

SAABIN HISTORIAA TUTUKSI OSA 7:

GM-KAUDEN SAAB

TEKSTI: VESA POHJALAINEN
KUVAT: SAAB MEDIA ONLINE



Kuin kuuta nousevaa...

Harvoin on uutta autoa odotettu yhtä hartaasti ja autoon kohdistunut niin suuria odotuksia kuin vuonna 1994 uuden Saab 900 -mallin tullessa markkinoille. Auto esiteltiin 21. heinäkuuta 1993. Paikalla ei ollut ainoastaan valikoitu lehdistö, vaan lähes 35.000 ihmistä, jotka olivat koontuneet Trollhättanin torille. Kyse oli todellisesta kansanjuhlasta. Uusi Saab 900 sai mainion vastaanoton lehdistössä. Suomalainen Moottori-lehti nimesi uuden 900:n vuoden autoksi. Monen julkaisun voimalla siitä povattiin tulevan menestys Saabille aiemman 900 -sarjan tapaan. Uuden Saabin luominen ei ollut helppoa. GM:n tultua Saabin omistajaksi, Saab oli joutunut monien uudistusten kohteeksi. Tehokkuusvaatimus oli ajankohtainen. Kun -80 luvun lopulla auton valmistus kesti noin 110 tuntia, käytettiin siihen aikaa uuden Saab 900:n osalta noin 30 tuntia. Saabin markkinaosuus oli kuitenkin saatava kasvuun, joten myös uusien autojen hinta oli sovitettava kilpailtuun kokoluokkaan sopivaksi.

Luomisen tuskaa ja saabismeja

Käytännössä uuden Saab -mallin suunnittelu ja luominen käynnistyi jo -80 luvun puolivälissä, kun markkinoille saatiin 9000 -sarja. Ajatuksena oli kehittää pienempi ja edullisempi

malli 9000 -pohjalevystä. Se ei kuitenkaan onnistunut toivotulla tavalla, vaan tehdyt hahmotelmat osoittivat auton muodostuvan liiaksi 9000:n kaltaiseksi ja ennen kaikkea sen hinta tulisi olemaan liian korkea. Oikeastaan kukaan ei silloin uskonut vanhan 900 -mallin jatkavan elämäänsä niin pitkään kuin se sitten jatkoi, siksi uutta mallia alettiin suunnitella jo varsin pian OG 900:n esittelyn jälkeen. Tietyllä tapaahan OG 900 on kuitenkin edelleen kehitetty 99. Ajan mittaan ajatuksesta uuden mallin suunnittelemisestä 9000 -pohjalevyä hyväksi käyttäen luovuttiin. Alunperin oli tarkoitus korvata koko 900 -sarja 9000:lla, mutta monilla markkinoilla 900:a pidettiin omaleimaisempana kuin 9000:ta. Kehitystyön tuloksena lanseerattiin kuitenkin 9000 CS -sarja, joten täysin hukkaan suunnitelmat eivät menneet. Jotain 900 -sarjan tilalle oli ajan mittaan kuitenkin kehitettävä.

Markkinat kaipasivat Saab -mallia keskikokoisten autojen luokkaan. Saabin maine, turvallisuus, ympäristöystävällisyys ja ergonomisuus olivat kovassa kurssissa. Kuitenkaan 9000 ei ollut kaikille sopiva. Se oli yksinkertaisesti monille liian iso ja kallis. 1980 -luvun lopulla Saab oli taloudellisissa vaikeuksissa ja GM tuli mukaan ostamalla 50% Saabista Wallenbergien teollisuussuvulta. Uusissa kaavailuissa 900 -malli säilyi edelleen ykköskohteena. GM-konsernin saksalaiselta valmistajalta Opelilta löytyi sopiva pohjalevy, josta oli mahdollista kehittää uusi sopivan kokoinen Saab 900.

Uutta vauhtia projektille

Aikataulu oli erittäin kireä. Saabin organisaatio uusittiin ja silläkin

haettiin osaltaan lisää tehokkuutta. Projekti käynnistyi vuoden 1989 alussa ja sen oli määrä olla valmis vuoden 1993 aikana. Käytännöllisesti katsoen uusi Saab 900 kehitettiin kolmessa vuodessa ja rahaa kehitystyöhön käytettiin 6 miljardia Ruotsin kruunua. Hanke jaettiin kuuteen osahankkeeseen, jotka kaikki etenivät samanaikaisesti: kori, alusta, moottori ja vaihteisto, sisustus, kojelauta ja sähköjärjestelmä olivat kaikki samanaikaisesti kehitettävänä, kun aiemmin oli edetty osa-alue kerrallaan. Tavoitevaatimuksina oli säilyttää tunnetut Saab -arvot: omaleimainen muotoilu, turvallisuus, ergonomia, mukavuus ja edistyksellinen tekniikka. Haasteelliseksi hankkeen teki edelleen se, että uuden mallin tuli olla edeltäjänsä

turvallisempi, mukavampi taloudellisempi ja edullisempi ylläpitää. Auto piti tunnistaa Saabiksi 100 metrin etäisyydellä parkkipaikalla. Kojelaudan piti edustaa huippuergonomiia ja käytännöllisyyttä toimintojen johdonmukaisuutta unohtamatta. Istuinten tuli olla entistäkin mukavammat. Auton kolariturvallisuuden tuli täyttää ankarimmatkin vaatimukset. Sen tuli turvata matkustaja kaikissa mahdollisissa onnettomuustyypeissä ympäriajosta hirvikolareihin. Taloudellisuus oli tärkeä osa-alue. Huoltoväli piti nostaa 20.000 kilometriin tai yhteen vuoteen. Mahdolliset korjaukset ja huoltoajat piti minimoida. Näin saatiin myös etua vakuutusmaksuihin. Peltiosien tuli olla helposti vaihdettavia tai korjattavia. Haasteet projektille eivät olleet aivan vähäiset,

varsinkin, kun otetaan huomioon hankkeen erittäin tiukka aikataulu. Autoa testattiin mitä ankarimmissa oloissa mahdollisten heikkojen kohtien havaitsemiseksi ja niiden kehittämiseksi. Koemallit saivat osakseen automaiden hehkuva kuumuutta, Pohjolan hyisiä pakkasia, sorateiden kivisuihkuja ja suolakuraa joka korin nurkkaan. Auton ajo-ominaisuuksien tuli edustaa samaa korkeaa turvallisuutta ja laatua, johon edellisten Saab -mallien osalta oli totuttu. Kaiken kukkuraksi auto piti olla olemukseltaan selkeästi omaleimainen Saab kaikilta osiltaan. Turvallisuuteen kiinnitettiin erityistä huomiota niin korirakenteissa, sisustuksessa kuin varusteissa. Saab on ennen kaikkea perheauto, siksi mm. lasten turvalliseen matkustamiseen sai osakseen huolellista suunnittelua turvalaitteiden ja niiden kiinnitysten osalta.



Malli tulee vihdoin markkinoille

Aluksi uusi 900 esiteltiin vain viisiovisena. Varustetasoja oli kaksi S ja SE. Jo perusvarustukseen kuuluivat kuitenkin monet turvavarusteet kuten ABS –jarrut ja kuljettajan airbag. Mukavuutta toivat ohjaustehostin ja keskuslukko. Uuden Saabin korin muotoilu oli haasteellinen tehtävä, koska tavoitteena oli luoda täysin uusi auto, joka vastaisi ajan vaatimuksiin, mutta kuitenkin oli tarve säilyttää Saabin perinteisiä muotoja ja omailemisyys. Niinpä uuden Saabin ilmanvastus oli alhainen ja turvallisuustaso erittäin korkea, kuten Saabilta saattoi odottaakin. Uutuutena oli turvallisuuden alalla takapenkin keskipaikan kolmen pisteen vyöt. Takapenkin yläpalkki toimi samalla kuormaasteena ja lisäsi siten osaltaan matkustajien turvallisuutta. Uusinta uutta edusti ”Black Panel” -systeemi, jossa pimeällä ajettaessa sai näyttöön minimoiduksi vain oleellisen. Lähinnä nopeusmittari jäi näkyviin. Tekniikkapuolella uutuutena tuli turbomalleihin automaattikytkin, joka sai nimekseen Saab Sensonic. Järjestelmässä elektroniikka hoiti kytkinpolkimen tehtävän.

V6 -moottori valikoimaan

Saab 900:n moottoritarjonta muuttui entiseen verrattuna. Perusmoottoriksi tuli 16 venttiilinen 2,0 litran ruisku, mutta sen lisäksi oli saatavissa 2,3 litrainen kone ja huippuna 2,5 litran V6, joka oli GM -tuotantoa. Ensimmäinen kuusisyylinterinen moottori Saabissa sai monen miettimään, mitä kaikkea mahtokaan vielä seurata. Joskin tehokkain moottoriversio oli edelleen Saabin omaa tuotantoa oleva turbomoottori. Eräänlainen perinteinen saabismi oli säilytetty. Virta-avain sijaitsi edelleen etuistuinten välissä konsolissa. Vuoden 1994 Detroitin näyttelyssä lanseerattiin kolmiiovinen 900 coupé ja tyylikäs cabriolet, jonka valmistuksessa ja suunnittelussa suomalaisilla oli jälleen kerran merkittävä rooli. Euroopassa uudet mallit esiteltiin Tukholman autonäyttelyssä kuukautta myöhemmin. Mallisarja oli saanut ansaitsemansa täydennyksen. Farmaria ei tarvittu, sillä uuden

Saabin tavaratila hakkasi menen tulen monen farmarin tilat olematta kuitenkaan laatikko.

Vuosittaisia uudistuksia

Vuoden 1995 malleihin tuli moottoreihin tasapainoakselit 9000 mallien tapaan. 900 turbo luokiteltiin niihin harvoihin ruotsalaisiin autoihin, jotka täyttivät ankarimmatkin ympäristönormit Saabin kehittämän Trionic –moottorinohjausjärjestelmän ansiosta. Myös 900 turbon saattoi saada Sensonic -vaihteistolla varustettuna. Olihan kyseinen yhdistelmä ollut jo esittelyautoissa, mutta nyt valinta oli mahdollinen myös tuotantoautoihin. Myös automaattilaatikko kuului valinnaisvarusteisiin. Ylellisyyttä autosaan saattoi lisätä jalopuukojelaudan ja nahkaverhoilun avulla.

Talladegassa tavataan

1996 vuoden malleihin tuli uutuutena EBD –järjestelmä, jonka tehtävänä oli tehostaa jarrutusta äkkitalanteissa. Käynnistyksenesto vähensi osaltaan auto haluttavuutta ns. luvattomien käyttöönottajien joukossa. Takavalon väliin saatiin koristepaneeli, joka toi uutta ilmettä auton ehkä hieman omaperäiseenkin muotoiluun. Paneeli yhdisti valot suureksi kokonaisuudeksi. Kyseinen varuste ei tosin ollut vakiona kaikilla markkina-alueilla, mutta se lienee kuitenkin verrattain tuttu suomalaisten saabistien keskuudessa. Vuonna 1996 Saab palasi kymmenen vuoden tauon jälkeen Talladegaan. Tavoitteena oli tehdä uusia ennätyksiä. Paikalle oli toimitettu kuusi Saab 900 –sarjan autoa ennätyskoetta varten. Viikon aikana murskattiin jälleen ennätys toisensa jälkeen. Saab

900 oli nopein turbomoottorinen auto, jolla samainen testi oli ajettu. Entiset Saabin 9000 –sarjan ennätystenkin siirrettiin historiaan. Matkaa taitettiin yli 40.000 km nopeuden ollessa 226,450 km/h. Mainittakoon vielä, että Simo Lampinen oli mukana tässä ennätyskokeessa. Yksi kyseistä autoista oli muuten ihka elävänä näytillä klubin talvipäivillä testiajon jälkeen. Seuraavan vuoden malleihin ei suuria muutoksia tehty, olihan odotettavissa suurempia muutoksia lähivuosina. Vaihteistoa parannettiin ja V6 moottorin sai vain automaattilla varustettuna. Talladegan menestystä juhlistettiin mallivuonna 1997 erityisellä Talladega –mallilla. Auto oli saatavissa kaikkina koriversioina ja varustettu mm. 16 tuuman vanteilla, korinvärillä puskureilla ja taustapeileillä Sisällä tunnusmerkkeinä olivat mm. kaksiväriset oviverhoukset, istuimet. Beige nahka sopi erinomaisesti tummien osien kanssa.

Eräiden näkemysten mukaan nyt alettiin olla siinä tilanteessa, että

muutamit Saabin pikku ongelmat oli pyyhkäisty pois päiväjärjestyksestä ja malli alkoi olla kehityskaarensa huipulla. Amerikkalaisten mukaan autosta joko piti tai sitten ei. Heidän mukaansa GM tarjosi perinteisiä autoja yllin kyllin, mutta Saab 900 oli auto, jollaista ei muualta saattanut löytää.

9³ markkinoille

Vuonna 1998 koettiin Saabin osalta muutos. Jo aiemmin oli markkinoille tullut 9000 -mallin korvaajaksi uusi iso Saab 9⁵. Samanlainen mallimerkintä tuli myös entisen 900:n osalle. Korin perusmuodot olivat entiset. Perän osalta rekisterikilpi oli nostettu takavalon väliin. Maski sai runsaamman muotoilun ja kromin määrä lisääntyi. Mallimerkinnäksi tuli 9³. Vaikka ulkonäkö muuttui verrattain vähän, Saabin mukaan autoon oli tehty 1100 erilaista uudistusta, joten ihan pelkästä ”face – liftistä” ei voida puhua. Eräiden näkemysten mukaan 9³ oli se malli, jonka olisikin pitänyt tulla heti markkinoilla. Mallissa on poistettu loputkin uuden 900:n ns. ”lastentaudeista”, joita väistämättä



HUMMIN BIRD 5

on uusissa autoissa. Moottori- ja korivalikoima jatkoi 900:n viitoittamaa linjaa, tosin V6-moottoria ei enää saanut 9³:een. Tarjolla oli edelleen sekä vapaasti hengittäviä ruiskuja että turboja erilaisina tehoversioina. Mallisarjan terävänä huippuna tuli 1999 tuotantoon Viggen, joka oli varustettu 2,3 litran 225 hevosvoimaisella turbomoottorilla. Vääntöä oli vakuuttavat 342Nm. Kaikki Viggenit valmistettiin Suomessa, niiden tuotantomäärä on reilut 4500 kpl. Muutamia yksilöitä löytyy myös kerhon jäseniltäkin. Tunnuksena oli lokasuojassa mustakeltainen kolmiofiguuri. Uutta ajattelua Saabilta edusti samana vuonna markkinoille tullut dieserversio 2.2TiD. Sen kone tuli GM:ltä ja oli Opelin tuotantoa. Lisäksi Saab 900:ssa käytetty 2.3i -moottori korvattiin 154 hevosvoimaisella 2.0t -matalapaineturbolla. Vuoden 2000 -mallisto juhlisti vuosituhaten vaihdetta omalla tavallaan. Saab siirtyi käyttämään koko mallivalikoimassaan vain turboahdettuja moottoreita. Samalla Trionic5 -moottorinohjausjärjestelmä päivitettiin uudempaan versioon Trionic7:n, jota käytettiin myös Saab 9⁵:ssa. Matalapaineturbon teho oli 150 hp. Tämä moottori tuli myös 9³:n perusmoottoriksi. Se tarjosi mukavasti vääntöä tavallisen autonkäyttäjän tarpeisiin, ollen samalla verrattain taloudellinen. Unohtaa ei sovi myöskään Aero -mallin paluuta. Sen moottori tuotti 205 hp ja edusti sarjan tehoversioita. Avomallin tuotanto oli edelleen Suomessa. Vuonna 2002 markkinoille saatiin erikoisva-

rusteltu Turbo Jubilee. Malli juhlisti Saabin turbotekniikan juhluvuotta. Samana vuonna markkinoille tuli uusi Sport Sedan, joka jatkaa edelleen erilaisina versioina niin 900:n kuin 9³:n viitoittamaa polkua. Mainittakoon vielä, että osa vuoden 2002 9³:n tuotannosta tehtiin Uudessakaupungissa. Avomallin valmistus jatkui vuotta pidempään, kuten myös edellisen avomallin laita oli ollut.

Hyvä valinta

Uuden sukupolven keskikokoinen Saab on lunastanut ne odotukset, jotka siihen ladattiin. Se on luotettava ja mukava auto niin arkikäyttöön kuin harrastekohteena. Onhan malleja tarjolla laidasta laitaan jokaiselle sopivina versioina. Saab säilytti omaleimaisuutensa, kehitti saabismeja edelleen ja tarjosi samassa paketissa runsaasti käyttökelpoista tilaa ja ajamisen iloa. Huippumallien tehoversiot säilyttivät edelleen Saabin mainetta ripeiden autojen valmistajana. Siirtyihän Saab vuosituhaten alussa myös sikäli merkittäväksi polunavaajaksi, että sen koko mallikirjo käytti vain turbotekniikkaa moottoreissaan. Käytetyn Saabin hankkijalle niin 900 kuin 9³ ovat erinomaisia vaihtoehtoja, jotka tarjoavat koko rahan edestä vastinetta.

Sarja päättyy – historia jatkuu

Päätän tähän juttusarjani Saabin historiasta, sillä ne mallit, joita ei tähän mennessä ole käsitelty, ovat edelleen tuotannossa, eivätkä siten ole historiaa, vaan nykyaikaista autotekniikkaa. Ei ole mitään syytä epäillä, etteikö Saab jatkossakin tuota edistysellisiä, turvallisia, luotettavia ja tehokkaita autoja, jotka soveltuvat erityisesti Pohjolan oloihin.

Erityiskiitokset asiantuntija-avusta Tomi ”TurboSensonic” Toikalle.

900 ja 9³ tärkeimmät muutokset mallivuositain:

- 1994: Uusi Saab 900 markkinoille
- 1995: Tasapainoakselit moottoreihin
- 1997: Talladega –erikoismalli, V6-moottori poistuu moottorivalikoimasta
- 1998 : 9³ korvaa 900:n
- 1999: Viggen markkinoille, 2.0t -matalapaineturbo korvaa 2.3i -moottorin
- 2000: kaikki moottorit turboja
- 2001: 9³ Aero saa Viggen-korisarjan
- 2002: Turbo Jubilee –erikoismalli, SportSedan korvaa mallin
- 2003: Avomallin valmistus päättyy Suomessa ja siirtyy uuden korin myötä Itävaltaan

