

Saab 900



SAAB

4 HVILKEN BETYDNING HAR FORHJULSTRÆK FOR VEJBELIGGENHEDEN?

"At de drivende hjul trækker hele bilen i stedet for at skubbe som en baghjulstrukket bil. Simpel logik siger en, at når de drivende hjul sidder bagtil, vil de forsøge at styre resten af bilen hele tiden!"

6 FUNKTIONEN OG DET SMUKKE DESIGN.

11 SIMPEL LOGIK, HVAD ER DET?

Oprigtigt talt – det burde være den aller enkleste form for tænkemåde – og dog kan det være så svært. I særdeleshed når det drejer sig om et avanceret og højteknologisk produkt som en bil. Saabs konstruktører har dog tænkt i logiske baner i mange år. Resultatet er tydeligt: En lang række løsninger, som savner sidestykke inden for bilverdenen.

20 SAAB TURBO – ET BEGREB!

Ved hjælp af mikrodatamater og sensorer tøjles kraften i turbomotoren med APC-system.

29 AT KØRE KOMFORTABELT, AT KØRE PASSENDE VARMT, AT KØRE PRAKTISK.

Kan alt dette virkelig forenes? Det kan det, og mere end det. Læs afsnittene om komfort, førerstillinger og passagersæder, varmeanlæg og ventilation samt afsnittene om alle de praktiske egenskaber hos Saab 900.

32 BILØKONOMI – ET DELIKAT EMNE.

Biløkonomi er ikke alene et spørgsmål om benzinpriser og forbrug – selv om det naturligvis spiller en betydelig rolle. Biløkonomi er en masse andet!

39 HER ER DE BILER, SOM DE KAN PRØVEKØRE!

VIL DE VIDE MERE?

Dette er en totalbrochure for Saab 900. Her findes de tekniske forklaringer og indgående studier af hele 900-programmet. Her kan De læse om de principper, som vore teknikere har arbejdet efter, da 900-modellen blev konstrueret.

For at finde netop den model, som passer til Dem i 900-programmet, bør De studere vore modelfolders. Desuden har vi udarbejdet en datafolder med udførlige tekniske data og udstyr for hver enkelt model.



AT KØRE HURTIGT er at leve farligt. Uanset bilmærke og model. Derfor er det vigtigt, at man kan tillade sig en vis fejlmargen. At man har så god en udgangssituation som muligt.

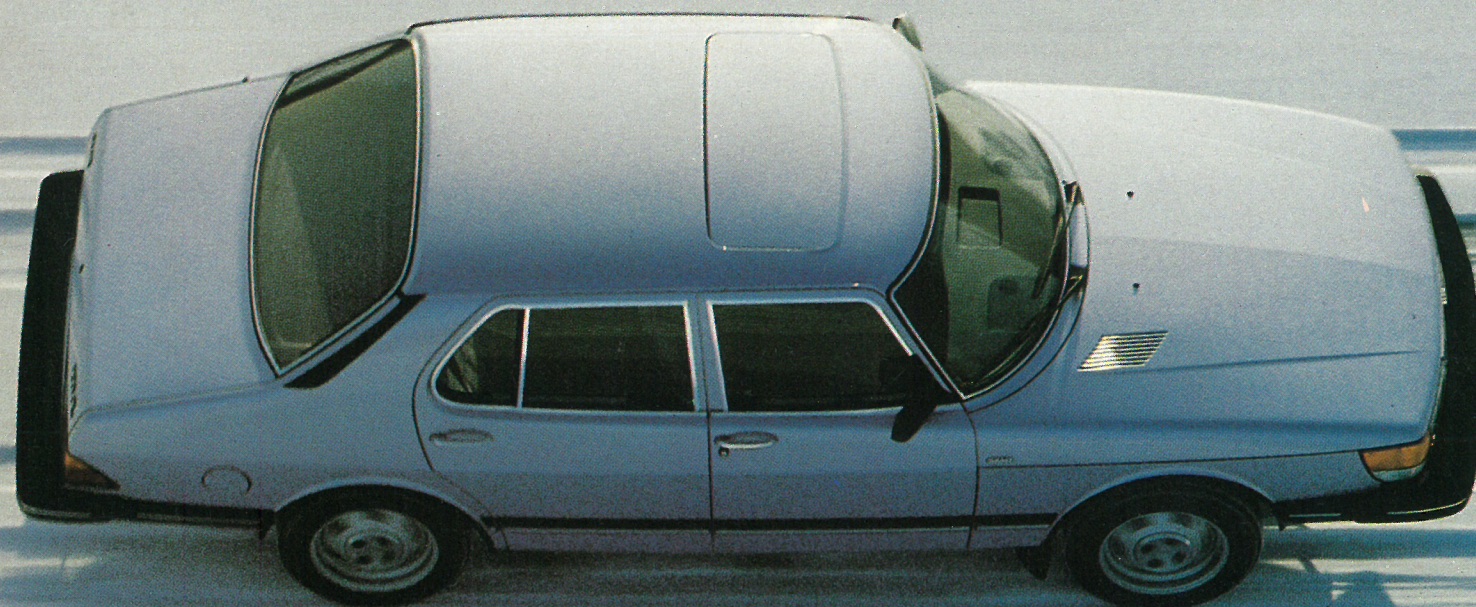
Mellem Turbo-modellen og 900 GL er det – bortset fra Turboens luksus og et standardudstyr, som man normalt må betale ekstra for på andre biler – kun turboaggregatet og visse andre vigtige komponenter, som på afgørende måde adskiller de enkelte modeller. Hele Saab 900-programmet har en og samme oprindelse. Ganske vist er det kun Turboen, der har en så højt udviklet motor, at den kan præstere en fart på omkring 200 km/timen. Men hele 900-programmet har samme grundkonstruktion. Det gælder såvel karrosseri som chassis og motor. En konstruktion, som giver en ekstremt god vejbeliggenhed!

Samtidig med at grundkonstruktionen er dimensioneret til at klare Turbo-modellens fartreserver med sikkerhedsmarginen i behold, er den også dimensioneret til at kunne føre Dem gennem krævende vejstrækninger med lavere hastigheder og under helt andre omstændigheder. Og med den høje komfort i behold!

Saab 900 er nemlig bygget, så den opfylder bilistens hverdagskrav. Det vil sige tæt bytrafik med mange gearskift og kørsel i skridtgang. Eller transport af omfangsrigt gods på nedkørte, snævre landeveje.



Saab 900 er suveræn, både i alle grundegenskaber og i alle væsentlige detaljer.

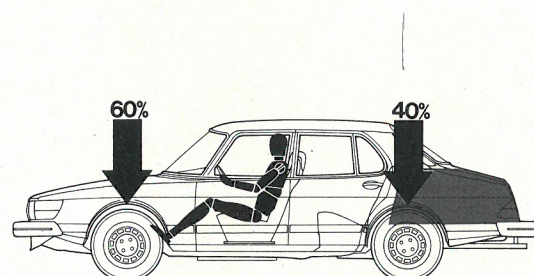


900 har høj ydeevne, ekstremt god vejbeli ggenhed og effektive bremses.

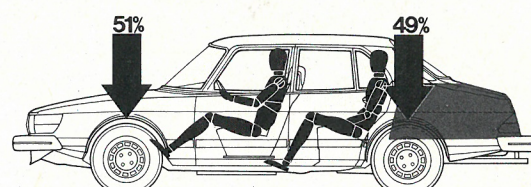
VEJBELIGGENHED OG FORHJULSTRÆK – HVORLEDES HÆNGER DET SAMMEN?

Motoren foran og forhjulstræk. Med motoren anbragt over de drivende hjul får disse den største vægt og dermed så absolut det bedste vejgreb. Det er efter disse enkle, men geniale retningslinjer, at vi hidtil har bygget og til stadighed vil bygge vore biler.

At de drivende hjul sidder foran indebærer, at de trækker hele bilen med sig i stedet for at skubbe bagpå, som en baghjulstrukket bil gør det. Simpel logik siger en, at når de drivende hjul sidder bagtil og skubber hele bilen foran sig, så vil de hele tiden forsøge at styre resten af bilen.



Uden last har Saab 900 større vægt på forhjulene end på baghjulene. Det giver den gode vejbeli ggenhed.



Selv med maksimal last har 900 den største vægt foran på de drivende hjul. Derfor reagerer bilen ensartet i alle situationer.

Vægtfordelingen er meget vigtig for en bils vejbeli ggenhed og måden, den reagerer på i forskellige situationer. Saab 900 har ca. 60% af vægten på forhjulene og ca. 40% på baghjulene med normal last. Med maksimal last er forholdet 51% foran og 49% bagtil. Stadigvæk er der størst vægt foran på de drivende hjul og noget mindre vægt bagtil.

Derfor reagerer 900 ensartet i alle situationer. Den optræder konsekvent, uanset om De kører alene eller har fuld last. Selv om De accelererer eller bremses i en kurve, bevarer bilen sine gode køreegenskaber.

Stor motorkraft kræver, at bilen har god vejbeli ggenhed for ikke at blive farlig. Det er mindst lige så vigtigt, at bremsesne er rigtigt dimensioneret og tilstrækkeligt afkølede. Det gælder

jo også om at kunne standse en hurtig bil.

Saab 900 har blandt andet på grund af sin godt afstemte vægtfordeling en vejbeli ggenhed, som er i klasse med regulære sportsbilers. Med store og godt udluftede skivebremses på alle fire hjul og effektive, asbestfri bremsebelægninger har 900 desuden de rette dimensioner til sikre opbremsninger.

VEJGREB OG STABILITET – TO AFGØRENDE EGENSKABER!

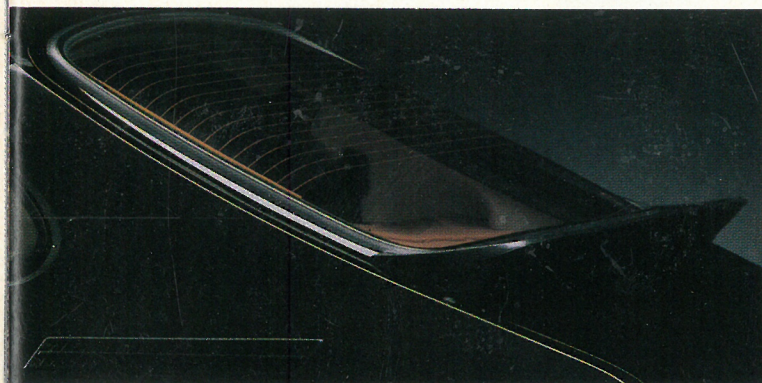
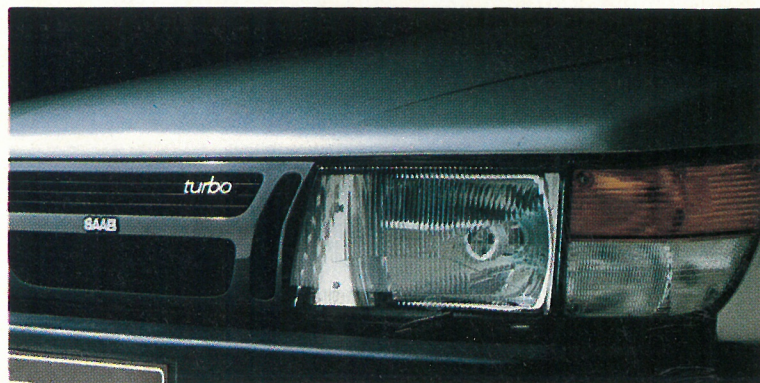
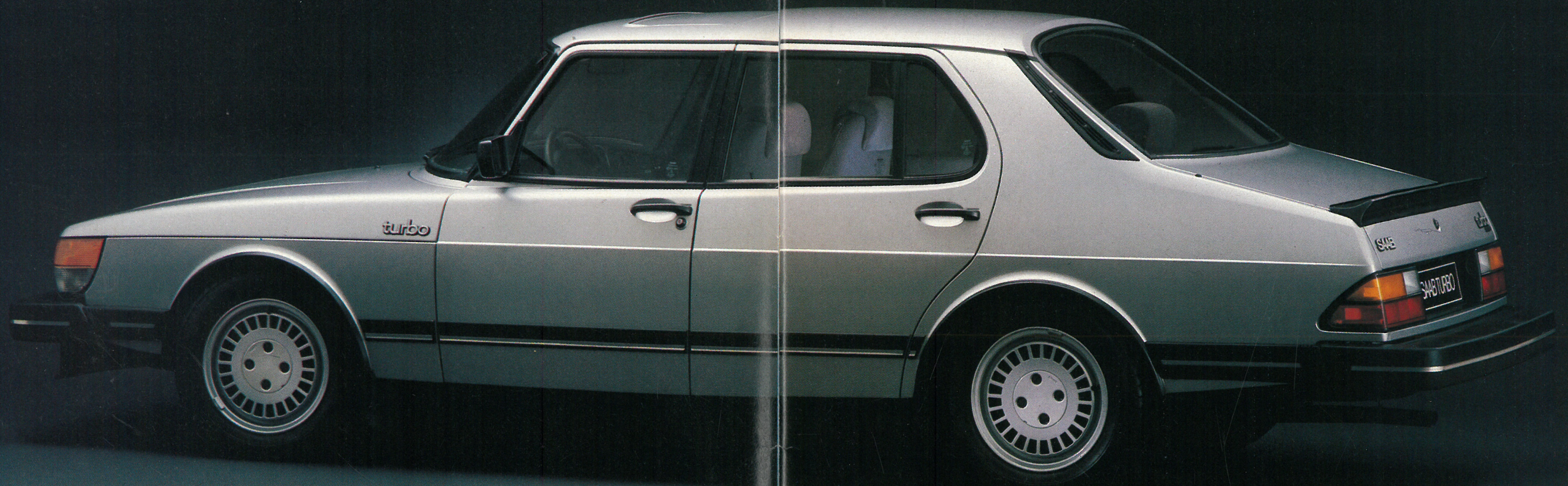
Chassisets udformning er meget vigtig for en bils vejgreb og stabilitet. Det må være konstrueret, så det kan tåle store belastninger, men uden at miste sin smidighed. Det må ikke tillade, at hjulene får forandringer i sporvidde under kørselen. Det er

nemlig ofte sådanne forandringer, som kan forårsage pludselige og overraskende sving med bagvognen. Det er de delte bagakslers største ulempe.

Den lige, udelte og lette bagaksel holdes i 900 på plads af ikke mindre end fem gummiophængte arme. To fremad- og to bagudrettede forbindelsesarme samt en reaktionsarm. Hjulene vil altid stå vinkelret på vejen, og det giver helt klart det bedste vejgreb. Bagakselens affjedring sker ved hjælp af to skruefjedre og to dobbeltvirkende teleskopstøddæmpere, som giver maksimal mulighed for at følge alle vejens ujævnheder, uden at disse overføres til karrosseriet.

fortsættes på side 8

VORT DESIGN ER BRUGSRIGTIGT – OG SMUKT!

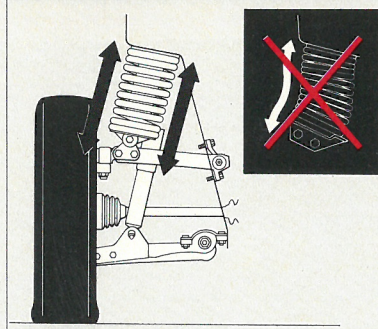
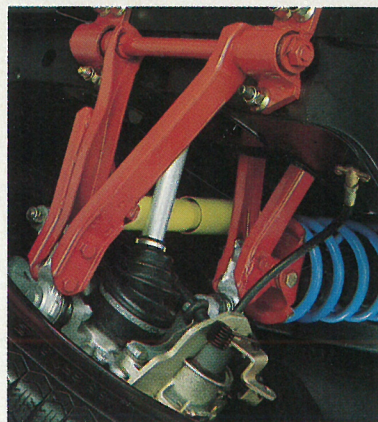


Bildesign er det samme som en bils udseende. Saab 900 ser effektiv ud uden unødvendige detaljer. Den ser tiltalende ud og har en karakteristisk profil, men det er udelukkende funktionerne, der har styret formgivningen. Det gælder det hele, lige fra karosseriets linjer til allermindste detalje.

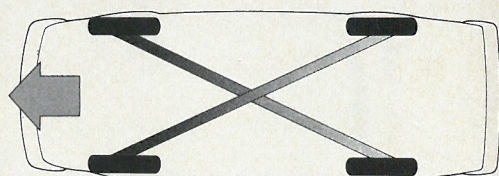
Forvognen på 900 er opbygget således, at hvert forhjul er ophængt i to lette, men stærke svingarme. Affjedringen varetages af to kraftige pivotlejlrede skruefjedre med lang fjedervandring, befæstet i den øverste svingarm. På grund af pivotlejreringen og de dobbelte svingarme kan fjedrene hele tiden arbejde uden at bøje og uden uønsket styreeffekt på hjulene. Det er det mest effektive og mest holdbare system, som samtidig sikrer, at bilen ikke slår ud ved kraftige fjederbevægelser. Den lange fjedervandring hjælper føreren med at beholde vejgrebet selv ved høje hastigheder og over stejle bakketoppe, hvor forhjulenes fjedre strækkes ekstremt langt. Støddæmperne, som i de eksklusive biler er af typen gasstøddæmpere, er befæstet i de nederste svingarme. Støddæmperne opfanger omgående lodrette bevægelser i karrosseriet.

De store 15-tommers hjul på 900 trækker særdeles godt i sne, på grus eller andet løst underlag. De store dæk bliver heller ikke slidt så hurtigt og giver derfor bedre driftsøkonomi. Desuden tillader de store fælge, at der er god plads til bremses med de rigtige dimensioner.

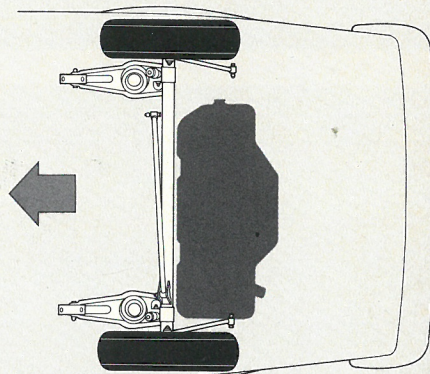
Saab 900 har et velgennemtænkt og meget raffineret chassis.



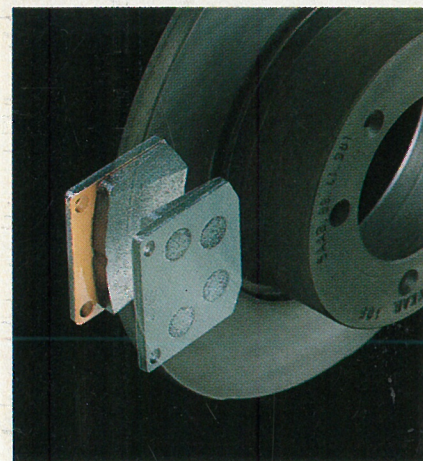
Den pivotlejlrede forhjulsfjeder arbejder altid lige.



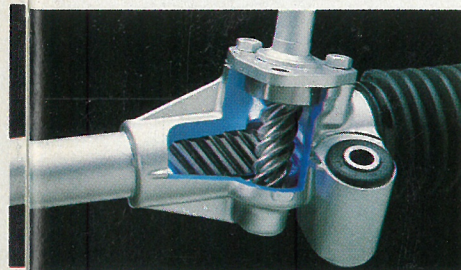
Sikkerhedsbremsesystemet med to kredse bevirker, at der altid er bremseeffekt tilbage, selv om en bremsekreds falder ud. Forskellen i størrelse på bremsecylindrene foran og bagtil giver automatisk et lavere bremsetryk bagtil.



Let, lige og udelet bagaksel holder altid dækkene vinkelret mod vejbanen. Det giver det bedste vejgreb.



Skivebremses på alle fire hjul. Asbestfri belægninger med bedre bremseegenskaber og mindst dobbelt så lang levetid.



Tandstangen giver nøjagtig styring.

KAN MAN BREMSE I ET SVING?

Når man bremser og svinger samtidigt, udsætter man de dæk, som er i kontakt med vejbanen for meget større belastninger, end hvis man blot bremser eller blot svinger. I værste fald sker der det, at man mister vejgrebet på grund af både baghjulsblokering og baghjulsudskridning. For eksempel i et skarpt sving.

Når bilisten er godt inde i svinget, indser han, at farten er for høj, og han træder på bremsen. Baghjulene blokerer, bilen skrider ud og kører i grøften. Dette skyldes, at baghjulsbremsene har optaget en alt for stor del af bremsekraften. I vinterføre spiller dette en ekstra stor rolle.

Altid størst bremsekraft på forhjulene er derfor det princip, som vi har fulgt, da vi konstruerede bremsesystemet til 900. På den måde undgår vi blokering af baghjulene. I stedet for at benytte en såkaldt reduktionsventil for at få mindre tryk på de bageste bremses har vi valgt en anden løsning.

900 har simpelthen forskellig størrelse på de forreste og de bageste bremsecylindre. Det giver altid et lavere bremsetryk bagtil. Sammen med vore asbestfri bremsebelægninger, der ud over en meget længere levetid også har forskellig bremseevne ved forskellige temperaturer, er systemet blevet yderligere forbedret. Fordi materialesammensætningen er forskellig, er bremsevirksomheden **bagtil** betydeligt svagere, når bremsene bliver rigtigt varme, for eksempel ved kraftig opbremsning med stor fart. Ved lavere bremsetryk, når belægningerne ikke bliver slet så varme, for eksempel når der bremses i et sving og i glat føre, fordi man gerne vil have et så jævnt bremsetryk som muligt på alle fire hjul, så bremses vore belægninger bagtil noget kraftigere. De forreste belægninger bremses hele tiden ensartet kraftigt.

UNDERSTYRING ER ET LOGISK PRINCIP.

Vægtbalancen mellem bilens forreste og bageste del er det forhold, der har størst betydning for, hvordan den opfører sig i et sving. På grund af en bils styregeometri og affjedring kan bilkonstruktøren inden for visse grænser bestemme, hvorledes den skal reagere i et sving. Man plejer at skelne mellem over-, under- og neutralstyring.

Overstyring forekommer oftest på baghjulstrukne biler, der har tyngdepunktet længere tilbage end midten. Ved forceret kørsel i et sving presser centrifugalkraften bilens tunge bagparti længere ud end forpartiet. Bilen vil derfor svinge skarpere end selve svinget. Bilen tvinges til at bringe bilen tilbage med en modsat rettet drejning af rattet.

Understyring finder man sædvanligvis på biler med tyngdepunktet længere fremme end midten. Bilen vil gå i et bredere spor, når den presses i et sving. Bilistens instinktive og korrekte ratbevægelse er at dreje kraftigere i kurvens retning – altså hele tiden samme vej!

Neutral styring indebærer, at bilisten ikke får noget som helst signal om, hvordan hans bil opfører sig. Han må hele tiden være på vagt over for pludselige og helt uventede udsving ved en kraftig drejning.

Saab 900 er en svagt understyret bil. Dette er en naturlig følge af bilens vægtfordeling. Bilisten får hele tiden tydelige signaler om, hvad der sker – og ikke mindst om, hvad der vil ske. Som fører drejer De hele tiden rattet i samme retning. **Det er klart og logisk!**

Konklusionen er, at Saab 900 er mere retningsstabil end de fleste andre biler – oven i købet i så presset en situation, som hvis man bremser i et sving!

NÅR BILEN FØLES SOM EN DEL AF DEM SELV – SÅ HAR DE VALGT DEN RETTE BIL!

Som bilist ved De bedst selv, om bilen fungerer som Deres forlængede arm. Når De har fået en hurtig og rigtig oplysning fra bilen og givet Deres beslutning tilbage, for eksempel i form af en drejning af rattet (her taler vi om en lynhurtig beslutning), er det vigtigt, at bilen virkelig reagerer som ønsket. Hvis ikke dette grundlæggende krav opfyldes, er bilen direkte farlig at køre.

Det totale førermiljø skal være perfekt. Det skal fungere med Dem selv som et centralt bindeled. Først da fungerer bilen som Deres forlængede arm.

Et stort forskningsarbejde har Saab præsteret for at få skabt et så perfekt fører- og køremiljø som muligt. Og det gælder ikke stolene alene, selv om de spiller en betydelig rolle. Det gælder også rækkevidden, uden at bilisten behøver at ændre stilling, når en hvilken som helst kontakt skal kunne betjenes. Et rigtigt udformet førermiljø indebærer, at man kan holde ud at køre længere – og bedre. På 900 har vi opdelt instrumentpanelet i **tre logiske zoner**, som hele tiden kan nås uden at ændre stilling, eller uden at fjerne opmærksomheden fra kørebanen. De tre er: Lyszonen, instrument/kontrolzonen samt varme/ventilationszonen.

Stolene i Saab 900 tilbyder en højere komfort end stort set nogen anden bil. De er ergonomisk rigtigt udformet og giver den rette støtte, hvor det behøves. Begge forstolene har indbygget varme. Som bilist i 900 oplever De hurtigt, at De både sidder urokkeligt fast i skarpe sving og bekvemt på lange ture. Dette skyldes først og fremmest stolens teknisk rigtige opbygning og det forhold, at man kan indstille førerstolen, så den passer præcist til kroppen.

Sidespejlene er et af Deres vigtigste hjælpemidler som bilist. Det er lige så vigtigt at vide god besked med, hvad der sker bag ved bilen som foran. På Saab 900 er såvel bakspejl som sidespejle rigeligt store, og sidespejlene kan indstilles fra førerpladsen. I 1982 modtog Saab den tyske sikkerhedspris "ÅRETS VIGTIGSTE BIDRAG TIL SIKKERHEDEN" for det sidespejl af vidvinkeltype, der er anbragt ved siden af føreren. Takket være en stor glat spejloverflade ser man trafikken bagved som i et normalt sidespejl. I en mindre, konveks spejloverflade kan man se langt ud til siden. På den måde er "den døde vinkel" fjernet.

LOGIK – EN GYLDEN REGEL FOR SAABS KONSTRUKTØRER.

Logisk tænkning burde være den allersimpleste form for tænkning. Og dog kan det være så svært, specielt når man skal konstruere noget så avanceret og højteknologisk som en bil.

Saab har altid valgt at tænke logisk i sit konstruktionsarbejde. Resultatet er blevet en lang række af løsninger, der savner sidestykke inden for bilkonstruktion. For

fortsættes på side 12



blot at nævne et typisk eksempel på en logisk løsning, som sjældent ses på andre biler, kan vi kikke på placeringen af alle startfunktioner i den bageste midterkonsol mellem forstolene.

Saabs konstruktører nåede frem til, at den logiske placering af tændingsnøglen var på gulvet mellem forstolene – altså dér hvor hånden automatisk havner, når man slipper rattet. For at forfølge denne logiske tanke, så flyttede man alle startfunktioner ned på samme sted. Derfor finder man på midterkonsollen mellem forstolene ikke alene **startnøglen**. Man finder også **kontakten til kabinebelysningen** og i biler med karburator tillige **chokergrebet** lige ved siden af nøglen, som igen sidder lige ved siden af **parkeringsbremsen**, der for sit vedkommende sidder umiddelbart bag ved **gearstangen** i Saab 900. I tændingslåsen findes tillige **lysautomatikken**. Lyset tændes og slukkes automatisk sammen med tændingen. Desuden låser man gearkassen, når man tager nøglen ud. En sådan lås er meget svær at bryde op, og det fremgår tydeligt af statistikken over stjalne biler.

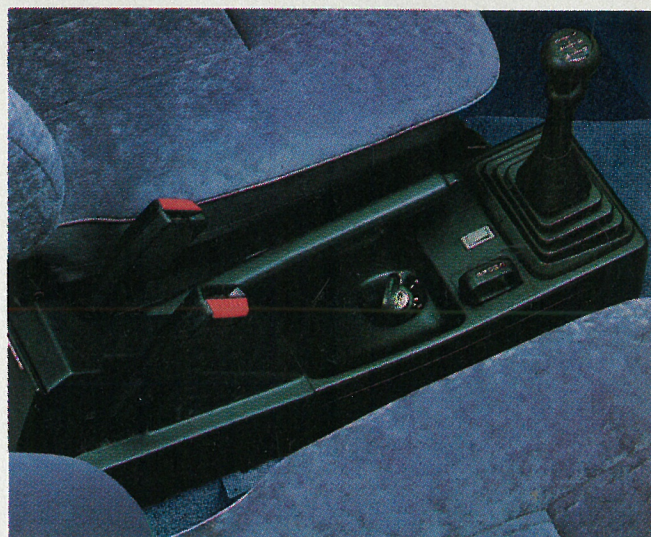
Andre resultater af konstruktørernes logiske tænke-måde er for eksempel **varmestolen**, de **"selvrepare-rende" stødfangere**, **forlygternes visker/vasker-system**, det **forlængede nærlys**, **turboaggregatet** med ladetryksventil og nu til sidst **APC-systemet**. Alle sammen verdensnyheder på sit område, da Saab introduerede dem. ■



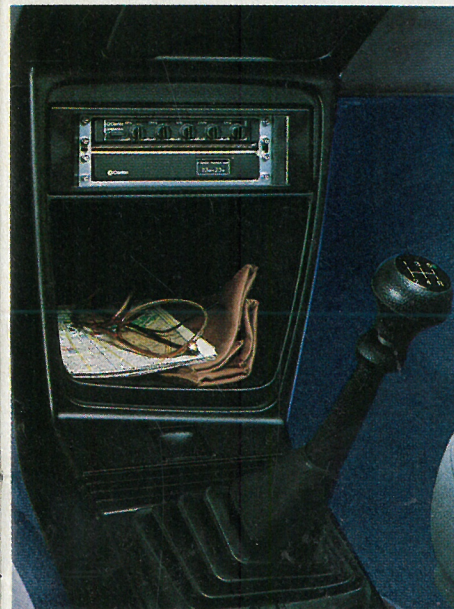
Instrumentpanelet i en Turbo. I Danmark leveres bilen med Blaupunkt autoradio.



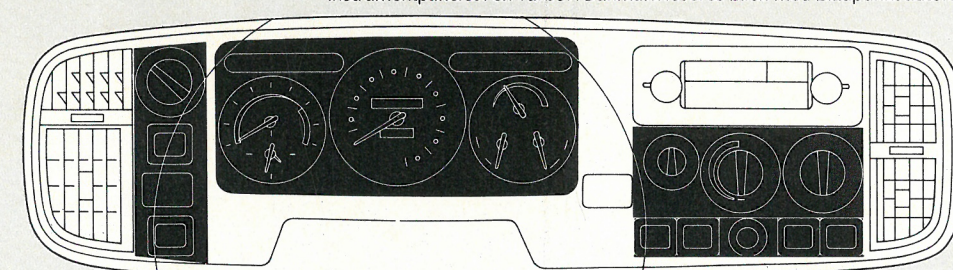
Sidespejle af vidvinkeltype. Kan indstilles indefra. El-betjente på luksus-udgaver.



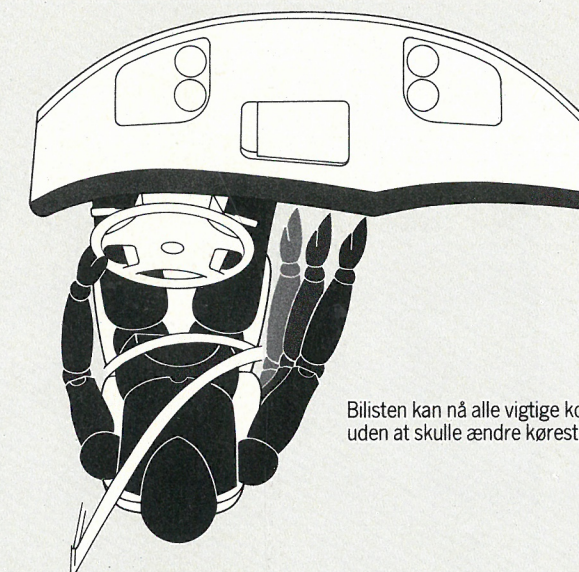
Midterkonsol med alle startfunktioner samlet i logisk orden.



Forreste midterkonsol med opbevaringsrum og plads til fx forstærker. (Forstærker indgår ikke i standardudstyret.)



Instrumentpanelet er inddelt i tre logiske zoner. Det er lyszonen, instrument- og kontrolzonen samt varme- og ventilationszonen.



Bilisten kan nå alle vigtige kontakter uden at skulle ændre kørestilling.

KØRSEL I MØRKE er altid svært. Alle mennesker har her forskellige forudsætninger. Det samme gælder for biler. Et godt fjernlys er naturligvis en af de vigtigste forudsætninger. På samme måde må nærlyset være maksimalt kraftigt uden at blænde den modgående trafik.



Baglys på Combi Coupé.



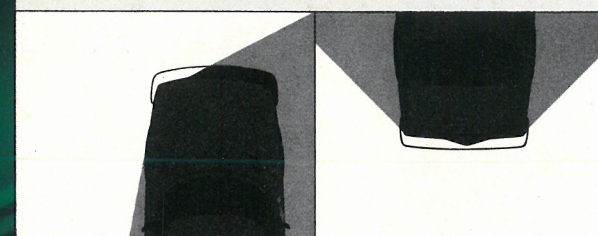
Baglys på Sedan.



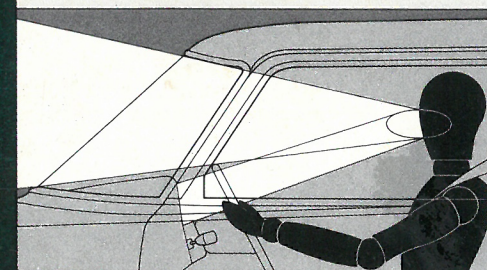
Forreste blinklys og kørellys.



Forlygter med visker/vasker-system.



Både forreste og bageste blinklys har stort lysfelt og ses også fra høje førerpladser.



Ved at hæve eller sænke hele stolen kan føreren finde den stilling, der passer bedst. Det giver et særdeles godt udsyn og godt overblik over instrumentpanelet.

KØRSEL I MØRKE KAN FOREGÅ UDEN STRESS!

Forlænget nærlys er noget enestående hos Saab 900. Bevirker at synsfeltet langs højre vejkant er 50% længere sammenlignet med almindeligt nærlys.

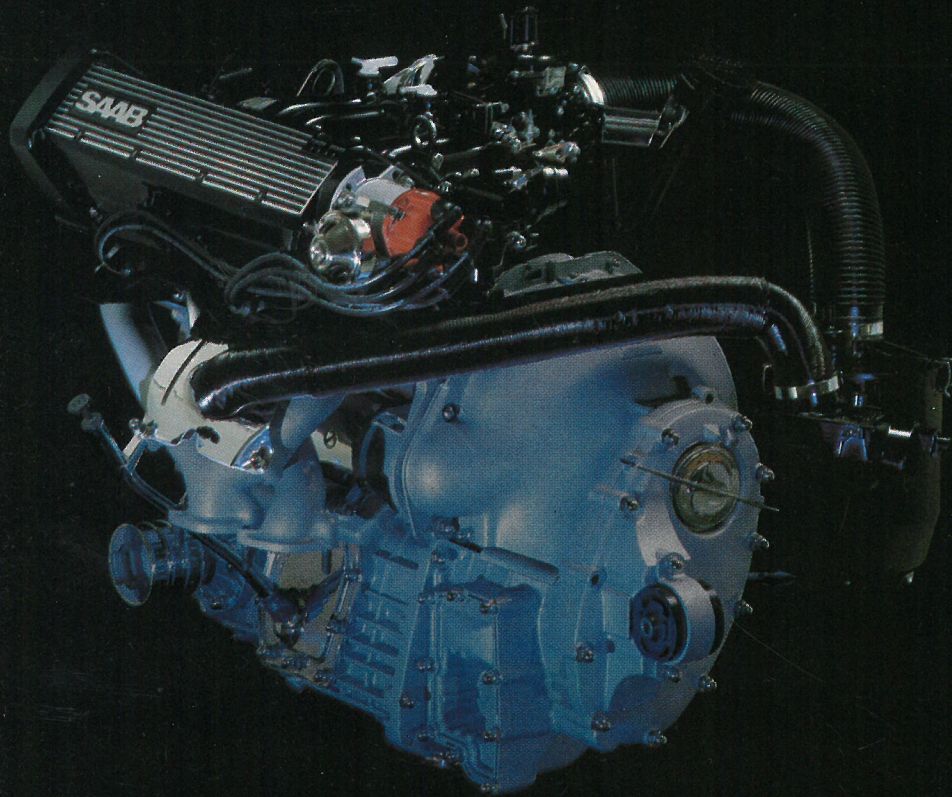
Effektivt visker/vasker-system til forlygterne bevirker, at lyset kan fungere effektivt gennem rene glas. En verdenssensation, da Saab indførte det som standard.

Tydelige blinklys hører også til de vigtigste hjælpemidler ved kørsel i mørke. På 900 er de ekstremt tydelige og ses desuden særdeles godt oppefra. Det hjælper bus- og lastbilchauffører til at se, når der vises af.

Tågebaglys er et vigtigt hjælpemiddel, når man kører i tåge eller snefog. Saab 900 har to store tågebaglys i baglygterne.

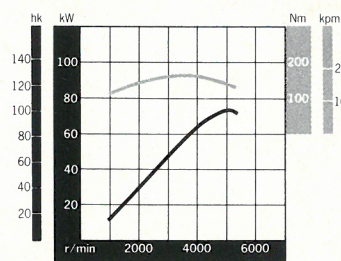
Instrumenterne må være godt belyst, uden at de blænder eller forstyrrer føreren. Instrumenternes placering er ekstra vigtig, når det drejer sig om kørsel i mørke. I Saab 900 har instrumentpanelet en godt afstemt belysning, og instrumenternes placering er meget gennemtænkt.

Godt udsyn hele vejen rundt er meget vigtigt, i særdeleshed under dårlige lysforhold. På grund af den store, buede forrude på 900 og det indvendige bakspejl med antiblænding er man særdeles godt hjulpet med et bredt synsfelt fremad og et meget fint udsyn bagud. ■



1-KARBURATORMOTOR.

1-karburatormotoren sidder i 900 GL. Saabs basismotor, ud fra hvilken alle andre motorer er udviklet. 1-karburatormotoren er på 73 kW (100 hk) og har en jævn og flad momentkurve, hvilket indebærer, at man ikke behøver at skifte gear så ofte. Max. drejningsmoment 162 Nm (16,5 kpm).

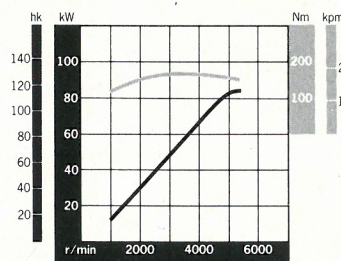


FARTYDELSER 900 GL:
Acceleration 0-100 km/t på 14,5 sekunder.
Topfart 160 km/t.

Saab 900 GL er en bil for dem, som lægger meget stor vægt på benzinøkonomi, og som sjældent kører lange dagsrejser med stor hastighed, som kræver ekstra kraft på grund af tung last og/eller hurtige overhalinge. 1-karburatormotoren har meget lille og enkelt servicebehov. Leveres med 4-trins gearkasse. 93 oktan.

INDSPRØJTNINGSMOTOR.

Indsprøjtningmotoren sidder i 900 GLi, GLE og EMS. En motor med mekanisk styret benzinindsprøjtning. Yder 87 kW (118 hk) og har også meget jævn og flad momentkurve med et godt drejningsmoment ved alle omdrejninger. Man behøver altså ikke skifte gear så ofte. Natriumafkølede udstødningsventiler. Max. drejningsmoment 167 Nm (17 kpm).

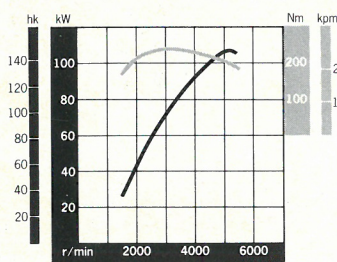


FARTYDELSER 900 GLi/GLE/EMS:
Acceleration 0-100 km/t GLi/GLE
12,5 sekunder (med automatgear 15,5 sek.);
EMS 12,0 sekunder. Topfart 175 km/t
(med automatgear 165 km/t).

Saab 900 GLi/GLE/EMS har masser af kraftreserver og er hurtig og kvik i alle situationer - uden at kræve megen benzin. Hvis De vælger indsprøjtningmotoren, får de en motor, som sikrer hurtige overhalinge, og som er i stand til at køre langt med stor fart. Leveres med 5-trins manuel eller automatisk gearkasse, afhængigt af model. 93 oktan.

TURBOMOTOR.

Turbomotoren sidder i alle turbomodeller og i CD-modellen. Indsprøjtningmotor med turbolader. Motoren er udstyret med vort avancerede APC-system, der automatisk tilpasser turboaggregatets ladertryk efter benzinkvaliteten. Natriumafkølede udstødningsventiler. Ikke mindre end 107 kW (145 hk) og et overlegent drejningsmoment på 235 Nm (24 kpm)!



FARTYDELSE SAAB TURBO:
Acceleration 0-100 km/t 9,0 sekunder
(med automatgear 11,5 sek.). Topfart 195 km/t
(med automatgear 190 km/t).

Saab Turbo er for dem, som kun er tilfreds med ekstremt hurtige overhalinge, og som vil kunne holde sig kørende i det absolut højeste fartregister på lange og hårde dagsrejser. På grund af turboaggregatets lave massevægt på de roterende dele begynder det at arbejde ved meget lave omdrejningstal. Ved lavere marchhastighed og ved beskedent speedertryk arbejder turbomotoren som Saabs sædvanlige indsprøjtningmotor med meget lavt benzinforbrug. (Rent statistisk er det bevist, at for en gennemsnitsbilist hviler turboaggregatet under 80-85% af kørselen.) 5-trins manuel gearkasse eller automatgearkasse, afhængigt af model. Valgfrit oktantal fra 92 til 98. For at opnå det bedste forhold mellem økonomi og ydeevne anbefales 98 oktan.

3 MOTORER - 3 TEMPERAMENTER!

Det er vigtigt, at man får en bil med en motor, der passer præcist til ens behov. Måske har man yderst sjældent brug for en ekstra stærk motor, eller måske er forholdet lige netop det omvendte. Bilen benyttes mest til kørsel over lange strækninger, hvor stor motorkraft er en forudsætning for, at man kan klare hurtige overhalinge og en høj marchhastighed.

Saab har et af de bredeste motorprogrammer for en standardbil af familietype. I 900-programmet finder De alt fra den driftsikre 1-karburatormotor til den barske turbomotor.

Samtlige motorer nedstammer fra den væskekølede, firecylindrede række-motor. Da bilen er forhjulstrukket, har vi valgt at anbringe gearkassen **under** motoren. På den måde fås et ekstremt kompakt og let drivaggregat. Motoren er vendt med koblingen fremad. Det giver en særdeles god afkøling og dermed mindre slitage og længere holdbarhed hos koblingen.

Uanset variant tåler motoren særdeles hård og kontant kørsel over lange tidsrum, fordi den har kort slaglængde. Dette betyder lav stempelhastighed selv ved høje omdrejningstal.

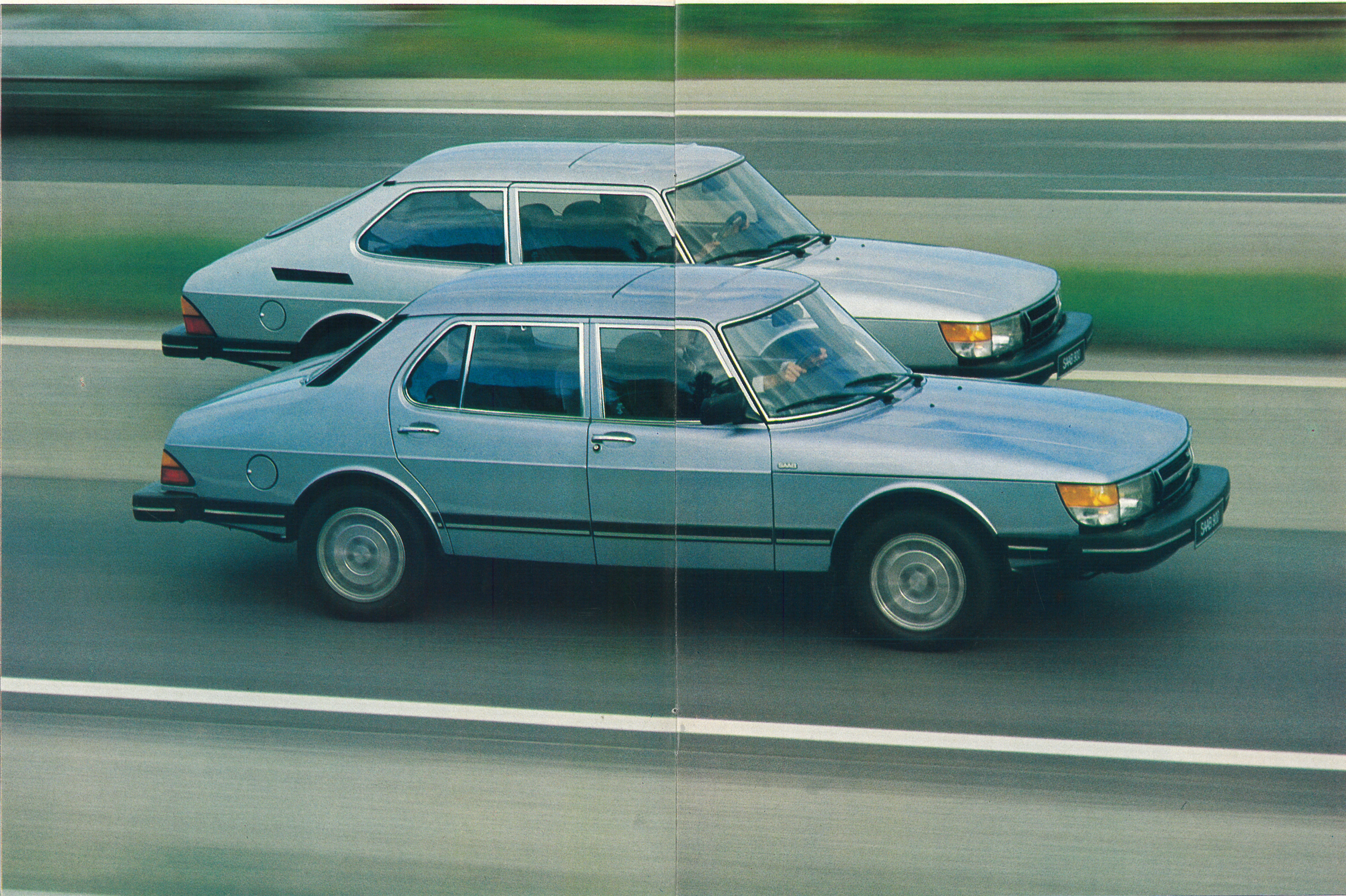
Alle motorer i 900 har overliggende knastaksel. Det betyder, at vi har undgået stødstænger og vippearmer til ventilerne. Dette giver mindre motorstøj, høj stabilitet og et lavt servicebehov.

Motorens indsugningsluft er altid forvarmet ved hjælp af en termostats, hvilket forhindrer isdannelser også i karburatormotoren. Det betyder sikre koldstarter og en jævn trækwillighed, også lige efter koldstarten. Alle motorer har elektrisk drevet køleventilator, som kun går i gang, når afkøling er nødvendig. Det sparer benzin og sænker støjniveauet. 900-motoren bliver meget hurtigt varm efter start, og det formindsker slitage og betyder, at motorgangen hurtigt bliver jævn.

En nyhed er det kontaktløse tændingssystem (det fandtes tidligere kun i turbomotor). Systemet betyder endnu bedre evne til koldstart og renere udstødning. Servicebehovet er mindre, og justering foregår hurtigere.

Dette års motorer har fået 2 drivremme til generatoren. Det giver en sikker drivning af generator og vandpumpe og mindsker risikoen for glidning. ■

Tilsammen er der tre motorvarianter at vælge imellem, og de udnytter alle benzinen særdeles godt. De har et højt drejningsmoment og en flad momentkurve. Det betyder, at de har en god evne til at sejtrække over et bredt omdrejningstal. Fordelen er, at De ikke behøver at skifte gear så ofte.





SAAB TURBO – ET BEGREB!

Høj motoreffekt, men alligevel et lavt benzinförbrug. Det beviste vi var muligt, da vi lancerede den første turbomotor. Hermed var der skabt et helt nyt begreb inden for moderne motorteknik. I dag er anden generations turbo en realitet, den højteknologiske APC-motor.

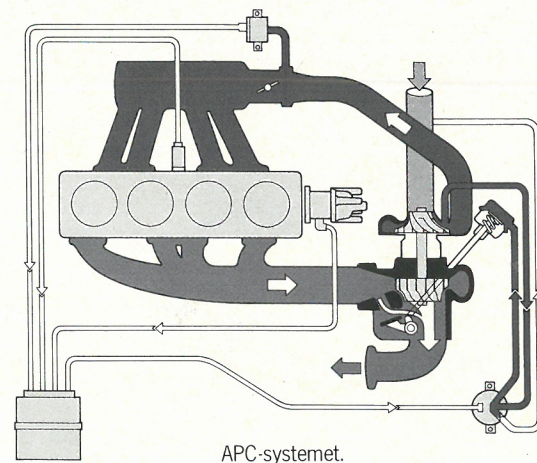
Tidligere var en 6- eller 8-cylindret motor et krav for at opnå høj ydeevne uden at give afkald på driftssikkerheden. Men store motorer sluger store mængder benzin og vejer meget.

Saabs alternativ, benzinmotoren med turbolader, fandtes tidligere kun i dyre sportsvogne og her kun for at opnå høj effekt og tophastighed. Vi udnyttede vor viden fra turbodieselmotorerne i vore lastbiler og overførte den til motorerne i vore personbiler. Men ikke nok med det, vi arbejdede hele tiden med at udvikle turbo-idéen. Så mens andre bilfabrikker er intensivt beskæftiget med at bygge egne turbomotorer, lancerede vi anden generations turbomotor med APC.

APC står for Automatic Performance Control. Takket være dette avancerede elektroniske system kan APC-bilisten efter eget valg køre på al benzin fra ca. 92 til 98 oktan. Motoren tilpasser sig automatisk efter benzintankens indhold. Ønsker man at udnytte motorens ydeevne maksimalt, må man vælge et så højt oktantal som muligt. Lægger man størst vægt på benzinøkonomien, kan man uden betænkning benytte lav-oktanbenzin, uden at mo-

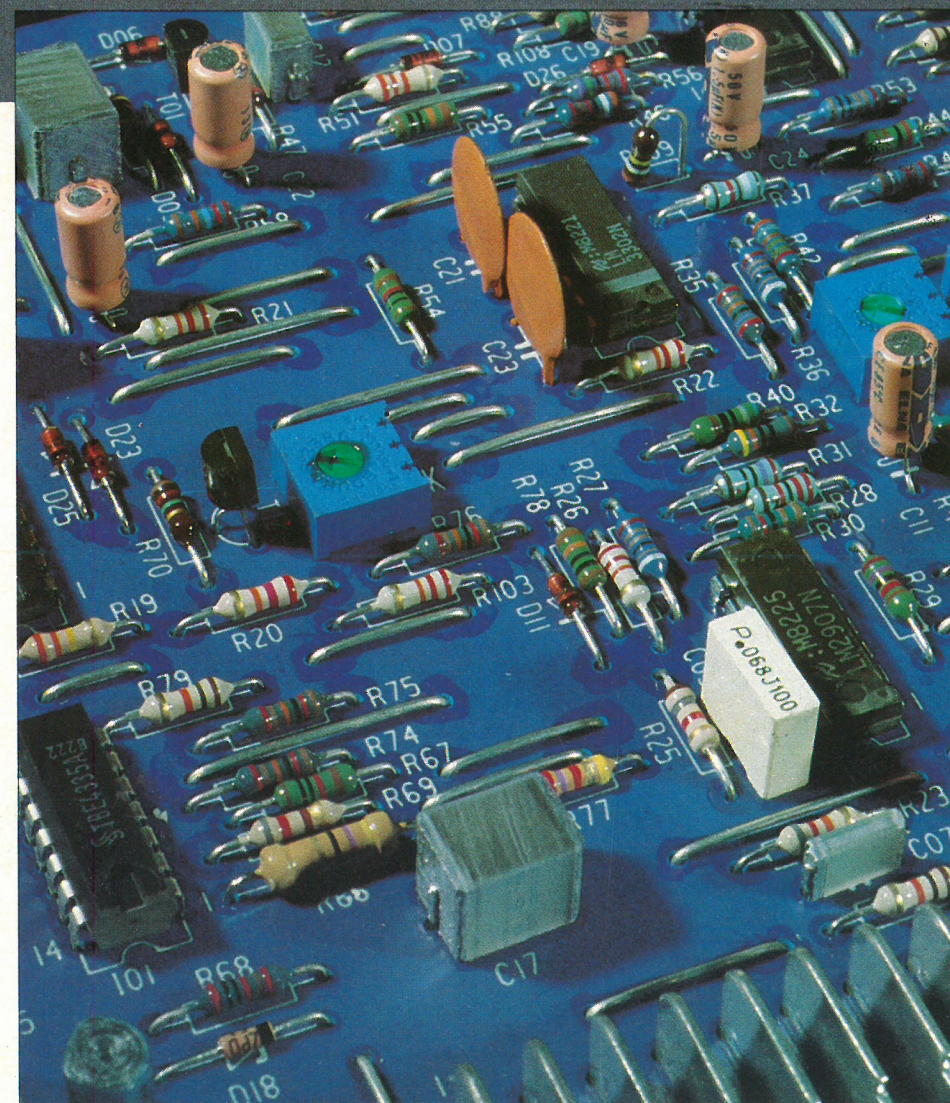
toren tager skade på grund af motorbankning som hos en motor af standardtype.

Elektronikken tilpasser motoren efter benzinkvalitet. Ved hjælp af en såkaldt "føler" i motorblokken opfanger APC-systemet umiddelbart den mindste tendens til motorbankning, hvilket er en motors første tegn på for



lav benzinkvalitet. En styreenhed regulerer derefter lade-trykket til cylindrene ved hjælp af en magnetventil, så det passer til benzins kvaliteten. Alt dette sker på brøkdele af

fortsættes på side 22

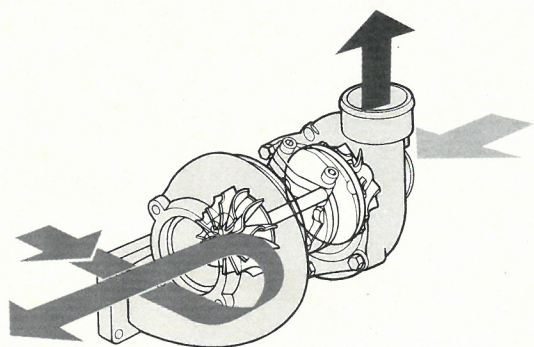


Styreenheden i APC-systemet sørger for maksimal udnyttelse af benzinen. Giver lavere benzinförbrug – og højere effekt.

et sekund. (At ændre på tændingsindstillingen var førhen den eneste mulige måde til at undgå tændingsbankning. Metoden betyder et højere benzinforbrug, lavere effekt, højere temperatur på udstødningsgassen og større slitage på motorerne.)

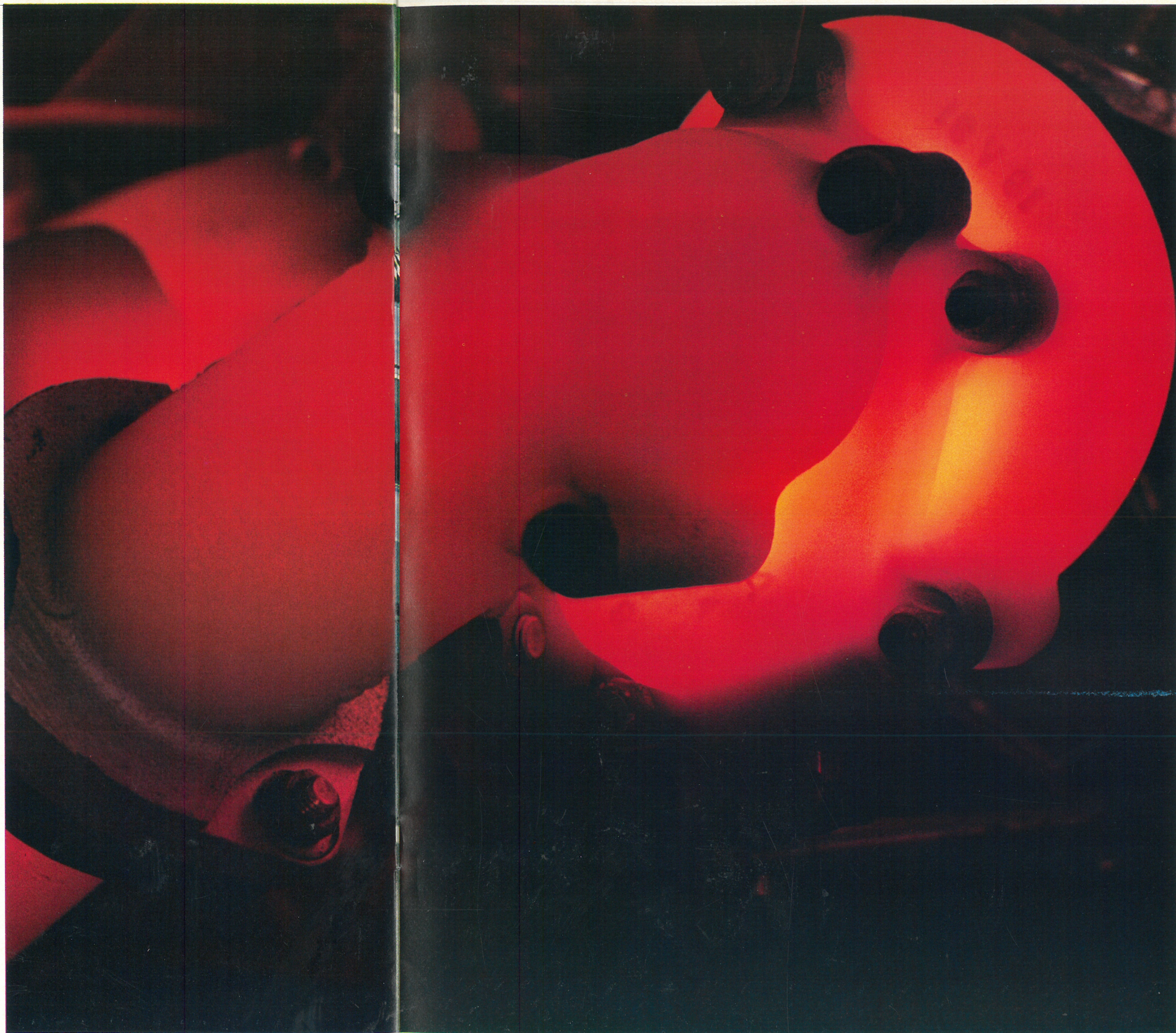
Lavere benzinforbrug og forhøjet ydeevne med APC! Fordi APC-motoren hele tiden udnytter benzinen maksimalt, har det været muligt at forhøje kompressionen i cylindrene. Det har givet endnu højere effekt, specielt ved lav hastighed, fx i bytrafik, hvor turboladeren normalt ikke benyttes. Benzinforbruget er desuden blevet sænket yderligere sammenlignet med første generations turbo uden APC!

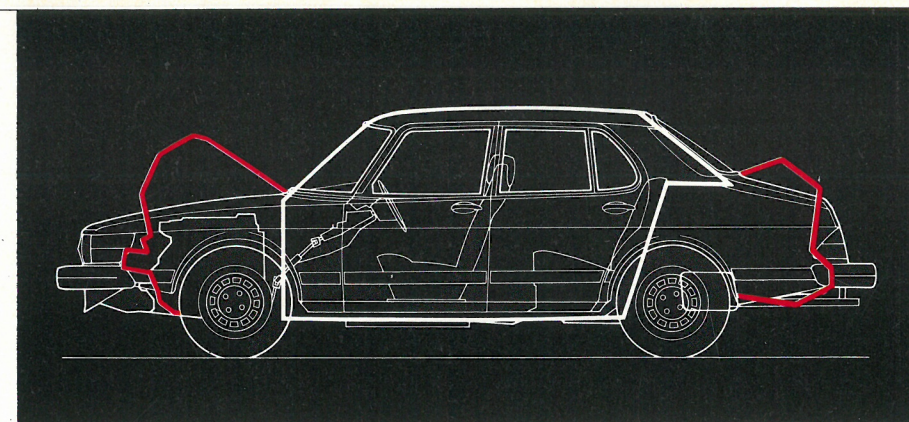
Forenklet består turboaggregatet af to turbinehjul monteret på samme aksel. Udstødningsturbinen er det hjul, som roterer i udstødningsstrømmen, der kommer ud af motoren. Når føreren speeder op, forøges mængden af udstødningsgas og dermed hastigheden. Når akselen, som begge turbinehjul sidder på, roterer tilstrækkeligt hurtigt, begynder kompressorhjulet at forøge trykket i motorens cylindre, fordi det leverer mere benzin/luftblanding, end motoren automatisk suger til sig. Skulle ladetrykket blive for højt, sørger ladetryksventilen (waste gate) for, at en del af den udstrømmende udstødningsgas passerer forbi turbinen. Det var denne Saab-konstruktion, som gjorde det muligt at anvende turbo-aggregatet på en "dagligdagsmotor".



Turbo-princippet.

Fordi Saabs turbo-aggregat er så lille og let, fungerer det effektivt allerede ved meget lave omdrejningstal. Når turbo-aggregatet ikke er tilkoblet, fungerer motoren på samme måde som vor sparsommelige indsprøjtningsmotor. ■





DE FORÅRSAGER NÆPPE ET SAMMENSTØD – MEN HVIS DE NU BLIVER PÅKØRT ...

Hvis der sker et sammenstød er der mange faktorer, som påvirker resultatet – og flere af dem er desuden usikre. Ingen kan i dag tilbyde 100% sikkerhed. Enhver form for uventet påvirkning indebærer i sig selv en risiko. Vor opgave har været at gøre disse risici så små som muligt.

Den indre beskyttelse i form af bløde stødabsorberende overflader og undladelsen af at benytte skarpe eller hårde emner spiller en afgørende rolle. Hele 900-karosseriet er opbygget som et beskyttelsesbur, der kan opfange kraften ved en eventuel kollision og beskytte de kørende.

Der findes **lovgivningskrav med hensyn til sikkerheden**, som alle bilfabrikker må rette sig efter. Det gælder blandt andet kollisionssprøver, visse former for beskyttelsesudstyr, og i stadig flere lande skal der benyttes sikkerhedssæle. Selen befæstninger er også meget vigtig – og så naturligvis at selen benyttes!

Saab er gået betydeligt længere. I samarbejde med eksperter i trafikssikkerhed, forskere og læger har vi udviklet biler, som både tillader fejlagtige manøvrer, og som forebygger skader. I mange år har vi studeret resultatet af ulykker. Alle indsamlede resultater er blevet nøje vurderet, for at vi skulle kunne forbedre os yderligere ud fra et sikkerhedssynspunkt.

Derfor er der anbragt en meget kraftig såkaldt torpedovæg mellem motorrum og kabine. Den opfanger energi ved sammenstød både forfra og fra siden. I knæhøjde har vi anbragt en stødabsorberende knæbeskyttelse ①, som er indkapslet i et blødt plastmateriale. Den forhindrer, at en person i forstolene glider ned mod gulvet, hvis sikkerhedsselen benyttes.

Dørenes sider er forstærket med kraftige beskyttelsesbjælke ②, som igen er beskyttet med rigelig polstring.

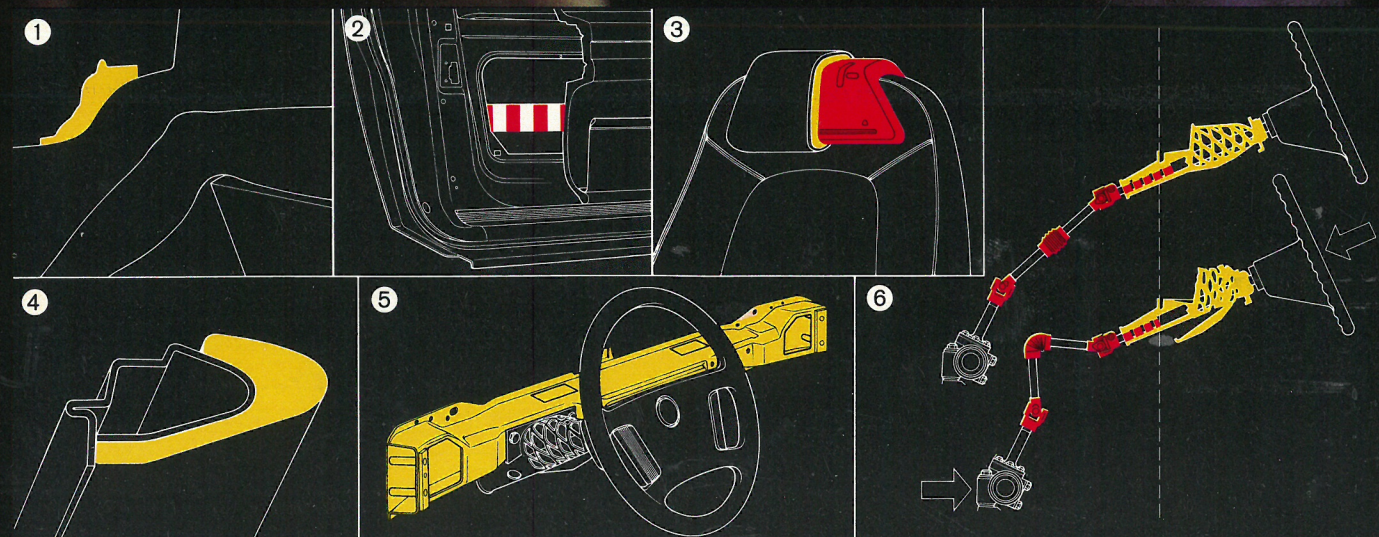
I 900 sidder der nakkebeskyttere ③, der er udformet anderledes end på andre biler.

Saabs nakkebeskytter er nemlig bygget omkring en ekstra stamme, der beskytter selve nakkehvirvlerne mod den såkaldte "piske-snert-effekt", hvis der sker en påkørsel bagfra.

Vindspejlstolperne ④, der skal kunne bære hele bilens tryk, hvis den ruller rundt, er af profileret stålplade og kraftigt dimensioneret. De er naturligvis polstrede.

I hele instrumentpanelets bredde løber en meget kraftig beskyttelsesbjælke ⑤, som vil kunne optage påvirkninger fra siden. Det samme gælder den bjælke, som løber tværs gennem bagsædets øverste del. Disse bjælker er præcist som rattet godt indkapslet i blødt materiale.

Hele ratstammen ⑥ er udformet på en sådan måde, at den giver efter ved belastning. Ved hjælp af et nøje afprøvet system folder den sig sammen sektion for sektion ved kraftige påvirkninger forfra. ■



Saab 900 er ikke blot en
suveræn landevejsbil
– den er samtidig en
udpræget bybil. Den er
smidig og har et bedre
udsyn tæt på end de fleste
andre biler takket være
den stærkt skrånende
motorhjelme og den buede
forrude. 900 har også
et bedre udsyn rundt om
bilen og bagud takket
være store glasoverflader
og sidespejlet af vid-
vinkeltype.



HOS SAAB MENER VI, at komforten begynder langt tidligere end ved forstolene og bagsædet. Allerede i selve grundkonstruktionen afgøres det, om en bil bliver bekvem eller ej. Og således foregår arbejdet gennem hele bilens opbygning indtil den afsluttende finpudsning af alle detaljer. Under denne proces har vi altså dimensioneret dæk, fjedre, støddæmpere, motorophæng, isolering, sæder, tekstiler og en lang række andre bestanddele i bilen for at opnå en så høj total-komfort som overhovedet muligt.



KOMFORT ER IKKE BLOT ET SPØRGSMÅL OM AT SIDDE BEKVEMT.

Saab 900 har en stor og bekvem kabine. Betydeligt større, end den synes udefra – og det er en af bilens hemmeligheder. At være stor indeni uden at virke klodset udvendig! Det opdager De bedst under en prøvetur.

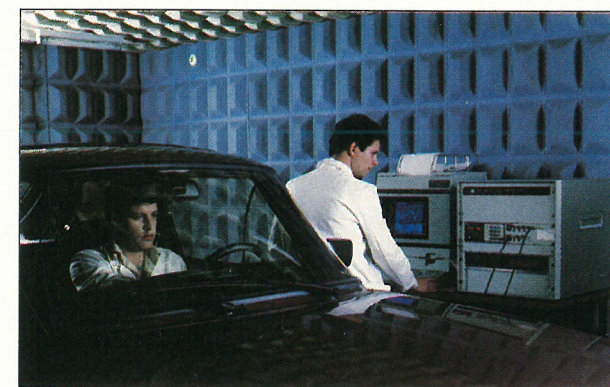
Ind- og udstigning må kunne ske let – ellers bliver det besværligt at benytte bilen. Brede døre kan især 900 med 3 døre prale med.

Dørtærsklerne er ofte et problem. Saabs dørtærskler er trukket noget ind mod kabinen og dermed beskyttet mod vejsnavs og rustangreb. Når De stiger ud af Saab 900, vil De lægge mærke til, at bjælken langs gulvets kant ind mod døren er meget lav. Der skal ikke bruges høje benløftninger for at komme ind eller ud. Det er godt for buksebenene, som ikke bliver snavset til i en 900.

I bagsædet har vi flyttet hjulkasserne væk fra siddepladsen. Der er heller ikke nogen kardantunnel langs gulvet i bagsædet til at tage plads op. Det skyldes alene forhjulstrækket. Alt i alt betyder dette, at 900 har et usædvanligt rummeligt bagsæde.

Rigelig loftshøjde er først og fremmest af betydning for høje bilister. I år har Saab 900 fået endnu bedre loftshøjde, fordi forstolene på samtlige modeller er blevet sænket 20 mm. I bagsædet er der også rigeligt med loftshøjde, så høje personer kan rejse på en bekvem måde. ■

Saab 900 er rigtigt disponeret indeni – uden at prale med det udvendigt!



Lydniveauet i en bil har i højeste grad betydning for komforten. Det gælder både den sædvanlige støj, som kan høres, og den såkaldte "infralyd". Denne kan egentlig ikke høres, men er faktisk den mest trættende. Ved hjælp af en godt afstemt lydisolering, et godt afvejet motorophæng og de rette indfæstninger i chassiset har vi formået at sænke lyden i Saab 900 til et behageligt niveau. Og det gælder over hele fartregisteret – selv ved høje hastigheder.

SIDDER DE GODT?

At sidde – egentlig er det netop det, som bilkørsel handler om. Specielt for passagererne, som bare sidder. Skal man klare lange dagsrejser gælder det om at sidde så godt som muligt.

Men den måde, som føreren sidder på, har afgørende betydning også for sikkerheden. Det er ikke nok, at bilisten sidder så godt, at han ikke bliver træt eller får ondt i ryg og nakke. Han må også sidde på en "funktionel" måde. Det betyder, at han skal have det bedst tænkelige udsyn, og at han skal kunne nå alle kontakter uden at skulle ændre stilling. Sidst, men ikke mindst, skal både føreren og hans passagerer sidde sikkert.

Førerstolen i Saab 900 er en af verdens mest bekvemme bilstole. Den kan transportere Dem over lange strækninger, uden at De bliver træt i lår, ryg eller nakke. For at høje personer kan få det endnu mere komfortabelt, har vi sænket forstolene yderligere med 20 mm og dermed fået endnu bedre loftshøjde.

Nakkebeskytteren er lavet af et blødt skumgummi-materiale, støbt omkring en elastisk støtteplade. I vor nakkebeskytter har vi indbygget en ekstra støtteplade til at beskytte nakkehvirvlerne, som er så udsat ved sammenstød. Denne ekstra sikkerhedsdetalje er karakteristisk for vor sikkerheds-tankegang.

Skålformen i sæde og ryglæn giver effektiv støtte under alle former for kørsel. Sammen med stolesædets fine affjedring sidder man blødt, men alligevel tilstrækkeligt fast, så man ikke behøver at klamre sig til rattet.

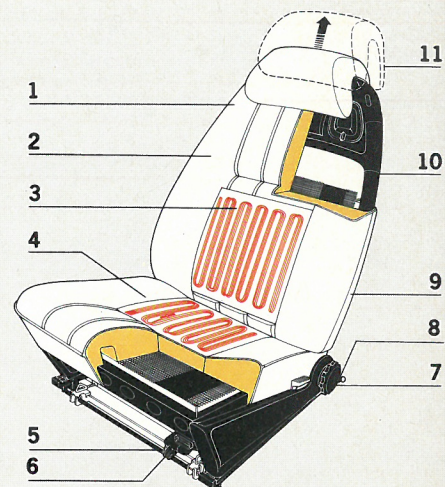
Bagsædets fjedring har vi taget særlig hensyn til. DUX forarbejder bagsæderne for os, så de personer, der transporteres i bagsædet, virkelig kan nyde turen. Indbygget under betrækket i bagsædet findes tæt placerede trykudjævnende fjedre, som bevirker, at man sidder lige behageligt på alle pladser i bagsædet – også selv om man sidder i midten.

Tekstilernes kvalitet og udformning har afgørende betydning for, hvorledes man opfatter komforten i en bil. Vi syr dem i tre forskellige mønstre, afhængigt af model og graden af luksus. Kun de bedste kvaliteter inden for hvert niveau har vi udvalgt til Saab 900. Plysindtrækket har rigelig tykkelse. Det findes i to forskellige kvaliteter, alt efter model. Alt stofindtræk er solidt, blødt og luftigt. De er med andre ord behagelige at sidde på ved enhver temperatur.

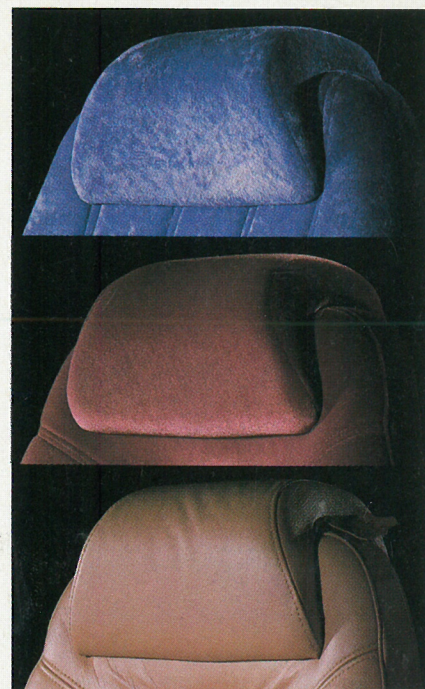
Læderindtrækket på luksusmodellerne er hentet direkte fra en skotsk læderhandler med stor erfaring.

Konfektioneringen kan tåle at blive undersøgt i detaljer. Den ser ikke alene tiltalende ud, men er også kraftigt forarbejdet, hvilket måske er endnu vigtigere i en bil end noget andet sted.

Stolens el-opvarmning var vi de første i verden til at indføre som standard. Ikke blot af medicinske grunde, men lige så meget af sikkerhedshensyn. En bilist, som fryser, kører dårligere og har længere reaktionstid. En termostat regulerer, hvor længe varmen i stolen skal være koblet til. I alle 900-modeller er passagerstolen nu også el-opvarmet. ■

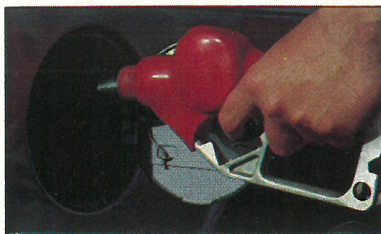


- 1 Skålformet ryglæn og sæde. Forstærket i lænden og med specielle udskæringer til skulderbladene.
- 2 Luksuriøs og slidstærk plys.
- 3 Indbygget automatisk el-varme.
- 4 Sæde, som giver støtte langt frem under benet.
- 5 Justering af førerstolens højde og hældning.
- 6 Længdeindstilling.
- 7 Indstilling af ryglænets hældning.
- 8 Lettilgængeligt håndtag til fremfældning af ryglænet (3-dørs modellen).
- 9 Blød polstring, som beskytter bagsædepassagerernes ben.
- 10 Kraftig stålramme.
- 11 Nakkebeskytter, som kan hæves og sænkes. Blødt materiale, støbt omkring en støtteplade, der beskytter nakkehvirvlerne.



Alle modeller i 900 programmet har meget eksklusivt indtræk. Selv basismodellen 900 GL har plysindtræk – noget som regnes for højeste luksus i mange andre biler. Indtræk og anden beklædning findes i mange forskellige kvaliteter, inklusive læder, afhængigt af model.





ØKONOMI ER IKKE BLOT ET SPØRGSMÅL OM BENZIN!

Bilens økonomi er ikke blot afhængig af prisen på benzin. Der er mange andre faktorer, som har nok så stor betydning for total-økonomien. En bil med lille servicebehov, gedigen udførelse og god brugtbilsværdi bliver billig i det lange løb.

Saab 900 er en bil, som udnytter sit brændstof særdeles godt. Sagt med andre ord betyder dette, at den uanset valg af motor forbruger meget lidt af benzinen på 93 oktan.

Turboaggregatets indførelse betyder, at man kan få en bil med meget høj ydeevne, og som udnytter benzinen bedre end en tilsvarende bil med konventionel motor.

APC-systemet betyder, at det er lykkedes for os at formindske turboens i forvejen lave benzinforbrug ved hele tiden at udnytte benzinen maksimalt. Og det har desuden givet øget effekt.

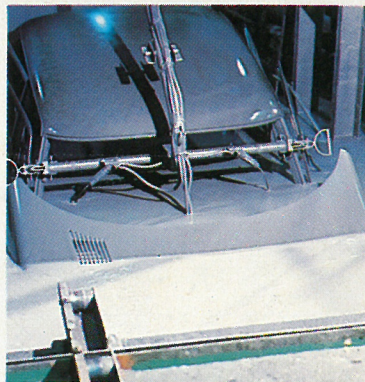
De lettrullende dæk, som på grund af lavere modstand i selve dækmaterialet giver 900 en formindsket rullemodstand på hele 20%. Dækket formindsker benzinforbruget, uden at bilen får dårligere vejgreb. Også her har Saab været pioner.

5-trins gearkassen bidrager i høj grad til det lave benzinforbrug.

Spoilers på biler til høj fart hjælper med at nedsætte benzinforbruget ved høje hastigheder.

Saab 900 har en lang række konstruktionsløsninger, som bidrager til den gode økonomi. For eksempel kan vi konstatere, at forhjulstrækket og sammenbygningen af gearkasse og motor sænker vægten i betydelig grad sammenlignet med en bil med kardantræk til baghjulene og andre tunge kraftoverføringsdele. Det samme gælder f. eks. topstykket, der er af letmetal.

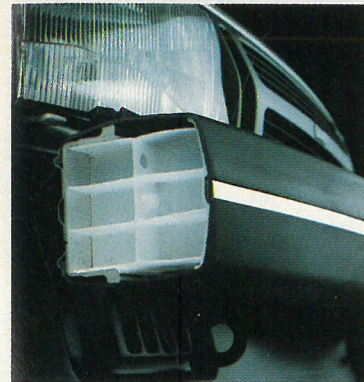
En motor, som kræver meget lidt service, blandt andet på grund af det nye, kontaktløse tændingssystem og den overliggende knastaksel, der bevirker, at ventiljusteringer både er nemme at udføre og sjældent skal foretages, mærkes snart på værkstedsregningen.



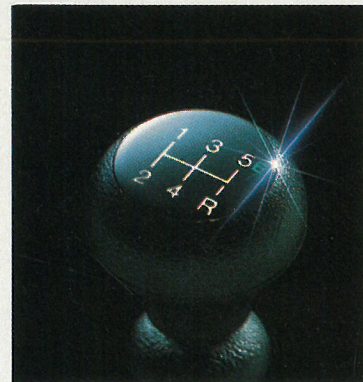
Karosseriet dyppes i rustbeskyttende grundfarve. Farvepartiklerne fæstner sig effektivt på alle pladeoverflader ved hjælp af en stærk elektrisk strøm.



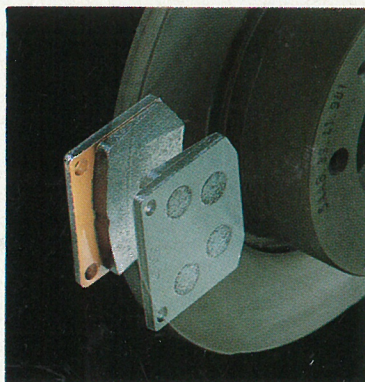
Polyesterfarve, mellemfarve og undervognsmasse sprøjtes på før hærkning i ovn.



"Selvreparerende" stødfangere opbygget over en celleblok.



5-trins gearkasse bidrager til lavt benzinforbrug.



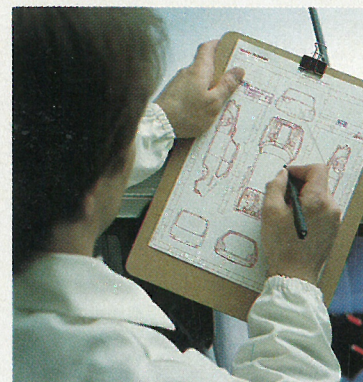
Asbestfri bremsebelægninger med mindst dobbelt så lang levetid som almindelige bremser.



Spoilers sparer benzin ved høje hastigheder.



Lettrullende dæk sparer benzin.



Kvalitetskontrollen på Saab 900 er meget krævende, inden bilen forlader fabrikken.

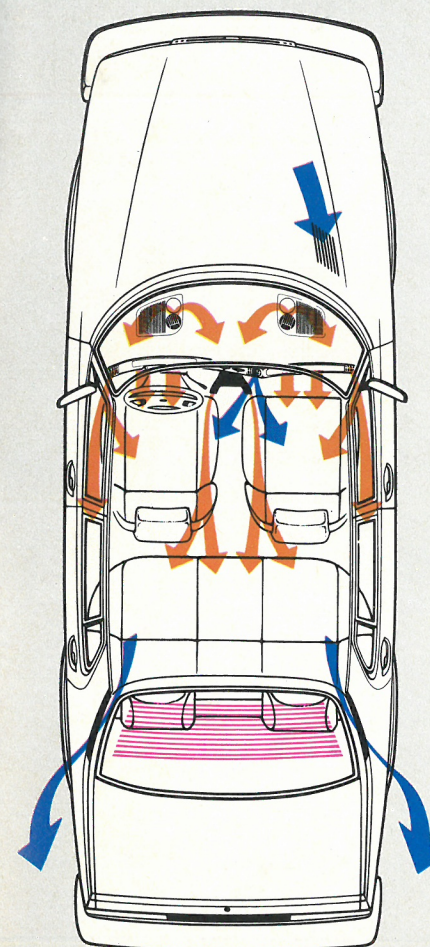
De asbestfri bremser har ud over et bedre miljø og en bedre bremsevirkning mindst dobbelt så lang levetid!

Udstødningssystemet er af galvaniseret stålplade for at modstå rust. Samtlige turbomodeller får desuden i år et helt nyt udstødningssystem, som betyder lavere støjniveau såvel inde i bilen som udenfor.

Saab 900 har en meget kraftig rustbeskyttelse. Der er ingen unødvendige kanter og hulrum, hvor fugten kan samle sig og danne rust. For at forstærke den allerede gode grundkonstruktion behandles karosseriet i en række forskellige faser. Hele karosseriet dyppes i et bad med rustbeskyttende grundfarve, hvor farvepartiklerne effektivt sætter sig på alle pladeoverflader ved hjælp af en stærk elektrisk strøm. Alle fuger i karosseriet tætnes med PVC-masse. Polyester-masse sprøjtes under højt tryk over hele undervognen og i hjulkasserne. Langs hele karosseriets nederste kant sprøjtes desuden et lag af polyesterfarve som ekstra beskyttelse mod stenslag. Rustbeskyttende olie sprøjtes ind i alle hulrum og sammensvejsninger. Hele undervognen sprøjtes med olie for at få en sidste beskyttelse. I motorrummet beskyttes alle dele mod fugt og rust ved hjælp af et tyndt lag speciallak. Dette er en af grundene til, at Saab 900 ikke er følsom over for fugtigt vejr.

Rustbeskyttelsen af Saab 900 er efter denne behandling af så **høj kvalitet**, at den næppe kan udføres bedre! ■

Alle disse forholdsregler bevirker sammen med bilens grundkonstruktion, at man med Saab 900 får en særdeles god biløkonomi med god beskyttelse mod ubehagelige overraskelser!



Opvarmet og rensed luft fordeles jævnt i hele kabinen gennem 13 forskellige mundstykker.



Forprogrammeret og vakuumstyret varme- og ventilationssystem. Fjerner tidskrævende finindstillinger. Luften kommer altid i rette blanding og på det sted, hvor den ønskes.



Kabineluftfiltret forhindrer effektivt støv og snavs i at trænge ind i kabinen. Beviset er det snavsede, brugte filter ved siden af det rene, ubrugte. Filtret er let at udskifte.

HURTIG VARME OG EFFEKTIV VENTILATION.

Varm, frisk, men også rensed luft spredes jævnt gennem alle 13 mundstykker i ventilationssystemet på 900. Defrostermundstykkerne holder dug borte, selv i den værste kulde. Luften passerer gennem et kabineluftfilter, når den enten går direkte ind i kabinen, eller går via det effektive varmeaggregat.

Kabineluftfiltret sidder i en kassette i forbindelse med luftindtaget på motorhjælmen. Filtret stopper alle partikler, som er større end fem tusindedel millimeter. Først og fremmest støv og pollen, som nemt giver folk med allergi eller astma en del besvær. Alle mennesker befinder sig dog bedst ved at indånde ren luft. Filtret reducerer desuden den ydre luftfugtighed, som kan trænge ind i bilen og danne dug. Kassetten med kabineluftfiltret kan let udskiftes efter behov.

Forprogrammeret og vakuumstyret varme- og ventilationssystem. Systemet er baseret på den mest effektive ventilation under forskellige forhold. Med enkle greb ved man altid nøjagtigt, hvor og hvor meget frisk luft eller varme, der kommer ind i kabinen. Syv faste og logisk ordnede indstillinger sørger for, at man kan beskæftige sig med at køre bil i stedet for at koncentrere sig om irriterende finindstillinger. Systemet kører automatisk på laveste blæserhastighed. Der er med andre ord altid overtryk i kabinen, og det forhindrer forurenet luft i at trænge ind. Den luft, som kommer gennem ventilationssystemet, er jo netop blevet rensed i det effektive kabineluftfilter.

Aircondition leveres også til 900. Dette effektive aggregat giver en behagelig, kølig luft, selv på de varmeste dage. 900 med aircondition har ikke kabineluftfilter.

Varmesystemet til den bageste del af kabinen i Saab 900 strømmer fra mundstykker, der er anbragt under forstolene ud til bagsædepassagerernes fødder. Den gennemstrømmende luft i 900 skal altid ud gennem luftudtagene i kabinens bagkant. Og på grund af overtrykket forløber dette konstant og bevirker en jævnt fordelt varme og luftfornyelse overalt i kabinen. ■

Varme- og ventilationssystemet i Saab 900 er enkelt, praktisk og effektivt. Desuden er Saab temmelig ene om at levere rensed luft!

PRAKTISK TIL ALLE FORMÅL.

De fleste mennesker har brug for en bil, som bekvemt flytter dem fra et sted til et andet. Men ofte skal man flytte ting og sager. Så duer det ikke med en bil, der kun fungerer som passagerkabine.

En herregårdsbil løser en del af disse problemer, fordi den kan omstilles til forskellige opgaver. Til gengæld får man sædvanligvis en klodset bil, der bruger mere benzin, og som er mere støjende end en tilsvarende coupé. Og desuden kan enhver hele tiden se ind i bagagerummet.

Den mest fornuftige løsning er derfor en bil, der er bekvem at køre i, og som kan laste meget eller endnu mere efter en hurtig omstilling.

Saab 900 forener alle disse egenskaber! Uanset model er den praktisk. Komforten er i topklasse, og man kan vælge mellem fem siddepladser og et bagagerum med masser af plads, eller at fælde bagsædet frem og få et af de største bagagerum i sin klasse.

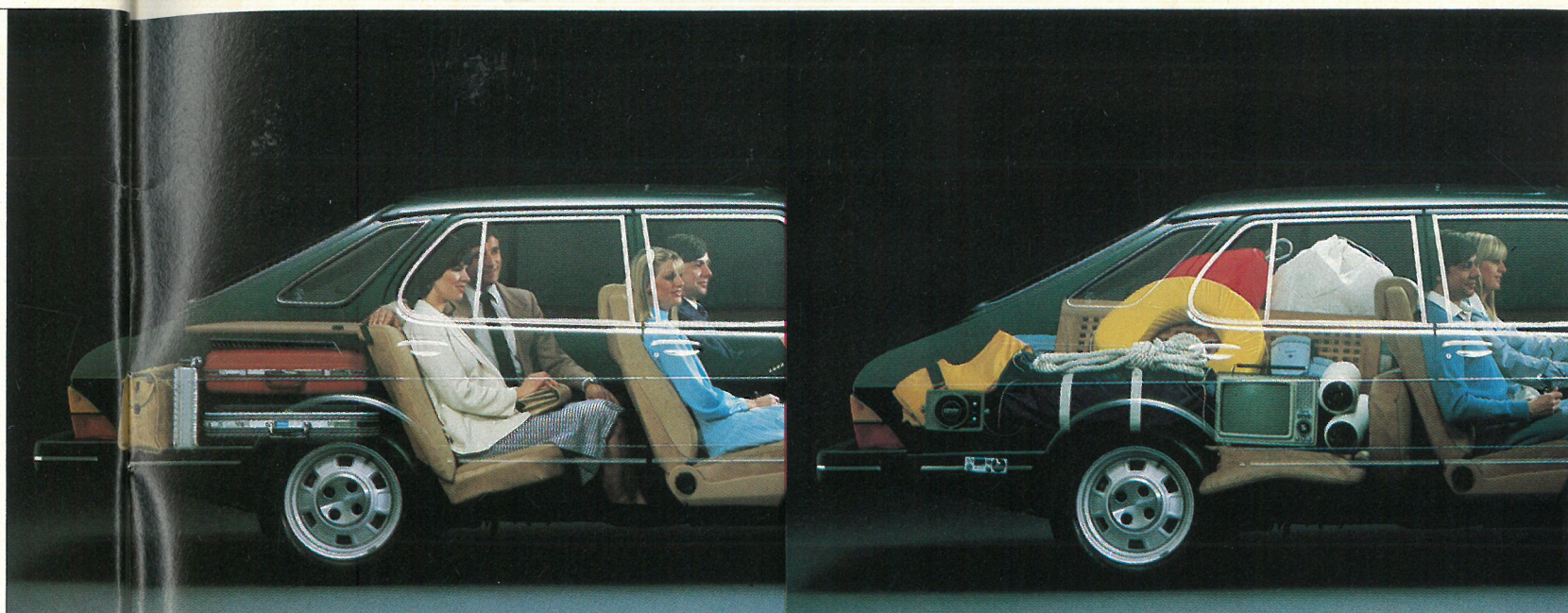
Den mest praktiske model er uden tvivl 900 Combi Coupé. Med nogle enkle greb **forvandles** den fra en komfortabel coupé med lukket bagagerum på grund af den aftagelige hattehylde til en veritabel **lastsluger** både i bredden, i længden og ikke mindst i højden – men med komforten i behold. Med hattehylden på plads rummer det sædvanlige bagagerum i Combi Coupé 602 liter og med bagsædet nedfældet hele 1600 liter. Når bagdøren er åben, kan tingene **løftes direkte ind** – løftehøjden er blot 50 cm – intet generende bagpanel.

900 Sedan kan samme "forvandlingstrick" som Combi Coupé. Også her kan bagsædet fældes frem, og så har man et bagagerum på 1500 liter! Sedanmodellens normale bagagerum på 617 liter er naturligvis også helt tillukket. Det er godt at vide, hvis man må forlade bilen ubevogtet og med værdifuld last.

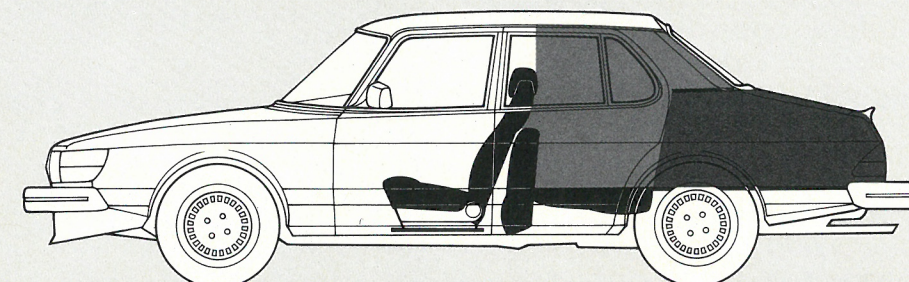
Saab 900 er fuld af praktiske egenskaber. Eksempler på dette er centrallåsen eller det el-betjen-

te soltag og sideruder (selv de bageste sideruder) på de lidt mere luksuriøse modeller. Sidespejlet af vidvinkeltype, som sidder på samtlige modeller, er en anden, meget lovprist, men praktisk detalje. Så ros-værdig, at den i 1982 fik den tyske sikkerhedspris "Årets vigtigste bidrag til sikkerheden". Begge sidespejlene kan indstilles indefra – på turbomodellerne er el-betjening standard. **Et praktisk motorrum**, hvor man virkelig har mulighed for at komme til. Fordi Saab 900 har en af de største motorhjelme, som går ned over skærmkanterne, får man ikke bare god plads, man beskytter også skærmene mod skader. En el-central, som er let at komme til, med en ny og bedre type sikringer, sidder oven på venstre hjulkasse direkte under motorhjelm. **Dørtærsklerne**, som er lave og trukket noget ind mod kabinen, gør det let at komme ind og ud af en 900. De er desuden godt beskyttet mod fugt og rust, og de snavser ikke bukserne til. **Forhjulstrækket** bevirker, at man slipper for en kardantunnel, som tager plads i hele bilens længde. I Saab 900 sidder De lige godt overalt! ■

Saab 900 opfylder flere praktiske behov end de fleste andre biler. Det er derfor, at 900 kan betegnes som praktisk til alle formål!



En 900 Combi Coupé har mindst tre forskellige lastmuligheder. 1) Almindeligt bagagerum, der er skjult af hattehylden. 2) Hattehylden fjernet, men bagsædet på plads. Bagagerummet kan nu lastes højere, og der er god plads til fx en hund. 3) Bagsædet fældet frem og hattehylden fjernet. Det giver et ekstremt stort lastrum. Billederne viser alternativerne 1 og 3.



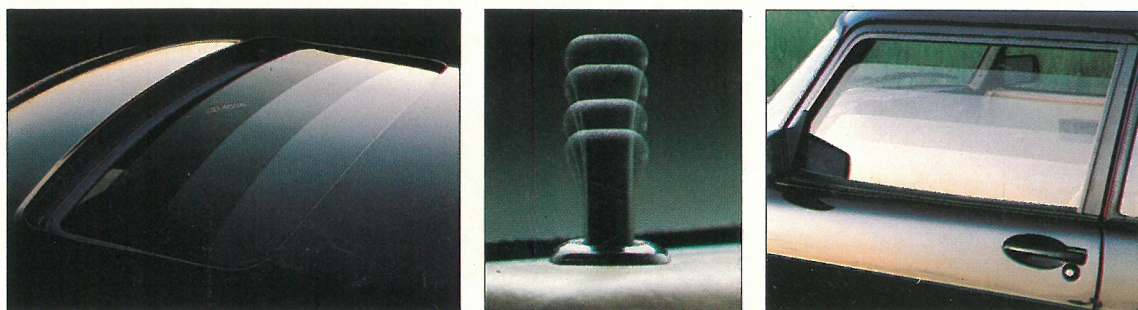
Også 900 Sedan har et meget stort lastrum, fordi bagsædet kan fældes frem.



Praktisk sikringsboks, godt beskyttet under motorhjelm på venstre hjulkasse. Indeholder også reservesikringer.



Combi Coupé har en meget lav lastehøjde, fordi der ikke er nogen tærskel til bagagerummet.



Ekstraudstyr leveres til de fleste modeller i Saab 900-programmet.



Sidespejlet på førersiden, af vidvinkeltype, fjerner de "døde vinkler". På de luksuriøse modeller er sidespejlene el-betjente.

Saab 900 er en bil, som i næsten alle forhold kan lidt mere, end man venter. Den har oven i købet en udgangssituation på højt niveau. Hvad enten man ønsker sig en hurtig, men komfortabel bil med ydeevne som en sportsvogn, eller en praktisk og benzinbesparende bil med et lastrum, der er større end de fleste, så har 900 den rette kvalitet.

Vi har fortalt om det anstrengende, men dejlige arbejde med at konstruere 900. De har lært det meste om bilens egenskaber i forskellige situationer – hvorfor den reagerer, som den gør, og hvordan. Det ligger fast, at 900 er en både hurtig, komfortabel, energibesparende, praktisk og holdbar bil, som kan næsten alt. Desuden har De kunnet se, at 900 er en bil, der har en masse standardudstyr, som andre normalt tilbyder som ekstraudstyr mod betaling.

Hensigten med alle disse oplysninger er at hjælpe Dem i Deres overvejelser omkring valg af bil, og det uanset om De lige står over for at skulle anskaffe en ny bil, eller om De egentlig er tilfreds med Deres gamle bil og blot læser dette for at lære mere om bilteknik. Vi tvivler på, at De kan finde en mere kompromisløs og anvendelig bil end Saab 900!

**TIL SLUT ET GODT RÅD:
DE SKYLDER DEM SELV EN
PRØVETUR I EN SAAB 900!**

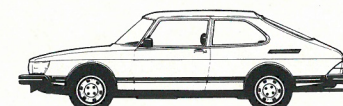


HER ER DE BILER DE KAN PRØVEKØRE.

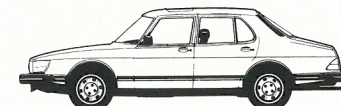
Modelprogram Saab 900, 1984.

SAAB 900 MED 1-KARBURATORMOTOR.

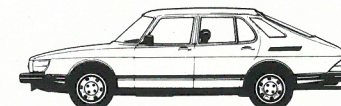
900 GL har 1-karburatormotor og 4-trins manuel gearkasse. Det er 900-programmets basismodel med en motor, som alle øvrige motorer er udviklet fra. 1-karburatormotoren yder 73 kW (100 hk) DIN.



900 GL – 3 døre



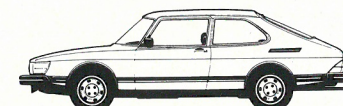
900 GL – 4 døre



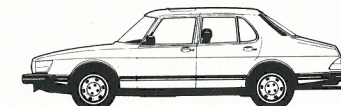
900 GL – 5 døre

SAAB 900 MED INDSPRØJTNINGSMOTOR.

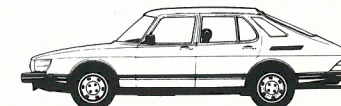
900 GLi og 900 GLE har 5-trins manuel gearkasse med femte trin som økonomigear, eller de har automatisk gearkasse. GLi er basismodel i serien med indsprøjtningmotorer, mens GLE er luksusvarianten med 4 døre og et meget fornemt udstyr. 900 EMS er en sporty model, som kun leveres i 3-dørs version med 5-trins gearkasse og med sorte pyntelister og håndtag. Indsprøjtningmotoren yder 87 kW (118 hk) DIN. Letrullende dæk.



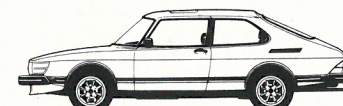
900 GLi – 3 døre



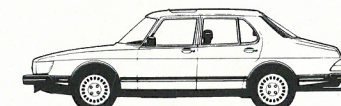
900 GLi – 4 døre



900 GLi – 5 døre



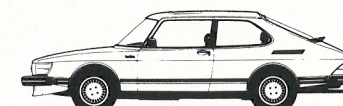
900 EMS – 3 døre



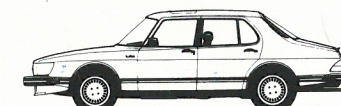
900 GLE – 4 døre

SAAB 900 MED TURBOMOTOR.

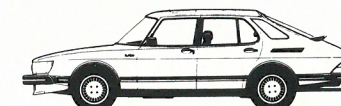
Saab Turbo og Saab CD har 5-trins manuel gearkasse eller automatisk gearkasse. Saab Turbo med luksusudstyr har 5-trins manuel gearkasse. Det er vore hurtigste biler med alt det grundudstyr, man kan ønske sig, og store muligheder for ekstraudstyr. Luksusvarianten kan fås med læderindtræk. CD er en forlænget bil med meget høj komfort. Turbomotoren yder 107 kW (145 hk) DIN. Lavprofil dæk (højfartstype) på aluminiumfælge.



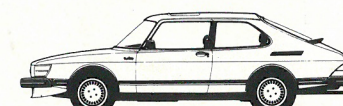
Turbo – 3 døre



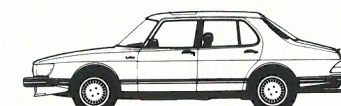
Turbo – 4 døre



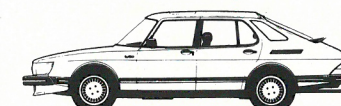
Turbo – 5 døre



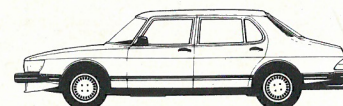
Turbo med luksusudstyr – 3 døre



Turbo med luksusudstyr – 4 døre



Turbo med luksusudstyr – 5 døre



CD – 4 døre

Forbehold:
Saab Turbo med luksusudstyr og Saab CD leveres kun på bestilling.

■ Ovennævnte specifikationer vedrører det totale modelprogram. Visse varianter vil muligvis ikke blive lagerført i Danmark.
■ Alle oplysninger og illustrationer i denne brochure samt alle specifikationer er baseret på tal, der var aktuelle ved brochurens trykning. ■ Producenten forbeholder sig ret til uden forudgående varsel at ændre nævnte specifikationer. Eventuelle illustrationer af udenlandske modeller er ikke nødvendigvis ensbetydende med, at danske modeller er identiske med de udenlandske.

Saab-Scania udvikler og fremstiller højteknologiske produkter inden for områderne transport og kommunikation og markedsfører disse over hele verden. Produkter, som er rettet mod de mest ekspansive delmarkeder: Lastbiler til tung transport, busser, personbiler med høj ydeevne, flyvemaskiner til civil regionaltrafik samt militære jagerfly, såvel kampfly som fly til overvågningsformål.

SAAB-SCANIA

Saab-Scania AB
Saab Personbilsdivisionen
Nyköping, Sverige

IMPORTØR:
Saab Biler A/S
Porthusvej 4, 3490 Kvistgård
Telefon 02-23 91 11

