

ONSCHATBARE Klassieker

Coverstory
Saab 99 en 90
(1967 - 1987)



Interview: een leven vol klassiekers



Rallye Monte-Carlo Historique



Winter Trial 2009

Britse sportwagens



Honderden Kleintjes Klassiek



Saab 99 en 90

(1967 - 1987)



Saab komt voort uit Svenska Aeroplan AktieBolaget, de in 1937 opgerichte Zweedse fabriek van gevechtsvliegtuigen en bommenwerpers. Na de Tweede Wereldoorlog zocht Saab naar een goedlopend consumentenproduct en de keuze viel op een personenauto. Het eerste type, de 92, werd doorontwikkeld tot de 96 en hield dertig jaar stand. In 1967 kreeg de 96 gezelschap van de lang verwachte Saab 99.

DOOR EDUARD HATTUMA



Sinds 1954 was de ontwerpafdeling van Saab al aan het broeden op een groter model. Haast om deze te introduceren was er niet, want verkoopcijfers van de 96 en 95 (de combi) vertoonden nog een stijgende lijn. Begin jaren zestig kwam de directie tot de conclusie dat een nieuwe Saab nodig was om de fabriek ook in de toekomst bestaansrecht te geven. Op 2 april 1964 werd in een directievergadering op het hoofdkantoor in Trollhättan besloten dat het ontwerp van de grotere Saab nu snel tot een productie-model moest leiden. Onder de projectnaam Gudmund (de naam van 2 april op de Zweedse dagkalender) ging een projectteam met het gekozen ontwerp aan de slag. De leiding van het team had Gunnar Ljungström, die al in de jaren veertig de automobielpeductie van Saab op poten had gezet.

Sixten Sason en Rolf Melde

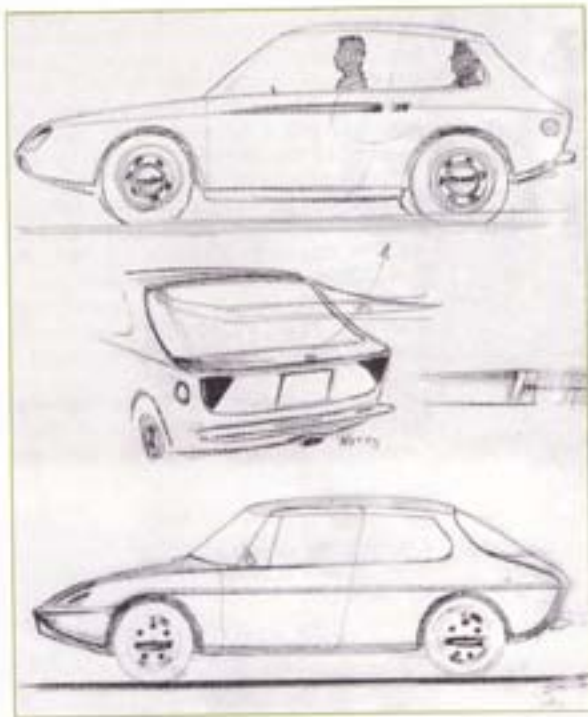
Bij de ontwikkeling van de nieuwe Saab speelden twee bekende namen een hoofdrol: Sixten Sason en Rolf Melde. Sason was degene die als extern advi-

Saab 99 met ronde koplampen voor exportlanden als de Verenigde Staten.

seur de schetsen voor de allereerste Saab 92 had gemaakt. Rolf Melde was, na zijn afstuderen als ingenieur op de universiteit van Stockholm, in 1946 als motorenontwerper bij Saab gekomen. Dan was er nog Björn Envall, sinds 1960 de assistent van Sixten Sason.

Van het nieuwe model moest een twee- en een vierdeurs model worden ontworpen en de directie had 1968 gekozen als jaar waarin de productie moest starten.

Dat de nieuwe personenauto voorwielaandrijving zou krijgen, was vanaf het begin een uitgemaakte zaak. Een tweetaktmotor werd ongeschikt geacht voor een groter model personenauto. Er is nog even serieus onderzocht of de Wankel-motor een geschikt alternatief zou zijn. Duidelijk was in elk geval dat het ontwikkelen van een motor in eigen huis voor Saab onverantwoord hoge kosten zou betekenen. Rolf Melde was hier al achter gekomen bij zijn ontwerpen voor een viertaktmotor voor de Saab 96. Uiteindelijk werd bij de 96 gekozen voor de V4-motor van Ford. In die periode was Melde in contact gekomen met de Engelse motorenfabriek Ricardo & Co Engineering. Daar vernam hij dat Standard-Triumph ook op zoek



Vroege schetsen laten een lang voorkant en korte achterzijde zien.



Deze schets in 1964 werd goedgekeurd door de directie van Saab waarna het project Gudmund werd gestart.



was naar een nieuwe motor. In 1963 leidde dit tot onderhandelingen tussen Triumph en Saab en twee jaar later werd een samenwerkingscontract ondertekend. Overeengekomen werd dat Triumph aan Saab 1.5- en 1.7-litermotoren zou leveren. De motoren zouden worden gebouwd bij Triumph in Coventry en door Saab worden getest.

Prototype

Dat de gekozen krachtbron onder een hoek van 45 graden was gekanteld, was een

In 1968 moesten de Saabs uit de eerste proefserie nog verschillende testen doorstaan.





Koprolproeven
wezen uit dat
het passagiers-
compartiment
niet kon
vervormen.

Duidelijk is te
zien dat de
motor onder
een hoek tussen
de voorwielen
staat.



wens van Triumph. De Britse fabrikant wilde in de toekomst een V8-motor uitbrengen, die dan uit twee van die blokken aan elkaar moest bestaan. Om de motoren op de weg te kunnen testen, had Saab er vier ingebouwd in auto's die eruit zagen als Saab 96's. Omdat ze op het onderstel van de toekomstige grotere Saab moesten passen, werden de carrosserieën twintig centimeter verbreed. Ze vielen daardoor niet zo snel op bij nieuwsgierigen, zo was de redenering. Toch duurde het niet lang of de Zweedse krant *Expressen* had er een foto van gepubliceerd. Iemand van Saab gaf de testauto's de bijnaam 'paddan', het Zweedse woord voor pad, het bekende kikkerachtige bestje.

Het eerste handgebouwde prototype van wat later de 99 zou worden, kwam in juni 1965 gereed. Dit prototype had nog ronde koplampen en ventilatieruities in de portieren. In een nieuwe poging nieuwsgierigen te misleiden liet Saab de naam Daihatsu op de proefmodellen aanbrengen, alsof het om een prototype van deze in Europa (toen) onbekende autofabriek



Zo werd in januari 1971 de vierdeurs in Nederland gepresenteerd. Er was keuze uit een 1.700 of 1.800 cc-motor.

ging. Saab had hiervoor de toestemming van Daihatsu verkregen.

Gedurende 1966 en 1967 werden de prototypen onder meer getest in het noorden van Finland en in Polen. De testauto's waren aan de achterkant meestal gecamoufleerd als stationwagens, een beetje als het latere productiemodel Combi Coupé. Nadat de 1.5-litermotor te licht was bevonden, besloot Saab alleen door te gaan met de 1.7-literversie. De manier waarop Saab de motoren testte was zo heftig dat de Engelse ingenieurs zich verbijsterd afvroegen hoe de Zweedse testers het toch voor elkaar kregen hun oerdegelijke motoren kapot te krijgen. Het testprogramma was ontwikkeld door Rolf Mellde en hield in dat motoren vierhonderd uur achter elkaar afwisselend stationair en volgas moesten draaien. Na deze vierhonderd uur werden de motoren uit elkaar gehaald en mocht er geen enkel mankement aan het licht komen.

Laken

Op 22 november 1967 werd dan eindelijk de eerste echt nieuwe Saab na achttien jaar onthuld tijdens een persbijeenkomst in Stockholm. Op een podium werd een mooie show gegeven met twee jonge vrouwen en een auto die bedekt was met een gouden sluier. Nadat onder trompetgeschal de sluier was weggetrokken, hoopten de journalisten op een proefrit met de nieuwe wagen, maar dat feest ging mooi niet door. Saab wilde dat de auto absoluut vrij was van kinderziekten zodra de eerste klanten ermee de showrooms

Eerste type dashboard uit 1969.

verlieten. Daarom werden de proefmodellen nog bijna een jaar lang uitgebreid aan de tand gevoeld. Over het ontwerp van de Saab 99, waarin 400 duizend uren voor ontwerp en ontwikkeling waren gestoken, waren de journalisten over het algemeen goed te spreken. Zij kenden de stijlprijs toe aan de Saab 99 en niet aan die andere nieuwe Zweed, de Volvo 144.

In een speciale uitgave van het huisorgaan *Vips* werd uitgelegd dat de productie van de Saab 96 en 95 onverminderd zou doorgaan, want de vraag naar deze modellen was nog altijd groot. Het doel was om de productie van alle Saab-modellen in 1970 tot zeventigduizend automobielen op te voeren (in 1967 waren dat er nog 45.325). Om de productiestijging te kunnen realiseren, werd de fabriek in Trollhättan aanzienlijk uitgebreid met productiehallen, machines



Nieuwe bumpers verschenen in 1972. Ze konden aanrijdingen tot acht kilometer per uur zonder schade doorstaan.



Aan de matzwarte grilles waren de modellen van 1973 te herkennen. Onder de motorkap huisde nu de nieuwe 2.0-litermotor.

en gereedschappen. Het was een investering van in totaal honderd miljoen Zweedse kronen.

Veiligheid

De Saab 99 was een opvallend veilige auto en die veiligheid werd jaar na jaar verbeterd. Zo had de auto al een gedeelde stuurkolom en diagonaal gescheiden remcircuits. De handrem was ook als noodrem bruikbaar doordat hij was verbonden met aparte remtrommels op de voorwielen.

De 99 had een uitzonderlijk brede spoorbreedte, wat hem de bijnaam 'breedgeschouderde Zweed' opleverde. Het interieur bood voldoende ruimte aan vijf inzittenden. In combinatie met de gunstige stroomlijn had het brede spoor tot gevolg dat de auto vrijwel immuun was voor zijwind. Wat hieraan meehielp was de karakteristieke gebogen voorruit waardoor de luchtstromen vloeiend werden afgebogen. Het begrip veiligheidskooi was in 1967 nog iets nieuws en de Saab 99 was als een der weinige personenauto's hier-

mee uitgerust. De voor- en achterzijde van het koetswerk waren gebouwd als kreukelzones, die de energie van hevige botsingen konden absorberen. Een andere veiligheidsvoorziening, waarmee Saab als eerste kwam, was de wiswasinstallatie op de koplampen, in 1971 standaard te vinden op alle 99's voor de binnenlandse markt.

De bescherming tegen roest werd serieus aangepakt. Zo was de bodemplaat gelast boven het laagste punt waar vuil zich kon ophopen en waren de wioldoppen, bumpers en koelsleuven opzij van roestvrij staal. De grille was van geanodiseerd aluminium. Vanaf 1971 kregen de carrosserieën van de 99 bovendien als eerste Zweedse auto een 'electro-dipped' dompelbad, alvorens ze in de primer werden gespoten.

**De 99 werd ieder jaar
beter en veiliger**

Op de achterbank vonden deze drie jonge vrouwen een comfortabele plek.



Motor

De motor had een bovenliggende nokkenas aangedreven door een ketting. De aluminium cilinderkop was van het crossflow-type met het in- en uitlaatspruitstuk ieder aan één kant. De motor was onder een hoek van 45 graden gekanteld en tussen de voorwielen gemonteerd. De koppeling lag vóór de motor en was hierdoor gemakkelijk bereikbaar voor reparaties. De versnellingsbak lag achter de motor. Deze volledig gesynchroniseerde vierversnellingsbak was een versterkte uitvoering van de bak uit de Triumph 1300. Motor en versnellingsbak hadden gescheiden smeersystemen. De motor gaf de Saab 99 een behoorlijke acceleratie: van 0 tot 100 kilometer per uur in 14,5 seconden.

De achterbank kon worden omgeklapt zodat een verlengde bagageruimte ontstond. De 99 werd daarom wel een semi-estate genoemd.

De voorwielvering was in beginsel hetzelfde als bij de Saab 96 maar dan met steviger spiraalveren en

zwaardere schokbrekers. Journalisten hadden als kritiekpunten dat een auto van deze klasse vier deuren behoorde te hebben en dat de motor wat sterker had moeten zijn. De geplande vierdeursversie werd bij zijn verschijning op 13 april 1970 dan ook hartelijk verwelkomd en de sterkere motor kwam er ook. De in 1971 gepresenteerde 1.8-liter krachtbron leverde de verlangde extra pk's. Een jaar eerder was de versie met automatische transmissie (Borg Warner) verschenen, in combinatie met elektronisch geregelde benzine-inspuiting van Bosch waardoor het motorvermogen steeg van 87 naar 95 pk bij gelijkblijvend toerental.

Verbeteringen

In 1971 deed de botsabsorberende bumper zijn intrede op de Saab 99, evenals de elektrisch verwarmde autostoel. Een sportieve en exclusieve variant maakte in januari 1972 zijn debuut: de 99 EMS, waarbij de letters stonden voor *Electronic fuel injection, Manual gearbox, Special equipment*. Tot de standaardvoorzieningen behoorden lichtmeta-

Deze doorsneetekening laat duidelijk de verstevigingsbalken in de portieren en de A-stijl zien. Autogordels achterin waren in 1976 nog een uitzondering.



len velgen en een toerenteller. Het uitsluitend in de kleur Copper Coral Metallic leverbare model verraste vooral door de nieuwe, door Saab ontwikkelde, tweeliter motor. De topsnelheid van de EMS was 170 km/h en de auto accelereerde van 0 tot 100 km/u in 11,6



Saab-logo uit 1969, dat in 1984 veranderde in het Saab-Scania-embleem.



Saab 99 Combi Coupé uit 1975, in feite een stationcar, maar die herkende je alleen met geopende klep.



In 1976 verscheen de vijfdeurs hatchback, het ideale transportmiddel voor de kofferbakmarkt.

seconden. Met dit model maakte de 99 zijn entree in de rallysport (zie kader).

De productiecijfers gingen ieder jaar met sprongen omhoog. In 1971 werden 35.136 Saab 99's geproduceerd, bijna evenveel als de modellen 95 en 96 en daarna werd dat verschil tussen de oude modellen en de 99 steeds groter. Om de landen van de Europese Gemeenschap beter te kunnen bedienen, liep de 99 tussen 1973 en 1978 ook in het Belgische Mechelen van de band.

Vanaf 1973 kregen alle modellen (behalve het instapmodel 99L) de nieuwe tweeliter motor uit de EMS maar zonder de elektronische benzine-injectie. Deze motoren werden niet meer bij Triumph geproduceerd maar in een nieuwe motorenfabriek van Saab in Södertälje.

De 99 werd ieder jaar beter en veiliger. Zo kwamen er in 1973 verstevigingen in de portieren, veranderde de grille in matzwart en werd nog hetzelfde jaar een nieuwe variant geïntroduceerd, de 99 Combi Coupé (Wagonback Sedan in de VS), compleet met derde deur en omklapbare achterbank. Met deze kruising tussen coupé en stationcar behoorde Saab tot de pioniers op de Europese markt. Dat laatste gold ook voor de geïntegreerde hoofdsteunen en oprolbare autogor-

dels waarmee de 99 in 1974 verscheen. Nadat de Combi Coupé vooral in Zweden een groot succes was gebleken, werd in maart 1976 op de autoshow in Genève de vijfdeurs variant van deze hatchback voorgesteld. Deze was direct herkenbaar aan het zijruitje in de C-stijl.

Turbo

Voor het modeljaar 1978 verraste het merk met de 99 Turbo. Met de ontwikkeling van een turbocompressor-

Diverse kleine verbeteringen onderging de 99 in 1976 en het kleurenprogramma werd uitgebreid met het lichtgroene Opal.





Sportieve variant in de 99-serie was de EMS, waarvan de elektronische benzine-injectie in 1975 plaatsmaakte voor een mechanische CI (Continuous Injection) variant. Deze EMS uit 1977 is herkenbaar aan de vergrote zijknipperlichten.

Saab 99 in de rallysport

Saab had met het model 96 V4 een indrukwekkende resultatenlijst in de internationale rallysport opgebouwd. Nadat de 99 EMS was geïntroduceerd, achtte de fabriek de tijd rijp om ook de 99 op het rallygeweld los te laten. Voor het seizoen 1976 werd een speciale EMS met zestien kleppen naar voren geschoven. Sundberg en Nordström werden er vijfde mee in de Rally van Zweden, daarna bereikte Stig Blomqvist met navigator Hans Sylvan de tweede plaats in Wales, waarop hetzelfde duo in 1977 de Rally van Zweden won. Nadat de zestienklepper door nieuwe regels van de FIA was uitgesloten, verscheen Saab in 1978 met een rallyversie van de 99 Turbo. Een jaar later wonnen Blomqvist en Cederberg hiermee de Rally van Zweden. De 99 Turbo kon het uiteindelijk niet bolwerken tegen de concurrentie waaronder de Ford Escort 1600RS en vooral de vierwielangedreven Audi Quattro. Saab trok zich daarom in 1982 wispelijk terug uit de rallysport.

Stig Blomqvist en Björn Cederberg in de Rally van Zweden 1978 in een Saab 99 Turbo.

motor was Saab begin jaren zeventig begonnen, nadat het idee voor een V8-motor (naar voorbeeld van de Triumph Stag) was afgewezen. Na BMW en Porsche was Saab de derde Europese fabrikant die een turbo op een bestaand model uitbracht. Er gingen enige jaren van grondig ontwikkelen en testen aan vooraf. De turbocompressor sprong zeer efficiënt met brandstof om doordat de uitlaatgassen werden benut voor het aandrijven van een turbine die zorgde voor een tijdelijke toename van het motorvermogen. Dat was handig om bijvoorbeeld snel een voorligger te kunnen passeren.

De 99 Turbo was herkenbaar aan de bijzondere inca-velgen (die de associatie met turbineschoepen opriepen), de spoilers voor en achter, extra luxe interieur en standaard schuifdak. De prestaties van de Turbo waren indrukwekkend: een top van 200 km/h en een acceleratie van 0 tot 100 km/h binnen 8,9 seconden.





Aan de speciale wiel doppen en het opschrift 'Turbo' was de 99 met turbo-compressor te herkennen.

Saab 90

In mei 1984 werd een volgende wijziging aangekondigd. De intussen alweer zeventien jaar oude Saab 99 kreeg een indrukwekkender voorkomen met een ruimer interieur en langere achterkant. De naam werd veranderd van 99 in 90 en daarmee bestond het Saab-programma uit een logisch opeenvolgende nummerreeks: 90, 900 en 9000. Nieuw was het Saab-Scania embleem op de motorkap (Saab was in 1969 gefuseerd met truckfabrikant Scania) en onder die motorkap lag de standaardmotor van 1.985 cc met naar keuze een vier- of vijfversnellingsbak. Het laatste productiejaar van de 90 was 1987, het jaar waarin de Saab-(vliegtuig)fabriek zijn vijftigjarig jubileum vierde. Op dat moment was de Saab 99 de succesvolste Saab ooit met 588.643 exemplaren. Van de 90 zijn er 25.378 gemaakt. Bijna twintig jaar had de 'breedgeschouderde Zweed' zich kunnen handhaven, ondanks de steeds zwaardere concurrentie. Dit succes bleek achteraf gezien nog maar een voorproefje te zijn van de zegetocht die zijn opvolger, de Saab 900, zou maken. ■



Stig Blomqvist poseert bij zijn Saab 99 Turbo in rally-uitvoering.



Saab 90 uit 1985 met langere achterkant.

Voor:

- Veilig en degelijk
- Stille motor
- Karakteristiek model

Tegen:

- Matig motorvermogen
- Zware besturing

Huidige waarde:

Volgens taxateur A. Pisa (Ataxaties, Utrecht)
A: € 9.000 B: € 6.500 C: € 2.500 D: € 1.500 E: € 500

Prijzontwikkeling:

De Saab 99 is duidelijk minder in trek dan zijn Zweedse concurrent, de Volvo 142. Van die laatste zijn de prijzen de laatste vier jaar met gemiddeld vijftig procent gestegen, met de Saab 99 gaat het minder hard.

Verkrijgbaarheid onderdelen:

Voor de tweelitermotor vanaf 1973 zijn onderdelen nog goed leverbaar. Voor oudere motoren is dat moeilijker. Voor carrosserie en wielophanging is vanuit Denemarken nog wel aan spullen te komen.

Onderdeelprijzen:

<i>(Ex-montage)</i>	
- motorrevisie:	€ 1.000
- bakrevisie:	€ 1.030
- remrevisie:	€ 400
- set banden:	€ 350
- uitlaat:	€ 300

Technische gegevens (1968)

motor:	4-cilinder in lijn 1.709 cc
boring x slag:	84 x 78mm
compressieverhouding:	8,8:1
vermogen:	87 pk bij 5500 t/min
topsnelheid:	155 km/h
lxbxh:	435 x 167 x 144 cm
gewicht:	1060 kg
wielbasis:	247 cm
spoorbreedte v/a:	139 cm/140 cm
nieuw prijs:	(1970) f 12.588,-

Clubadres:

Saab Club Nederland
www.saabclub.nl

België

Saab Club Belgium
www.saabclub.be

Concurrentievergelijking

Wie bereid was een hogere prijs te betalen voor meer veiligheid, degelijkheid en comfort, kocht de Saab 99. Een concurrent die de Saab op het gebied van veiligheid evenaarde, was de Volvo 142 Europa. BMW en Lancia boden voor de prijs van een Saab 99 snellere auto's.

Volvo 142 Europa (1970)

motor: 4-cilinder in lijn 1986 cc
boring x slag: 89 x 80 mm
compressieverhouding: 8,7:1
vermogen: 82 pk bij 4700 t/min
topsnelheid: 150 km/h
lxbxh: 464 x 174 x 144 cm
gewicht: 1125 kg
wielbasis: 260 cm
spoorbreedte v/a: 135/135 cm
nieuw prijs: (1970) f 11.775,-

**Peugeot 504 (1970)**

motor: 4-cilinder in lijn 1796 cc
boring x slag: 84 x 81 mm
compressieverhouding: 8,3:1
vermogen: 87 pk bij 5500 t/min
topsnelheid: 151 km/h
lxbxh: 449 x 169 x 146 cm
gewicht: 1200 kg
wielbasis: 274 cm
spoorbreedte v/a: 142/136 cm
nieuw prijs: (1970) f 11.990,-

**BMW 2002 (1970)**

motor: 4-cilinder in lijn 1990 cc
boring x slag: 80 x 89 mm
compressieverhouding: 8,5:1
vermogen: 100 pk bij 5500 t/min
topsnelheid: 172 km/h
lxbxh: 423 x 159 x 141 cm
gewicht: 940 kg
wielbasis: 250 cm
spoorbreedte v/a: 133/133 cm
nieuw prijs: (1970) f 11.988,-

**Lancia Fulvia (1970)**

motor: 4-cilinder V 1298 cc
boring x slag: 77 x 70 mm
compressieverhouding: 9:1
vermogen: 95 pk bij 6000 t/min
topsnelheid: 161 km/h
lxbxh: 416 x 156 x 140 cm
gewicht: 1050 kg
wielbasis: 248 cm
spoorbreedte v/a: 130/128 cm
nieuw prijs: (1970) f 12.600,-

