



Pohon Monsteru dodávají dva tříválcové motory

Muzeum SAAB Trollhättan ve Švédsku

Jednou ze zastávek na naší 4000 km dlouhé cestě veteránem felicií za polární kruh (Rally půlnocního slunce) bylo muzeum automobilky SAAB v Trollhättanu. Muzeum se nachází cca 400 km jihozápadně od Stockholmu, poblíž Göteborgu, kde je další velmi zajímavé automobilové muzeum – konkurenčního Volva (k němu se vrátíme v jednom z dalších čísel Motor Journalu).

V prostorné čerstvě renovované tovární hale jsou vystaveny téměř všechny modely trollhättanské firmy počínaje Ursaabem přes sportovní rarity až po konceptní vůz Aero -X. Muzeum takřka sousedí s mateřským podnikem, na malebném poloostrově, odděleném historickými splavy a plavebními komorami. Zlatým hřebem tamní přírodní scenérie je několikanásobný vodopád. Tato vyhlášená turistická atrakce je kvůli nedostatku vody v provozu dvakrát ročně.

Typ 92 001 z roku 1947 zvaný „Pra-saab“ je produktem tehdejší letecké továrny, a proto nese několik rysů poplatných aerodynamickým zákonům – na svou dobu značně pokrokových, i když jak víme ne zcela nových. Méně známá je skutečnost, že Saab 91 nebyl předchůdce 92, ale bylo to jednomotorové letadlo Safir, jehož výroba běžela s prvním saabem-autem paralelně... Poválečná doba požadovala auta jednoduchého zpracování s nízkou spotřebou a nízkou hmotností. Proto se Saab rozhodl

pro dvoutaktní motor a proudnicovou karoserii. Další zjednodušení přineslo lakování: obě verze, standart i de luxe, byly provedeny jen v mechově zelené!

Přední náhon propůjčil lehkému a mrštnému vozu dobré jízdní vlastnosti a umožňoval sportovní jízdu, což se brzy odrazilo na vynikajících výsledcích na závodech a soutěžích, zejména v zimních podmínkách. V roce 1950 začala neuvěřitelná řada úspěchů Saabu, když se za volantem střídali hlavní inženýr Melose s legendární závodnicí Molanderovou, která svého kolegu většinou porážela... Spolu vyhráli i Říšský pohár, což je nejprestižnější švédská rally. Molanderová úspěch zopakovala i o rok později. Rok 1953 byl rokem Saabu: Molanderová se stala mistryní Evropy a Melose švédským mistrem. O rok později zahájil svou světovou kariéru na soukromém Saabu 92 Erik Carlsson a zároveň přišel na trh tříválcový Saab 93 s 33 PS.

Opravdovými klenotem mezi exponáty je Sonett Super Sport. Tento typ Saabu se měl stát dalším železím v ohni závodních kolbišť, ale změna reglementu záměr zhatila. Všechny šest vyrobených kusů se dochovalo.

Od samého počátku byl Saab 94 známý jako Saab Sport a stal se kultovním autem. Jeho ladná karoserie nadchne i dnešní publikum. Saab 95, výrazný svými liniemi a křídílky, šokoval na autosalonu třemi řadami sedadel, z nichž poslední byla proti směru jízdy.

Samozřejmě, že v muzeu nechybí ani Carlssonův Saab 96, vůz trollhättanské legendy závodů rallye. Tento typ se podstatně liší od svých předchůdců a jeho vlastnosti umožnily několikanásobná vítězství v britské RAC rally a Rally Monte Carlo. Saab zavedl jako první bezpečnostní pásy a diagonální dvouokružové brzdy.

Vítězství na renomované rally dalo v roce 1965 jméno Saabu 850, který byl novou verzí Saabu Sport. Zavedení tohoto motoru



Muzeum SAAB – návštěva škodováků z Česka



Ponuré svatyni vévodí jediný exemplář vozu Ur-Saab



Jeden z prvních dvouválců, typ 92 z roku 1950, 25 PS, 764 ccm



Tři degerace sonettů a v pozadí první Sonett Super Sport



Saab 92 B 28 PS



Saab 92 B měl v roce 1954 velké zadní okno a 28 PS



Koncept, příliš odvážný na to, aby se dostal do sériové výroby

zahájilo u Saabu další epochu. Jednalo se o první čtyřtákní čtyřválcový motor do V od Fordu, aplikovaný u Saabu 95 a 96. Hned záhy byl nahrazen řadovým čtyřválcem od Ricardo Engineers, vyráběným u Triumphu v Anglii a montovaným do úplně nového Saabu 99. Vystavený a jako nový Saab Sonett II byl koncipován jako sporťák pro americký trh. Zprvu byl motorizován dvojtaktem (258 exemplářů), od roku 1968 Fordem V4.

Zvláště ty méně známé modely upoutají pozornost návštěvníků. Sportovní kabriolet, závodní duetto, elegantní kupé. Žádné z nich se ale nedostalo do větší série. V dlouhé řadě klasických saabů zasluží dva exempláře zvláštní poznámku. Co do počtu koňských sil se saaby nemohly měřit se svými konkurenty, a tak si alespoň experimentálně tovární vývojáři a mechanici zahráli s dostupnou technikou a vybavili

auto dvěma identickými motory. Vznikl nepravý šestiválec a již záhy získal označení Monster. Nebylo to ani tak kvůli vnějšmu vzhledu, ale hlavně díky jeho jízdním vlastnostem. Ovládat takový vůz se dařilo jen výjimečným znalcům. Carlsson k tomu poznamenává: „Není snad auto, jehož řízení je tak náročné.“ A ten to musel vědět

Jiný rekordní Saab je typ 9000, který má na kontě dva světové a 21 národních rekordů. Na rychlostní dráze Talladega Speedway v Alabamě (USA) se podařilo s tímto sériovým vozem ujet 100 000 kilometrů průměrnou rychlostí 213,2 km/h. Rozumí se prakticky nonstop.

Peter Backstrom, kurátor muzea, nasadil vysokou latku, když se rozhodl všechny vystavené saaby uvést nejen do opticky perfektního (jak bývá dobrým zvykem), ale též provozuschopného stavu a předvádět je na

periodicky organizovaných firemních festivalech. Už z tohoto důvodu si výstava zaslouží jedničku. Oddělení věnovanému letecké produkci dominuje stíhačka – v dnešní době je letecká divize Saabu již samostatným a nezávislým podnikem. K muzeu patří též kiosek s dokumentací a kousek odtud lze navštívit i kanceláře zakladatele firmy.

Adresa muzea: Akersjovagen 10, v oblasti zvané Innovatum area. Motoristé se mohou řídit ukazatelem „Saab Bilmuseum“ (bil znamená ve švédštině automobil).

Otevírací doba: během letní sezóny od 10.00 do 18.00, po zbytek roku pak jen od 11.00 do 16.00 hod.

Vstupné činí 60 švédských korun, rodina zaplatí 120 SEK (1 SEK je cca 2,50 Kč). Kontaktní telefon: +46 520 84344, e-mail: saab.carmuseum@saab.com.

Text a foto: Dr. Jiří W. Pollak, sc.



Sonett, pátý z šesti vyrobených, tehdy ještě s volantem vpravo. Motor o výkonu 56,5 PS

