

SAABIN HISTORIAA TUTUKSI OSA 6: SAAB 9000 – MAANTIERISTEILIJÄ VAILLA VERTAA

TEKSTI: VESA POHJALAINEN
KUVAT: SAAB MEDIA ONLINE





Paikka auringossa?

Saabin filosofian mukaan sen paikka oli ns. ylemmässä keskiluokassa yhdessä BMW:n Mercedeksen, isojen Fordien, Opelien ym. vastaavien joukossa. Saab olikin saavuttanut mallistollaan vahvan jalansijan varsinkin yritysautojen myynnissä. Halpojen pikkuautojen valmistukseen Saab ei ajatusmallinsa mukaan pyrkinytkään, koska juuri tuo sektori oli jo ennestään tiukasti kilpailtu. 99/90 900 malliston halvimmat versiot menivät hyvin juuri työsuhteautoiksi. Turbot ja muut paremmin varustellut mallit kuuluivatkin sitten jo ns. ylempään keskiluokkaan. Cabriolet jopa suorastaan loistoautojen ryhmään. Kilpailu kotimarkkinoilla oli tiukkaa tutun kilpailijan Volvon kanssa, jolla oli myös hyvä maine samoilla markkinoilla ja jonka tuotteisiin luotettiin, kuten Saabiinkin. Molemmilla valmistajilla oli myös yhteinen kannattavuusongelma. Kumpaakaan merkkiä ei myöskään pidetty erityisen jännittävinä, joskin Saab pystyi imagoaan muuttamaan turbojen myötä nopeammin kuin Volvo. Yhteistä molemmille oli luotettavan, turvallisen ja kestävän auton maine, joka kantautui myös merten taakse Amerikkaan. Näytti kuitenkin

ilmeiseltä, että säilyminen arvostettujen ylemmän keskiluokan autojen kategoriassa vaati täysin uuden mallin. Olihan 900 kuitenkin tietyllä tapaa kasvojen kohotuksen saanut 99.

Yhteistyötä italialaisittain

Uuden mallin kehitystyö vaati melkoisia resursseja. Niinpä Saab haki synergiaetua yhdessä italialaisten **Fiatin** ja **Lancian** muodostamasta yhteistyöryhmästä. Ajatuksena oli puolittaa prototyypin valmistuskustannuksia ja saada aikaan yhteistyöllä kaikille valmistajille malli markkinoiden yläluokkaan eli amerikkalaisittain ryhmään suuret autot. Amerikkalaisilla oli ennestään kokemusta suurista autoista ulkomitoiltaan, mutta tarkoitus oli laatia myös sisätilat avariksi. Alunperin oli myös ajatuksena tuottaa yhteisiä korityökaluja, mutta varsin pian koalition yhteistyö alkoi rakoilla. Lieneekö syynä sitten ollut erilainen mentaliteetti vaiko markkinointifilosofia ja tuotantokulttuuri. Yhteisiä piirteitä on nähtävissä kuitenkin –80 luvun puolivälin **Alfa 164:ssä**, **Fiat Chromassa** ja **Lancia Themassa** verrattuna Saab 9000 malliin. Ainakin ovien muodot ovat varsin samansuuntaiset. Alfa tuli italialaisten kumppanien mukaan myöhemmin

Saabin jo jätettyä yhteistyön kuviot. Moottoreihin yhteistyö ei koskaan ulottunutkaan. Saabia kiinnosti erityisesti USA:n markkinat, joilta italialaiset olivat pysyneet poissa lähes kokonaan. Tästä syystä Saab panosti erityisesti autojensa päästöjen hallintaan ja kolariturvallisuuteen.

Merkkipaalu

Uuden Saabin konstruktio poikkesi oleellisesti 900 malleista. Moottori oli poikittain ja jousitusratkaisuna pehmeämmän jousituksen mahdollistava McPherson. Poikittaista moottoria kokeiltiin jo 900 malleissa, koska ison mallin suunnittelu oli alkanut jo ennen yhteistyökuviota. Uuden mallin testaaminen on aina harvinainen tapaus Skandinaviassa, niinpä kokeilumallit verhoitiin erilaisin säleiköin tai maalimerkinnoin, jotta hämäys saataisiin aikaan. Autoja testattiin myös Floridan kuumuudessa, koska USA:n pohjattomat markkinat olivat Saabilla mielessä edelleenkin. Uusi malli Saab 9000 esiteltiin autotoimittajille vuonna 1984. Tavallaan Saabin mallisarja oli nyt täydellinen, koska myös 90 lanseerattiin markkinoille samana vuonna. Uusi 9000 malli oli varustettu kahden litran turbomoottorilla, joka siis oli poikittain ja alus-

taratkaisu poikkesi oleellisesti Saabin aiemmista malleista. Oli luotu täysin uusi Saab. Tapahtuma oli yksi Saabin merkkipaaluista, sillä täysin uusia malleja ei Saabilta tullut edes kertaa kymmenessä vuodessa.

Huikkea vastaanotto

Uuden mallin saama suitsutus oli mannaa Saabille. Jos aikoinaan turbomallit olivat selättäneet pahimmat kilpailijansa, 9000 suorastaan tyrmäsi ne kerta iskulla. Kukaan ei olisi uskonut näin pienen tehtaan kykenevän rakentamaan moista superautoa. Monet olivat epäilleet Saabin mahdollisuuksia, mutta joutuivat perumaan puheensa koeajettuaan Saab 9000 turbo 16:n. Saabin alusta ylitti ominaisuuksillaan kaikki odotukset. Pitkä akseliväli ja leveä raideväli takasivat rauhalliset ajo-ominaisuudet yhdessä uuden jousituksen kanssa, joka tarjosi 900 malleja huomattavasti pehmeämmän ja miellyttävämmän ajomukavuuden. Unohtaa ei myöskään sovi erinomaista äänieristystä, joka edusti aikansa huippua. Sisätilat olivat käytännössä edustusautoluokkaa. Saab 9000 nähtiin niin yritysten edustusautona kuin ministerien kulkuvälineenä. Moottori oli ns. kolmannen sukupolven 16 -venttiilinen APC -turbokone. Polttoaineen syötöstä ja seoksen säädöstä vastasi edistyskellinen mikroprosessorin ohjaama järjestelmä. Suorituskyky oli vakuuttava jopa suorastaan sporttien luokkaa. Korin muotoilu oli lentokonetehtaan tapaan edullinen ilmanvastukseltaan. Kori oli vain 300 kiloa painavampi kuin Saab 900:n kori, mutta jäykkyydeltään ja toisaalta kolariturvallisuudeltaan oleellisesti entistäkin parempi. Itse asiassa Saab 9000 on aikansa turvallisimman auto. Kun korin passiiviseen turvallisuuteen lisättiin loistavat ajo-ominaisuudet, oli lopputulos Saabille mairitteleva, eikä lehdistö säästellyt ylistyssanojaan. Saab oli siten onnistunut yli odotusten. Kun vielä sisätilat luokiteltiin amerikkalaisten standardien mukaan luokkaan ”Large car” eli luokkaa

suuremmaksi kuin vaikkapa Volvo 700 -sarja tai Audi 200, oli tavoite saavutettu. Eräs Saabin tyypillinen ominaisuus on ollut ergonomia. Kojelauta oli kaareva. Kaikki hallintalaitteet hyvin käsillä ja penkkien muotoilu erinomainen. Ylellisyyttä ja miellyttävää matkustamista edesauttoivat automaattivaihteisto, automaatti-ilmastointi ja nahkaverhoilu. Saab 9000 nostettiin lehdistössä edustusautojen luokkaan Mersun ja Jaguarin rinnalle. Mallimuutokset olivat alussa varsin maltillisia. Vuoden 1986 mallistoon tuli halvempi Saab 9000 i, joka oli muuten sama auto, mutta moottori oli vapaasti hengittävä ruisku ja turbolle tunnusomaiset spoilerit puuttuivat. Vuoden –87 malleihin tuli vesijäähdytteinen turbo. Samana vuonna tuli ABS 3 –järjestelmän valinnaisvarusteeksi. 16 venttiilinen turbokone oli osoittautunut erittäin luotettavaksi ja vaati erittäin vähän huoltoa osakseen.

Hirvittävä rääkki 1986 Talladega

Saab ei kuitenkaan tyytynyt saavuttamaansa maineeseen, vaan halusi osoittaa sen myös käytännössä rakkassa kokeessa vuonna 1986, jolloin otettiin kolme sattumanvaraisesti valittua autoa suoraan tuotantolinjalta rajuun testiin. Saab uskoi laatuunsa ja tekniikkansa kestävyteen kuin pässi suuriin sarviinsa. Autoihin ei saanut tehdä mitään säätöjä tai muutoksia. Niillä oli ajettava 100 000 km tiukan valvonnan alla. Tämä maailmalla huomiota herättänyt ”The Long Run” ajettiin Talladegasa ovaaliradalla, jossa on kallistetut kaarteet. Näin ollen matka taittui käytännössä ns. lusikka pohjassa koko ajan. Riski oli melkoinen, sillä epäonnistuminen olisi tiennyt ikävää julkisuutta. Ehkä siksi yksikään autotehdas ei ollut uskaltanut tuoda vakioautojaan moiseen testiin. Mercedes oli erikoisautollaan hyökännyt ennätyksen kimppuun, mutta joutui keskeyttämään kokeensa, kun kalusto



alkoi antaa periksi. Saab lähti tavoittelemaan sellaista, mihin Mersu ei siis kyennyt. Riski oli valtava. Kolme hopeanharmaata Saabia kiersi Talladegan rataa 20 kuljettajan ohjaamina yötä päivää huippunopeudella. Ne pysähtyivät vain tankkaamaan. Bensa oli tavallista Shellin bensaa. 20.000 km:n huoltoon meni aikaa neljä minuuttia. Kaikki pysähdykset laskettiin luonnollisesti loppu-aikaan. Turbot hehkuivat kuumina, sillä ne kiersivät koko ajan noin 100.000 kierrosta minuutissa. Autojen renkaat olivat vakiot Pirellit. Kaarteiden kallistuksen vuoksi matkaa voitiin tehdä koko ajan lähes 220 km:n tuntinopeudella. Ennätysmurskajaisten päätteeksi saavutettiin kruunu testille. Nopein autoista saavutti 100.000 km:n matkan nopeudella 213,299 km/h ja kaksi muutakin nopeudella yli 210 km/h. Kaikki tämä sisälsi myös pysähdykset. Ajanotto ei siis katkennut tankkauksien tai huoltojen ajaksi. Autoissa ei ilmennyt testin aikana ainuttakaan vikaa. Lopputuloksena kirjattiin kaksi maailmanennätystä ja 21 kansainvälistä ennätystä. Kaikki kolme autoa

olivat kiertäneet rataa ympäri kaasupohjassa 20 vuorokautta. Mikä muu auto siihen kykenisi? Ehkä Porsche, mutta se onkin ihan eri hintaluokassa. Tulos oli huikea.

Sitä juhlistettiin myöhemmin tuomalla markkinoille erikoismalli 9000 Talladega.

Uudistuksia

Saab ei tyytynyt lepäilemään kunnian kukkuloilla. Uutta piti tarjota. Vuoden 1985 muutoksena tuli moottoriin DI suorasytytysjärjestelmä. Vuonna 1988 saatiin uutta loistoa, kun mallistoon tuli porrasperäinen CD. Se vastasi entistä paremmin edustusautosta olevia mielikuvia klassisen kauniilla linjoillaan. Monet edustusautojen osat olivat siinä määrin konservatiivisia, ettei monikäyttökori välttämättä vastannut mielikuvaa edustusautosta. CD otti paikkansa tässäkin luokassa.

Vuonna 1992 tuli mallistoon uudistettu monikäyttökori CS. Sen keula oli virtaviivainen ja perä varsin jyrkästi leikattu. Korja on luonnehdittu sedanin ja combin risteytykseksi. Sen muodot herättivät monenlaisia tunteita. Siitä joko pidettiin tai sen perän muotoilua oudoksuttiin. CS -malli sai kunnian kantaa merkintää maailman nopein Saab, kun 9000 CS Aero tuli markkinoille. Aero edusti muutenkin Saabin osaamisen huippua. Sisustus oli vertaansa vailla. Ajo-ominaisuudet huippua, eikä suorituskyky jättänyt ketään kylmäksi.

Trionic -moottorinohjausjärjestelmä tuli mukaan 1994. Erään testin mukaan se toimi niin hyvin, että Lontoon kaupunki-ilma puhdistui kulkiessaan Saabin moottorin läpi.

Parasta A-ryhmää

9000 mallisto jatkoi elämäänsä eri versioina aina -90 luvun lopulle asti, jolloin -98 sen valmistus päättyi 9-5:n otettua paikkansa malliston lippulaivana. Tosin 9000:a valmistettiin CS -versiona samaan aikaan 9-5:n kanssa. Saab 9000 edustaa Saabin historiassa kunniakasta jatkoa monien erinomaisten mallien joukossa. 9000 nosti Saabin arvostettujen luksusautojen joukkoon. Sen maine ja arvostus on erityisen korkeaa Amerikassa. Tämän päivän automarkkinoilla Saab 9000 tarjoaa epäilemättä parhaan vastineen rahalle. 9000 erikoismallit, kuten Aero tai Talladega tulevat ole-

maan tulevaisuuden keräilykohteita. Monelle autolle 200.000 km on jo taipaleensa ehtoopuoli. Markkinoilla on lukuisia 9000:a, joissa on mittarissa jopa yli 500.000 km ja silti ne toimivat edelleen erinomaisesti.

Aikansa maantieristeilijä

Saab 9000 edustaa oman aikansa parasta osaamista automaailmassa. Vielä tänäänkin se on ominaisuuksiltaan edistyksellinen ja tuore. 9000 malli oli viimeinen Saab -malli ennen ns. GM kautta. GM kuitenkin mahdollisti Saabin jatkon, joten sen merkitys on oleellinen merkin historiassa.

Saab 9000 tärkeimpiä muutoksia:

- 1984 malli esitellään
- 1985 malli tulee myyntiin
- 1986 9000 i markkinoille
- 1987 ABS
- 1988 9000 CD
- 1989 DI -järjestelmä kaikkiin turboihin
- 1990 2,3 litran moottori
- 1991 TCS
- 1992 CS markkinoille
- 1993 9000 Aero
- 1994 Saab Trionic
- 1995 V6 moottori
- 1996 Ecopower matalapaineturbo
- 1997 Saab 50 vuotta, juhlamalli
- 1998 viimeinen mallivuosi

