

Seriál o historii Saabů - Díl 4.

•Napsal uživatel •

••Úterý•, 13 •Červenec• 2010 10:59• - •Aktualizováno•

••Úterý•, 13 •Červenec• 2010 11:25•



Saab 95 a 95/5

Vývoj užitkového vozu odvozeného od typu 93F, zahájil Sason na jaře roku 1958. K přední části karosérie typu 93 navrhl jednoduchou a pohlednou zadní část s třetími dveřmi. První prototyp byl postaven v létě téhož roku a ověřovací série 40 vozů vyjela z továrny v březnu 1959.

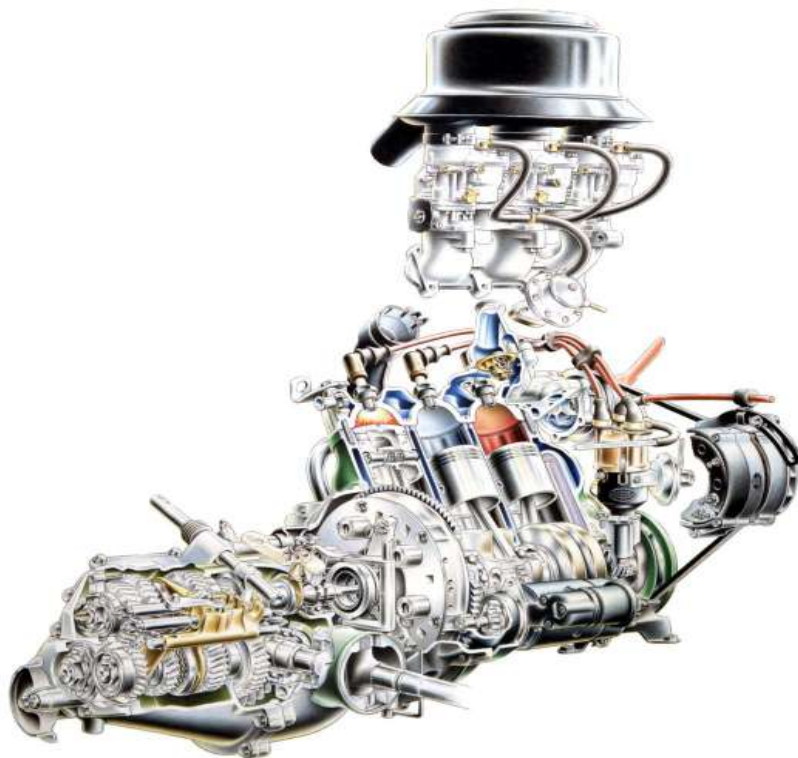
Dodávková karoserie byla velmi praktická. Po složení zadních sedadel vznikla za opěradly předních sedadel rovná ložná plocha 1600 mm x 950 mm, přístupná pohodlně zadními výklopnými dveřmi sahajícími od střechy až k nárazníku. Pro přepravu osob byl vůz otypován dokonce jako sedmimístný, protože mezi zadní sedadla a zadní dveře se mohlo k podlaze přišroubovat další sedadlo pro dvě menší osoby. V sedmimístném provedení se Saab 95 vyráběl i jako typ 95 V4 a do roku 1976, poslední dva ročníky byly vzhledem ke zpřísnění bezpečnostního předpisu otypovány již jen jako pětimístné podobné řešení použil ještě o 20 let později Audi u svého typu 100 avant a ve svých propagačních materiálech je prezentoval jako absolutní novinku.

Seriál o historii Saabů - Díl 4.

•Napsal uživatel •

••Úterý•, 13 •Červenec• 2010 10:59• - •Aktualizováno•

••Úterý•, 13 •Červenec• 2010 11:25•



Saab 96 a 96/5

Seriál o historii Saabů - Díl 4.

•Napsal uživatel •

••Úterý•, 13 ••Červenec•, 2010 10:59• - ••Aktualizováno•

••Úterý•, 13 ••Červenec•, 2010 11:25•

Nový tudor typu Saab 96 (podle terminologie továrny „sedan“) byl představen ve Stockholmu 17. února 1960, aby v druhé polovině téhož roku jako model 1961 nahradil dosavadní typ 93F. Karosérie se od typu 93F zásadně nelišila, pouze se zvětšila o 20 % plocha zadního okna a na este-ticky lépe tvarované zádi se objevila nová koncová světla Hella, sdružená s blikáči a s brzdovými světly. Osvětlení SPZ bylo začleňeno do držadla víka zavazadlového prostoru. Nádrž na 40 litru pa-liva měla opět mechanické mísící zařízení. Za bočním zadním oknem přibyl zvenku kryt vývodu bezprůvanového větrání, které nasávalo vzduch mřížkou pod čelním oknem. Na palubní desce nahradily sdružený obdelníkový přístroj čtyři kruhové: rychloměr, teploměr chladící kapaliny, palivoměr a elektrické hodiny. Další novinkou byl elektromagnetický spínač startéru, ovládaný klíčkem ve spínací skřínce. Od jara 1961 se začala kola všech verzí lakovat stříbrnou barvou. Hnací agregát byl převzat z typu 95, většina vozů se však ještě déle než rok musela spokojit se starou 3stupňovou převodovkou. O její definitivní konec se postaralo zadírání silnějších motorů, které se na rovinatých silnicích v Holandsku na plný plyn přetáčely a přehřívaly. 4stupňová převodovka a delší stálý převod vyřešily tento problém k plné spokojenosti firmy i zákazníků.

Model 1962 dostal redukční ventilky do potrubí k zadním brzdám, nový rozdelovač s podtlakovým regulátorem (opět s funkcí „mechanického omezovače otáček“) a stíněné vysokonapěťové kabely k zapalování. Od jara 1962 byla přední sedadla sériově vybavena pevnými třibodovými bezpečnostními pásy Klippan.



Seriál o historii Saabů - Díl 4.

•Napsal uživatel •

••Úterý•, 13 ••Červenec•, 2010 10:59• - ••Aktualizováno•

••Úterý•, 13 ••Červenec•, 2010 11:25•

Model 1963 přinesl významější novinky: dvouokruhový, diagonálně uspořádaný brzdový systém a modernizované topení, doplněné vlastním regulačním termostatem, emblém SAAB byl vpředu přemstěn z kapoty na mřížku chladiče a u modelu 1964 se objevil emblém továrny i na víku zavazadlového prostoru.

Model 65 dostal nové typové označení Saab 96/5 vzhledem k rekonstrukci celé přední části karoserie a k jejímu prodloužení o 150 mm. Kombinovaná koncová světla Hella dostala dvoubarevný, červeno-oranžový kryt. Maska a přední blatníky byly jako samostatné díly přišroubovány k bočnicím karoserie a kapota se odklápěla doředu. prodloužený motorový prostor dovolil přemístit chladič s větrákem před motor. Třístupňová převodovka se nadále montovala jen k automatické spojce SAXOMAT. Hydraulické vypínání spojky a zavěšené pedály usnadnili obsluhu stejně jako nové homokinetáky „Rzeppa“ s trvalou tukovounáplní.

www.HotCarShrine.com



O klouby „Rzeppa“ či lépe „Řepa“ později vznikl spor, který dosud nebyl vyřešen, protože patent za války odcizili Němci panu Řepovi, dědečkovi známého historika českých závodních automobilů a publicisty Karla Řepy. Saab jej použil v dobré víře, že jde o válečnou kořist.

U modelu 1966 byl zvýšen výkon motoru na 31 kW (42 k) úpravou sacího potrubí a zavedením trojitého karburátoru SOLEX 34 WZ (Y). Jednalo se o úpravu převzatou z modelu Saab 96 Sport, který se od prosince 1965 nazýval Saab Monte Carlo 850.

Model 1967 převzal všechny úpravy podvozku a karoserie zavedené pro nový typ Saab 96 V4,

Seriál o historii Saabů - Díl 4.

•Napsal uživatel •

••Úterý•, 13 ••Červenec•, 2010 10:59• - ••Aktualizováno•

••Úterý•, 13 ••Červenec•, 2010 11:25•

zejména kotoučové brzdy Girling s plovoucím třmenem na předních kolech, alternátor místo dynamo a pevné tříbodové bezpečnostní pásy. Část dvoutaktních motorů byla na přání dodávána se ztrátovým mazáním, zavedeným u sportovních motorů od r. 1962, ovšem s dvoutaktním motorem už byla vyrobena pouze jediná série čítající 500 vozů. Definitivně skončila výroba dvoutaktu s příchodem modelového ročníku 1968, kdy bylo vyrobeno pouhých 28 dvoutaktu v modernizované karoserii, shodné s typem 96 V4.

V letech 1949 — 1968 bylo s dvoutaktním motorem vyrobeno celkem 320 000 Saabu typu 92, 93, 95, 96, 95/5 a 96/5.



Děkuji Hubertovi Procházkovi za to že napsal tak sgelou knížku o Saabech ze které jsem čerpal pár informací.

Seriál o historii Saabů - Díl 4.

•Napsal uživatel •

••Úterý•, 13 •Červenec•, 2010 10:59• - •Aktualizováno•

••Úterý•, 13 •Červenec•, 2010 11:25•

Napsal: SobikSaabik**Foto:** Archiv autora
