33 otáčky volantu mezi krajními polohami, sloupek řízení byl opatřen bezpečnostním kloubem. Palnactálcová kola nesla radiální pneumatiky 155 SR 15. Palivová nádrž o objemu 48 l byla v chráněné zóně těsně za zadní nápravou.

Při rozvoru náprav 2473 mm byl Saab 99 dlouhý 4354 mm, široký 1676 mm a vysoký 1450 mm. Dvoudveřový pětimístný vůz vykazoval pohotovostní hmotnost 1070 kg a celkovou 1530 kg.

Zavazadlový prostor v zadí měl objem 347 dm<sup>3</sup>, poněkud v něm však překáželo náhradní kolo uložené šikmo vpravo vzadu. Sklopením zadního sedadla se dala vytvořit ložná plocha dlouhá 1,7 m a prostor pro náklad se více než zdvojnásobil. Saab 99 dosahoval nejvyšší rychlosti 145 km/h a zrychlení z 0 na 100 km/h zvládl za 14,5 s, jeho průměrná spotřeba se pohybovala kolem 9 l benzínu na 100 km.

Na podzim 1969 automobilka představila Saab 99 E Automatic, jenž se na trh dostal na jaře 1970. Měl čtyřválec 1,7 l opatřený elektronicky řízeným vstřikováním paliva Bosch o výkonu 87 k (64 kW) a třístupňo-



vu automatickou převodovku Borg-Warner. Motor se vstřikováním se montoval také do vozů Saab 99 určených na export do USA, které

↑ První prospekt vozu Saab 99, vydaný na podzim 1967

↑ Palubní deska první „devadesátdevítky“ z roku 1967

↑ Dvoudveřový Saab 99 se vyznačoval decentní elegancí

↓ Saab 99 s kruhovými světlomety pro USA (1970)



světlomětů. Zmínku si zaslouží také nová palubní deska. V roce 1971 se automobily Saab 99 začaly montovat ve Finsku, v závodě Saab-Valmet v Uusikaupunki jich toho roku vzniklo téměř osm tisíc, zatímco z mateřské továrny v Trollhättanu jich vyjelo přes 27 tisíc.

### Pružné nárazníky

Od podzimu 1971 se „devadesátdevítky“ mohly pochlubit rozměrnými pružnými nárazníky, které bez úhony odolávaly kolizím do rychlosti



se odlišovaly dvěma páry kruhových světlometů na místě původních obdélníkových.

V únoru 1970 debutoval Saab 99 s karosérií sedan, vůbec první čtyřdveřový model své značky. V září pak – už jako modely ročníku 1971 – následovaly vozy Saab 99 vybavené větším motorem 1854 cm<sup>3</sup>, který s karburátorem dával 86 k (63 kW) a se vstřikováním 95 k (70 kW). Čtyřválec 1,7 l byl souběžně k dostání ještě několik měsíců, ale jen s karburátorem. Vozy modelového roku 1971 se vyznačovaly dvěma malými mřížkami mezi maskou a předním nárazníkem, díky nimž přicházelo do motorového prostoru více vzduchu. Novinkou určenou především pro skandinávské trhy byly ostričovače a stírače

8 km/h, a plnily tak požadavky amerického „pětimilového“ předpisu. Uvnitř pryzového obalu nárazníku se skrýval ocelový profil a pružná plastová výplň připomínající včelí plástev. Vzhled vozu oživila i nová přední směrová a obrysová světla umístěná na rozích karoserie.

↑ Sedan ročníku 1971 s dvojicí mřížek pod maskou

↑ Sportovně laděný Saab 99 EMS modelového roku 1976

↑ Pružný zadní nárazník vozu Saab 99 ročníku 1973

↓ Zadní sedadlo „devadesátdevítky“ bylo třímístné





> k pohodlí řidiče přispívalo elektricky vyhřívané sedadlo. Výkon motoru 1,85l byl lehce zvýšen, s karburátorem dával 88 k (65 kW) a se vstřikováním 97 k (71 kW).

V lednu 1972 se objevil sportovně laděný dvoudveřový Saab 99 EMS na litých kolech obutých do pneumatik 165 SR 15, s černou mřížkou masky, tvrdším odpružením a čtyřválcem 2,0l vyráběným ve Švédsku, v nově motorárně v Södertälje. Motor vyvíjel od roku 1969 navazoval na čtyřválec Triumph, odlišoval se však většími roztečemi válců, novými kanály chlazení, vyšším blokem a sníženým stupněm komprese.

Čtyřválec o objemu 1985 cm<sup>3</sup> nabízel s elektronicky řízeným vstřikovacím výkonem 110 k (81 kW) a uděloval vozu rychlost přes 170 km/h.

V modelovém roce 1973 už většinu vozů Saab 99 poháněl dvojitý motor švédské proveniencí, jenž s karburátorem dával 95 k (70 kW), se vstřikováním 110 k (81 kW) a mohl být spojen se čtyřstupňovou manuální, nebo s třístupňovou automatickou převodovkou. Výjimkou byl jen nejlevnější model Saab 99 X7 s kovovými nárazníky, motorem 1,85l o výkonu 88 k (65 kW) a mechanickou převodovkou. Motor 1,85l se pro některé exportní země montoval i do lépe vybavených modelů Saab 99L, všechny vozy s vyšší výbavou GL však dostávaly motor 2,0l. Od roku 1973 se automobily Saab 99 montovaly nejen ve Finsku, ale v menších počtech také v belgickém Mechelenu.

V srpnu 1973 Saab představil model 99 Combi Coupé s rozměrymi třetiny dveří ve splyvavé zádí, jehož tvar navrhl stylist Björn Envall. Zadní převis tohoto vozu byl prodloužen o 110 mm, což mimo jiné umožnilo přemístit náhradní kolo do svislé polohy za levý zadní podběh. Nahoru vyklápěcí zadní dveře měly práh těsně nad nárazníkem, sklopením zadního sedadla vznikla ložná plocha dlouhá 1,84 m a prostor pro náklad 1,5 m<sup>3</sup> (měreno po strop). Prodej modelu Combi Coupé začal v lednu 1974 a jeho nově upravená maska se stala předobrazem vozů modelového roku 1975.



↑ Třídveřový Saab 99 Combi Coupé ročníku 1975

↑ Třetí dveře v zadí měly práh těsně nad nárazníkem

↓ Rodinka automobilů Saab modelového roku 1974



Ty dostaly na podzim 1974 novou brzdovou soustavu s kotoučovými brzdami Girling většího průměru a účinnějším posilovačem, přičemž ruční brzda nově působila na přední kotoúče, takže odpadly dřívější přídavné bubny. Připomeňme i nové řízení a palivovou nádrž zvětšenou na 55l. I nejlevnější Saab 99 modelového roku 1975 měl dvojitý motor, který s karburátorem dával 100 k (74 kW). Čtyřválec 2,0l nově osazený mechanickým vstřikováním paliva Bosch CI nabízel v módelech LE a EMS výkon 118 k (87 kW), v provedení pro USA snížený na 115 k (85 kW) a pro Kalifornii (s katalyzátorem) na 110 k (81 kW). V lednu 1976 měl v Bruselu premiéru luxusně vybavený čtyřdveřový sedan Saab 99 GLE,

↑ Modernizovaná palubní deska modelového roku 1977

↓ V této podobě se Saab 99 objevil i v Mototechně

o pár týdnů později se v Ženevě představil pětidveřový Saab 99 Combi Coupé s bočními dveřmi převzatými ze sedanu a malými okénky v zadních sloupcích. Jako první dostal pod kapotu čtyřválec 2,0l se dvěma karburátory a výkonem 108 k (79,5 kW).

Vozy Saab 99 vyráběné od podzimu 1976 měly výrazně větší přední kombinovaná směrová a obrysova světla a s výjimkou modelů Combi Coupé také zvětšená zadní sdružená světla. Všechny „devadesátdevítky“ modelového roku 1977 dostaly novou palubní desku. V kalendářním roce 1976 dosáhla produkce automobilů Saab 99 ve Švédsku, Finsku a Belgii rekordní výše 72 819 kusů.

### Nastupuje turbo

Události jara 1977 se stala stoukovou ověřovací sérií vozů Saab 99 Turbo s přeplňovaným čtyřválcem 2,0l. Pět desítek z nich odborníci, novináři i laici testovali v Evropě, ostatní ve Spojených státech. Oficiálně se Saab 99 Turbo představil veřejnosti v polovině září 1977 na frankfurtském autosalonu. Měl třídveřovou karoserii Combi Coupé se spoilerem pod přídi a „křídlem“ na zadí, efektně tvarovaná litá kola s pneumatikami 175 HR 15 a otvírací díl střechy. Motor přeplňovaný turbodmychadlem Garrett a osazený mechanickým vstřikováním Bosch K-Jetronic dával 145 k (107 kW), převodovka byla nadále čtyřstupňová. Vůz o hmotnosti 1180 kg oháněl rychlostí až 185 km/h >





> a sprintoval z 0 na 100 km/h za 9 s. První zákazníci se jej dočkali v lednu 1978.

Před vozem Saab 99 Turbo se na trhu objevily jen dva maloseriově sportovní modely s motory dopovými turbodmychadlem: v září 1973



tudor BMW 2002 Turbo a o rok později kupě Porsche 911 Turbo. Saab tedy jako první technologii přepřehování využívající energii výfukových plynů demokratizoval a zavedl do skutečné sériové výroby.

„Devadesátdevítka“ s přepřehovaným motorem ohlašovala brzký příchod nového modelu Saab 900, jehož výroba odstartovala v létě 1978. Měl rozvor prodloužený o 52 mm, jeho celková délka vzrostla o 210 mm a „devíťstovka“ tak bez problémů plnila nové americké bezpečnostní předpisy. Saab 99 se ovšem vyráběl dál, i když v postupně zužované paletě.

V květnu 1978 byla ukončena montáž vozů Saab 99 v Belgii; od léta tohoto roku probíhala finální montáž „devadesátdevítek“ ve švédském zá-



vodě Arföv a ve finském Uusikaupunki. Vyráběly se dvoudveřové a čtyřdveřové modely se stupňovitou záďí, základ nabídky tvořil motor 2,0l o výkonu 100 k (74 kW), pro skandinávské trhy se nadále vyráběla verze

↑ Pětidveřový Saab 900 GLE modelového roku 1979

↑ Jeden z posledních vozů Saab 99 Turbo z roku 1980

↓ Saab 99 Turbo s přepřehovaným motorem (1977)

se vstřikováním o výkonu 118 k (87 kW). V sezóně 1980 byly vyrobeny poslední dvoudveřové vozy Saab 99 Turbo s přepřehovaným motorem, nadále se s turbem dodávala jen větší „devíťstovka“.

### Poslední v řadě

Od léta 1982 měl jediný nabízený model, dvoudveřový Saab 99 GL, novou masku podobnou modelu 900. Dostal širší pneumatiky 185/65 SR 15 a mohl mít i pětistupňovou převodovku. V květnu 1984 byl představen nový velký Saab 9000, bratranec italských vozů Fiat Croma a Lancia Thema, a také Saab 90, poslední extrapolace „devadesátdevítky“ vyráběná pouze ve Finsku. Celou zadní partii dvoudveřové karoserie převzal Saab 90 z modelu 900, včetně zadní nápravy s rozchodem 1430 mm a palivové nádrže o objemu 66l. Při rozvoru náprav 2465 mm byl Saab 90 dlouhý 4579 mm a dodával se pouze s motorem 2,0l o výkonu 100 k (74 kW) spojeným s pětistupňovou převodovkou. Do roku 1987 jeho výroba dosáhla 25 378 vozů, zatímco automobilů Saab 99 vjelo v letech 1968 až 1984 do světa 588 643. Celková produkce vozů Saab 99 a 90 tak překročila 614 tisíc.

Do Československa bylo v období 1970 až 1976 dovezeno celkem pět stovek automobilů Saab 99. Nejprve formou individuálních dovozů prostřednictvím Tuzexu, počátkem roku 1972 pak Tuzex zařadil Saab 99 na vrchol své běžné nabídky. V letech 1974 a 1975 prošlo celkem



60 automobilů Saab 99 prodejními Mototechny v Praze, Brně a Bratislavě. Dostaly se jen k dobře situovaným a informovaným zákazníkům. <

↑ Zadní partii karoserie převzal Saab 90 z typu 900

↓ Tudor Saab 90 s nově tvarovanou záďí - model 1985

