

# › ŠVÉDSKÉ DVOUVALCE

1946-1956





V AERODYNAMICKY TVAROVANÉ  
KAROSERII BYL DOSTATEK MÍSTA  
PRO ČTYŘI OSOBY



PRVNÍ PROTOTYP  
S OZNAČENÍM SAAB 92 001  
VYJEL NA SILNICE V LÉTĚ  
ROKU 1946

**Mezi dnes už téměř zapomenuté kapitoly automobilové historie patří příběh prvních vozů švédské značky Saab. Připomeňme si prototypy a první sériové automobily Saab 92 a 92 B ze čtyřicátých a padesátých let.**

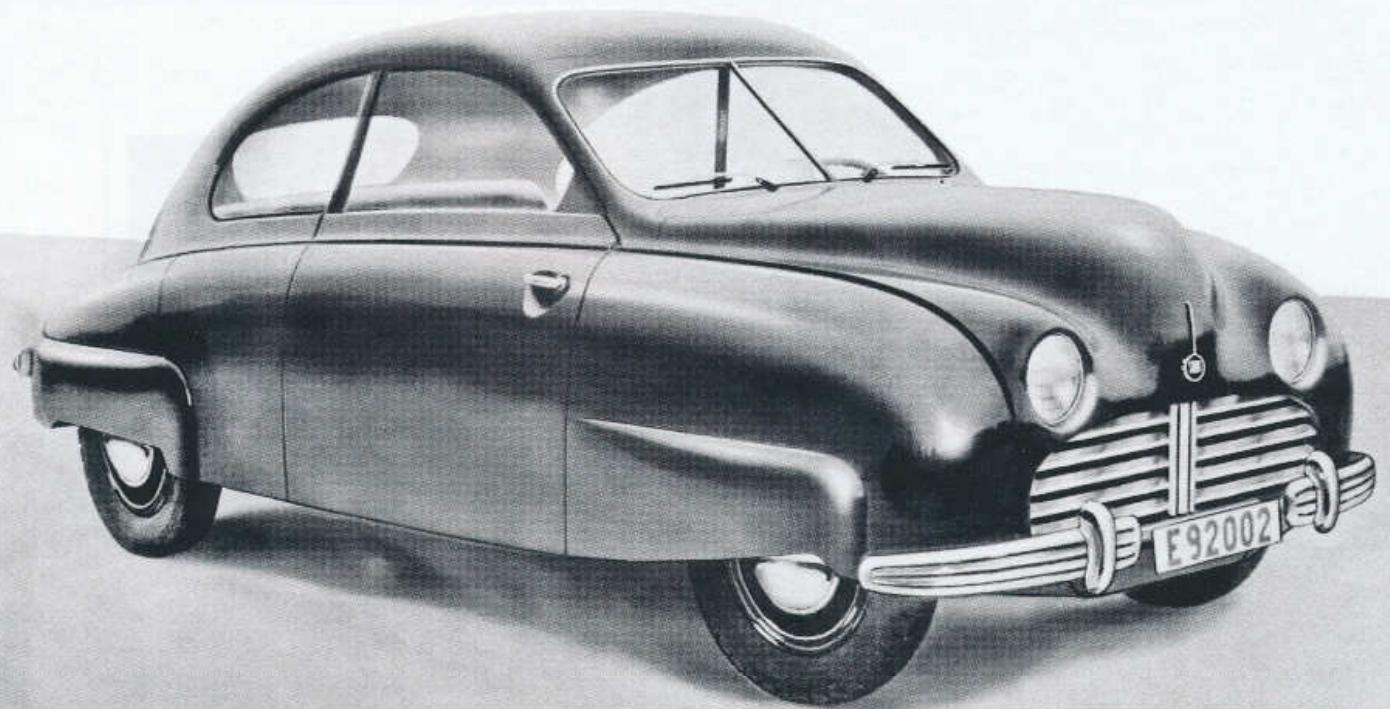


### Prototypy

vědská firma SAAB (zkratka ze Svenska Aeroplan Aktiebolaget) založená na jaře roku 1937 vyráběla zpočátku letouny podle německých a amerických licenčních vzorů Junkers a Grumman, od roku 1940 pak produkovala stroje vlastní konstrukce. Na podzim roku 1945 rozhodlo vedení společnosti rozšířit výrobní portfolio o automobily.

V sídle firmy v Linköpingu vznikla pracovní skupina, jež dostala za úkol zkonstruovat a vyvinout osobní vůz vhodný k sériové výrobě. Vedením patnáctičlenného týmu byl pověřen zkušený inženýr Gunnar Ljungström (1905–1999), jeho protagonisty byli malíř a designér Sixten Sason (1912–1967) a mladý talentovaný konstruktér Rolf Mellde (1922–2009).

Civili projekty tehdy u firmy SAAB dostávaly číselná označení začínající devítkou, v tomto případě 92. Čísla 90 a 91 už patřila letounům Scandia a Safir. V polovině >



RETUŠOVANÝ SNÍMEK DRUHÉHO PROTOTYPU 92 002  
DOKONČENÉHO V KVĚTNU 1947

PRVNÍ  
PROTOTYP MĚL  
DVOUVÁLCOVÝ  
MOTOR DKW.  
A ZA NÍM  
CHLADIČ  
A NÁDRŽ



PŘEDNÍ  
SEDADLA BYLA  
SAMOSTATNÁ,  
NA PALUBNÍ  
DESCE BYL  
JEDINÝ  
KRUHOVÝ  
PŘÍSTROJ



> ledna 1946 byly stanoveny základní charakteristiky budoucího automobilu a vypracovány tvarové návrhy. Počátkem února 1946 Ljungström vedení firmy ohlásil, že půjde o kompaktní čtyřmístný vůz se samonosnou dvoudverovou karoserií aerodynamických tvarů a pohonem předních kol. V dubnu 1946 byl dokončen model vozu v životní velikosti a také model v měřítku 1 : 10, který prošel zkouškami v aerodynamickém tunelu královského technického institutu KTH ve Stockholmu. Zaznamenal při nich výtečný součinatel čelního odporu  $C_x = 0,32$ , který u skutečného vozu jen nepatrně vzrostl na hodnotu  $C_x = 0,35$ .

Dne 4. června 1946 už se vedení společnosti mohlo seznámit s prvním pojízdným prototypem nesoucím označení 92 001. Aerodynamický vůz bezmála čtyřmetrové délky měl všechna čtyři kola zavěšena nezávisle a odpružena příčnými zkrutnými tyčemi.

Kvůli urychlení vývoje měl napříč přední nápravou uložený vodou chlazený dvoudobý dvouválec DKW spojený s třístupňovou převodovkou téže německé značky. Motor pocházející z předválečného modelu DKW F 7 Meisterklasse dával z objemu 690 cm<sup>3</sup> výkon 20 K (15 kW).

Prototyp byl ihned nasazen do náročných jízdních zkoušek, zatímco pracovní skupina řešila otázku vlastního pohaněcího ústrojí. Konstruktér Rolf Melde nakonec prosadil dvoudobý dvouválec konstrukčně blízký motoru DKW, přičemž třistupňovou převodovku na rozdíl od německého vzoru umístil vlevo vedle motoru. Ale nepředvíme, k testování byl nový dvouválec zralý až na jaře 1948.

Mezitím byly v květnu a červnu 1947 postaveny dva další prototypy, které se od vozu 92 001 odlišovaly výrazněji tvarovanou přední karoserie se zvýšenou zaoblenou kapotou a prolisy na předních i zadních blatnicích. Přední kola měly i nadále téměř zakrytá, což bylo sice aerodynamicky výhodné, ale nepříliš praktické.

Kapota se už odklápela směrem kupředu jako u pozdějších sériových vozů, palivová nádrž však byla ještě stejně jako u prvního prototypu vpředu, u zadní stěny motorového prostoru. Až později byla přemístěna dozadu, kde její přítomnost prozrazovalo víčko nalevacejícího hrdu pod zadním okénkem.



NOVĚ TVAROVANÝ DRUHÝ PROTOTYP BYL 10. ČERVNA 1947  
PŘEDSTAVEN NOVINÁRŮM

VZÁCNÝ  
BAREVNÝ  
SNÍMEK PATRNĚ  
TŘETÍHO  
PROTOTYPU  
POŘIZENÝ V LÉTE  
ROKU 1947



JEDEN  
Z DALŠÍCH  
PROTOTYPŮ –  
TENTOKRÁT UŽ  
S VÝREZY  
V PŘEDNÍCH  
BLATNÍCÍCH

První z dvojice nových prototypů s označením 92 002 byl 10. června 1947 představen skupině vybraných novinářů, poté musel – stejně jako jeho mladší sourozenecký bratr – najízdat stovky testovacích kilometrů denně. Od jara 1948 se v prototypech nově upravených tvarů s výrezy v předních blatnicích a nádrži v zádi začaly zkoušet nové motory vlastní konstrukce, dvoudobé dvouválce o objemu 764 cm<sup>3</sup>. V téže době se v Trollhättanu připravovala výrobní zařízení a montážní linka pro nové automobily.

Původní přehnaně optimistické časové lhůty se protahovaly a bylo jasné, že naběh sériové výroby se nejméně o rok zpozdí. Vedení firmy muselo vést složitá jednání s obchodní společností Philipsons, jež měla být exkluzivním distributorem vozu ve Švédsku a do přípravy výroby investovala nemalé prostředky. Netrpělivé bylo i švédské ministerstvo zahraničního obchodu, které chtělo exportem automobilů získat nedostatkové devizy. Mimořádně, společnost Philipsons část nedočkavých zákazníků uspokojila dovozem klasicky řešených francouzských vozů Simca a československých aut Aero Minor koncepcně blízkých chystaným vozům Saab 92.

## Konečně do série

V létě 1949 byla zhotovena ověřovací série dvacetí automobilů Saab 92, sériová výroba se začala pomalu rozbihat v polovině prosince 1949. Zpočátku továrnu opouštěly jen tři až čtyři vozy denně, tisíci Saab 92 vyexpedovali z Trollhättanu v prosinci 1950. Údajně všechny byly zelené barvy, aby se usnadnila činnost lakovny.

V letech 1951 a 1952 už produkce překročila dva tisíce automobilů ročně a barevná paleta byla pestřejší. Počty vyrobených vozů zdaleka nedokázaly pokrýt poptávku, zákazníci se museli obrnít trpělivosti, případně se spokojit s jiným, na trhu dostupnějším typem vozu. Jedním z náhradních řešení byl již zmíněný Aero Minor.

Saab 92 v provedení z let 1950 až 1952 měl rozvor náprav 2470 mm, rozchod kol 1180 mm vpředu i vzadu, byl dlouhý 3950 mm, široký 1620 mm a vysoký 1450 mm. Vykazoval pohotovostní hmotnost 805 kg. Vůz měl všechna čtyři kola nezávisle zavěšena na podélných ramenech, vpředu tlacičených a vzadu vlečených, odpružených příčními zkrutnými tyčemi doplněnými svislými teleskopickými tlumiči. Napříč přední nápravou uloženy kapalinou chlazený dvoudobý dvouválec dával z objemu 764 cm<sup>3</sup> výkon 25 k (18 kW). Byl spojen s třístupňovou převodovkou ovládanou řadicí pákou pod volantem, poháněcí ústrojí bylo vybaveno >



ZATÍMCO KARIÉRA LETOUNU SAAB J 21 UŽ KONČILA, VOZU SAAB 92 ZAČÍNALA (1950)



ZPOČÁTKU  
BYLY JEN  
ZELENÉ:  
SÉRIOVÝ VŮZ  
SAAB 92  
MODELOVÉHO  
ROČNIKU 1950



TISÍCI  
VYROBENÝ  
AUTOMOBIL  
SAAB 92 NA  
SNÍMKU  
POŘÍZENÉM  
V PROSinci 1950

> volnoběžkou. Pohon předních kol snad ani nemusíme zdůrazňovat. Bubnové brzdy mely kapalinové ovládání, volant ovládající hřebenové řízení byl na levé straně, ačkoliv se ve Švédsku až do 3. září 1967 jezdilo vlevo. Patnáctipalcova disková kola nesla pneumatiky 5,00–15.

Elektroinstalace pracovala s napětím 6 V, palivová nádrž uložená v zádi karoserie mela objem 35 l, vůz jezdil na dvoudobou směs benzingu a oleje v poměru 25 : 1. Nalévací hrdo nádrže ústilo pod zadním okénkem kabiny, zavazadlový prostor za zadním sedadlem nebyl přístupný zvenku, pouze z vnitřku kabiny.

Aerodynamicky tvarovaný automobil se součinitelem čelního odporu  $c_x = 0,35$  dosahoval největší rychlosti 105 km/h a spotřeboval 7 až 8 l paliva na 100 km.

V tomto provedení bylo do prosince 1952 vyrobeno celkem 5300 automobilů Saab 92, pak následovala první inovace.

## S písmenem B

V prosinci 1952 byl coby model 1953 představen inovovaný Saab 92 B. Zadní okno kabiny mely o polovinu zvětšenou plochu, pod ním bylo odklápací víko, které zvenku otvíralo přístup k zavazadlovému prostoru, jehož objem narostl o třetinu. Baterie se ze zadě přestěhovala dopředu do motorového prostoru, palivová

nádrž byla přemístěna do chráněné zóny mezi zadními koly a její nalévací hrdo nově ústilo na levém zadním blatníku.

Do modelového roku 1954 vstoupil Saab 92 B na podzim 1953 s novými světlomety Hella, do nichž byla včleněna přední parkovací světla, také z přídě zmizela přídavná kruhová světélka. Vůz dostal nové disky kol s dvanácti větracími otvory, na předních i zadních blatnících přibyla vodorovná ozdobná lišta.

Motor osazený novým karburátorem Solex měl výkon lehce zvýšený na 28 k (20,5 kW), vůz dostal učinnější topení a zlepšenou výbavu prostoru pro cestující, palubní deska byla nově v barvě karoserie. Dne 6. března 1954 opustil výrobní linku vůz s pořadovým číslem 10 000, v temže roce produkce v Trollhättanu poprvé překročila pět tisíc automobilů. Pro letní sezónu 1954 továrna rozšířila nabídku o model s otvorem ve stropě krytým shrnovací plátěnou střechou, prodával se však jen sporadicky.

Saab 92 B modelového roku 1955 se odlišoval zadními světly posunutými dále od středu vozu, na zadní blatníky. Také v roce 1955 bylo vyrobeno přes pět tisíc vozů tohoto typu. Počátkem prosince 1955 debutoval nový Saab 93 s tříválcovým motorem 748 cm<sup>3</sup> uloženým podélně před přední



V SEZÓNĚ 1954 SI ZÁKAZNÍK MOHL OBJEDNAT SAAB 92 B SE SHRNOVACÍ STŘECHOU



INOVOVANÝ  
SAAB 92 B  
VYSTAVENÝ  
V BŘEZNU 1953  
NA  
ŽENEVSKÉM  
AUTOSALONU



ZÁD VOZU SAAB  
92 B S VÍKEM  
ZAVAZADELNÍKU  
A HRDLEM  
NÁDRZE NA  
LEVÉM BLATNÍKU



SAAB 92 B  
ROČNIKU 1954  
DOSTAL  
DĚROVANÉ  
DISKY KOL  
A OZDOBENÉ  
LIŠTY NA  
BLATNÍKY



SAAB 92 B  
ROČNIKU 1956  
S NÁRAZNÍKEM  
ZE SOUBĚZNĚ  
VYRÁBĚNÉHO  
TYPU 93

nápravou, výroba dvouválcového typu 92 B však dožívala ještě v roce 1956, kdy vzniklo posledních 680 exemplářů. Podle tovární statistiky bylo v letech 1949 až 1956 vyrobeno celkem 20 128 automobilů Saab 92 a 92 B, těch s písmenem B bylo 14 828.

Tisícovka z nich byla vyvezena do zahraničí, i mimo Evropu. Např. v letech 1952 až 1955 putovalo 200 vozů Saab 92 a 92 B do Maroka, kde v té době pracovala řada norských odborníků, kteří

se rádi v záplavě francouzských automobilů odlišili skandinávským výrobkem osobitých tvarů. Raritou z roku 1955, která se nikdy neopakovala, byla dodávka 250 vozů Saab 92 B do komunistické Číny, pro tamější úřady a instituce.

Automobily Saab 92 a 92 B také odstartovaly pozoruhodnou sportovní kariéru své značky zejména na soutěžním poli, to by však byl námět na samostatný článek. <