

SERIÁL HISTORIE

- > SAAB V4 (1966-1980)
- > ZAS ELECTRIC TC20 (1982)

2000

1990

1980

1970

1960

1950

1940

1930

1920

1910

1900

⟨ Historie ⟩ Saab V4 ⟩ text: Jan Tuček foto: Saab

V létě 1966

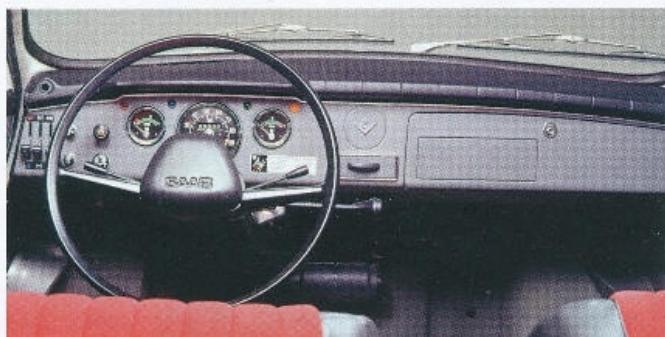
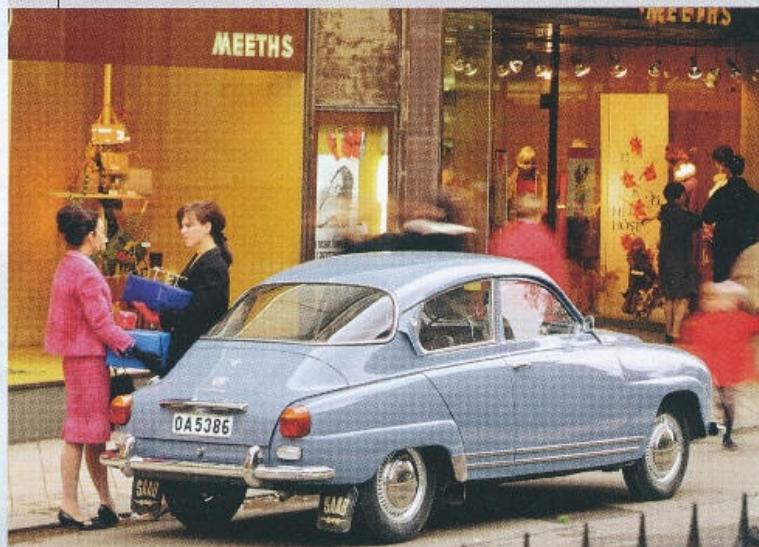
odstartovala výroba
vozů Saab 96 a 95
s označením V4.
Místo dvoudobého
tříválce poháněl
jejich přední kola
čtyřdobý čtyřválec
do V dodávaný
německou větví
koncernu Ford.

Y S NĚMECKYM
SRDCEM





Saab 96 V4 modelového roku 1968 s výrazně zvýšeným zadním oknem



Palubní deska vozu Saab 96 V4 s rychloměrem v milích za hodinu (1968)

Přípravy na transplantaci čtyřtaktního srdce začaly už v létě 1964. Před tdurom Saab 96 i kombi Saab 95 byla tehdy prodloužena o 150 mm a chladič dosud umístěný za motor se přestěhoval dopředu, za celou karoserii.

Kapota motoru se nově odkládala ve dvou fázích kupředu a dala se otevřít do téměř svíslé polohy. Pod ni se ovšem nadále skrýval dvoudobý tříválec 841 cm³ o výkonu 40 k (29 kW) resp. 55 k (40,5 kW) ve sportovním modelu Monte Carlo.

Až o dva roky později byly představeny vozy Saab 96 a 95 modelového roku 1967 se čtyřdobým motorem V4 převzatým z německého vozu Ford Taunus 12 M.

Kompaktní čtyřválec OHV s páry válců do V 60° dával z objemu 1498 cm³ výkon 65 k (48 kW). Byl spojen se čtyřstupňovou převodovkou Saab ovládanou řadicí pákou u volantu a doplněnou volnoběžkou.

Nové modely s logem V4 na předních blatnících, stejně jako do roku 1968 v menších počtech vyráběné >



Kupé Saab Sonett II V4 ročníku 1968 se čtyřválcem a výstupkem na kapotě

Do modelového roku 1969 vstoupil Saab 96 V4 s obdélníkovými světlomety

Na jaře 1970 nabízela Mototechna Saab 96 V4 De Luxe za 149 000 Kčs



vozy s dvoudobým tříválcem, dostaly alternátor místo dynamo, výkonnější startér a diagonálně propojenou dvoouokruhovou brzdovou soustavu s předními kotoučovými brzdami.

Podvozek zůstal prakticky beze změn, přední kola byla nezávisle zavěšena na lichoběžníkových polonápravách, vzadu byla trubková náprava. Odpružení obou náprav obstarávaly vinuté pružiny.

Montáž čtyřválce vzrostla pohotovostní hmotnost tudoru i kombi asi o 50 kg na 875 a 945 kg. Vozy s rozvorem 2498 mm byly dlouhé 4170 mm (kombi 4270 mm), široké 1580 mm a vysoké 1470 mm. Pětimístný tudor měl v zádi zavazadlový prostor o objemu 370 l a palivovou nádrž na 40 l benzínu. Jeho užitečná hmotnost měla hodnotu 420 kg.

Třídverové kombi nabízelo kromě pěti standardních míst i vyklápěcí lavici v zavazadlovém prostoru, na niž mohly cestovat dvě osoby menšího vzhledu zády ke směru jízdy. Při jízdě jen dvou osob na předních sedadlech dokázalo pojmitout až 1,2 m³ nákladu.

Saab 96 s motorem V4 dosahoval na patnáctipalcových kolech obutých do pneumatik 5,20 – 15 největší rychlosť 148 km/h, z 0 na 100 km/h dokázal zrychlit za 15 s a v běžném provozu spotřeboval 7 až 9 l benzínu na 100 km.

V létě 1967 byly představeny vozy Saab 96 a 95 modelového roku 1968, u nichž výrobce oznamoval celkem jednadvacet zdokonalení. Čelní okno bylo zvýšené o 70 mm, zadní o 110 mm. Vnitřní zpětné zrcátko se přestěhovalo z palubní desky k hornímu okraji čelního skla, nový černý volant měl hlavu s pružným krytem.

Pro sezónu 1968 dostalo čtyřdobý čtyřválec 1498 cm³ s výkonom lehce zvýšeným na 68 k (50 kW) také dvoumístné sportovní kupé Sonett II (typ 97) s laminátovou karoserií. Navenek čtyřválec prozrazoval výrazný zaoblený výstupek na kapotě.

Kupé s rozvorem 2149 mm a délku 3770 mm vykazovalo hmotnost 725 kg, uhnáňalo rychlosti až 160 km/h a z 0 na 100 km/h sprintovalo za 12,5 s. Do konce roku 1969 jich v tomto provedení vzniklo 1600, včetně sedmi desítek předsériových vozů ročníku 1967.

Do modelového roku 1969 vstoupily vozy Saab 96 a 95 s novou maskou s obdélníkovými světlomety. Blikáče v kombinaci s obrysovými světly byly přemístěny na přední blatníky na úroveň světlometů. Brzdy dostaly posilovač a řízení bezpečnostní sloupek volantu.



Poslední vydání: sportovní kupé Sonett III z roku 1974 se čtyřválcem 1,7 l

Oblíbené rodinné kombi Saab 95 L ročníku 1976 s pružnými nárazníky

Švédský elegán: Saab 96 L modelového roku 1977 s černými zrcátky z plastu



V lednu 1980 opustily montážní linku poslední tři stovky automobilů Saab 96



Novinkou sezony 1970 byla spolu s novým volantem i palubní deska se dvěma velkými kruhovými přístroji. Všechny verze mely vpravo rychloměr, vlevo byl podle provedení vozu sdružený přístroj, nebo otáčkoměr. Vičko hrdla palivové nádrže bylo nyní hlouběji zapuštěno do levého zadního blatníku.

Na jaře 1970 debutovalo 3900 mm dlouhé kupé Sonett III, na jehož tvarovém řešení se podílel italský stylist Sergio Coggiola a do finále je dovezl tovární designér Gunnar A. Sjögren. Dostalo plochou přídí s vyklápěcími světlomety a hranatou zád s výklopným oknem, jež otvíralo přístup k zavazadlovému prostoru.

První tři stovky kupé poháněl motor 1498 cm³, počinaje modelovým rokem 1971 pak větší čtyřválec 1698 cm³, který při výkonu 68 k (50 kW) plnil tehdejší americké emisní normy. Tentýž motor s lehce sníženým výkonem se v té době montoval i do tudorů Saab 96 exportovaných do USA. Do podzimu 1974 opustilo výrobní závod Arlöv přes 8400 kupé Sonett III, z nichž drtivá většina odešla do zámoří. Misto nich se pak na téže lince montovala kombi Saab 95.

V letech 1969 až 1972 bylo do Československa dovezeno 1200 automobilů Saab 96 V4, z nichž čtvrtinu prodala Mototechna a tři čtvrtiny Tuzex. Ten vedle tudoru nabízel i kombi

Saab 95. Cena tudoru s výbavou De Luxe v Mototechně během roku 1970 postupně klesala z původních 149 000 Kčs až na výprodejných 90 000 Kčs.

Vozy Saab 96 a 95 modelového roku 1974 mely novou masku z černého plastu, do sezony 1976 vstoupily s pružnými plastovými nárazníky. Zadní sedadlo bylo posunuto o 50 mm dozadu a kombi přitom přišlo o tradiční vyklápěcí lavici v zavazadlovém prostoru.

Poslední z 110 527 kombi Saab 95 vyrobených od roku 1959 (včetně vozů s dvoudobým tříválcem) opustilo výrobní linku koncem února 1978.

Tudory Saab 96 v lehce inovované podobě s velkými předními blikáči a obrysovými světly a novými zadními světly se v roce 1979 montovaly už jen ve Finsku, v závodě Valmet v Uusikaupunki.

Poslední tři stovky „šestadvadesátek“ ve světle modré metalizaci vznikly v lednu 1980. Podle tovární statistiky bylo od roku 1960 vyrobeno celkem 547 221 automobilů Saab 96, včetně modelů s dvoudobým tříválcem. Poslední zhotovený exemplář měl ovšem na čelním skle číslo 730 607, jež představovalo souhrnnou produkci tudorů a kombi Saab první generace od roku 1949. <