

# SAAB 99

## EMS





# Nu har vi fået en skrap version af "den brede svensker". Saab 99 EMS. Med større motor.



Ekspertter over hele verden har både i dagbladenes motorspalter og i fagtidsskrifter udtrykt stor beundring for Saab 99.

For dens gennemtænkte konstruktion. De gode vejegenskaber.

Den store sikkerhed.

Komforten.

Og det omfattende standardudstyr.

I Sverige valgtes den til »årets bil« 1972.

I Danmark er den blevet betegnet som den bedste vinterbil.

Blandt andet fordi den har forlygteviskere og -vaskere, el-opvarmet førersæde og virkelig effektive, stødfangende stødfangere for og bag.

3 bilnyheder som kun findes hos Saab.

EMS-modellen er en Saab 99 i specialudførelse.

En virkelig god bil er blevet endnu bedre.

Med ny, større og kraftigere motor.

Og et standardudstyr, der gør den til en virkelig eksklusiv bil.

En bil for den kræse bilist!

En bil for den bilist, der vil køre sikkert og hurtigt.

EMS har en svenskbygget motor på 2 liter.

Den yder 120 SAE HK (110 DIN HK).

Accelerationsevnen er forbløffende.

0 – 100 km/t på 11,6 sekunder!

Skønt at kunne komme væk, når det passer en.

Og vide, at man har stor sikkerhedsmargin ved overhalinger.

Har De undret Dem over, hvad EMS betyder?

**E** står for elektronisk styret benzinindsprøjtning, som sørger for, at motoren hele tiden får lige nøjagtig den mængde benzin, der er brug for. Udstødningen bliver renere.

Choker behøves ikke.

Sejtrækevnen bliver bedre.

Og motoren kan bruge almindelig benzin.

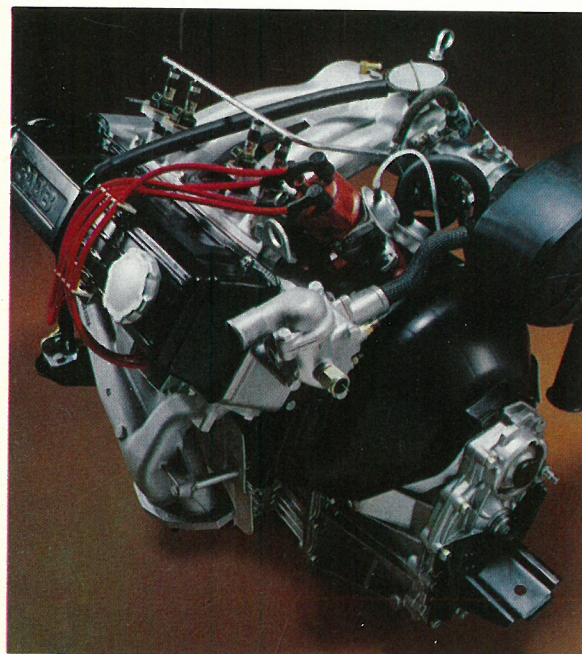
**M** står for manuel gearkasse.

Den er forøvrigt også ny.

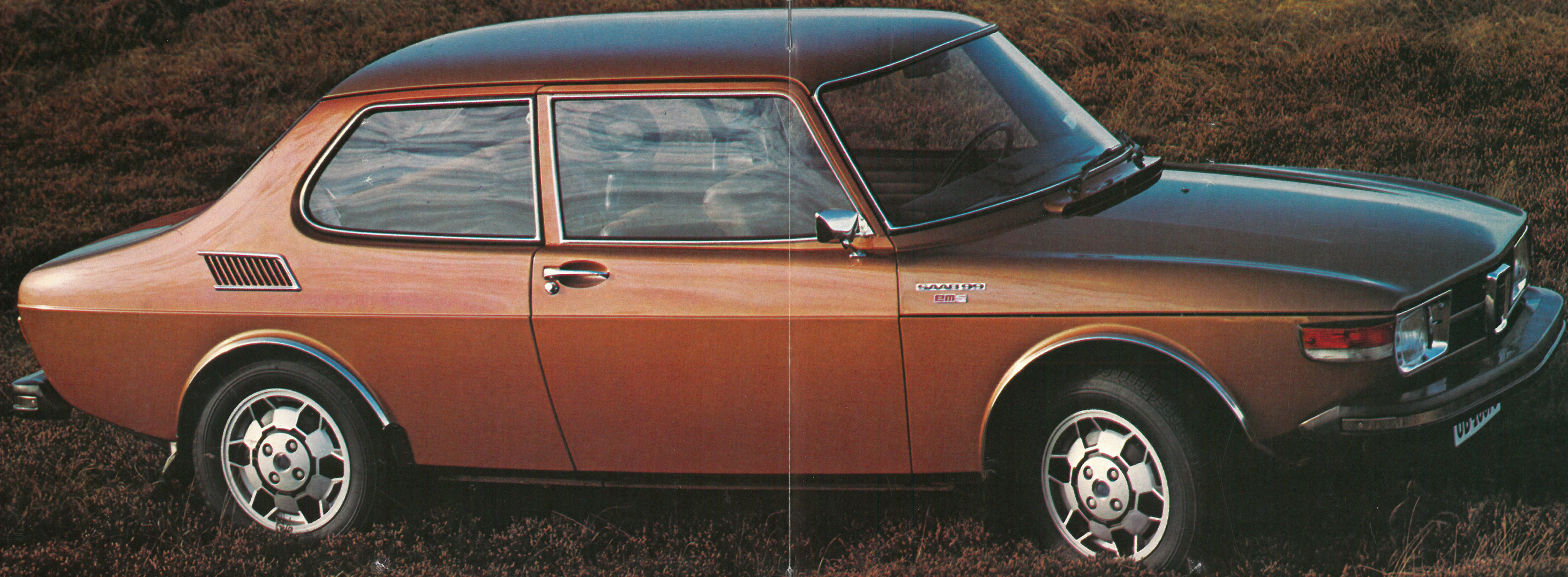
En kort, sporty gearstang med præcise bevægelser.

**S** står for Special.

En eksklusiv bil.







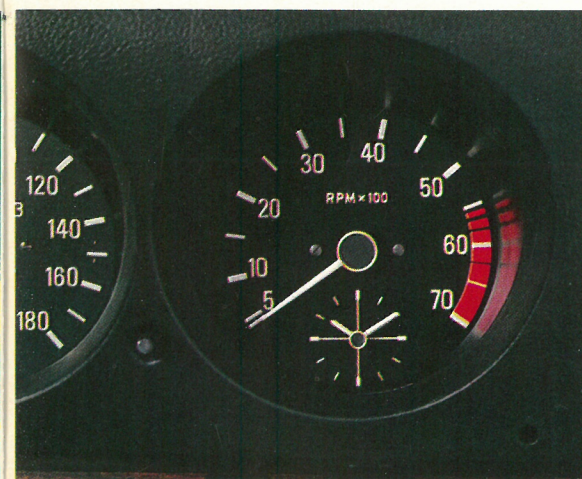


# EMS kvik og sporty. Luksuriøs og komfortabel.



Saab 99 EMS kan bestille noget. Takket være den nye, kraftige motor under hjelm. En videreudvikling af den gennemprøvede 99-motor. Ikke en toptunet racermotor — men en robust brugsmotor, som takket være bl.a. elektronisk styret benzinindsprøjtning også har temperament.

Indvendig et udstyr, der svarer til motorens store præstationer.

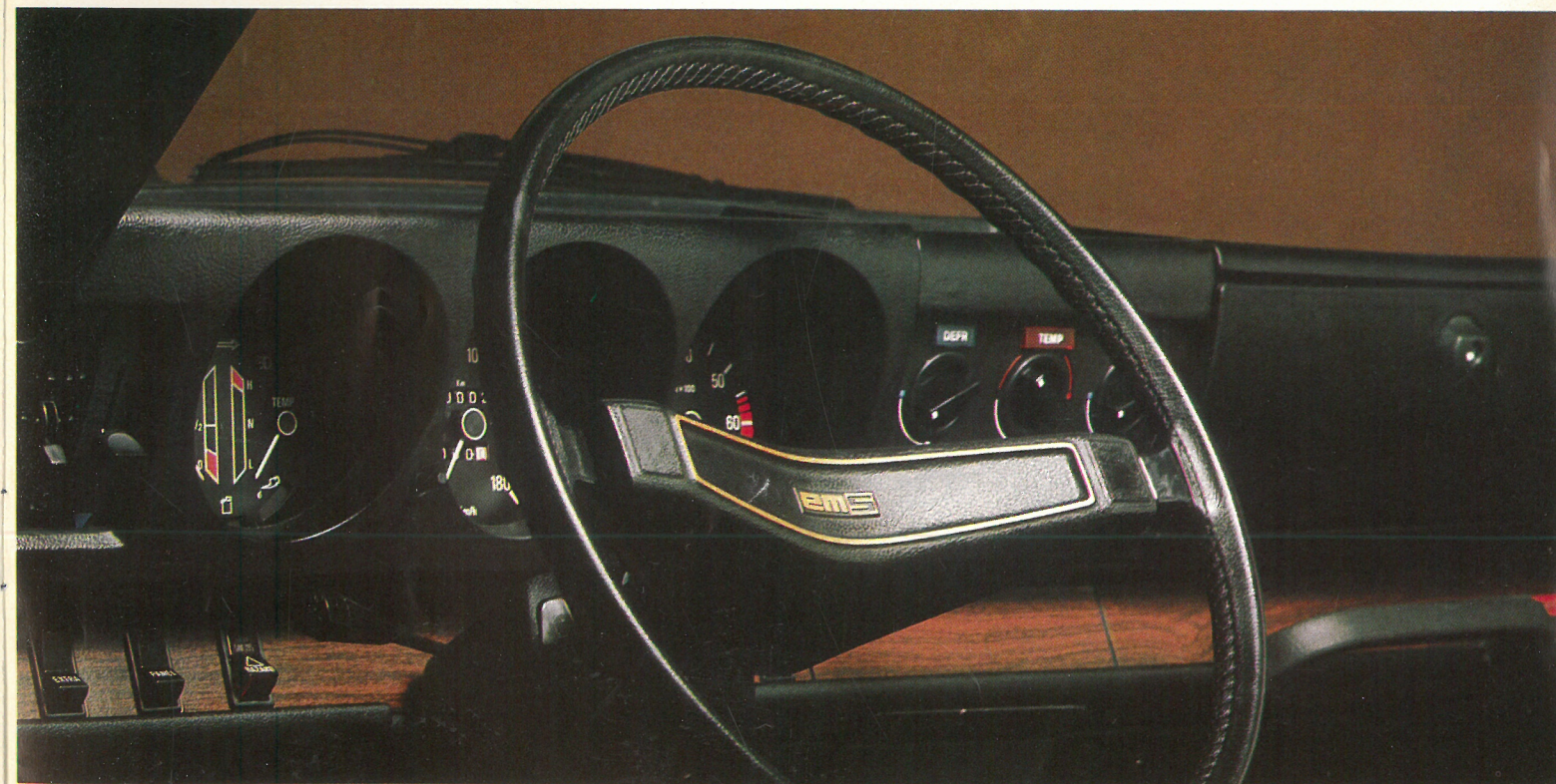


Interessante detaljer, som gør helheden perfekt.

Udvendig en speciel metalliclakering. Vi har kaldt den Corall. En smuk kobberfarve. Det sporty udseende understreges af de 5" brede aluminiumshjul. Michelin 165 SR 15 dæk med stålcord. Og halogenlygter med H4 lamper.

Rattet er nyt. Læderbetrasket. I instrumentpanelet finder vi omdrejningstæller med indbygget ur. Nakkebeskyttere er standardudstyr. En komfortabel bil. Prøv f. eks. at sammenligne pladsen i bagsædet med andre sportsbetonede luksusbiler. En sikker bil — for det er jo en Saab.

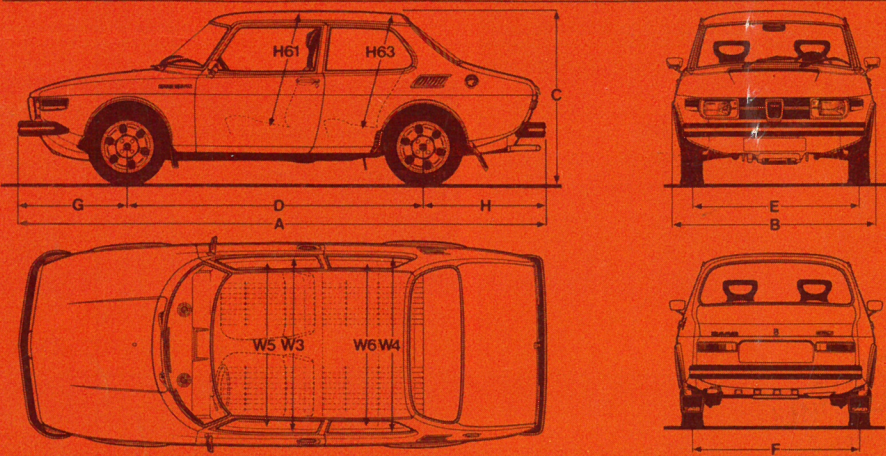
Hvad man ikke umiddelbart kan se er, at vi på grund af den kraftige motor, de større, bredere dæk og bilens sporty egenskaber har fundet det nødvendigt at ændre affjedringen. Så De kan få det fulde udbytte af de gode køreegenskaber.





Saab 99 EMS i tal.

| MOTOR                                   |                |
|-----------------------------------------|----------------|
| Antal cylindre                          | 4              |
| Cylindervolumen ccm                     | 1985           |
| Cylinderdiameter/slaglængde mm          | 90/78          |
| Kompressionsforhold                     | 8,7:1          |
| Max. effekt DIN HK/omdr. min.           | 10/5500        |
| Max. effekt SAE HK/omdr. min.           | 120/5500       |
| Max. drejningsmoment DIN kgm/omdr. min. | 17/3700        |
| Antal hovedlejer                        | 5              |
| Indsprøjtningssystem                    | Bosch Jetronic |



| TRANSMISSION                   |         |
|--------------------------------|---------|
| Udveksling motor/gearkasse     | 0,95:1  |
| Totaludveksling 1. gear        | 12,98:1 |
| 2. gear                        | 8,31:1  |
| 3. gear                        | 5,58:1  |
| 4. gear                        | 4,01:1  |
| bakgear                        | 14,71:1 |
| Udveksling i differentiale     | 4,22:1  |
| Km/t ved 1.000 omdr. i 4. gear | 29,6    |

| KAPACITETER                         |       |
|-------------------------------------|-------|
| Benzintank, ltr.                    | 45    |
| Oktantalbehov                       | 94    |
| Oliemængde, motor incl. filter ltr. | 3,5   |
| Batteri volt/Ah                     | 12/60 |
| Vekselstrømsgenerator Ampere        | 55    |

| CHASSIS                                 |                                                          |
|-----------------------------------------|----------------------------------------------------------|
| Fodbremse                               | 2-kreds med skiver på alle 4 hjul servoforstærkning.     |
| Totalt bremseareal                      | 2310 cm <sup>2</sup>                                     |
| Forhjulsophængning                      | V-formede svingarme                                      |
| Bagaksel                                | Lef, stiv bagaksel, der styres af 2 langsgående ledarme. |
| Affjedring for og bag:                  | Skruefjedre og dobbeltvirkende hydrauliske støddæmpere.  |
| Antal ratomdrejninger for fuldt udslag: | 3,5                                                      |
| Vendediameter:                          | 10,2 meter                                               |
| Hjul                                    | Aluminiumshjul med 5" brede fælge.                       |
| Dæk                                     | Michelin 165 SR 15 med stålcord.                         |

| DIMENSIONER |                             | mm   |
|-------------|-----------------------------|------|
| A.          | Største længde              | 4370 |
| B.          | Største bredde              | 1690 |
| C.          | Højde, ubelastet            | 1440 |
| D.          | Akselafstand                | 2473 |
| E.          | Sporvidde, for              | 1410 |
| F.          | Sporvidde, bag              | 1410 |
| G.          | Forreste overhæng           | 907  |
| H.          | Bageste overhæng            | 990  |
| H61         | Højde, forsæde til loft     | 975  |
| H63         | Højde, bagsæde til loft     | 958  |
| W5          | Bredde i hoftehøjde, for    | 1318 |
|             | Bredde i albuehøjde, for    | 1540 |
| W6          | Bredde i hoftehøjde, bag    | 1305 |
|             | Bredde i albuehøjde, bag    | 1540 |
| W3          | Bredde i skulderhøjde, for  | 1358 |
| W4          | Bredde i skulderhøjde, bag  | 1403 |
|             | VÆGT                        | kg   |
|             | Vægt fuldtanket og køreklar | 1130 |
|             | Højeste tilladte totalvægt  | 1560 |

SAAB PÅ AMAGER  
LINDALS AUTOMOBILER

Borg - Berntsen - Rasmussen  
PETER LINDAL, ADGANGEN  
Eksklusivt salg af SAAB i Spangensgade 2  
Tlf. 886267. Børn 2347 20. 2500 5

■ Producenten forbeholder sig i øvrigt ret til uden forudgående varsel at ændre på specifikationer og udstyr på den i denne brochure beskrevne model.

SAAB-SCANIA

Bildivisionen, Södertälje och Trollhättan.

Importør:

SAAB BILER A/S

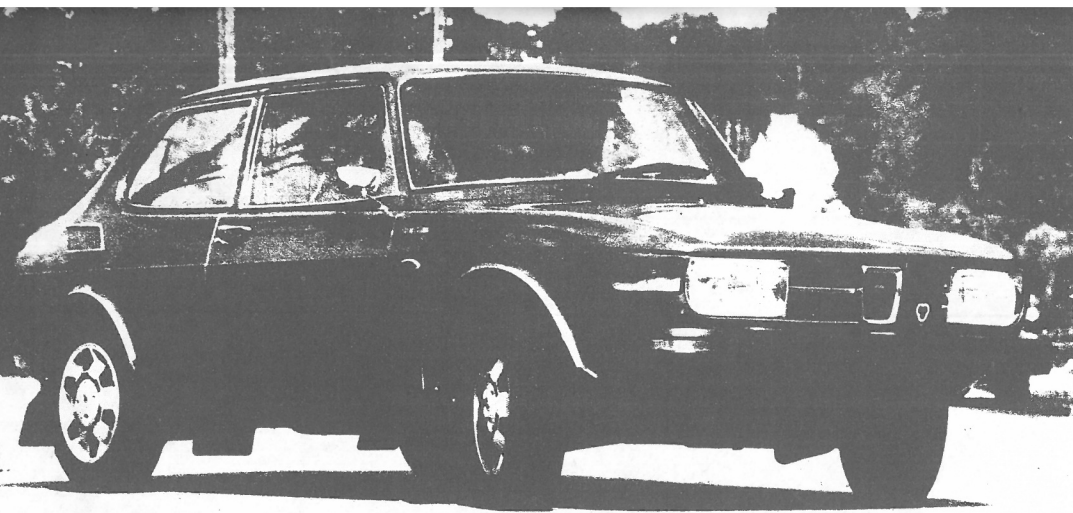
Naverland 27, 2600 Glostrup telf. (01) 96 92 66.

ca 1974



# SAAB 99 EMS





Prøvekørt af: Mogens H. Damkier,  
C. E. Orbesen og Mogens Teisen

- Tekst: C. E. Orbesen
- Foto: Leif Nielsen



# SAAB 99 EMS

● Saab 99 EMS er naturligvis interessant først og fremmest i kraft af den svenskbyggede 2,0 l-motor med elektronisk styret benzinindsprøjtning. I 72-modelprogrammet kunne denne motor kun fås i EMS-modellen og da kun med benzinindsprøjtning. Med indførelsen af 73-programmet kan den svenske 2 l-motor også fås i de øvrige 99-modeller og nu tillige i en karburatorversion med en lidt mindre ydelse, nemlig 95 HK-DIN mod indsprøjtningens („E“-)motorens 110 HK-DIN. Den hidtidige (engelske) 1,85 l-motor bliver herefter kun bygget i karburatorversion (88 HK-DIN) og monteres kun i billigste 99-model med 2 døre og manuel gearkasse.

Indsprøjtningsmotoren har en række imponerende egenskaber. Størst indtryk gør dens fantastiske smidighed, dvs. evne til at trække jævnt og sejt over et bredt hastighedsområde. Den taber imidlertid på ingen måde pusten ved høje omløbstal og løber villigt og uden en eneste mislyd op på 6.000 o/min. At de 110 HK-DIN virkelig er „hjemme“, har man hele tiden et levende indtryk af. Saab 99 EMS er en ganske tung vogn, men til trods herfor har den absolut sprinteregenskaber. Det er en sand fornøjelse at foretage overhalinger med denne vogn, i III gear sker der virkelig noget alvorligt, og selv om man er doven og bliver i IV gear, har man en større overhalingsreserve end mange andre har i III gear. 232 m for accelera-

tion fra 70-100 km/t i IV gear er en meget fin værdi, som vi kun har målt bedre i BMW 2002 og Mazda RX2 med Wankelmotor. Tophastigheden viste sig at være lidt lavere end forventet, men 166 km/t i gennemsnittet i modsatte retninger er fuldt tilstrækkeligt, og hvad der er nok så vigtigt: Vognen er urokkelig retningsstabil selv ved denne fart.

EMS-motoren udfolder sine kræfter behagelig lydsvagt. Naturligvis kan man høre motoren under fuld belastning, men støjen er aldrig generende, og ved marchhastigheder op til 120-130 km/t kan man føre en samtale med helt normalt stemmeføring. Det lave, samlede støjniveau skyldes også, at vindstøjen om karrosseriet er bemærkelsesværdig lav, ligesom hjulstøjen er vældig godt isoleret fra karrosseriet.

Endnu en bemærkelsesværdig egenskab ved motoren fortjener at nævnes. Dens helt fantastiske startegenskaber. Om glovarm eller kold efter en nat i det fri: Den

starter lige sikkert hver gang og går en helt regelmæssig tomgang. Man skal blot huske under ingen omstændigheder at røre speederen under starten, uanset om motoren er kold eller varm. På dette punkt viste indsprøjtningssystemet sig at være moderne automatchoker-karburatorer himmelhøjt overlegen.

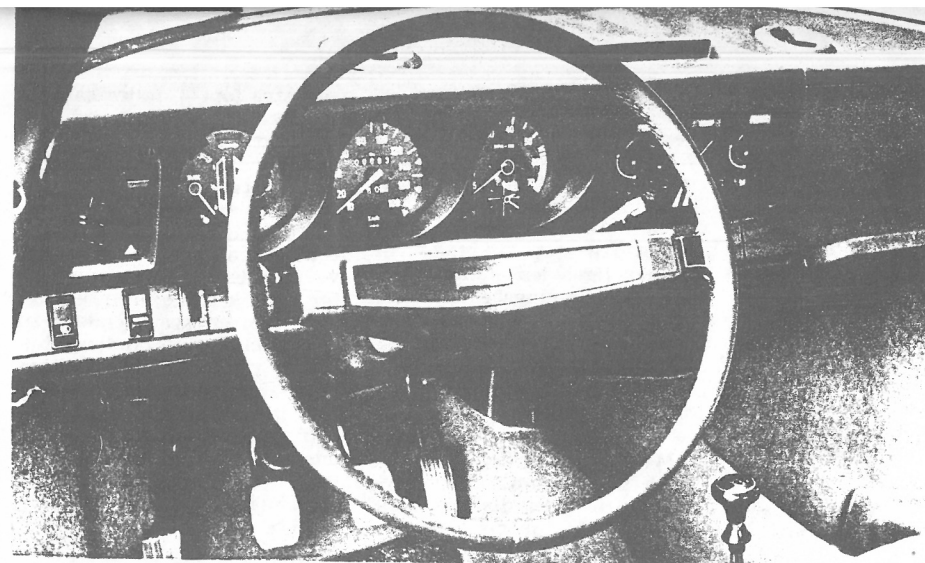
Prøveeksemplaret havde imidlertid en skønhedsfejl, som var overordentlig irriterende: Ved let belastning og omdrejningstal mellem ca. 2.500 og 3.500 o/min. (svarende til 70-90 km/t i IV gear) havde motoren en meget uregelmæssig, næsten huggende motorgang. I kraft af motorens store svingmoment samt forhjulstrækket gjorde dette sig ekstra generende bemærket. Vi vil dog mene, at dette ikke er typisk for indsprøjtningsmotoren, således at det må betragtes som et enkelttilfælde. Desværre var det ikke muligt at få fat i et andet eksemplar af EMS'eren og anstille sammenligninger.

(Fortsættes)

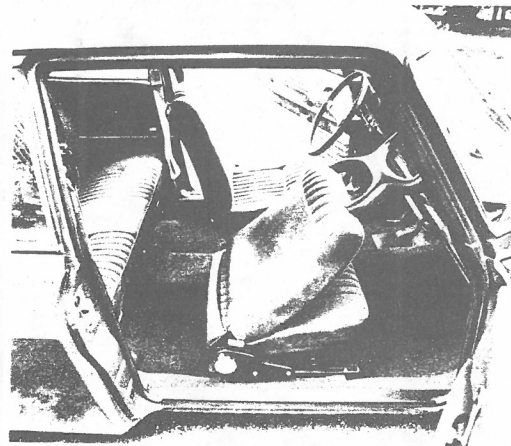
## Prøveholdets konklusion:

Saab 99 EMS har den rigelige og uanstrengte motorkraft, man faktisk har savnet i alle hidtidige 99-modeller. Kraften hidrører fra en 2,0 l motor med elektronisk styret benzinindsprøjtning på 110 HK-DIN, og dette er den første motor til 99-linien fabrikken selv har udviklet. At Saab 99 altid har haft køreegenskaber med en meget stor indbygget sikkerhedsreserve, manifesteres tydeligt i EMS'eren, idet denne spurtstærke motor på ingen måde formår at anfægte vognens urokkelige retningsstabilitet, fine balance og sikre vejgreb. En forbilligeligt indrettet førerplads og et velkonstrueret varme- og ventilationsanlæg er yderligere et par værdifulde aktive sikkerhedsfaktorer, der følges op af lygteviskere og halogenlamper til både nær- og fjernlys som standardudstyr. Men Saab's snart traditionelle og meget prisværdige sikkerhedsbestrebelse er ikke gået ud over komforten. En fast og veldæmpet affjedring og fine sæder med mange indstillingsmuligheder bidrager sammen med et lavt støjniveau til en komfortabel og afslappet kørsel. Et enkelt minus måtte vi dog notere under komforten: Styretøj er selv på 73-modellen ganske tungt, og koblingsbetjeningen temmelig trættende ved kørsel i tæt bytrafik. Præstationerne giver EMS'eren et sportsligt tilsnit, det omfattende udstyr samtidig et gedigent luksuspræg. Alt i alt et anseeligt køretøj til en desværre ikke helt uanselig pris på ca. 61.000 kr.

| Til sammenligning         | Motor i liter | HK (DIN) | 0-80 km/t, sek. | 0-100 km/t, sek. | Tophast, km/t | Økonomi, km/l (DIN) | Pris   |
|---------------------------|---------------|----------|-----------------|------------------|---------------|---------------------|--------|
| Saab 99 EMS .....         | 2,0           | 110      | 9,1             | 13,7             | 166           | 9,1                 | 60.878 |
| Audi 100 GL .....         | 1,9           | 112      | -               | 11,5             | 180           | 9,2                 | 55.681 |
| BMW 2002 til .....        | 2,0           | 130      | 6,4             | 9,2              | 189           | 8,1                 | 60.010 |
| Ford Granada 2300, 2-dørs | 2,3           | 108      | 9,5             | 15,4             | 160           | 7,6                 | 61.433 |
| Mazda RX2 Coupé de Luxe   | 2×573         | 130      | 7,7             | 12,0             | 183           | 7,7                 | 56.088 |
| Volvo 142 GL „135 HK“ ..  | 2,0           | 124      | -               | 12,0             | 175           | 8,5                 | 58.284 |



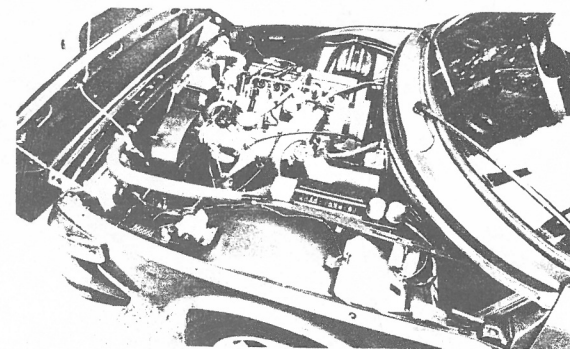
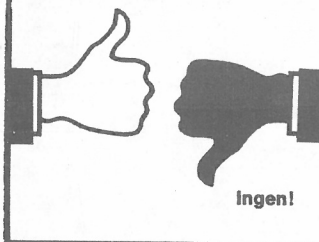
Førerpladsen er i Saab 99 EMS som i alle øvrige 99-modeller forbilligeligt indrettet. Store tydelige instrumetskalaer, i EMS'eren omfattende omdrejningstæller, er placeret direkte i førerens synsfelt, og to fortrinlige kontaktarme på ratstammen dirigerer henholdsvis afviserbliklydsomskiftning og viskerlasker. Med de 3 drejehåndtag på instrumentbordets midte regulerer man luftmængde, lufttemperatur og luftfordeling og uafhængigt heraf kan man gennem friskluftgitrene på midten og i hjørnerne tilføre uopvarmet udendørsluft i passende mængde og retning.



◀ EMS-modellen fås kun i to-dørs udgave (og kun i én farve). Fordørene er imidlertid meget brede og giver ganske bekvem adgang også til bagsædet, hvor der er rigelig plads til tre personer. Indtrækket er behageligt uldent klæde og nakkebeskyttere er standardudstyr.

## Sikkerheden

Fremragende retnings- og sidevindsstabilitet. Præcis styring og god balance ved bratte undvigemåner. Fortrinlig indretning af førerplads. Sikker vejgreb. Fint kørellys (både nær- og fjernlys) godt udsyn. Fine udvendige spejle. Fint varme- og ventilationsanlæg. Gode to-kredsbremses (med diagonalopdeling). Betydelige overhalingsressourcer. Kollisionssikker ratstamme, ingen skarpe kanter i kabinen (heller ikke i loftet!). Nakkebeskyttere standardudstyr.



Den elektronisk styrede benzinindsprøjtning er af fabrikat Bosch og hjernen i anlægget er den lille blanke metal-kasse over venstre forskærm. Her samles meldingerne fra en række følere der registrerer motorens belastning, spjældåbning, omdrejningstal, temperatur samt luftens tryk og temperatur og omsættes til direktiver til indsprøjtningssystemets magnetventiler om hvor stor en dosis benzin hver enkelt cylinder skal have.

Bagagerummet er ganske rummeligt, men den utraditionelle placering af reservehjul og ødelægger stuvningsmulighederne noget. Til gengæld kan bagsædet fældes frem i la stationcar, således at man kan læste langt gods, blot det ikke er for bredt og højt. Den effektive ladlængde bliver på denne måde 172 cm.



## Tekniske data og målinger

### ● ACCELERATION:

|                      |      |     |     |          |         |          |
|----------------------|------|-----|-----|----------|---------|----------|
| Fra 0 til:           | 40   | 60  | 80  | 100      | 120     | 140 km/t |
| sek.:                | 3,1  | 5,8 | 9,1 | 13,7     | 19,1    | 29,8     |
| Fra 0 til:           | 400  |     |     | 1.000    | 1.600 m |          |
| sek.:                | 18,7 |     |     | 35,0     | 49,4    |          |
| Fra 70 til 100 km/t: |      |     |     | III gear | IV gear |          |
| meter:               |      |     |     | 150      | 222     |          |
| sek.:                |      |     |     | 6,4      | 9,5     |          |
| Fra 80 til 110 km/t: |      |     |     | III gear | IV gear |          |
| meter:               |      |     |     | 184      | 239     |          |
| sek.:                |      |     |     | 7,1      | 9,1     |          |

Tophastigh.: 166 km/t svarende til 5.725 o/min.

### ● BENZINØKONOMI:

Forbrug ved konstante hastigheder ikke målt på grund af benzinindsprøjtningen. Registreret gennemsnitsforbrug under hele prøven: 407 l benzin til 3.716 km svarende til 11 liter pr. 100 km eller 9,1 km/l. Oktanbehov: 94. Tankindhold: 45 l. Aktionsradius på fuld tank: 410 km.

### ● BREMSEEVNE:

Fra 80 km/t på tør vej: 29 m. Pedaltryk: 15 kp. Kommentar: Pæne bremselængder og lavt, let doserbart pedaltryk. Tendens til skævtrekning på grund af uens bremsediversion på forhjulene.

Fra 60 km/t på glat vej: ca. 50 m. Kommentar: For lange bremselængder på grund af ensidig forhjulsbloade. Stabilitet fin.

### ● VÆGTE:

Typegodkendt egenvægt ..... 1.100 kg  
Tilladt totalvægt ..... 1.600 kg  
Tilladelig nyttelast ..... 500 kg  
svarende til 5 pers. og 125 kg bagage  
Største påhængsvogsvægt ..... 950 kg  
Vægtfordeling for/bag:  
Tom vogn: 61/39 %. Totalvægt: 50/50 %.

### ● MOTORDATA:

4 cyl., 1.985 ccm, 110 HK-DIN ved 5.500 o/min. 17 kpm-DIN ved 3.700 o/min. Effektivvægt med 2 personer: 11,4 kg pr. HK-DIN.

### ● TRANSMISSION:

Forhjulstræk. 4-trins fuldsynkroniseret gearkasse med gearstang i gulvet. Udvekslingsforhold: I 3,25:1, II 2,07:1, III 1,4:1, IV 1,03:1. Udveksling motor/drevhjul: 4,01:1. Skiftemekanisme: Rimelig let, men noget upræcis. Hastighed ved 1.000 o/min. i højeste gear: 29,0 km/t.

### ● STYRETØJ:

Type: Tandstang. Udvekslingsforhold svarende til 3,7 omdrejninger af rattet fra stop til stop. Sikkerhedsratstamme. Mekanisk funktion: Særdeles præcis, men ganske tung. Vendediameter over karrosseri: 10,5 meter.

### ● BREMSESYSTEM:

To-kreds fodbremse med to uafhængige kredse til forhjulene. Skiver på for- og baghjul. Bremseforstærker. Parkeringsbremse på forhjulene, håndbremsegreb til højre for førersæde.

### ● DÆK:

Slangeløse radialdæk af dimension 165 SR × 15 på 5" fælge. På prøvevognen: Michelin ZX.

### ● HOVEDDIMENSIONER:

Længde/bredde/højde: 4,37/1,69/1,44 m  
Akselafstand: 2,47 m  
Sporvidde for/bag: 1,40/1,41 m  
Frihøjde: 17 cm

### ● GARANTI OG SERVICE:

Garantiperiode: 6 mdr. uanset kilometertal. Olieeftersyn på motor og regelmæssige serviceeftersyn hver 10.000 km.

### ● PRISER OG FORHANDLERNET:

79 forhandlere med værksted og reservedelslager. Importør: Saab Biler A/S, Naverland 27, Glostrup. Pris ekskl. leveringsomkostninger: 60.878 kr. Årlig vægtafgift: 540 kr.



#### Tung rangering

99 EMS-modellen besidder naturligvis alle de gode egenskaber, vi har rost i tidligere Saab 99-prøvekørsler. Lad os kort resumere: Forbilledlig indretning af førerpladsen og fortrinlige sæder. Ikke alene er sæderne behageligt fast polstrede, førersædet har også et væld af indstillingsmuligheder. Ryglænet kan indstilles trinløst, og uafhængigt heraf kan sædet reguleres i højde og hældningsvinkel foruden naturligvis den traditionelle længdeforskydningsmulighed.

Varme- og ventilationsanlægget er veldimensioneret og

omhyggeligt gennemtænkt. Der er således både siderude- og bagrudedefroster samt separate varmekanaler til gulvet ved bagsædet.

Vognens dynamiske egenskaber er der så godt som intet at udsætte på. Retnings- og vindstabilitet, balance, vejgreb og styrepræcision er helt i top. Kun kunne man ønske sig en lidt bedre styrefølsomhed. Vognen er en smule styretræg ved hurtige undvigemanøvrer, hvilket indtryk forstærkes af en ganske tung styring.

Og så er vi faktisk ved de eneste væsentlige kritikpunk-

ter: Betjeningskræfterne er i det hele for store. Det gælder styretøjet, selv om det i 73-modellerne er blevet lettere ved blandt andet at forøge udvekslingen fra ca.  $3\frac{1}{3}$  til ca.  $3\frac{2}{3}$  omdrejninger af rattet fra stop til stop. Det gælder ligeledes endnu i nogen grad koblingsbetjeningen, og endelig er gearskiftet om end ikke egentlig tungt så kedelig upræcist og fjedrende med ret så stramme synkromeschkoblinger.

Men så er kritikken også stort set udtømt. Bremsesystemet med en diagonal opdeling af bremsekredsene

(venstre for- + højre baghjul på den ene kreds, højre for- + venstre baghjul på den anden) er principielt i orden, - på prøveeksemplaret var der dog uens forhjuls-bremse-virkning, hvilket forringede bemseegenskaberne på glat vej kendeligt, medens vi på tør vej fik pæne bremselængder, men en svag tendens til skævrækning. Håndbremsen virker på forhjulene, hvilket betyder, at man i en nødsituation kan bruge den som driftsbremse uden fare for udskridning, dvs. man har i realiteten tre uafhængige bremsekredse.

STOP