



ELWOODS RALLY

Från Gudmund till 90

Skapad: 2003-05-16

Redigerad: 2017-08-28

Den 2:a april 1964 beslöt Saab-ledningen att man skulle bygga en ny Saab, Saabs första sedan. Den skulle bli större än de befintliga modellerna. Innan beslutet fattades hade idén redan blivit utforskad, det fanns två förslag till den nya Saaben. Den 2:a april 1964 valde man ett av förslagen och projektet fick namnet Gudmund, eftersom det var Gudmund som hade namnsdag den dagen. Det beslöts också att bilen skulle finnas i både två- och fyradörrars utförande och att man skulle försöka bli klara så att bilen kunde presenteras 1968.



Tvåtaktsmotorn var för omodern, Saab valde en fyrtaktsmotor för den nya bilen. Eftersom det var för dyrt att utveckla en helt ny och egen motor och eftersom Saab viste att Triumph behövde en ny motor till deras bilar så kontaktade man Triumph och man kom överens att hjälpa varandra. Motorn man utvecklade var en 1,5 liters, senare 1,7 liters, motor med fyra cylindrar. Triumph byggde motorn och Saab testade den. Saab hade många krav på motorns slitstyrka och man fick göra många förstärkningar för att uppfylla dessa krav.

När man testade bilarna på allmän väg använde man flera maskeringsmetoder. En utav dessa kallades "paddorna". Det var fyra bilar med 96-karrosser, breddade med 20 cm, monterade på den nya bilens bottenplatta. Allmänheten upptäckte detta när Saab lät en vanlig 96:a följa paddorna.

Man kan lätt gissa att namnet på den nya bilen skulle ha någonting att göra med siffran 9. Det skulle kunna ha blivit 98, eftersom det följer i nummerordningen efter de modellnamn som redan använts,

men 98 var namnet på en kombiprototyp av 96:an. Så det fick bli nästföljande nummer, alltså 99. Den nya Saaben fick namnet Saab 99.

Den 22:a november 1967, i Stockholm, fick allmänheten för första gången se Saab 99. Ett år senare kunde de första kunderna hämta ut sina bilar, som årsmodell 1969.

1969

99:an hade en 1,7 liters fyracylinders förgasarmotor monterad fram. Motorn hade 80 hk som via en fyrväxlad växellåda hittade ner till framhjul. Bilen hade skivbromsar runt om med servo, spiralfjädrar och teleskopstötdämpare. Det första året såldes Saab 99 bara i tvådörrarsutförande. Karrosen var självbärande och hade många säkerhetskonstruktioner, till exempel var fronten och baken konstruerade som energiupptagande zoner.



Saab 99 1969.

(Foto från [Svenska Saabklubben](#))

Motor

Längsmonteras 4-cylindrig radmotor. I överliggande kamaxel, två ventiler per cylinder. Kompression 9,0. Borrning/slag 83,5/78 mm. Volym 1709 cm³. Max effekt 80 hp DIN vid 5200 varv/min (87 hp SAE vid 5500 varv/min). Max vridmoment 132 Nm vid 3000 varv/min.

Kraftöverföring

Motorn fram, framhjulsdraft. Fyrväxlad, manuell växellåda.

Fjädring/hjulställ

Spiralfjädrar och teleskopstötdämpare. Individuell framhjulsupphängning. Rak, stel bakaxel med längsmonterade stag.

Bromsar

Skivbromsar runt om. Tvåkretsssystem. Servo. Handbromsen verkar på separata trummor innanför framskivorna.

Styrning

Kuggstång. Vändradie 9,5 m.

Hjul/däck

Fälj 4,5". Däck 155 mm x 15".

Mått & vikt

Hjulbas 2470 mm, längd 4350 mm, bredd 1680 mm, höjd 1450 mm, spårvidd fram/bak 1390/1400 mm. Vikt 955 kg. Bränsletank 46,8 liter.

Fartresurser

Topfart 145 km/h. Acceleration 0-100 km/h 14,5 s.

Bränsleförbrukning

0,9 liter per mil.



1969 inredning.

(Foto från [Svenska Saabklubben](#))

1970

Inga stora ändringar gjordes på 1970 års modell. En automatisk växellåda introducerades. Bilarna som hade automatlåda hade också elektronisk bränsleinsprutning istället för förgasare. Dessa bilar hade några fler hästkrafter än de med manuell låda; 87 hk DIN (95 hk SAE). Från april 1970 kunde kunderna välja sin Saab 99 med fyra dörrar med någon av motor/växellåds-kombinationerna.

1971

Den störta nyheten på 1971 års modell var att man kunde välja en större motor på 1,85 liter. Man introducerade också torkare för strålkastarna. Ventilationssystemet var modifierat och bättre, instrumentbrädan var omkonstruerad, kraftigare bromsservo, två extra "grillar" under den vanliga gav bättre kylning till växellådan. 1,7 liters motorn kunde bara fås med förgasare och manuell växellåda.

Den nya motorn

Borrning/slag 87,0/78 mm. Volym 1854 cm³. Max effekt 86 hk DIN med förgasare and manuell växellåda, 95 hk DIN med elektronisk bränsleinsprutning och automatlåda. Max vridmoment 143 Nm.

1972

1,7-litersmotorn fanns inte längre i programmet. 1,85-litersmotorn hade mer effekt; 88 hk DIN (95 hk SAE) i förgasarutförande och 97 hk DIN (105 hk SAE) i insprutningsutförande. Detta modellår infördes en del ändringar i utseendet, både utanpå och innuti. Nya kofångare som klarade en kollision i 8 km/h utan att de deformerades permanent. Blinkers och parkeringslyktor var större och var placerade i frotens övre hörn istället för som tidigare under strålkastarna.



Saab 99 1972.

(Foto från [Svenska Saabklubben](#))

Fälgarna fick en annan design för att förhindra att bromsarna blev smutsiga. Förarstolen fick automatisk elektronisk uppvärmning. När temperaturen föll under 14 grader så sattes värmen automatiskt igång och när temperaturen kom upp i 27 grader så stängdes värmen av. Kylaren flyttades framåt för att ge bättre åtkomst till motorn. 99:an fick också hårdare fjädrar och starkare stötdämpare.

Saab 99 EMS presenterades i januari 1972; det var en lyxigare, sportigare variant på 99:an. EMS stod för Electronic-Manual-Special. Motor var det mest sensationella med denna modell. Det var en motor på 2,0 liter, men ingen utveckling på den tidigare Triumph-motorn. Denna motor utvecklade

Saab själva, med Triumph-motorn som bas, och man gjorde många ändringar. Avståndet mellan cylindrarna var längre, vilket gav plats åt separata kylkanaler för varje cylinder. Diametern på cylindrarna ökades från 87 mm till 90 mm. Många andra förändringar gjordes i topplocket med ventilerna och kamaxeln.

2,0-litersmotorn i EMS hade elektronisk insprutning. EMS var utrustad med manuell växellåda, varvräknare, 5 tums lättmetalls fälgar, hårdare fjädrar, halogenlampor, m.m.



1972 Saab 99 EMS

2,0-litersmotorn

Kompression 8,7. Borrning/slag 90/78 mm. Volym 1985 cm³. Max effekt 110 hk DIN vid 5500 varv/min (120 hk SAE) med elektronisk insprutning. Max vridmoment 167 Nm.

1973

1973 fick alla 99:or den nya 2-litersmotorn, utom den billigaste varianten, den hade fortfarande 1,85-liters motorn från Triumph. 2-litersmotorn fanns med förgasare eller elektronisk insprutning och manuell eller automatisk växellåda. Med förgasare utvecklade motorn 95 hk DIN och med insprutning 110 hk DIN. Självklart hade 99 EMS den starkaste motorvarianten.

Starkare säkerhetsbalkar i dörrarna var också nytt på 1973-års 99:or, likaså oljefyllt styväxel och nya bussningar till framfjädringen. En del ändringar på interiören skillde 1973:orna mot 1972:orna.

1974

Det som verkligen var en nyhet 1974 var introduktionen av den nya Combi Coupé. Det var en halvkombi med högt öppnande baklucka. Faktum var att aerodynamiken var bättre på Combi Coupén än på sedanen tack vare det mer jämt sluttande bakpartiet. Combi Coupén var tekniskt identisk med sedanen, förutom hårader bakfjädring som behövdes för att väga upp den högre vikten. Combi Coupén hade också, till skillnad från de andra 99-modellerna, en ny grill med bredare

mittendel, den var också 110 mm längre och hade mycket större bagageutrymmen. Lasthöjden var 53 cm och ståhöjden under luckan var 180 cm.

Småändringarna detta år var ny ratt, framsäten med integrerade nackstöd, bättre värme- och ventilationssystem, m.m.



*Saab 99 Combi Coupé 1974.
(Foto från [Svenska Saabklubben](#))*

1975

Nu fanns det ingen modell som hade den gamla Triumphmotorn, alla hade 2-litersmotorn. Det största ändringarna till denna årsmodell var förbättrat bromssystem och avgassystem samt omdesignat och förstärkt chassi. Bilarna hade större framskivor, större bromsbelägg och kraftigare servo. Handbromsen verkade på framskivorna. Bränsletanken hade ökat i volym till 55 liter.



Saab 99 2L B-motor

Motorn fanns i två grundutföranden. Den ena hade en förgasare och 100 hk DIN. Den andra varianten hade mekanisk bränsleinsprutning och utvecklade 118 hk DIN. Det elektroniska insprutningssystemet var det många problem med, så Saab bytte till en mekanisk variant istället. Ytterligare en motorvariant kom i februari 1975. Den motorn hade två förgasare och en effekt på 108 hk DIN och kunde bara fås i Combi Coupén med manuell eller automatisk växellåda.

1976

Som vid de flesta årsmodellskiften hände det inte så mycket 1976 med 99:orna. Kopplingen var förbättrad, bättre strålkastare, varje modell hade 5 tums fälgar, elektronisk uppvärm bakruta, m.m.

Den enklaste modellen hette 99L och fanns bara i tvådörrarsutförande, enförgasarmotor och manuell växellåda. 99GL fanns i många fler varianter, detta inkluderade alla karrosvarianter två- eller fyradörrars sedan, eller tre- eller femdörrars Combi Coupé. Man kunde välja mellan alla motorvarianter i 99GL och mellan de båda växellådorna. Femdörrars Combi Coupén introducerades vid bilsalongen i Geneve, våren 1976 och 99GLE introducerades på bilsalongen i Bryssel samma år. GLE:n var en fyradörrars 99:a med samma motor som i 99 EMS (2 liter med insprutning och 118 hk), automatisk växellåda, servostyrning, uppvärm passagerarstol och från insidan justerbara backspeglar.

1977

Ytterligare en gång förstörades blinkers och parkeringsljusen. Sidobackspeglarna var större med svarta hus av plast. Baklycktorerna var större, och en del anser att det gjorde att baken såg mer harmonisk ut. Kofångare och sidolister hade ändrat utseenden.



*Körriktningvisarna plus parkeringsljusen,
och bakljusen blev större 1977
(Nyare årsmodell på bilderna.)*

1978

Vid det här laget började 99:an bli ganska gammal, något behövdes för att hålla liv i 99:an. Man behövde en modell med mer effekt. Saab hade prövat olika motorer med mer effekt i 99:an, till att börja med V8-motorer, men eftersom oljekrisen var ett faktum så passade det inte så bra. Man började fundera på ett enklare sätt att få mer effekt, turbon. En del andra biltillverkare hade använt turbo, som BMW med 2002 Turbo och Porsche med 911 Turbo, men i dessa bilar gav turbon mest mer kraft vid höga varvtal. Saabs idé var att bygga en mindre turbo så att man fick den extra effekten över hela varvtalsregistret, speciellt i mitten. Det tog 12,5 s för 99 Turbo att ta sig från 0 till 110 km/h, och den hade en toppfart på 198 km/h.



Saab 99 Turbo 1978.
(Foto från [Svenska Saabklubben](#))

Från början fanns bara turbomodellen i tredörrars Combi Coupé-kaross. Utsidan och insidan såg anorlunda ut än på de övriga 99-modellerna. 99 Turbo hade speciella lättmetalfälgar, vilkas utseende skulle påminna om ett turbinhjul, högfartsdäck, speciel frontspoiler och en spoiler på bakluckan. Insidan hade bättre finish än hos de andra 99:orna.

Annars hände det inte så mycket med 99:orna 1978. Bättre inredning: till exempel ny växelspak i bilarna med manuell växellåda och bilarna med automatlåda hade oljekylare för dito. Motorerna anpassades för olika länders striktare avgaskrav.

1979

Detta år introducerades en ny Saab, 900:an, en förlängd och mycket moderniserad 99:a. På grund av detta, var 99:ans modellutbud mycket mindre. Planen var att tillverka 99 bara i ett basutförande med två- eller fyradörrars karros, men senare 1979 byggde man fler modellvarianter av 99:an. I mars 1979 byggde Saab en liten utgåva metallicgröna 99 Turbo med tvådörrars karros och samma motor (145 hk) som 900 Turbo hade.

1980

Man kunde få 99GL med två- eller fyradörrars kaross med enförgasarmotor och manuell låda 1980. Man kunde också få GL med tvåförgasarmotor och automatlåda, då kallades den GL Super. 99 fick säten och nya energiupptagande kofångare från 900:an. En bit in på året fick bilarna primärväxeln och växellådan som satt i 99 Turbo.

1981

Detta år hade 99GL en motor på 100 hk med manuell fyrväxlad låda och 99GLi hade en motor med 118 hk och samma fyrväxlade låda. GLi:n hade mer lyig inredning med bl.a. elektriskt justerbara backspeglar.

1982

Man upptäckte på Saab att låg bränsleförbrukning var ett försäljningsargument. 1982 fick alla 99:or den s.k. H-motorn som tidigare had introducerats i 900-modellen. Slutväxeln vara anorlund beroende på vilken motor bilen hade. Den nya smidigare femväxlade växellådan (från 900) gjorde att bilen inte var lika bullrig. Alla 99:or (utom EMS och Turbo) hade enförgasarmotor. Ny grill, från EMS och Turbo, blev standard även på de andra 99:orna.

1983

Inga stora ändringar 1983. Några utseendemässiga ändringar på utsidan och insidan, men som sagt var de inte stora. Till exempel fick grillen 900-utseende. Bilen var trots allt på väg mot sina sista år.

1984

Bättre fjädring, kofångarna förlängdes som på 900:an, alla modelvarianter hade brytarlösa tändsystem.

Efter 15 år var det nästan över för 99:an. Allting hade ändrats och förbättrats så att 1984:s 99:a var mycket anorlund, för att inte säga en annan bil, än 1969:s 99:a. Hur som hels, 99 skulle överleva ytterligare tre år som Saab 90.

Saab 90

I 1985 döptes Saab 99 om till Saab 90. Hela bakdelen - utseende, teknik, allting - "lyftes över" från 900 sedan. Detta gjorde att bagageutrymmet blev större och bränsletanken större.



Saab 90 1986.

(Foto från [Svenska Saabklubben](#))

90:an fanns bara i tvådörrarsutförande med 2-litersmotor med en förgasare och 100 hk. Man kunde välja mellan fyra- eller femväxlade lådor. Nästföljand år skedde väldigt små ändringar och 1987 slutade man tillverka 90:an. Det var slutet för Saab 99 - 18 år i produktion, men den slog inte 96:an som producerades i 20 år.

Källor

Bok

"Saab - bilarna de första 40 åren"

Internet

[Svenska Saabklubben](#)

Tidskrift

[Classic Motor Magasin](#)

© Henning B
erally@hsoftware.com