

TEKNIKENS VÄRLD

retro

ALLA TIDERS BILAR!



Fetsladd i skogen:
Opel Kadett Rallye

Porsche för smarta!

Gör ditt drömköp
av Porsche 924

Spoilerfeber!

Volvo GT mot Saab Turbo



Vi rattar
Ferrari
250 Lusso

Tekniken
värld

NR 5/2000
PRIS 45 kr
Norge 49 kr
Finland Fmk 32

TIDSAM
0939-05



populäranalys

SAAB 99 TURBO 1978
VOLVO 242 GT 1979



Tuffa klubben

I slutet av 1970-talet kom reaktionen mot det fotriktiga och förnuftiga. Saab införde begreppet turbo i gillestugorna, Volvo stod för strajpsen. Spoiler var ett måste.

TEXT: CARL LEGELIUS FOTO: ROGER SCHEDERIN







Spoilertrimningen var inte bara för syns skull – toppfarten och stabiliteten förbättrades. Saab klarade 200 km/h.



Reklamen för 99 Turbo handlade mycket om teknik – alla skulle förstå hur en turbo funkar. På omslaget ett viktigt kännetecken – Inca-fälgen.

Det var en gång två svenska bilfabrikanter. Två ganska små tillverkare som levde på kvalitetsrykte, säkerhet och udda framtoning. Den ena byggde kraftiga och robusta bilar, den andra sålde på teknisk innovation och fiffiga lösningar. I Sverige sågs de som bittra fiender, trots att bilarna var väldigt olika. Utomlands hade många svårt att skilja dem åt.

I slutet av 1970-talet var framtiden oviss för svensk bilindustri. Både Saab och Volvo var drabbade av sjunkande försäljningssiffror och kvalitetsproblem. I januari 1977 hade Volvo och Saab börjat prata om samarbete och på sikt ett samgående. Men när förhandlingarna kommit ner på detaljnivå hade Saab dragit sig ur. En av de stora frågorna var om Saab skulle få behålla sin framhjulsdraft, en annan var rädslan att Saab skulle bli slukat av Volvo. Saab skulle nog klara sig själva, ansåg ledningen. De fick rätt. Ett tag.

För att överleva som biltillverkare med liten produktionsvolym krävs att man tjänar mycket pengar på varje tillverkad bil. Volvo och Saab insåg detta och började på 1970-talet medvetet arbeta för att locka till sig exklusivare och mer penningstarka kunder.

Hösten 1977 visades Saab 99 Turbo för första gången på Frankfurtsalongen, någon månad senare kontrade Volvo med 242 GT. En ny era inom svensk bilindustri hade inletts.

TROTS ATT SAAB 99 VID DET LAGET var en tio år gammal konstruktion upplevdes Turbo modellen som något nytt. De tuffa Inca-fälgarna, spoiler både fram och bak och tydliga, stora Turbo-emblem gjorde att vilken bilintresserad som helst såg vad som kon-
åkande.

Redan 1971 fanns tankarna på turbo hos utvecklingsavdelningen på Saab. Och när oljekrisen slog till ett par år senare stod de



Jonas Nordströms svarta 99 Turbo har levt ett skyddat liv och ser ut därefter. En bil man bara vill ha.

Turbomätaren och den tre-ekrade fetratten utmärkte turbomodellen. Den korsmönstrade klädseln likaså.

Det glödglada turboaggregatet blev ett signum. Men det gällde att låta bilen gå på tomgång någon minut efter hårdkörning. Annars blev det haveri.

fullständigt klart att den V8-motor man ditills funderat på inte låg rätt i tiden. Dessutom hade Saab tillförts mycket värdefull kunskap om turboladdning när de slagits samman med Scania-Vabis. De hade sysslat med överladdning av dieselmotorer sedan 1951.

Saab var långt ifrån först med turbo i en personbil. Chevrolet och Oldsmobile hade gjort det 1962, i början av 1970-talet lanserade BMW sin 2002 turbo och Porsche sitt monster 911 turbo. Saabs utmaning blev i stället att tämja turbons egenskaper så att de passade en familjebil. Lösningen blev ett ganska litet turboaggregat, utvecklat tillsammans med amerikanska Garrett och – framför allt – wastegate-ventilen.

Ett turboaggregat består av en turbin som drivs av motorns avgaser. På samma axel sitter en kompressor som med högre tryck pressar in färsk bränsle/luftblandning i cylindrarna. Om laddningstrycket överskri-

der det maximala förbränningstrycket börjar motorn spika. Det är där wastegate-ventilen kommer in. Den släpper ut överflödigt tryck vilket tillåter turbon att arbeta fullt upp till ett visst tryck. Det gör att man kan låta den "gå in" på lägre varvtal och leverera kraften tidigare och mjukare. Med ett mindre turboaggregat försvann också en del av den effektfördröjning som upplevdes i andra turbobilar.

FAST HELT ODRAMATISKT ÄR det inte att trycka gasen i botten på Jonas Nordströms fina Saab 99 Turbo från 1978. Det viner till och efter en liten fördröjning känns det som om en enorm hand tar tag i bilen och sveper den framåt. Upplevelsen är mycket momentan – strax är det dags att växla och så upprepas det hela. Nålen på den lilla turbotrycksmätaren uppe på instrumentbrädan till vänster om ratten rör sig nervöst och det gäller att hålla koll på den. På Jonas bil är ett membran >>

Saab 99 Turbo 1978

Motor: 4-cylindrig radmotor med en överliggande kamaxel. Mekanisk bränsleinsprutning, turbo. 1 985 cm³, 145 hk vid 5 000 r/min. Vridmoment 236 Nm vid 3 000 r/min.

Kraftöverföring: Framhjulsdraft, längsmonterad motor, fyrväxlad manuell låda.

Bromsar & Styrning: Skivor fram och bak. Kuggstäng, 4,1 rattvarv.

Fjädring/hjulställ: Skruvfjädring fram och bak. Fram dubbla triangellänkar, bak stel axel med fram- och bakåtriktade länkar samt ett panhardstag.

Mått/vikt (cm/kg): Längd/bredd/höjd 455/169/144 cm, axelavstånd 247 cm. Tjänstevikt 1 260 kg.

Fartresurser (Teknikens Världs mätningar): Toppfart ca 198 km/h, 0-100 km/h ca 10,2 sek.

Nypris: 60 800 kronor

Klubbar: The 99 Turbo Association, Jonas Nordström, 070-685 00 24, email: tow351j@tinet.se.
Saab Turbo Club of Sweden, www.saab-turboclub.com, email: stcs@telia.com



Nästan alla promotionbilder på Volvo 242 GT visade en vilt sladdande bil med grus sprutande från bakhjulen

VOLVO
242 GT



I reklamen visade Volvo det rätta greppet. GT-ratten ingick i standardutrustningen, handskarna kostade extra.

till wastage-ventilen sönder för tillfället och passar man sig inte börjar motorn spika.

Med turbo fick Saab ut 145 hästkrafter ur tvålitersmotorn men ännu mer imponerande var vridstyrkan. Vid 3 000 varv utvecklades 236 Nm rå kraft – som hos en sexcylindrig motor. Fartresurserna var blixtrande, särskilt omkörningsprestanda. Motorpressen älskade bilen och Saab fick massor av publicitet. Omvärlden upplevde att Saab var ett företag "på gång" och moralen hos de anställda förstärktes avsevärt.

Jonas 99 Turbo är en överklagt fin originalbil som bara rullat 8 500 mil. Jonas är tredje ägaren, den förste bodde i Umeå och behöll bilen fram till förra året. Den har stått avställd under långa perioder och trots att Jonas redan hade fyra stycken 99 Turbo, kunde han inte motstå frestelsen när bilen kom i hans väg.

– Jag har alltid varit fascinerad av Saab Turbo, berättar Jonas. Ordföranden i kanot-

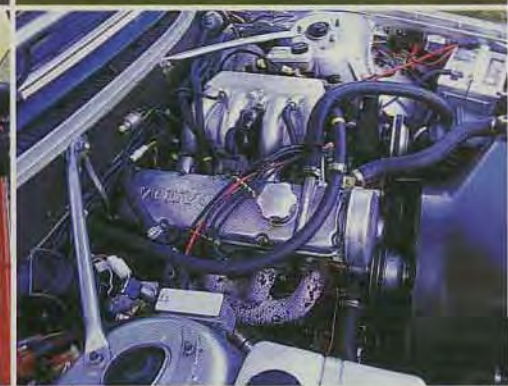
klubben hade en när de var nya. En cardin röd -78:a som vi fick åka med i. Vilket drag

Jag sitter högt och ganska upprätt i en vinröda förarstolen med inbyggt nackskydd ryggstödet. Plyschklädseln med korsmöns är helt osliten och den typiska Saabdoft från dessa år regerar fortfarande i kupén.

Styrningen är ganska vevig – det är drygt fyra varv mellan fulla hjulutslag – och i låga farter får jag hugga i ordentligt med den fe-treekrade sportratten. Servostyrning saknar det kom först på 900-modellen.

SAAB 99 TURBO TRIVS ALLRA BÄST på landsväg. Riktighetsstabil och vägsäker och med en sådär fantastisk turbokraften på bara ett par dalttrycks avstånd.

Saab 99 Turbo tillverkades bara i tre åren 1978-1980. Första året som fanns den som en tredörrars Combi Coupé. 1979 och -80 fanns den tvåörrars sedanaross, mest för att den modellen passade bättre för tävlingsbruk.



Fanns det som originaltillbehör, finns det i Bosse Oscarssons fina 242 GT. GT-instrument, luftkonditionering, sporträtt, extramätare. You name it!

Bortskalade reservhjulsbäljor krävde platt reservhjul som krävde kompressor som krävde tändaruttag. Manchester håller, visar 30 000 mils bruk.

1979 fick 242 GT större motor och effekten ökade från 123 till 140 hästar. GT-instrumenteringen är ett eftertraktat extratillbehör.

specialserie med omkring 400 stycken 99 Turbo ska även ha tillverkats 1981, samtliga gick till England.

Jonas är ordförande i "The 99 Turbo Association".

– Än så länge är vi bara 35 medlemmar men skaran växer stadigt, säger Jonas. Vi har ett medlemsblad som utkommer tre gånger om året och har fått i gång en mindre tillverkning av utgångna delar. Bland annat frontspoilern nyttillverkas, berättar han.

Det finns omkring 850 Saab 99 Turbo kvar i landet men bara en tredjedel var i trafik när Jonas kollade senast, förra året.

Volvo 242 GT förhandsvisades kort efter Saab 99 Turbo men började inte säljas förrän våren 1978. Ett desperat motdrag eller en logisk uppföljning av tidigare sportmodeller från Volvo som PV Sport och Amazon 123 GT? Både och är nog svaret närmast sanningen. Klart är i alla fall att Volvo väldigt, väldigt gärna ville bli av med sin tråkstämpel.

240-serien som introducerats hösten 1974 var visserligen betydligt trevligare på vägen än 140-bilarna. 240 hade två centimeter längre axelavstånd och en ny framvagn med fjäderben och kuggstängsstyrning. Bakvagnen var något uppstyvad och motorerna (förutom B20) nya. Men den nya fronten var och såg tyngre ut och allt oftare började det pratas om traktorer när Volvobilar kom på tal. Den engelska tidningen Car, känd för sina elakheter, summerade 240-serien på följande sätt: For: Built like a tank (stridsvagn). Against: Looks like a tank. Sum up: Feels like a tank.

Dessutom hade Volvo liksom många andra biltillverkare på 1970-talet drabbats av stora kvalitetsproblem. Plötsligt var Volvo inte bara tråkiga – de var dåliga också. Något måste göras.

VOLVO 242 GT VAR Egentligen inget nytt utan ett hoplock av komponenter från hyllan. Motor och växellåda kom från 244 GL, vilket >>

Volvo 242 GT 1978

(1979 inom parentes)

Motor: 4-cylindrig radmotor med en överliggande kamaxel. Mekanisk bränsleinsprutning. 2 127 (2 315) cm³, 123 (140) hk vid 5 500 (5 750) r/min. Vridmoment 170 (191) Nm vid 3 500 (4 500) r/min. **Kraftöverföring:** Bakhjulsdrift, längsmonterad motor, fyrväxlad manuell låda med elektrisk överväxel.

Bromsar & Styrning: Skivor fram och bak. Kuggstäng, servo 3,5 rattvarv.

Fjädring /hjulställ: Skruvfjädring och krängningshämmare fram och bak. Fram fjäderben (McPherson) med enkla tvärlänkar, bak stel axel med bakåtriktade länkararmar samt ett panhardstag.

Mått/vikt (cm/kg): Längd/bredd/höjd 490/171/144 cm, axelavstånd 264 cm. Tjänstevikt 1 360 kg.

Fartresurser (Teknikens Världs mätningar): Toppfart ca 180 (185) km/h, 0-100 km/h ca 11,1 (10,8) sek.

Nypris: 53 900 (59 700) kronor



99 Turbo och 242 GT är motsatser i mycket men de enorma stötfångarna förenar. De tål tuffa tag.

innebar en 2,1-liters fyra (B21E) på 123 hästar med överliggande kamaxel och mekanisk bränsleinsprutning. Fyrpetad låda, överväxel.

242 GT fanns bara i ett utförande – silvermetallic med svartröda strajps längs sidorna samt på baklucka och huv. Silverfärgad grill med inbyggda dimljus och en silverlackerad frontspoiler skiljde 242 GT från beskedligare Volvobilar, liksom avsaknaden av krom kring rutor och bakljus. Mattsvart var mycket tuffare. De 20-ekrade lättmetallfälgarna hörde också till utrustningen. För att ge karossen ett slankare intryck togs reservhjulsbaljorna bakom bakhjulen bort. Då fick givetvis inte ett reservhjul i fullskala plats utan fick ersättas av ett platt nödhjul. Vid behov fylldes nödhjulet med luft med hjälp av en medföljande, elektrisk kompressor som pluggades in i cigarettändaruttaget. Hur många som la märke till att reservhjulsbaljorna var borta och tyckte att karossen såg slank ut är osäkert men Volvo hade i alla fall visat sin goda vilja.

I Bosse Oscarsson fantastiskt fina 242 GT

från 1979 finns kompressorn kvar och varken den eller reservhjulet verkar någonsin vara nyttjade.

– Min son köpte bilen för tio år sedan av första ägaren, då hade den gått 12 000 mil och var i fint skick, berättar Bosse. Några år senare blev han påkörd och försäkringsbolaget tyckte inte det var lönt att reparera. Vi fick kontantersättning samtidigt som vi fick behålla bilen.

DÅ BESTÄMDE SIG BOSSE FÖR ATT ta över GT:n och helrenovera den – ett projekt som pågick av och till under tre-fyra år. Några större bekymmer med reservdelar var det inte – Bosse har arbetat med Volvo sedan 1954. 1961 blev han reservdelschef hos Hans Persson Bil som säljer Volvo på många orter i mellansverige. Nu är han pensionerad men arbetar fortfarande med Volvodelar, nästan dagligen. Bosse är ordförande i SVIS, Svenska Volvo-Klubbar i Samverkan. SVIS bildades för att kunna rädda utskrotade reservdelar från Volvo och är en paraplyorganisation för Sveriges Volvoklubbar.

Bosses 242 GT är utrustad med nästan varje tillbehör och tillval som fanns till bilen när den var ny, allt Volvo original. Det innebär bland annat luftkonditionering, nivåreglering, GT-instrumentering, R-Sporträtt och så vidare ner till "polishandtag" på bakluckan.

Inredningen i 242 GT skiljde sig från övriga modeller i 240-serien. Den svarta manchesterklädseln som i Bosses bil ser oanvänd ut trots nästan 30 000 mil, är prydd med röda fartränder liksom den annars nattsvarta in-

strumentpanelen. Även den speciella GT-ratten hade röda dekorinlägg.

1979 års 242 GT fick en större, starkare motor. B23E-motorn var i princip en B21E-motor med ökad slagvolym och höjd kompression. 17 extra hästkrafter gjorde att accelerationen 0-100 km/h förbättrades från 11,1 sekunder till 10,8 enligt Teknikens Världs mätningar.

Volvon är snäll att köra redan i låga farter och servostyrningen som var standard gör den lättmanövrerad. I fart går GT:n tyst och avslappnat tack vare den elektriska överväxeln men även om fjädringen känns lite stötig går det inte ens med god vilja kalla körupplevelsen sportig.

Desto roligare är det på grusväg och nästan varenda promotionbild på 242 GT visar en bil på tvären med grus sprutande från bakhjulen. En ursvensk bil för ursvenska svartvägar.

Både Saab 99 Turbo och Volvo 242 GT blev kortlivade modeller. Redan 1979 kom 900 Turbo och även om 99:an fanns kvar ytterligare ett år var den inte längre den häftigaste Saaben man kunde äga. 242 GT ersatte 1980 (utom på vissa marknader) av 244 GLT. Samma motor men mer komfort- och lyxinriktad slog den betydligt bättre. Volvo hade hittat rätt.

Saab 99 Turbo blev utan tvekan en mil stolpe i bilens och i synnerhet Saabs historia. Volvo 242 GT mer av en parentes. De två är mycket varandras motsatser och därför fascinerar de på olika sätt. Tillsammans var de de tuffaste svensk bilindustri kunde prester 1978. Inte illa.



Jonas Nordström har fem Saab Turbo, Bosse Oscarsson har ytterligare ett knippe Volvo, bland annat en Amazon 123 GT.