

BIL • BÅT • FLYG • MC

NOSTALGIA

MOTOR MAGAZINE

NR 4 • OKT - DEC 1993
PRIS 36 KRONOR INKL. MOMS.
NORGE 39,- NKR INKL. MOMS.

**CHRYSLER
NEW YORKER
1958**

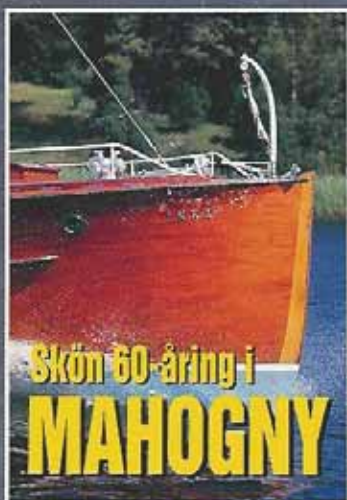


**NORSK
FLYGSHOW**

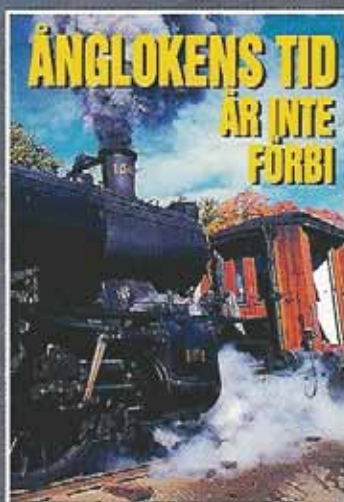
Så föddes Djungeltrumman:

SAAB STORY

**MORGAN
FÖR
RACING**



Skön 60-åring i
MAHOGRNY



**ÅNGLOKENS TID
ÄR INTE
FÖRBI**



**HÖJÅKARNAS
HÖSTUTFLYKT**

TIDSAM
0921-04





Djungletrumman

En ny svensk bil föds

Efter andra världskriget fanns ett stort behov av en ny småbil i Sverige. Svåra leveransproblem höll emellertid på att helt omkullkasta Saabs nya projekt. Här är historien om en ny svensk bilfabrik! text & foto GÖRAN AMBELL

Saab 92, vår nya svenska småbil, var mycket nära att aldrig bli verklighet. Svårigheter att få fram maskiner, verktyg och råmaterial försenade projektet i flera år. Till slut stod den i alla fall där, tillverkad av Sveriges ledande flygplanstillverkare, Svenska Aeroplan Aktiebolaget. Modellen kom att leva vidare ända fram till 80-talet!

Det var andra världskrigets slut som födde Saabs biltillverkning! När beställningarna på militärflygplan började avta insåg företaget att man var tvungen att satsa i nya produkter. Men personbilar var bara en av alla de områden man funderade på.

Under 30-talet hade enbart amerikanska bilar toppat försäljningsstatistiken i Sverige, medan betydligt mindre bilar dominerade i övriga Europa. Utvecklingen pekade emellertid på att även vi skulle komma att gå över till mindre bilar, samtidigt som man insåg att de bombade fabrikena på kontinenten skulle få svårt att sälja nya bilar på ett teg. En ny svensk liten bil borde alltså ha förutsättningarna att lyckas. Proble-

met var emellertid att ingen på Saab visste någonting om biltillverkning just då. Alla utom en. Det var den unge civilingenjören Gunnar Ljungström som arbetade på utvecklingsavdelningens ritkontor.

Gunnar blev tillfrågad och han gjorde en enkel skiss hur den nya bilen skulle kunna se ut. Den påminde förvånansvärt mycket om den bil som senare skulle bli frukterna av detta tidiga initiativ. Den var färglagd med vanliga färgkritor och naturligtvis var den grön. Företagets styrelsen avsatte efter modigt övervägande 200.000 kronor till en analys av marknaden och fortsatt modellarbete. Gunnar tog kontakt med Volvo för att förvissa sig om att man

inte tänkte sabotera projektet. Det hade man inga planer på under förutsättning att man höll sig till den storlek som beskrivits.

Sixten Sason

Det tillsattes nu en projektgrupp på 15 man och samtidigt började man ta fram ett antal lemmodeller. De flesta influerade av dåtida amerikansk design. Det var emellertid inte förrän Sixten Sason kom in i bilden som bilen fick det extremt strömlinjeformade utseende som skulle följa projektet fram till produktionen.

Sixten var professionell formgivare och av hög internationell klass. I Sverige hade vi redan tidigare stiftat bekantskap med hans tecknartalanger då han



ritat futuristiska bilar i bland annat Svensk Motor Tidning.

Hans första egna skiss daterar sig till oktober 1945. Den såg redan då ut som en Saab, med undantag av en ännu mer futuristisk front och strålkastarna gömda under små luckor. I profil såg den nästan precis ut som en flygplansvinge, med en strömlinjeformad överbyggnad. Formodligen var det också Sason som föreslog motorns placering framför framaxeln. Det var en idé som han haft sedan 30-talet.

Eftersom man redan från början hade bestämt att motorn skulle vara placerad i samma ände som drivhjulen betydde det att bilen blev framhjulsdriven. Ett koncept som bland annat framgångsrikt prövats av Citroën och DKW. Med de problem Europas bilindustri för tillfället hade, skulle det förmodligen bli svårt att köpa in en motor utifrån, varför man insåg att man måste tillverka en egen.

Närmast till hands låg en liten tvåtaktsmotor. En sådan består av betydligt färre delar än en fyrtaktare och lämpar sig bäst för ett företag som inte varit i branschen tidigare. Det naturliga blev då att titta på DKW's drivpaket. De kan hade utvecklat tvåtaktaren sedan slutet av 20-talet och sedan man 1933 gått över från tvärspolning till vändspolning hade den blivit både ekonomisk och pålitlig. Under 30-talets

Saab 92 1950 med tidigt chassinummer 236 från det första årets produktion. Endast ett exemplar med lägre chassinummer är känt. Denna bil, liksom de andra två i artikeln, tillhör Hans Regner i Vinslöv. Den var i orenoverat mycket fint skick, med endast 7.000 mil på mätaren, när Hans köpte den för fyra år sedan. Men han har ändå plockat ned den helt och återställt allt till ursprungsskick. Han uppskattar att det totalt bör finnas maximalt 50 exemplar kvar av denna årsmodell, inklusive renoveringsobjekt.



Saab 92 karakteriseras av mycket rena linjer. Kännetecknande för åren 1950-52 var det ensamma tanklocket, avsaknaden av bagagelucka, det lilla bakfönstret och de delade stötfångarna. Taket och bakpartiet ända fram till stötfångarna är pressat i ett enda stycke. Plättjockleken i taket var hela 1,11 mm och bilen ansågs mycket vridstyv.



Interiören i 92'an är spartansk. Stolarna var enkla och det första året saknades skumgummistoppning. Alla tidiga Saab hade denna grå klädsel. De allra flesta var också lackerade gröna. Rattväxelspaken tillsammans med det plana golvet gav gott om plats för fötterna.

Instrumenteringen var enkel men långt ifrån sniken. Vid sidan av hastighetsmätaren finns från vänster: klocka, tankmätare, amperemätare och temperaturmätare. En tvåtakts behövs som bekant ingen oljetrycksmätare. Backspegeln var placerad på brädan för att ge rätt synvinkel genom den lilla bakruta. Framför spegeln sitter knappen till korrigeringsvisarna.

Bagageutrymmet nås inifrån, genom att baksätets ryggstöd fälls ned. Längst bak, bakom en plywoodskiva ligger bränsletanken. Under luckan i golvet, batteriet. Den låga taklinjen bak resulterade i ett ovanligt lågt placerat baksäte.

Den tvåcylindriga tvåtaktsmotorn på 25 hk ligger tväreställd framför framaxeln. Kylsystemet saknar både vattenpump och kylfläkt. Avgasröret går ned genom golvet till ljuddämparen som ligger omedelbart under fronten. Hela bilen, inklusive motorrummet, har ett slätt golv för mindre luftmotstånd.



sista år hade märkets popularitet stärkts i Sverige och den hade klättrat upp till en tredjeplats i försäljningsstatistiken. Dessutom hade Auto Unions patent på tvåtaktsmotorn just gått ut, vilket lämnade fältet fritt.

En modern DKW

Den bil som Saab arbetade på kunde därmed karakteriseras som en modern DKW. Eftersom motorn skulle placeras framför framaxeln kunde den emellertid göras kortare. Förarens benutrymme räckte ända fram till framaxeln. Det lågt placerade baksätet tillät sedan en mycket låg taklinje. Med tanke på hur de flesta bilar såg ut vid denna tid förstår vi att Saaben var mycket futuristisk. Speciellt i sitt första modellutförande där strålkastarna ännu doldes bakom luckor i den låga fronten.

Naturligtvis arbetade man med en självbärande kaross, vilket skulle göra bilen mycket lätt. Aerodynamik och vikt var faktorer som man var vana med från flygplanstillverkningen. Alljämt ansågs dock bilar tillverkade i små serier med självbärande karosser dyrare än konventionellt uppbyggda på ram. Hos Saab var man tvungen att utnyttja de stora pressarna som fanns till förfogande och nu blev lediga när flygplanstillverkningen minskade.

Den nya bilen fick projektnummer 92, efter 90 för det civila trafikflygplanet Scania och 91 för skol- och privatplanet Safir.

Den 15 april 1946 var den första fullskalmodellen av den nya Saaben färdig! Samtidigt hade man tagit fram en 1/10 modell för vindtunnelprov på Kungliga Tekniska Högskolan i Stockholm. Denna typ av provning var då unik i bilsammanhang. Cw-värdet visade sig ligga på 0,32 mot omkring 0,5 för dåtidens vanligaste bilar.

I april 1946 började tre duktiga plåtslagare tillverka den första karossen i plåt och redan ett par månader senare stod den första prototypen färdig, dock än så länge utan motor. Den skulle tillfälligt lånas från en förkrigs-DKW, tillsammans med växelåda och bränsletank. Bilen registrerades samma sommar och fick registreringsnummer E 14783. Genast började man testa den efter ett treskiftsschema.

Att plagiera DKW-motorn var ingen självklarhet. Man hade även tagit kontakt med den kände svenske motorkonstruktören Folke Mannerstedt och bad honom rita på en encylindrig tvåtaktsmotor. Som bekant blev det inget av med det projektet, kanske mest beroende på att i september 1946 kom Rolf Melde in i bilden. Han var utbildad motorkonstruktör vid Stockholms Tekniska Institut, där han bland annat haft Mannerstedt som lärare. Melde skulle bli en av huvudfigurerna i såväl Saabs första som kommande modeller. Samtidigt anställdes Olof Landbù, som tidigare bland annat arbetat med Philipsons bilprojekt Philipin. Slutligen bestämdes att man skulle bygga en modifierad och förbättrad version av DKW-motorn.

Tre testbilar

Samtidigt blev det klart att ytterligare tre testbilar skulle tas fram. Först två, och därefter, med ledning av dessa, en eventuellt modifierad tredje. Problemet för dagen var bara att få fram plåt.

Behovet av plåt var stort efter kriget och leveranssvårigheterna kom bland annat att fördröja lanseringen av den 1944 presenterade Volvo PV 444 fram till en bit in på 1947. För Saab, som ännu inte hade rätta bransch-kontakter, var det naturligtvis ännu svårare. Till de nya prototyperna fick man nöja sig med varmvalsad plåt i stället för kallvalsad.

Bilarna skulle också säljas. Utan tidigare kontaktnät på detta område behövdes en ny samarbetspartner. Likt Saab hade även Philipsons i Stockholm, som var ett av Sveriges mest välkända bilföretag och bland annat sålt DKW, Chrysler, Audi och Austin, också börjat vädra morgonluft för en ny liten svensktillverkad bil. En fullskalemodell hann tas fram, det var den tidigare nämnda Philipin, innan man blev medveten om Saabs mer framskridna projekt av samma karaktär. Det naturliga var då att man istället kom överens om att ta ensamrätt på försäljningen av deras bil, istället för att med begränsade resurser börja konkurrera på en begränsad marknad. Till saken hör att även Philipin var planerad med en svensktillverkad DKW-motor och framhjulsdrift.

Avtalet om Philipsons ensamrätt på den svenska marknaden tecknades redan i maj 1947, bara några veckor efter den första prototypen kommit ut på vägen. Önskemålet om en snar leverans kunde emellertid inte tillgodoses. Först 1949 skulle de första 1.500 bilarna kunna vara färdiga. Trodde man!

Den 10 juni 1947 var en stor dag för den blivande svenska bilindustrin. Det var då den nya bilen för första gången fick möta pressen. Man fick först se prototyp nummer två, 92.002, innan man fick provköra 92.001 som vid det här laget hade över 5.000 mil bakom sig. Det skedde bland annat på dåliga Norrlandsvägar. Någon vecka senare blev sedan prototyp nummer tre klar. Tvåan hade fått den slutliga fronten och bakpartiet, men hade alltså de mindre nästan obetydligt uppdragna hjulhusöppningarna och saknade även tanklocket bak. Bränsletanken satt fortfarande monterad under motorhuven, precis som på DKW'n.

Motorjournalisterna positiva

De samtida motorjournalisterna var mycket imponerade, såväl över bilens väghållning som extremt låga luftmotstånd och futuristiska kaross.

Nu började det bli bråttom att få ordning på verktygen. Det visade sig att nya pressar behövdes, bland annat för den stora taksektionen, som sträckte sig ända från torpedväggen till bilens bakdel. Efter flera amerikanska kontakter med företag, vilka alla tyvärr fick tacka nej på grund av alltför mycket arbete på den inhemska marknaden,

hamnade man så småningom hos Heintz Manufacturing Company i Philadelphia.

Amerikanerna kom över till Trollhättan och riggade upp den nya anläggningen. För att kompensera för kostnaderna och därmed valutaflödet krävde emellertid myndigheterna att en viss del av den kommande tillverkningen skulle exporteras. Philipsons erbjöd sig då att även bygga upp en utländsk försäljningsorganisation, vilket man inte bedömde skulle vara alltför svårt. Det hade redan hört av sig många som ville sälja den nya bilen i andra länder. Även här hemma var intresset stort att bli ägare till en Saab, och Philipsons förde mycket tidigt en lista på vilka som skulle kontaktas när bilarna så småningom började bli klara.

Några hinder återstod dock innan färdiga bilar kunde levereras. Krångliga importrestriktioner från Valutakommissionen med tidsödande licensansökningar för viktiga verktygsmaskiner, alltså problem med plåtleveranserna och en ännu dåligt fungerande växelåda irriterade ledningen på Saab.

Lådan var Saabs egen konstruktion. Den låg placerad bredvid motorn, framför framaxeln, och skulle ha sina två övre växlar synkroniserade. Problemet löstes emellertid och inför "Åltarundan" på Skarpnäcks Flygfält 1948, monterades det nya drivpaketet i tre stycken identiska DKW. Bilarna kallades DKW Special och kördes av Melde, Landbù och välkände DKW-föraren Gösta Bergkvist. Bilarna gick mycket bra men påskyndade tyvärr inte tillverkningsstarten.

Låget började bli riktigt allvarligt. Philipsons, som i kontraktet med Saab fransagt sig försäljningen av konkurrerande bilar, var nu tvungen att återigen se sig om efter nya agenturer för att inte stå helt utan bilar. Saab fick motvilligt acceptera detta. Däremot hade Philipsons efter en förfrågan från Tyskland avböjt att ta generalagenturen på den nya Volkswagen som i stället skulle gå till Scania-Vabis och senare bli en allvarlig konkurrent till alla som sålde småbilar under 50-talet.

Hos Saab kunde man samtidigt konstatera att de priser man fått några år tidigare från sina underleverantörer, inte längre höll. Allting hade blivit dyrare, samtidigt som man förstod att bilen inte kunde byggas fullt så enkel som man ursprungligen planerat. Stötfångare, dubbla vindrutetorkare och kromade navkapslar måste vara standard!

Statligt lån och provtillverkning

Projektet som fram till nu hade kostat 4,8 miljoner kronor höll på att stjalpa, men räddades i sista stund. I maj 1949 fick man beviljat ett statligt lån. Samtidigt var äntligen den första provserien på 20 bilar under tillverkning. Man hade också tryckt upp en försäljningsbroschyr och kunde äntligen planera den första produktionen. Under januari



Sixten Sason var den dominerande konstruktören bakom den nya Saaben och var förmodligen även den mest allround-kunnige tekniske formgivare vi har haft i Sverige. Redan på 30-talet ritade han avancerade strömlinjeformade fordon som skulle bli moderna betydligt senare.



En av Sasons tidiga skisser från 1946. Här ligger strålkastarna fria. På andra bilder ligger de placerade bakom luckor i karossen. Vid det här skedet gick bilen under arbetsnamnet Sonett.

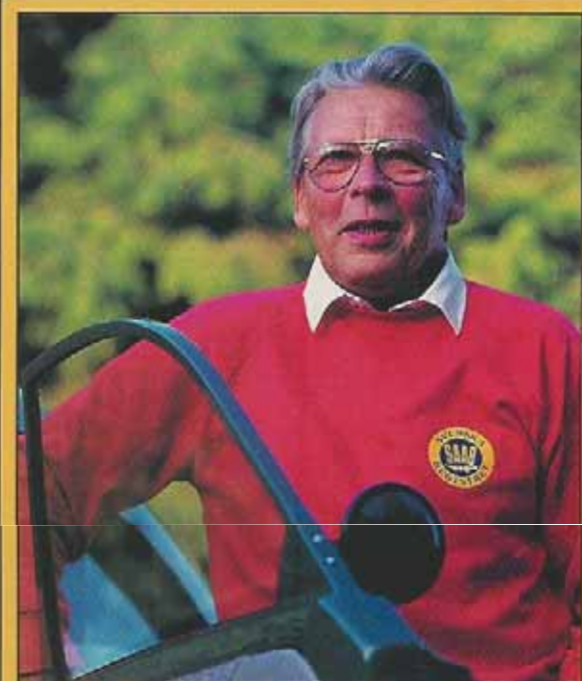


En tidig trämodell i liondels skala, som sedan ledde till den första prototypen. Denna modell användes såväl för visningsändamål som vid vindtunnelprov. Saaben hade mycket lågt luftmotstånd.



Den första prototypen finns i dag på Saabs museum i Trollhättan. Den kördes tillsammans med de följande två tillverkade bilarna över 53.000 mil. 92001 gick bland annat långa sträckor ovanför polcirkeln, ofta på mycket oländiga vägar. Prototypen hade en annorlunda instrumentbräda än de serietillverkade bilarna, med centralt placerade instrument.

Saab 93 1959. Detta exemplar ägdes tidigare av en äldre dam i Vinslöv, som köpte bilen ny. 93'an kunde fås i många olika färger, varav den röda hörde till den populäraste. 93'an fick också ny front, större hjulbas och totalängd för att få plats med den större motorn. Den hade även hel stötfångare och utflyttade bakljus.



En Saabentusiast

De tre bilarna i artikeln tillhör Hans Regner som är en verklig Saabentusiast. Hans har kört märket sedan han köpte sin första bil 1956. Den körglada bilen gav snart mersmak och han började tävla i skogen.

– Det var både rally och OT som det hette på den tiden, berättar han.

– Framgångarna varierade, men vi åkte både här hemma och i Norge, Danmark och Tyskland. På den tiden hade man varken servicebil eller trailer. Körde man av vägen blev frugan förbannad när man kom hem på söndagkvällen för att man hade haft sönder familjebilen. Var det någon som havererade fick man ta bogsering efter någon av kompisarna. Det kunde bli ganska långa sträckor ibland.

På den tiden fanns det inga pengar att lägga ned på tävlingsverksamhet som idag. Däremot sponsrade Saab självt de förare som var framgångsrika.

– Jag minns att vi fick köpa bilarna billigare. Jag gav 10.000 kronor för en fullt tävlingsutrustad bil. Det var bara att byta avgassystem och hänga på lite lampor. Man var tvungen att ställa upp i minst sju tävlingar första året och sedan redovisa resultatet till tävlingsavdelningen i Trollhättan, annars fick man i efterhand betala resterande 5.000 kronor. Efter det första året var bilen sedan helt din.

Hans har haft svårt att slita sig från de gamla tvåtaktarna och trots att han idag åker 9000 Turbo till vardags har han samlat på sig en intressant bit Saab-historia hemma i Vinslöv.

Alla hans bilar är i ett mycket fint skick. Trots att han i de flesta fall har utgått från lågmilare i gott skick har han ändå plockat ned dem helt. Reservdelar som många gånger är mycket svårt att komma över, speciellt till de allra tidigaste modellerna, har han fått hjälp med från Lennart Holmberg i Svenska Saab Registret.

– Lennart i Sandviken har hjälpt mig mycket! Det enda som finns nytillverkat är det gamla klädseltyget. Gummilister till exempel, är nästan omöjligt att hitta. Man får försöka hitta något likadant från ett annat bilmärke.

Hans brukar få hjälp i garaget av Ingvar Olsson, och att lägga av med Saabsamladet har han inga planer på.

– Nej, för några veckor sedan köpte jag två bilar till, en 64'a Sport och en 67'a Monte Carlo!



och februari 1950 skulle Saab leverera 50 bilar till Philipsons. De tio första levererades 11 januari 1950. Därefter skulle produktionen tillta successivt.

Ett streck i räkningen blev dåvarande Bilägarnas Inköpscentral som lyckats få återförsäljarrätten till IFA, vilket var den östtyska versionen av samma DKW som Philipsons sålt före kriget och vilka kunder man hade planerat att istället sälja Saab till. Man framtogs därmed också möjligheten att sälja reservdelar till sina gamla kunder.

I november bestämde Statens Priskontrollnämnd att den nya Saaben skulle kosta 6.550 kr, vilket var mindre än tillverkaren ansåg sig behöva ta ut. Philipsons gick då motvilligt med på en sänkning av sin provision.

Äntligen kunde Saaben börja säljas! De första exemplaren hamnade hos Telegrafverket i Stockholm och mycket snart kom man fram till att den mekaniska bränslepumpen som envisades med att krångla i stadstrafiken, genast måste bytas mot en elektrisk.

Lennart Öjsten berättade i Aftonbladet att bilen nu kunde ses på den stundande St Eriksmässan och bland många intresserade som strömmade till fanns även utländska motorjournalister. I engelska The Autocar blev man så fascinerad att man mycket förutseende tippade Saaben som en framgångsrik bil i Monte Carlo Rallyt — med en trimmad motor!

Den serietillverkade 92'an var nästan identisk med de 20 första bilarna i den andra provserien som tillverkades under 1949. 92'an hette egentligen Saab 92 DeLuxe. Den planerade enkla standardmodellen blev bara verklighet i två prototyper. Trots flera försök lyckades man emellertid aldrig komma

på något bättre namn. Sonett var på tal men tycktes just då alltför svagt.

Robust och välbyggd

Den nya Saaben var en enkelt byggd bil med en mycket vridstyv kaross. Den bestod av relativt få antal pressade detaljer. Plåten var 20% tjockare än hos de flesta andra tillverkare i samma storleksklass och detaljarbetet och monteringen var av hög klass. Saab utförde töljningsprov på karossen på samma sätt som man gjorde på sina flygplan.

Framhjulen avfjädrades med tvärliggande runda torsionsstavar, precis som på Volkswagen, men här var höger framhjul stav fäst i vänster karossida och tvärtom. Hjulspindeln satt sedan med två kulbultar i en undre och övre bärm. Stötdämparna satt i den övre.

Bakvagnen var konstruerad på motsvarande sätt, men med endast en svängarm mellan torsionsstav och hjul. Styrningen skedde med hjälp av kuggstång och var därför mycket exakt. Bromsarna var hydrauliska och köptes från Lockheed i England, i likhet med fälgarna. Bredden var bara 3,5 tum!

Motorn och växellådan, den senare ihopbyggd med differentialen, hängde i bakkant i en gummikudde och var i framkant monterad på en tvärliggande bladfjäder. Kylaren var placerad bakom motorn, monterad i en förstyvande vägg mellan de bägge inner-skärmarna. Vattenpump saknades, varför vattnet cirkulerade efter termosifon-principen, precis som på exempelvis DKW och Fords engelska "korvstånd". Batteriet låg under en lucka i bagagerumsgolvet, vilket i sin tur nåddes inifrån bilen. På utsidan fanns ingen bagagelucka utan bara en bränslepåfyllning.



Det mesta av den elektriska utrustningen kom från Bosch i Tyskland men Sealed Beam-strålkastarna, liksom de vackra droppformade baklyktorna, från Amerika. De senare från Do-Ray Lamp Company. Körriktningsvisarna var naturligtvis pilar och placerade i B-stolparna. Tjänstevikten var 880 kg, motoreffekten 25 hk och toppfarten i bästa fall strax under 100 km/tim. Så långt var allting frid och fröjd, men problemet med leveranserna fanns alltså kvar.

Ett tag påstod Philipsons att man hade över 30.000 intresserade kunder, samtidigt som man bara blev lovade 1.246 bilar under det första året. Detta var nackdelen med den alltför tidiga presentationen. När folk inte kunde vänta längre köpte man istället andra märken. Philipsons som lyckats återta DKW-agenturen kunde istället erbjuda Dekan, eller den tjeckiska Minorn, ej att förväxla med Morrisen från Örike. DKW hade fått en ny kaross men hade alltså kvar den tvåcylindriga motorn till skillnad från östtyska IFA som hade fått en trecylindrig.

När så försäljningen började komma igång av Saaben började en ständig kamp mellan konstruktörer och försäljare. Den ena sidan ville utveckla bilen vidare och förbättra den, medan försäljarna tyckte det var dumt att fördyra en bil som man i alla fall sålde alla exemplar av som gick att tillverka. Verkligheten skulle emellertid hinna ifatt dem och Rolf Melde var starkt medveten om att man mycket snart skulle behöva en mer konkurrenskraftig produkt.

– Så länge vi inte tillverkar fler än några tusen bilar om året finns det tillräckligt med tokiga människor för att köpa våra tvåtaktsbilar, men för att bli

en riktig bilfabrikant måste vi skaffa oss en riktig fyrtaktsmotor.

Marknaden vänder

Redan 1952 började man känna en vändande marknad. Det blev enklare att importera nya bilar, samtidigt som många utländska tillverkare fått fram nya konkurrensskraftiga modeller, ofta till lägre priser. Plötsligt var det köparens marknad och Saab, som hade kommit ikapp med produktionen, stötte på oväntade problem. Det blev allt trögare att sälja Saab.

I december 1952 släpptes 92B ut, som 1953 års modell. I Trollhättan hade man planerat att den skulle få heta 93, men försäljningsavdelningen tyckte inte att den hade tillräckligt stora förändringar som motiverade det. Den största skillnaden var en större bakruta och den utvändiga luckan till bagageutrymmet. Samtidigt fick sätena skumgummistoppning och blev därmed bekvämare. Det gick nu också att få bilen i andra färger än grönt och svart.

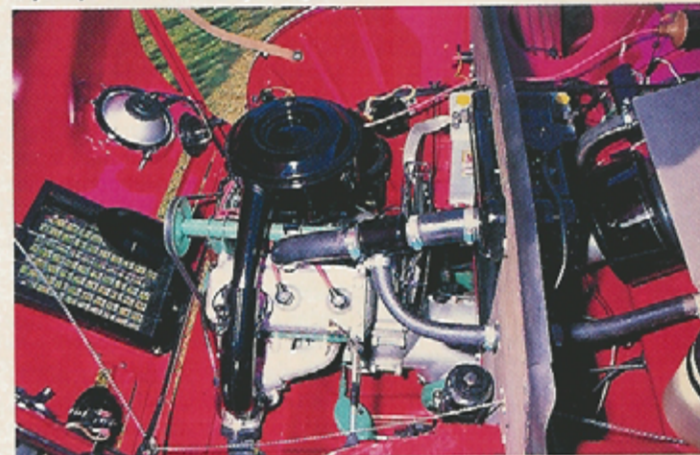
Ändringarna var välkomna och gjorde att Saab plötsligt stod med ett lager osålda 92'or. I och med introduktionen av 1954 års modell passerade man 8.000 strecket, vilket var det magiska tillverkningstalet vid vilket verktygen skulle betala sig.

Även om Saaben var en ganska anspråkslös bil fanns det de som inte drog sig för att visa dess förträfflighet. Dåtida fartäsalet Greta Molander körde Saaben framgångsrikt i Monte Carlo Rallyt, men tog även med sig bilen till Mexico för att utforska landet.

Den hårdnande konkurrensen gjorde den lilla tvåcylindriga motorn allt mer svår såld på marknaden och i december 1955, som 1956 års modell,



På insidan ligger förändringarna på 93'an främst i bekvämare stolar med reglerbar sittdyna och färggladare klädsel. Med den nya takformen blev även takhöjden bak bättre. Från 1958 kunde även höjden på baksätets sittdyna regleras.



Modell 93 kräver en längre front för att få plats med en den långsmonterade trecylindriga tvåtaktsmotorn. Här finns både vattenpump och kylfläkt! Gardinen har flyttats från kylaren till grillöppningen. Tändspolen på torpedväggen är mekaniskt förbunden med tändningslåset för stöldskydd.



Denna 66'a i Monte-Carlo-utförande får representera tvåtaktsperiodens sista modellår. Karossen hade fått den nya fronten för att ge plats åt den nya V4-motorn. Bägge motoralternativen fanns att välja på undet ett år! Detta exemplar, ägt av Hans Regner, är helrenoverat.

presenterades den av många så efterlängtna trecylindriga Saab 93. 92B fanns emellertid fortfarande med på programmet och lades inte ned förrän årsskiftet 1956/57. Totalt tillverkades 92'an i 20.128 exemplar, varav 998 exporterades. Resterande såldes av generalagenten Philipsons i Stockholm.

Misslyckat exportförsök

Av exporten blev alltså inte mycket. Eftersom tillverkningen kom igång sent och utländska konkurrenter blev klara med sina bilar, fanns det helt enkelt ingen marknad kvar för Saaben. Man hade haft kontakter med udda länder som Sydafrika, Indien, Pakistan, Australien, Nya Zeeland och framför allt Uruguay. Allt rann emellertid ut i sanden. Varje marknad ville ha sina små förändringar. I Nigeria räknade man till exempel med att den skulle sälja väldigt bra bara man kunde förse den med ytterliggare två dörrar! Saab insåg att det tills vidare nog var lugnast att hålla sig till den svenska marknaden.

Trots allt såldes 200 bilar till Marocko och 30 stycken till Iran. Saab lyckades inte ens sälja speciellt många bilar till de nordiska grannländerna, beroende på nationella importrestriktioner som var väldigt svåra att bryta. I Finland krävdes exempelvis kompensation med import av finländska varor, något som inte gick att lösa.

Redan i januari 1950 hade även en provbil sänts på båt till USA. Där blev Willys Overland intresserad. De behövde snabbt en egen småbil och att tillverka Saaben på licens skulle vara en intressant lösning. Det såg ett tag riktigt ljus ut med följ bland annat på tvåtaktsmotorn. Man lät meddela att hade den exempelvis haft en V4'a skulle den varit mycket konkurrenskraftig, och

hänvisade till den V4-motor som Lancia tillverkade i Italien.

Saab hade även långt framskridna diskussioner om sammansättningsfabriker i Brasilien och till och med Japan, ett land som då var helt novis på bilområdet. Även det föll.

Saab 92 var långt ifrån tänkt som en tävlingsbil, men framgångarna där hjälpte till att utveckla bilen i rätt riktning. Historierna kring tävlingarna skall vi emellertid berätta en annan gång. När DKW i mars 1953 presenterade sin trecylindriga motor, som ursprungligen var planerad 1940, ryktades det att Saab hade en motsvarande på gång. Då förstod att när man strax innan köpt Elektrolux fabrik i Göteborg så var det just för att där tillverka en ny motor. Ett år senare avslöjade man att en sådan var på gång, men det skulle dröja ända till december 1955 innan den stod klar. Då skulle den sitta i en mer utvecklad modell av den gamla 92'an.

Saab 93

Den nya bilen fick beteckningen Saab 93. Den hade en ny front som bestod av en ny huv, för övrigt samma som skulle följa med in på 60-talet, nya skärmar och stötfångare i ett enda stycke. Den nya looken ansågs italiensinspirerad och var naturligtvis signerad Sixten Sason.

Resten av nyheterna satt under karossen. Den trecylindriga motorn hade egentligen inga likheter alls med den gamla och var framtagen i samarbete med den tyska motorkonstruktören Hans Müller, som varit med att konstruera DKW's första tvåcylindriga tvåtakare. Däremot inte dess trecylindriga. Rolf Melde hade däremot hellre sett att man fått montera en fyrtakare i den nya modellen. Han testade flera olika fabriker, men fick inte tillstånd av led-

ningen att gå vidare.

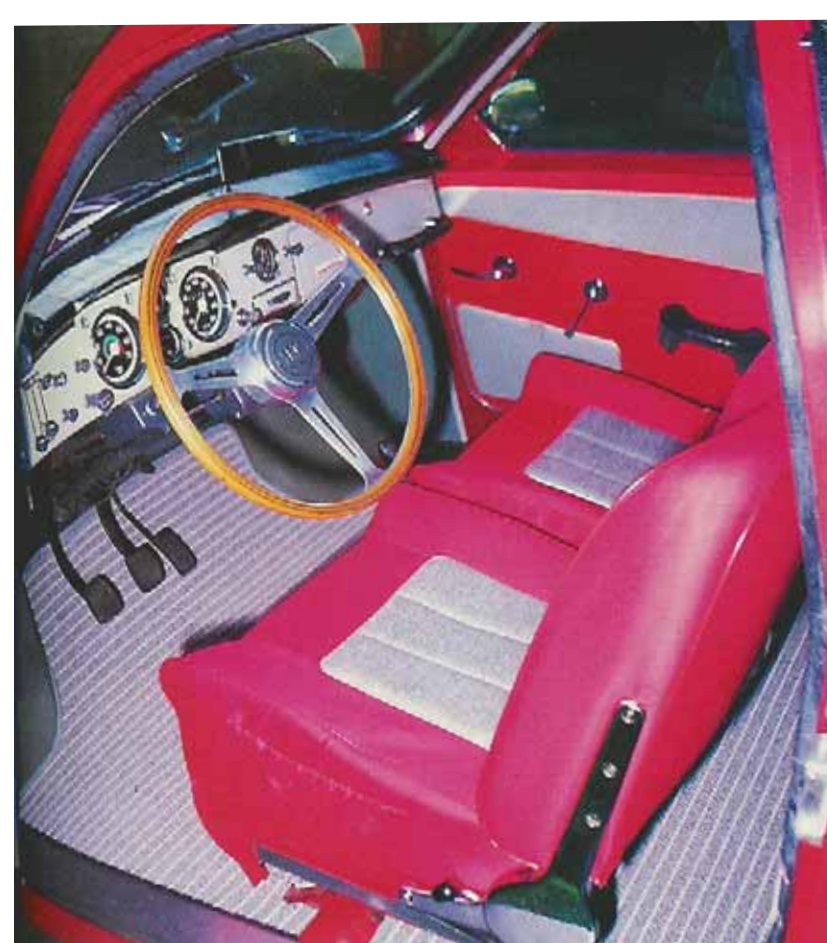
Trots att man nu lade till en cylinder sänktes slagvolymen något. Detta för att hamna i den nya internationella 750-klassen där man kunde tävla mot framför allt motorsvare italienska och franska bilar, istället för som tidigare de minsta Porschemodellerna. Effekten höjdes fem hästkrafter till 38 hk. Melde och grabbarna hade under lång tid arbetat med den nya motorn och bland annat monterat den i tio ombyggda 92'or som man sedan testat i timslänga körningar på tyska Autobahn.

Den nya motorn var långsmonterad och kunde därför bättre dämpas från de störande vibrationer på tomgång som särskilt kännetecknat 92'orna. Andra tekniska nyheter på Saab 93 var bättre fjädring och ny växellåda. Den senare fick helt byggas om eftersom motorn vridits och den längre motorn nu krävde en mycket kort låda. 93'ans nya axelupphängningar med spiralfjädrar istället för torsionsstavar, ökade spårvidden, vilket bland annat krävde att hjulhusen öppnades mer fram, även om den dåliga svängraden alljämt förblev en svaghet. Den nya fronten ökade även hjulbasen och total längden.

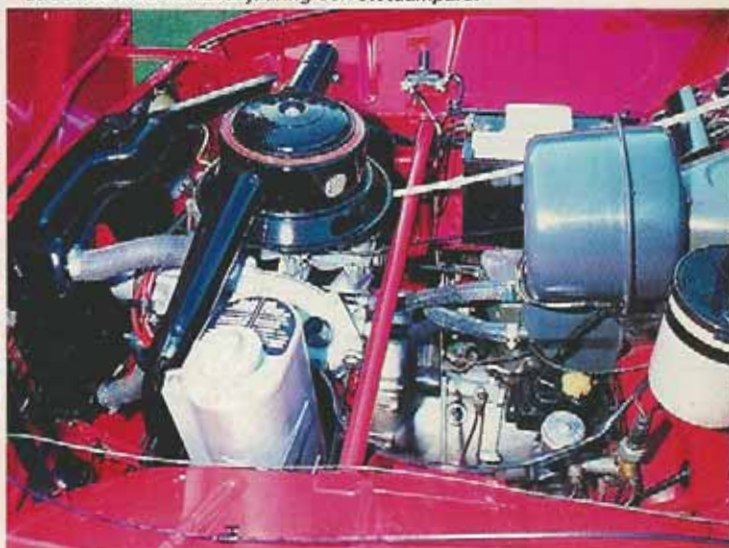
93'an kom sedan att tillverkas relativt oförändrad ända fram till hösten -57. På våren hade dock ett par nyheter dykt upp, Saxomatkopplingen och bilbälten i framsätet!

1958 års modell som, fick beteckningen 93B, hade en ny välvad vindruta utan mittstolpe, blinkers istället för körriktningsvisare i form av pilar, reglerbar stithöjd i baksätet och stöldlås till tändspolen. Nästa stora nyhet var sportmodellen som presenterades i april 1958, Saab Granturismo 750. Den var i huvudsak avsedd för den amerikanska marknaden.

För dig som vill läsa mer om Saabs historia och modeller rekommenderar vi Björn-Eric Lindh's bok "Saab, bilarna de första 40 åren, från vilken många av artiklarnas uppgifter är hämtade."



Saab GT (Granturismo) premiärvisades i New York 5 april 1958. Effekten höjdes med hjälp av ökad kompression, fyllda vevhusbalanser, ändrade porttider och kanaler. 1958-60 byggdes 605 bilar, några i F-utförande. 1960-61 förekom den i 96-utförande och 1962 avlöstes den av Saab Sport som fick den större 850-motorn (i USA kallades den för Granturismo 850) med tre parallellkopplade Solexförgasare. 1964 döpte man om Sporten till Monte Carlo, efter modellens framgångar i Monte Carlo rallyt. De tre olika Sportmodellerna var trots sina olika namn ganska lika. Alla kännetecknades de av de två långsgående krombanden på utsidan av karossen, starkare motor med tre förgasare, öppningsbara bakre sidorutor, varvräknare, trätratt och bekvämare framstolar. Dessutom var de naturligtvis utrustade med hårdare fjädring och stötdämpare.



Äntligen en stationsvagn

I maj 1959 släpptes äntligen Saab 95, stationsvagnen, en modell som det ryktats om under flera års tid. Man föredrog dock att kalla den för "herrgårdsvagn". Konstruktörerna hade börjat rita på modellen bara ett år tidigare. Invändigt var bilen mycket rymlig och kunde förutom föraren ta 500 kg eller fem passagerare. Utvändigt var bakpartiet inspirerat av Chevrolets eleganta Nomad, en stationsvagn i lyxupplaga.

Den sista 93'an var F-modellen som egentligen var en interimmodell. Den nya 96'an hade blivit försenad och skulle inte kunna presenteras på hösten '59 som planerat. 93F kännetecknades på sina framhängda dörrar.

Saab 93 blev äntligen märkets genombrott på den internationella marknaden. Medan bara 5% av 92'orna hade sålts utanför landets gränser, hittade 93'an ägare i betydligt större ut-

sträckning, bland annat i USA. En stor draghjälp blev det framgångsrika tävlandet som skedde långt utanför landets gränser.

Den 17 februari 1960 visades den moderna 96'an för första gången. Den stora panoramabakrutan, den nya taklinjen och en ny instrumentbräda gav bilen en helt annan karaktär. Saaben blev plötsligt modern igen! Tekniskt sett var den däremot i stort sett oförändrad, med undantag av den större motorn som tidigare redan satt i herrgårdsvagnen. Däremot skulle den efterlängtnade fyrväxlade lådan dröja. Parallellt med 96'an såldes de kvarvarande 93F ut till reducerade priser.

Saab 96's öden och dess utveckling mot en fyrtaktsmotor är emellertid en annan historia som vi skall återkomma till en annan gång. Njut så länge av Hans Regners fina 66'a Monte Carlo på detta uppslag! □

Den trimmade Monte Carlomotorn har tre förgasare. Den stora behållaren närmast i bild är oljetanken som kännetecknades just Saabs Sportmodeller. Den rymmer 5 liter olja. Man tankar alltså vanlig besin och bilen sköter blandningen själv.

För entusiasten

1949 En förserie på 20 bilar tillverkades. Tidigare hade totalt 4 prototyper tagits fram.
1950-52 Saab 92. 2-cyl. 2-takt. Ingen bagagelucka. Delade stötfångare. Horisontal grill.
1953-56 Saab 92B. Bagagelucka, större bakfönster. Reservhjul i bagaget. Skumgummistoppning i sätena. Båddbar. Fler färger. 1954, effekttökning 3 hk.
1956-57 Saab 93. 3-cyl. 2-takt. Ny stående front. Nya skärmar, hjulbas och längd. 1957 kom Saab 750 Granturismo.
1958-59 Saab 93B. Hel vindruta med blank list. Blinkers. Justerbart baksäte. Fäste för bilbälte. Tändspole med stöldlås. 3% olja i bränslet.
1960 Saab 93F. Framhängda dörrar.
1961-80 Saab 96. Större bakruta. Ny instrumentbräda. 1965 Ny grill. 1966 V4-motorn kom och tvåtaktern försvann. 1968 högre vindruta. 1969 Ny grill igen med rektangulära strålkastare. 1971 Strålkastarspolare. 1972 Stötfångare i hårdgummi. 1974 Svartlackerad grill.
1977 Nya stolar. 1978 Sista 95'an. 1979 Endast tillverkning i Finland.
PRODUKTION 92, 92B: 20.128 ex. 93, 93B, 93F: 52.731 ex.
95: 110.527 ex. 96: 5.221 ex.

Tabellen nedan visar en jämförelse mellan några av våra populäraste europeiska bilar 1950, samt den fem år nyare Saab 93. Observera att priserna är från 1952. Samtliga bilar var 4-5 sitsiga.

Bil	Saab	Saab	Volvo	Volkswagen	Morris	Ford	Renault	DKW
Modell	92	93	PV 444	Limousine	Minor	Anglia	CV 4	Limousine
Årsmodell	1950	1955	1950	1950	1950	1950	1950	1950
Kaross	2 dr	2 dr	2 dr	2 dr	2 eller 4 dr	2 dr	4 dr	2 dr
Pris	7 365 kr	8 160 kr	9 175 kr	7 880 kr	7 445 kr (2 dr)	6 445 kr	5 900 kr	5 830 kr
Motorplacering	Fram	Fram	Fram	Bak	Fram	Fram	Bak	Fram
Drivning	Fram	Fram	Bak	Bak	Bak	Bak	Bak	Fram
Motortyp	2 cyl 2 takt	3 cyl 2 takt	4 cyl	4 cyl boxer	4 cyl sidv	4 cyl sidv	4 cyl	2 cyl 2 takt
Slagvolym	704 cc	748 cc	1420 cc	1130 cc	919 cc	1 172 cc	748 cc	688 cc
Effekt/varv	25 hk/4000	38 hk/5000	44 hk/4000	24 hk/3000	27,5 hk/4400	30 hk/4000	19 hk/4000	23 hk/4500
Kompression	6,6:1	6,5:1	6,5:1	5,8:1	6,6:1	6,1:1	6,7:1	6,3:1
Transmission	3 vxl	3 vxl	3 vxl	3 vxl	4 vxl	3 vxl	3 vxl	3 vxl
Elsystem	6 volt	12 volt	6 volt	6 volt	12 volt	6 volt	6 volt	6 volt
Fjädring fram	Torsionsstavar	Spiralfjädrar	Spiralfjädrar	Torsionsstav	Torsionsstavar	Bladfjäder	Spiralfjädrar	Bladfjäder
Fjädring bak	Torsionsstavar	Spiralfjädrar	Bladfjädrar	Torsionsstav	Bladfjädrar	Bladfjädrar	Spiralfjädrar	Torsionsstavar
Bromsar	Hydrauliska	Hydrauliska	Hydrauliska	Hydrauliska	Hydrauliska	Mekaniska	Hydrauliska	Hydrauliska
Hjulbas	247 cm	249 cm	260 cm	240 cm	219 cm	229 cm	210 cm	235 cm
Spårvidd	118 cm	122 cm	130 cm	129 cm	128 cm	-	119 cm	119/125 cm
Längd	395 cm	401 cm	435 cm	405 cm	376 cm	390 cm	361 cm	420 cm
Bredd	162 cm	157 cm	155 cm	154 cm	155 cm	145 cm	143 cm	160 cm
Höjd	145 cm	147 cm	-	155 cm	-	-	144 cm	145 cm
Tjänstevikt	880 kg	890 kg	910 kg	810 kg	860 kg	860 kg	670 kg	870 kg
Topplart	100 km/tim	110 km/tim	120 km/tim	100 km/tim	-	100 km/tim	95 km/tim	100 km/tim