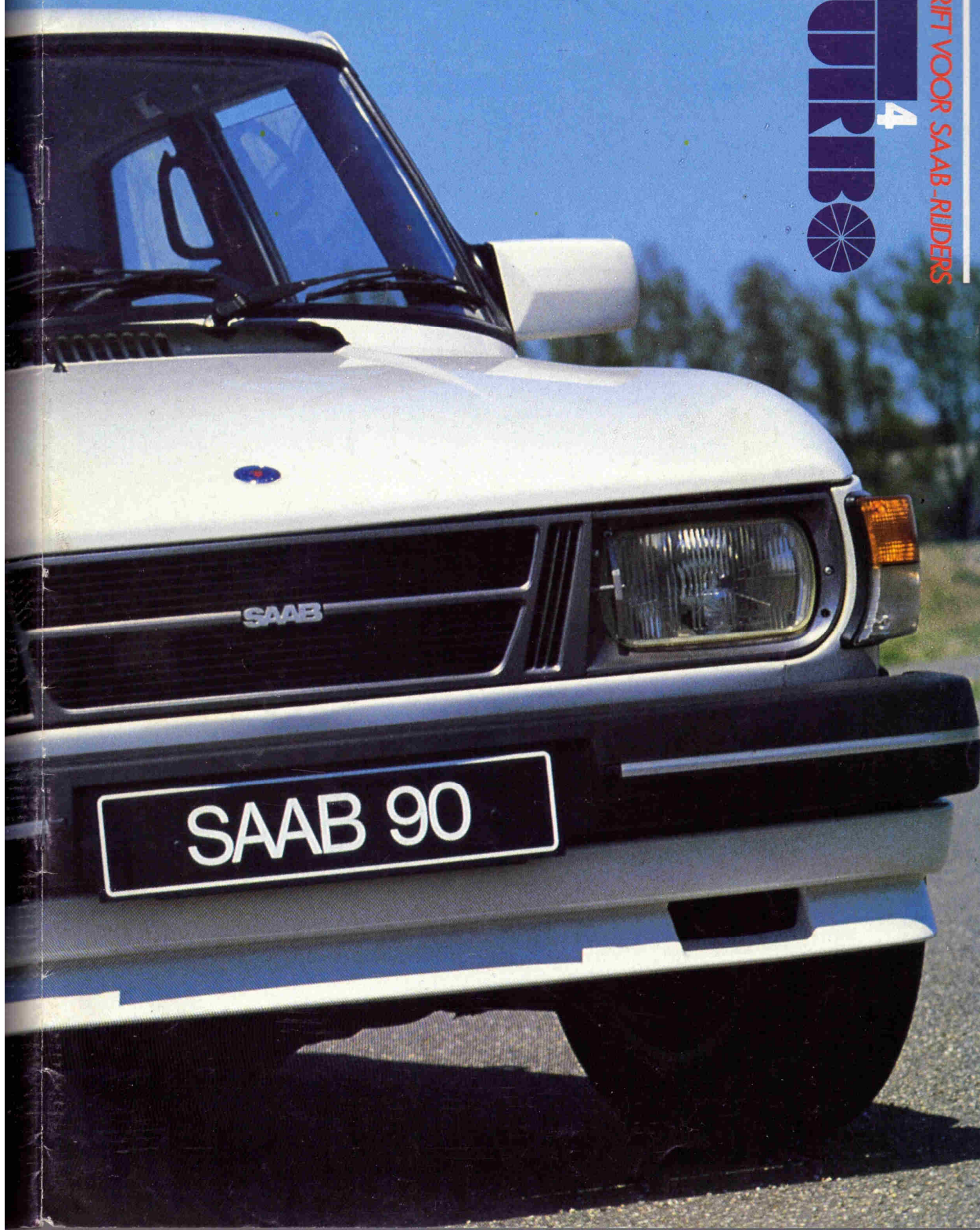


TJDSCHRIFT VOOR SAAB-RIDDERS

TURBO 4



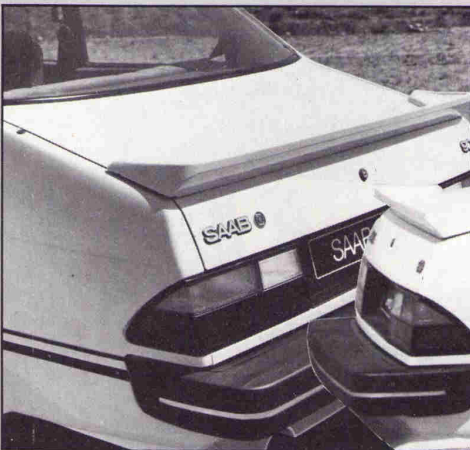




Meer dan twintig jaar ontwikkeling, dat is voorafgegaan aan de verschijning van de "dikke" 90, zoals de nieuwe speciale versie van deze vorig jaar geïntroduceerde sportieve tweedeurs Saab wel wordt genoemd. Meer dan twintig jaar ontwikkeling, want zolang is het geleden dat Saab begon aan het ontwerpen van een nieuwe grotere Saab die naast de 96 in productie zou gaan komen. Een Saab die vele jaren als 99 een vertrouwde verschijning op de weg was en die na een laatste modernisering in de herfst van het vorige jaar als 90 op de markt kwam.

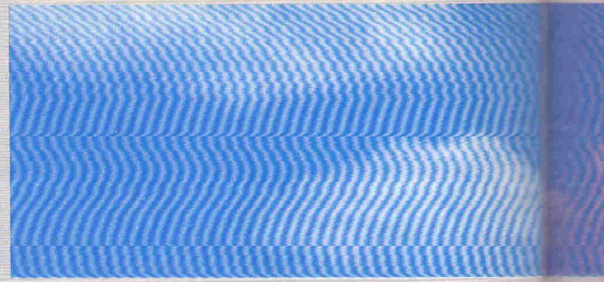
In november 1967 was het zover dat de Zweedse autopers een uitnodiging ontving kennis te komen maken met de nieuwe Saab. Ook toen al introduceerde Saab zijn nieuwe modellen lang voordat ze daadwerkelijk in productie gingen ten einde rekening te kunnen houden met alle mogelijke wensen van de toekomstige kopers. En net zoals nu nog nieuwe constructies eerst op bescheiden schaal op de thuismarkt uit en te na worden getest voordat ze op het grote publiek worden losgelaten, werd ook toen een eerste serie wagens gebouwd die in Zweden in handen van gewone klanten maar eens moesten bewijzen uit het goede staal te zijn gesneden. En zo werd het dus 1969 voordat de 99 officieel zijn debuut maakte en daadwerkelijk te koop was. Compleet met een door hete lucht verwarmde achterruit, een 1,7 liter viercilinder met freewheel (overgehouden uit de tweetaktijd van de 96), schijfremmen op alle vier de wielen en natuurlijk voorwielaandrijving.

Reeds een jaar later verscheen van de 99 ook een vierdeurs versie, terwijl tevens brandstofinjectie tot de mogelijkheden behoorde. In 1971 kwam vervolgens de 1,85 liter motor die een eerste stap opweg betekende naar een eigen machine in het vooronder. De 1,7 liter immers, was een



DE'DIKKE' 90

RESULTAAT VAN MEER DAN 20 JAAR ONTWIKKELING



coproductie tussen Saab en Triumph. Van die 1,7 liter bleef alleen de carburateurversie in het programma. Aan het eind van 1971 stapte Saab reeds van die motor af en zette ook meteen de freewheel aan de kant.

In de zomer van '71 verscheen ook de sportieve EMS die al beschikte over een maximumvermogen van 97 pk. En een jaar later stond voorin die EMS een nieuwe tweeliter motor met inspuiting en een maximumvermogen van 110 pk. Het aantal verschillende modellen is daarna krachtig gaan groeien – wie herinnert zich niet de X7 als eenvoudig basismodel? – met als hoogtepunten de driedeurs Combi Coupé in januari 1974 en de Turbo 2 in het modeljaar 1978. Belangrijker echter dan al die extra typen is wel dat Saab nimmer stil heeft gezeten waar het de ontwikkeling van de auto's betreft. Pak alleen de motor van de Saab 99 die oorspronkelijk 1,7 liter inhoud had, toen naar 1,85 liter ging, vervolgens werd vervangen door een tweeliter die eind jaren zeventig weer plaats moest maken voor de lichtere en zuiniger H-motor met nog steeds een inhoud van tweeliter. En dan praten we nog niet over het feit dat die motor in een aantal varianten werd en wordt gemaakt met één of twee carburateurs, injectie en in twee turboversies. In de 900 en de nieuwe 9000 is de H-motor zoals bekend immers ook met een speciale

cilinderkop met twee bovenliggende nokkenassen en zestien kleppen verkrijgbaar. En uit de achtkleppen-turbomotor kan middels een eenvoudig, goedkoop en zeer effectief waterinjectiesysteem een vermogen worden verkregen dat vrijwel gelijk is aan dat van de zestienklepper. In het najaar wordt bovendien een betaalbare opvoersert verwacht voor de normale tweeliter inspuitsmotor. Zonder turbo dus. Lang niet alleen de motor van de 99 is langzaam maar zeker – vaak trouwens snel en zeker – opgewaardeerd. Ook alle andere onderdelen hebben in de loop der jaren geprofiteerd van nieuwe ontwikkelingen. Tot en met het onderstel en de carrosserie toe.

Wat dat laatste betreft, is de grootste stap vorig jaar gezet toen Saab afscheid nam van de rond





wegdraaiende
achterzijde van de 99 en de strakke,

moderne achterkant van de Saab 900i in tweedeursuitvoering achter de tweedeurs 99 monteerde. Het zeer geslaagde geheel kreeg de naam 90 om in stijl te blijven met de 900 en de 9000. De 90 werd het voordeligste model uit de serie. Een stoere ruime auto waarin vijf volwassenen en een zee aan bagage goed terecht kunnen.

Qua prijs is de 90 inmiddels geklopt door de nieuwe 900E, het basismodel van de 900-serie met handgeschakelde vierversnellingsbak. De 90 behoudt echter zijn eigen (sportieve) plek in het programma van Saab als ruime, zeer complete, tweedeurs vijfpersoons auto met een variabele kofferruimte. Want net als iedere Saab heeft ook de 90 natuurlijk een wegklapbare achterbank.

"Dikke" versie

Het behoeft nauwelijks verbazing te wekken dat de 90 stylisten aantrok om er méér mee te doen. Om er naast het basismodel extra sportieve versies van te maken die de autoliefhebber nog meer aanspreken en die bovendien een gunstiger luchtweerstandscoefficiënt hebben, zodat het brandstofverbruik verder kan dalen dan wel de topsnelheid iets kan oplopen.

Voorbeeld in deze was de Saab 900 Aero Turbo die nimmer onder de naam Aero op de markt kwam omdat ooit een Opel Cabrio zo heette. Deze ex-Aero, ofwel de Turbo 900 S is voorzien van skirts langs de zijkanten en voor- en achterspoilers. Saab levert nu dergelijke attributen ook voor de 90 en straks ook voor de overige 900-modellen. Ze

zijn afzonderlijk te
koop onder de naam Airflow

(een complete set), maar er is ook een van huis uit "dikke" 90 te bestellen. Die wagen heeft niet alleen de schitterende zijskirts en de forse spoiler onder de voorbumper, maar tevens speciale lichtmetalen wielen en een spoiler op de kofferdeksel. Bovendien zijn bij deze dikke 90 de extra delen in de kleur van de wagen gespoten, net als de zijspiegels. Eén en ander geeft de wagen een totaal nieuw, bijna agressief (maar dan in een plezierige vorm) uiterlijk. Een auto die zelfs de Turbo 2 doet vergeten.

De dikke 90 kost inclusief BTW f 39.500,-, hetgeen globaal rond 5.000 gulden méér is dan de normale uitvoering van de 90. Voor die vijf mille wordt niet alleen de complete set geleverd plus een extra spoiler op de kofferklep, maar zijn tevens de speciale, zeer kostbare, velgen inbegrepen. Bovendien is alle arbeidsloon en het spuitwerk in deze prijs verwerkt. Alles bijeengenomen dus een bijzonder scherp prijsje voor zoveel waar. Wie echter reeds een 90 heeft, of wie niet alle onderdelen van de dikke 90 wil hebben, kan individueel ook aan zijn trekken komen. Door bij voorbeeld de achterspoiler er niet bij te nemen, of de spoilers in hun oorspronkelijke grijze kleur te monteren – combineert met een aantal kleuren van de 90 bijzonder mooi – of door een ander type lichtmetalen wiel of speciale wielloppen te nemen. De dikke 90 fungeert in deze gevallen natuurlijk wel als voorbeeld en inspiratiebron. Als een soort super-99 in vergelijking tot die eerste typen die ooit in 1969 naar ons land kwamen en waarvan wij er eentje hebben opgezocht als contrast op de foto met de zwarte en de witte dikke 90's...

