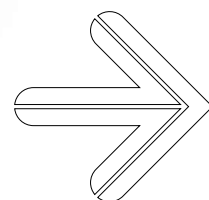




PROJEKT

Tro det eller ej – men 2009 fyller Saab 9000 25 år. Tusentals människor var inblandade i bilens tillkomst. Automobil har träffat sex konstruktörer, en chef och provkört chassinummer 1. Här är historien om Sveriges modernaste bil.

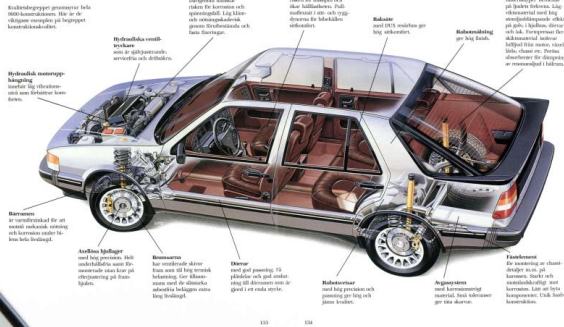
TEXT ERIC LUND
FOTO PER HAMMARSSJÖ



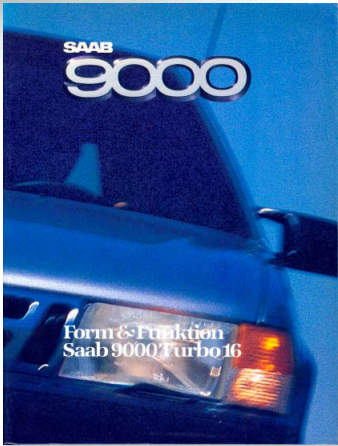


Gummilisten på dör-
rarna blev extra bred för
att runda till Giugiaros
boxdesign.

Konstruktionskvalitet



PROJEKT



Hög placerad breski och
reflektör instrumenta. Logisk
placering av instrument och reglage.
Mittkonst med modsystem.



Ergonomiskt utformad panel.



Förarstol med anatomiskt riktig
design och många inställnings-
möjligheter.



Instrumentpanel, klimatreg-
lering och elektrisk fönsterrulle
och testade före installation i
bilen. Artyglar överlöd på in-
strumentpanelen.



Tydliga och internationella sym-
boler inklusive piktogram för
kontroll av vissa säkerhetsfun-
ktioner.

Färdslator som anger bl a bränsle-
förbrukning, moment och
akkunderad.



Förarstol med bl a stabil ram,
skydd för bakskopelaren, under-
glidningskydd och ställbara
nackskydd.

Boken Form & Funktion
spreds till återförsäljare
och särskilt intresserade
kunder.

» Det hände att de italienska fackklubbarna plötsligt körde ut oss ur konferensrummet. Många viktiga beslut om Saab 9000 fattades på trattorior. «



Bokslukaråldern brukar inträffa någon gång i tio-tolvårsåldern. Det är då man kan tillbringa ett helt sommarlov i en trång sportstuga och inte bry sig om att regnet smattrar på taket eftersom man ändå inte vill skiljas från traven med Wahlströms ungdomsböcker.

För min del blandades *Tvillingdeckarna*, *Dojjorna* och *Hondagänget* med litteratur av helt annat slag. Det fanns i synnerhet en bok som jag kunde läsa om och om igen utan tröttna. Den heter *Form & Funktion Saab 9000 Turbo 16* och är en typ av publikation som vi troligen aldrig kommer att få se utgiven av en biltillverkare.

Form & Funktion innehåller inte ett ord om vilken livsstil bilköparen förväntas ha eller kan räkna med att få efter köpet. Inte en stavelse om varumärkesbyggande eller image. Det närmaste boken kommer insmickrande innehåll är några bilder tagna i kvällsljus.

För övrigt är det 114 sidor nykter och inte så lite stolt redogörelse av de konstruktioner och egenskaper som gjorde Saab 9000 Turbo 16 till en av de modernaste bilarna på marknaden i mitten av 1980-talet.

SAABS MEDARBETARE hade anledning att vara stolta. Dittills hade företaget bara utvecklat två helt nya produktserier – 92 och 99 – och nu riktades plötsligt världens blickar mot en ytterst rymlig men ändå kompakt, sportig och snabb bil avsedd att gå i *clinch* med tyska, italienska och amerikanska prestigebilar. Säkert darrade

nerverna i Nyköping, Södertälje och Trollhättan våren 1984 då introduktionen skedde. Samtidigt var självförtroendet starkt.

– Vårt mål var att göra den bästa bilen, säger tekniske projektledaren Rolf Sarsten. Självfallet hade vi ramar att hålla oss tills, men målet var solklart – vi skulle åstadkomma den bästa bilen.

Alla runt superellipsen i Saabs fotostudio nickar instämmande. Sex före detta konstruktörer och utprovningsspecialister som levde med projekt X29 dag och natt i början av 1980-talet. Och så jag, som i unga år förläste mig på *Form & Funktion*. Dessutom en hedersgäst, närmare bestämt resultatet av konstruktörernas entusiasm och vedermödor: Saab 9000 Turbo 16 med chassinummer 1.

I mitten av 1970-talet arbetade utvecklingsavdelningen intensivt med det som 1979 skulle bli Saab 900 – i praktiken en 99 med ny front och instrumentpanel – men samtidigt togs de första stegen mot en helt ny produkt. Till att börja med var planen att gå vidare med längsställd motor (bland annat en V8), men vid ett ledningsmöte i Häverud 1974 beslutades om tvärställt aggregat. Tanken var även att den nya bilen skulle ersätta 900, inte komplettera som senare blev fallet.

i spetsen fick göra avkall på Saab-identiteten. Giorgetto Giugiaro och hans ItalDesign fick uppdraget att göra grundformen. Därmed blev det boxdesign i stället för Saabs paradgren med dubbelkrökta ytor.

Parallellt vidtog det tunga arbetet med konstruktion och utprovning. Det ansågs att Turin hade bättre förutsättningar än Trollhättan att tillverka prototyper och de första färdigställdes i maj 1981. Lancia förhandlade sig dessutom till att själva använda de två första för chassi- och krocktester.

– När jag kom till prototypverkstaden i Turin såg jag ändå fem bilar, italienarna lurade oss som vanligt, skrattar Rolf Sarsten. Men en tid senare fick vi två prototyper att montera våra egna motorer i.

Risken för kulturkrockar när svenska ingenjörer, formgivare, ekonomer och jurister skulle samarbeta med italienska var överhängande.

– En italiensk bilbyggare var lite av en konstnär, säger Magnus Roland som ansvarade för chassikutvecklingen. Dessutom var det en turbulent tid då Italien gick igenom en ekonomisk kris. Fiat lånade pengar av Khadafi i Libyen för att överleva, och det var



DICK OHLSSON
Född 1929, chef för karosskonstruktion

– 9000-karossen upplevdes lite vek körmässigt, men inte vad krocksäkerheten beträffar. Saab var en flygindustri som började göra bilar, och exempelvis 99 var inte optimerad som bil utan mer konstruerad som ett flygplansskrov.

ständiga strejker på fabrikerna. Det hände att facket plötsligt körde ut oss ur konferensrummet under pågående möte, många viktiga beslut om Saab 9000 fattades på italienska trattorior.

En av de största prövningarna för projektet var när Fiat bestämde sig för att dra sig ur USA-marknaden, vilket innebar att Croma och Thema inte skulle behöva klara amerikanska krocktester.

– Jag var med när vi körde det första krocktestet i Turin, berättar Uno Dahl som ansvarade för krocksäkerhetsavdelningen, och efter smällen tjoade italienarna »det gick perfekt«, medan jag sa »det gick inte alls bra«.

Dessutom upptäcktes problem med vibrationer i framvagnen under körproven, frontstrukturen var inte tillräckligt styv.

Problemet var att ha råd. Saab var då liksom nu en liten spelare och någon form av samarbete var tvungen. Efter att fusionen med Volvo spruckit 1977 (se intervju med Sten Wennlo) knöts banden med Fiat och Lancia, som hade ett likvärdigt projekt under uppsegling. Lancia förhöll sig vid den tiden till Fiat ungefär som Audi förhåller sig till Volkswagen i dag – mycket samordning i kuliserna men ändå självständigt.

Motorer och växellådor skulle varje fabrik själv stå för, men för övrigt skulle de tre bilarna – Croma, Thema och 9000 – samordnas maximalt. Tidigt slogs exempelvis fast att karossernas mittpartier skulle vara gemensamma, vilket innebar att Saabs designavdelning med Björn Envall



SAABISKT. » Det här var en av de modeller i skala 1:5 vi hade i designavdelnings entré som indoktrinerade för alla som passerade, formgivare och direktörer till exempel« säger Björn Envall som var designchef.

AUTOMOBIL 1.09

» Jag var säker på att jag skulle få sparken «

Sten Wennlo var chef för Saabs personbilsdivision och arkitekt bakom samarbetet med Lancia.

Marcus Wallenberg läste blixtsnabbt förslaget om samarbete mellan Saab och Lancia och kastade sedan papperet på golvet.

– Det här är inte värt ett dugg, röt han.

Saabs dåvarande koncernchef Tryggve Holm, närmare två meter lång och synnerligen imponant, böjde sig ned och plockade upp papperet.

– Ja säg inte det, sa han.

Bredvid satt Sten Wennlo, chef för Saabs personbilsdivision 1976–1989, som senare beskrev turerna runt den spruckna fusionen mellan Saab och Volvo och samarbetet med Lancia i sina memoarer.

Att Marcus Wallenberg, som var majoritetsägare och ordförande i Saab-Scania samt ivrig förespråkare av samgåendet med Volvo, först lät Tryggve Holm och Sten Wennlo vänta en god stund (»som andra springpojkar«) innan de fick audiens i ett konferensrum vid SE-Bankens huvudkontor, och sedan slängde det *Letter of Intent* som Sten Wennlo mödosamt arbetat fram rakt i parketten – det avstod Sten Wennlo från att skriva.

– Det var dramatiskt och otäckt, berättar Sten Wennlo, jag ville inte hänga ut folk i memoarerna medan allt var så färskt.

Sten Wennlo motsatte sig tidigt tankarna på ett samgående med Volvo och för det fick han utstå mycket kritik.

– Tryggve Holm hade ringt mig och sagt att fusionen skulle bli av om jag inte hade något alternativ och då tänkte jag på alla mina kontakter inom europeisk bilindustri. Jag kände folk på Lancia och tillbringade tre månader i Italien med att arbeta fram ett *Letter of Intent*. Det var inte detaljerat men genomtänkt och genomdiskuterat. Tryggve Holm lät sig övertygas, vi reste till Stockholm och jag minns hur brevet brände i innerfickan.

EFTER ATT DOKTOR WALLEMBERG snävt av delegationen från Saab vidtog bearbetning av styrelseledamöterna där vissa ändå till slut valde att stödja fusionsplanerna, men majoriteten sade nej.

– Jag satt utanför styrelserummet och såg hur Pehr G Gyllenhammar, som varit drivande, lämnade rummet. Bara några dagar senare kallades jag till banken – på en lördag. Jag var säker på att jag skulle få sparken och sa till min fru att vi åtminstone skulle äta lunch på firmans bekostnad innan jag lämnade tillbaka kreditkortet på måndagen.

– Det var Peter Wallenberg som tog emot mig och skällde över de uttalanden jag gjort i tidningarna. Men jag märkte att ilskan inte kom från hjärtat och när jag kom tillbaka till hotellrummet sa jag till min fru att vi nog får betala lunchen själva – jag hade inte fått sparken.

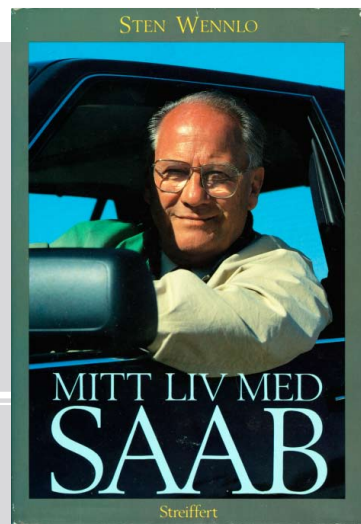
Kort tid därefter fick Sten Wennlo i uppdrag att sy ihop ett möte mellan Marcus Wallenberg och Fiat-chefen Giovanni Agnelli – på neutral ort.

– Jag hyrde två sviter på ett lyxhotell i Genève och flög dit i Marcus Wallenbergs privatjet. Han var sur och fåordig ända tills vi var nästan framme. Då spände han blicken i mig och korsförhörde mig om samsamarbetsplanerna. När vi kom fram var hotellet belamrat med säkerhetsvakter eftersom Giovanni Agnelli var mordhotad.



FIATS STYRELSEORDFÖRANDE Giovanni Agnelli (till höger) var mycket engagerad och sökte ofta kontakt med Sten Wennlo för att få en uppfattning om hur samarbetet fungerade i det gemensamma projektet

AUTOMOBIL 1.09



Sten Wennlo skrev sina memoarer direkt efter pensioneringen 1989. Nu funderar han på en reviderad och utökad version.

– Vi väntade i »doktors« svit och när det bara återstod ett par minuter till avtalad tid och Agnelli ännu inte dykt upp insåg jag mitt misstag. Jag hade förberett allt ned till minsta detalj, men förbi-sett att avtala vem som skulle gå till vem. Jag visste att Wallenberg aldrig skulle bevärdiga sig att gå till Agnellis svit. Då höll jag på att tuppa av...

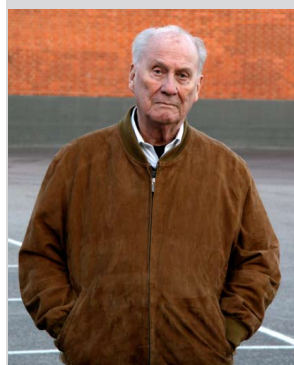
– Precis på klockslaget dök upp Agnelli upp, strålade glad efter att dagen före ha ätit lunch med USA:s president. Han tog Wallenberg åt sidan och snackade skit en stund medan Lancia-chefen Bonelli och jag gick igenom samsamarbetsavtalet. Lite senare drog jag hela idén för Agnelli och Wallenberg, vilket slutade med att Agnelli gick fram till Wallenberg, räckte fram näven och sa »det här ska vi väl göra, Marcus?«

– Efter att Agnellis hov lämnat sviten var Marcus Wallenberg tyst en lång stund, sedan sa han »nu går vi ner och tar oss en jävel«. Jag visste att han gillade *Americano*, så jag hade sett till att hotellbaren hade de rätta ingredienserna, och att matsalen förberett hans favoritlunch. På hemvägen drack vi champagne och konjak och Wallenberg sa att »då gör vi väl det här, men fan ta dig om det inte fungerar!«

– När avtalet var i hamn ringde Agnelli mig och sa att jag alltid skulle kontakta honom personligen om något i samsamarbetet tjuvade till sig. Och vid bilsalongen i Genève såg han till att vi fotograferades tillsammans i Saabs monter. Jag förstod först inte varför, men insåg sedan att han på så sätt lät alla inblandade se att Agnelli och Wennlo hade direktkontakt. Varje gång något strulade i samverkan mellan Saab och Lancia kunde jag säga »gör vilket ni vill, jag ringer Agnelli«. Då löste sig allt omedelbart, alla italienare var vansinnigt rädda för Agnelli.

NÄR BILARNA VAR färdigutvecklade avslutades samsamarbetet med Fiat och Lancia, men planer på en fortsättning fanns.

– Vi hade en delegation som träffade Lancia-folk i Paris för att diskutera nya samsamarbeten, men medan samtalen pågick som bäst avslöjades att General Motors hade köpt Saab. Det var bara för våra grabbar att slå ihop pärmarna och resa hem. *



Sten Wennlo var chef för Saabs personbilsdivision 1976–1989. I dag är han en 83-åring med mängder av affärsidéer och projekt i görningen



PROJEKT

» Det fanns tidiga planer på att använda PRV-motorn från Volvo 260 och 760. Längre fram i processen gjordes tester med den Yamaha-utvecklade V6 som drev Ford Taurus. «

– Det var när vi körde andra generationen prototyper, E2, och förberedde bilen för att ha sexcylindrig PRV-motor, säger Rolf Sarsten. Vibrationerna skapade oljud i kupén och vi ville öka plättjockleken från 1,0 till 1,2 mm, men det gick inte Lancia med på av kostnadskäl. Det slutade med att jag, Sten Wennlo och Saabs koncernchef Georg Karnsund reste till Turin och inskräpte allvaret. Jag satt som »gisslan«, Karnsund förde ordet och vi fick vi våra 1,2 mm.

– Men de behöll den tunnare plåten i sin bil, inflikar Dick Ohlsson som ansvarade för karosskonstruktionen.

Inte bara frontstrukturen skiljde till slut mellan bilarna, exempelvis dörrarna som synbarligen är identiska på Croma, Thema och 9000 fick olika inkräm eftersom Saab hade högre krav på krocksäkerhet. Enligt Dick Ohlsson var det slutligen sju (7) artiklar i hela karossen som blev gemensamma, men han var trots allt glad att få draghjälp av en stor bilkoncern i utvecklingsarbetet.

– Vårt utgångsläge var att det aldrig fick bli som Saab 99 igen, den var helt fel från början enligt min åsikt. Framdelen bestod av en väldigt kraftig A-stolpe som skulle stå emot allting, och den var förankrad i tunn plåt. Vi ville ha hela karossidor på 9000 och det hade vi inte lyckats med om vi inte kunnat dra nytta av Fiats produktionskunnande.

Vid sidan av de professionella aspekterna – tusentals små och stora problem att lösa samt beslut att fatta – utvecklades på många håll goda vänskaper mellan Sverige och Italien. Flera svenskar gick kurser för att lära

sig italienska och många tekniska vägval sköttes obyråkratiskt.

När det skulle avgöras vilken bakaxel bilarna skulle ha ordnades till exempel en tävling på en svensk sjöis där Saabs »odelade axel« skulle utmanas av två individuella upphängningar från Fiat och Lancia.

– Det var väldigt friskt och sunt, säger Magnus Roland. Tävlingen var transparent i vår kulturella interaktion, vilket inte blev fallet när vi några år senare började arbeta med Opel. Då blev det maktkamp och politik.

Magnus Roland ställde i ordning en Saab och hans italienske motsvarighet, Bruno Cena, preparerade sina bilar. Tävlingen kunde börja och bäst på sjöisen gick utan tvivel Saaben, men det uppstod oväntade komplikationer.

– När det är riktigt halt kan du inte bara vrida på ratten, du måste dansa med bilen före kurvan, säger Magnus Roland. Dessutom kände jag till Lancia-bakaxelns för- och nackdelar, så när jag skjutsade Lancias konstruktionschef i deras bil skrek han »mamma mia, fantastiskt«. Då blev Bruno Cena lite stött, det var ju hans bil som han skulle köra...

– Jag körde sedan bakom Bruno och såg att det aldrig skulle gå vägen, berättar Uno Dahl, och strax välte han med Lancian.



ROLF SARSTEN
Född 1944, projektledare

– Audi chockade oss 1982 med nya 100-modellen som hade cW 0,30 och i praktiken 0,32 med högprestandamotor. Vi hade jobbat hårt för att nå 0,34.

Bruno Cena är en erkänt duktig asfaltsförare, medan hans kunskaper om iskörning var begränsade. Men han var en storsint medtävlare som erkände både sig och sitt bakaxelkoncept som förlorande. Därmed beslutades att Saabs stela axel skulle användas i Croma, Thema och 9000, men beslutet blev kortvarigt.

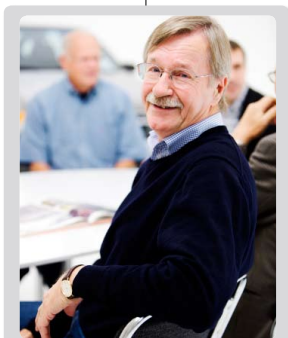
– Teknikerna hade övertygat marknadsavdelningen i Turin att en Lancia kunde ha stela bakaxel med tanke på Fulvias rallyframgångar, men efter några månader ringde Bruno Cena och var alldeles olycklig,

berättar Magnus Roland. Han hade fått order att använda bakaxeln från Lancia Beta, den ekonomiska situationen tvingade dem att göra »carry over« från befintliga modeller.

Att fråga gemensam bakaxel fick konsekvenser för hela konstruktionen: Bränsletank, avgassystem, innerutrymmen – allt påverkades. Bilarnas framedlar var mer självskrivet olika eftersom varje märke skulle använda egna motorer och växellådor.

– Vi hade forcerat in den nya 16-ventilmotorn i 900 året innan, säger Olle Granlund som ansvarade för motorinstallation, och det var nog en jädra tur. Att lansera en ny motor i en helt ny bil kändes för riskabelt.

Ändå krävdes stora förändringar för att anpassa motorn till tvärsädd monterings. Som nämnts fanns även tidiga planer på att använda den så kallade PRV-motorn som drev bland annat Volvo 260 och 760, och längre fram i processen gjordes tester med den Yamaha-utvecklade V6 som fanns i Ford Taurus.



BJÖRN BERGLÖF
Född 1942, gruppchef
inredningsdivisionen

– Jag deltog i testerna på Autobahn då vi helst skulle hålla 200 km/h hela tiden och köra 200 mil på en helg. Egentligen var det en livsfarlig verksamhet.

X29

– Den motorn passade perfekt i 9000, säger Olle Granlund, men Scania blev tokiga och jag fick nästan sparken.

Motortillverkaren i Södertälje kände sig hotad och Saabs officiella hållning att en fyrcylindrig turbomotor är att föredra framför V6- och V8-motorer var således inte bara ett tekniskt motiverat diktat. Försök med dieselmotorer – som redan då var heta i Mellan- och Sydeuropa – mötte samma motstånd.

– Marknaden skrek efter dieselmotorer och vi hade lyckosamma resultat med en maskin från italienska WM Motori, berättar Olle Granlund. Representanter från vår marknadsavdelning fick provköra och ville ha motorn, men Scania sa nej.

Nej, sa även Fiats operative chef Vittorio Ghidella när han fick tillfälle att jämföra inredningsförslagen på tidigt stadium. Han gav sina formgivare bakläxa och order att noggrant studera vad

Saab åstadkommit. Om det är något Saab 9000 lär bli ihågkommen för så är det interiören i allmänhet – till en början hade baksätet dynor från sängtillverkaren Dux – och instrumentpanelen i synnerhet. Bumerangformen, de nästan övertydliga reglagen, det lätta koniska instrumentfönstret...

– Från början var meningen att hela panelen skulle göras i ett stycke, säger Björn Berglöf som var gruppchef vid inredningsdivisionen. Men sedan bestämdes att vi skulle göra en delning så att övre delen kunde lyftas av.

– Det var när jag arbetade med klimatsystem, fyller Rolf Sarsten i. Vi hade en massa elmotorer som vi inte vågade

bygga in bakom en panel som var gjord i ett stycke. Inspiration till den automatiska klimatanläggningen med digitaldisplay och tryckknappar fick vi från Buick och Cadillac.

– Det som vållade mig mest bekymmer var ändå handskfacksluckan, fortsätter Björn Berglöf. Själva luckan tillverkades i Götene med en innerdel, en ytterdel, två borrade hål för gångjärnen och tyvärr ingen möjlighet till finjustering. Luckan vill därför alltid hänga, och till slut drog vi ut panelens kant ovanför så att glappet skulle döljas. Jag får alltid höra om luckan, och något ska man väl bli ihågkommen för...



OLLE GRANLUND

Född 1936, ansvarig för installation av drivaggregat

– När man inleder ett bilprojekt är allt roligt, det finns gott om pengar och alla är entusiastiska. Sista året är det inte fullt så kul med tidspress och underleverantörer som inte orkar leva upp till förväntningarna.



UNO DAHL

Född 1941, chef för krocksäkerhet och helbilsprovning

– Tidiga 9000 gick inte att starta när det var kallare än -25 grader. En morgon i Sälen var det -36 och jag visste att det inte var någon idé att försöka starta. Jag löste det genom att hålla en hink skällhet vatten över insugningsrören.

Overlag hade Saab 9000 kvalitetsproblemen till en början. Företagsledningens var mån om att 9000 skulle visas ett halvår före Croma och Thema, och det gick till dels ut över kvaliteten. Möjligen lyste även Saabs bristande erfarenhet av att utveckla en hel bil igenom, processen utvecklades samtidigt med bilen.

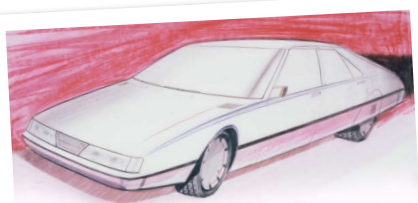
– Det var inte alltid avdelningarna stämde av tillräckligt med varann, säger Olle Granlund. Någon gjorde en ändring som påverkade något annat och så fick konstruktionsarbetet backa.

– Man kunde få slåss för sina idéer och sitt område, säger Rolf Sarsten. Till exempel ville jag dra distributionskanalerna för klimatanläggningen rakt igenom rattstället, då gällde det att kompromissa.

Samtidigt vittnar alla runt bordet om hur bitvis bristande processstyrning kompensades med korta beslutsvägar och smidigt samarbete.

– Många beslut fattades i matsalen, det var där man sågs, fortsätter Rolf Sarsten. Ingen pratade om gårdagens tv-program, utan alla fortsatte diskussionerna om utvecklingsarbetet.

Utprovningen i form av körtester skedde på



SPETSKOMPETENS. Låg och 1970-talsskarp i formen – en tidig skiss till en ny stor Saab. Från början var det meningen att den stora Saaben skulle ha längsmonterad motor och det experimenterades med V8:or.

flera platser i världen, bland annat med vintertester i norra Sverige och värmetest i USA.

– Vi startade i Salt Lake City, körde söderut till Arizona, över till Nevada med övernattnings i Las Vegas, berättar Uno Dahl. Över Döda dalen, Idaho, Montana, Buffalo City och tillbaka till Salt Lake. Det var 475 mil som vi körde måndag till fredag, på lördag var det service och inspektion och på söndagen var vi lediga. Måndag morgon startade vi igen, fast åt andra hållet.

– En av våra prototyper brann upp på grund av oljeläckage från turbon, berättar Olle Granlund. Vi hade specialtillstånd att köra i Döda dalen, och rangern som kom efter branden var inte glad eftersom det är en nationalpark. Fiat hade eldat upp en bil något år tidigare och inte städad efter sig, så de hade blivit portade. Vi lovade att städa – men vad gör man med en utbrunnen bil? Vi lyckades hyra en flyttbuss – där vraket precis skulle få plats – som dock var bokad klockan sju morgonen efter. Vi körde vilse, slet hela natten och blev alldeles kolsvarta – men vi hann i tid och fick beröm av rangern.

Med viss möda blev till slut hela projekt X29 klart i tid. Mängder med snubbeltrådar kantade resan och de största var enligt Sten Wennlo Fiats beslut att dra sig ur USA-marknaden, samt när det mitt under projektet bestämdes att Alfa Romeo skulle utveckla 164-modellen inom ramen för samarbetet.

– Då blev det ännu fler kockar, konstaterar Sten Wennlo. Men vi redde ut det också, vilket inte minst var produktionschefen i Trollhättan, Rolf Sandbergs, förtjänst. Han såg till att hålla ihop samarbetet och redde ut alla konflikter.

När bilan 1998 föll och ersättaren, den Opel Vectra-baserade Saab 9-5, redan var på banan hade 503 087 stycken Saab 9000 i olika varianter tillverkats.

– Det som till slut blev *carry over* från Saab 900 var ljusströmställaren, säger Rolf Sarsten. Allt annat var nytt och så skulle man ju aldrig göra i dag, Toyota skulle inte komma på tanken. Men vi jobbade med den bästa kunskapen vi hade i huset med målet att göra den bästa bilen.

När man läser Form & Funktion Saab 9000 Turbo 16 blir man övertygad att de lyckades. ✱



DOPP I GRYTAN. Körövningarna i USA skedde ofta på ökenvägar som korsas av grunda floder utan broar. Här har en E2-prototyp gått till djupet. Bakljus från Audi Coupé, emblem från Datsun Skyline.

AUTOMOBIL 1.09



Lågflygning med chassinummer 1

PROJEKT
X20

Den känns rapp, lätt, nätt och alldeles väldigt rymlig. Bara detaljkvaliteten svajar i världens första serietillverkade 9000.

Dra dig till minnes hur en genomsnittlig instrumentpanel såg ut 1984 och jämför med Saab 9000. Inte många bilinredningar känns moderna efter 25 år, men det gör den bumerangformade panelen i 9000.

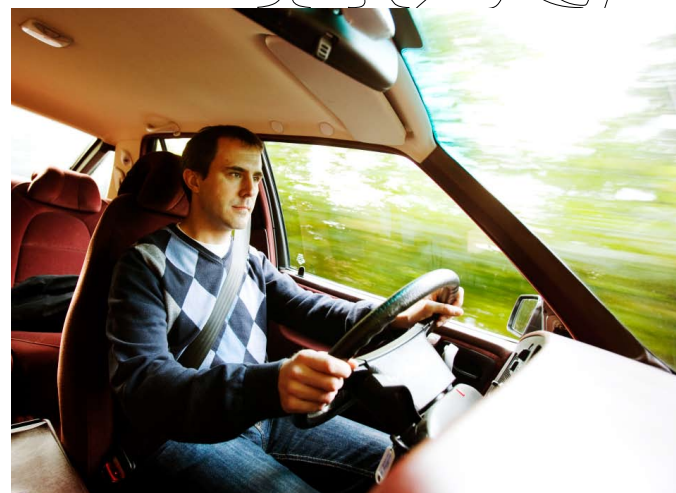
Ändå har täckplasten på locket mellan framstolarna krullat upp sig som en gammal korkmat-ta, och när jag slår igen dörren ramlar plastsköl-den vid backspegelfästningen ned. Det gnisslar och gnekar lite här och var, men så är det också en präktigt tidig bil jag är ute och kör – närmare bestämt chassinummer 1.

– Detaljkvaliten var halvdan på de första ex-

emplaren, urskuldar sig Peter Bäckström som fö-restår Saab-museet i Trollhättan. Jag började min Saab-karriär på tekniska avdelningen i slutskedet av 9000-projektet och minns att det gick åt en hel del Dekaplast för att hålla inredningsbitarna på plats.

Ändå är inte risig kvalitet vad jag funderar över under provturen med 40069, snarare att en 25 år gammal bil och konstruktion kan kännas så fräsch och spänstig. Visst kränger det ordentligt i kurvorna, men en titt på press- och testbilder från 1980-talet avslöjar att det inte är en åldersrelate-rad krämpa.

Dessutom slår det mig hur lätt och nätt bilen





» ... de hårda milen runt ovalen verkar inte ha bekommit bilen det minsta. «

upplevs – 1 400 kg är en siffra som många småbilar spränger numera – och hur rymlig den är. Saab-folket kunde sträcka ordentligt på ryggen när deras 462 cm långa bil blev klassad som »large car« i USA.

Senare samma oktobermiddag 2008 kör jag en sväng med MFH 673 som är ett år nyare (med liten vinge på bakluckan) och har rullat drygt 11 000 mil. Det unika med det exemplaret är att de första 10 000 milen kördes under tre veckor på Talladega-banan i USA.

Här är detaljkvaliteten avsevärt bättre, och de hårda milen runt ovalen verkar inte ha bekommit bilen det minsta. Onekligen lite udda att spänna fast sig med sexpunktsbälte i den pösiga Saab-fåtöljen, och DUX-baksätet har ingen kunnat njuta

av eftersom en gigantisk verktygslåda placerats bakom förarstolen. Motorn har bra flås i båda bilarna – fattas bara, den turboladdade 16-ventilaren var *state of the art* 1985 – och till och med växelföringen hänger med i svängarna.

ÄNNU NÅGRA ÅR lever Saab 9000 Turbo 16 farligt. Den är generellt för gammal för att vårdas och underhållas som bruksbil, och för ny att omhuldas som klassiker. Bilsrotarna är fulla av Saab 9000 från 1980-talet och utgallringen av kulturarvet pågår i denna stund. Den som vet att pyssla om ett tidigt exemplar har därför garanterat en *future collectible* – och en instrumentpanel som förtjänar hedersplats i industridesignens *Hall of Fame*. *



NÄSTAN PACKAD OCH KLAR. Tester ägde rum i bland annat Sverige, USA och Australien. Här packas en prototyp i fraktlåda med destination annan kontinent. Vindruta, dörrar och tak är igenkänningsbara, men förklädnaden för tankarna till både Talbot och Lada.

AUTOMOBIL 1.09



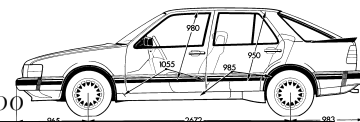
GUNNAR LARSSON var teknisk direktör. Många anser att 9000-projektet ledde till att han strax efter rekryterades till Volvo och därpå av Ferdinand Piëch till Audis urvecklingsavdelning. Numera styrelseledamot i Scania – på VW: s mandat!

AUTOMOBIL 1.09

PROJEKT



CECILIA. Före de riktiga prototyperna byggs så kallade mulor, ny teknik i gammalt skal. Cecilia är en mula på Saab 900 med tvärställd 9000-motor (utan *subframe*) och växellåda. Karossen är förlängd vid A-stolps-roten samt i C-stolpen. Den ökade spårvidden doldes med skärmbreddare ur Saabs ordinarie rallysortiment och med en laddning extraljus i fronten var det ingen som trodde annat än att tävlingsavdelningen var ute och provkörde i kvällsmörkret. »Alla tekniker som var med på den tiden får något drömskt i blicken när de återser Cecilia«, säger Peter Bäckström som förestår Saab-museet.



SAAB 9000

Grundpris 1985

141 500 kronor.

Exempel på tillval: läderklädsel (6 900 kr), sollucka (elmanövrerad 7 500 kr), metallclack (3 100 kr).

MOTOR

Tvärställd 4-cylindrig radmotor, 2 överliggande kamaxel, 4 ventiler per cylinder. Bosch LH-Jetronic, Garrett T3 turbo, APC, laddluftkylare.

Borning/slag	90/78 mm
Volym	1 985 cm ³
Kompression	9,0.
Max effekt	175 hk (129 kW) vid 5 300 r/min
Max vridmoment	273 Nm vid 3 000 r/min

FORMKURVA ENLIGT SAAB

0–100 km/h	8,3 sekunder
Toppfart	220 km/h
Vikteffekt	8 kg/hk
Litereffekt	87,5 hk/liter
Förbrukning bl körning	9,1 liter/100 km*
*enligt dåvarande mätmetod	

KRAFTÖVERFÖRING

Motorn fram, framhjulsdraft, femväxlad manuell låda.

MÅTT

Längd/bredd/höjd	462/177/143 cm
Axelavänd	267 cm
Spårvidd fram/bak	152/149 cm
Tjänstevikt	1 400 kg
Tänkvolum	68 liter

HJULUPPHÄNGNING

Skruvfjädring, gasstötdämpare, krängningshämmare. Fram fjäderben (McPherson), undre triangelnär. Bak stel axel i två bakåtriktade bärmarm, Panhardstag.

STYRNING

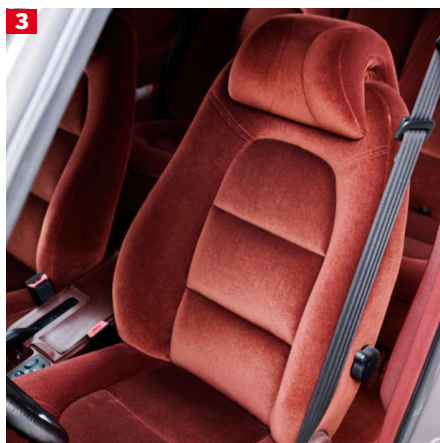
Kuggstäng, servo, 3,2 rattvarv, vändcirkel 10,9 meter.

HJUL

Fälg 6 tum (lätmetall). Däck 195/60 VR15.

BROMSAR

Skivor fram (ventilerade, diameter 278 mm) och bak (diameter 256 mm).



1. Plastratt och dragspelsbälg runt växelspaken är kanske inte »premium« år 2009, men för övrigt är förarmiljön närapå tidlös. Chassinummer 1 råkar ha manuell luftkonditionering, annars var digital klimat-anläggning en stor nyhet. De tre DIN-uttagen var också tecken på nytänkande: Man kunde ha en fläskig trekomponentsstereo – eller tre askkoppar.

2. Att konstruera en bil är svårt, men att få till en handskfackslucka utan häng kräver än mer.

3. Surfa in på Youtube.com, söker efter »Pigs in Space«, kolla interiören i rymdskeppet och plötsligt vet du var Saabs designchef Björn Envall fann inspiration till stolarnas design (sant!).

4. Tvärställd monteringen krävde stor anpassning, trots att motorn introducerats i 900 ett år tidigare.

5. Endast första årsmodellen, 1985, har stor, delad bakvinge. Endast förseriebilar har svart dekor mellan bakljusen, vilket ofta syntes på tidiga reklamfilmer.

6. Ett baksäte som i fråga om rymd, bredd och trivsel är svårslaget. Första årsmodellerna har DUX-dynor!





En stor stab Saab-medarbetare deltog som mekaniker, förare och »raddare«.

213 i snitt — i tre veckor

Kan Mercedes
kan väl vi, tänkte
Olle Granlund och
satte 1986 års
rekordboll i rullning.

Vid bilsalongen i Frankfurt 1984 slog Mercedes på trumman för att de norpat hastighetsrekord med 190E 2,3-16 under 5 000 mil på Nardò-banan i södra Italien.

– Jag funderade på om inte vi skulle kunna göra något liknande och kollade vilka rekord som fanns över 5 000 km, säger Olle Granlund. Det visade sig att Ford Comet hade kört 165 km/h i 10 000 mil och det rekordet bedömde jag att vi skulle kunna slå.

Våren 1985 gav Sten Wennlo klartecken till att genomföra ett rekordförsök, och i oktober samma år kördes ett test på Talladega-banan i Alabama. Vid en närlägen flygplats fanns väderstatistik från 1915 som visade att oktober var den bästa månaden och det beslutades att körningen skulle äga rum ett år senare.

Men där Mercedes hade preparerat sina bilar (sänkt markfrigång, borttaget styrservo med mera) skulle Saab köra med tre bilar tagna direkt från löpande bandet.



Två lampor för bil nummer två, så att varvräkarna kunde hålla ordning i nattmörkret.



Alla reservdelar utom avgasystem och vindruta skulle rymmas i lådan. Stabbig störtbur.



Fullt ös. Om föraren lättade på gasen tändes en röd lampa på instrumentpanelen.

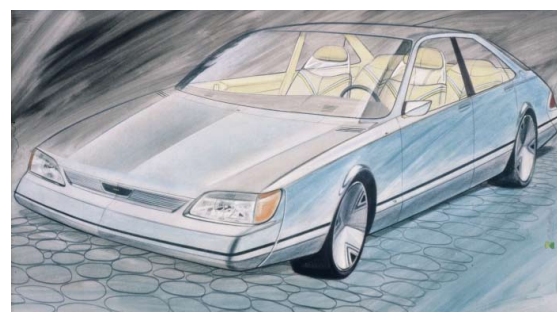
– Chrysler hade också turbobilar på programmet och till en början ringde de varje dag till banan för att höra hur det gick, men när våra bilar kört utan problem i 14 dagar slutade de ringa, berättar Olle Granlund. Själv var jag tvungen att åka hem till Sverige en vecka för att plikten kallade, men det var otroligt nervöst.

MOTGÅNGAR BLEV DET trots allt. En dag regnade det rejält och en förare snurrade av i en stor vattensamling vid depåinfarten. Han redde ut situationen och for ut på banan igen, men rapporterade snart om obalans i hjulen. Det visade sig att jordkokor kilat in sig mellan fälg och däck. »Du kör så långsamt att fåglarna hinner bygga bo i hjulen«, lär Erik Carlsson »På Taket« ha tråkigt den arme föraren.

Rekordförsöket blev en makalös framgång för Saab – 10 000 mil med 213,299 km/h i snitt.

– Vi kunde ha gjort mer pr för evenemanget, men det var en bra grej för vår personal, säger Olle Granlund. *

Olle Granlund, numera glad pensionär som trivs med att meka sin Mercedes Pagoda. Talladegabil nummer 2 bor i Saabs museum i Trollhättan och är orenoverad – alla stenscott finns kvar liksom den mjölkiga rutan.



Kul att veta om Saab 9000

KAMPEN OM plåttjockleken i bilens frontstruktur slutade med att Fiat/Lancia gjorde pressverktyg för 1,1 mm och pressade 1,0 åt sig själva samt 1,2 mm åt Saab.

– Det finns alltid lite spel, säger Dick Ohlsson som basade för karosskonstruktionen.

300 PERSONER arbetade med teknisk utveckling när projekt X29 blev till. Vid samma tid hade Audi 3000 konstruktörer.

»DET HADE BLIVIT för dyrt att göra en 9000 kombi, inte minst för våra återförsäljare. Utomlands var det ofta små firmor som sålde Saab och det hade knäckt dem att hålla ännu fler varianter i lager. Vi hade vårt combi coupé-koncept.«

Sten Wennlo

»DET VAR EN super-Golf vi gjorde«, vi säger Saabs dåvarande designchef Björn Envall. Hans uppdrag blev att så gott det gick modifiera Giorgetto Giugiaros grundform till Saab-identitet. »Visst hade vi konflikter, men Giugiaro var bra att jobba med. Men när jag drev



Saab 9000 fick kritik för »identitetslös form«. Så här såg 1978 års Envall-ritade förslag ut.

på för hårt höll jag på att få sparken och order att fortsättningsvis bara ägna mig åt inredningen.«

»OM DU HAMNAR i en 9000 och inte vet årgången kan du titta på handsfacksluckan. Är glipan i ovankant en tum är det en tidig bil, om glipan är en centimeter är det sent 1980-tal och om det är riktigt bra tidigt 1990-tal.«

Peter Bäckström, chef för Saab-museet

DÖRRPROFILERNA PÅ Croma, Thema och 9000 är synbarligen de samma, men dörrarna går inte att flytta mellan bilmodellerna. Saab gjorde bland annat en grövre tröskel av krocksäkerhetsskäl. *