



Jeden z nejstarších:
SAAB 92 ročníku 1950
s dvoudobým dvouválcovým motorem

Značkové muzeum

SAAB

Na pozvání švédské automobilky SAAB jsme uprostřed léta cestovali do Trollhättanu především proto, abychom se blíže seznámili s novými vozy SAAB 900. V nabitém programu se nakonec podařilo najít půldruhé hodinky k alespoň letmé, ale o to lákavější návštěvě továrního muzea SAAB. Expozici nás provázal ředitel muzea Per-Olof Rudh, milovník a neúnavný propagátor historie i současnosti švédské značky.

JEDINEČNÁ PŘEHLÍDKA

Už první pohled při vstupu do muzejní haly je navýsost působivý — vždyť právě jen zde se člověk může setkat s přehlídkou čtyř desítek automobilů,

jež vskutku reprezentativním způsobem mapují bezmála padesátiletou historii vozů SAAB. Pravda — v době naší návštěvy v expozici chyběl nejstarší dochovaný prototyp SAAB 92.001 ročníku 1946, který byl vystaven mimo Trollhättan, hned u vchodu nás však přivítal zelený tudor typu 92 s podvozkem č. 004, který opustil výrobní linku počátkem roku 1950. Kromě široké masky a děleného čelního skla prozrazuje jeho příslušnost k první sérii automobilů SAAB uzavřená splývající záď s plnicím hrdlem nádrže pod zadním oknem — přístup k zavazadlovému prostoru byl jen z vnitřku vozu. Víko motorového prostoru „dvaadvadesátky“ se odklápí směrem vpřed

a pod ním najdeme napříč uložený dvoudobý dvouválec 764 cm³ skromných rozměrů i výkonu (18 kW). Jeho vzorem byl předválečný motor DKW a není tajemstvím, že počátkem 50. let projevovali Švédové živý zájem o české motory značky Aero-Minor, včetně nově vyvíjeného tříválce. Příslušní pražští činovníci tehdy pro podobný projekt spolupráce neměli pochopení — ostatně zanedlouho dokázali zabít i vlastní výrobu populárních „minorů“. Nakonec se Trollhättan znovu obrátil na německé partnery a první série nových dvoudobých tříválců 748 cm³ pro typ 93 se v polovině 50. let vyráběla ve Stuttgartu u fy Heinkel.

Typ 93 s tříválcovým motorem uloženým podélně před přední nápravou (přední pohon snad ani nemusíme zdůrazňovat) je v muzeu zastoupen třemi vozy. Červený SAAB 750 Gran Turismo ročníku 1958 je jedním ze šesti stovek sportovně laděných exemplářů „třiaadvadesátky“ s motorem o výkonu 34 kW, z nichž přes 80 % bylo vyvezeno do USA. Vystavený typ 750 GT se také po tři desetiletí proháněl po amerických silnicích, až jej v létě 1988 jeho majitel věnoval do trollhättanské sbírky. Modrý SAAB 93 B z roku 1959 má ještě postaru vzadu zavěšené dveře, zatímco u o rok mladšího černého vozu SAAB 93 F už se dveře otvírají „správným“ směrem, tedy kupředu. Naopak vzadu zavěšené dveře prozrazují věk vedle stojícího červeného

Ředitel muzea Per-Olof Rudh se nezapomněl pochlubit vzácným kouskem — vozem SAAB 750 GT ročníku 1958.





SAAB Super Sport – tedy Sonett I – jeden ze šesti roadsterů s tříválcovým motorem z roku 1956 (v pozadí stojí prototyp Catherina).

kombi SAAB 95. Je to vzácný kousek, jeden z prvních exemplářů z roku 1959, který se však už může pochlubit větším tříválcem 841 cm³ spojeným se čtyřstupňovou převodovkou. Společnost červenému kombi dělá hnědá „pětadevadesátka“ s rozměrnými pružnými nárazníky – poslední z více

SAAB. Vlevo – naproti vozům, o nichž jsme se dosud zmínili – stojí řada automobilů SAAB 96, nad níž by zaplesal nezapomenutelný český propagátor švédské kvality Zdenek Treybal, jehož jméno nám v Trollhättanu připomínali mnozí – v čele s mistrem volantů Erikem Carlssonem. Přehlídku zlatých let své značky zahajuje bílý SAAB Sport ročníku 1964, jehož dvoudobý tříválec 841 cm³ s odděleným mazáním a trojicí karburátorů dává výkon 38 kW, díky

I takhle jsme si mohli prohlédnout druhý exemplář vozu Sonett I.

němuž uhaní hbitý tudor dobrých 150 km/h. Jeho sousedem a následovníkem je červený SAAB Monte Carlo 850 z roku 1966 – ten už má novou, o 150 mm prodlouženou před s vodorovně orientovanou maskou a chladičem umístěným před motorem. Tříválec typu Monte Carlo měl opět oddělené mazání a jeho výkon povyrosl na 40 kW. To byl také poslední vývojový stupeň dvoudobého tříválce SAAB – počínaje modelovým rokem 1967 jej rychle vytlačoval jedenapůllitrový čtyřdobý motor V4 dodávaný německou větví světového automobilového koncernu Ford.

Čtyřválec 1498 cm³ o výkonu 48 kW se skrývá pod kapotou bílého exponátu SAAB 96 V4 De Luxe ročníku 1968 v luxusním exportním provedení, je zde však i o dva roky mladší modrý vůz s inovovanou předí s obdélníkovými světlomety v chromované masce a úplně poslední SAAB 96 s pružnými nárazníky a koly z lehké slitiny, jeden z třísetkusové závěrečné série „šesta- devadesátky“, který počátkem ledna 1980 vznikl v pobočném závodě SAAB-Valmet ve Finsku a do muzea jej tehdy převážel Erik Carlsson. Kovově modrý vůz nese na čelním skle číslo 730 607 – to je úhrnná produkce všech vozů SAAB 92 až 96 (samotného typu 96 vzniklo přes 547 tisíc kusů).



Experiment z 50. let – dva spřažené dvoudobé tříválce udělovaly tomuto prototypu rychlost až 196 km/h.

než 110 tisíc vozů SAAB 95 vyrobený v únoru 1978. Unikátem je prototyp SAAB 98 s třídveřovou karosérií s předí typu 96 a zádi na pomezí mezi kombi a kupé. Podle návrhu Björna Envalla vznikl tenhle vůz počátkem roku 1974, sériové výroby se však nedočkal. Téměř stejné uspořádání žádě karoserie se však uplatnilo u většího vozu SAAB 99 Combi Coupé.

OD TŘÍ KE ČTYŘEM VÁLCŮM

Vraťme se ale ke „klasice“ značky

Mladší historii značky připomíná např. SAAB 99 ročníku 1969.





Kuriozitou je šedivý prototyp s předzdvíčkou Paddan – tedy „žabák“ – který na první pohled vypadá jako podivně přerostlý SAAB 96. A vskutku – proti běžné „šestadevadesátce“ je o 200 mm širší. Pod umně zhotoveným kabátem se skrývá podvozek většího typu 99 – v roce 1965 se takhle v tajnosti testovaly čtyři exempláře hybridních vozidel. SAAB 99 byl oficiálně představen v listopadu 1967, asi rok před zahájením sériové výroby. Už od června 1967 však probíhaly intenzivní jízdní zkoušky prototypů s kódovým označením Gudmund a téměř definitivní karoserii – kvůli utajení dostávaly falešná nebo „vypůjčená“ jména. A tak vedle Paddanu najdeme v trollhättanské sbírce i prototyp Gudmund s označením Daihatsu ...

NA SPORTOVNÍ NOTU

K nejlákavějším magnetům trollhättanského muzea patří vozy SAAB se sportovně stříženými karoseriemi. Uprostřed expozice najdeme modrý roadster SAAB Super Sport – a také Sonett I – jeden ze šesti automobilů tohoto typu z roku 1956. Jen 3,5 m dlouhý dvoumístný roadster s laminátovou karoserií má dvoudobý tříválec 841 cm³ o výkonu 42 kW uložený podélně za přední nápravou, ve srovnání se sériovým typem 93 je tedy poháněcí ústrojí otočeno o 180°, což si vyžádalo změnu smyslu otáčení klikového hřídele. Sonett první generace byl velmi lehký (asi 500 kg) a hravě dosahoval rychlosti nad 160 km/h – později s novou čtyřstupňovou převodovkou prý až 200 km/h. Kromě modrého exempláře je v muzeu vystaven i bílý vůz Sonett I, s nímž Erik Carlsson v roce 1989 absolvoval v Itálii historickou jízdu Mille Miglia. Sportovní SAAB druhé generace se začal rodit v první polovině 60. let – ve finále výběrového řízení se v roce 1965 utkaly dva prototypy, které samozřejmě v muzeu nemohou chybět. Oranžový vůz s rozměrným bezpečnostním obloukem a odnímatelnou střechou dostal dívčí jméno Catherina, neprosadil se však v soutěži se stříd-

klasika, kterou jsme potkávali i na našich silnicích: SAAB Monte Carlo ročníku 1966.

mějším, ale lehčím a technicky propracovanějším bílým kupé se strohým označením MFI 13, jež vzniklo v dílnách letecké firmy Malmö Flygindustri (odtud kódové označení MFI).

Na točně v těsném sousedství obou prototypů spočine pohled s trochou nostalgie na dvojici sériových sportovních vozů Sonett druhé generace: červené 3,8 m dlouhé kupé Sonett II ročníku 1966 s plochým víkem motorového prostoru je jedním z 258 vozů tohoto typu vybavených v letech 1966 a 1967 dvoudobým tříválcem, o tři roky mladší modrý Sonett V4 už pod rozměrným zaobleným výstupkem kapoty ukrývá jedenapůllitrový čtyřdobý čtyřválec. Nechybí ani reprezentant třetí a poslední generace hbitých kupé SAAB, jehož vnější tvary upravil italský designer Sergio Coggiola spolu se šéfem stylistického střediska firmy SAAB Gunnarem Sjögrenem. Žlutý Sonett III ročníku 1973 s pružnými nárazníky a motorem o objemu 1,7 litru zastupuje poslední sérii více než deseti tisíc vozů Sonett II, Sonett V4 a So-

Dvojice nezapomenutelných kupé: červený Sonett II s dvoudobým motorem (1966) a modrý Sonett V4 ročníku 1969 se čtyřdobým motorem Ford.



nett III, které byly vyrobeny v období mezi roky 1966 až 1974.

Pestrou podívanou nabízí přehlídka „ostrých“ sportovních vozů SAAB: začíná zeleným soutěžním vozem SAAB 92 v úpravě z počátku 50. let, pokračuje experimentálním vozem na bázi typu 93, jehož přední kola poháněly dva spřažené dvoudobé tříválce o celkovém výkonu asi 80 kW, vedle stojí žlutomodrý monopost formule Junior z konce 50. let (samozřejmě opět s dvoudobým tříválcem pohánějícím přední kola), ale také „speciál“ SAAB 96 V4, s nímž Erik Carlsson vybojoval v roce 1969 třetí místo v legendárním mexickém klání Baja 1000. Závěrečnou etapu sportovních aktivit firmy SAAB představují další exponáty: světle zelený soutěžní SAAB V4 Rally, který dovedl Per Eklund k vítězství ve Švédské rallye 1976, ale také černý tovární vůz SAAB 99 Turbo s přeplňovaným čtyřválcem o výkonu nad 175 kW, který v poslední sezóně oficiálního týmu SAAB (1980) proháněl po soutěžních tratích Stig Blomqvist.

OD HISTORIE K BUDOUCNOSTI

Trollhättanská expozice nezapomíná ani na nejmladší historii značky: v muzeu najdeme přehlídku automobilů SAAB 99, 900 a 9000 v různých provedeních, včetně stříbřitě zbarveného sedanu SAAB 9000 Turbo 16, jednoho ze tří vozů, které v říjnu 1986 na okruhu Talladega v Alabamě (USA) za dvaacet dní překonaly 21 mezinárodních rekordů a 100 000 kilometrů prolétly průměrnou rychlostí přes 213 km/h! Bez povšimnutí nemůžeme minout ani třídvéřový SAAB 900 Turbo 16 S Aero s číslicí 904 974 na čelním skle. Byl vyroben letos v dubnu jako poslední uzavřený vůz „staré“ řady 900 (jen elegantní kabriolety SAAB 900 se zatím ve Finsku vyrábějí dál). Ale to už se s námi u východu z muzea loučí nejen pan Rudh, ale i zbrusu nový krásně zelený SAAB 900, novinka letošního léta. Ten zde reprezentuje nejen současnost, ale i nejbližší budoucnost švédské značky.

JAN TUČEK