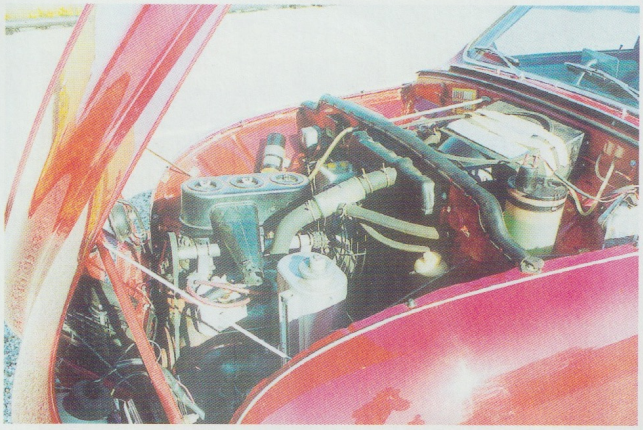
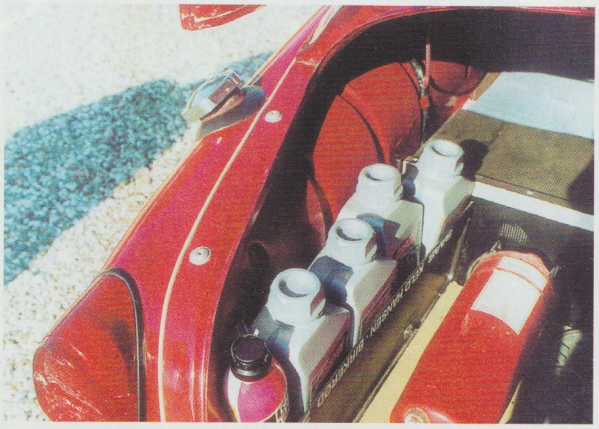
Tekst og foto: Hans Pedersen

SAAB 96 Sport årgang 1964

Bilhistorisk er SAAB forholdsvis ny. De fleste andre bilmærker har en fortid længere tilbage, ofte tilbage til omkring år 1900. Mange bilmærker har også rødder i noget helt andet, oftest begyndte det med cykler, hestevogne, symaskiner og lign.





Her har Keld Hansen bygget en special benzintank til 70 liter. Det er kassen foran ildslukkeren. Så har man selvfølgelig olie med, står fint på række ved venstre bagskærm. Bemærk hvordan bagskærmen er skruet på. Rigtig håndværk, med rigtige cadmierede skruer og spændeskiver. Ikke plastic som i dag...

Men her adskiller SAAB sig noget fra de andre, idet vi kun skal tilbage til april måned 1937, hvor Svenska Aeroplan AB blev stiftet for at kunne levere fly til det svenske flyvevåben. SAAB byggede udenlandske fly på licens, men allerede i foråret 1940 kunne man prøveflyve sin første egen konstruktion, dykbombemaskinen B17. I krigens år blev der bygget flere forskellige flytyper, og efter krigen byggede SAAB civile fly, hvilket de gør den dag i dag.

Heldigvis fik 2. verdenskrig en ende, og SAAB måtte begynde at spekulere på andre produkter, der kunne benyttes i fredstid.

En overgang tænkte man på at fremstille præfabrikerede huse, køkkener og sågar motorcykler.

Beslutningen blev at producere biler, idet man jo havde en stor mængde know-how fra flyproduktionen. Bilmarkedet i Sverige var i 1920'erne og 1930'erne domineret af de store amerikanske biler, men i slutningen af 1930'erne trængte de mindre europæiske biler sig på. Det var bl.a. Opel, engelske Ford, Renault og DKW.

Gunnar Ljungström, der var civilingeniør hos SAAB, og havde arbejdet her siden begyndelsen i 1937, fik til opgave at finde ud af, hvilken biltype SAAB skulle satse på.

Han havde på privat basis sammen med sin far Frederik Ljungström arbejdet på et bilprojekt siden begyndelsen af 1930'erne. Det blev ikke rigtig til noget, men det havde givet ham en del erfaring.

Han fik fat i den dygtige designer Sixten Sason, og nu begyndte de første streger at vise sig på papiret. De tænkte i flykonstruktioner, og den første prototype fik da også form som et flybæreplan, dvs. meget, meget aerodynamisk. Rent motormæssigt havde man kigget særdeles meget på DKW's 2-cyl. 2-takts motor, og SAAB's motor blev konstrueret af Rolf Mellde, ligeledes en central person bag den første SAAB.

Man var nået meget vidt, bilen var konstrueret, der var fremstillet en prototype, men man skulle jo videre. Man manglede den sidste vigtige ting, nemlig finansieringen og afsætningen af bilerne.

SAAB traf aftale med Gunnar V. Philipson, der i 1947 underskrev en kontrakt som svensk hovedforhandler. Det første år ville han aftale ca. 8.000 biler.

I 1946 testede man de første SAAB 92 prototyper, der blev drevet frem af en "lånt" DKW 2-takts motor, som hele tiden blev videreudviklet.

I 1949 byggede man 20 stk. nulserie biler, og mandag den 16. januar 1950 forlod de første biler fabrikken. Antallet var beskedne 3 stk.

Den vakte opsigt på grund af sin strømlinjede facon, sit selvbærende karrosseri og de mange finesser fra flyproduktionen.

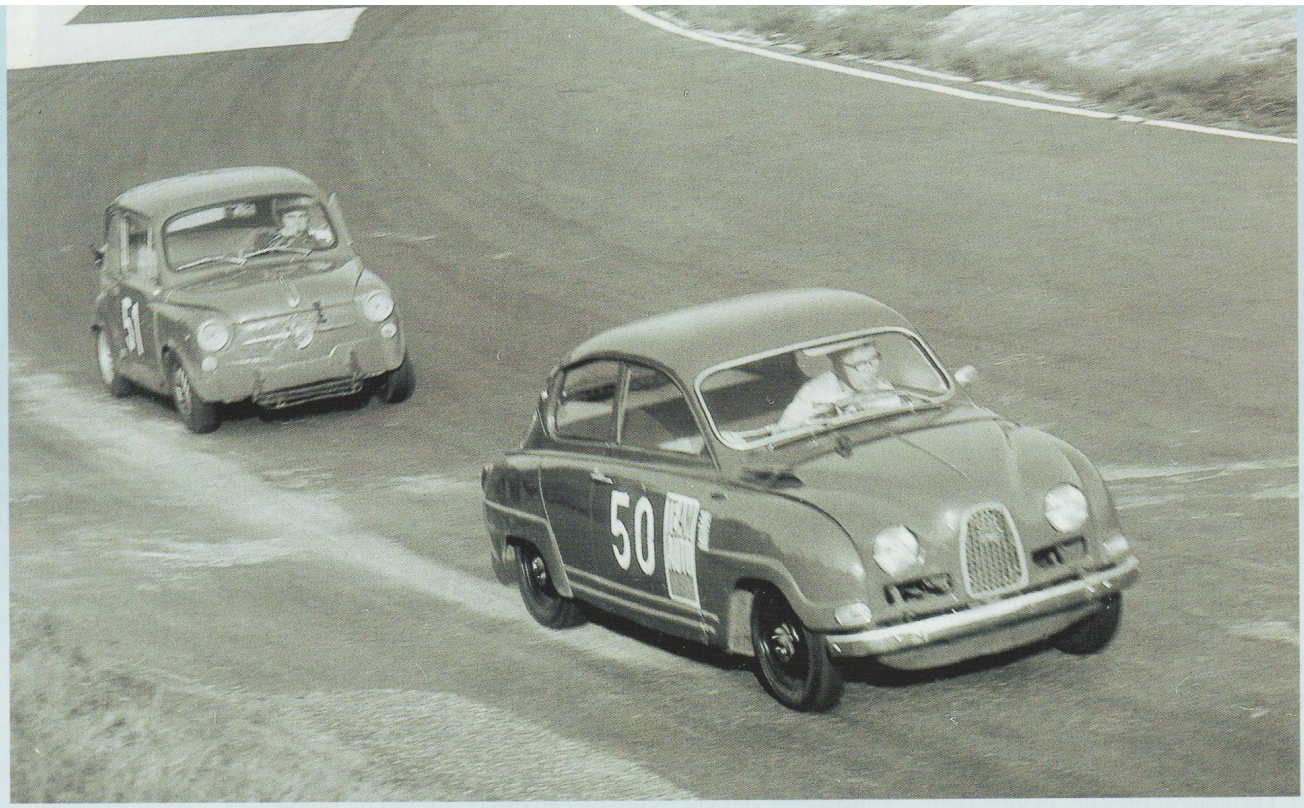
Motoren blev en 2-cylindret vandkølet 2-taktsmotor med et slagvolumen på 764 ccm og 25 hk ved 3800 omdrejninger pr. minut.

Naturligvis forhjulstræk og 3 fremadgående gear (ratgear).

Hvad mange måske ikke ved, så var SAAB 92's motor monteret på tværs, og først i december 1955 kom SAAB 93 med motoren placeret på langs.

SAAB havde måske også lært lidt af Henry Ford, thi de første år kunne SAAB 92 kun leveres i en farve, nemlig grøn.

Keld Hansen anno 2002. Bemærk den flotte gamle Castrol hjelm på taget.



SAAB 96 Sport 1964

Tekniske specifikationer på standard model. Til sammenligning Peugeot 406

Længde:	4050 mm	4555 mm
Bredde:	1570 mm	1765 mm
Højde:	1475 mm	1396 mm
Akselafstand:	2488 mm	2700 mm
Sporvidde for og bag:	1220 mm	
Egenvægt:	945 kg	1325 kg
Tophastighed:	146 km/t	200 km/t
Motor:	3 cyl. 2-takts, vandkølet	
Boring:	70 mm, slaglængde 73 mm	

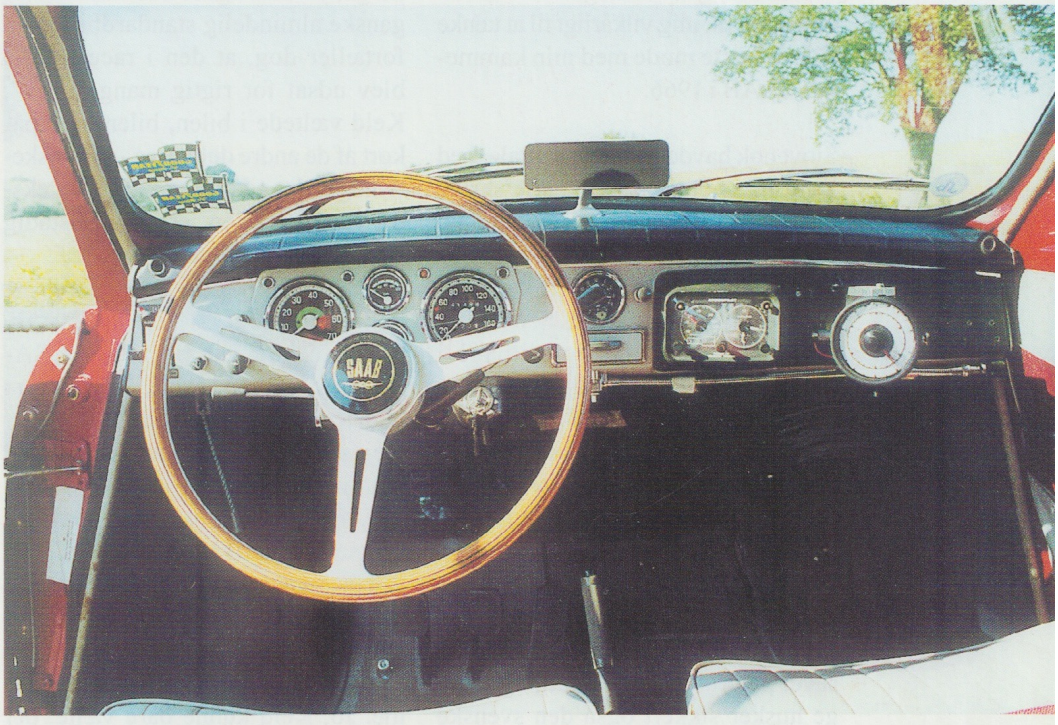
Slagvolumen:	841 ccm
Kompressionsforhold:	9:1
Effekt:	52 hk (DIN) ved 4500-5000 omdr./min.
Drejningsmoment:	Max. 9,5 kgm ved 3500 omdr./min.
Kobling:	Tør enkeltplade
Gearkasse:	4-trins (ratgear)
Transmission:	Forhjulstræk og friløb
Bremser:	Fabrikat Lockheed, skiver på forhjul, tromler på baghjul
Elektrisk anlæg:	12 volt, dynamo 240 watt, akkumulator 34 amp. timer

De første modeller havde heller ingen udvendig bagagerumsklap.
I øvrigt kan det oplyses, at den første SAAB 92 der kom til Danmark blev skænket til Dronning Ingrid.
I december 1952 kom 1953-modellen på gaden. Bagruden var lidt større, der var nu en udvendig bagagerumsklap og SAAB kunne nu tilbyde bilerne i flere farver.
I løbet af sensommeren 1953 voksede motoreffekten fra 25 hk til 28 hk.
SAAB nr. 10.000 nåede man i foråret 1954, og totalproduktionen af SAAB 92 og 92B blev i alt ca. 20.000 stk.
I slutningen af 1955 kom SAAB 93, nu med den 3-cyl. motor anbragt på langs, og herefter tog udviklingen af SAAB virkelig fart.
I tidens løb blev motorerne kraftigere, for til sidst i 1966/67 at ende med Fords lille V4-motor, kendt fra Ford Taunus.
Motoren var på 1500 ccm og ydede 73 hk (SAE).
Karrosseriet blev også løbende udviklet, bl.a. var kølerhjelm, kølergitter med lygter de første mange år ud i et, hvilket betød at når man åbnede den frontmonterede kølerhjelm, ja så fulgte det hele med. Det blev først ændret i 1965, hvor man kunne åbne motorhjelmen uden at gitter og lygter fulgte med.
Vinduerne blev også efterhånden større, og i 1960 fik man såkaldte retvendte døre monteret på SAAB. Hidtil havde de åbnet "den forkerte vej". Teknikken og opbygningen blev i årenes løb også forbedret.
Den sidste SAAB med 2-takts motor blev solgt i efteråret 1968 - en epoke var forbi.

SAAB-entusiaster taler om den kortnæsede og den langnæsede SAAB. Den langnæsede kom i 1965/66.
I årene frem kom der flere nye modeller. Vi husker vel de fleste, men for en sikkerheds skyld kan vi da lige hurtigt nævne dem:

Her kan man forestille sig hvordan Keld Hansen har haft det når jagten gik på f.eks. Jyllands-Ringen. Ned af langsiden, omgivet af „fjender" i DKW Junior, Fiat Abarth, Austin-Mini m.fl. og så pludselig dukker Handelsbank-svinget op. Nedbremsning og fuld fart på igen...

Den første hed som nævnt SAAB 92, herefter fulgte 93 og 96, model 95 var stationcar-modellen fra 1959. Der var også en SAAB 98 model, også en stationcar, men den er ukendt for de fleste. Den blev da også kun bygget i et enkelt eksemplar som prototype. Den lignede den anden stationcar, men var lidt mere elegant i bagenden, der skrånede som på en coupemodel. Den store SAAB 99 blev første gang vist frem i 1967, men forinden havde den kørt fra 1965 som en SAAB 96. Man skulle teste den nye undervogn til SAAB 99, men da modellen var en stor hemmelighed byggede man den op som en ekstra bred SAAB 96. Den var hele 20 cm bredere end normalt, men i farten var det svært at se. Man blev dog afsløret i november 1965 med en af de 4 brede SAAB 96 prototyper. Det var virkelig svært at se, den brede 96'er står i dag på SAAB's museum. Den nye store SAAB 99 blev senere til model 90, senere til model 900 og 9000, og her i 2002 - snart 2003 - hedder modellen SAAB 9.3 og SAAB 9.5 og er noget helt, helt anderledes end den oprindelige model 99.
Man byggede også sportsudgaver af den oprindelige SAAB, den fik navnet SAAB Sonett. Den første åbne model kom på markedet i 1956 med en trimmet 93-motor. Der blev dog kun fremstillet 6 eksemplarer, og der blev aldrig lavet flere. Man havde dog oprindelig større planer, idet man i USA var nået så langt, at modellen var annonceret til salg. Men der skete ikke mere, sagen gik i bero. De senere velkendte SAAB Sonett med plastickarrosserier blev fremstillet i årene 1966 til 1974, hvor modellen udgik. I alt blev der fremstillet ca. 10.000 stk. SAAB Sonett.
Man arbejdede også med en ny og smartere efterfølger til SAAB Sonett, den havde navnet SAAB Catherina, men der blev kun fremstillet en enkelt prototype, og der skete ikke yderligere. Det var ellers en noget flottere model.
De kendte SAAB 92, 93 og 96 blev alle særdeles berømte på diverse racerbaner, såvel grusbaner som asfaltbaner.
Den kendte svensker Erik Carlsson deltog i begyndelsen af 1960'erne i Monte Carlo rallyet, som han vandt i 1962 og 1963. Helt tilbage i 1952 vandt Greta Molander og Helga Lundberg i SAAB dameklassen i Monto Carlo løbet.
Mit eget første møde med en SAAB skete tilbage i 1966. Jeg havde netop fået førerbevis og kørte i en Renault 4 CV årgang 1959.
En af mine kammerater købte sig en SAAB 93 årgang 1960/61, og jeg var lidt misundelig. SAAB'en var jo en



"rigtig" bil med motoren foran, døre der gik den "rigtige" vej o.s.v.
En skønne dag skulle jeg så have en tur i bilen, og det gik også fint lige indtil jeg slap speederen for at stoppe for rødt lys. Da jeg slap speederen fik jeg et mindre chok, bilen satte faktisk farten op. Jeg var jo vant til det stik modsatte, nemlig at bilen tog farten noget af.
Det var mit første møde med begrebet friløb. SAAB var meget anderledes at se på i forhold til andre af datidens biler. En stor bil var det også i forhold til min egen Renault 4 CV. Saab var som sagt lidt anderledes, og det er de stadig på visse områder, selv om SAAB i dag ejes af General Motors, og bl.a. deler platform med Opel Vectra.
For ganske nylig fik jeg en påmindelse om at SAAB stadig er anderledes. Jeg havde netop parkeret på en stor parkeringsplads i Vejle. Ved siden af holdt en stor ny SAAB, og der var kaos omkring bilen. En kvinde henvendte sig til mig idet hun på ingen måde kunne få tændingsnøglen ud. Hun havde forsøgt med alt muligt, og nu spurgte hun mig til råds. Jeg måtte fortælle hende, at hun blot skulle sætte SAAB'en i bakgear. Hun så sandelig noget skeptisk ud, og jeg måtte gentage det endnu engang. Hun så mere end forbavset ud da hun fulgte mit råd og pludselig sad med nøglen i hånden. Jeg tror, jeg var dagens helt dernede i Vejle den dag.
Episoden fik mig vilkårligt til at tænke på mit første møde med min kammerats SAAB i 1966.

Sjovt nok havde jeg fået en aftale med Keld Hansen om at vi skulle skrive lidt om ham og hans gamle SAAB 96 Sport årgang 1964, i øvrigt eneste eksemplar i Danmark, og jeg kan godt allerede her røbe at Kelds SAAB virkelig har været i "krig" tilbage i 1960'erne. Den har været igennem meget. Keld Hansen kørte baneløb med den, hvilket jeg også selv husker ganske tydeligt, når jeg var tilskuer på Ring Djursland og Jyllands-Ringen.
Desværre nåede jeg ikke at besøge Roskilde Ring, hvor Keld Hansen ofte deltog. SAAB'en kørte baneløb såvel på grus som på asfalt, og mange husker sikkert også den svenske kører Erik Carlsson, kendt som Erik "på taget" Carlsson.
Keld Hansen blev Danmarksmester i 1964 og 1965 - og næsten også i 1966. Han var blot 4/10 sek. fra at vinde. Ganske imponerende at se tilbage på. Jeg kan se det hele for mig, hele feltet parat til start. Der var SAAB, Austin og Morris Mini, DKW Junior, Hillman Imp Frazer, Fiat 600 Abarth, NSU'er, Simca 1000 m.fl. Der var røg og damp, halvdelen af feltet var jo biler med 2-takts motorer. Og de så frygtindgydende ud i deres fulde krigsmaling, nummerskilte på dørene og på taget, hækmotorvognene med motorhjelmen en smule åben, tape over lygterne og mange uden kofangere. Starten gik og alle jog ned mod det første sving. Her opstod som regel de første dueller, og efter svinget blev speederen trykket i bund, hvem kunne køre hurtigst? På Ring Djursland kan jeg huske at bilerne forsvandt ud af syne - ned gennem skoven - og vi var meget spændt på at se hvem der dukkede først op. Mange gange var det månedens køretøj, den røde SAAB 96 med Keld Hansen bag rattet.

Når man i dag ser på Kelds utroligt originale og særdeles velholdte SAAB 96, ja så må man jo indrømme at den med nutidens øjne ser noget fredelig ud. Karrosseriet er ikke sænket, den har helt almindelige smalle stålfælge, ja den ligner fuldstændig en ganske almindelig standardbil. Keld fortæller dog, at den i racerløbene blev udsat for rigtig mange "tæv", Keld væltede i bilen, bilen blev påkørt af de andre deltagere - jo der skete noget dengang. Jeg kigger en ekstra gang på bilen, og forstår stadig ikke helt at det er samme bil.
Jeg må jo prøve at spørge Keld om noget fornuftigt, så jeg spørger til, hvordan han var beskyttet i SAAB'en, f.eks. med et bur i stålrør, som man jo ser i nutidens racerbiler.
Nej, siger Keld, der har aldrig været behov for et bur i en god svensk SAAB. Fra fabrikkens side var denne specielle SAAB 96 forstærket, ikke sådan noget synligt, men forstærkningerne var indbyggede i de forreste stolper ved forruden, og ekstra forstærkninger ud i de forreste skærme. Jo, Keld kunne bare vælte, der skete ham intet. Han sad virkelig godt beskyttet i SAAB'en.
Ikke alle datidens racerbiler var så robuste. Keld havde en kammerat der kørte i en DKW FII Junior. Det gik helt galt på Roskilde Ring, hvor DKW'en væltede, og kammeraten blev dræbt. DKW'en var knust til ukendelighed, og desværre var sikkerhedsselen monteret forkert. Det viser blot kvalitetsforskellene på bilerne fra dengang.

Keld kørte fra mange af sine konkurrenter, men efterhånden blev de små Fiat Abarth helt ustyrlige. Til sidst var det sådan, at når Keld og SAAB'en mødte op til løb, så skyndte Keld sig lige at tælle hvor mange Fiat Abarth der deltog.
Var antallet f.eks. 3, så vidste Keld på forhånd, at han blev nr. 4.
Keld fortæller videre, at han selv hentede sin SAAB på fabrikken i Trollhättan i 1964. Bilen var en sportsmodel med specielt monteret tyndt indtræk, så den overholdt den homologerede vægt på 750 kg. Motoren var tunet og gearkassen udvalgt, men bilen blev samlet på det ordinære samlebånd. Her stod Keld så og tog imod bilen, og han kørte over til sin ven værkfører Broman i "tävlingsavdelningen" og fik de sidste gode råd om bilen.
Her spildte man ikke sin tid på hvem som helst, men det hjalp naturligvis at Keld var dansk SAAB forhandler i Birkerød samt havde kørt racerløb. En fabrikstunet racer var ikke hverdagskost. Herefter satte Keld sine prøveskilte på bilen og rullede hjemad mod Danmark.. En racerbil var født. SAAB'en var stadig den kortnæsede 93 model, men mekanikken var fra den kommende SAAB 96.

Motoren havde 84 hk, den næsthurtigste motor SAAB fabrikken havde haft på dynamometeret. Uagtet at bilen var fabriksny skilte Keld omgående motoren ad for lige at se til alle fiduserne.
Sådan en 2-takts motor var ikke let at have med at gøre når man ville køre racerløb, så Keld ville være sikker på selv i fremtiden at kunne tune en motor. I sammenligning med standardmotoren var der taget 3 mm af top-

stykket og 4 mm af motorblokken. Herved tittede stemplerne 4 mm ovenud, og dem drejede man så bare plads til oppe i topstykket. Motorens skyllekanaler blev bearbejdet, hævet og sænket i cylindervæggen - det svarer til at ændre knasttiderne i en 4-takts motor. Tændingen skulle stå helt nøjagtigt 2,75 mm før top. Motoren var monteret med en tredobbelt Solex 44 mm faldstrømskarburator fra en Porsche. Lydpotten var ligeledes særdeles sårbar.

Hvis tænding, karburator eller lydpotte havde fejl, så var fanden løs. Det midterste stempel kunne smelte og forduft ud gennem lydpotten.

Der skulle uhyrlige mængder benzin til at holde motortemperaturen nede, så meget, at bilen kun gik 3 km pr. liter. Keld måtte også om sommeren køre med 2 % isopropylalkohol i benzinen for at undgå at der kom karburatoris. Motoren havde det med at blive for varm, så der var ekstra gæller i kølerhjelmen. Var der virkeligt varmt når racet startede, da satte Keld lige en tændstikæske i klemme inden havde lukkede motorhjelmen.

Motoren skulle helst rotere med mere end 6000 o/m og det lød faktisk mere som om det var 12000 o/m, og bilen trak kun på et særdeles smalt område på ca. 1200 omdrejninger. Dette, plus det høje 1. gear, gjorde starten meget besværlig. Keld måtte starte med fulde omdrejninger og samtidig fire på kobling. Koblingen kunne ikke holde til denne brutale start, så Keld måtte finde en helt speciel kobling til SAAB'en. Det blev til en kobling til Allgeir dieseltraktor, fremstillet af Porsche, og den kunne klare den brutale start.

Trods disse besværligheder var SAAB'en den mest pålidelige af 2-takts bilerne på racerbanen.

Når den vilde jagt gik på Roskilde Ring eller de andre danske baner, da susede SAAB'en faktisk rundt på Humber Hawk fælge. Bilen skulle helst have 4,5 tommer fælge, så dem lavede Keld selv fra omtalte Humber Hawk fælge. Han svejsede SAAB-navet ind i dem, og så fik han også muligheden for selv at bestemme sporvidden.

Ak ja, det var tider dengang Kelds SAAB racede rundt, og Keld kæmpede en kamp bag rattet. Dengang - i 1960'erne - var SAAB en populær bil i bl.a. Danmark. SAAB 96 Sport kostede i 1964 ca. kr. 32.000,-, hvilket var ca. den dobbelte pris i forhold til en almindelig SAAB 96. Også noget dyrere end f.eks. Volvo Amazon Herregårdsvogn. Så der blev ikke solgt mange af dem.

Hvor hurtigt kunne Keld 's SAAB så køre dengang? Jo, siger Keld, omkring de 175 km/t hvis tingene var optimale.

Men nu har Keld så restaureret den gamle SAAB, og den fremstår aldeles som fabriksny. Og naturligvis kunne Keld ikke dy sig, han måtte køre en tur op til sine gamle venner på SAAB fabrikken. Keld's gamle ven, værkfører Broman fik et chock da Keld mødte op i SAAB'en. Han mente helt afgjort, at det var for farligt at køre den fine gamle SAAB til Sverige. Tænk om der skete noget, sagde den gamle værkfører.

Det må være rart for Keld stadig at have den gamle SAAB i garagen. Gå ud og kigge på den, mindes gamle dage for snart 40 år siden. Hvis det ikke er ren nostalgi, ja så ved jeg ikke . . .?

Tak til Keld og hustru for fremvisningen af den fine gamle SAAB 96 Sport, og den spændende historie.

Jeg kører hjemad mod Djursland i min egen Peugeot 406, og jeg kan ikke lade være med at tænke på den udvikling der har været i disse 40 år. Havde jeg selv stillet op på Roskilde Ring i min Peugeot 406 dengang i 1960'erne (hvilket jo ikke var muligt), da havde jeg i sådan en almindelig nutidig personbil kørt fra alt og alle. Det er meget tankevækkende.

Den sidste SAAB 96 blev produceret i januar 1980, og der var da blevet produceret i alt ca. 730.000 stk. siden begyndelsen i 1950. Efter produktionen af SAAB 99 var begyndt i 1969 fortsatte produktionen af SAAB 96 i Finland, og de sidste år blev modellen kun produceret netop i Finland.

30 år var gået siden den første SAAB 92 havde set dagens lys. Den sidste blev kørt direkte fra samlebåndet til SAAB-museet. Et svensk eventyr var forbi, i hvert fald med denne model. Nye tider kom til, og nye amerikanske ejere tog senere over.

Vagn Test