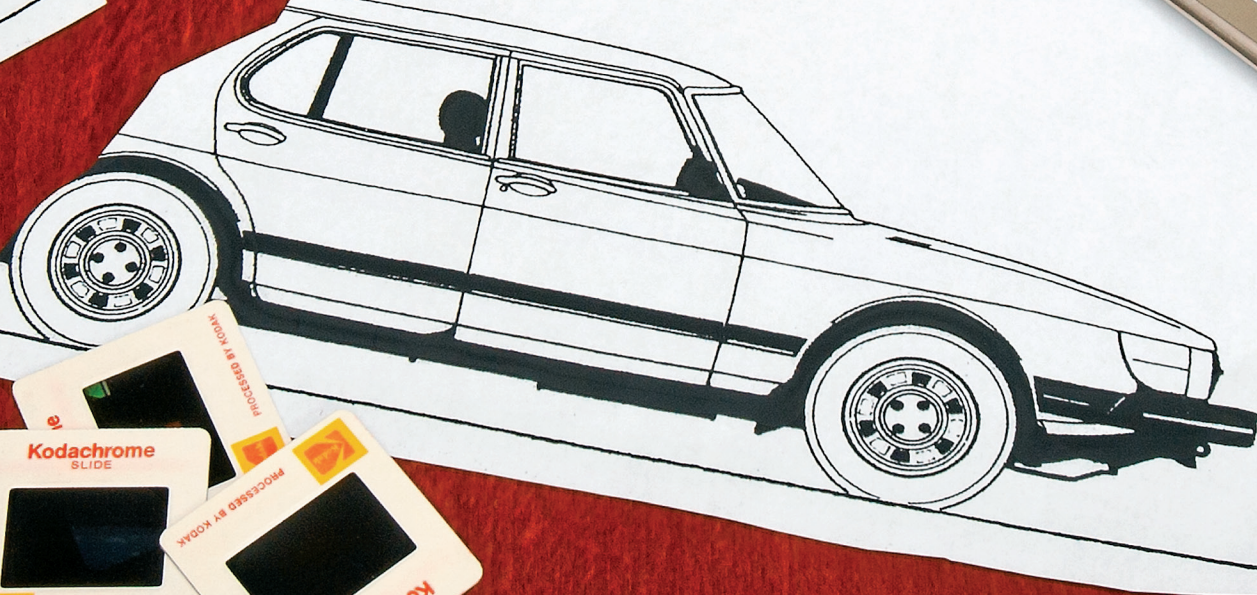
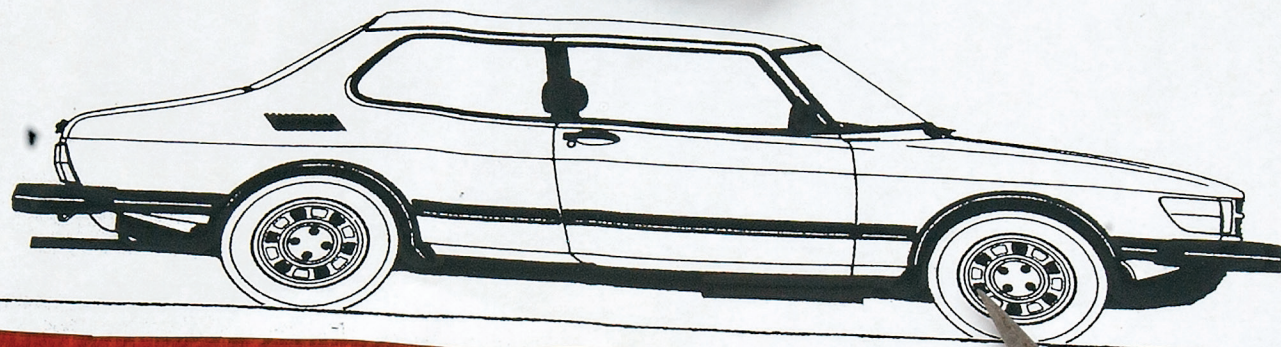


Vi vet inte om illustratören Rony Lutz hade ett skrivbord av ek och ska man vara petig utgick man från tvådörrarsvarianten av 900 sedan men annars var det ungefär så här det gick till när SaaSaab 90 skapades!



Det stora klippet

Saab 90 skapades i all hast av två ihopklippta broschyrbilder. Under tre år fyllde den ett viktigt gap i Saabs modellprogram och kan sägas vara Saabs sista billiga bil.

TEXT & FOTO FREDRIK NYBLAD

Förgasarmotorn på två liter varvar upp och ger ifrån sig ett specifikt Saabljud. Vilket varvtal det handlar om kan jag bara gissa, för Saab 90 av första årsmodellen saknar varvräknare. Utrustningsalternativen var ytterst begränsade, men fyrväxlad kallades den för basmodell och med fem växlar följde också bredare däck, varvräknare och frontspoiler. Ratten måste ha varit rätt 1985, lagom tjock och lagom stor, värre är det med instrumentpanelen som var mer än lovligt gammaldags med sitt trätejpinnlägg – den kom redan 1971 på Saab 99.

Det är märkligt nog en ganska körglad upplevelse, att köparna av Saab 90 ofta hade uppnått pensionsålder har egentligen ingenting med saken att göra. 100 hästkrafter räcker förvånansvärt långt, tacka vikten på 1 190 kilo för det. Därför är det rätt kul att ratta Saab 90, vilket även framhölls i broschyren för 1986 års modell: "Saab 90 kan också köras sportigt, eftersom ventilerna påverkas direkt via kamaxeln och motorn har kort slaglängd." Men de ord som verkligen genomsyrar broschyrtexten är: beprövad, rejäl, bekväm, driftsekonomi och prisvärd.

Det här var nog saker som den här bilens förste ägare uppskattade. I juni 1985 köpte 67-åriga hemmansägaren John Olsson i Kila-fors sin sista bil. Radio, extraljus och överdragsklädsel monterades innan leverans. Bilen har sedan dess sannolikt aldrig varit utanför Bollnäs kommun. Hans syn blev allt sämre med åren och i december 1996 ställdes bilen av, Saaben hade då gått 2 222 mil. I det lilla kallgaraget på gården Pell-Pers blev den sedan stående i drygt tio år. I januari 2007 hölls auktion efter hans dödsbo. På plats var bland annat Ola Svärdhagen vars Mercedessamling vi skrev om i Klassiker 4/2008.

– När jag kom dit stod det en bil med bilsläp kopplat på gatan, så jag tänkte att här är det någon som ska ha den där Saaben, säger Ola Svärdhagen. Men när budgivningen stannat på 22 000 kronor, mycket pengar för en Saab 90, var det Ola som stod som ägare.

– Den var en oslipad diamant, det var hö i bilen och den startade inte utan fick bogseras hem.

Sedan Ola fått fart på den kärvande bensinpumpen, bytt avgassystem, polerat lacken och tagit av överdragsklädseln är den återställd till vad som bara kan beskrivas som nyskick.

Historien om Saab 90 visar hur en liten biltillverkare på 1980-talet fortfarande kunde trollda med knäna för att få fram en ny modell. Grundfakta är att Saab 99 började tillverkas hösten 1968 och tio år senare kom 900-modellen som var en utveckling av 99:an. 1982 lanserades 900 i fyra dörrars sedanversion och två år senare kom en tvådörrarsvariant. Det är ungefär här som själva trollandet med knäna kommer in.

I mars 1984 fick Rony Lutz som arbetat som illustratör för Saab sedan 1969 ett oväntat besök, chefen för personbilsdivisionen Sten Wennlo



Ola Svärdhagen har en fantastiskt fin lågmilad Saab 90, det enda som avslöjar att bilen är privatägd och inte en museibil är extraljusen.

90 VAR EN NÖDLÖSNING. MEN DEN BLEV RYMLIGARE OCH BILLIGARE ATT TILLVERKA

kom in och hade en idé: Kunde Rony klippa ihop en Saab 99 med en 900 sedan?

– Han ville ha något att utgå ifrån när han skulle diskutera idén med sin högra hand Klas Hallström på planet ner till Genèvealongen, berättar Rony Lutz. Det var bråttom!

Två pressbilder klipptes ihop och medan Rony vanligen fick tillbaka sina bilder var det här sista gången han såg det som kan sägas vara den allra första skissen på en ny Saabmodell.

– Den var en nödlösning. Visst fick den bättre bagageutrymme och den blev också något billigare att tillverka, men ingen var särskilt road av att ta fram den.

Att en illustratör står bakom en bils design hör till ovanligheterna och att Rony Lutz är något obekvämt i faderskapet till Saab 90 kanske också beror på att den som borde ha varit högst inblandad i projektet inte ens kände till det vid det här tillfället. Trots det står det på Wikipedia att Björn Envall designat Saab 90. När jag vill ställa frågor om Saab 90 skrattar han högt.

– Det var ett roligt projekt och typiskt för Sten Wennlo. Det var kris och han räddade oss i många situationer, säger Björn Envall.

Det var när han blev nedkallad till experimentverkstaden av Sten Wennlo som Björn Envall fick se den nya modellen. Där fanns den första prototypen till Saab 90 och längs väggen stod de plåtslagare som svetsat ihop karossen uppradade.

– Jag visste inte att Sten kucklat med Klas, jag ville inte ha nåt av det där. Sten sa att han redan gjort en marknadsundersökning och sa till grabbarna som stod längs väggen: Ska vi göra det här? De svarade ja. Den såg bra ut bakifrån och framifrån, men från sidan blev proportionerna konstiga.



Ola Svärdhagen gillar många bilmärken, men av praktiska skäl har bilsamlingen koncentrerats till märket med en stjärna i fronten, enda undantaget är den här extremt fina Saaben.

Beslutet att modellen skulle byggas hade Sten Wennlo egentligen redan fattat under den där flygresan ner till Schweiz. Och han är fortfarande riktigt stolt över Saab 90. Enligt Sten Wennlo var 90 en av de bästa bilarna som Saab byggt.

– Vi var tvungna att få fram en billigare bil för att fylla ut vårt försäljningsprogram. Bilhandel handlar om inbyten och det här var en chans för våra handlare att lättare få in byten och försäljningsresultatet ökade, säger Sten Wennlo.

Förändringen från 99 till 90 var inte bara kosmetiska, även bakhjulsupphängningen från 900 fördes över till 90. Bagageutrymmet ökade från 320 till 377 liter. Den hade också en ny startmotor, hydrauliska gasstötdämpare och mindre lutande rattstäng.

Mellan 1984 och 1987 tillverkades drygt 25 000 Saab 90 i finländska Nystad. Årsmodellsförändringarna var små. Sidoblinkers kom 1986 och året därpå fick modellen ny innerbelysning, ny innerbackspegel och en förgasare med bättre kallstartsegenskaper. Att modellen lades ner hade enligt Björn Envall bland annat med kommande trafiksäkerhetskrav att göra, men skulle 90 ha fortsatt att tillverkas hade man fått förse motorn med insprutning då krav på katalysator infördes i Sverige.

Calle Carlquist som då var reporter på Teknikens Värld och idag är chefredaktör på tidningen Automobil fick 1987 äran att köra det sist tillverkade exemplaret från Nystad till Saabmuseet i Trollhättan.

– Fotografen tog en öppningsbild på ett supersvenskt torp med flagga och där ställde vi det sista exemplaret av en bredaxlad svensk, säger Calle. Jag har lämnat ett spår efter mig i den bilen, en liten lapp med ett meddelande. Men jag säger inte var!

Ola Svärdhagens Saab 90 däremot verkar totalt sakna spår efter sin förste ägare och det är nästan ett problem för Ola.

– Planen är att ha den att titta på i garaget, den får rulla två mil per år. Det är ett moment 22, har den gått 3–4 000 mil så är det inte längre samma sak, säger Ola.

John Olsson var uppenbart en ekonomiskt sinnad man som använde det han ägde ytterst försiktigt. Han var knappast ensam om att köra sin Saab 90 på det viset, men kanske lyckades han lämna ifrån sig det absolut mest orörda exemplaret. ☹️



En del Saabanställda kallade Saab 90 för skvadern - alltså en mindre lyckad kombination.

SAAB 90 1985

Nypris: 64 700 kronor

Värde idag: 10 000- 15 000 kronor*

Motor: Fyrcylindrig radmotor med stötstänger, två ventiler per cylinder. Förgasare. Vattenkylning. 1 överliggande kamaxel. Volym 1 985 cm³. Max effekt 100 hk DIN vid 5 200 r/min. Max vridmoment 162 Nm vid 3 500 r/min.

Kraftöverföring: Längsmonterad motor fram, framhjulsdraft. Fyrväxlad manuell låda med golvspak

Mått: Axelavstånd 247 cm. Spårvidd fram/bak 141/144. Längd/bredd/höjd 468/169/141 cm. Tjänstevikt 1 190 kg. Tank 63 liter.

Fjädring/hjulställ: Skruvfjädring fram och bak. Fram triangellänkar, bak stel axel. Hydrauliska teleskopstötdämpare fram och bak.

Styrning: Kuggstäng. Vändcirkel 10,5 m. Rattvarv 4,1.

Hjul: Stålfälgar, bredd 5 tum. Däck 165 SR 15.

Elsystem: 12 volt.

Bromsar: Skivor fram och bak, servo.

Fartresurser: Toppfart 165 km/h. Acceleration 0–100 km/h 14,5 s.

Förbrukning: 0,95/mil blandad körning.

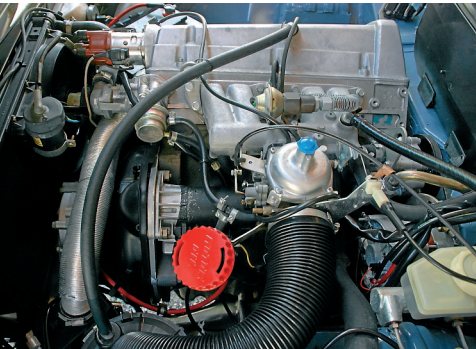
Källor: Jan Ulléns Bilfakta, originalbroschyr.

*Bil i väl fungerande bruksskick, original eller renoverad men ändå med vissa mindre defekter.

Fakta



Bagageutrymmet ökade något jämfört med Saab 99 och även 90 hade nerfällbart baksäte.



Två liter, förgasare, överliggande kamaxel och elektroniskt brytarlöst tändsystem var vad man fick i Saab 90.



Även inredningen var 1985 en blandning mellan modernt och inte fullt så modernt. Valde man den fyrväxlade basmodellen ingick inte varvräknare och mittkonsoll var ett tillbehör.



Se hur många Saab 90 vi lyckades plåta under ett år på www.klassiker.nu