

Beslutet att bygga Saab 99,
"den bredaxlade svensken",
togs på Gudmunds nämnsdag den
2 april 1964. Så fick projektet
sitt namn. Nu har 614 003
exemplar 99/90 tillverkats. Vi
körde den sista från bandet i
Nystad i Finland till Saabs
museum i Trollhättan.



Sista resan med Saab 90:

FARVÄL TILL EN BREDAXLAD SVENSK



● En trotjänare tar ner skylten efter nära tjugio år. Men när täckelset för Saab 990 föll i november 1967 hade bilen redan tusentals timmar av utvecklingsarbete bakom sig. Hemlighetsmakeriet var enormt. Men en av provbilarna, Paddan, upptäcktes av en vaken fotograf.

Av Calle Carlquist –
Ulf H Holmstedt (foto)

■■■ Nu är Gudmund död.

Klockan ovanför slutkontrollen slår om till 15.50 onsdagen den 1 juli 1987. Allra främst på tillverkningsbandet i OY Saab Valmets fabrik i Nystad i Finland står en vit Saab 90 och ser vilsen ut.

Bakom mig ser jag rader av Saab 9000 Turbo, Saab 900i och Saab Cabriolet, men av andra Saab 90 syns icke ett spår.

Den vite var sist, så främst han stod. Och själv har jag fått det trevliga uppdraget att köra den vite till hans sista viloplats i Saabmuseet i Trollhättan.

Det blev inalles 614 003 bilar av Saab 99/90 – den Stora Saab som på allvar skickade ut den svenska bilfabriken på världsmarknaden, där äventyret fortfarande pågår med full intensitet.

Fast till Folkhemmet har man vinkat ett halvt farväl. Det är smartare att sälja bilar lite högre upp på tröskeln – executive class – än att tillhandahålla bark-

bröd i form av Saab 90.

Dessutom fick modellen inte plats på "linan", nu när Saab i sina olika skepnader fått ordentlig snurr under hjulen. Att förse motorn med katalysator, för att klara våra kommande svenska krav, verkade inte heller särskilt vettigt, eftersom försäljningen dalt på slutet.

Projektnamnet Gudmund fick Saab 99 efter namnsdagsbarnet den 2 april 1964. Då gavs utvecklingsarbetet till den nya bilen klartecken i bolagsstyrelsen, och bilens introduktion sattes till våren 1968.

När trumpetfanfarnerna smattrade och täckelset för Saab 99 föll i november 1967, hade bilen tusentals timmar av utprovingsarbete bakom sig.

Hemlighetsmakeriet kring en ny bil var lika stort då som nu, och en ny Saab var förstås något alldeles särskilt. För att undgå lystna motorjournalister hade man flera knep:

Några provbilar döptes till Daihatsu, ett då för tiden nästan okänt märke i Sverige. Allt annat som kunde föra tankarna till Saab skalades bort. Det

japanska namnet satt på motorhuven och hade snickrats till av emblemet från Saab Sport.

För att prova chassi, bottenplatta och motorpaket i lugn och ro sågade man isär fyra Saab 96 och breddade dem så att kostymen passade till 99:ans kropp. Bilarna döptes till "Paddorna", av vilka en finns bevarad.

Tråkigt nog upptäcktes finten av en fotograf som skulle köra om en av följebilarna till en Padda. På vilken sida han än spanade om den framförvarande, normala Saab 96:an, såg han ytterligare en Saab 96. En som såg väldigt bred ut, så det var bara att plocka fram kameran. Expressen publicerade bilden 1965 och så var den bluffen förstörd.

Saab 99 var den sista bil som till största delen konstruerats av skaparna av Saab 92: Sixten Sason, Gunnar Ljungström och Rolf Melldes.

Sixten Sason ritade en mängd varianter på 99-temat, innan den slutgiltiga formen bestämdes. Han avled våren 1967 och fick aldrig se bilen helt för-
Forts på nästa sida

SAAB 99 forts

verkligad.

Saab 99 mottogs mycket positivt. Bilen var rymlig för sin storlek – annonserna myntade uttrycket "Den bredaxlade svensken", eftersom spårvidden och det väl tilltagna armågsutrymmet bak gjorde det klart acceptabelt att sitta tre i bredd i baksätet.

Säkerhetsmässigt låg bilen väl framme. Karossen var stabil och hade deformationszoner fram och bak, polstringen i tak och dörrstolpar var omfattande och bilen hade skivbromsar på alla fyra hjul.

Motorn blev det aldrig någon riktig ordning med, förrän den ursprungliga engelska motorn ersattes med en helsvensk 1972. Den engelska motorn ansågs för slö och med tiden skulle den visa sig otillförlitlig och krånglig att reparera. Till detta bidrog topplocksbularna, som satt lodrätt i ena raden, men snett vinklade i den andra. Kamaxelkedjorna ställde också till förtret.

Bilen träffade i alla fall rätt på marknaden. 1969, det första riktiga modellåret, tillverkades 19 411 exemplar och redan 1971 såldes fler Saab 99 än Saab 96. Tydligt hade reklambroschyrans språk appellerat till folk: "Åk-stora Saab 99", "Filosofibilen", "Exklusiv men ändamålsenlig".

Årets bil i Teknikens Värld 1972

Försäljningen steg oavbrutet till och med år 1976. Då tillverkades 72 819 exemplar. Saab 99 hade också förvärvat ett visst internationellt anseende:

1971 kom lyktkorkarna. Något sådan hade ingen haft tidigare. 1972 kunde man på TV-Aktuellt se två Saab 99 komma körande emot varandra, samtidigt som en tredje bil i bakgrunden rammade en lyktstolpe. Alla bilar studsade emellertid tillbaka och när kameran synade skadorna, visade sig – ingenting! Saab hade blivit först igen, nu med verkligt stötfångande stötfångare. Dessutom introducerade man elektriskt uppvärmd förarstol – åter en innovation.

Dessa nyheter, och ett i övrigt sunt grundkoncept, föranledde Teknikens Värld att utnämna 1972 års Saab 99 till Årets Bil. "En redan förut bra svensk bil har blivit bättre – och ett bevis för vad som kan göras om bara viljan finns", hette det bland annat i juryns motivering.

Vilja, ja, säg den vilja som kan vara större för en bilfabrikant än den att sälja bilar. Saab hade alltid haft ett lite udda anseende utomlands. Det var rallybilen, vinterbilen, den helt "egna" bilen med originellt utseende och en tekniskt högtstående konstruktion.

När Saab 99 combi-coupé började säljas tidigt 1974, var den ännu ett led i imageskapandet kring Saab. Bilen var en förnuftig skapelse som förenade ett intressant (somliga tål det inte) utseende med praktiska fördelar. En kombi som

● Klockan 15.50
onsdagen den 1
juli 1987 i Saab
Valmets fabrik i
Nystad, Finland.
Mauri Nurmi och
Anneli Varjonen
gör slutkontroll
på den sista
Saab 90. Cirkeln
är slutet för pro-
jekt Gudmund.

inte såg ut som en kombi.

Men 1976 hade det gått nio år sedan premiärvinnningen, och trots alla stora och mindre förändringar (se översiktsrutan), började bilen tappa uppmärksamhetsvärde.

Under 1970-talets första år lade Saabledningen fast kursen för framtiden. För att överleva krävdes att man tog steget uppåt i bilarnas societetsskala. Saab 99 EMS kom 1972 och var ett steg i den riktningen, liksom 99 GLE från 1976 och framåt.

Men den verkliga inträdesbiljetten till salongerna blev förstas Saab 99 Turbo.

Aldrig hade väl motorjournalister och bilälskare i allmänhet fått så tunga högerfötter som när de gav sig ut på provtur i denna bomb.

1976 började företaget läcka ut att en turboversion var på gång. Det magiska aggregatet skulle inte användas för enbart höga toppfaster, utan anpassas till vardagskörning som då och då behövde en

extra knuff i ryggen.

Man utvecklade ett litet, lätt turboaggregat som svarade snabbt vid gaspådrag och redan vid så låga varv som 3 000 r/m. En speciell ventil, s.k. wastegate, såg till att överflödiga avgaser gick förbi turbon, och för att laddtrycket inte skulle kunna bli alltför högt, fanns också en tryckvakt som stängde av bränsletillförseln när trycket översteg 0,7 bar.

Reaktionen lät inte vänta på sig. Saab 99 Turbo var en världssensation och fabriken marknadsimage åkte omedelbart upp ett par snäpp – mycket lägligt inför introduktionen av Saab 900 hösten 1978.

Det slutande 70-talet var ändå inte så roligt för Saab 99. Försäljningen halverades mellan 1978 och 1979. Ett ryck uppåt gjordes visserligen 1982, då en hel del förändringar kom, men någonstans anade nog alla att modellen var på fallrepet. Saab 900 sålde som smör

och i bakfickan hade Saab planer som stod märkta med ytterligare en nolla – 9000.

1984 rullade den sista 99:an av bandet. Det blev 588 643 exemplar, men riktigt död var bilen ännu inte.

Ett stumt avsked, inga tal, inga blommor

För att passa in i serien 900/9000 döptes bilen om till Saab 90, samtidigt som den fick nytt bakparti från Saab 900 Sedan.

I tre år hann modellen säljas. Bäst gick det 1985, då 11 385 bilar producerades, alla från fabriken i Nystad.

Och nu kliver jag alltså in i den vita och vänder nosen mot hamnen och färjan.

Av det som jag trodde skulle bli en avskedshyllning i Nystad med tal, blommor och direktören i talarstolen blev intet.

Några kontrollanter vid slutsta-





tionen putsade motorhuven en sista gång och tyckte det var skönt att bilen slutar tillverkas.

– Den har varit jobbig att göra. Mycket delar och grejor som inte finns på våra modernare bilar.

Finlandsfärjan anländer till Vårthamnen morgonen därpå och nu färdas jag genom ett sommarfagert Sverige.

Sista resan.

Bilen är naturligtvis rå och ganska slö, ej inkörd som den är, men annars känns Den Bredaxlade Svensken igen: Komforten fram, trygghetskänslan, den tröga styrningen, de fina sidvindsegenskaperna.

Rätt vad det är tycker jag mig se hur en brunmelerad hatt växer upp i backspegeln och jag blir plötsligt en 57-årig herre med Saabanda, men som inte riktigt passar in i bilen av en topptränad 9000 Turbo.

– Vart skall en sådan som jag ta vägen nu? tänker jag.

Den sista milen kör jag in på en

rolig slinga och bilen får sig en omgång innan den stora sömnen på museet träder in. Borta är respekten för bilens egenvärde som sista exemplar, och den vita pinnar på riktigt piggt.

Museet i Trollhättan är alldeles nytt och mycket fint. Det ligger i Nohabs gamla lokstallar och har säkert tio meter till taket. Ännu är inte allt klart, men redan nu ger samlingen en fin bild av Saab som det varit och är.

Vi torkar nödtorftigt av bilen och sedan kör jag in den i museihallen. Där tar museichefen och f.d. tävlingsmekanikern Pelle Rudh emot. Bredvid står en röd Saab 99, också det sista exemplaret.

Innan jag avlägsnar mig lämnar jag kvar ett helt ofarligt, oskadligt litet tecken på att jag kört bilen hit. Det kan ju vara kul att visa för barnbarnen om femtio år eller något.

Vägmätaren visar 581 kilometer och 600 meter, och nu, Gudmund, önskar jag dig godnatt. ■

Saab 90/99 år för år

1967: Saab 99 namnges och presenteras på Teknorama i Stockholm den 22 november 1967.

1968: En förserie produceras under året, totalt 4 190 bilar.

1969: 2-dörrars sedanmodell, motor 1 709 cm³, 80 hk. Antal tillverkade: 19 411 exemplar. Pris 18 385 kronor.

1970: 4-dörrars sedan tillkommer, nytt motoralternativ med elektronisk bränsleinsprutning ger 87 hk, treväxlad automatladda går att få till den starkare motorn. Antal tillverkade: 29 755. Övriga nyheter: Ny ratt, emblemet på bakluckan flyttas från höger till vänster sida, nya drivknutar och motorupphängning.

1971: 1,85-litersmotorn tillkom. Gav 86 hk med förgasare, 95 med insprutning. Torkare/spolare för strålkastarna, ny instrumentpanel, större bromsservo, avblåddar innerbackspegel, större ytterbackspeglar, kylgaller under ordinarie grill, frihjul sloopades. Sista året för 1,7-litersmotorn. 35 136 exemplar tillverkades.

1972: Eluppvärmd förarstol, stötfångande stötfångare, nya blinkers, ny svensk motor på 2 liter och 110 hk till 99 EMS, kom senare också med förgasare och 95 hk. 45 001 bilar tillverkade.

1973: Nytt inntertak, balkar i dörrarna, lågprismodellen X7 infördes. 52 065 bilar tillverkades. Svart grill.

1974: Nya framstolar, ny ratt, ny inredning för EMS, servostyrning mot tillägg, rullbälten. Combi-coupe introducerades i januari, enbart i L-utförande. 62 637 bilar tillverkades.

1975: Grundmotorns effekt ökar till 100 hk, mekaniskt insprutningssystem i stället för elektroniskt, ger 118 hk, tvåförgasarvariant ger 108 hk. Ny grill, samma som på Combi-coupe. 64 167 bilar tillverkades.

1976: Eluppvärmd bakruta på alla modeller, förbättrat halvljus, ny bagagerumsmat-ta. 5-dörrarsvarianten tillkommer, liksom GLE. 72 819 bilar tillverkades.

1977: Nya blinkers fram, nya baklyktor, större ytterbackspeglar, ny list på stötfångarna. De första turbobilarna för bred-prov byggs. 60 316 bilar tillverkades.

1978: Soltak tillvalsalternativ. Turbo introduceras. EMS blir 3-dörrars Combi-coupe på vissa marknader. 45 851 bilar tillverkades.

1979: Modifierad bakaxel, nya hjul, plast-tank, stötfångare liknande 900 på 4-dörrarsbilarna, 2-dörrars turbo i liten serie. 22 443 bilar tillverkades.

1980: Nya stolar, sidolisterna flyttas ner på dörrarna, svarta lister runt hjulhusen, svart skärm för friskluftsintag, nödreservhjul. 17 108 bilar tillverkades.

1981: Plyschklädsel, nytt baksäte, nya ytterbackspeglar, ny ratt, ny framaxel från 900, 1 600 99 GLi tillverkas för Norden. Totalt tillverkas 13 381 bilar.

1982: "H-motorn" introduceras, kan köras blyfritt, nya hjul, svart dekor runt rutor, nya sidolister, 5-växlade bilar och försedda med lågfriktionsdäck i speciell serie för de nordiska länderna. 20 006 bilar tillverkades.

1983: Helt ny grill, svarta B-stolpar på 2-dörrarsbilarna, asbestfria bromsbelägg, varvräknare på 5-växlade. 17 187 bilar tillverkades.

1984: Brytarlöst tändsystem, ändrad rattlutning, sänkta stolar, intervalltorkare (!) på 5-växlade. 7 145 bilar tillverkades. Under året presenteras Saab 90, som uteslutande görs i Nystad, Finland. Den har bakparti från 900 sedan, och 6 215 bilar tillverkades under året.

1985: Saab 90 finns fyr- eller femväxlade. Den senare har frontspoiler. 11 385 bilar tillverkades.

1986: Främre sidoblinkers monteras. 5 910 bilar tillverkades.

1987: Saab 90 nr 1 850 för året blir seriens sista och totalt nummer 25 360. Tillsammans har 99/90 tillverkats i 614 003 exemplar.



● Pelle Rudh, museichefen i Trollhättan, öppnar porten till Saabarnas viforum.