

Před šedesáti lety, v prosinci 1949, zahájila švédská firma SAAB výrobu osobitě střížených automobilů s aerodynamickou karoserií a dvoudobým dvouválcem pohánějícím přední kola. Odstartovala tak tři desetiletí trvající kariéru typů 92 až 96.

# Švédská krása



**SAAB 96**  
**ROČNÍKU 1967**  
**POHÁNĚNÝ**  
**DVOUDOBÝM**  
**TŘÍVÁLCOVÝM**  
**MOTOREM**

Švédská letecká továrna SAAB (Svenska Aeroplan Aktiebolaget) založená v roce 1937 začala na sklonku druhé světové války připravovat výrobu osobních automobilů. Patnáctičlenná pracovní skupina, kterou vedl Gunnar Ljungström a k jejímž protagonistům patřili konstruktér Rolf Melde a designér Sixten

Sason, dokončila na jaře 1946 první prototyp čtyřmístného vozu s aerodynamickou karoserií čtyřmetrové délky a pohonem předních kol. Vpředu napříč uložený dvoudobý dvouválec byl značky DKW stejně jako třístupňová převodovka – vlastní poháněcí ústrojí teprve vyvíjeli. Na jaře 1947 vznikly dva další prototypy



s o něco méně futuristicky vyhlížející karoserií a v červnu téhož roku byl Saab 92 představen veřejnosti.

Od jara 1948 se v nových prototypech zkoušel dvoudobý dvouválec o objemu 764 cm<sup>3</sup> spolu s třístupňovou převodovkou vlastní konstrukce, během roku 1949 následovala zkušební série dvou desítek automobilů. Sériová výroba vozů Saab 92 byla oficiálně v polovině prosince 1949, rozbíhala se však pomalu a do konce roku 1950 továrna v Trollhättanu opustilo jen asi 1250 automobilů. Ve dvou následujících letech se produkce pohybovala těsně nad hranicí dvou tisíc kusů ročně.

Saab 92 se vyznačoval moderním podvozkem s nezávislým zavěšením všech čtyř kol a odpružením příčnými zkrutnými tyčemi, bubnovými brzdami Lockheed s kapalinovým ovládáním a hřebenovým řízením. Jeho přední kola poháněl napříč před přední nápravou uložený, kapalinou chlazený dvoudobý dvouválec 764 cm<sup>3</sup> o výkonu 25 k (18 kW), přičemž chladič byl umístěn za motorem. Palivová nádrž o objemu 35 l byla v zádi vozu, nalévací hrdlo ústilo uprostřed pod zadním okénkem. Při rozvoru 2470 mm byl Saab 92 dlouhý 3950 mm, široký 1620 mm a vysoký 1450 mm, vykazoval vlastní hmotnost 880 kg a na patnáctipalcových kolech opatřených pneumatikami 5.00–15 dosahoval rychlosti 105 km/h. Zaoblená samonosná karoserie měla šikmo skloněné dvoudílné čelní sklo, dvoje vzadu zavěšené boční dveře a splývavou záď bez vlka, přístup k zavazadlovému prostoru byl jen z vnitřku vozu.

V prosinci 1952, po vyrobení 5300 vozů Saab 92, byl představen model 92 B s nově tvarovanou záďí s větším zadním oknem, pod nímž bylo víko zavazadlového prostoru, zatímco hrdlo nádrže se přestěhovalo na levý zadní blatník. Od podzimu 1953 byl výkon dvouválce zvýšen na 28 k (20,5 kW), poznávacím znakem vozů Saab 92 B modelového ročníku 1954 byly ozdobné lišty nad výřezy předních i zadních blatníků a děrované disky kol, v nabídce za příplatek přibyla shrnovací plátěná střeška. V roce 1954 produkce poprvé překročila hranici 5 tisíc vozů, do léta 1956 výrobní linku opustilo přes 20 tisíc automobilů Saab 92 B.

Mezitím se od prosince 1955 souběžně vyráběl nový Saab 93, jenž se navenek odlišoval předí se svisle orientovanou maskou a většími výřezy předních i zadních blatníků. Ještě výraznější změny se však skrývaly „pod kabátem“: typ 93 měl podélně před přední nápravou uložený kapalinou chlazený dvoudobý tříválec a nový podvozek s lehkou tuhou zadní nápravou a odpružením předních i zadních kol vinutými pružinami. Tříválec o objemu 748 cm<sup>3</sup> dával výkon 33 k (24 kW) a ve srovnání s dřívějším dvouválcem nabízel více točivého momentu. Byl spojen s třístupňovou převodovkou opatřenou volnoběžkou. Novin-



V ROCE 1950  
SAAB 92 PRO  
V JEDNOTNÉ  
ZELENÉ BAR  
KAROSERIE

SAAB 92 B U  
V ZÁDÍ ODKL  
VÍKO  
ZAVAZADLO  
PROSTORU

SAAB 93 B  
ROČNÍKU 195  
S NEDĚLNÍ  
ČELNÍM SKL  
A BLIKAČI M  
SMĚROVEK



SPORTOVNĚ  
VLADĚNÝ MODEL  
SAAB  
GRANTURISMO 750  
V PROVEDENÍ  
Z ROKU 1959



► kou byla dvanáctivoltová elektroinstalace místo dřívější šestivoltové. Saab 93 s rozvozem 2488 mm byl dlouhý 4010 mm, široký 1570 mm a vysoký 1450 mm, měl pohotovostní hmotnost 810 kg a jezdil rychlostí přes 110 km/h.

Saab 93 si ve druhé polovině padesátých let získal značnou popularitu nejen ve Švédsku a v Evropě, ale i v USA. Od jara 1957 se za příplatek dodával se samočinnou spojkou Saab Saxomat, koncem téhož roku dostal nedělené čelní okno, blikače místo mechanických směrovek a nové označení Saab 93 B. Na jaře 1958 rozšířil nabídku Saab GT 750 neboli Granturismo 750, jehož tříválec 748 cm<sup>3</sup> v továrně vyladili na 45 k (33 kW), takže vůz uhaněl rychlostí až 140 km/h. Atmosféru na

PROTOTYP KOMBÍ  
SAAB 95 Z JARA  
1959 MĚL JEŠTĚ  
DVEŘE ZAVĚŠENÉ  
VZADU



SÉRIOVÉ KOMBÍ  
SAAB 95  
ROČNÍKU 1960  
S DVEŘMI  
ZAVĚŠENÝMI  
VPŘEDU



palubě dotvářel sportovní tříramenný volant, otáčkoměr a mírně anatomická sedadla. Do roku 1960 vzniklo jen šest stovek vozů Saab GT 750, z nichž drtivá většina putovala do zámoří. Od konce roku 1959 měly vozy GT 750 stejně jako poslední provedení základního typu Saab 93 F dveře zavěšené vpředu. Do jara 1960 vyjelo z Trollhättanu téměř 53 tisíc automobilů typu 93 ve všech provedeních.

Na jaře 1959 byl představen prototyp třídveřového kombi Saab 95, tehdy ještě s bočními dveřmi postaru zavěšenými vzadu. Do sériové výroby se kombi dostalo až o rok později – to už mělo dveře zavěšené vpředu. Sklopením neděleného zadního sedadla se dala vytvořit ložná plocha dlouhá 1,6 m, v podlaze zavazadlového prostoru kombi se skrývala výklopná lavice, na níž mohla cestovat dvojice dětských pasažérů, ovšem zády ke směru jízdy. Novinkou jara 1960 byl Saab 96 s objemnější zádi opatřenou panoramatickým



oknem. Cestující vzadu měli více místa, přemístěním palivové nádrže mezi zadní podběhy se o něco zvětšil i prostor pro zavazadla. Saab 96, stejně jako kombi Saab 95, poháněl dvoudobý tříválec s objemem zvětšeným na 841 cm<sup>3</sup> a výkonem 38 k (28 kW), s nímž dvoudveřový vůz jezdil rychlostí až 125 km/h.

Na jaře 1962 debutoval Saab Sport, jenž se do USA vyvážel coby GT 850. Pod kapotu dostal upravený dvoudobý tříválec 841 cm<sup>3</sup> s odděleným mazáním naladěný na 52 k (38 kW), takže flirtoval s rychlostí 150 km/h. Proto také dostal předními kotoučové brzdy. Tříválců Saab 96 a 95 v té době sbíraly četné vavříny na soutěžních tratích. Jedničkou továrního týmu byl Erik Carlsson, který v letech 1962 a 1963 vyhrál Rallye Monte Carlo a v letech



SAAB 96  
S PANORAMATICKÝM  
ZADNÍM OKNEM  
DOSTAL  
TŘÍVÁLEČ 841  
(1960)



SAAB MONTE  
CARLO 850  
ROČNÍKU 1962  
S DVOUDOBÝM  
TŘÍVÁLEČEM 841

1960 až 1962 třikrát za sebou britskou RAC Rally. V březnu 1963 se Erik Carlsson oženil, vzal si Pat Mossovou, mladší sestru britského závodníka Stirlinga Mosse. Pat Carlssonová také jezdila v soutěžním týmu značky SAAB, dosahovala výborných výsledků a pokud se naskytla příležitost, neváhala porazit ani svého muže.

V srpnu 1964 byla před dvoudveřového modelu i třídvěřového kombi prodloužena o 150 mm, změnil se tvar předních blatníků i kapoty a čelo ozdobila nová maska. To vše souviselo s přemístěním chladiče před motor – do té doby byl za motorem. Výkon standardního tříválců 841 cm<sup>3</sup> modelů 96 a 95 byl lehce zvýšen na 40 k (29 kW), takže s ním tyto vozy jezdily největší rychlostí 130 a 120 km/h. Sportovní model přejmenovaný na Monte Carlo 850 a vybavený novou verzí tříválců s odděleným mazáním naladěnou na 55 k (40 kW) uháněl přes 150 km/h. Inovovaný Saab 96 byl ▶



SAAB 96 V4  
ROČNÍKU 1964  
S NOVOU MASKOU  
A OBDÉLNÍKOVÝM  
SVĚTLOMETY



KOMBI SAAB 95  
ROČNÍKU 1976  
ROZMĚRNÝMI  
PLASTOVÝMI  
NÁRAZNÍKY



▶ dlouhý 4165 mm, kombi bylo o 100 mm delší. V této podobě se vozy Saab poprvé představily československé veřejnosti v září 1965 na veletrhu v Brně.

V létě 1966 se do vozů Saab 96 a 95 začal alternativně montovat čtyřdobý čtyřválec, přesněji motor V4 o objemu 1498 cm<sup>3</sup> a výkonu 65 k (48 kW) od firmy Ford. Saab 96 V4 s pohotovostní hmotností 875 kg dosahoval s tímto motorem rychlosti 148 km/h a zrychlení z 0 na 100 km/h zvládl za 15 s. Všechny vozy v novém provedení měly přední kotoučové brzdy. Nadále se prodávaly i vozy Saab s dvoudobými tříválci, jen sportovní model Monte Carlo v tichosti zmizel ze scény poté, co v sezoně 1967 nakrátko dostal motor V4. Do modelového roku 1968

vstoupily vozy Saab 96 a 95 s čelním sklem zvýšeným o 70 mm, dvoudveřový model dostal také větší zadní okno. Modernizovanému interiéru s novou palubní deskou vládl černý volant s bezpečnostním středem. Na podzim 1968 se vozy Saab 96 a 95 nadále nabízené jen s motorem V4 představily s novou přídi: na předních blatnicích se objevily rozměrné blikače, v chromované masce byly zasazeny obdélníkové světlomety.

Koncem roku 1968 bylo do Československa dovezeno prvních sto vozů Saab 96 V4 určených k prodeji v Mototechně – do té doby automobily Saab nabízel pouze Tuzex za bony. Např. při příležitosti brněnského veletrhu v září 1966 koupili individuální tuzemští zákazníci pětatřicet vozů Saab v různých provedeních. Podle dobových statistik bylo v Československu do roku 1971 prodáno cel-

kem 1185 automobilů Saab 96 V4, včetně malého počtu kombi Saab 95 V4, z toho jen čtvrtina za koruny v Mototechně. Zpočátku byla cena tudorů stanovena na 71 tisíc Kčs, počátkem června 1969 byla více než zdvojnásobena – vozy Saab 96 Standard a de Luxe stály 144 a 149 tisíc Kčs, jen sporadicky nabízené kombi bylo za 163 tisíc Kčs druhým nejdražším vozem na tuzemském trhu, dražší tehdy byla jen Tatra 2-603 za 195 tisíc Kčs. Byly to ceny přemrštěné, od jara 1970 Mototechna Saab 96 V4 de Luxe nabízela za 125 tisíc Kčs a od listopadu téhož roku pak dvoudveřové modely Standard a de Luxe doprodávala za 87 500 a 90 000 Kčs.

V sezoně 1969 byl uveden na trh větší Saab 99, ještě v roce 1970 však většinu produkce značky tvořily tradiční modely 96 a 95. V modelovém roce 1974 se objevily s novou maskou z plastu, od podzimu 1975 se na ně montovaly rozměrné pružné nárazníky, takže do délky povyroستly asi o 150 mm. Výroba kombi Saab 95 byla ukončena v únoru 1978 – celkem jich vzniklo přes 110 tisíc – zatímco produkce dvoudveřového modelu 96 dobíhala až do ledna 1980 v závodě Saab-Valmet ve finském Uusikaupunki. Závěrečná třisetkusová série vozů Saab 96 měla jednotnou světlé modrou metalízu, litá kola a malý spoiler na zádi. Úplně poslední exemplář odvezl 7. ledna 1980 z Finska do značkového muzea v Trollhättanu Erik Carlsson. Úz nesl na čelním skle číslo 730 607, což byl počet všech vozů Saab první generace vyrobených v letech 1949 až 1980. Automobilů Saab 96 s dvoudobými i čtyřdobými motory vzniklo v období 1960-1980 přes 547 tisíc. ◀

TEHLE PODOBĚ  
V NADČASOVĚ  
KRÁSNÝ  
SAAB 96 L  
VYRÁBĚL  
V ROCE 1977

