



SAABIN HISTORIAA TUTUKSI OSA 1

TEKSTI: VESA POHJALAINEN
KUVAT: SAAB MEDIA ONLINE

Aloitetaan Saabistissa meille rakkaan Amerikan historiaa käsittelevän kirjoitussarjan, koska varsinkin nuoremille harrastajille saattaa olla avartavaa tutustua myös kunniaakkaan merkkimme historiaan. Sarjan tarkoitus ei ole laatia perinpohjaista historian kirjoitusta, vaan lähinnä valottaa Saabin monitahoista menneisyyttä ja ehkä osaltaan myös innostaa sen lähempään tutkimiseen lukijoita. Hyvä lähdekirja on kerhon kaupasta saatava **Saabin 40 ensimmäistä vuotta**. Teos on erinomainen jokaisen saabistin käsikirja. Kuvien runsaus on tarkoitettu helpottamaan mallien tunnistamista ja samalla osoittamaan Saabin muotoilun linjakkuutta. Tässä ensimmäisessä osassa kerrotaan autojen valmistuksen aloituksesta sodan jälkeen.

Saab syntyy

Synkkiä pilviä oli näkyvissä 1930-luvun Euroopan taivaalla. Ruotsissa tunnettiin syvää huolta maan puolustuksen pitävyydestä. Erityisesti oltiin huolissaan maan ilmavoimista. 1930-

luvulla oli toiminnassa pieni lentokonetehdas nimeltään AB AJS, joka sijaitsi Linköpingissä. Sen tuotanto ei kuitenkaan riittänyt kattamaan maan ilmapuolustuksen tarpeita. Ruotsin valtiopäivät olivat hyvin tietoisia tilanteen vakavuudesta ja toivomuksia kotimaisen lentokoneiteollisuuden perustamisesta mitä pikimmiten kuultiin useaan otteeseen. Huhtikuussa 1937 saatiin tarvittava alkupääoma kasaan ja näin voitiin perustaa uusi lentokoneita valmistava yritys **Trollhättaniin**. Yritys sai nimekseen **Svenska Aeroplan Aktie Bolagin**. Sanojen etukirjaimista tehtiin naseva lyhenne **SAAB**. Nimi on käytössä edelleen sellaisenaan.

Toimitilansa uusi yritys sai Bristol-lentokonemoottoreita valmistaneen Nydqvist & Holmin tytäryhtiö Nohab:lta. Erinäisten osakejärjestelyjen jälkeen Bofors-ryhmästä tuli uuden yhtiön suurin osakkeenomistaja. Bofors toimii edelleen aseiteollisuudessa.

Jo vuonna 1938 aloitettiin uudessa tehtaassa valmistaa lisenssillä Junkers

Ju 86 pommikoneita. Niiden lisäksi koottiin amerikkalaisia Grumman hävittäjiä Suomen ilmavoimille. Suomi on siis tavallaan ollut alusta asti mukana Saabin tuotantokuvioissa aina viimeisten cabriolettien valmistukseen asti.

Tehdas ei tyytynyt toimimaan vain kokoonpanotehtaana, vaan myös omia malleja alettiin suunnitella. Ensimmäinen oma malli oli B 17 -tyyppinen kaksipaikkainen tiedustelu ja syöksypommittajakone. Kone oli määrä tehdä kokonaan metallista ja alussa asiantuntija-apua saatiin USA:sta. Tuotanto lähti ripeästi liikkeelle ja kyseistä mallia eri muunnosin valmistettiin yli 300 kappaletta. Sodan jälkeen tuotantoon tuli suihkumoottoriset koneet mm. J21R. Koelento suoritettiin vuonna 1947.

Sodan kääntyessä loppua kohti, Saab alkoi rakentaa koneita myös siviilikäyttöön. Muutostyö, jossa ”Lentäviä linnoituksia” eli B17 pommikoneita muutettiin siviilikoneiksi, oli alku omalle tuotannolle. Saab 90 Scandia

oli tyyppiltään DC 3 -kokoluokan kaksimoottorinen noin 30 -paikkainen matkustajakone. Koelento oli 1946 mutta valmistus pääsi alkuun vasta 1949. Koneen valmistus jäi kuitenkin vähäiseksi. Vain 18 konetta näki päivänvalon. Kone, josta tuli todellinen menestys ja joka oli pitkään käytössä myös Suomen ilmavoimissa, oli koulutuskone Saab 91 Safir. Siitä valmistettiin lukuisia eri versioita. Kaikkiaan tätä pientä yksimoottorista konetta tehtiin yli 300 kappaletta. Rauhan tultua Saab ymmärsi, että vaihtoehtoista tuotantoa oli löydettävä, joten uusia suunnitelmia tuotantokapasiteetin käytölle etsittiin kuumeisesti.

Lentokoneista autoihin

Lentokalustoa tarvittiin edelleen mutta Saabin valmistuslinjat tuottivat pääasiassa sotilaskäyttöön tarkoitettuja lentokoneita ja niiden menekki luonnollisesti laski jyrkästi sodan päättyttyä. Niinpä Saab valjasti kolmikön **Rolf Melde, Sixten Andersson ja Gunnar Ljungström** laatimaan suunnitelmia pienen henkilöauton valmistuksen aloittamiseksi.

Suunnitelmia laadittiin ja yhtenä peruskonseptina käytettiin DKW:n kaksitahtista pikkuautoa, joka oli sodan jälkeen suosittu Ruotsissa. Tehtiin myös alustavia markkinakartoituksia kysynnän selvittämiseksi uudelle pienelle ruotsalaiselle henkilöautolle. Volvon mallisto oli pääosin suuria autoja, joten ilmeinen markkinarako saattaisi siten olla. Konsepti oli selvä:

pieni etuvetoinen kaksitahtinen henkilöauto, joka tyydyttää neljän hengen liikkumistarpeet. Suunnittelun lähtökohtana oli lentokoneiteollisuudesta saadut kokemukset aerodynamiikan suhteen, niinpä Saabista olikin tuleva aikansa aerodynaamisin auto. Pienellä ilmanvastuksella haluttiin korjata suorituskykyä, eli pienellä moottorilla päästiin samaan suorituskykyyn kuin isommalla mutta ilmanvastukseltaan epäedullisella korilla. Suunnittelijoiden pöydälle alkoi hahmottua ensimmäisen Saabin malli, josta ajan mittaan kehittyi ensimmäinen lentokoneitehtaan oma tuote **Saab 92**. Erilaisia prototyyppisiä autoja tehtiin muutamia, joilla tehtiin käytännön kenttäkokeita ja tutkittiin auton selviytymistä skandinaavisissa oloissa. Auto todettiin sopivaksi valmistukseen ja niinpä se esiteltiin yleisölle vuonna 1947. Valmistus pääsi alkamaan kuitenkin vasta vuonna 1949 esisarjan autoilla. Vastaanotto oli innostunut ja ennakkotilauksia tehtaalle tuli riittävästi, jotta sarjatuotanto saatettiin aloittaa. Itse asiassa uutta pikkuautoa varten jouduttiin laatimaan jonotuslistoja, koska kysyntää oli enemmän kuin valmistuskapasiteettia. Toisen maailmansodan jälkeen saksalaisten patenttien vapauduttua, havaitsivat Saabin suunnittelijat aiemmin DKW:n valmistaman pienen kaksitahtimoottorin sopivan hyvin myös heidän tarkoituksiinsa, niinpä moottoria tutkittiin tarkasti ja Saab valmisti oman versionsa kaksi sylinterisestä

kaksitahtimoottorista. Konstruktio oli mahdollisimman yksinkertainen. Kori suunniteltiin lentokoneitehtaan opeilla ja sen muodoista voi helposti aistia aerodynamiikkaa parhaimmillaan. Kori oli aikansa ehkä aerodynaamisin ainakin pikkuautoissa. Monien silmään se on myös erittäin kaunis pieni auto kaikessa karuudessaan. Julkisudessa esiintynyt **URSAAB 92001** eli konseptiauto on edelleen linjakkaan ja kauniin näköinen luomus. Käsin valmistettuja esisarjan autoja tehtiin reilut parikymmentä kappaletta, joita sitten asetettiin mitä rasittavimpiin olosuhteisiin ja varsinaisen rääkin alaiseksi, jotta auton luotettavuus ja mahdolliset ongelmakohdat saatiin selvitettyksi.

Vaikeuksia valmistuksen aloituksessa

Helposti ei projekti kuitenkaan käynnistynyt, vaan monta mutkaa oli matkassa ennen kuin uusi ruotsalainen auto saatiin sarjavalmistukseen. Ongelmia ilmeni niin osajien rekrytoinnissa kuin sodan jälkeen materiaalien hankkimisessa. Tilaa tarvittiin myös lisää ja sitä piti hankkia. Alkavalla valmistajalla ei ollut heti varaa ajankukaisiin koneisiin, prässeihin, katkolujuuttimiin jne. Autonkoreja siirrettiin käsikärryillä siihen sakkoon, kun koriin saatiin pyörät alle. Prototyypin peltityöt oli tehtävä luonnollisesti käsin. Hankalimmat peltimuotoilut teki 70 -vuotias Torellin jäädyntehaan peltiseppä, jolla oli omat vakaat mieli-





piteensä siitä, miten työ piti suorittaa. Hän muotoili pellit kuulavasarallaan tammipölkyn päällä, joka seiso i hevosenlannassa juuri oikean lyöntikimoisuuden saamiseksi. Saabin ”pläk-käreillä” oli muitakin erikoisia piirteitä. Lauantaisin töiden olisi pitänyt jatkua klo 13.00 asti mutta heillä oli tapana juhlistaa viikonlopun alkamista kunnon ohra viinapaukuilla, jolloin työn jälki oli myös sen mukaista.

Eräänlainen ongelma oli myös DKW, koska sekä moottori että vaihteisto olivat DKW:n tuotantoa. Vielä tänä päivänä Auto-Unionin tunnuksset ovat nähtävissä URSAABissa.

Käyttökokemusten perusteella nähtiin tarpeelliseksi kehittää edelleen DKW:n moottoria. Myös muita yksityiskohtia oli pakko muuttaa.

Teräslevyjen saanti osoittautui ennakoitua vaikeammaksi. Amerikkalaisilla tehtailla ei ollut riittävästi raaka-ainetta edes omien tehtaiden tarpeisiin. Myös Volvo paini samojen ongelmien kanssa. Aina vuoteen 1948 asti oli ongelmia sopivan teräslevymateriaalin saannissa. Saabin oli hankittava katta-

va jälleenmyyntiketju. Tätä varten oli luotu yhteydet **Philipsons Automobil AB**:n suuntaan. Yritys oli Ruotsin tunnetuimpia alan yrittäjiä. Saabista tietämättä Philipson oli valmistellut oman tuotannon aloitusta DKW:n tekniikan pohjalle. Kyseinen merkki kuului jo ennestään firman myyntimalleihin. Kun Philipsonin oma malli Philip saatiin valmiiksi, kävi ilmi, että Saab oli hankkeessaan paljon pidemmällä ja sen malli oli myös muotoilultaan ja yksityiskohdiltaan Philipiä edistyksellisempi. Philipson päätti luopua hankkeestaan Saabin hyväksi. Sen sijaan yritysten välille syntyi yhteistyösopimus, jonka mukaan Philipson sioutui ostamaan 8000 - 10000 Saabia. Autolle sai kertyä vähittäishinnaksi maksimissaan 4500 kruunua ja yhtiö edllytti saavansa 20% alennuksen auton bruttohinnasta. Saab suostui esitykseen ja yhteistyö näiden kesken alkoi. Varsinainen sopimus allekirjoitettiin toukokuun ensimmäisenä vuonna 1947, vaikka Saabilla oli esitellä vain yksi ainoa prototyyppi-auto

92.001. Sopimus takasi Philipsonille mallin yksinmyyntioikeudet vuoden 1951 loppuun ja option Saabin muihin mahdollisiin malleihin.

Levyprässien valmistus oli aloitettu puuseppien erikoistyönä. Valumallien valmistamiseen yritettiin saada apua Englannista mutta Pressed Steel -yhtiön kapasiteetti ei riittänyt auttamaan ruotsalaisia. Koska Englannista ei apua saatu, oli pakko keksiä jotain ja niinpä Blomstermälassa sijainnut valimo otti työn tehdäkseen. Apua tarvittiin kokeneemmilta ja yhteistyösopimus tehtiin amerikikalaisen firman kanssa korien tuotannon suunnitteluun ja prässien, jigien yms valmistukseen saatavasta asiantuntija-avusta.

Kun varsinaisen tuotannon ongelmat saatiin kuntoon, tuli eteen uusi ongelma; valuutan saanti valuuttakonttorilta. Konttori halusi saada Saabilta takeet, että osa tuotannosta myytiin ulkomaille, jotta saatiin valuuttaa maahan. Vuonna 1947 uusi auto esiteltiin moottoritoimittajille. Saab puhui mieluummin pikkuautos-

ta kuin kansanautosta. Näin haluttiin korostaa auton korkeaa laatua. Auton erittäin linjakas muotoilu teki vaikutuksen toimittajiin. Syksyllä 1947 Saab ilmoitti Philipsonille, että autoja oli pakko viedä ulkomaille 20 - 25 % välttämättömien osien ja tarvikkeiden hankkimiseksi. Philipson suostui mutta vaati samalla sopimukseen muutosta, jonka mukaan se sai myydä vain Saabin valmistamia pikkuautoja. Tämä johtui siitä, että firmalla ei ollut tarjota pikkuautoja ostettavaksi, koska Saabin valmistus venyi edelleen.

Kaikki edellä kuvatut ongelmat saatiin ratkotuksi. Prässit olivat valmiina ja halliin oli määrä saada valmistuslinja pystyyn mahdollisimman nopeasti. Kun kaikki tarpeelliset tarvikkeet ja laitteet oli saatu laivatuksi paikalle, huomattiin, että hallin katto on liian matala, jotta linja voitaisiin asentaa paikalleen. Ei siis auttanut kuin ryhtyä tekemään reikä kattoon. Katon ongelmakaan ei jäänyt viimeiseksi, vaan kuljetuslaatikoiden numerointi ei täsmännyt. Joskus osat oli pakattu myös ylösalaisin. Jotta vaikeuksia olisi ollut

ainakin tarpeeksi kerrottakoon vielä, että yksi koesarjan auto murskaantui kuorma-auton alle. Ajaja tosin selvisi kolarista pienin vaurioin. Näin Saabin kolariturvallisuus tuli testatuksi jo varhaisessa vaiheessa. Valluutaongelmat häiritsivät kaiken aikaa prosessia. Kaikkien ongelmien jälkeen kaksikymmentä esisarjan auto oli valmiina vuoden 1949 lopulla ja tammikuussa 1950 tuotanto pääsi vihdo in alkamaan ja ensimmäiset sarjavalmistetut Saabit lähtivät tehtaalta. Vaikeuksien kautta oli voitto saavutettu.

Saab 92

Pieni hieman sammakkoa muistuttava kulkuneuvo oli siis saatu valmistukseen. Koska sodan jälkeen oli varastoon jäänyt runsaasti vihreää maalia, saikin asiakas Saabinsa ihan minkä värisenä tahansa, kunhan valitsi vihreän. Samaa strategiaahan noudatti myös Henry Ford T -mallinsa valmistuksessa. Autojen markkinoinnista huolehti **Philipsons Automobil AB**. Ensimmäisen valmistetun auton tuotantopäivästä on ristiriitaisia tietoja

mutta erään tiedon mukaan ainakin yksi Saab 92 valmistui vuoden 1949 puolella. Se toimitettiin kuitenkin tilaajalleen vasta vuoden 1950 puolella. Uusi ruotsalainen henkilöauto oli nähnyt päivän valon. Sarjavalmistetut 92:t olivat erinäköisiä kuin esisarjan autot. Esimerkiksi pyöränaukkoja oli tuotantomalleihin suurennettu, koska lumen ja kuran aiheuttamat ongelmat haluttiin poistaa tuotantomalleista. Periaate oli kuitenkin sama. Jousitus oli ns. vääntösauvatyyppiä, moottorina kaksi sylinterinen poikittainen vesijäähdytteinen kone, ohjausvaihe oli jo tuolloin hammastankotyyppiä. Tehoa ei ollut hurjasti mutta auto täytti kuitenkin kansan toiveet edullisesta ja riittävän tilavasta kulkuneuvosta autopulaa potevassa Ruotsissa. Ensimmäiset vihreät autot olivat ilman takaluukkua. Sellaisen voi nähdä **Uudenkaupungin automuseossa**, jonne **Rafael Huhta**, kerhomme kunniajäsen, on yhden yksilön onnistunut pelastamaan ensimmäisistä Suomeen tuoduista autoista. Kyse on siis todellisesta harvinaisuudesta. Leimallista





Saab 92 oli mahdollista tilata myös kangaskattoisena, äärimmäisen harvinainen nykyään.



Saab 92 loisti erityisesti ralleissa, joissa oli vaikeat olosuhteet



Saab GT 750 myyntiesitteen kuva

pikku - Saabille olivat ns. kaappariovet. Myöhemmin takalasia suurennettiin ja takaluukku tehtiin helpottamaan matkatarvikkeiden kuormaamista. Myös ulkonäkö sai ripauksen uudistuksia osalleen, niinpä uudistuneesta autosta käytetäänkin mallinimeä Saab 92 B korostamaan tehtyjä muutoksia. Näitä vanhimpia Saabeja löytyy kerhon jäsenistön hallusta useampiakin kappaleita. On ilahduttavaa, että niitä on säilynyt ja ne ovat tulleet taltioiduksi.

Menestystä myös kilpailuissa

Saab 92 oli pienestä tehostaan huolimatta myös ansiokas ralliauto. Erityisesti talviralleissa se osoitti iskukykyä. Luonnollisesti menestys perustui hyvien kuljettajien lisäksi erinomaisiin ajo-ominaisuuksiin, joilla paikattiin tehon puutetta. Autoa markkinoitiin aina Amerikkaa myöten. Erilaisia malliversioita luotiin uusille markkina-alueilla. Olipa tuotannossa jopa kangaskattoinen mallikin. Varsinainen avoautokin syntyi Sixten Anderssonin kynästä mutta se ei kuitenkaan päätenyt valmistukseen.

Saabismeja alkoi vilistä jo ensimmäisissä autoissa. Mainittakoon vaikkapa helposti irrotettavat istuimet. Niistä sai käden käänteessä näppäret tilapäisvuoteetkin autoon. Mainoskuvassa ollut neito herätti jyrkkää paheksuntaa Amerikassa, koska hänellä ei ollut kuvassa sormuksia. Amerikkalaisen ajattelutavan mukaan oli sopimatonta nukkua autossa yhdessä miehen kanssa, ellei ollut vihitty aviopariksi. Mainosta muutettiin siten, että neidosta tehtiin sormusten avulla rouva. Saab 92 kuitenkin alkoi osoittaa jo vanhenemisen merkkejä, niinpä tarvittiin uusi ja tehokkaampi malli sitä korvaamaan. Kysyntä oli kuitenkin vielä kohtuullinen, joten 92 säilyi jonkin aikaa uuden mallin Saab 93 kanssa rinnan valmistuksessa. Autosta piti alunperin tulla 92 C mutta Saabin hallitus päätti antaa sille kokonaan uuden mallinimen 93. Ehkä yhtenä synnä 93 tunnuksen oli uusi kolmisylinterinen moottori. Samaa moottorikonstruktiota käytettiin myöhem-

min kunniaakkaissa 96:ssa aina V4 moottorin käyttöönottoon asti. Toki moottoriin tehtiin monia muutoksia ja iskutilavuuttakin lisättiin mutta perusidea oli sama kolmisylinterinen vesijäähdytteinen kaksitahtimoottori. Erikoinen tuulettimen ja jäähdyttimen sijointus moottorin taakse lähelle rintapeltiä, oli eräänlainen tavaramerkki. Tosin se myös aiheutti lämpimissä oloissa ylikuumenemisionglemia, koska jäähdytin ei saanut tarpeeksi raitista jäähdytysilmaa.

Uusi malli syntyy

Saab 93 oli saanut takaosan 92:sta mutta nokka oli uudistettu täydellisesti. Siinä haettiin ehkä tietyllä tapaa aggressiivisempaa ulkoasua. Siinä oli havaittavissa piirteitä jopa aikansa urheiluautoista maskin muodon osalta. Myös Saab 96 lähti tuotantoon keulastaan varsin saman näköisenä, joten muotoilun voidaan katsoa olleen onnistunut. Tuulilasi oli alkuun kaksiosainen. Vauhtivarojen kasvaessa autoa käytettiin mieluummin ralliteillä, kuten jo aiempaa 92 -mallia ja tulosta syntyi, vaikkei Saabia alunperin kilpa-ajoon oltukaan tarkoitettu. 92:n vääntösauvajousien ongelmista päästiin eroon,

kun jousitus muuttui kierrejousiksi. Rakenne osoittautui erittäin kestäväksi ja perusrakenne säilyi myös 96:ssa. Ovet olivat edelleen ns. kaappari- tai itsemurhamallia, miten vain halutaan asia nimetä. Ilmeisesti ovien mahdollinen aukeneminen ajon aikana oli aiheuttanut mielenkiintoisia tilanteita lisänimistä päätellen. Vuonna 1958 autoon tuli uudenaikaisen näköinen yhtenäinen tuulilasi. Viimeinen muutos tehtiin vuoden 1959 aikana, jolloin ovien saranointi muutettiin. Auto sai mallinimen Saab 93F. Tämä malli oli jonkin aikaa valmistuksessa uuden Saab 96 mallin kanssa. 93 F lienee myös selkeä keräilyharvinaisuus, koska tuotantomäärät eivät nouseet suureksi uuden 96:n viedessä voiton vain hie-man korkeammasta hinnastaan huolimatta. Paitsi että 93 niitti mainetta menestyksekkäänä kilpa-autona, siitä valmistettiin myös erityisesti USA:n markkinoille GT 750 -malli. Autossa oli jo valmiina USA:n kilpailuvärit. Tuolloinhan oli tapana maalata autot maiden kilpailuvärien mukaan. Valkoinen auto, jossa oli sininen vauhtiraita keskellä autoa, on edelleen valloittava näky. Myös moottori sai osansa ja pitkälle viritetyn kaksitahtimoottorin ul-

vonta menee edelleen luihin ja ytimiin. Meille mr. Saabina tunnettu silloinen nuori lupaus Eric Carlsson näytti jo tuolloin taitonsa Saabin ratissa. Saabia pyrittiin heti alusta alkaen markkinoimaan tehokkaasti ympäri maapallon, niinpä vanhoja 92 ja 93 malleja saattaa löytyä hyvinkin eksotisista paikoista. Tiedossa on ainakin yksilöitä niin Japanissa kuin Vietnamissa Amerikoista puhumattakaan. Saab oli siten päässyt kahdella onnistuneella mallillaan autonvalmistukseen mukaan. Lentokonetehaan ylimääräinen kapasiteetti oli onnistuneesti suunnattu uusille urille ja tulosta seurasi. Pieni ehkä hieman erikoisenkin näköinen sinistä savua tupruttava auto oli saanut runsaasti ystäviä. Saabin tie autonvalmistajien joukkoon oli näin viitoitettu. Uusi merkki oli löytänyt lukuisia ystäviä ympäri maailman. Mutta tehtaan ei ollut varaa jäädä tyytyväisenä nauttimaan onnistuneista malleista, vaan sen oli oltava pienenä tehtaan kaikin tavoin edistyksellinen niin mallien kuin tuotantomenetelmien osalta

Seuraavassa jaksossa käsitellään Saab 95 ja 96 -mallien historiaa.

