

DE LAATSTE DE BESTE

Auto-importeurs kennen leaserijders niet als de meest stabiele klanten. Ook al zijn ze tevreden over hun auto, als een ander merk met een spraakmakend nieuw model komt, stappen ze met het grootste gemak over. Saab Youngtimer Lease hoeft daarvoor niet bang te zijn bij Arie Teeuw, die vorig jaar een contract tekende voor een 'nieuwe' Saab 9-5 Estate. De oprichter en eigenaar van publiek.nl rijdt namelijk al 28 jaar Saab. 'Uit overtuiging', kun je daar aan toevoegen.

Tekst en fotografie: Gert te Lintelo

'Ehhh, als ik er even over nadenk, 28 jaar klopt niet helemaal', zegt de in Velp woonachtige bemiddelaar voor arbeidskrachten in de ambtelijke wereld. 'Na mijn eerste Saab, een 900T 16S die ik reed van 1991 tot en met 1997, heb ik nog even een Citroën XM gehad. Een mooie comfortabele auto, maar toch een vergissing. Waarom ik 'm heb gekocht? Ik had de 900 in onderhoud bij een dorpsgarage en was daar heel tevreden over. Na zes jaar in de Saab te hebben gereden en de teller inmiddels de drie ton ruim gepasseerd was, werd het tijd voor een jongere auto, tweedehands zoals altijd. Ik vroeg de garagehouder om eens te kijken of hij een ruime, comfortabele auto voor mij kon vinden en somde daar ook nog wat eisen bij op, zoals leer, airco en nog wat dingen. Toen kwam hij met die XM aan en in eerste instantie leek dat precies wat ik zocht. Nou, ik heb het geweten hoor... Ik verviel ermee van de ene storing in de andere, bijna altijd had het met elektriciteit en elektronica te maken. Later hoorde ik dat het typisch was voor de eerste serie, de latere schijnt veel beter te zijn. Voor mij niet meer van belang, na een jaar ben ik weer Saab gaan rijden. Nu een 900T 16S Cabriolet, Amerikaanse import uit de voorserie, van 1986. Geweldige auto was dat, heerlijke reizen heb ik ermee gemaakt. Soms denk ik er nog wel

1 Ondanks zijn lengte van 192 cm zit Arie Teeuw prettig in de Saabs die hij tot dusverre heeft gehad en zeker bij de 9000's en de 9-5 geldt dat ook voor de achterbank.

2 Zij huidige Saab 9-5, voor het eerst gekentekend in 2001, heeft Arie Teeuw sinds 2 oktober 2016. 'Het is de allertijnde auto die ik ooit heb gehad!'





1



2



3



4



5



6



7

1 Een van de twee 900 T 16S Classics die Arie heeft gehad. En de enige waar hij nog een foto van heeft. 2 Iets wat storsingsgevoelig, heet het mild uitgedrukt bij deze fraaie 9000 Aero. En uitgerekend van deze aaneenschakeling van ellende is een foto bewaard gebleven. 3 Een nieuw origineel sportstuur, een heerlijke automaat (met flippers!) een Garmin head up display gekoppeld aan de smartphone, hier ontbreekt het aan niets! 4 Het tweekleurige leer is nieuw aangebracht. Zowel voor als achter word je verwend met zetelverwarming én koeling! De voorstoelen worden elektrisch versteld. 5 Handig als je achterin langdurig op een laptop wilt werken: 220 Volt-contactdoos. 6 De met een lengte van 481 cm alles behalve kleine Saab 9-5 biedt de inzittenden niet alleen veel been- en hoofdruimte, maar beschikt ook over een riante bagagecapaciteit. 7 Met behulp van een Maptun Performance intercooler, uitlaatsysteem en een aangepast motormanagement bedraagt het vermogen nu 285 pk. Nog net zichtbaar is de Maptun veerpootbrug. Zoals ook alle eerdere Saabs van Arie rijdt deze 9-5 op LPG.

eens aan; “die had je nooit moeten wegdoen”, zeg ik dan tegen mezelf.’ De vraag of Arie er wellicht een foto van heeft wordt met een enigszins sombere blik beantwoord, overigens de enige tijdens het gesprek. ‘Nee, het spijt me, de meeste foto’s ben ik kwijtgeraakt, jammer, maar de mooie herinneringen nemen ze me niet meer af!’

De sombere blik maakt weer plaats voor een brede grijns, als Arie over zijn auto-achtergrond vertelt. ‘Ik weet niet precies waar mijn auto-interesse vandaan komt. Niet van mijn ouders in ieder geval. Een paar Kevers heeft mijn vader gehad, na enkele andere auto’s ook nog twee Citroën GS’en. Zelf heb ik Saab altijd al een mooi merk gevonden, al heeft het nog een hele tijd geduurd voor ik er eentje had. Mijn eerste auto was een Citroën Dyane 4, zo’n strakgetrokken Eend, dat was in 1979. Jaja, met maar liefst 28 pk... Wilde ik in Frankrijk een vrachtwagen inhalen, begon de weg zomaar te stijgen en zag ik in de verte opeens een tegenligger aankomen. Spannend... Twee jaar later kocht ik een Opel Commodore B GS/E coupé. Best een mooi ding en geen hartkloppingen meer bij het inhalen. Ook die is twee jaar gebleven om te worden opgevolgd door een Peugeot 504 GRD. Ontzettend fijn ding, simpele techniek, betrouwbaar, comfortabel... Niet zo gek dat je die in Afrika overal nog tegenkomt. In 1986 kwam er een Japanner, een Mitsubishi Galant 2.3 TRD. Vreselijk lelijk – sorry, vind ik althans – maar geweldige techniek. Daarna, dat was in ‘98, mijn eerste grote misser, een Hyundai Stellar GSL. Alles erop en eraan, maar ook een aaneenschakeling van ellende. Ik was kind aan huis bij de garage en als ik ‘m dan weer ophaalde mankeerde er vaak nog meer aan dan wanneer ik ‘m had gebracht!’ Arie is een gemakkelijke prater die zijn voor- en tegenspoed op auto-

gebied graag ondersteunt met een smakelijke lach. ‘Tja, het was bij mij niet alleen maar rozengeur en maneschijn op autogebied. Maar gelukkig kwamen er na die Hyundai in 1991 betere tijden, toen ik mijn eerste Saab kocht. In die auto begon ik te beseffen dat Saab “helemaal mijn merk” was. Hij was van een Amerikaan geweest, er zaten zelfs nog *sealed beam* koplampen in. Die waren daarginds toen verplicht, maar bij ons niet toegestaan. Wonderwel is-ie steeds door de APK “gerommeld”. Prachtige auto, met dat typische Saab-interieur en dan ook nog die cognackleurige leren bekleding. Maar ja, ik reed heel veel en moest op een gegeven moment toch iets anders, dus toen volgden die XM en daarna de cabrio. Daar heb ik in drie jaar 160.000 kilometer mee gereden, met veel plezier nadat de automaat had plaatsgemaakt voor een handbak, een nieuwe kap was gemonteerd, de stoelen opnieuw bekleed en de turbo en de motor vernieuwd.’

‘Vervolgens verscheen er in 2001 een 9000i, die ik vijf jaar gehouden heb. Beetje een rare combinatie was het, met een 150 pk basismotor, maar wel met zo’n beetje alle opties. Ik kocht ‘m bij Wijlhuizen in Ooij, destijds al een bekend Saab-bedrijf en nog steeds actief. Bij de koop hebben we afgesproken dat ik 4 cent per kilometer aan onderhoud, reparaties en banden zou gaan betalen. Moet je nagaan, zo’n afspraak, bij een auto met 195.000 kilometer op de klok. En weet je, ze hebben eraan verdiend, want ik heb er in vijf jaar twee ton mee gereden en er is nooit iets aan stuk gegaan! Geweldige auto, zo veel storingvrije kilometers en dat op LPG, zoals al mijn Saabs tot op de dag van vandaag. Bij bijna 400.000 kilometer moest er een andere 9000 terugkomen, we zijn dan in 2006 aangeland. Het werd er eentje met een Low Pressure Turbo. Eigenlijk

was ik er meteen al niet blij mee, het klikte niet tussen ons zozegzegd. Mijn eerste 9000 had een mooi licht interieur, bij deze was zowel buiten als binnen alles zwart, met een donkerbruin houten dashboard. Een begrafenis is er vrolijk bij. Heb ook nog een keer een rare pech gehad. Ik hoorde onderweg een gigantische knal, waarna er geen verbinding meer leek te zijn tussen motor en wielen. Was de koppelingsplaat in vier stukken gebroken, dat hadden ze bij Wijlhuizen nooit eerder gezien. Ik heb ‘m dik een jaar gehad, daarna heeft mijn vrouw er nog een tijd in gereden. Niet zo vaak, wat dan weer boze blikken opleverde omdat het alarm de accu had leeggetrokken.’

Na twee 9000’s keerde Arie tien jaar geleden terug naar de 900 Classic, een 900 T 16S. Geen liefde op het eerste gezicht, aldus de Saab-enthousiast. ‘Het was uiterlijk een mooie auto, maar dat interieur... Rode leren bekleding, dat wil je toch niet?’ De schrijver stijgt niet in achtung als hij opmerkt dat hem dat wel een mooie combinatie lijkt met donkere lak. Een diepe zucht volgt. ‘Mooi? Het is toch net alsof je binstapt in een gelegenheid waar ehhh... de fysieke vaardigheden van het personeel zwaarder tellen dan de diploma’s? Nou, ik heb er dus een cognackleurig lederen interieur in laten zetten en toen was-ie meer naar mijn zin. Na ruim een jaar en ruim 55.000 km (stand 203.000) leek er iets mis te gaan met de liefde. Eerst werd bij ons voor de deur de navigatie eruit gestolen. Raar, want de dief kon er niks mee zonder de computer die op een andere plek in de auto zat. Wel had-ie het halve dashboard aan stukken getrokken. Een paar weken later, op de dijk Lelystad-Enkhuizen; een harde knal, een kapotte intercooler. Geen maandsalaris weg, maar wel deel twee van een pechserie. Deel drie kwam een week

later, toen er iemand achterop reed en me tegen een voorligger duwde. De schade viel mee, maar ik had het gevoel dat ik deel vier maar niet moest afwachten. Ik heb de auto bij Wijlhuizen gezet en te koop aangeboden. Er waren twee belangstellenden. “Wie het eerst komt, heeft ‘m”, heb ik gezegd. Nou dat hebben ze geweten bij Wijlhuizen, want de volgende ochtend stonden ze er allebei tegelijk, de één kwam helemaal uit België. Ik weet niet hoe het exact is gegaan, maar de Nederlander heeft ‘m gekregen en de Belg heeft me geen bombrief gestuurd, dus het zal wel in vrede zijn opgelost.’

Een ‘moderne’ 9-5 3.0 V6 volgde. ‘Ja, ik weet het, voor sommigen is een zescilinder Saab geen Saab, maar ik vond het een wereldauto, Opel-motor of niet! Ik heb er met ontzettend veel plezier in gereden en ‘m pas in 2012 weer van de hand gedaan, eigenlijk alleen omdat ik wel eens wat anders wilde.’

Dat ‘anders’ moest natuurlijk wel weer een Saab zijn, nummer 8. ‘Een impulsaankoop, meer gevoel dan verstand’, verzucht Teeuw, die eraan toevoegt dat het om een rode 9000 Aero ging. Ik kocht ‘m particulier en werkelijk van alles ging eraan stuk; hij kostte me € 5.900, maar heb er in een jaar tijd meer dan het dubbele aan uitgegeven. Niet alleen aan reparaties trouwens, maar ook aan extra’s die ik er graag in wilde hebben, onder meer omdat ik me nog wel eens door studenten laat rijden en dan zelf achterin wil kunnen werken. Ik vertelde net over de 9000i waarvoor ik per kilometer 4 cent aan onderhoudskosten had afgesproken. Nou, als me dat bij deze auto ook was gelukt, was het bedrijf failliet gegaan, ik kwam uit op 10 cent! Een nieuwe motor, turbo en versnel-

‘DE FOTO’S ZIJN ALLEMAAL WEG, JAMMER, MAAR DE MOOIE HERINNERINGEN NEMEN ZE ME NIET MEER AF!’



4

1 Ingetogen reclame voor het bedrijf van de eigenaar. Publiek.nl is bemiddelaar voor arbeidskrachten in de ambtelijke wereld. 2 De originele wielen zijn uiteraard ook fonkelnieuw, bij de renovatie pakt Saab Youngtimer Lease de zaken zeer grondig aan. 3 Het klassieke logo prijkt nog steeds op front en achtersteven. 4 De achterspoiler hoort eigenlijk bij de latere Saab 9-5, maar Arie Teeuw vond de originele vleugel op pootjes niet mooi. **Onder** Welgeteld 6 auto's van niet-Zweedse makelij had Arie Teeuw: Citroën Dyane, Opel Commodore, Peugeot 504, Mitsubishi Galant, Hyundai Stellar en Citroën XM.



lingsbak, dat hakt er lekker in! Na dik een jaar heb ik 'm weggegeven aan het Dushihuis, een stichting die kinderen met hechtingsproblemen opvangt en waarvan ik bestuurslid ben. Ze hebben er nog een jaar of drie mee gereden. Zonder narigheid, niet zo gek met zo veel bijna compleet nieuwe techniek.' Mochten degenen die niet van opsommingen houden nog niet hebben afgehaakt: volhouden jongens, we zijn bij nummer 9! Die verschijnt op het asfalttoneel in 2013 en luistert naar de naam 9-5 Aero. Er ging een curieuze ervaring aan vooraf. 'Ik had in Spanje een veelbelovend exemplaar gezien voor elf mille. Een kennis van me, die in de auto's zit, wilde wel voor me gaan kijken. Daar aangekomen, bleek de eigenaar opeens twintig mille te willen vangen! Nou, mooi niet dus... Daarna heb ik in Braunschweig bij een bedrijf dat "Der Saab" heette een 9-5 gekocht met dik anderhalve ton op de teller en bijna alle gewenste opties. Vrijwel probleemloos heb ik er ruim 200.000 kilometer bij gereden, met een zes centimeter lange spijker in een band als enige serieuze incident.' In 2016 stond de kilometerteller op dik 350.000 en vond Arie het weer tijd voor 'iets nieuws'. Ditmaal niet alleen qua auto, maar financieel. 'Ik

raakte onder de indruk van de bedrijfsfilosofie van Youngtimer Lease in Meppel, echte Saab-enthousiasten. Een minimaal vijftien jaar oude 9-5 met minder dan 200.000 kilometer restaureren ze compleet, inclusief nieuwe techniek. Vervolgens lease je zo'n auto. Voor mij als ondernemer is dat een aantrekkelijke optie, omdat de bijtelling is gebaseerd op de aankoopprijs van de auto en de leaseprijs 'all in' is, dus volledig voorspelbaar. De uitvoering bepaal je zelf, inclusief de kleur – het is Violet Amethyst geworden, al lijkt het als de zon er niet op staat zwart – en alle uitvoeringsdetails. Mijn 9-5 Estate is afkomstig uit Zwitserland en had origineel een 250 pk motor. Met behulp van een intercooler, uitlaatsysteem en aangepast motormanagement van MapTun Performance heb ik nu 285 pk. Ook is er een MapTun veer-pootbrug (strut bar) opgezet, die de voortrein meer stijfheid geeft. Een automaat is bij deze auto een must, de motor komt zo veel beter tot zijn recht dan met een handbak. Er zit een nieuw origineel Saab sportstuur met "flippers" in, origineel kun je de bak alleen bedienen door middel van de pook. Verder heb ik gekozen voor leren bekleding in twee tinten grijs, een tweezitsbank achterin in plaats van de originele driezitter, stoelverwarming en -ventilatie ook achterin, een 220 Volt omvormer met contactdoos op de middentunnel – handig als ik achterin wil

werken met een laptop – en een Parrot carkit met head-up display op het dashboard. De originele Harman Kardon installatie met acht speakers vond ik prima. Wel heb ik een MP3-speler genomen, evenals Xenonverlichting en een regensensor. Spreekt voor zich dat de wielen en remmen eveneens nieuw zijn. Tevens heb ik de strakgelijnde achterspoiler van de allerlaatste 9-5 (type N6) besteld, die vind ik veel mooier dan die originele op pootjes. Dat was lastig, want die jongere spoiler was een centimeter of tien te smal, zodat ze twee exemplaren moesten doorzagen om de stukken daarna vervolgens weer aan elkaar te lijmen. Na enkele maanden werd de las weer zichtbaar in de lak, niet zo mooi, maar daar zullen ze bij Saab Youngtimer Lease nog wel een oplossing voor zoeken, want ook qua service word je daar in Meppel behandeld alsof je een fonkelnieuwe Saab hebt gekocht. Het contract loopt nog vier jaar, tegen die tijd heb ik met al mijn Saabs samen anderhalf miljoen kilometer gereden.'

Over de vraag aan welke van zijn tien gereden Saabs Arie de voorkeur geeft, hoeft hij nauwelijks na te denken. 'Mijn huidige, die is werkelijk subliem! Eigenlijk is het mijn eerste nieuwe Saab, ze zetten bij Saab Youngtimer Lease de kilometerteller zelfs op nul, wel met een aantekening met de originele stand op het

kenteken. Ik denk wel met veel plezier terug aan mijn eerdere Saabs, in het bijzonder de cabriolet, en de probleem-9000 als uitzondering. Ik kocht ze altijd wanneer ze minimaal vijf jaar oud waren en zo tussen de 150.000 en 200.000 kilometer hadden gereden. Vaak voegde ik daar dan zelf gedurende enkele jaren zo'n twee ton aan toe. Ik heb een paar keer pech onderweg gehad en ook een keer een miskoop gedaan, maar voor het overige kan ik niet anders zeggen dan dat het ongelooflijk betrouwbare, zeer degelijke auto's zijn, waarmee je overal kunt aan komen. Ze hebben gewoon stijl, hebben voor niemand een fout imago. Ik heb best veel andere auto's uitprobeerd en heb een zwak voor BMW. Maar ik werk veel voor gemeentelijke overheden en dan kan ik echt niet met een wat oudere 5- of 7-serie komen voorrijden. Een Saab daarentegen oogst altijd waardering. Ehhh... en weet je wat leuk is? Mijn buurman heeft een BMW 330i met 252 pk. Mijn 9-5 heeft toch maar mooi 33 pk meer!' ☺

'VOOR SOMMIGEN IS EEN ZESCILINDER SAAB GEEN SAAB, MAAR IK VOND HET EEN WERELDAUTO, OPEL-MOTOR OF NIET!'