



# SAAB 9-5



Het heeft aan een rafelend zijden draadje gehangen, maar sinds kort staat er voor het eerst in zeer lange tijd nog eens een volledig nieuwe Saab in de showroom: de 9-5.

*Op 26 januari 2010 werd in Trollhättan, de thuisbasis van Saab, een zucht geslaakt, die tot hier te horen was. Die dag werd eindelijk de verlossende krabbel onder het moeizaam opgestelde contract gezet. Saab was niet langer eigendom van General Motors, maar van het Nederlandse sportwagenbouwer Spyker, vertegenwoordigd door zijn charismatische baas Victor Müller.*

### Spyker bij hoog water

SAAB werd opgericht in 1937 als de Svenska Aeroplan Aktiebolaget, wat vaak wordt afgekort tot AB. Svenska Aeroplan AB, echt ver ging deze kersverse constructeur van militaire vliegtuigen zijn naam dus niet zoeken. In 1947 rolde de eerste auto uit de fabriek: de 92001 alias de UrSAAB, die even later als 9-2 boven de doopvont zou worden gehouden. De 9-2 werd aangedreven door een dwarsgeplaatste tweetaktmotor, had voorwielaandrijving en viel op door zijn aerodynamische vorm, die deed denken aan een vliegtuigvleugel.

De link met de vliegtuigindustrie vinden we tot vandaag terug in alle Saab-modellen. In 1969 fuseerde SAAB met vrachtwagenbouwer Scania. En in 1990 kwam het tot een splitsing tussen Saab de vliegtuigfabrikant en Saab Automobile, de autoconstructeur. Klein detail, pas vanaf die splitsing werd Saab met kleine letters geschreven. De autoactiviteiten waren voor 50 % in handen van de rijke Zweedse familie Wallenberg. De andere helft van de Saab-aandelen lag in de kluis bij General Motors. Tot het mythische jaar 2000, toen GM ook de rest van de Saab-aandelen verwierf en werd de kleine Zweedse constructeur een volle dochter van de Amerikaanse reus. Tot deze reus in 2008 aan het wankelen ging en er in allerijl naar overnemers voor andere het zielzogende Saab. Heel even keek de autowereld geschrokken op, toen de Zweedse constructeur van sportwagens Koenigsegg een bod deed. Maar eens van de eerste schok bekomen, leek Christian von Koenigsegg de ideale partner om Saab nieuw leven in te blazen. Achter hem stond een sterke financiële groep, voor een deel bestaande uit klanten van zijn peperdure sportwagens.

Mensen met een hart voor de auto, die van Saab opnieuw een merk konden maken dat na lange tijd opnieuw kon aanknopen met zijn ijzersterke traditie. Helaas, de deal met Koenigsegg sprong af. Gelukkig stond achter de hoek die andere sportwagenconstructeur, het Nederlandse Spyker. Die slaagde er dus, waar zijn Zweedse collega faalde.

De drijvende kracht achter de deal was Victor Müller: een ondernemer pur sang, met een grenzeloze passie voor de auto. Die passie zette hem er in 2000 toe aan om ingenieur Maarten de Bruyn van de nodige fondsen te voorzien om zijn droom waar te maken: een Hollandse sportwagen bouwen. "Ik was meteen voor het idee gewonnen. En wist ook van meet af, hoe de auto zou heten. Spyker, als eerbetoon aan de gebroeders Jacobus en Hendrik-Jan Spijker, die in 1898 in Amsterdam hun eerste auto bouwden. We gingen achter de naam aan en tot onze grote verbazing bleek dat de naam niet was beschermd door de afstammelingen van de twee broers. Een meevaller", lacht de zakenman. Toen we hem vroegen wie er volgens hem zo'n Spyker zou kopen, antwoordde hij zonder aarzelen: "Iemand die al een Ferrari, een Maserati, een Aston Martin en een Lamborghini in zijn garage heeft staan." En hoe hij dat zo zeker wist? "Omdat ik zelf die auto's in mijn garage heb staan. Een leuk weetje nog, is dat Jay Kay, de frontman van Jamiroquai één van de eerste Spyker-klanten was. En wat heeft de heer Kay zo nog in zijn garage staan? Juist!

### Gebouwd door trollen

Op 22 maart werd de productie in Trollhättan opnieuw opgestart. De eerste auto die er van de band rolde was symbolisch de gloednieuwe 9-5. Een auto die nog volledig onder het GM-juk was ontwikkeld en die volgens de oorspronkelijke plannen naast de Opel Insignia in Rüsselsheim zou worden gebouwd.

lees verder >>





Terwijl de 'Europese' Cadillac BLS onder het Zweedse Saab-dak in elkaar werd geknutseld. Van vervreemding gesproken. Er zijn misschien merken die daarmee weg komen. Maar niet Saab. Want wat stond vroeger achterop de rallywagens van Saab? 'Saabs are made by trolls in Trollhättan!' Saabs worden gemaakt door trollen in Trollhättan. Saab is met andere woorden opnieuw thuis. Dat de gloednieuwe 9-4X, die op het autosalon van Brussel als Europese première staat te blinken, nog in Mexico wordt gebouwd, is een laatste erfenis uit de GM-tijd. Bovendien is de 9-4X zo'n specifiek product, dat bovendien in een eerste fase vooral op de Amerikaanse markt mikt, dat de productie ervan naar Zweden halen geen voorbeeld van goed beleid zou zijn. De 9-4X wordt tegen de zomer in de showroom verwacht, met motoren die niet meteen rekening houden met onze fiscaliteit: een atmosferische 3-liter met 265 pk en een 2,8-liter turbo met 300 pk. Allebei zijn ze gekoppeld aan een zestrapsautomaat.

#### Echte Saab

Het eerste wat we ons afvroegen, toen we de Saab 9-5 voor het eerst zagen, was of dit wel een echte Saab was. We denken niet, dat we de enige waren. De auto was parallel met de Opel Insignia ontwikkeld, maar de 9-5 afdoen als een Zweedse doordruk van het Duitse topmodel, zou behoorlijk kort door de bocht zijn. De Saab 9-5 draagt alle kenmerken in zich, die van een auto een Saab maken. Zeker wat het design betreft.

De koplampen en het radiatorrooster doen meteen de link leggen met de 9-3. Net als de achterlichten, die zijn geïnspireerd op ijsculpturen. En hij draagt trots de herkenbare golfstick, gevormd door de gordellijn en de C-stijl, in de flanken. En door de A-stijl matzwart te schilderen, wordt de illusie gecreëerd, dat de om het hoekje draaiende voorruit van de 99 opnieuw uit de kast is gehaald. Zoals gezegd een illusie, want binnenin kijk je op een knoert van een dakstijl.

Het is een beetje wennen in de Saab 9-5. We moesten even terugdenken aan het discours van een oud-veiligheidsadviseur van het eigenzinnige merk. De man, die een verleden in de luchtvaartindustrie had, vergeleek autorijden met een luchtgevecht. "Een gezichtsveld van 360 graden is daarom van levensbelang", was zijn mening. Nu wordt dit zicht beperkt door de hoge gordellijn en die dakstijlen. Die zijn vandaag onmisbaar om aan de strenge veiligheidsvoorschriften te voldoen. Gelukkig zit de auto vol elektronische hulpjes om het 360°-zicht te vervangen. Dit gezegd zijnde, voelden we ons wel veilig en geborgen in de Saab 9-5. Nooit eerder zaten we beter in de stoelen van een Saab. En er is weer een leuke verwijzing naar de traditie. Nu we geen sleutel meer nodig hebben om de auto te openen of te starten – hem in je broekzak hebben volstaat – is het contact tussen de voorstoelen vervangen door een startknop. De contactsleutel van de Saab verhuisde in 1968 van de stuurkolom naar de console tussen de voorstoelen om kniekwetsuren te

vermijden. Ook het dashboard is herkenbaar. Het cockpitgevoel is gebleven en de snelheidsmeter, die een beetje aan een hoogtemeter in een vliegtuig doet denken, is een meer dan vette knipoo naar het verleden. De head-up display is dan weer hypermodern. Wat we iets minder vonden, is de soberheid van vooral de middenconsole. Die degradeert het voor het overige zeer gerieflijke interieur van de Saab 9-5.

#### Rijden

Wij reden zowel met de 2-liter turbo als met de 2-liter turbodiesel. De eerste omdat in een echte Saab een kleine, maar krachtige turbomotor hoort te zitten. Saab was in 1977 de eerste constructeur die er in slaagde om een turbomotor gebruiksvriendelijk te maken. De turbo werd één van de handelsmerken van het merk. Deze 220 pk sterke benzinemotor is naar keuze gekoppeld aan een manuele zesbak of een zestrapsautomaat. Wij reden de automaat. Een zalige combinatie, die ons niet eens naar de manuele bak deed verlangen. Op geen enkel moment konden we de automaat op een foutje betrappen. Ook het compromis tussen sportief rijplezier, veiligheid en comfort is prima. In deze versie werden we geholpen door het Drive Sense systeem, waarmee we de ophanging naar onze zin konden instellen. Met dit optionele systeem passen de vering, het stuur, de motor en de versnellingsbak zich aan de wensen van de chauffeur aan.

Met de 160 pk sterke dieselmotor, schiet de Saab 9-5 iets minder spontaan uit de sloffen dan met de 2-liter benzinemotor. Maar traag kunnen we hem zeker niet noemen. Schakelen met de manuele zesbak is evenmin een straf. En zelfs zonder Drive Sense is de 9-5 een aangename auto. Een auto met zeer veel kwaliteiten. Een goede basis voor een nieuw begin.

#### Dé klassieker

In 1986 stond Saab met de 900 Cabriolet mee aan de wieg van de cabriorevival. Een bijzonder ingewikkeld afdeksysteem voor het neergelaten dak ten spijt, kende de open Saab een gigantisch succes. Vandaag zit de 9-3 Cabrio nog steeds in het gamma. En heeft hij natuurlijk een volledig elektrisch bediend dak, waar je letterlijk maar één vinger hoeft naar uit te steken. Intussen is de Saab Cabrio een echte klassieker geworden. Een stijlvolle cabrio, die meer dan 15 % van de Saab-verkoop voor zijn rekening neemt.

Tekst: Iwan Kneuts  
Foto's: Saab

