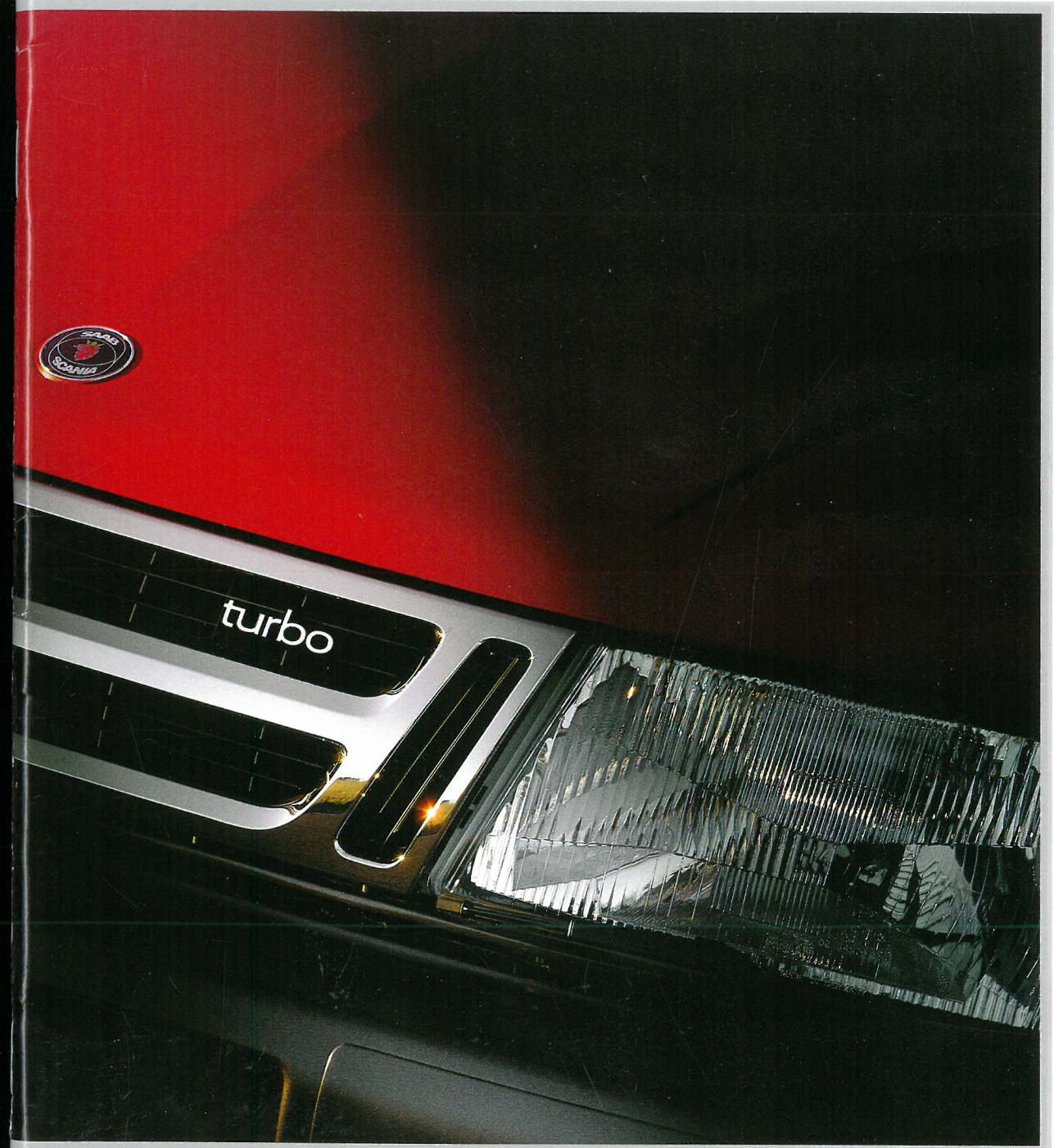
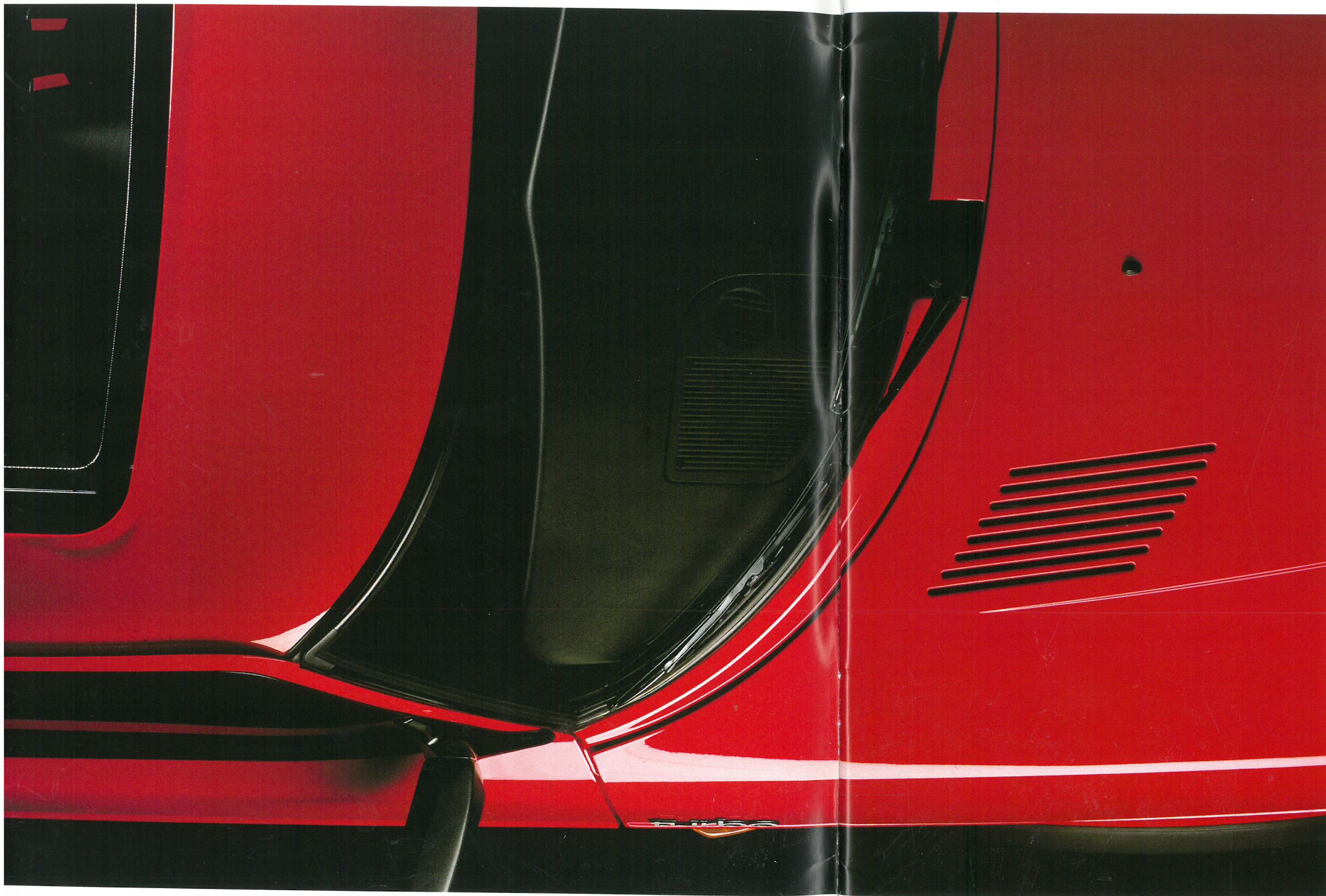


Saab 900



1991





Saab startede med at bygge flyve- maskiner. Saabs jetfly har sat flere verdensrekorder i hastighed.

De første Saab biler blev de- signet af flyingeniører, som ikke havde respekt for almindelige normer inden for bilindustrien.

De viste nytænkning og startede dermed Saabs tradition for utradi- tionel tankegang.

INDHOLD

Saab-følelsen	4
Egenskaber	8
Sikkerhed	14
Motorer	18
Miljø	20
Lastkapacitet	22
Modelprogrammet	24
Ekstraudstyr	34
Tekniske data	38
Indtræk og farver	43

En bil med personlighed

Saab 900 ser ikke ud som andre biler — det er en bil med personlighed. I stedet for at lade formen bestemmes af den brede smag, bygger vi biler, hvor funktionen bestemmer udseendet. Måske er det derfor, at mange betragter bilen som tidløs.

Det er muligt, at sådanne biler appellerer til mennesker, som stoler mere på deres egen dømmekraft end på andres bilsmag.

Saab 900 er anderledes med hensyn til motorer og sikkerhed. Medens andre lægger større vægt på maksimal topfart og acceleration fra start, satser vi på acceleration og sikkerhed ved overhalinger.

Saab 900 er også anderledes at køre, hvilket ikke blot beror på forhjulstrækket, men på hele chasisopbygningen.

Desuden har vi satset mere på den aktive sikkerhed end på den passive. Men det har ikke forhindret Saab i at være den mest kollisions-sikre bil ifølge studier af næsten 7 millioner bilulykker i USA og Europa.

Måske er det omsorgen for mennesket, som gør Saab 900 til en bil med sin egen personlighed. Eller det specielle udseende. Eller måske den anderledes køreoplevelse?



En bil lidt ud over
det sædvanlige



Saab 900 Turbo 16 S med ekstraudstyr.

Vi vil ikke prale med de nye sæder

Visselig er de præcis lige så bekvemme, som de ser ud. Men der kræves mere end gode sæder for at kunne opfylde kravet om langturskomfort.

Fremfor alt er der brug for de rigtige chassisegenskaber. Og de er betydeligt sværere at få frem. For chassiset skal formidle information om vejens beskaffenhed og samtidigt eliminere ujævnheder fra vejbanen. Desuden skal det dæmpe vibrationer og støj, som kan føles trættende for føreren og passagererne.

Derfor er det samspillet mellem chassisets mange komponenter og konstruktionsløsninger, som afgør, om bilen er komfortabel eller ej.

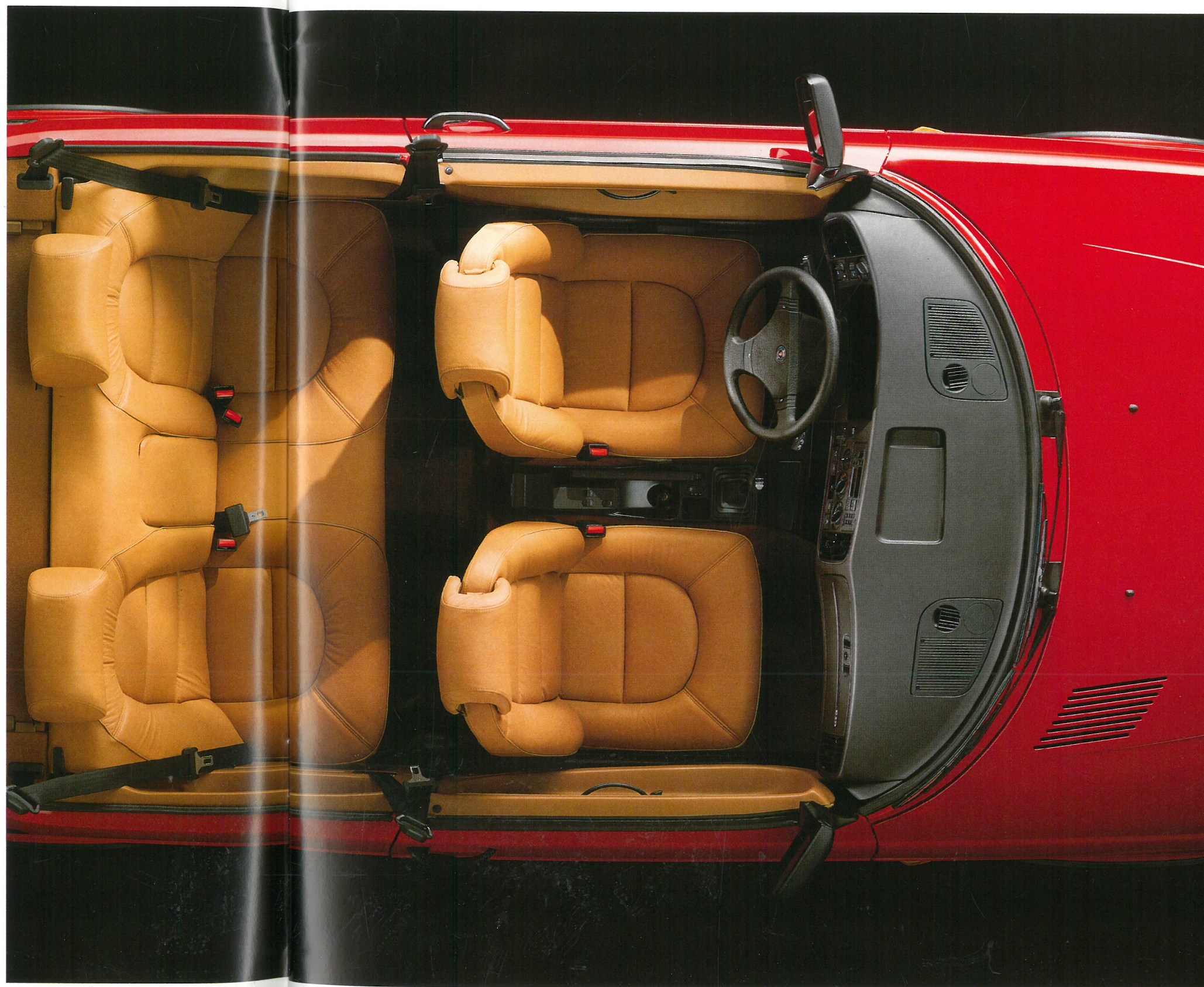
Til langturskomforten i Saab 900 bidrager også den rene luft og indeklimaet. Med ventilatoren på normal hastighed udskiftes luften én gang i minuttet. Saabs nye kabineluftfilter sørger desuden for at rense luften for støv og pollen.

Saabs kvaliteter som langtursbil lader sig ikke bevise i en brochure. Og heller ikke i løbet af en almindelig prøvetur. Men den, som har kørt bilen en hel dag på forskellige vejbelægningsforhold og under forskellige trafikforhold ved, hvad vi mener med langturskomfort.



Det nye teleskopgreb gør det let at hæve og sænke sædet.

Det nye kabineluftfilter er udviklet i samarbejde med miljøforskere. Takket være kassetekonstruktionen er det let at udskifte.



Saab 900 med læderindtræk som ekstraudstyr.

Kørsel — eller bare transport

Saab 900 er selvfølgelig blot et transportmiddel. Den har til og med en lastkapacitet, som mange andre biler savner. At kunne fragte et køleskab i en bil, som kan konkurrere med selv de bedste biler med hensyn til vejbeliagenhed og ydeevne, er ikke helt almindeligt.

Men den er også en bil for entusiaster. Eller for individualister.

Den ser ikke alene anderledes ud. Den er fremfor alt anderledes at køre. Den er ganske simpelt bygget til mennesker, som lægger stor vægt på køreegenskaber og køreglæde.

Det, vi stræber efter, er en bil, der opleves som en forlængelse af førerens arme og ben. En bil, som er lige så morsom at køre på motorveje som på snoede småveje. Hertil

bidrager den nye gearkasse, som er blevet betydeligt smidigere med hurtigere gearskift.

Det drejer sig dog ikke om fartglæde. Men om glæden og trygheden ved altid at have fuld kontrol over bilen. Uanset vejbelægning og uanset hvordan bilen er lastet.

For os hos Saab har køreglæden også noget at gøre med sikkerhed.



En fører, som oplever køreglæde, er samtidig en koncentreret fører. Vi tror, at dette begrænser de fejltagelser, som aviserne kalder "den menneskelige faktor".

I Saab 900 drejer det sig om at køre bil — ikke blot at blive transporteret.

Saab 900 er blevet smidigere og mere lydsvag.



Saab 900 Turbo 16S.

Kendsgerningerne bag Saab-følelsen

"Det føles, som om bilen suger sig fast gennem kurverne".
"Den slipper aldrig med bagvognen".
"Der skal meget til, inden den skrider ud — selv når det er glat".

Sådan plejer det at lyde, når Saab-ejere skal beskrive, hvorledes det føles at køre bilen. Mange hævder også, at den er meget anderledes end andre biler med forhjulstræk.

Man kan naturligvis affærdige dette som indbildning. Men der findes tekniske forklaringer på, hvorfor Saab 900 opfører sig, som den gør.

Vi skelner mellem køreegenskaber og vejegenskaber. Det første beskriver samspillet mellem fører og bil, det andet mellem bil og vej.

Vejegenskaberne påvirkes af forskelligt rettede kræfter — i køreretningen, mod siderne og nedad. Vil man beskrive Saab-følelsen, handler det mest om de siderettede kræfter, den såkaldt tværgående dynamik.

Der findes flere muligheder for at påvirke den tværgående dynamik. Man taler om "sidestivhed", "styrefølsomhed", "sidestabilitet" og "sidekræfter på grund af selvopretningsmomentet".

Hver for sig eller tilsammen kan de hjælpe med at gøre bilen let at styre eller at modvirke uønskede tendenser til kursændring.

Sidestivhed påvirker bilens kursstabilitet. Jo stivere chassiset er, desto hurtigere opbygges de sidekræfter, som gør bilen kursstabil. Stabiliteten i Saab 900 beror blandt andet på, at vi har valgt nogle konstruktionsløsninger for hjulophæng, som overfører kræfterne direkte til karrosseriets masse.

Styrefølsomhed kan bevirke styretab eller dårlig præcision, hvis bilen har forkert chassisgeometri.

Saab 900 har en lille, men vel kontrolleret styrefølsomhed, som både bidrager til "sugen-gennemkurverne-følelsen" og giver en god kursstabilitet og styrepræcision.

Sidestabilitet er noget, som føreren ikke kan yde indflydelse på, men er en selvregulerende effekt, som påvirkes af sidekræfterne i stedet for af selve styringen.

Korrekt kontrolleret sidestabilitet bidrager såvel til Saabs evne til at komme godt gennem kurverne, som til at den i glat føre ikke pludseligt slipper vejgrebet, men giver føreren en chance for gradvis at korrigere styringen.

I kurverne påvirkes hjulene af stærke sidekræfter. Styreeffekt på grund af selvopretningsmomentet indebærer, at hjulene forsøger at rette op i den oprindelige kørselsretning. Visse hjulophæng er følsomme over for dette fænomen. Den stabile og lette bagaksel på Saab 900 påvirkes derimod ikke, hvilket også bevirker, at den ikke er så følsom over for forskellige dæktyper.

Saab 900 har helt sin egen profil, også når det gælder køreegenskaber. Selv blandt forhjulstrukne biler er der forskel. En del har god stabilitet, men dårlige styreegenskaber. Andre lige modsat. Helt enkelt fordi, at de er konstrueret til forskellige formål. Eller fordi man ikke har kunnet frembringe den samme tværdynamik.

På Saab 900 er bagakslen så velkonstrueret, at den ikke giver negativ effekt på bilens køreegenskaber.

Det er forklaringen på, at Saab 900 faktisk opfører sig, som folk beskriver. Eller måske snarere: At der rent faktisk findes en speciel Saab-følelse.



Vi vil helst ikke vinde nogen sikkerhedskonkurrence

Seks år i træk har Saab 900 vundet i sine klasser, både 2- og 4-dørs, i verdens største sikkerhedsundersøgelse (HLDI). Undersøgelsen beskriver personskader og bekostes af amerikanske forsikringsselskaber.

Intet andet bilmærke har vist bedre tal i ulykkesstatistikken. Og sandsynligvis kan intet andet bilmærke tilbyde bedre passiv sikkerhed, dvs. sikkerhedsudstyr, som begrænser personskader, hvis uheldet er ude.

Så langt, så godt.

Men det ville jo være endnu bedre slet ikke at være med i ulykkesstatistikken, end at vinde den.

Hvis man radikalt ønsker at formindske antallet af ulykker, må man også forbedre den aktive sikkerhed. Med aktiv sikkerhed mener vi sådanne konstruktioner, som bidrager til, at bilen slet ikke bliver indblandet i ulykker. Og så er det lige så meget et spørgsmål om mennesket som om bilen.

Menneskets uformåen til hele tiden at være 100% koncentreret om kørslen er desværre en langt større ulykkesrisiko end tekniske fejl på bilen. Derfor er chassiset på Saab 900 konstrueret, så der hele tiden opstår en dialog mellem fører og bil. Vejbeliigheden og køreegenskaberne bliver ikke blot et spørgsmål om køreglæde, men ganske simpelt en livsnødvendighed.



Saab 900 Turbo 16 med ekstraudstyr.

Fra 0—100 på 5 eller 10 sekunder — og hvad så?

Med 16-ventils turbomotoren tager det 9,6 sekunder at accelerere fra 0—100 km/t. Der findes biler, som er hurtigere. Men egentlig synes vi, at denne oplysning er ret uinteressant.

Accelerationen kan anvendes meget bedre. For eksempel til hurtige og sikre overhalinger i fartområdet 60—120 km/t.

Det er også her, Saabs turbomotor er allerskrappest. Allerede ved 2800 omdrejninger pr. minut giver den maksimal trækraft. Accelerationen fra 60—100 km/t i 4. og fra 80—120 km/t i 5. gear er 8,2 henholdsvis 11,5 sekunder (opmålt på prøvebane). Og det er tal, som vi er stolte af.

Turboladeren giver ganske sim-

pelt den 4-cylindrede Saab-motor ekstreme overhalingskræfter. Særlig tydeligt bliver det, når bilen med fuld last køres i 4. eller 5. gear op ad en rigtigt lang og sugende motorvejsbakke.

Erfaringerne har desuden vist, at motorens høje ydeevne kun udnyttes ved 15—20% af al kørsel. I resten af tiden "snurrer" turboen



bare med — uden hverken at afgive eller bruge effekt. Derfor bliver turbomotorens benzinforbrug også væsentligt lavere end for en indsugningsmotor med tilsvarende ydeevne.

Sidespejlets vidvinkelperspektiv eliminerer den døde vinkel og bidrager tillige til sikrere overhalinger.



Saab 900 Turbo 16 med ekstraudstyr.

Sund fornuft i stedet for prestige

Hos Saab har vi en svaghed for avanceret teknologi. Men ikke på bekostning af den sunde fornuft.

Som følge heraf prioriterer vi overhalingsacceleration frem for startacceleration og maksimal topfart.

Vi bestræber os tillige på at udvikle motorer med lavt støjniveau og høj ydelsesgrad, lave temperaturbelastninger med lav motorslitage og beskedne serviceomkostninger.

Derfor var Saab tidligt ude med at tilpasse 16-ventils princippet til almindelige standardbiler, ligesom vi var de første, som kombinerede turbo med 16 ventiler.

I dag har alle 900-modellerne 16-ventilmotor og flere er turboladede. Men ikke engang turboversionen er konstrueret til meget høje hastigheder. I stedet har vi forbedret accelerationen over et bredt register af omdrejningstal.

Det indebærer, at en fuldtlastet Saab 900 Turbo kan foretage hurtige og sikre overhalinger — i alle gear og ved alle hastigheder.

I fartområdet 60—120 km/t er det tvivlsomt, om nogen 2-liters motor er hurtigere i 4. eller 5. gear. Og det er dér, vi vil være bedst. Ikke af prestigehensyn. Men af fornuftsgrunde.

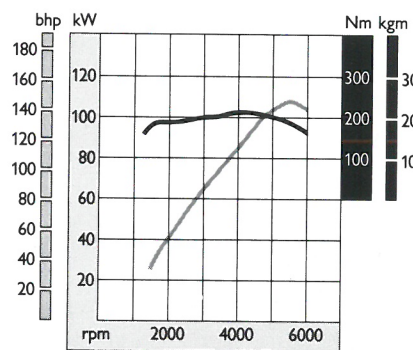
Saab's turboladede 16-ventilmotor er også konstrueret til at kunne klare høje belastninger. Da Saab satte verdensrekord for standardbiler (Talladega, USA 1986), kørte tre Saab 9000 (med samme motor som Saab 900) 100.000 km

non-stop. For den hurtigste blev gennemsnitsfarten målt til 213 km/timen inklusive stop til tankning og dækskift.

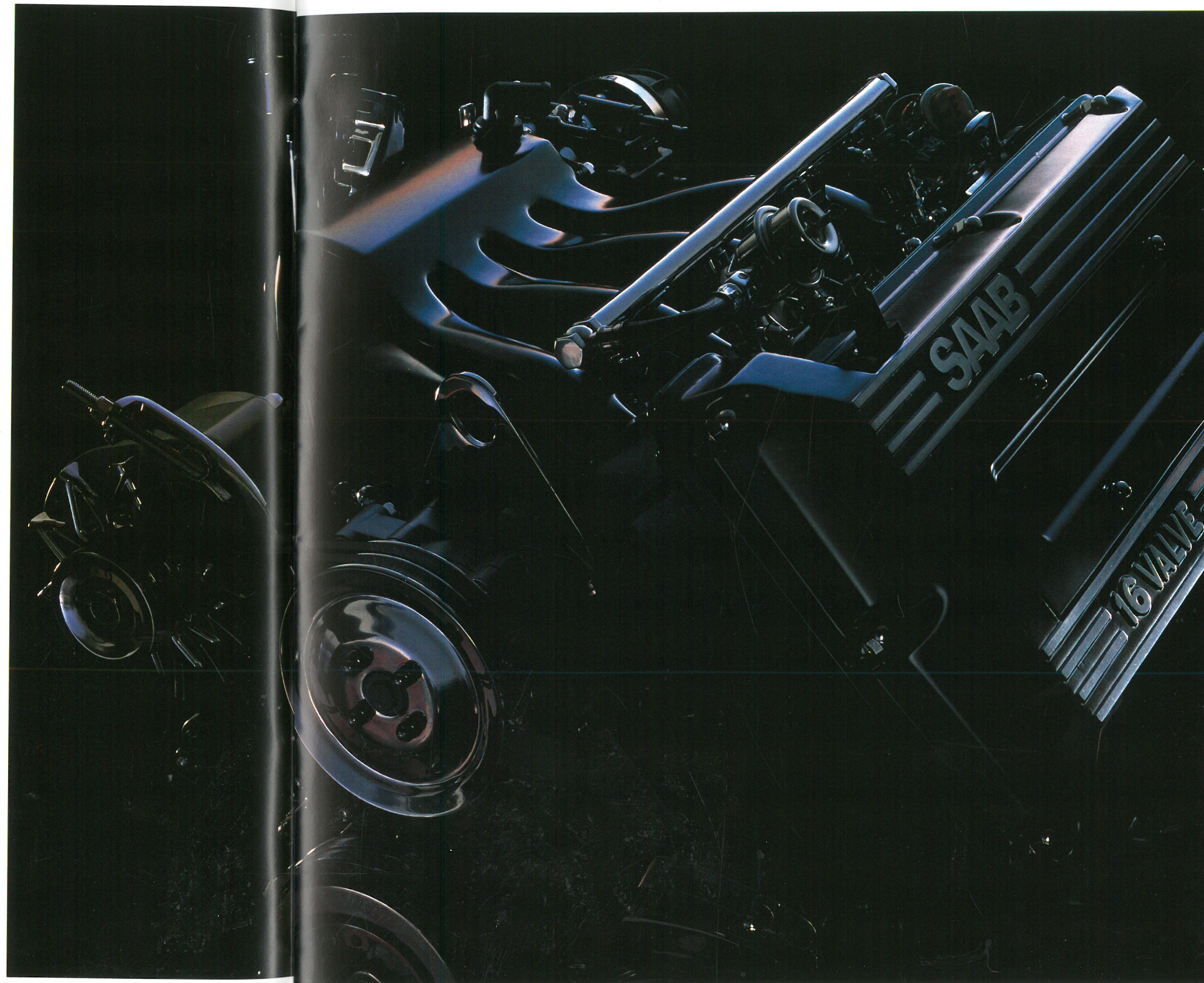
Der er nu gået 14 år, siden Saab's turboladede 2-liters motor startede en turbobølge over hele verden.

Saab's nyeste turbomotor, den såkaldte lettryksturbo, repræsenterer en helt ny måde at udnytte turbo-princippet på og udgør et alternativ til den konventionelle fuldtryksturbo.

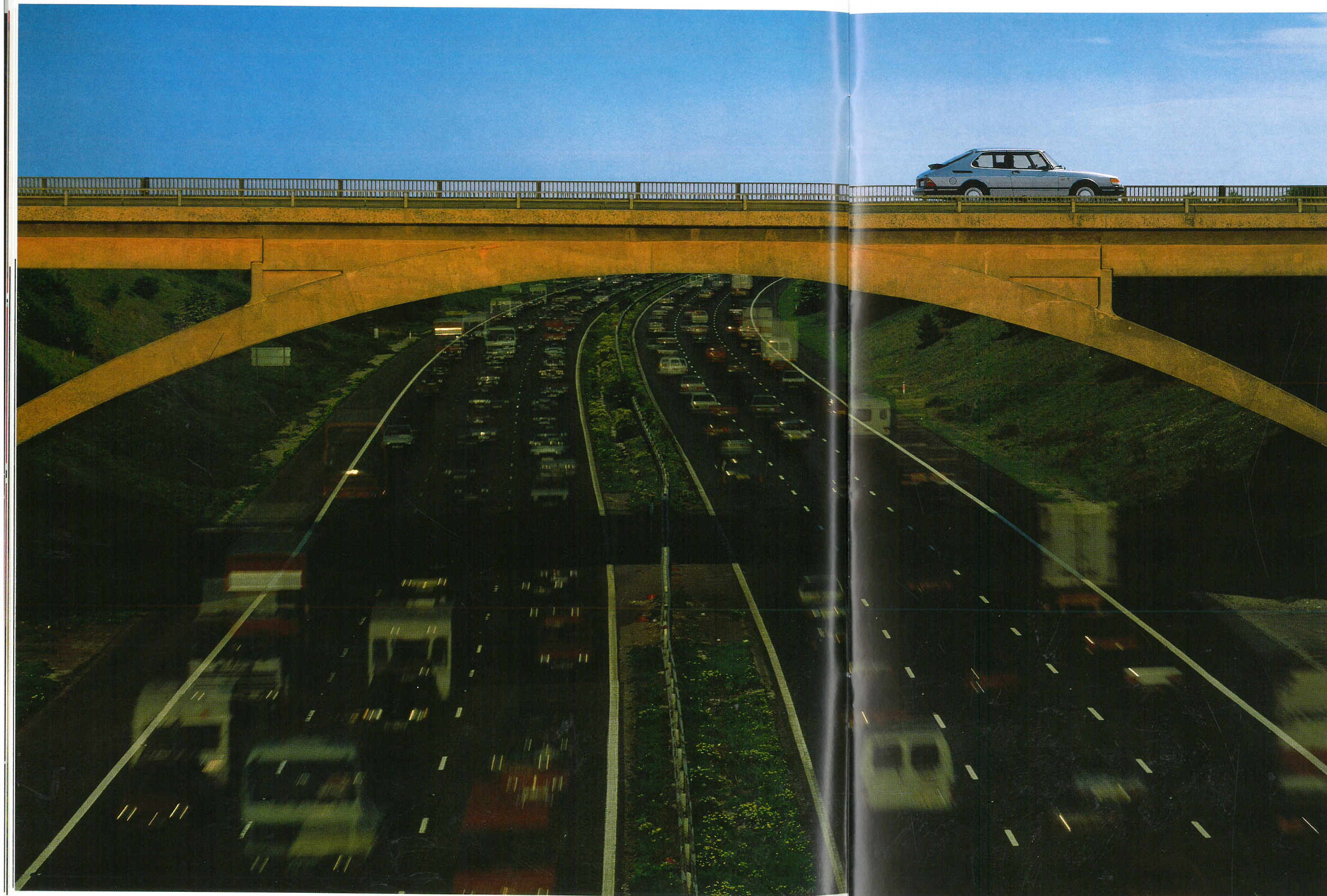
Ved at moderere turbotrykket til et rimeligt effektniveau, er drejningsmomentet forbedret. Resultatet er blevet en mere smidig motor uden turbo-skub, samtidigt med at lydniveauet fra udstødning, ind sugning og forbrænding er blevet lavere. Desuden bevirker den nye lettryksturbo, at indholdet af forurenende gasser i udstødningen har kunnet sænkes yderligere.



Lettryksturboens flade momentkurve bevirker, at bilen bliver betydeligt smidigere at køre i bytrafik.



I den rigtige retning



I nden for bilindustrien har vi næppe nogen grund til at prale over os selv, når det gælder miljøspørgsmål. Men det er også forkert at tro, at der ikke gøres noget for at løse problemerne.

Siden midten af 70'erne har der været katalysator på Saab. Teknikken betyder en markant formindskning af udstødningsgassens indhold af kulbrinte, kvælstofoxyd og kulilte.

Katalysatorteknikken er dog baseret på californiske klimaforhold. Derfor har alle Saab 900 også en klimatilpasset rensning af udstødningsgassen, som yderligere sænker udstødningsværdierne ved koldstart. I lande med lavere middeltemperatur end Californien kan det dreje sig om forbedringer på op til 50% mindre kulbrinte, 25% mindre kulilte og 20% mindre kvælstofoxyd, sammenlignet med den konventionelle katalysatorteknik.

Den nye lettryksturbo er et andet eksempel på, hvordan miljøhensyn har påvirket produktudviklingen. I stedet for skaffe sig den højst mulige ydeevne, er effekten modereret til fordel for et bedre drejningsmoment, lavere støjniveau og renere udstødning.

Et yderligere eksempel er de asbestfri bremsebelægninger og det unikke kabineluftfilter, som giver allergikere en fortræffelig beskyttelse mod pollen og visse bakterier.

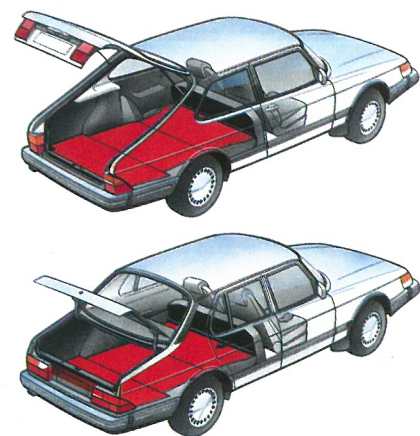
En dag vil De få brug for pladsen

Vi har sagt det før. Saab 900 er konstrueret til dem, som sætter pris på at køre bil. Men hvem har sagt, at man af den grund skal afstå fra lastkapacitet.

I Saab 900 påvirkes chassis-egenskaberne eller overhalingsaccelerationen ikke af det faktum, at bagsædet kan fældes ned, så man får et plant gulv. Pludselig er lastkapaciteten blevet 1600 liter. Og da der ikke er noget bagpanel til bagagerummet, er det desuden let at skubbe tunge og omfangsrige genstande ind. Det gælder for alle vore 3- og 5-dørs modeller.

Tilmed kan bagsædet på vore sedan-modeller fældes ned. Ganske vist er der her et bagpanel og en mindre bagklap. Men bagagerummet bliver alligevel 1500 liter.

En plads, De før eller senere får brug for.



Saab 900 Turbo 16S med ekstraudstyr.

Saab 900 Cabriolet

Saab 900 produceres i flere forskellige cabrioletmodeller med varierende motoralternativer og udstyrsniveau.

Saab 900i 16 Cabriolet

Saab 900i 16 Cabriolet er bygget som en klassisk cabriolet med plads til fire voksne. Den har samme smukke kaleche som turbomodellen. Men den er økonomisk interessant, da den er udstyret med den almindelige 2-liters indsprøjtningmotor.

Til standardudstyret hører blandt andet servobremser og servostyring, omdrejningstæller, el-opvarmede forstæder, el-betjente sideruder og sidespejle samt front- og hækspoiler.

Saab 900 Turbo 16 S Cabriolet

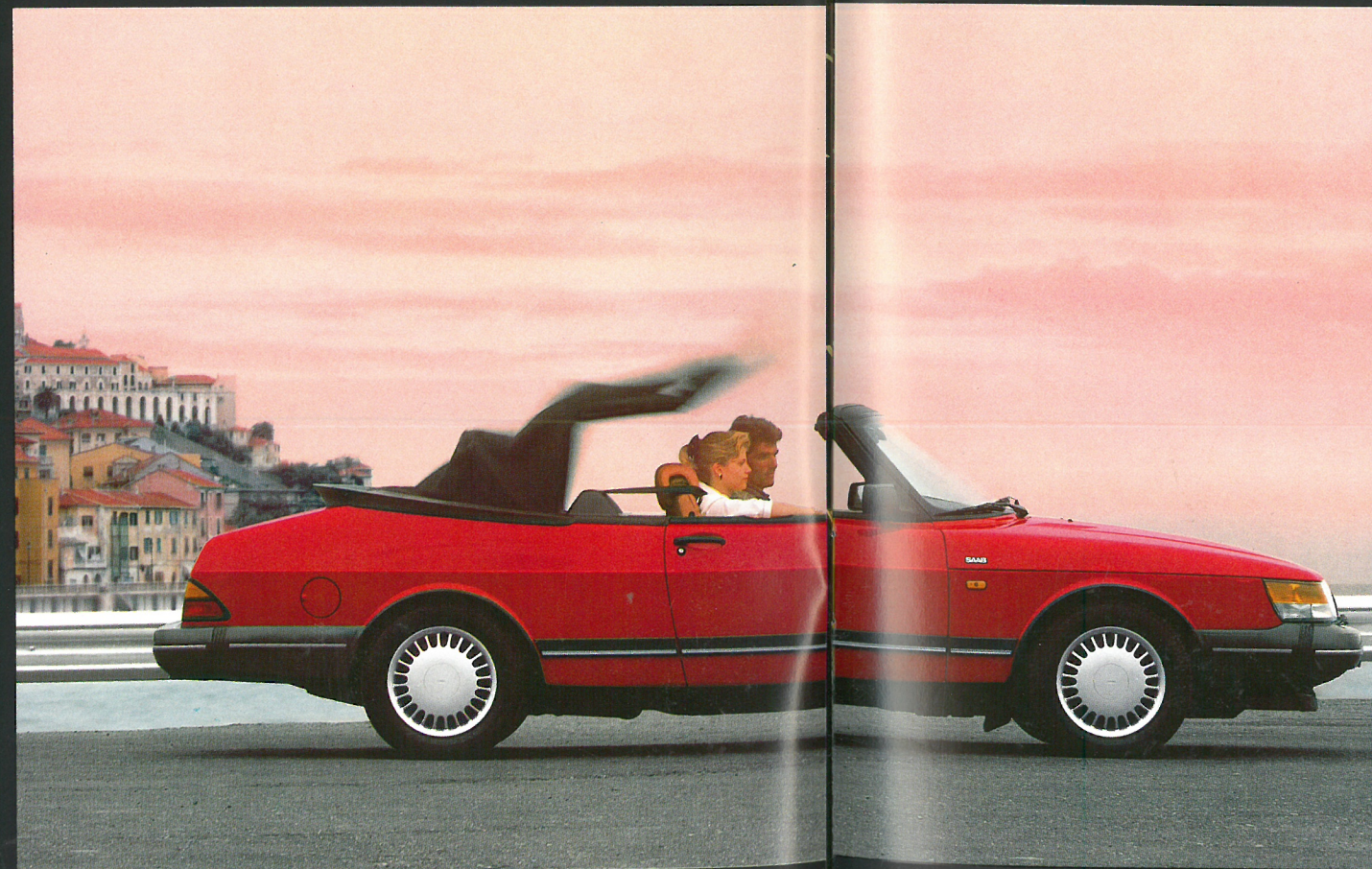
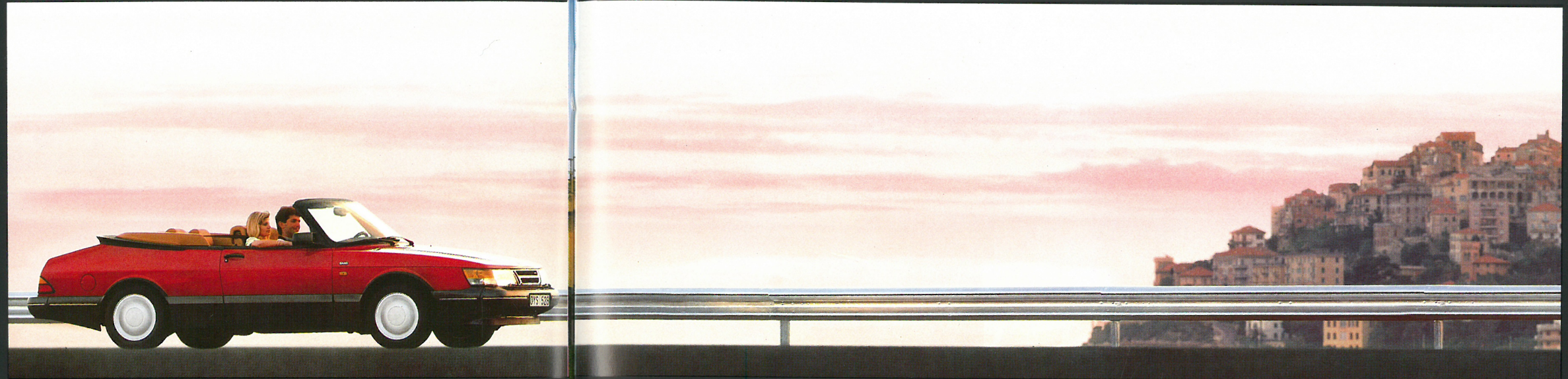
Her kombineres sportsbilens ydeevne med sedan'ens komfort og kabineplads. Den turboladede 16-ventilmotor på 160 hk er forsynet med både intercooler og APC-system.

Automatisk fartpilot og ABS+3 blokeringsfri bremses er naturligvis standard. Ligesom de el-betjente sidespejle og sideruder.

Kalechen er også el-betjent, hvilket stadigvæk er usædvanligt på europæiske cabrioletter.

Håndsyet skindindtræk, læderbeklædt rat og letmetalfælg siger vel en hel del om udstyrsniveauet.

Som ekstraudstyr kan Saab 900 Turbo 16 S Cabriolet forsynes med de karakteristiske sideskorter.



Bilerne er med ekstraudstyr.

Saab 900 Turbo 16 S

Saab 900 Turbo 16 S er en utrolig bil, og den bør ikke køres af hvem som helst. Her kræves en engageret fører, som forstår at sætte pris på den fastere affjedring og forbedrede vejbeliggenhed.

Saab 900 Turbo 16 S var en af de første biler, hvor turboprincippet blev kombineret med 16-ventilmotoren. Den maksimale trækraft udvikles allerede ved 2800 omdr./min. Kombineret med intercooler og APC-system udvikler motoren en effekt på 160 hk. Dermed er den stadigvæk alene i sin klasse.

Udvendigt kan Saab 900 Turbo 16 S kendes på de karakteristiske sideskorter og de 3-egrede letmetalfælge. Desuden har den krængningsstabilisatorer og et sænket chassis.

Når man er inde i bilen, røber instrumenterne også niveauet på udstyr og ydeevne. Af sikkerhedsgrunde er de fleste funktioner el-betjente for at give føreren mulighed for at koncentrere sig helt om kørslen. Som ekstraudstyr kan man vælge mellem forskellige læderindtræk, blandt andet med ruskind-indlæg.



Bilerne er med ekstraudstyr.



Saab 900 Turbo 16

Den, som aldrig har prøvet at køre en bil med turbo, har unægteligt en oplevelse til gode. Og den, som har vænnet sig til følelsen af uafhængighed og tryghed i de hurtige overhalinge, har svært ved at undvære det.

For mange er Saab blevet synonym med turbobegrebet. Under motorhjelmene sidder en klassiker — 16-ventilmotoren, som udvikler 160 hk. Den er også forsynet med intercooler og APC.

APC-systemet gør det muligt at skifte mellem benzin med forskellige oktantal, uden at motoren får tændingsbanken.

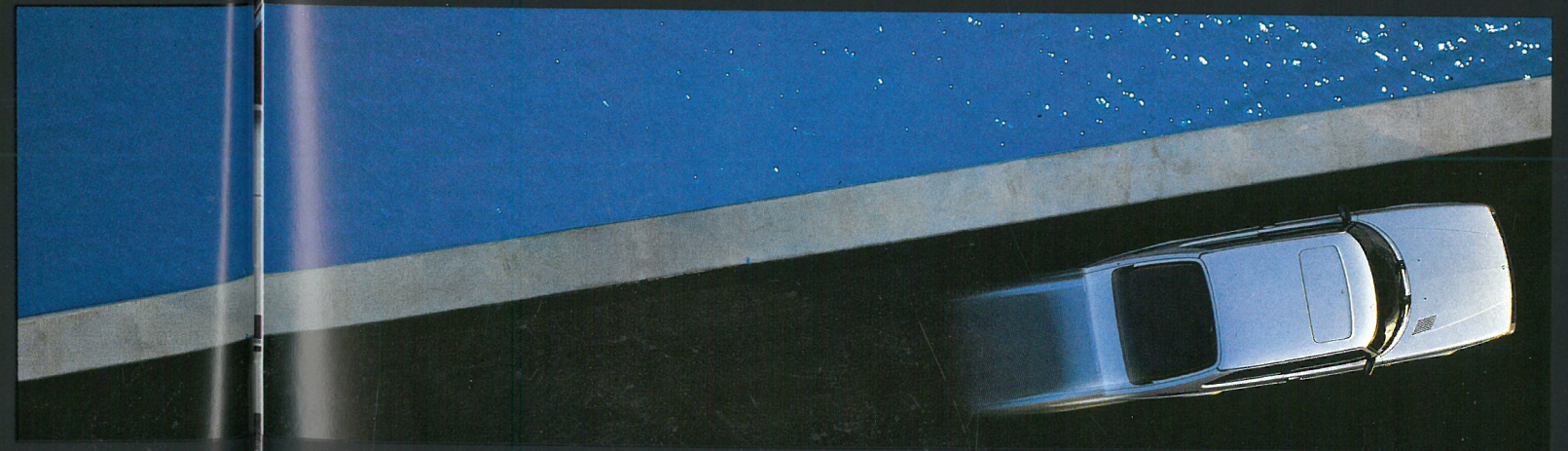
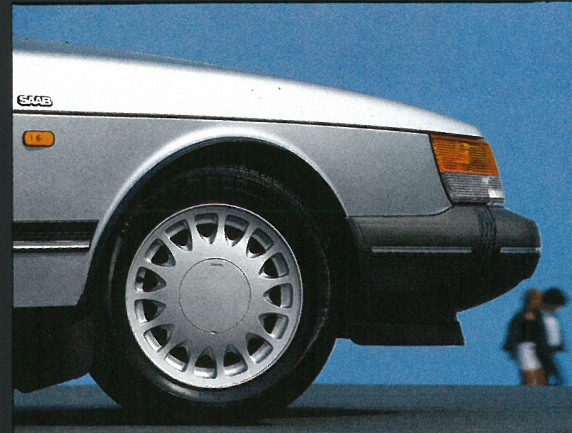
Blandt ejerne finder man ofte mennesker, som anvender bilen i deres arbejde, og som virkelig sætter pris på at køre bil.

Til forskel fra mange andre motorer præsterer Saabs turbo ekstremt hurtige overhalinge — selv på lange bakker og med bilen fuldt lastet.

Men på Saab 900 Turbo 16 drejer det sig ikke bare om motoren. Bemærkelsesværdige er også køreegenskaberne, vejbeliigheden, sikkerheden, lastkapaciteten og chassis-komforten, som har gjort bilen til en udpræget langtursbil.

Som man kan forvente, findes en god del fra tilbehørskatalogerne allerede som standard på denne bil.

Saab 900 Turbo 16 leveres med 3 eller 5 døre.



Bilerne er med ekstraudstyr.

Saab 900 S

Det skulle ikke undre nogen, om Saab 900 S finder mange af sine købere blandt de, som tilbringer en god del af arbejdsdagen i bilen.

16-ventilsmotoren kombineret med lettryksteknikken giver nemlig Saab 900 S typiske bybil-egenskaber. Den nye motor på 145 hk gør det ikke engang nødvendigt at geare ned på gadehjørner eller ved kørsel i kø.

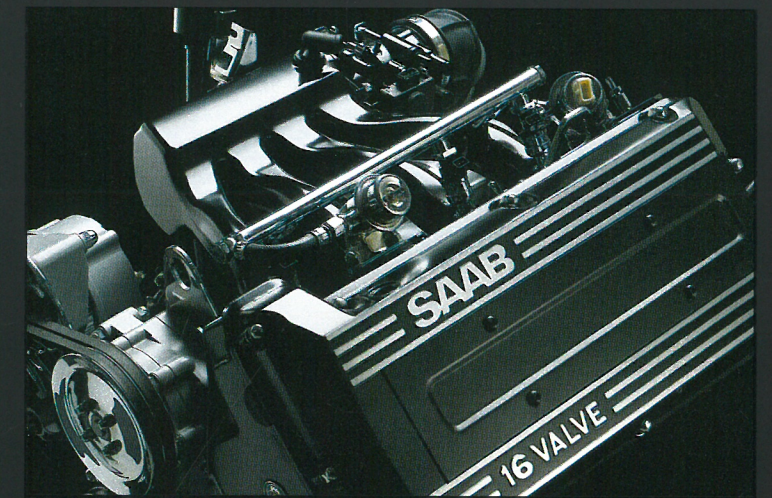
Samtidig er det få bilmodeller, som kan måle sig med Saab 900 S, når det gælder overhalingsaccelerationen i 4. eller 5. gear i fartområderne 60—100 respektive 80—120 km/t.

Saab 900 S udnytter turbobegrebet på en helt ny måde. Ikke på en maksimal effekt, men på en jævnere omdrejningsmomentkurve, som giver gode ressourcer i *alle* gear. Til og med får man et lavere støjniveau og renere udstødning.

Men Saab 900 S er lige så meget en langtursbil som alle de andre 900-modeller. Med de samme køreegenskaber, den samme vejbeliggenhed, de samme lastegenskaber og med den samme sikkerhed.

Derimod er prisen og udstyrsniveauet lavere end på de øvrige turbobiler. Det hindrer dog ikke, at Saab 900 S har front- og hækspoiler som standard, ligesom letmetalfælg, el-betjente sidespejle og sideruder, kabineluftfilter og el-opvarmede forsæder.

Saab 900 S findes som sedan-model med 4 døre og som combi coupé med 3 eller 5 døre.



Bilerne er med ekstraudstyr.

Saab 900 i16

Hos Saab 900i 16 finder man både stor effekt og sund fornuft. Både teknologi og økonomi. Bilen er tilpas hurtig. Samtidig er den en udpræget familiebil med fleksibelt bagagerum, godt udbygget sikkerhed og høj kørekøkomfort for både fører og passagerer.

Hertil bidrager ikke mindst de nye brede forsæder. De samme letindstillelige sæder som i Saab 9000.

Chassiset er som basis konstrueret til de samme hastigheder som turbomodellerne. Heller ikke køreegenskaber eller vejbeliagenhed er anderledes.

Derimod er gearskiftet blevet hurtigere, mere støjsvagt og smidigere takket være bøsningsslejrede gafler og større synkroniseringer.

16-ventils motoren på 128 hk har dobbelte overliggende knastaksler, elektronisk tændingssystem og bankningssensor og elektronisk styret benzinindsprøjtning. Denne motor er interessant af flere grunde. Blandt andet karakteriseres den af en jævn forbrænding, høj ydelsesgrad og lavt støjniveau. Som følge heraf bliver motorslitagen moderat, og såvel benzin- som serviceomkostninger beskedne.

Servoassisterede skivebremses på alle fire hjul er standard. Det er servostyringen også. Hertil kommer omdrejningstæller, el-opvarmede forsæder, nakkepuder til bagsædepassagererne, kabineluftfilter, letmetalfælg samt el-betjente sidespejle og sideruder.

Saab 900i 16 leveres med 3, 4 eller 5 døre.



Bilerne er med ekstraudstyr.

Bare for sjov

Den, som har lyst, kan meget let skabe sin egen, helt specielle 900-model, blot ved at unde sig selv lidt ekstraudstyr.

Noget af dette udstyr giver bilen en personlig karakter, samtidig med at det bidrager til at øge motorens ydelse, forbedre køreegenskaberne eller formindske luftmodstanden. Andet udstyr giver ekstra komfort eller øger køreoplevelsen.

Saabs tilbehørsprogram omfatter langt over hundrede artikler. Samtlige er kvalitetsgodkendt af Saab, uanset om de er udviklet af os selv eller i samarbejde med andre fabrikanter.

"Designed by Saab" indebærer en garanti. Dels for funktionen, dels for kvaliteten.

Saab 900 Turbo 16 med følgende tilbehør: Cross Spoke aluminiumfælg 6" x 15" til 205/55 dæk. Saab Airflow pakke, bestående af front- og hækspoilere, sideskørter og skærmforøgere lakeret i karrosserifarven. Whaletail spoiler, dobbelte forkromede udstødningsrør, 175 hk tuningssæt og el-betjent antenne.



Frontspoiler med indbygget fjernlys.

Aluminiumfælg Diamond Spoke 6" x 15".

Aluminiumfælg Silver Spoke 6" x 15".

Ej blot til lyst

Ordet luksus har en lidt odiøs klang. Men luksus er ikke bare noget overfladisk. Af og til står ordet også for fornuft.

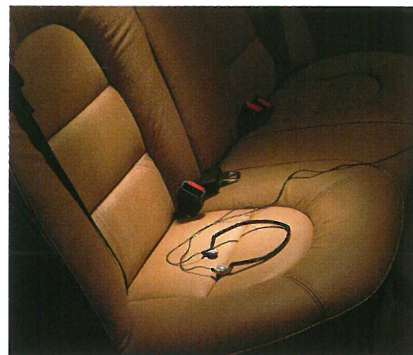
El-betjening af førersæde, sideruder og soltag er mere et spørgsmål om trafiksikkerhed end bekvemmelighed. Det er vigtigt at sidde rigtigt, så man kan koncentrere sig om trafikken. Og koncentrationsevnen har godt af lidt frisk luft i kabinen. Af samme grund betragter mange aircondition som en ren sikkerhedsfunktion.

El-betjente sidespejle er også et spørgsmål om sikkerhed. Det ved alle bilister, som har forsøgt at justere det højre spejl under kørslen.

Også den automatiske fartpilot er en sikkerhedsdetalje, selv om man måske først og fremmest føler, at den kan være bekvem at have på lange motorvejsstrækninger. Men det har vist sig, at fartpiloten har en dæmpende effekt. Man lader sig ikke trække med af trafikken. Og dog kan man foretage hurtige overhalinger, når der er brug for det. Desuden sparer den benzin.

Hvis man har undt sig selv så megen fornuft, kan man godt ofre penge på lidt unødvendig luksus som f.eks. gearstangsknop af eksklusivt mahogni.

Bare for sjov.

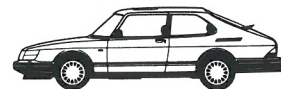


CD-afspiller og udtag til høretelefoner kan være præcist, hvad føreren behøver for at kunne koncentrere sig med ungerne på bagsædet.

På alle turbomodeller kan de nye forsæder fås med el-betjening.

Saab 900 kan også leveres med automatgear.





Saab 900 Turbo 16

MOTOR

Turbokompressor med vandkølet lejehus og integreret wastegate (ladetryksventil). Intercooler (ladeluftkøler). Saab APC-system for kontinuerlig ladetrykskontrol. Motoroliekøler.

Cylindervolumen 1985 cm³.
Cylinderdiameter/slaglængde 90/78 mm.

Max. effekt DIN 160 hk (118 kW) ved 5500 omdr./min.
Max drejningsmoment DIN 26,0 kpm (255 Nm) ved 2800 omdr./min.

Max. ladetryk 0,75 bar.
Kompressionsforhold 9,0:1.

KRAFTOVERFØRSEL

5-trins manuel gearkasse.

FÆLGE OG DÆK

Letmetalfølge. Lavprofildæk af højfartstype. Reservehjul af kompakttype.

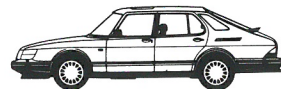
Fælgdimension 5½J×15".
Dækdimension 195/60 VR 15.

VÆGTE*

Egenvægt 1225—1275 kg.
Højeste totalvægt 1800 kg.

BENZINFORBRUG**

Bykørsel 8,2.
90 km/timen 13,2.
120 km/timen 9,3.



YDEEVNE

Topfart 200 km/t.
Acceleration 0—100 km/t 9,6 s.
60—100 km/t i 4. gear 8,2 sek.
80—120 km/t i 5. gear 11,5 sek.

STANDARDUDSTYR

Servostyring.
Krængningsstabilisatorer.
Front- og hækspoiler.
Højt placeret ekstra bremselys.
Letmetalfølge.
Lygtevisker/vasker.
Tonedede rudeglas.
Centrallås.
Børnesikre døråse i de bageste døre.
El-opvarmning i forstolene, varmen i førerstolen kan reguleres.
Førerstolens sæde indstilleligt i højde og hældning.
Nakkepuder og nedfældeligt midterarmæn til bagsædet.
Omdrejningstæller.
Kabineluftfilter (udgår hvis bilen udstyres med aircondition).
Forsinket slukning af kabinebelysningen.
El-betjente sideruder.
El-betjente sidespejle.
Automatisk fartpilot.
Stereoradio med kassettpiller.

FABRIKSMONTERET EKSTRAUDSTYR

ABS-bremser.
El-betjent soltag.
Aircondition.
Læderindtræk.
Metallic-lakering.



Saab 900 S

MOTOR

Turbokompressor med vandkølet lejehus og integreret wastegate (ladetryksventil). Motoroliekøler.

Cylindervolumen 1985 cm³.
Cylinderdiameter/slaglængde 90/78 mm.

Max. effekt DIN 145 hk (107 kW) ved 5500 omdr./min.
Max. drejningsmoment DIN 20,9 kpm (205 Nm) ved 3800 omdr./min.
Kompressionsforhold 9,0:1.

KRAFTOVERFØRSEL

5-trins manuel gearkasse alternativt automatgear.

FÆLGE OG DÆK

Letmetalfølge. Lavprofildæk af højfartstype. Reservehjul af kompakttype.

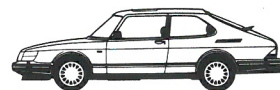
Fælgdimension 5½J×15".
Dækdimension 185/65 R 15.

VÆGTE*

Egenvægt Ca 1225—1250 kg.
Højeste totalvægt ca 1775 kg.

BENZINFORBRUG**

Manuel (automatisk) gearkasse
Bykørsel 12,3 (13,1).
90 km/t 7,3 (8,7).
120 km/t 10,2 (11,8).



YDEEVNE

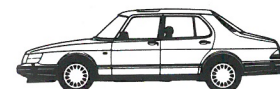
Manuel gearkasse
Topfart 190 km/t.
Acceleration 0—100 km/t 11,0 sek.
60—100 km/t i 4. gear 10,0 sek.
80—120 km/t i 5. gear 15,0 sek.
Automatisk gearkasse
Topfart 185 km/t.
Acceleration 0—100 km/t 13,0 sek.

STANDARDUDSTYR

Servostyring.
Børnesikre døråse i de bageste døre.
Højt placeret ekstra bremselys.
El-opvarmning i forstolene, varmen i førerstolen kan reguleres.
Tekstilbeklædning (indlæg) i dørene (3-dørs modellen).
Oplukkelige bageste sideruder (3-dørs modellen).
Nakkepuder og nedfældeligt midterarmæn til bagsædet.
El-betjente sidespejle.
El-betjente sideruder.
Centrallås.
Krængningsstabilisatorer.
Tre-egret sportsrat.
Letmetalfølge.
Lygtevisker/vasker.
Tonedede rudeglas, sorte rudelister og sorte håndtag.
Front- og hækspoiler.
Kabineluftfilter (udgår hvis bilen udstyres med aircondition).
Stereoradio med kassettpiller.
Omdrejningstæller.

FABRIKSMONTERET EKSTRAUDSTYR

Automatgearkasse.
ABS-bremser.
Aircondition.
Soltag.
Automatisk fartpilot.
Læderindtræk.
Metallic-lakering.



Saab 900i 16

MOTOR

Bankningssensor for kontinuerlig tændingskontrol.

Cylindervolumen 1985 cm³.

Cylinderdiameter/slaglængde 90/78 mm.

Max. effekt DIN 128 hk (94 kW) ved 6000 omdr./min.
Max drejningsmoment DIN 17,6 kpm (173 Nm) ved 3000 omdr./min.
Kompressionsforhold 10,1:1.

KRAFTOVERFØRSEL

5-trins manuel gearkasse alternativt automatgear.

FÆLGE OG DÆK

Letmetalfølge. Lavprofildæk af højfartstype. Reservehjul af kompakttype.

Fælgdimension 5½J×15".
Dækdimension 185/65 R 15.

VÆGTE*

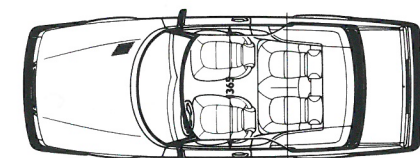
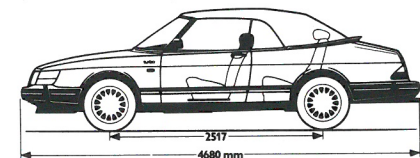
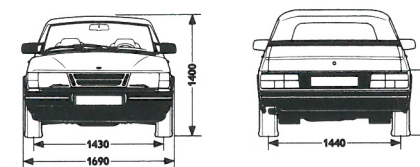
Egenvægt 1200—1350 kg.
Højeste totalvægt 1850 kg.

BENZINFORBRUG**

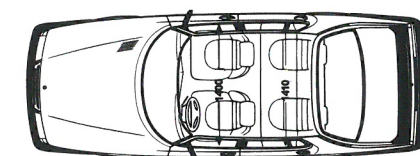
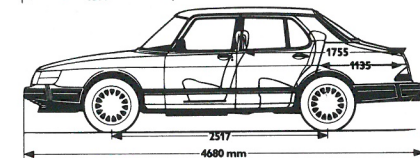
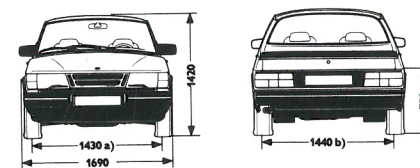
Manuel (automatisk) gearkasse
Bykørsel 7,8 (7,8).
90 km/t 13,5 (11,6).
120 km/t 10,0 (9,0).



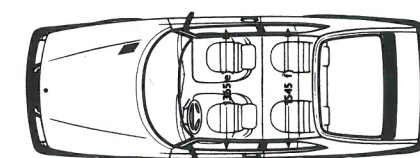
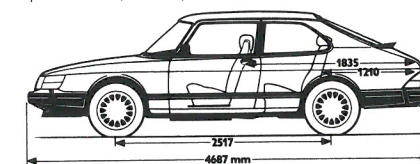
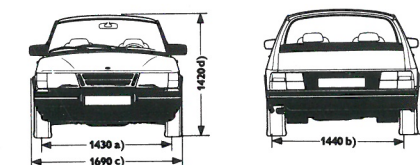
Saab 900 Cabriolet



Saab 900, 4-dørs model



Saab 900, 3- og 5-dørs modellerne



- a) Med stålfølge 1432 mm
- b) Med stålfølge 1442 mm
- c) Saab 900 Turbo 16S 1695 mm
- d) Saab 900 Turbo 16S 1405 mm
- e) 5-d. mod. 1400 mm
- f) 5-d. mod. 1410 mm

Den samlede styrke



Saab Automobile AB har sine rødder i Saab-Scania, som i dag indtager en ledende stilling indenfor området for transportmidler. Gruppens tekniske kunnen er blevet opbygget siden århundredeskiftet, og selskabets produkter findes på vejene, i luften og i rummet.

Allerede i 1897 leverede Vabis fabriksfremstillede køretøjer, og i 1901 præsenterede Scania sin første personbil — med Griffen på motorhjelm. I 1902 kom den første lastbil, og i 1911 den første bus. I slutningen af 1930'erne startede produktionen af fly.

Produktionen af personbiler indledtes i 1947. I dag findes Saab-

Scania symbolet med Griffen i centrum på et spektrum af produkter, inklusive Saab personbiler, Scania lastbiler og busser, Saab regionalfly samt militære fly. Endvidere på en række high-tech produkter, fremstillet af Saab-Scania Combitech gruppen, såsom satellitter, uddannelsessystemer og militære robotter.

Saab-Scanias virksomhedssymbol står for en gedigen teknisk kunnen, en lang tradition og bred erfaring.

Her kan De få mere at vide



Hvis De får lyst til at læse mere om de grundlæggende principper bag fremstillingen af Saab personbiler, kan De rekvirere et eksemplar af bogen Form og Funktion eller en af vore produktbrochurer.

Form og Funktion

Sandsynligvis findes der ikke noget modstykke til Form og Funktion i bilverdenen. Den indeholder omkring 100 sider med Saabs design-

filosofi, fakta og tekniske data. Hvad er styringskontrol? Hvor får turboladeren al sin kraft fra? Hvorfor ABS? Og meget, meget mere — det hele er spækket med illustrationer i farver med anskuelige tegninger, diagrammer og fotografier. Uundværlig læsning for den kommende Saab-ejer (svensk sproget).

Standard- og ekstraudstyr

Saab 9000 og 900 brochurerne giver en detaljeret gennemgang af de to

serier. De ser nærmere på hver enkelt models fordele og præsenterer både standard-og ekstraudstyr, etc.

Udstyrskataloget er en god hjælp for Dem til at udforme Deres helt egen Saab. Det præsenterer et stort udvalg af letmetalfølge, spoilers, affjedringspakke, motortrimsæt, instrumenter, stereoanlæg, tåge- og fjernlys, og meget mere — alt sammen i farver.

Indtræk



Plysintrækket Horisont findes i alle modeller med undtagelse af Saab 900 Cabriolet.



Læder bliver bare smukkere med tiden.

Også når det gælder farver, tilbyder Saab 900 en stor valgfrihed — både ud- og indvendigt.

Læderindtrækket sys af udvalgte skandinaviske skind. Til hver bil bruges ca. 9 m².

Stofindtrækket fabrikeres af en førsteklases plys, som føles kølig

om sommeren, men som er varm og dejlig om vinteren. Plyssen er slidstærk og farverne vandsikre. Naturligvis er såvel stof som øvrigt indtræksmateriale flammesikkert.

Plys



Labrador



Bokhara



Marine

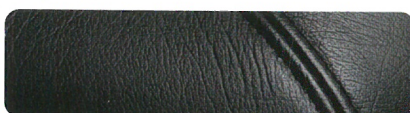


Puma



Angora

Læder



Buffalo



Colorado



Arizona



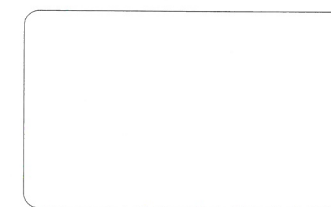
Atlas



Dover

Lakering

Karosserifarver, ikke metallic



Cirrushvid (153)

900 Turbo 16 S Cabriolet: Buffalo, Colorado, Arizona, Dover.
900i 16 Cabriolet, 900 Turbo 16 S: Buffalo, Dover, Labrador, Angora.
900 Turbo 16, 900 S: Buffalo, Atlas, Labrador, Marine.
900i 16: Labrador, Marine.



Sort (170)

900 Turbo 16 S Cabriolet: Buffalo, Colorado, Arizona, Dover.
900i 16 Cabriolet, 900 Turbo 16, 900 S: Colorado, Dover, Bokhara, Angora.
900 Turbo 16 S: Buffalo, Dover, Labrador, Angora.
900i 16: Bokhara, Angora.



Ambassadeblå (198)

900 Turbo 16, 900 S: Atlas, Dover, Marine, Angora.
900i 16: Marine, Angora.



Rodonitrød (213)

900 Turbo 16, 900 S: Buffalo, Arizona, Labrador, Puma.
900i 16: Labrador, Puma.



Cherryrød (214)

900i 16 Cabriolet, 900 Turbo 16, 900 S: Buffalo, Arizona, Labrador, Puma.
900i 16: Labrador, Puma.



Ultramarinblå (215)

900 Turbo 16, 900 S: Buffalo, Atlas, Labrador, Marine.
900i 16: Labrador, Marine.



Talladegarød (219)

900 Turbo 16 S Cabriolet: Buffalo, Arizona, Dover.
900i 16 Cabriolet, 900 Turbo 16 S, 900 Turbo 16, 900 S: Buffalo, Dover, Labrador, Angora.

Karosserifarver, metallic



Iridiumblå metallic (220)

900 Turbo 16, 900 S: Buffalo, Atlas, Labrador, Marine.
900i 16: Labrador, Marine.



Odoardogrå metallic (223)

900i 16 Cabriolet, 900 Turbo 16, 900 S: Buffalo, Dover, Labrador, Angora.
900i 16: Labrador, Angora.



Berylgrøn metallic (226)

900i 16 Cabriolet, 900 Turbo 16, 900 S: Buffalo, Arizona, Labrador, Puma.
900i 16: Labrador, Puma.



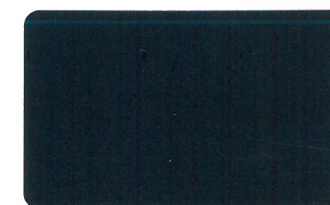
Citrinbeige metallic (227)

900 Turbo 16, 900 S: Buffalo, Dover, Labrador, Angora.
900i 16: Labrador, Angora.



Platangrå (228)

900 Turbo 16 S Cabriolet: Buffalo, Colorado, Dover.
900i 16 Cabriolet, 900 Turbo 16, 900 S: Atlas, Dover, Marine, Angora.
900i 16: Marine, Angora.



Le Mans blå metallic (229)

900i 16 Cabriolet: Buffalo, Dover, Labrador, Angora.
900 Turbo 16, 900 S, 900i 16: Marine, Angora.



Scarabé grøn metallic (230)

900 Turbo 16, 900 S: Arizona, Dover, Puma, Angora.
900i 16: Puma, Angora.

Bemærk, at billederne i brochuren kan vise biler med farver og farvekombinationer, som ikke markedsføres i Danmark.

Af tryktekniske grunde kan farverne i denne tryksag afvige noget fra de virkelige farver. Kombinationer af eksteriør- og interiørfarver findes i et separat program.

Alle oplysninger og illustrationer i denne brochure er baseret på den udførelse af bilerne, som var gældende ved brochuren endelige redigering. Modelprogram, tekniske data samt udstyr varierer fra marked til marked og kan ændres uden forudgående varsel. Nærmere oplysninger fås hos Saab-forhandleren.

Bemærk, at billederne i brochuren kan vise biler med ekstraudstyr.

Her kan De få mere at vide



Hvis De får lyst til at læse mere om de grundlæggende principper bag fremstillingen af Saab personbiler, kan De rekvirere et eksemplar af bogen Form og Funktion eller en af vore produktbrochurer.

Form og Funktion

Sandsynligvis findes der ikke noget modstykke til Form og Funktion i bilverdenen. Den indeholder omkring 100 sider med Saabs design-

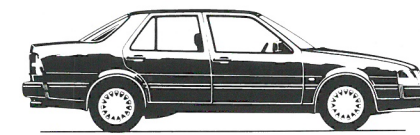
filosofi, fakta og tekniske data. Hvad er styringskontrol? Hvor får turboladeren al sin kraft fra? Hvorfor ABS? Og meget, meget mere — det hele er spækket med illustrationer i farver med anskuelige tegninger, diagrammer og fotografier. Uundværlig læsning for den kommende Saab-ejer (svensk sproget).

Standard- og ekstraudstyr

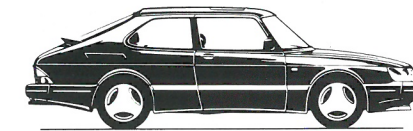
Saab 9000 og 900 brochurerne giver en detaljeret gennemgang af de to

serier. De ser nærmere på hver enkelt models fordele og præsenterer både standard-og ekstraudstyr, etc.

Udstyrskataloget er en god hjælp for Dem til at udforme Deres helt egen Saab. Det præsenterer et stort udvalg af letmetalfølge, spoilers, affjedringspakke, motortrimsæt, instrumenter, stereoanlæg, tåge- og fjernlys, og meget mere — alt sammen i farver.



Saab 9000



Saab 900

Saab personbiler findes i to produktlinier — Saab 9000 og Saab 900. Modelsortimentet er bredt, og De kan vælge mellem adskillige motor-, udstyrs- og karrosserivarianter.



Saab Automobile AB
Trollhättan, Sverige

SAAB DANMARK A/S
Gladsaxevej 340
2860 Søborg
Telefon 39 66 90 00



DK Art. No. 254912 Printed in the Netherlands © Copyright, Saab Automobile AB, 1990.