

Historie do roku 1970

Poměrně malá skupina konstruktérů a techniků firmy SAAB, vedená Gunnarem Ljungströmem, připravila již v polovině roku 1946 první prototyp automobilu s typovým označením 92, který se vyznačoval zejména výrazně aerodynamicky tvarovanou dvoudveřovou karoserií a pohonem předních kol, tedy konstrukčními prvky, které v době těsně po druhé světové válce nebyly zdaleka samozřejmostí. První prototypy poháněly dvoudobé dvouválce DKW, ale současně s jejich intenzivními zkouškami probíhal i vývoj pohonné jednotky SAAB obdobné koncepce. Ta byla k dispozici počátkem roku 1948 a představoval ji dvoudobý dvouválec 764 cm³, umístěný napříč před přední nápravou. Po ověřovací sérii z roku 1949 následovalo brzy zahájení výroby typu SAAB 92, který byl poháněn motorem o výkonu 18 kW, spojeným s třístupňovou převodovkou. Díky vynikající aerodynamice ($c_x = 0,35$) dosahoval tento SAAB rychlosti 105 km/h. Již v roce 1952, po vyrobení 5300 kusů původního provedení, následovala modernizace v podobě typu SAAB 92 B s pozměněným uspořádáním karoserie a zvětšeným zadním sklem. V roce 1953 byl rovněž zvětšen výkon motoru na 20 kW a tento typ se vyráběl až do roku 1956, kdy jeho produkce překročila hranici 20 000 vozidel. Mezitím se v roce 1955 představil nový typ 93, který je dodnes v historii značky SAAB významným mezníkem. Již na první pohled se od svého předchůdce odlišoval novou karoserií se svisle orientovanou maskou chladiče a mnoho nového bylo také pod kapotou. Tříválcový motor měl objem 748 cm³ a výkon 24 kW a byl umístěn podélně před přední nápravou. Přepřepočován byl také podvozek, který dostal odpérování vinutými pružinami a tuhou zadní nápravu. Motor 748 cm³ byl postupně vyladěn až na 37 kW (model GT 750), což umožňovalo snadné dosažení rychlosti nad hranici 140 km/h. Další důležitou změnou bylo zahájení výroby typu 96 v roce 1960. Ten představoval inovaci nejenom tvarem karoserie, ale zejména použitím čtyřdobého motoru. Původně byl poháněn osvědčeným dvoudobým tříválcem s objemem zvětšeným na 841 cm³, později, od roku 1966, byl dodáván také s čtyřválcovým V-motorem Ford zdvihového objemu 1,5 l. Po dobu tří let se automobily SAAB, sedany typu 96 a kombi typu 95, dodávaly s dvoudobými i čtyřdobými motory. Dvoudobý tříválec měl ve standardní verzi výkon 31 kW, ve sportovní až 41 kW, čtyřdobý čtyřválec 1498 cm³ disponoval 48 kW. Počátkem roku 1969 byly dvoudobé motory z nabídky definitivně vyřazeny a automobily SAAB jsou od té doby výhradně "čtyřdobé". Tím ovšem ani zdaleka neskončila slavná éra typu 95/96 i když již v roce 1964 byly zahájeny konstrukční práce na zcela novém, větším automobilu SAAB. Ten se veřejnosti představil v listopadu 1967 s typovým označením 99 a je vlastně základem všech dalších modelů SAAB, prakticky až do současnosti. Jeho přední kola zpočátku poháněl čtyřválec Triumph o objemu 1709 cm³ s výkonem 59 kW (v roce 1971 byl zvětšen zdvihový objem na 1854 cm³), a od roku 1974 dvoulitr vlastní konstrukce. Vůz se dodával s ručně řazenou i samočinnou převodovkou a dvou-, tří-, čtyř- i pětidveřovou karoserií. V historii značky SAAB mají nezastupitelnou roli sportovní úspěchy, dosažené především v automobilových soutěžích. Ještě dříve, než se první automobily SAAB dostaly do rukou zákazníků, startovaly dva z nich v populární Rallye Monte Carlo 1950. Oba dojezdy do cíle a odstartovaly dlouhou řadu sportovních úspěchů, spojených zejména se jmény Erika Carlssona a jeho ženy Pat, sestry Stirlinga Mosse. Na jejich kontě jsou tituly mistra Evropy a vítězství v těch nejslavnějších soutěžích - Rallye Monte Carlo, RAC Rallye, Rallye 1000 jezer, Rallye San Remo atp. - mezi kterými nalezneme i Rallye Vltava 1967 (Erik zvítězil, Pat dojezda čtvrtá). K dalším slavným jménům, spojeným se značkou SAAB, patří kupříkladu i Simo Lampinen a Stig Blomqvist. Sportovní image značky se v letech 1956 až 1974 promítla i do sériové výroby v podobě tří generací dvoumístných roadsterů Sonett, jejichž hlavním odbytištěm se stal především automobilový trh USA. Celkem jich bylo vyrobeno přes deset tisíc v provedení Sonett II, Sonett V4 a Sonett III a dnes jsou předmětem velmi intenzivního zájmu sběratelů.