

# The Space



» Teksti Ilja Ojala » Kuvat Anssi Ranki

**Toni Koskinen osti ruosteisen Saab 96:n vuosituhatosen alkupuolella. Vuosien työllä Avaruusbanaani pelastettiin kunniakkaaseen vanhuuteen.**



**S**aab 96 on eittämättä legendaarinen automalli. Vielä 70-luvulla joka toinen Suomen teitä kiitävä auto tuntui olevan Kajakkikaksikko. Suosio ei ollut mikään ihme, sillä Ysikutosen tukeva kori ja laadukas viimeistely tekivät siitä aikanaan erinomaisen kulkupelin. Osansa auton menestyksellä oli myös sillä, että kotimaassa, Uudenkaupungin autotehtaalla valmistetut Saabit saivat verohelpotuksia, joiden ansiosta hinta oli kilpailijoita alempi.

Turvallinenkin auto oli – tuskin kukaan voi unohtaa bikinimallin vyötärön paksuisia kumisia turvapuskureita, joilla sulavalinjaisen kaksiovisen coupén muodot melkein onnistuttiin 70-luvulla pilaamaan.

Ensimmäiset 96:t olivat kaksitahtisia. Vajaat 40-heppaisen, 841 kuutiosentin koneen voimin mentiin itse asiassa aika pitkään, 1960–1968, vaikka kone ei mikään kestävyuden perikuva ollutkaan. Vuonna 1967 Saab 96 sai keulilleen Ford Taunuksen

1,5-litraisen V4-moottorin, josta tehoa irtosi jo tömäkät 65 hevosvoimaa. Uskollinen voimanlähde sai palvella pienin päivityksin aina vuoteen 1979, jolloin 96-mallin valmistus lopetettiin.

70-luvun loppupuolella Ysikutosta sai myös hiukan tehokkaampana Super-versiona. Todellinen menijä oli sitten 1,7-litraisella 90 hevosvoiman moottorilla varustettu 1700S, jolla pärjättiin erinomaisesti myös rallipoluilla – niin uskomattomalta kuin



# Banana



se Saab 96:sta nyt katsellessa tuntuukin. Korkeaviriteinen 1700S oli kuitenkin aikanaan kiihtyvyydeltään ja huippunopeudeltaan kovaa luokkaa.

Teknisesti erikoisin ratkaisu 96:ssa on varmaankin rattivaihteiston jatkona ollut vapaakytkin. Sitä käytettäessä ei jalan nostaminen kaasulta aiheuta moottorijarrutusta, vaan auto kulkee vapaalla. Vaihteen vaihtaminenkin onnistuu pelkästään kaasun hölläämisellä eikä kytkintä tarvitse pai-

naa. Kaksitahtimoottoreissa vapaakytkimen käyttö on perusteltua, sillä se estää moottoria käymästä liian vähällä voitelulla.

Kun 96:ssa siirryttiin nelitahtimoottoreihin, päätettiin vapaakytkin kuitenkin säilyttää - ja hyvä niin. Auton ajaminen oli sen ansiosta mukavaa ja taloudellista: mäkisellä tieosuudella auto rullaili alamäet vapaalla ja bensaa säästy.

Kaikki hyvä loppuu aikanaan. Viimeiset 96:set valmistettiin Uudenkaupungin auto-

tehtaalla vuonna 1979. Vuosimallikseen ne saivat kuitenkin '80. Viimeiset 300 valmistunutta kappaletta olivat metallivärillä ja erikoissustalla varustettua juhlamallia. 28 vuodessa Suomen 96-kanta on harvennut kiihtyvällä tahdilla, vaikka mallia vaalivia innokkaita harrastajia löytyykin.

## TEKEMÄLLÄ OPPII

Helsinkiläinen **Toni Koskinen** päätyi ruosteisen vuosimallia 1976 edustavan 96:n omis-





tajaksi tarkoituksella ja vakaan harkinnan jälkeen. Vuosien ostaako vai eikä ostaa -kärjistelyn jälkeen vastaan tuli sopivanhintainen, joskin huonokuntoinen yksilö.

– Juuret saabismiin ovat syvällä. Isälläni oli useita Ysikutosia silloin kun olin lapsi ja niistä jäi mieleen kytämään halu omistaa joskus oma. Ja onhan Saabilla mielellön rallihistoria, Toni kertoo.

– Ostin auton tammikuussa 2002 vähän niin kuin harjoittelukohteeksi. Ajattelin, että sitä laitellessa olisi hyvä opetella kaikki mahdolliset työtavat, mitä autonrakenteluun vaan voi liittyä. Auto maksoi 80 euroa, joten ei tarvinnut edes pelätä pilaavansa mitään kallista.

Jos auto oli vaikuttanut ostettaessa ruosteiselta, paljasti tarkempi tutkiminen, että auto oli todellakin läpimätää. Hitsihommiin tuli hyvää treenausta, kun Toni paikkaili Saabin kukkeimpia kohtia yli kolmella neliöllä suoraa peltiä. Oikeat muodot pelleille Toni antoi vasaraa ja polvea käyttäen.

– Ovia ja lokasuojia ei enää hitsaamalla pelastettu, joten ne vaihdoin – ovet kahteenkin kertaan, Toni kertoo.

Pelkkää pussihousumiesten perinnekunnostusta Toni ei harrastanut, sillä Saab sai varovasti tekijänsä omaa ideointia olevia muotoja.

– Visio siitä millainen Saabista joskus tulee syntyi jo 2002 hitsailllessani ruosteaurioita. Se iski ihan yllättäen: että tollanenhan siitä pitää tehdä! Visio jäi kytämään ja odottaman omien taitojen karttumista, jotta osaisin tehdä aina kaiken itse. Ulkopuolisia kun ei hommin ole päästetty. Valmishan se ei vieläkään ole, ja joskus tulee vielä päivä, jolloin teen kaiken uusiksi ja vielä paremmin kuin nyt.

Korin, sisustan ja tekniikan peruskunnostus vei aikaa vuoden ja yhdeksän kuukautta ja kaikkiaan 2000 työtuntia. Lopuksi Toni ruiskutti itse tekemiensä pohjien päälle Seatin kirkkaan keltaisen maalipinnan, ja käytti Saabin leimalla syyskuussa 2003.

– Dinaarien puute hiukan hommaa hidasti. Tuli lasketua kokonaisbudjetti aluksi pieleen. Alkujaan laskin 1500 euron riittävän, mutta hiljalleen summa nousi niin, että rahaa meni tuplaten ennen kuin auto oli taas ajossa. Tämä ihan vaan opetuksiksi, Toni puuskahtaa.

## 96 GOES EVO 2

Mitä mies tekee saatuaan melkein kaksi vuotta jatkuneen projektin valmiiksi? No tietenkin jatkaa sitä.

– Evo 2 -vaihe alkoi uuden konepellin tekemisellä. Muotoilin Saabin konepellin keskelle muhkean skopin

### Historian siivet havisevat, osa 1

Raimo Utriais (1927–1994) Aallonharjalla -teos vuodelta 1974 on Oy Alkoholiliike Ab:n tilausteos. Ruostumattomasta teräksestä ja eloksoidusta alumiinista konstruoitu veistos oli Utriaisens ensimmäinen alumiinisäleeteos ja Helsingin ensimmäinen julkiselle paikalle pystytetty täyskonstruktivistinen taideteos. Alumiinisäleestä tuli sittemmin Utriaisens tavaramerkki. Veistoksen korkeus on 12 metriä ja leveys 5 metriä. Nykyään veistos tunnetaan nimellä Vooki, mikä tarkoittaa aaltoa. (Lähde: Helsingin kaupungin taidemuseo)



ja sen molemmille puolille ilmapoistoaukot auton tyyliin hyvin sopivine ritilöineen, jotka ovat Saab 99:n takalokasuojista peräisin, Toni muistelee.

Sitten iski stoppi. Parin vuoden liki tauoton rakennusurakka lopahti kuin seinään, ja Saab sai seistä pihalla parikymmentä kuukautta. Toimettomana Toni ei silloinkaan ollut, vaan kävi läpi tekniikkapuolen toisesta harrasteautostaan, '66 Ford Galaxiestä.

– Ehkä Saabin kanssa tuli koettua myös jonkinlainen burnout. Vasta toukokuussa 2006 aloin taas ropeltaa Saabin kimpussa. Olin hankkinut '68 pitkänokka-Saabin pyöreälamppuisen maskin, joka sopi omaan autooni todella hyvin. Eroa tuohon alkupe-

räiseen kanttilamppumaskiin on kuin yöllä ja päivällä.

Kesät 2006 ja 2007 ajeltiin tällä kokoonpanolla. Syksyllä 2007 oli aika aloittaa korin muokkaaminen nykykuosiin. Seuraavat 10 kuukautta kuluivat melko tiiviisti tallilla, kun Saab sai uusia muotoja. Koko projektin lähtökohtaa kunnioittaen Toni on tehnyt kaiken itse, kukaan ulkopuolinen ei ole autoon koskenut.

Erityisen tyytyväinen Toni on etu-, sivu- ja takahelmoista. Eteen ja taakse helmat syntyivät kuin luonnostaan lokasuojia muokatessa. Esimerkiksi takana helma laskeutuu nyt 14–18 senttiä alkuperäistä alemmaksi – silti maavaraa jää noin 12 senttiä.

Sivuhelmoissa olikin sitten enemmän aprikoimista.

– Minua oli jo pitempään häirinnyt se, ettei Saabissa ollut varsinaisia helmapeltejä ollenkaan. Kaverini **Jussin** kautta löytyivät Opel Vectran helmat, joiden pohjalta aloin muokata levikkeitä pellistä.

Toni aloitti työt kuskin puoleisesta kyljestä, jossa helmapeltiä oli pakko silpoa aika tavalla ennen kuin levike sopi edes sinne päin paikoilleen. Sekä etu- että takalokasuojia oli pidennettävä, jotta ovi mahtui aukeamaan helmaa hipomatta.

– Repsikan puolelle ”kynnyskotelo” syntyi sitten nopeammin, kun ei enää tarvinnut joka välissä miettiä mitä tekee. →



– Kaikki mitä autolle on tehty on tehty itse, kukaan ulkopuolinen ei ole autoon koskenut. Itse olen hitsannut, kitannut, maalannut...



## Kuka kuskaa

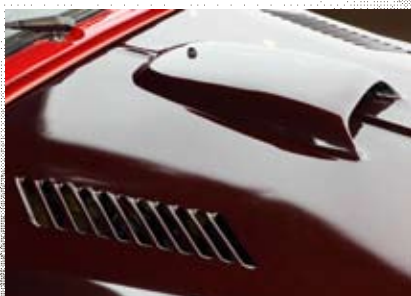
**Toni Koskinen**

Ikä: 31

**Ammatti:** Myyjä

**Paras muutos:** Etu-, sivu- ja takahelmat

**Mitä tekisin toisin:** Takakaaret



Vain auton katto on alkuperäinen





## KAJAKKI KOHTAA KUPLAN

Saabin alla on pyörinyt vuosien mittaan monenlaista rengastusta. Alkujaan 96:ssa oli 4 J x 15 -vanteilla 5,60 x 15 -renkaat. Modernimpaa vanneilmettä hakevalle 96 ei ole kaikkein helpoimpia autoja.

– Aluksi teetin autoon orkkishenkiset, mutta reilusti leveämmät peltivanteet asiaan erikoistuneessa firmassa. Pillerikapselit viimeistelivät lookin, Toni muistelee.

Ruotsin Saab-klubin jäsen **Niklas Westring** antoi Tonille jossain vaiheessa mallipiirroksiset spacereistä, joilla saa muutettua alkuperäisen 5x170-pulttijaon vanneostoksien kannalta helpompaan 5x110:iin. Niiden avulla Kuuppaan saa asennettua esimerkiksi Saab 9-3:n tai 9-5:n vanteet.

– Tällä hetkellä alla ovat 17-tuumaiset Cartecin vanteet 205/45-kumeilla.

Alkujaan perusharmaat vanteet Toni on hionut huolellisesti ja sen jälkeen maalanut keskiöt ja puolat mattamustalla lipan jäädessä kiillotetuksi. Lopputulos on kieltämättä onnistunut.

Alkuperäistä reilusti leveämpien vanteiden takia huolella kunnostettuja takalokasuojia oli pakko levittää rutkasti. Samalla oli hyvä tilaisuus sovitella lokasuojiin upotetut pyöreät takavalot. Jokonin kirkaslasisia kokopunaisia takavalvoja varten Toni hankki so-

pivan paksuja putkia ja upotti ne lokasuojiin leikkaamiinsa aukkoihin.

– Perästä tuli aika mukava!

Jos perä onkin aika tavalla vakiota kliinimpi ja muodokkaampi, on takapaksin päällä komeileva valtava spoileri sitten joutain ihan muuta.

– Ostin hetken mielijohteesta Kuplan takaluukun, johon oli asennettu Porsche-tyylinen takaspoileri. Sain nimittäin aikamoisen vision kun näin sen myynnissä.

Kiinteäsi kontin kanteen kuidutettu takasiipi vaatii ehkä katsojalta totuttelemista. Tonilla on tallissa siivetönkin kansi valmiiksi maalattuna, mutta:

– Pakko myöntää että itse pidän enemmän spoilerilla varustetusta luukusta. Se antaa perälle jotenkin aivan erilaisen muodon ja ilmeen.

Kaiken kaikkiaan korimuutosten myötä koriin on kertynyt yli 20 metriä hitsaussaumaa, joka on myös kauttaaltaan tinattu.

### SATASEN HIFIT

Saabin sisustaa Toni on rakentanut yhtä isolla kädellä kuin ulkokuortakin. Osa muutoksista on sellaisia, ettei Saabeja vähemmän harrastanut tule niitä edes huomanneeksi.

Ihan oma lukunsa on auton poppilaitteisto, joka on kohtuullisen näyttävästi asennettu, soi hyvin – ja on maksanut kaikkineen noin 100 euroa. Kun osia on ostettu sieltä täältä halvalla, on kulut onnistuttu pitämään kurissa.

Eteen Toni asensi 6,5 tuuman kaiuttimet oviin lasikuidusta ja vanerista valmistamiinsa koteloihin. Diskantit taas päätyivät perinteiseen tyyliin peilikolmioihin. Vahvistimille Toni rakensi asennuskehikon takapenkin alle. 10-tuumainen Dragster-subi on omassa laatikossaan takakontissa.

– Hintaansa nähden popit soivat oikein hyvin, Toni hymyilee.

Seitsemän vuotta sitten alkanut projekti jatkuu edelleen. Tallissa odottelee KePöstä löytynyt V4-moottorin viripaketti, joka pitää sisällään 1893 cm3 lohkon, 1700-kuutioisen moottorin kampiakselin, kiertokanget, männät ja kaksireikäisen imusarjan.

– Näillä osilla saan muutettua oman moottorin 1700-kuutioiseksi tai uudella loholla kaksilitraisiksi. Lisää kuutiouumia, lisää tehoa! Moottoriprojekti toteutetaan kuitenkin vasta, kun auto on muuten valmis, Toni miettii.



Takapenkin alta paljastuu siisti vahvistinasennus. Sivuluostuloilla varustettu putkisto on sekin Tonin käsialaa.



### Historian siivet havisevat, osa 2

Presidentti Kekkonen sai ensimmäisen Uudessakungissa valmistetun Kajakkikaksikon. Näinhän meille on opetettu. Oikeasti Urkin auto (rekisteritunnuksella EKA-96) oli vasta 14. linjalta rullannut 96. Tehtaalla haluttiin olla varmoja, että presidentti saa varmasti priiman kulkupelin.



## Speksit

### Moottori

» alkuperäinen Fordin 1,5 l V4 » itse tehty putkisto kahdella ulostulolla » vapaavirtaussuodin » uusi kone työn alla...

### Voimansiirto

» alkuperäinen 4-vaihteinen manuaali, vapaakytkimellä » vaihdevälit lyhennetty

### Alusta

» Monroe-iskarit » edessä ja takana alkuperäiset etujouset lyhennettyinä, madallus edessä 65 ja takana 40 mm » eteen lisätty kallistuksenvakaaja

### Jarrut

» vakiot kunnostettuina: edessä levyt, takana rummut

### Vanteet ja renkaat

» Cartec-vanteet 7x17" ET 42 » Goodride-renkaat 205/45-17

### Korimuutokset

» kaikki korimuutokset tehty itse, pääosin pellistä » suorasta pellistä itse väännetty korisarja » etupus-

kuri poistettu » etuhelmaa pidennetty pellillä

» maski vaihdettu '68 pitkänokka-Ysikutosen maskiin » takapuskuri poistettu » takahelmaa pidennetty pellillä ja helmaan tehty kilvenupotus » sivuhelmat pellistä, aihiona käytetty Opel Vectran helmoja » etulokasuojien kaaret muutettu pyöreiksi ja levitetty n. 15 mm » takalokasuojien kaaret pyöristetty ja levitetty n. 45 mm » taka- ja etulokasuojat hitsattu saumattomasti kiinni koriin (alunperin kiinnitys pultein) » edessä alkuperäiset '68 mallin valot » takana Jokon:in valmistamat kirkaslasiset kokopunaiset valot upotettuina lokasuojiin » takaspoileri pääosin itse tehty, aihiona käytetty Kuplan takaspoileria, joka on käännetty ylösalaisin ja muokattu sopimaan Saabin luokkuun » konepellissä kidukset Saab 99:stä ja scooppi » listat ja sivuvilkut poistettu ja takaluukku tasoitettu » takana tuplauostulot molemmilla sivulla » bensakorkki mallia lentokone

### Sisustamuutokset

» kaikki sisustan muutokset tehty itse » lattiamatot punaisesta messuhoivasta » ovipahvit maalattu

mustiksi VHT-maalilla » edessä OTR:n sportpenkit » takapenkin alkuperäinen verhoilu maalattu paukkupullolla mustaksi » Formuling "ralliratti" jostain 80-luvulta » käsijarrukahva maalattu » kierroslukumittari rattiputken päällä » päävirtakytkin ja starttinappula kojelaudassa

### Soundit

» MP3-soitin » 2 kpl vahvistimia » edessä 6,5" erillisarja » 10" Dragster-subi

### Numeroiden mukaan

» 68 hv / 115 Nm

### Vakiovarusteet

» lämmityslaite ja veivattavat ikkunat

### Tulossa

» uusi kone joskus tulevaisuudessa ja 60-luvun kak-sitahti-Kajakista napattu kojelauta

### Kiitokset

» Vaimolle jaksamisesta

[www.kolumbus.fi/toni\\_koskinen](http://www.kolumbus.fi/toni_koskinen)

**Avaruusbanaani, Homopulkka, Kajakkikaksikko, Kuuppa, Kuurakyttyrä, Mulkkusaappi, Mutakiila, Ojatutka, Retkibanaani, Sukellusvene, Susikuutonen, Syöksysämpylä, Ysikuukka – kulttiautolla on monta nimeä!**

