

# » ŠVÉDSKÉ TRÍVÁLCE

(1955–1968)



HISTORIE



Saab 96 modelového roku 1963 poháněný dvoudobým tříválcem 841 cm<sup>3</sup>

První z dlouhé řady: Saab 93 s děleným čelním sklem a tříválcem 748 cm<sup>3</sup> (1956)



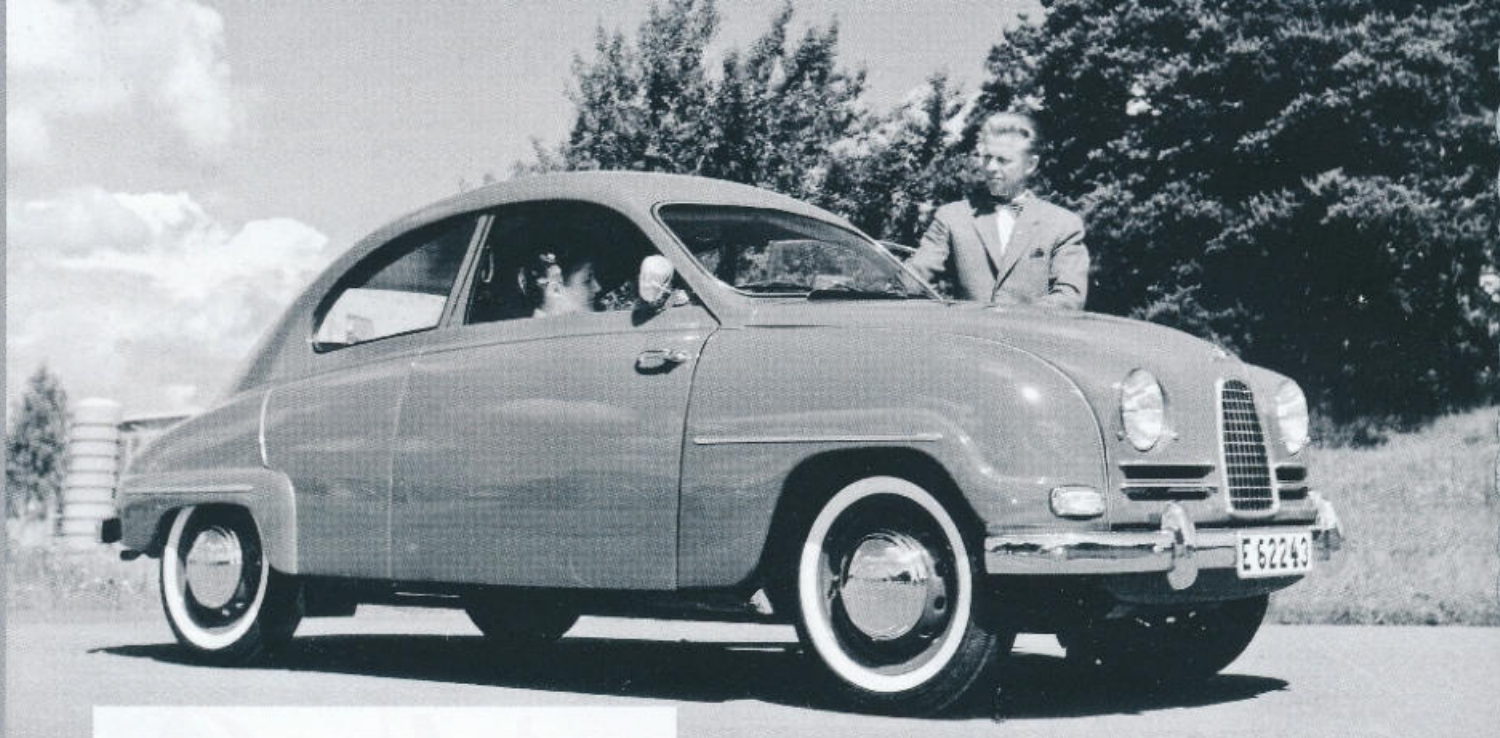
Saab 93 ročníku 1956 na lehce rozpustilém plážovém obrázku z prospektu

Švédský výrobce letadel SAAB (Svenska Aeroplan Aktiebolaget) se od roku 1949 zařadil i mezi automobilky. Zpočátku vyráběl typ 92, jehož přední kola poháněl napříč uložený dvoudobý dvouválec, v prosinci 1955 představil Saab 93 s dvoudobým tříválcem podélně před přední nápravou.

### Evoluce

**S**aab 93 představený 1. prosince 1955 ve Stockholmu se od svého předchůdce lišil řadou technických řešení, navenek však jen uspořádáním přední partie karoserie se svisle orientovanou maskou.

Za ní se skrýval podélně před přední nápravou uložený kapalinou chlazený dvoudobý tříválec 748 cm<sup>3</sup> o výkonu 33 k (24 kW). Tříválec byl skloněný o 30° doleva, chladič



Saab 93 B z roku 1958 s blíkači místo směrovek a neděleným čelním sklem



Sportovně laděný Saab Granturismo 750 s dvojicí lišt nad prahem (1959)



Saab 96 s dvoudobým triválcem 841 cm<sup>3</sup> v prvním provedení z roku 1960

› byl opět za motorem, nad třístupňovou převodovkou doplněnou volnoběžkou. Na konstrukci triválce se podílel německý inženýr Hans Müller, který před válkou pracoval v továrně DKW.

První tři tisíce motorů typu 93 byly vyrobeny v Německu, u firmy Heinkel ve Stuttgartu, s níž Müller úzce spolupracoval. Ve Švédsku se v té době teprve instalovala nová výrobní zařízení a zároveň ještě dobíhala produkce dvouválců typu 92.

Saab 93 dostal zcela nové zavěšení a odpružení kol, přední polonápravy tvořené dvojicí příčných trojúhelníkových ramen i lehká tuhá zadní náprava s centrálním závěsem a dvojicí podélných ramen byly vybaveny vinutými pružinami a mimo ně umístěnými tlumiči. Přední náprava byla doplněna příčným stabilizátorem.

Hřeбенové řízení mělo u všech vozů typu 93 volant na levé straně, i když se ve Švédsku až do 3. září 1967 jezdilo vlevo. Patnáctipalcová kola nesla bezdušové pneumatiky 5,00-15. Elektroinstalace vozu pracovala s napětím 12 V. V zádi uložená nádrž na směs oleje a benzínu v poměru 1:25 měla objem 36 l.

Saab 93 měl rozvor 2488 mm, rozchod 1220 mm vpředu i vzadu, byl dlouhý 4010 mm, široký 1570 mm a vysoký 1470 mm. Jeho zavazadelník měl objem 300 l. Vykazoval pohotovostní hmotnost 820 kg a dosahoval největší rychlosti 120 km/h.

Automobily Saab 93 vyrobené do léta 1957 měly dvoudílné čelní sklo, dveře zavěšené vzadu a mechanické směrovky ve středních sloupcích. Od počátku roku 1957 si švédští zákazníci mohli objednat na přední sedadla bezpečnostní pásy, od jara téhož roku byl Saab 93 za příplatek k mání se samočinnou spojkou Saxomat a dvoupedálovým ovládním.

## Inovace

V září 1957 debutoval Saab 93 B modelového roku 1958. Dostal nedělené čelní okno, paralelně pracující stěrače, které stíraly o 43 % větší plochu, směrovky nahradily vpředu i vzadu blíkače. Dveře sice zůstávaly zavěšené vzadu, nově však měly dvoupolohové omezovače otevírání, které bránily jejich nechtěnému přibouchnutí. Kotevní úchyty pro bezpečnostní pásy u předních sedadel se staly součástí standardní výbavy. Trivalec mohl nyní spalovat směs oleje a benzínu v poměru 1:33.

V dubnu 1958 slavil premiéru na autosalonu v New Yorku sportovně laděný Saab Granturismo 750. Jeho trivalec 748 cm<sup>3</sup> se zvýšeným stupněm komprese dával 45 k (33 kW) a spolu s třístupňovou převodovkou mu uděloval největší rychlost přes 140 km/h. Vůz označovaný také GT 750 se navenek odlišoval



Poslední provedení typu 93, model 93 F s dvěma zavěšenými vpředu (1959)



Saab 96 dostal nově tvarovanou zadní opatřenou panoramatickým oknem



Prototyp kombi Saab 95 z roku 1959 s bočními dveřmi zavěšenými vzadu

přídavnými světlomety, zpětným zrcátkem na dveřích u řidiče a dvojicí ozdobných lišt mezi výřezy blatníků.

Uvnitř nabízela anatomicky tvarovaná přední sedadla, sportovní volant, otáčkoměr a za příplatek i tripmaster Halda. Vpředu měl bubnové brzdy většího průměru a jezdil na sportovních pneumatikách Pirelli Cinturato. Do února 1960 vzniklo jen šest stovek automobilů v tomto provedení, většina z nich putovala do USA.

Od září 1958 měl Saab 93 B asymetrické světlomety, větší přední brzdy a ošťikovač čelního skla. Na podzim 1959 následoval model 93 F, poslední provedení „třicetileté“ s dvěma zavěšenými vpředu.

Do února 1960 vzniklo 52 tisíc vozů Saab 93, z toho téměř 30 tisíc modelu 93 B. Na export, zejména do USA, odešlo více než 20 tisíc automobilů typu 93.

## Kombi

Na jaře 1959 se zrodila ověřovací série čtyřiceti třídveřových kombi Saab 95. V květnu 1959 se kombi představilo veřejnosti, zahájení výroby bylo oznámeno na podzim téhož roku.

Přední partie karoserie kombi odpovídala modelu 93 B, boční dveře byly ještě zavěšeny vzadu. Přístup k zavazadlovému prostoru otvírala výklopná zadní stěna karoserie.

Složením zadního sedadla vznikla ložná plocha dlouhá 1,62 m a široká 1,20 m (mezi podpěhy 0,93 m) a nákladní prostor vzrostl na 1,2 m<sup>3</sup>. V podlaže zavazadelníku se skrývalo menší vyklápěcí sedadlo, na němž mohly cestovat dvě děti, seděly však zády ke směru jízdy.

Už vozy z ověřovací série byly vybaveny novým motorem určeným i pro připravovaný tudor Saab 96. Objem dvoudobého třívalce byl zvětšením vrtání zvýšen na 841 cm<sup>3</sup>, jeho výkon vzrostl na 38 k (28 kW). Novinkou byla i čtyřstupňová převodovka.

Kombi s rozvorem 2488 mm bylo dlouhé 4120 mm, široké 1570 mm a vysoké 1470 mm. V zadě mělo palivovou nádrž o objemu 43 l. Při pohotovostní hmotnosti 900 kg mohlo přepravovat pět osob a 170 kg zavazadel, řidič v něm směl odvézt až 510 kg nákladu.

Saab 95 jezdil na patnáctipalcových kolech s bezdušovými pneumatikami 5,60–15 a dosahoval maximální rychlosti 120 km/h.

Až do léta 1961 vznikala kombi v pobočném závodě v Linköpingu, přičemž holé karoserie odtud putovaly po železnici do Trollhättanu a nalakované zase zpátky k finální montáži. Po letních prázdninách 1961 byla výroba kombi převedena do mateřské továrny.

Přístup k zavazadlovému prostoru kombi otvíraly vyklápěcí třetí dveře



Kombi Saab 95 v prvním sériovém provedení uvedeném na trh v roce 1960



Od podzimu 1964 měly vozy Saab 96 a 95 delší před a chladíř před motorem



## > Druhé desetiletí

Desáté výročí zahájení výroby automobilů Saab oslavili v Trollhättanu 11. listopadu 1959 slavnostním uvedením do provozu nového výrobního závodu, tehdy jednoho z nejmodernějších v Evropě. Jeho novým produktem byl Saab 96 představený 17. února 1960.

Přední polovina karoserie nového vozu byla prakticky shodná s modelem 93 F, zadní byla výrazně změněna. Na první pohled padlo do oka panoramatické zadní okno kabiny zabíhající do zadních sloupků, zvětšená zadní část střechy, zvětšené víko zavazadelníku a nová zadní světa. Zvětšená byla i zadní boční okna.

Uvnitř byla nová palubní deska s rychloměrem s vodorovnou stupnicí do 140 km/h a pod ní čtyři menší kruhové přístroje: odleva teploměr vody, palivoměr, ampérmetr dobíjení a hodiny. Zadní sedadlo bylo širší a bylo nad ním více místa na výšku, vůz tak byl pětimístný.

Saab 96 poháněl již zmíněný triválec 841 cm<sup>3</sup> o výkonu 38 k (28 kW), ale zpočátku v kombinaci s třístupňovou převodovkou. Až postupně se na vybrané trhy začaly dodávat „šestadevadesátky“ se čtyřstupňovou převodovkou.

Hřebenové řízení vyžadovalo jen 2,25 otáček volantu mezi krajními polohami, od léta 1960 se na export vyráběly i vozy typu 96 s volantem vpravo. Brzdy byly vpředu i vzadu bubnové, zavěšení kol se ve srovnání s předchozím typem nezměnilo.

Při rozvoru 2488 mm a rozchodu kol 1220 mm vpředu i vzadu byl Saab 96 ročníku 1960 dlouhý 4015 mm, široký 1570 mm a vysoký 1475 mm. V zadí měl zavazadlový prostor o objemu 370 l. Z pohotovostní hmotnosti 820 kg připadalo 58 % na přední nápravu.

Na patnáctipalcových kolech s bezdušovými pneumatikami rozměru 5,00 nebo 5,20–15 vůz dosahoval rychlosti 130 km/h a spotřeboval asi 9 l dvoudobé směsi na 100 km. Do nádrže mezi zadními koly se ji vešlo 40 l.

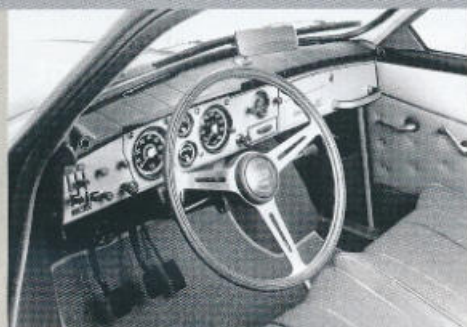
Od jara 1960 se v omezených počtech vyráběl inovovaný model GT 750 s motorem 748 cm<sup>3</sup> vyladěným na 45 k (33 kW) v kombinaci se čtyřstupňovou převodovkou. Převzal karoserii typu 96 opatřenou výklopnými zadními bočními okny (ta byla jinak za příplatek) a nadále se odlišoval dvěma bočními listami. Výroba tohoto modelu skončila v únoru 1962, kdy jej nahradil nový Saab Sport alias Granturismo 850 neboli GT 850.

Tento model poháněl triválec 841 cm<sup>3</sup>, který díky zvýšenému stupni komprese a trojitému karburátoru dával výkon 52 k (38 kW). Měl tlakové mazání, olej se čerpal do zvláštní třílitrové nádrčky, z níž byl čerpadlem vháněn do mazacích kanálků.

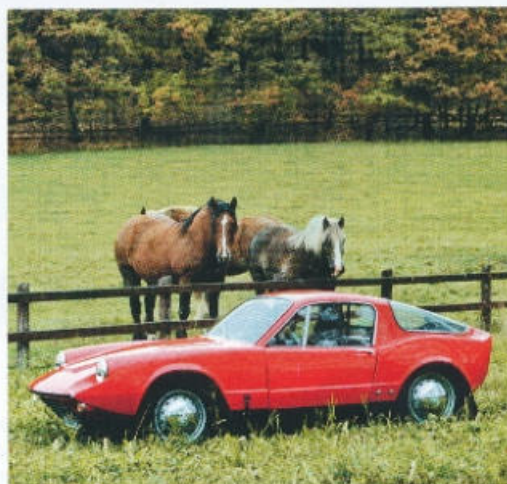
GT 850 měl čtyřstupňovou převodovku, přední kotoučové brzdy a sportovně vybavený interiér. Dosahoval největší rychlosti 150 km/h a z 0 na 80 km/h dovedl zrychlit za 10,5 s. Měl standardně bezpečnostní pásy na předních



Saab  
Monte Carlo 850  
ročníku 1967  
s tříválcem 841 cm<sup>3</sup>  
vyladěným na 55 k



Monte Carlo 850: vlevo otáčkoměr  
do 7000 ot/min, vpravo rychloměr  
do 180 km/h



Dvoudobý tříválec  
841 cm<sup>3</sup> poháněl  
také sportovní  
Saab Sonett II z let  
1966–67

sedadlech, které se od ledna 1962 montovaly i na typy 96 a 95 určené pro švédský trh.

Od podzimu 1962 měly všechny vozy Saab místo dřívějšího loga umístěného na kapotě nápis SAAB na mřížce masky a pod ním čelní siluetu bombardéru Saab B 18 z roku 1944. V létě 1963 dostaly všechny modely novou brzdovou soustavu se dvěma diagonálně propojenými okruhy, jedním pro levé přední a pravé zadní kolo a druhým pro pravé přední a levé zadní.

Výrazná modernizace následovala v srpnu 1964: všechny vozy dostaly nově tvarovanou o 150 mm prodlouženou před, v níž se chladič přestěhoval před motor. Délka dvoudveřového vozu vzrostla na 4165 mm, délka kombi na 4270 mm, rozvor byl upraven na 2498 mm.

Dvoudobý tříválec 841 cm<sup>3</sup> s lehce zvýšeným stupněm komprese dával 40 k (29 kW), tříválec modelu Sport nyní nabízel výkon 55 k (40,5 kW).

Od léta 1965 byl výkon standardního tříválce zvýšen na 42 k (31 kW), model Saab Sport byl přejmenován na Monte Carlo 850, aby připomínal dvě vítězství v monacké soutěži, která v letech 1962 a 1963 vybojoval s „šestadevadesátkou“ Erik Carlsson.

## Odcházení

Do modelového roku 1967 vstoupily tříválcové vozy Saab 96 a 95 s předními kotoučovými brzdami Lockheed, jejich kariéra se však už chýlila ke konci. Štafetu začaly přebírat tudory a kombi Saab V4 poháněné čtyřdobým motorem V4 o objemu 1498 cm<sup>3</sup> a výkonu 65 k (48 kW), který dodával německý Ford.

Jako první zmizel ze scény počátkem roku 1967 model Monte Carlo 850. Tříválcové typy 96 a 95 se ještě v létě 1967 dočkaly modernizace karoserie, při níž dostaly větší čelní (typ 96 i zadní) okno, v prvním pololetí 1968 však v tichosti vyklidily pole čtyřválcům.

Celkem bylo v letech 1960 až 1968 vyrobeno více než 260 tisíc vozů Saab 96 a 95 s tříválcovými motory.

Připomeňme, že dvoudobý tříválec 841 cm<sup>3</sup> vyladěný na 60 k (44 kW) poháněl i přední kola sportovních vozů Saab Sonett II s typovým označením 97. Jen 3770 mm dlouhé dvoudveřové kupé s laminátovou karoserií vykazovalo hmotnost 660 kg a dosahovalo rychlosti přes 150 km/h. Debutovalo v březnu 1966 na ženevském autosalonu, do léta 1967 jich vzniklo jen 258 kusů. Poté i v něm tříválcový dvoutakt nahradil čtyřtakt motor V4. <