

Od Ursaaba do upadku



Egzemplarz testowy Ursaab 92.001 – eksponat w Saab Car Museum

Historia marki SAAB jest tyleż piękna, co smutna. Piękna, bo wykazuje siłę niekonwencjonalnego myślenia, smutna – ponieważ, jak zwykle, pieniądź wygrywa z intelektem.

Gdy wraz z końcem II wojny światowej zakłady lotnicze Svenska Aeroplan Aktiebolaget (SAAB) straciły rządowe kontrakty na samoloty bojowe, kierownictwo firmy gorączkowo poszukiwało nowych kierunków rozwoju. Brano pod uwagę budowę prefabrykowanych domów, statków i sprzętu AGD, ale ostatecznie zdecydowano się na samochody.

SAAB wybrał spośród swoich inżynierów kilkunastu doświadczonych projektantów i powierzył im realizację zadania. Żaden z nich wcześniej nie projektował samochodów (co zabawne, tylko dwóch miało prawa jazdy), więc aby zgłębić tajniki budowy, zakupili na złomowisku trzy wyeksploatowane egzemplarze: volkwa-

gena garbusa, opla kadetta i DKW. Startowali od zera i bez obciążeń, nie wiązały ich żadne ograniczenia branży motoryzacyjnej ani powszechnie przyjęte kanony.

Skonstruowali cztery prototypy nazwane Ursaab, co można przetłumaczyć jako „oryginalny SAAB”. W okresie testowym pierwszy z nich przejechał łącznie 530 000 km, co odpowiadało 13 podróżom dookoła świata.

W egzemplarzu nr 001 zamiast czterosuwowego silnika, obecnego w większości ówczesnych samochodów, wykorzystano pochodzący ze zdobycznej „dekawki” prosty silnik dwusuwowy. Ze złomowiska pochodziło zresztą więcej podzespołów. Silnik napędzał koła przednie, a to w latach czterdziestych stanowiło rzadkie połączenie. Był to kolejny przykład odważnych decyzji, które od tego czasu zaczęły charakteryzować markę SAAB.

Model samochodu wykonany z drewna w skali 1:1, pomalowany czarną pastą do butów i wypolerowany do połysku, przedstawiono dyrekcji. Najwięcej zastrzeżeń budziło surrealistyczne nadwozie w kształcie łezki, przypominające poprzeczny przekrój skrzydła samolotu. No, ale w końcu czego można oczekiwać od konstruktorów lotniczych? Samochód testowany w tunelu aerodynamicznym według procedur właściwych samolotom

wykazał współczynnik oporu powietrza $C_x = 0,32$, co i dzisiaj stanowi imponującą wartość.

I tak po kilku modyfikacjach do seryjnej produkcji wszedł SAAB 92. Firma produkowała samochody do kwietnia 2011 roku, wypuszczając w tym czasie na rynek kilkanaście dojrzałych, dopracowanych pod każdym względem modeli.

Kolejne kilka lat trwała walka o przetrwanie. Najpierw mariaż ze Scanią, epizod z Fiatem, później z General Motors, wreszcie z inwestorem holenderskim, a na końcu z kilkoma firmami z Chin – ciągłe restrukturyzacje, tarcia, wzajemne oskarżenia, protesty i bezskuteczne poszukiwanie pieniędzy. Klamka nieodwracalnie zapadła, gdy każdy wypuszczany na rynek pojazd przynosił stratę ponad 9 tys. dolarów. Jak podsumował któryś z motoryzacyjnych dziennikarzy: „SAAB był tak doskonały w tworzeniu samochodów, że zapomniał o ważniejszej rzeczy – jak na tym zarabiać”.

Upadł producent samochodów wyposażonych w pierwsze na świecie aktywne zagłówki, podgrzewane fotele, odkształcające się zderzaki, dzielone lusterka, pozabawioną freonu klimatyzację, nowoczesne turbospężarki, wolne od azbestu klocki hamulcowe i tarcze sprzęgłowe. Jest to wielka strata dla branży motoryzacyjnej.

Szkoda! ■

Rozłożyliśmy Niemców

na części



Przewagi polskich klocków hamulcowych **Breck** nad niemieckim konkurentem:

47% niższe zużycie klocków w całym teście*

droga hamowania ze 120 do 80 km/h - krótsza o **11 m****

* Norma: Wear - J2707B. Badania porównawcze wykonane w skali rzeczywistej, w warunkach laboratoryjnych na urządzeniu dynamometrycznym firmy Tecsca.

** Norma: Performance - AK Master J2522 (przy 80 barach). Badania porównawcze wykonane w skali rzeczywistej, w warunkach laboratoryjnych na urządzeniu dynamometrycznym firmy Tecsca.



FOT. SAAB CAR MUSEUM, ARCHIWUM