

SAABIN HISTORIAA TUTUKSI OSA 3: SE SAABIN URHEILULLISEMPI PUOLI

TEKSTI: VESA POHJALAINEN
KUVAT: SAAB MEDIA ONLINE



Perheautosta kilpuriksi

Sonett, Sport, Monte Carlo, Granturismo, Quantum, Formula Junior, tuttuja nimiä vuosien takaa Saabin urheilumallien tiimoilta. Suuri yleisö mitä todennäköisimmin mieltää Saabin ennen kaikkea turvalliseksi ja luotettavaksi perheautoksi. Historian saatossa on Saabin julkisuuskuvaan liitetty myös tietty urheilullisuus, jonka luojina toimivat Saabin perhemallit heti alusta lähtien. 92, 93 ja 96 olivat menestyksekkäitä ralli- ja rata-autoja. Tällaisen viisikymppisen mielen sopukoihin on juurtunut kireiden kaksitahtisten ralliautojen sykkähtävä ääni Ouninpohjan rallireitillä. Perheautoksi alunperin suunnitellun 92:n piilevät ralli kyvyt huomattiin varhain, kun tehtaan väki osallistui lähinnä pr -mielessä paikallisiin pikku kilpailuihin, osoittaen niissä yllättävää ylivoimaa, tästä alkoi ura rallipoluilla, joilla ainakin Pohjoismaiden alueella ajetuista on kajakki ollut kautta aikain voitokkain.

Myynnin edistämistä

Myyntiä on pyritty aina edistämään kilpailutoiminnasta saaduilla meriiteillä. Ei siis ollut poikkeuksellista, että Saab halusi rakentaa mielikuvaa nopeasta, helposti ajettavasta perheautosta, jota saattoi käyttää jopa kilpailuissa. Itse asiassa urheilullisilla malleilla haluttiin myös palvella amerikkalaista ostajakuntaa. **Saab 93 Granturison** saattoi saada jopa USA:n kilpailuväreihin maalattuna: valkoinen auto, jossa keskellä katon yli kulki sininen raita. Saabin perhemallien urheiluversioiden tyypinimet olivat: Sport, Granturismo (GT) tai myös MonteCarlo. Itse asiassa ensimmäisen todellisen urheilu Saabin tunnus oli **Super Sport**, joka myöhemmin vaihtui Sonettiksi. Kyseinen Super Sport ei koskaan päätnyt sarjavalmistukseen, vaan autoa tehtiin ainoastaan kuusi kappaletta. Viisi on edelleen tallessa joko museossa tai yksityisillä keräilijöillä. Auto no: neljä joutui onnettomuuteen ja tuhoutui. Joitain osia siitä on edelleen jäljellä

mutta sen uudelleen syntyminen lienee mahdotonta.

Saab SS siis esiteltiin vuonna 1956 Tukholmassa. Palataanpa sen verran vielä projektin juurille, että varsinaisena innoitteena hankkelle lienee ollut **Rolf Mellden** hyvä menestys kilparadoilla Saab 92:lla. Tämä innoitti hänet suunnittelemaan kaksipaikkaista urheiluautoa, jolla olisi ollut tarkoitus kilpailla. Lisää pontta hänen ajatuksilleen antoi uuden moottorin kehittäminen. Hänen ajatuksenaan oli kehittää siitä kaksi versiota ns. ”turistimoottori” ja kilpamoottori. Yhtiön johto ei kuitenkaan ollut innostunut hankkeesta, mutta Mellden onnistui taivutella johto mukaan. Hän sai käyttöönsä jopa ensimmäisen 90- sarjan vapaana olleen numeron 94. Hanke oli hyvin salainen ja sitä varten jopa vuokrattiin tilat tehtaan ulkopuolelta. Mielenkiintoinen ratkaisu oli moottorin sijoitus. Moottori-vaihteisto paketti olisi sijoittunut normaalisti asennettuna liian eteen, niinpä se käännettiin toisinpäin. Kaksitahtimoottori oli helppo



Formula Junior

saada pyörimään toiseen suuntaan. Autoa koeajettiin ilman koria ja öiseen aikaan, mikä herätti kiinnostusta projektialueella. Kireän kaksitahtisen ääni kuului kauas puhumattakaan kaarreominaisuuksien testaamisen äänistä. **Sixten Sasonin** tehtäväksi tuli piirtää linjakas kori autolle. Sonett-nimen historiasta on olemassa useampiakin versioita. Itse asiassa Sason-nimikin on johdettu hänen oikeasta nimestään Sixten Anderson. Autosta tuli kaunis ja linjakas, eikä sen suorituskyvyssä tai ajo-ominaisuuksisakaan ollut vikaa. Kilpailuhaaveet

jäivät kuitenkin sikseen sääntöjen muuttumisen jälkeen. Niinpä Saab päätti panostaa tuotantomalleista rakennettuihin kilpa-autoihin, koska ne olisivat markkinoinnin kannalta tehokkaampia. Hurja huhu naapurista kertoo, että pari eläkeläissaabista olisi uustuottanut pari Sonett I:stä Etelä-Ruotsissa iltojensa iloksi...

Formula Junior

Seuraava vaihe oli aivan erilainen. Saab halusi kokeilla formulan val-

mistusta suosittuun Formula Junior -luokkaan. Suunnittelijat olivat kuitenkin epäileviä. Heidän mukaansa niin kevyt ja tehokas auto etuvetoisena vain sutisi tyhjää ja olisi kaiken lisäksi vaikeasti ajettava. Suunnitelmaa testatakseen he rakensivat kokeilumallin ”Monstret”, joka oli tosi tehokkaalla erikoismootorilla varustettu runsaasti kevennetty Saab 93. Moottori oli todella mielenkiintoinen ratkaisu: kaksi kolmisylinteristä konetta oli kytketty yhteen. Moottorit sijoitettiin nokalle poikittain. Voimansiirto tapahtui muutetun vaihteiston ja kytkimen kautta. Tämä huikean rakennelman teho oli 138 hv! Auto keräsi huippunopeutta lähes 200 km/h. Auto oli arvatunkin vaikeasti ajettava, eikä vaihteisto kestänyt osakseen tulleita voimia. Erikoista Saabin FJ autossa oli se, että tavallisesti sen aikaiset kilpa-autot olivat putkirunkoisia mutta Saabin FJ oli itsekantava alumiinikori ja muovinen keulaosa. Auto oli kuitenkin vaikea ajettava, joskin suorilla nopea. Syynä epäilemättä oli moottorin poikkeuksellinen sijoitus eteen ja sivulle kallistettuna.

Saab Quantum

Eräänlaisena välivaiheena voitaneen pitää amerikkalaista Saab Quantum -urheiluautoa. Se oli valmistettu Amerikassa Saabin osia käyttäen. Autoa testattiin myös Ruotsissa. Auton suunnittelija oli atomifyysikko, joka käytti jo silloin tietokonetta auton suunnittelussa. Auto ei kuitenkaan noussut sarjatuotannon asteelle.

Amerikkalaiset asiakkaat olivat jo pitkään vaatineet Saabilta urheilumallia, mutta SS ei kuitenkaan päätenyt sarjavalmistukseen. Sen sijaan amerikkalaiset saivat sikäli tahtonsa läpi, että vuonna 1958 markkinoille tarjottiin Saab 750 GT. Se oli periaatteessa vakiosta 93:sta rakennettu. Moottori oli viritetty ja ulkoisina tuntomerkkeinä oli mm. isot kromikapselit ja kaksi listaa kyljessä. Taustapeilit, lisävalot, peruutusvalot ja sähkötoiminen lasin pesuri kuuluivat niin ikään varustukseen. Sisusta



Saab Quantum



Catherina

oli hienoa tekoa. Istuinten muotoilu oli urheilullisen tukeva. Kartanlukijan istuimeen kuului myös pääntuki. Saabin kilpailumenestys USA:ssa teki siitä nopeasti suosittua merkkiä. Varsinkin jääradoilla 93 osoitti erinomaisuutensa.

96 mallin tultua markkinoille, ei hyväksi havaittua konseptia unohdettu, vaan myös 96 sai omat urheiluversiona. Aluksi myynnissä oli GT 750, kuten 93:n aikaan. Myöhemmin moottori sai lisää kokoa ja malliksi tuli GT 850 Amerikan markkinoille ja Saab Sport mm. Eurooppaan. Edelleen tuntomerkkeinä olivat kromilistat, pölykapselit, lisävalot, sisusta jne. Muutoksen jälkeenkin Saabin urheilumallien voittokulku jatkui entiseen malliin. Kaksitahtinen 96 oli -60 lukujen taitteen ralliteiden valtiat. **Eric Carlsson** teki selvää jälkeä kisassa kuin kisassa. Listaantavat useat Monte Carlon ja RAC:n voitot. Monte Carlo -tyyppimerkintä otettiin käyttöön, kun saman nimisen klassisen autokilpailun voittopokaaleja alkoi kerääntyä kasapäin 60-luvulla Saabin nokka pelleille kisan päätyttyä. Samoihin aikoihin alkoi myös suomalaisten rallitähden nousu Saabin ratissa. Sekä **Rauno Aaltonen** kuin **Simo Lampinen** molemmat ansaitsevat omat juttunsa, koska kaikkia heidän saavutuksiaan ei voisi saada mahtumaan yhteen juttuun, unohdettamatta -70 luvun ruotsalaistähtiä

Stig Blomqvistia ja **Per Eklundia**. Nelitahtimoottorin myötä Saabien olemus muuttui. Ääni ei enää ollut samanlainen ja korikin oli ns. pitkänokka. Tosin myös kaksitahtisia pitkänokkaisia Sportteja eri mallinimillä tehtiin muutaman vuoden ajan. Nelitahtiset ralliautot olivat aina -70 luvun loppupuolelle varsinkin talvikisoiden vakiotavaraa. Varsinaisesta ralli ym. toiminnasta on tulossa ihan oma juttunsa tuonnempana.

Todellisen urheiluauton kaipuu ei haihtunut kokeilujen myötä. Suunnittelun tarvetta ei myöskään pienentänyt Amerikasta tulleet toistuvat vaatimukset ”oikean” kaksipaikkaisen urheiluauton rakentamisesta. Asiassa tehtiin aloituspäätös -63. Saabin omat voimat eivät suunnitteluun riittäneet, joten tehtävä annettiin Sasonin suunnittelufirmalle. Tehtävänanto sisälsi ohjeet käyttää 96:n osia mahdollisimman paljon. Niinpä Sason joutui taipumaan muotoilullisten seikkojen osalta taloudellisten faktojen edessä.

Auton muotoilu sisälsi piirteitä Ferrarin 250 LM mallista. Turvakaari oli muotoiltu osaksi koria ja katto oli irrotettavaa mallia, joten targa -kori oli Saabin suunnitelmissa ennen Porschea. Auto oli varsin linjakas ja muotoilullisesti edistyksellinen. Malli sai lisänimen Catherina. Auto esiteltiin julkisuudessa 1965. Saabin johto oli hyvin tyytyväinen kauniiseen punaiseen autoon.

Samaan aikaan Sasonin tietämättä valmisteltiin myös toista vastaavaa hanketta. Kyse oli hieman pienemmästä ja keveämmästä autosta, joka tunsu suunnittelunimen MFI. Auto oli



Sonett II V4

enemmän ”omatekoisen” näköinen. Se ei myöskään sisältänyt yhtä paljon Saabin vakio-osia kuin Catherina. MFI oli aluksi putkirunkoinen, mutta siitä luovuttiin kalleuden vuoksi ja korvattiin Super Sportin levyrunko-tyyppisellä ratkaisulla. MFI:n esittely oli näppärä veto, sillä se esiteltiin BBC:n uutisfilmissä, jossa kerrottiin Saabin suunnitteleman kaksipaikkaisen urheiluauton tuotannon aloittamista.

Keväällä 1965 Saabin teknikot testasivat molempia autoja. MFI oli hieman pienempi ja kevyempi. Catherina parempi ajettava, mukavampi ja kokonaisuutena toimivampi. Kaik-

kien yllätykseksi Saab kuitenkin teki päätöksen MFI:n hyväksi. Koria ja rakennetta muutettiin tuotantomalleissa käyttämään enemmän Saabin vakio-osia. Korin perusilme kuitenkin säilyi varsin samana, jolle on tunnusomaista iso kaareva takalasi ja varsin pitkä keula. Ensimmäiset mallit olivat kaksitahtisia. Myöhemmin malli moottori muuttui V4 koneeksi ja nokka sai tunnusomaisen kyhmyn, jota kaksitahtisessa ei ollut. Mallinimeksi otettiin Saab 97 ”Sonett II”, koska ensimmäinen avokorinen sai nimen Sonett. Ensimmäisen koriversion valmistus jatkui aina vuoteen 1970 asti, jolloin koriin tuli oleellinen muutos.

Uusi Sonett III sai korinsa muotoilun Italiasta **Sergio Goggiolan** kynästä. Uusi kori olikin hyvin linjakas. Tekniikka ole edelleen 96:een pohjautuva. Rattivaihte tosin oli poistunut jo ensimmäisten Sonett II:n myötä. Sonettien tärkein vientikohde oli luonnollisesti USA. Eurooppaan niitä on myyty vain hyvin vähän. Sonett III ei myöskään säilynyt entisellään, vaan vuoden 1973 malliin tuli turvapuskurit 99 -mallin tapaan. Sonettien valmistus päättyi vuoden 1974 mallistoon. Sen jälkeen ei Saabilla ole ollut mallistossaan sarjatuotannossa ns. täysiverisiä kaksipaikkaisia urheiluautoja. Urheilullisia malleja on sen sijaan ollut jatkuvasti tarjolla.

Yhteenveto Sonett -mallisarjasta
Sonett -mallinimi otettiin käyttöön ensimmäisen kaksipaikkaisen avokorisen urheiluauton yhteydessä. Tarkkaan ottaen malli oli Sonett I tai 94. Mallisarja jatkui kaksipaikkaisella umpikorisella Sonett II:lla, joka siis oli kaksitahtimoottorilla varustettu ja konepelti...tai oikeammin muovi oli tasainen. Samaisen korin moottorin vaihduttua V4 moottoriksi, konepeltiin tuli huomattava muutos eräänlaisen kuvun muodossa. Tämä tehtiin, jotta moottori ilmanpudistajineen saatiin mahtumaan tilaansa. Tämän mallin nimi on Sonett V4 tai

97. Mallia valmistettiin aina vuoteen 1969 asti, jolloin se korvattiin uudella italialaistyyllisellä mallilla, joka sai nimekseen Sonett III. Vuoden 1970 Sonett erosi maskin osalta seuraajistaan. JP -aluvanteet tulivat samoihin aikoihin varusteeksi Sonettiin. Vuoteen -72 asti Sonett oli ilman isoja puskureita, jotka ovat viimeisten mallien paras tuntomerkki. Vuoden -73 malleihin sai myös ns. jalkapallovanteet. Aluksi kokonaan hopeanvärisinä ja myöhemmin mustalla koristeltuina. Myös takapaneeli oli maalattu mustaksi mallista -72 alkaen.

Suomeen on ns. uustuontina tuotu useampiakin kappaleita sekä Sonett V4 että Sonett III -malleja. Kirjoittajan tiedossa ei ole yhtään kaksitahtista Sonett II -mallia. Urheilullisten autojen tuottaminen on kuulunut alusta lähtien Saabin ideologiaan. Saammeko koskaan nähdä enää aitoa kaksipaikkaista Saabin urheilumallia, se jää nähtäväksi. On kuitenkin erinomaista, että näitä vanhoja harvinaisuuksia on harrastajien toimesta Suomeen hankittu täydentämään maamme Saab -kantaa.

