



RUIM 60 JAAR GESCHIEDENIS

Ton Lohman

INHOUD

<i>Inleiding</i>		7
<i>Voorwoord</i> – Saab Club Nederland		8
HOOFDSTUK 1	Van vliegtuigen naar auto's	10
HOOFDSTUK 2	De Saab 93	18
HOOFDSTUK 3	De Saab 95 en 96	24
HOOFDSTUK 4	De Saab Sonett	40
HOOFDSTUK 5	De Saab 99	53
HOOFDSTUK 6	De Saab 900	62
HOOFDSTUK 7	De Saab-Lancia 600	74
HOOFDSTUK 8	De Saab 9000	77
HOOFDSTUK 9	De Saab GM900	87
HOOFDSTUK 10	De Saab 9-5	93
HOOFDSTUK 11	De Saab 9-3 (1999-2002) en (2003-2011)	99
HOOFDSTUK 12	De Saab 9-2X	118
HOOFDSTUK 13	De Saab 9-7X	121
HOOFDSTUK 14	De Saab 9-5 (2010-2011)	124
HOOFDSTUK 15	De Saab 9-4X	130
HOOFDSTUK 16	Rallysuccessen	133
HOOFDSTUK 17	De Formule Junior en de Saab Quantum	141
HOOFDSTUK 18	Saab Fotoalbum	144
HOOFDSTUK 19	Clublogo's	157
HOOFDSTUK 20	Saab-musea en websites	158
<i>Dankwoord</i>		160



Een in Mechelen geassembleerde Saab 99L uit 1975. (FOTO MARCEL VERHOEKS)

INLEIDING

Saab is niet meer. Wie Saab zegt, denkt aan veiligheid, notablen als artsen en juristen of aan rallyrijder Erik Carlsson. Na decennia zelfstandigheid, jaren *GM* en uiteindelijk Victor Muller en *Spyker* is het karakteristieke Zweedse merk met een hoge passieve veiligheid (voorlopig?) verleden tijd, aangezien Saab in december 2011 failliet is gegaan. De productie is in april van dat jaar reeds stil gelegd. Dit boek blikt in vogelvlucht terug op ruim zes decennia Saab autoproductie, waarin de Zweden ruim vier miljoen auto's hebben gebouwd. Van de eerste 92 UrSaab (oer-Saab) in 1947 tot de laatste 9-serie in 2011. Een tijdperk dat als sterkste kenmerken veiligheidsinnovaties heeft gekend. Geregeld blijkt Saab de eerste autobouwer te zijn die veiligheidsvoorzieningen standaard monteert.

Onder: Saab-logo (FOTO SAAB)



Er zijn begin 2012 naar schatting ongeveer 57.000 Nederlandse Saab-rijders, en volgens Saab Nederland zijn 1500 auto's nog geen twee jaar oud. De dan nog in Nederland aanwezige voorraad omvat volgens diezelfde bron nog ongeveer veertig nieuwe Saabs, verdeeld over de 27 Saab-dealers en elf Saab-agentenschappen. In januari van datzelfde jaar tonen 3.800 mensen met 1.600 Saabs onder het motto 'We are many, we are Saab' in Katwijk hun teleurstelling over het verdwijnen van het Zweedse merk. Zij halen er zelfs het NOS-journaal mee. Ons land kent vier Saab-musea in uiteenlopende grootte: d'Oude Bolneus in Woerden, Saabmuseum Overschild, Museum Takt2Aero in Dalftsen en het Saab Oldtimer Museum in Aalten. De Saab Club Nederland is reeds opgericht in 1959. We weten zeker dat er over vijftig jaar nog altijd fanatieke Saab-adepten zullen zijn, net zoals er anno nu ook nog altijd bijvoorbeeld enthousiaste Panhard-fans zijn. Dat eveneens eigenzinnig merk is in juli 1967 failliet verklaard maar veel auto's zijn er nog altijd. Gekoesterd en vertroeteld. Dat er nog zoveel Saabs 93, 95 en 96 in ons land rijden, getuigt aan de ene kant van de kwaliteit van die auto's maar aan de andere kant bewijst dit gegeven ook dat liefhebbers ze liefdevol in stand houden. Laten we hopen dat u dit boek ver na het moment van schrijven ter hand neemt en dat u zult zeggen: 'Saab weg? Saab is helemaal niet weg!'

TON LOHMAN,
APRIL 2012

SAAB CLUB NEDERLAND (SCN)

De club is opgericht in 1959 en het is wellicht de oudste Saab Club ter wereld. Aanleiding voor de oprichting is destijds het rally-succes van Saab geweest, o.a. tijdens de Tulpenrally. Gedurende de eerste tien jaren houdt de vereniging zich voornamelijk bezig met het organiseren van ritten en uitstapjes voor Saab-rijders.

Omdat de leden in die jaren allen vrij nieuwe Saabs rijden en de auto's van een voortreffelijke kwaliteit zijn, speelt restauratie en instandhouding van klassiekers indertijd geen enkele rol in de club.

Het rijden van ritten en toertochten is in de loop der jaren iets minder geworden, maar nog altijd een belangrijk onderdeel van onze evenementenagenda. Veel van onze clubactiviteiten zijn gericht op het in stand houden van Saab-automobielen. Een belangrijke rol is hierbij weggelegd voor de *Technische Commissie*, die o.m. verantwoordelijk is voor de organisatie van twee Inspectiedagen, waar leden de technische staat van hun Saab kunnen laten checken. Verder organiseert zij ook een tweetal Onderdelendagen, waarvan één dag bij het *Onderdelenmagazijn* van SCN in Piershill. Ons onderdelenmagazijn heeft, het hele jaar door, zowel nieuwe als gebruikte onderdelen – van vooral de oudere types Saab – te koop. De technische commissie, die een achttal leden heeft, is ook een vraagbaak voor onze leden die voor technische problemen aan hun Saab(s) een oplossing zoeken.

Zoals gezegd vult het rijden van ritten nog steeds een belangrijk deel van onze evenementenagenda. Een aantal van deze ritten valt onder de zogenaamde toertochten, maar ook de meer fanatieke rijder vindt bij SCN een goede thuisbasis. Voor het verrijden van kaartleesritten is binnen SCN enkele jaren geleden het *Saab Historic Rally Team (SHRT)* opgericht, een nagevoeg zelfstandig opererende club, die een vijftal ritten per jaar organiseert, waaronder de vermaarde jaarlijkse *Viking Prestatietocht*, die in 2012 voor de vijftigste keer wordt verreden!

In de loop der jaren is onze vereniging van zo'n 150 leden in de jaren zestig gegroeid naar rond de 1800 leden anno nu. Daarom zijn we in de jaren negentig begonnen met activiteiten in de regio's. Vooral in de regio's Noord-Holland en Limburg vinden veel activiteiten plaats, die uiteraard ook toegankelijk zijn voor leden uit de andere regio's.

De leden van SCN kijken om de paar maanden vooral uit naar de nieuwe uitgaven van ons clubblad *Saabberichten*, een veertig à vijftig pagina's tellend glossy magazine in kleur, waarin tal van interessante artikelen over onder andere techniek, bijzondere Saabs, evenementen en verslagen op een professionele wijze worden gepresenteerd.

Een belangrijke en veel bezochte informatiebron vormt onze website www.saabclub.nl, waarop informatie over al onze activiteiten staat.

Saab Club Nederland is verheugd met het verschijnen van dit boekwerk, dat wederom aangeeft dat Saab nog lang niet dood is!

DAVE HARTSTEEN, VOORZITTER SCN

WIM SCHOLL, ERELID SCN





FOTO SAAB AB

VAN VLIEGTUIGEN NAAR AUTO'S

Svenska Aeroplan AktieBolaget wordt in 1937 opgericht. De Zweden hebben een fabriek nodig waar militaire gevechtsvliegtuigen gebouwd moeten worden. Na de oorlog zakt de vraag naar gevechtsvliegtuigen vanzelfsprekend dramatisch en dus is er personeel te over. Om dat bezig te houden, start Gunnar Ljungström in 1945 met een team van in totaal twintig personeelsleden de ontwikkeling van een auto: de 92. De auto moet licht zijn, zeer aerodynamisch gevormd en bovenal veilig. Van de zestien in het team opgenomen ingenieurs hebben er naar verluidt slechts twee een rijbewijs maar dat mag de pret niet drukken. Het cijfer '9' duidt aan dat het niet een militair maar een burgerproject betreft; de '2' is gebruikt omdat 90 en 91 al voor burgervliegtuigen aangewend zijn.

Dat cijfer 9 is tot het eind gebleven op alle Saabs (de enige uitzondering is de badge-engineering Saab 600 voor de Scandinavische markt op Lancia Delta-basis van '80-'82). Overigens is Saab daarin niet uniek want in Engeland gaat vliegtuigbouwer *Bristol* na de oorlog auto's voor het topsegment bouwen en in Duitsland stort *Messerschmitt* zich op driewielers, waarin mensen met een motorrijbewijs ook mogen rijden.

Er is zo goed als geen kennis over de bouw van automobielen in huis. Saab koopt een aantal Duitse auto's om er nauwgezet studie van te kunnen maken. Een ervan is een toentertijd in Zweden erg populaire *DKW*. In de veronderstelling dat een fabrikant die vliegtuigen kan bouwen, ook in staat moet zijn een auto te realiseren, gaan de technici aan de slag. Ljungströms team komt er met zijn ontwerpen niet helemaal uit en het roept de hulp in van een ontwerper die op dat moment in de vliegtuigsector freelance ontwerpt voor Saab. Die man – bekend onder de naam Sason – slaagt er wel in en op hem komen we zo terug.

De eersteling van Saab is op 15 april 1946 af, nadat er eerst een houten 1:1 schaalmodel is gemaakt, dat overigens met zwarte schoensmeer zijn kleur heeft gekregen. De eveneens

zwarte auto – die nog altijd bestaat en te zien is in het Saab museum te Trolhättan – staat later bekend onder de aanduiding UrSaab. In 2007 heeft Saab tijdens een evenement op het museumterrein laten zien dat de UrSaab nog altijd kan rijden, evenals de overige oude Saabs van de collectie. Dat hij 92002 heet, komt omdat een sterk gelijkend ontwerp van daarvoor, 92001, niet bevredigend genoeg is.

Opvallend is de voor die tijd zeer gestroomlijnde vorm van de met de hand geklopte carrosserie (de cw bedraagt 0,32), maar dat verbaast niemand van een vliegtuigbouwer. Het ontwerp is van Sixten Andersson – hij verandert zijn achternaam kort erna in het internationaal beter klinkende 'Sason' – en het heeft veel weg van de doorsnede van een vliegtuigvleugel. Sason werkt onder andere ook voor *Hasselblad*, *Electrolux* en *Husqvarna*. Zo heeft hij bijvoorbeeld camera's, koelkasten en kettingzagen ontworpen.

De directie van Saab is aanvankelijk niet erg onder de indruk; men vindt de auto op een kikker lijken. Toch zet Saab door en de drie gebouwde UrSaabs, die uiterlijk vrijwel gelijk zijn maar onderhuids niet, leggen niet minder dan 530.000 testkilometers af voordat er sprake is van enige serieproductie. Technisch is er een voor die tijd niet erg gebruikelijke zelfdragende carrosserie en een tweecilinder tweetaktmotor à la *DKW* met een volume van 764 cc, die dwars voorin is geplaatst en de voorwielen aandrijft. Een tweetakt heeft in de jaren veertig als voornaamste voordelen het geringe gewicht, de betrouwbaarheid, de geschiktheid voor koude streken en de eenvoud van de techniek. Van de drierversnellingsbak is de eerste gangwissel niet gesynchroniseerd. Opmerkelijk is de vrijloopkoppeling, een systeem dat de aandrijving uitschakelt in geval van bijvoorbeeld een afdaling van een berg. De vier wielen zijn onafhankelijk geveerd door middel van torsiestaven. Nadelen aan de auto zijn de veel te dikke portieren en het belabberde zicht rondom.

In de zomer van 1947 volgt de perspresentatie van de 92 en



Tussen de presentatie van de UrSaab en de werkelijke productie van de 92 ligt ruim twee jaar. (FOTO SAAB)

precies twee jaar later bouwt Saab een voorserie van twintig stuks, waarvan er zeker nog een in handen is van een Zweedse liefhebber. De verkoop voor Zweden is ondergebracht bij *Philipsons Automobil AB*. Het bedrijf heeft zoveel vertrouwen in de nieuwe auto dat het achtduizend stuks bestelt en deels vooruit betaalt om Saabs autoproject financieel te dekken. Op 12 december 1949 gaat hij licht gewijzigd dan eindelijk in serieproductie, in volgens de brochure een standaarduitvoering en een De Luxe-versie. Distributeur Philipsons ziet echter niets in de standaardversie en bedingt dat alle 92's DeLuxe moeten zijn. Aldus is beslist. De veranderingen ten opzichte van het prototype zijn een gewijzigde neus- en achtersectie en minder ronde

flanken, waardoor de aanvankelijk dertig centimeter dikke portieren wat minder voluptueus worden. De dichte schermen moeten wijken omdat ze nogal snel beschadigen en veel vuil vasthouden op onverharde wegen en die laatste heeft Zweden indertijd volop. Ook blijkt dat bij sneeuw de voorschermen nogal snel vol raken, waardoor de auto natuurlijk volkomen onbestuurbaar is.

Het Saab-embleem van de UrSaab met een fictief heraldiek embleem wijkt voor een simpel logo. Opmerkelijk is dat slechts een zesde deel van alle onderdelen van de 92 geïmporteerd is. Saab maakt veruit de meeste elementen zelf. Die eerste Saab vindt hoofdzakelijk aftrek op de lokale markt. De Saab-directie



wil dat de auto zwart wordt, een andere afdeling opteert voor blauw, maar de enig leverbare kleur is mosgroen. De reden voor de eenheidskleur is dat de levering van slechts een kleur gemakkelijk is voor de – overigens aanvankelijk externe spuitelij – en bovendien kostenbesparend. Anderen beweren dat Saab nog vele vaten vol groene lak heeft staan van de oorlogsvliegtuigen. Er zit standaard geen verwarming in de auto (wel leverbaar), die voor 6550 Zweedse kronen te bekomen is. Vanaf 16 januari 1950 levert Saab zijn eerste auto's af aan de klanten en het zullen er dat jaar in totaal 1246 worden, aangezien Saabs productiecapaciteit drie tot vier auto's per dag bedraagt. Alle afgeleverde auto's zijn nagenoeg identiek qua uitvoering, met dien verstande dat de eerste 700 auto's van modeljaar 1950 zijn en de andere 546 van 1951.

*Linksboven: De portieren zijn maar liefst zo'n dertig centimeter dik.
(FOTO SAAB)*

Boven: Het interieur van de UrSaab. (FOTO KEITH LONG)

Links: Het logo met een verzonnen heraldiek figuur blijft uniek voor de UrSaab. (FOTO SAAB)

Vol spanning wachten de Saab-ingenieurs op de praktijkervaringen van de klanten. Een inventarisatie van de gemelde klachten levert een bescheiden lijstje op. Zo vinden klanten het lastig dat er geen kofferklep is en dat alle bagage achter de neerklapbare achterbankleuning moet. Verder is het zicht naar achteren te beperkt, sneuvelt de startkabel te snel en de koplampen verblinden tegenliggers nogal geregeld. Het voornaamste probleem vormt de kwaliteit van de olie van de mengsmering. Bij zeer lage buitentemperaturen bereikt de toenmalige olie al snel zijn grenzen en motorslijtage is het gevolg. Saab ontwikkelt meteen zelf een additief dat het probleem oplost.

De twee modeljaren erna verandert er weinig aan de 92. Voor 1951 vervangt Saab de Duitse VDO-instrumenten door Amerikaanse Stewart-Warner klokken. De 92 van 1953 had weer VDO-meters, een 53 procent grotere achterrauit plus een kofferklep met handgreep, zodat deze ook van buitenaf toegankelijk is. De achterbank is voortaan uitneembaar. Voor modeljaar 1954 is er na 5.300 92's de typeaanduiding 92B;



Je kunt de verschillen tussen de UrSaab en de 92 hier goed zien.

(FOTO ROBERT NORDQVIST)

Rechts: De Saab 92 is leverbaar in uitsluitend deze groene kleur.

(FOTO SAAB)

uiterlijk onderscheiden de sierstrips op de voor- en achterschermen de auto van zijn voorganger. De accu is naar het motorcompartiment verhuisd, het reservewiel naar de bagageruimte, de tank verhuisd naar voren en de vulopening komt in het linkerachterscherm. En er zijn inmiddels zes leverbare carrosseriekleuren.

De Engelse testpilot Moore werkt voor Saab Zweden en hij krijgt in 1955 een benoeming tot eerste directeur van Saab GB



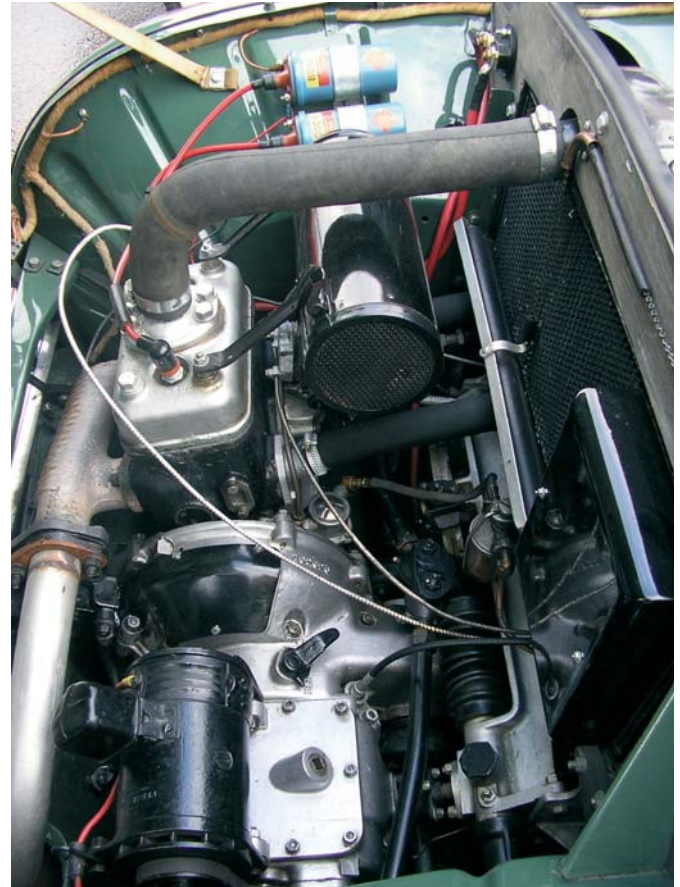


Het achterruijke zal in de jaren erna alleen maar groeien. Overigens is dit de oudste Saab in Nederland. De auto is op kenteken van 1 januari 1951.
(FOTO KEES BRONKHORST)

Ltd. Moore neemt vanuit Zweden zijn nieuwe Saab 92B mee naar huis. Dit is de eerste Saab ooit in het Verenigd Koninkrijk. Inmiddels is een 92 van 1951 de oudste in Groot-Brittannië aanwezige Saab maar deze auto met kenteken 728 XUR is veel later aldaar geïmporteerd. In de Verenigde Staten is de oudste Saab een 92 uit 1950, met chassissnummer 218. Ook deze auto kan natuurlijk niet via de officiële Saab-import overzees terecht zijn gekomen aangezien de invoer van Saabs in de VS pas in 1956 is begonnen. Gezien de deplorabele staat waarin

deze 92 zich in 1995 bevindt als hij door een Saab-liefhebber gevonden is, moet die invoer erg lang geleden hebben plaatsgevonden. Inmiddels rijdt de oude Saab alweer jaren, met kenteken WJG 427.

Na 1954 komen er drie pk extra, de velgen krijgen twaalf gaten ter decoratie en voor ventilering, er zijn nieuwe deurgrepen, er is een asbak achterin en de carrosserielak is nu synthetisch. Voor modeljaar 1955 komen er nieuwe rem- en achterlichten en een jaar later zijn er nieuwe bumpers. De fabriek



Linksboven: Het dashboard van de 92. (FOTO KEES BRONKHORST)

Links: Vergeleken met de UrSaab oogt de 92 veel minder pompeus.

(FOTO SAAB)

Boven: De tweecilinder van de 92 heeft een inhoud van 764 cc.

(FOTO SAAB)

produceert inmiddels vijftien à zestien auto's per dag, dus vijfmaal meer dan in den beginne. Exact 20.128 kopers geven hun vertrouwen aan de pruttelende Saab, die overigens van meet af aan is ingezet bij autosportevenementen. En met recht, zo zal later blijken.

In Nederland begint de Saab-import officieel in 1957, met als eerste dealer *Garage De Snelheid* in Amsterdam, die tot op heden een bekend Saab-specialist is. Zes jaar eerder echter

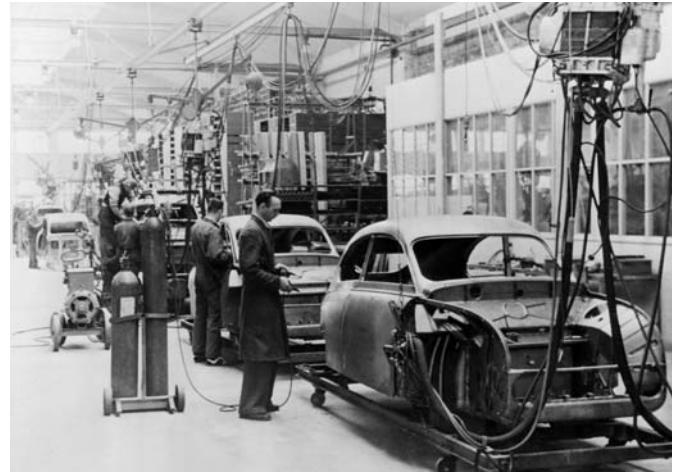
krijgt de *Amsterdamse Rijtuigmaatschappij NV (A.R.M.)* de beschikking over onderdelen van de Saab 92 om Zweedse toeristen met pech in ons land te kunnen bedienen. Voor de goodwill koopt de A.R.M. drie Saabs 92 voor de stafleden. Dat moeten de allereerste Saabs in Nederland zijn geweest. De firma



Een ingevoerde Saab 92B van 1956. Let op de grotere achterruit.

(FOTO TON LOHMAN)

Rechts: De productielijnen uit Saabs begintijd. (FOTO'S SAAB)



verkoopt er een, de NX-04-06, in 1959 via de zojuist genoemde Amsterdamse dealer aan een particulier in Eindhoven, dhr. J. Groosmuller. Overigens is de A.R.M tot 1957 wel de officieuze Saab-importeur voor Nederland.

Een van de oudste Nederlandse artikelen uit eigen keuken – dus geen persberichten van de fabriek – in de vakpers over Saab stamt van 1 februari 1950, in het blad *Auto- en Motorteknik*. De journalist baseert zijn kennismaking met de nieuwe Zweed op onder andere de Saab van Greta Mollander die op weg naar Monte Carlo voor deelname aan de Rally van dat jaar in Amsterdam een controlepost passeert. Bij de Apollohal moeten namelijk alle Scandinavische deelnemers zich 's nachts melden. De teneur van dat artikel is dat de Saab beslist geen DKW in een Zweeds jasje is maar een heuse nieuwkomer op de markt met een geheel eigen karakter.

Inmiddels zijn er in ons land minstens twee 92's uit 1951 op de weg gekomen. De oudste, de AM-05-79, is in 1950 gebouwd maar op 1 januari 1951 gekentekend en de andere, de AL-87-58, is van februari 1951. Verder is er in Bussum een geheel originele en compleet gedocumenteerde 92 van 1953 van de tweede Zweedse eigenaar en met slechts 60.000 kilometer op de





De Saab 92H camper uit 1963. (FOTO ROBERT NORDQVIST)



De Zweedse posterijen geven in 1992 een postzegel uit met een 92 rally-wagen erop.

klok. Heel soms vinden liefhebbers in Scandinavië nog steeds een oude 92 in een boerenschuur. In Polen rijdt ook nog een Saab 92; een exemplaar uit 1950. In Noorwegen en Denemarken zijn de oudste 92's beide van 1951.

In 1963 gebruikt Saab nog eenmaal de 92-techniek voor de bouw van een camper, onder de typeaanduiding 92H. De kampeerwagen is een initiatief van de Zweed Torsten Johannesson en Saab toont aanvankelijk interesse in het project. De 92H heeft echter een veel te gering vermogen en het onooglijke ding belandt als jagershutje in het bos. Ruim veertig jaar later – in 2007 – wordt de opvallende Saab gereed en door liefhebbers gedurende acht maanden gerestaureerd. Diezelfde mannen bezitten ook de andere – rode – Saab 92HK camper uit 1965 op basis van een Saab 95 V4. Andere campers met de merknaam Saab zijn beslist producten van zelfbouw. Men dient de camper

overigens niet te verwarren met de kleine Saabo caravan, waarvan er tussen 1964 en 1968 438 exemplaren gebouwd zijn (zie hoofdstuk 18).

SAAB 92 & 92B

Aantal cilinders:	2
Cilinderinhoud in cm ³ :	764
Vermogen:	25/3800-28/4000
Topsnelheid in km/uur:	105
Carrosserie/Chassis:	zelfdragend
Uitvoering:	coach
Productiejaren:	1950-1956
Productie-aantal:	5.300 en 14.828