

STATEMENT MET UNDERSTATEMENT

'MODERNE AUTO'S LIJKEN ALLEMAAL OP ELKAAR', HOE
VAAK HOOR JE HET NIET. HET IS VAN ALLE TIJDEN; KIJK
MAAR EENS NAAR HET STRAATBEELD VAN DE JAREN
DERTIG. HELAAS BLIJFT DE GELIJKENIS IN ONZE TIJD
NIET BEPERKT TOT HET UITERLIJK, HET ONTBREEKT OOK
STEEDS VAKER AAN EIGEN KARAKTER. MET HET EINDE
VAN HET OUDE SAAB IN 2011 HEEFT DE AUTOWERELD
EEN VAN HAAR LAATSTE 'KARAKTERDIJEREN' VERLOREN.
SAABYOUNGTIMERLEASE HOUDT DE WAARDEN VAN HET
ZWEEDSE MERK IN STAND DOOR SAABS VAN HET TYPE
9-5 EEN TWEDE LEVEN TE GEVEN.



Uit de Saab-passie van Bas Smit (links) en Dirk Koppen is www.saabyoungtimerlease.com ontstaan, een bedrijf dat oudere Saabs 9-5 een tweede leven geeft. Daarnaast is er www.saabpartners.com, voor de levering van onderdelen van de diverse Saab-generaties.

Dirk Koppen en Bas Smit delen een passie die Saab heet. Bas is als technicus al vele jaren werkzaam in de Saab-wereld en kent alle modellen van bumper tot bumper. En rijdt uiteraard Saab. Gewoon, uit overtuiging. Dat is bij Dirk Koppen – van origine afkomstig uit de schoenenbranche – eveneens het geval, al hield hij zich tot voor kort uitsluitend hobbymatig met het merk uit Trollhättan bezig. Hetgeen heeft geleid tot een fraaie verzameling Saab klassiekers en youngtimers, terwijl de 'dagelijkse' auto ook vanzelfsprekend van het Zweedse merk is. Na het faillissement van Saab in 2011 besloten de beide Saab-adepten een bod te doen op een deel van de onderdelenvoorraad, waarmee ze onder meer in het bezit kwamen van honderden motoren en versnellingsbakken. Ook talloze andere onderdelen zijn verhuisd naar Meppel, van



complete interieurs en elektrische onderdelen tot wielophangingen en remmen. Opdat toegewijde eigenaren van met name de recente modellen nog jaren vooruit zouden kunnen. Want eenmaal Saab... Voor de onderdelenleverantie is www.saabpartners.com inmiddels een begrip, ook als het om oudere modellen gaat. Van het een kwam echter het ander, vertelt Dirk: 'Als liefhebber weet je hoe solide deze Saabs zijn. Bij goed onderhoud rijdt je er een miljoen kilometer mee. Maar ja, dat ga je natuurlijk op een gegeven moment wel merken. Het interieur begint tekenen van slijtage te vertonen, de techniek blijft goed functioneren, maar voelt niet meer 'nieuw' aan, de lak wordt minder en lichtmetalen wielen gaan er op achteruit door beschadigingen en corrosie. Wil of moet je beroepshalve enigszins representatief voor de de dag komen, is dat storend. Zo iemand gaat



dan op zoek naar een nieuwe auto. Het liefst weer een Saab, maar ja, dat wordt lastig hè? En zo stappen mensen met frisse tegenzin in een auto die ze anders nooit hadden uitgekozen. Door onze grote onderdelenvoorraad kwamen we op het idee als het ware “nieuwe” Saabs 9-5 te gaan bouwen, op basis van goede gebruikte exemplaren van vijftien jaar of ouder. Dat laatste in verband met de bijtelling. Met een nieuwe motor, versnellingsbak, wielophanging, dynamo, startmotor en alles wat verder aan slijtage onderhevig is. Lichtmetalen wielen? Zoek maar een model uit, origineel Saab, 17 inch, met nieuwe banden, één set voor de zomer, één voor de winter. Dashboard en stuurwiel? Nieuw! Stoelen en achterbank? Zoek maar uit, met bekleding – veelal leer – naar eigen voorkeur, glimlacht Dirk met enige (gepaste) trots, ‘en dat geldt ook voor alles wat je er

verder op of in wilt hebben. Je zou hier bij wijze van spreken met de originele folder langs kunnen komen om aan te wijzen wat je voorkeur heeft. Eventueel aangevuld met extra’s die er in 2009, het laatste productiejaar van de 9-5, nog niet waren. Verder monteren we meestal een nieuwe gasinstallatie, fabrikaat Vogels Autogas, met een 76 litertank in de reservewielbak. Uiteraard wordt de auto nieuw gespoten, bij voorkeur in de kleur van de donorauto. De klant bepaalt ook het uiterlijk, dat wil zeggen het oorspronkelijke front of dat van de faceliftversie vanaf september 2005. Over donorauto gesproken, ook daarbij hebben we onze principes. En die houden in dat we geen auto als basis gebruiken die wezenlijk meer dan 200.000 kilometer heeft gereden. Hoewel een Saab veel meer aan kan, merk je dat auto’s die een paar ton meer hebben afgelegd



1

vaak wel verroeste bevestigingsbouten en dergelijke hebben en dat de carrosserie door de onvermijdelijke torsie op naden en bij scherpe knikken wel wat lak kan zijn kwijtgeraakt. Al komt serieuze roest vrijwel niet voor. Bij pakweg 200.000 kilometer is daarvan nog geen sprake, zo'n auto kunnen we weer helemaal als fabrieksnieuw maken. We kopen onze Saabs vaak in het buitenland. In Nederland kom je bijna nooit wagens met een lage kilometerstand tegen, dan heb je in Duitsland, Zwitserland en Italië meer kans. Boekjes moeten er ook bij zijn, een aantoonbare onderhoudshistorie is een voorwaarde. En', mijmert Dirk, 'inmiddels hebben we een behoorlijk netwerk en krijgen we ook zo auto's aangeboden. Die zijn soms zelfs zo mooi dat het zonde is om ze als donor te gebruiken. Die bieden we dan te koop aan zoals ze zijn. Bij de 9-5's die we als het ware nieuw bouwen, is dat niet het geval. Die komen bij de klant in het kader van een leaseplan, al kan zo iemand de auto na verloop van tijd natuurlijk wel voor een interessante prijs kopen; dat spreken we allemaal van tevoren af. Voor de fiscale bijtelling is ons zakelijke concept een aantrekkelijke constructie, want de handelswaarde van een minimaal vijftien jaar oude 9-5 is natuurlijk uitermate laag, met als resultaat een uiterst vriendelijke bijtelling. Die 'straatwaarde' laten we bepalen door een taxateur, om de klant conflicten met de fiscus te besparen. De cascoverzekering is gebaseerd op vervangingswaarde, zodat je niet

**VEEL COMFORT, MAAR
ZONDER DAT JE HET GEVOEL
KRIJGT OP EEN LUCHTBED
DOOR HET LANDSCHAP
TE GAAN.**

wordt afgescheept met een zak kleingeld als er onverhoopt schade mocht ontstaan of de auto in brand vliegt of wordt gestolen. Onze leasetarieven beginnen al bij € 550 per maand, exclusief BTW uiteraard, maar er zijn allerlei optiemogelijkheden en speciale pakketten, dat is niet in een paar regels uit te leggen. Op www.saabyoungtimerlease.com vind je er alles over.'

Een mooi project, is mijn eerste reactie. Nu nog uitproberen in hoeverre zo'n 'nieuwe oude' Saab je het gevoel geeft daadwerkelijk met

een nieuwe auto op pad te zijn. Daarvoor heeft Dirk een zwarte 9-5 Aero Estate klaar gezet, bijna vijftien jaar geleden voor het eerst gekentekend en de demo-auto van saabyoungtimerlease.com. De eerste indruk is 'top'. Het is dat binnen de nieuw-geur ontbreekt - de auto heeft al de nodige demo-kilometers achter de wielen - en er wat vliegen op de neus zitten, anders zou de ruim bemeten stationcar zo van de folder af gereden kunnen

zijn. Inderdaad, 'ruim bemeten', want de eigenzinnige Zweed is 481 cm lang en daarmee maar enkele millimeters korter dan een grotere Mercedes-benz E-Klasse Estate. Al is zo'n Duits ruimtewonder, ondanks iets meer ruimte op de tweede rij, geen alternatief voor de 'Saab-rijder uit overtuiging'. Die meteen bij het instappen al aan zijn beginselen wordt herinnerd door het typische dashboard, met een diepliggend meterpaneel, dat met een typische Saab-typografie snelheid, toerental, brandstofvoorraad, koelvloeistoftemperatuur



en turbodruk verraaft. Bij de snelheidsmeter zijn de getallen tot 140 km/u het grootst weergegeven. Kennelijk wordt de beschaafde Saab-piloot niet geacht in hogere regionen te verkeren... Het aloude *Black Panel* display, met alleen de weergave van de snelheid, is uiteraard ook aanwezig, al moet het nog wel even nacht worden om van dit typische Saab-fenomeen te kunnen genieten. De elektrisch verstelbare sportstoelen - voor de tamelijk vlakke standaardzetels kiest volgens Dirk Koppen vrijwel niemand - bieden een geweldige zit en veel steun voor lijf en leden. Alles wat je onderweg nodig kunt hebben zit perfect binnen bereik, al moet je aan sommige dingen wel even wennen. Aan de tussen de voorzetels geplaatste knoppen voor de raambediening bijvoorbeeld, die ook niet in het directe blikveld zitten. Verder is er het contactslot dat, naar oud Saab-gebruik, op de middentunnel is geplaatst. De sleutel kan alleen worden verwijderd door de pook in de achteruit te plaatsen of, zoals bij de testauto, de automaat in de P-stand te zetten. Volgens experts is een geblokkeerde versnellingsbak een aanzienlijk betere diefstalbeveiliging dan het bijna universeel toegepaste stuurslot. Nu wordt er echter niks geblokkeerd, tijd om te rijden. Wat bij een buitentemperatuur van 30 graden meteen gelegenheid biedt de werking van de uiteraard geheel vernieuwde airco te testen. Resultaat: ijskoud, zoals dat in de handel heet. Daarentegen is de 2,3 liter turbomotor - volgens Dirk Koppen de meest gekozen variant - een hartverwarmende metgezel, die het op sportiviteit duidende Aero-logo op de flanken niet tot 'gebakken lucht' maakt. Maar liefst 260 pk/191 kW biedt de exact 2.290 cc metende DOHC zestienklepper. Het koppel bedraagt 350 Nm bij 1.800 toeren, waardoor je het gaspedaal zeker niet door

Saab 9-5 in het kort

De Saab 9-5 wordt in juni 1997 gepresenteerd als opvolger van de 9000. De Estate verschijnt najaar 1998. Het door Opel ontwikkelde en gebouwde GM2900-platform vormt de basis. Behalve viercilinder lijnmotoren is ook een 2,2 liter Opel Ecotec diesel verkrijgbaar, die in 2006 wordt vervangen door een 1.9 JTD van Fiat. De Opel zescilinder maakt in 2004 plaats voor een 220 pk 'high pressure' turbo vier-in-lijn. Een lagedruk turboversie was er al eerder. Het motorengamma ondergaat in de loop der jaren regelmatig wijzigingen. Vanaf 2000 is er de Aero-versie, een sportieve variant die alleen wordt geleverd met de krachtigste turbomotor, in eerste instantie met 230 pk en bergen koppel. Qua uitvoering is de Aero 'fully loaded', met onder meer tweekleurig leer. In de zomer van 2001 heeft de eerste facelift plaats, met heldere koplampen en lichtere knipperlichtglazen en achteruitrijlampen. In september 2005 gaat het er drastischer aan toe, met een geheel nieuw front, waarbij de kleine luchtinlaten in het verlengde van de koplampen liggen. De bumpers worden meer in de carrosserie geïntegreerd, terwijl de deurgrepen nu in kleur worden gespoten. Ook het dashboard wordt aangepast, met onder meer een conventioneel instrumentarium. De laatste 9-5 sedan van de eerste generatie - de tweede is slechts een kort leven gegund - loopt begin juli 2009 van de band. Met de Estate is het op 1 februari 2010 afgelopen. In totaal zijn er 483.593 Saabs 9-5 serie 1 gebouwd, waarvan 252.236 sedans en 231.357 Estates.

1 Vóór een compleet gerenoveerde 9-5 Estate een gedeelte van de onderdelen die deze Saabs weer helemaal als nieuw maken. **2** Dashboard (op en top Saab), stuur, pookknop en pedaalrubbers zijn nieuw, evenals de zetels. **3** De meeste klanten kiezen voor elektrisch bediende sportcomfortstoelen. **4** Boven de 140 km/u wordt de Saab-piloot geacht slechts bij hoge uitzondering te komen... Rechts naast de snelheidsmeter de indicator van de automaat. De kilometerteller wordt voor aflevering alleen op uitdrukkelijk verzoek teruggezet op 0, al zou het strikt genomen niet oneerlijk zijn. **5** Het contactslot zit naar oude traditie op de middentunnel, achter de pook (in dit geval de bediening van de automaat. De schakelaars voor de elektrisch bediende ramen zitten wat ver naar achteren. **6** Het dubbel-DIN infotainmentsysteem kan worden gecombineerd met een achteruitrijcamera. Bij fel zonlicht is de zichtbaarheid niet optimaal. **7** Ook achterin heb je over comfort niet te klagen, terwijl hoofd- en beenruimte niets te wensen over laten. **8** Tablets achterin de hoofdsteunen opdat de tweede rij ook vertier heeft? Alles is mogelijk!

de vloer hoeft te trappen om de 9-5 Estate tot actie te manen. Een lichte druk is voldoende om de brute krachten te voelen die de geblazen viercilinder op de voorwielen loslaat. Nauwelijks merkbaar selecteert de vijftraps Aisin automaat de verzetten en in een rap tempo zit je op iets meer dan snelwegtempo en verraaft hooguit wat licht windgeruis dat dit geen eigentijdse topklasse is, maar het betere werk uit de jaren negentig. Dr Jekyll verandert in Mr Hyde als je op de pook de Sport-knop indrukt en volgas geeft. De motor zet een fikse keel op en begint gigantisch aan de aandrijfassen te sleuren, de wijzer van de snelheidsmeter probeert zijn rivaal van de toerenteller te evenaren en in luttele seconden - ruw gemeten een tel of elf - rij je 160 in plaats van 100. Verkiez je die snelheid als reistempo, keert de rust in het interieur terug en glij je in alle comfort naar je verre bestemming, met het dubbel-DIN Kenwood infotainmentsysteem - helemaal 2015 - als gids en muzikale begeleider. Een begeleider die je bij felle zon een beetje in de steek laat, omdat de zichtbaarheid van het grote scherm dan enigszins te wensen over laat. Luister je niet naar de rustgevende muziek van je beschermengel, maar naar de favoriete rock&roll van dat duiveltje op je rechterschouder, is de Sportmodus het recept voor plezier op een bergpas of mooie bochtige route, waarna de deels op bruut vermogen zoek gereden achtervolger opeens heel andere ideeën zal hebben over die gedisciplineerde architecten en tandartsen die volgens het oude



1 Discussiestof: welke kleur leer gaat het worden? **2** Een bestelwagen is het niet, maar voor de gemiddelde gebruiker biedt zo'n 9-5 Estate een zee van ruimte. Onder de vloer ligt de 76 liter LPG-tank, die tot ruim 60 liter kan worden afgevuld, zodat je een kleine 500 km actieradius hebt (exclusief benzine). **3** De Aero is sinds 2000 de meest sportieve uit de 9-5 reeks. De trekkracht bij lage toerentallen is gigantisch. De auto is bloedsnel, maar nodigt ook uit tot rustig rijden. **4** De high pressure turbomotor, op het laatst goed voor 260 pk, is bij correct onderhoud goed voor ettelijke tonnen. Hij heeft een distributieketting, die vergt minder zorg dan een riem. **5** Onmiskkenbaar Saab, ook van achteren. 'Privacy glass' vanaf de B-stijl is een optie, evenals een trekhaak. Er is keuze uit diverse wielen, allemaal nieuw, allemaal 17" en allemaal origineel Saab.

volksgeloof in Saabs rijden. Want eerlijk is eerlijk, zo'n stationcar 'maatje dikke Mercedes' mag dan bijna 1,6 ton wegen, hij laat zich verrassend lekker sturen en voelt onverwacht handzaam aan, met dank aan de bescheiden draaicirkel. Enig onderstuur is onvermijdelijk bij een forse op de voorwielen aangedreven auto, maar daar staat een precieze besturing tegenover, die hooguit een steekje laat vallen als het op communicatie aankomt. Een jaar of vijftien geleden viel nog wel eens wat kritiek op de hooguit middelmatige remmen te beluisteren, maar dat is in de Meppelse 'Saab-fabrieken' opgelost met een upgrade die de vertragingen op een eigentijds niveau brengt. Ook vering en demping zijn nieuw, zonder afbreuk te doen aan de traditionele Saab-deugden: comfortabel, maar zonder dat je het gevoel krijgt op een luchtbed door het landschap te gaan en zodoende geen contact meer hebt met het wegdek. Een heerlijke reisauto, mede vanwege de royale laadruimte, die weliswaar niet

**VOOR ECHTE SAAB-ADEPTEN
MOET HET DAN OOK EEN VER-
ADEMING ZIJN DAT IN MEPEL
DE PRODUCTIE IS HERVAT.**



de slokcapaciteit heeft van het ruim van een E-Klasse of Volvo 940, maar voor de gemiddelde gebruiker groot genoeg is voor vakantiegebruik. De 'bagagekluis' is gemakkelijk toegankelijk via een ruime deur waar je goed onder kunt staan. In het donker ben je bij je in- en uitpak-acties blij met de recht naar beneden schijnende lamp.

Nergens wordt het woord 'karakter' vaker misbruikt dan in de autojournalistiek. Meestal wordt het woord uit de kast gehaald om aan te geven dat een bepaald merk of type nog wel eens een steekje laat vallen als het om betrouwbaarheid gaat, waarna de loftrumpet wordt gestoken over auto's die weliswaar oerbetrouwbaar zijn, maar ook net zo spannend als de weerberichten voor een goudvis. Bij

de Saab waarmee ik vandaag het Drentse land mag verkennen, is de betekenis van 'karakter' beter uit te leggen. Het is een auto waarin je met je ogen dicht op de tast kunt achterhalen om wel merk het gaat en als je je ogen opent zie je meteen dat je vermoedens juist zijn.



Zaken als het typische dashboard en de plek van het contactslot dragen bij tot het niet inwisselbare Saab-gevoel, om nog maar te zwijgen over de krachtige turbomotor en de aangename mix van comfort en sportiviteit. 'Saab op zijn best' zagezegd, zo'n youngtimer 9-5, en ronduit verslavend. Voor de echte Saab-adepten moet het dan ook een verademing zijn dat in Meppel de productie (op een niet geheel fabrieksmatige wijze) is hervat. Dirk Koppen heeft daar nog wel wat aan toe te voegen: 'Weet je, in eerste instantie dachten Bas en ik dat dit concept vooral trouwe Saab-liefhebbers zou aanspreken. Inmiddels zijn we driekwart jaar verder en hebben we ruim twintig auto's afgeleverd. De klantenkring is veel breder dan we dachten; het merendeel komt uit auto's van andere merken. Natuurlijk is ons leaseconcept vanwege de lage bijtelling aantrekkelijk voor ondernemers, maar minstens zo aantrekkelijk zijn de rijkwaliteiten van deze auto's en het eigen karakter. Zo hebben we een klant die altijd in nieuwe Volvo's heeft gereden, maar in de recente modellen niets meer van de oude Volvo-waarden terugvindt. In een 9-5 voel je nog dat hij is bedacht door mensen met Saab-bloed in hun aderen en niet door ambitieuze types die

"job hoppend" van het ene merk naar het andere gaan om overal dezelfde trucjes toe te passen. Saab is altijd een merk geweest voor mensen met een duidelijke eigen smaak. Jammer genoeg waren er daarvan niet voldoende om het merk voor de ondergang te behouden. Bij saabyoungtimerlease gaan we door waar ze in Zweden zijn gestopt; auto's leveren die net even anders zijn dan andere, voor mensen die zich willen onderscheiden, maar dat niet van de daken willen schreeuwen. Met een Saab maak je een statement met understatement. En zo was het eigenlijk altijd al.' ||

SAAB 9-5 2.3 TURBO ESTATE, 2000

MOTOR (meest recente motor + LPG) 2.290 cc turbo, vier-in-lijn, DOHC, 16V, 260 pk/191 kW@5.200 tpm, 350 Nm@1.800 tpm. **TRANSMISSIE** vijftraps aut. of vijfbak, voorw. aandr. **L X B X H** 481 x 179 x 150 cm. **GEWICHT** 1.646 kg (kent.). **BANDEN** 225/45 R 17. **TOP** 245 km/u (vijfbak: 250 km/u). **0-100** 8,5 sec (7,3 sec). **VERBRUIK** 11-12 l/100 km (praktijkverbruik LPG). **PRIJS TESTAUTO** leaseconstructie, tarief afh. van uitvoering en pakket. Zie www.saabyoungtimerlease.com.