

SAAB

900

4 DE SAAB-LOGICA BEGINT MET HET GEDRAG VAN DE AUTO OP DE WEG.

Een groot motorvermogen stelt hoge eisen aan het weggedrag. De auto moet zich consequent gedragen, onafhankelijk van de omstandigheden tijdens het rijden.

16 DE DERDE GENERATIE TURBOMOTOR.

Wij hebben als eerste van de turbotechniek gebruik gemaakt voor de behoeften van de gewone automobilist – nu is de turbomotor van de derde generatie gekomen – met 16 kleppen, intercooler en APC.

21 KIES DE MOTOR DIE U PAST.

Het ruime motoren-assortiment van Saab biedt u de mogelijkheid een Saab te kiezen met prestaties die precies voldoen aan juist uw behoeften.

30 AUTO RIJDEN IS ZITTEN.

Moet u lange trajecten afleggen, dan is het belangrijk zo goed mogelijk te zitten.

32 ZUINIG RIJDEN – NIET ALLEEN MAAR EEN KWESTIE VAN BRANDSTOF.

36 PRAKTISCH – OOK IN DE PRAKTIJK.

De ideale oplossing voor uw transportbehoeften is een auto waar u prettig in rijdt, veel in kunt meenemen en na een paar eenvoudige handgrepen nog méér in kunt laden.

■ Een Saab wordt uitgerust volgens de behoeften van het land waar hij verkocht wordt. U kunt dus op sommige foto's kleuren of uitrusting aantreffen die niet op elke markt verkrijgbaar zijn. Uw Saab dealer kan u precies vertellen welke uitvoeringen en uitrusting voor uw land van toepassing zijn.

■ Saab automobielen zijn belastingvrij verkrijgbaar voor diegenen die voor deze concessie in aanmerking komen. Verdere inlichtingen kunt u bij uw plaatselijke Saab dealer krijgen. ■ De fabrikant behoudt zich het recht voor de specificaties en uitrusting zonder voorafgaande kennisgeving te wijzigen.





VOLLEDIGE CONTROLE OVER DE AUTO.

Dat kan betekenen: voelen hoe de wielen de wagen precies in het spoor houden bij hoge snelheid op een bochtige weg. Maar het kan ook zijn: betrouwbaar en veilig met de hele familie te rijden in de ergste sneeuwstorm. Of de auto dagelijks door druk en jachtig stadsverkeer heen te manoeuvreren.

Deze schijnbaar zo volkomen verschillende omstandigheden hebben toch het belangrijkste gemeen: ze vereisen een perfect samenspel tussen de auto en u, als bestuurder. U moet gemakkelijk zitten, met alle bedieningsorganen bij de hand. De auto moet u snel duidelijke en juiste informatie geven en consequent reageren op uw orders – ook onder wisselende omstandigheden. De motor moet gewillig reageren op het gaspedaal en zonder protest optrekken, ook bij lage toerentallen.

Doordat wij bij onze ontwikkelingswerkzaamheden consequent de bestuurder centraal stellen, krijgen die eigenschappen de voorkeur, die tot het perfecte samenspel bijdragen. Dáárom is Saab rijden een meer dan gewone belevenis, terwijl de Saab meer dan voldoet aan de eisen die u mag stellen aan een flexibel transportmiddel voor de afwisselende behoeften van het dagelijks leven.

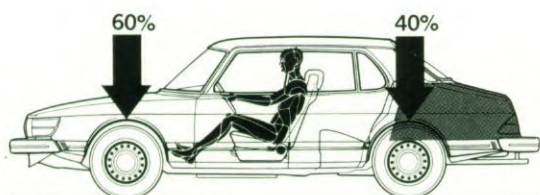
Het gehele 900-assortiment heeft dezelfde basisconstructie voor carrosserie, chassis en motor. Een constructie, die een uitzonderlijk goede wegligging oplevert en die berekend is op zeer hoge prestaties.



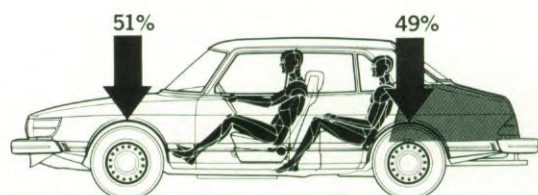
Welk model Saab 900 u ook rijdt, u rijdt in een auto waar u onder alle omstandigheden op kunt vertrouwen. Een auto met ruime marges, aansluitend op reeds uitzonderlijk hoge basis-eisen. In elk opzicht!

DE SAAB-LOGICA BEGINT MET HET GEDRAG VAN DE AUTO OP DE WEG.

Een groot motorvermogen stelt hoge eisen aan het weggedrag. De eigenschappen van de auto mogen niet veranderen. M. a. w. de auto moet zich op dezelfde manier gedragen, of u er nu alléén in rijdt of met de wagen volgeladen, op een droge of op een slipperige weg. Alleen dan kunt u als bestuurder uw auto onder alle omstandigheden vertrouwen – dat hij werkelijk uw bedoelingen volgt en reageert zoals u dat had bedoeld, in elke situatie. De auto moet ervoor gebouwd zijn eventuele fouten van de bestuurder te corrigeren. Dáárom bouwen we onze auto's volgens bepaalde logische principes.



In onbeladen toestand is het gewicht dat op de voorwielen van de Saab 900 rust groter dan dat op de achterwielen. Hierdoor is een goede wegligging verzekerd.



Maar zelfs als de auto maximaal beladen is, is toch het gewicht op de aangedreven voorwielen van de 900 groter dan dat op de achterwielen.

Kleuren carrosserie en interieur 1985 modellen

Exterieur lak	Interieur bekleding	90, 900, 900i	900i optional	Turbo 8 en 16 en CD	Turbo 16S 3d.
Azure blue K116	Persian blue V2	•	•		
Black K170	Mohair V1	•	•	•	•
	Sierra leder L1			•	•
Cherry red K127	Cashmere V4	•	•		
	Mohair C1			•	
	Sierra leder L1			•	
Ivory K155	Mohair V1	•	•	•	
	Sierra leder L1			•	
Admiral blue K131	Persian blue V2	•	•		
	Mohair C1			•	
	Sierra leder L1			•	
Cirrus white K153	Persian blue V2	•	•	•	
	Colorado red leder L3			•	
Maroon K168	Cashmere V4	•	•	•	
	Bokhara				
	Sierra leder L1			•	

Exterieur metallic lak	Interieur bekleding	90, 900, 900i	900i optional	Turbo 8 en 16 en CD	Turbo 16S 3d.
Silver K172	Persian blue V2	•	•		
	Bokhara red C3			•	•
	Colorado red leder L3			•	•
Conch. red K120	Cashmere V4	•	•		
	Mohair C1			•	
	Sierra leder L1			•	
Platinum blue ... K117	Persian blue V2	•	•	•	
	Colorado red leder L3			•	
Pine green K140	Mohair V1	•	•	•	
	Sierra leder L1			•	
Slate blue K112	Persian blue V2	•	•	•	
	Sierra leder L1			•	
Rosequartz K129	Cashmere V4	•			
	Bokhara B3			•	•
	Colorado red leder L3			•	
Turbo 8 optional met leder 900 i optional met luxe bekleding					

B.V. AUTO IMPORT MAATSCHAPPIJ A.I.M.

Lange Dreef 28 – Postbus 50 – 4130 EB Vianen – Industrierrein "De Hagen"

Telefoon 03473-72604* – Telex 40171

spijker drukkerij bv buren

prijslijst SAAB



februari 1985

Type		aut	sr	esr	ps	cl	ew	em	ac	acc	ea	cc	lu	o/o	PRIJS excl. BTW	PRIJS incl. BTW
Saab 1985																
90	2d m5	-	o	-	-	-	-	-	-	-	-	e	-	-	f 28.866,-	f 34.350,-
900	4d m4	-	-	-	e	-	-	-	e	-	-	e	-	-	f 30.882,-	f 36.750,-
900	3d m5	-	o	-	s	o	-	-	e	-	-	e	-	-	f 33.067,-	f 39.350,-
900	4d m5	-	o	-	s	o	-	-	e	-	-	e	-	-	f 33.487,-	f 39.850,-
900	5d m5	-	o	-	s	o	-	-	e	-	-	e	-	-	f 34.412,-	f 40.950,-
900i	2d m5	-	o	-	s	o	-	-	e	-	-	e	-	o ¹⁾	f 36.218,-	f 43.100,-
900i	3d m5	o	o	-	s	o	-	-	e	-	-	e	-	o ¹⁾	f 37.227,-	f 44.300,-
900i	4d m5	o	o	-	s	o	-	-	e	-	-	e	-	o ¹⁾	f 37.647,-	f 44.800,-
900i	5d m5	o	o	-	s	o	-	-	e	-	-	e	-	o ¹⁾	f 38.571,-	f 45.900,-
900 tu 8	3d m5	o	o	-	s	s	s	s	e	-	-	e	-	o ²⁾	f 45.294,-	f 53.900,-
900 tu 8	4d m5	o	o	-	s	s	s	s	e	-	-	e	-	o ²⁾	f 45.714,-	f 54.400,-
900 tu 8	5d m5	o	o	-	s	s	s	s	e	-	-	e	-	o ²⁾	f 46.639,-	f 55.500,-
900 tu 16	3d m5	-	-	s	s	s	s	s	o	-	s	s	o	-	f 51.597,-	f 61.400,-
900 tu 16	4d m5	-	-	s	s	s	s	s	o	-	s	s	o	-	f 51.933,-	f 61.800,-
900 tu 16	5d m5	-	-	s	s	s	s	s	o	-	-	s	o	-	f 52.857,-	f 62.900,-
900 tu 16 s	3d m5	-	-	s	s	s	s	s	o	-	s	s	o	-	f 53.277,-	f 63.400,-
900 tu 16 cd	4d m5	-	-	-	s	s	s	s	s	-	s	s	o	-	f 70.084,-	f 83.400,-
9000 tu 16	5d m5	-	-	o	s	s	s	s	-	o	s	s	o	-	f 57.101,-	f 67.950,-

- = niet leverbaar af fabriek

o = extra's leverbaar af fabriek

e = extra's leverbaar af importeur

s = standaard

PRIJS

excl. BTW

PRIJS

incl. BTW

¹⁾ = s-pakket: sr, cl, alu wielen, achter spoiler (alleen 2 drs.), getint glas, zwarte raamlijsten, luxe bekleding met blokmotief, midden armsteun, hoofdsteunen achterbank, middenconsole en voorspoiler.

f 3.992,-

f 4.750,-

²⁾ = lux-pakket: ac, esr, cc, ea (m.u.v. 5d) en lederen bekleding.

f 7.794,-

f 9.275,-

Afleveringskosten, incl. ML-behandeling.

Inbegrepen: transportkosten, rijklaar maken, poetsen, kentekenplaten + NL transfer, legeskosten.

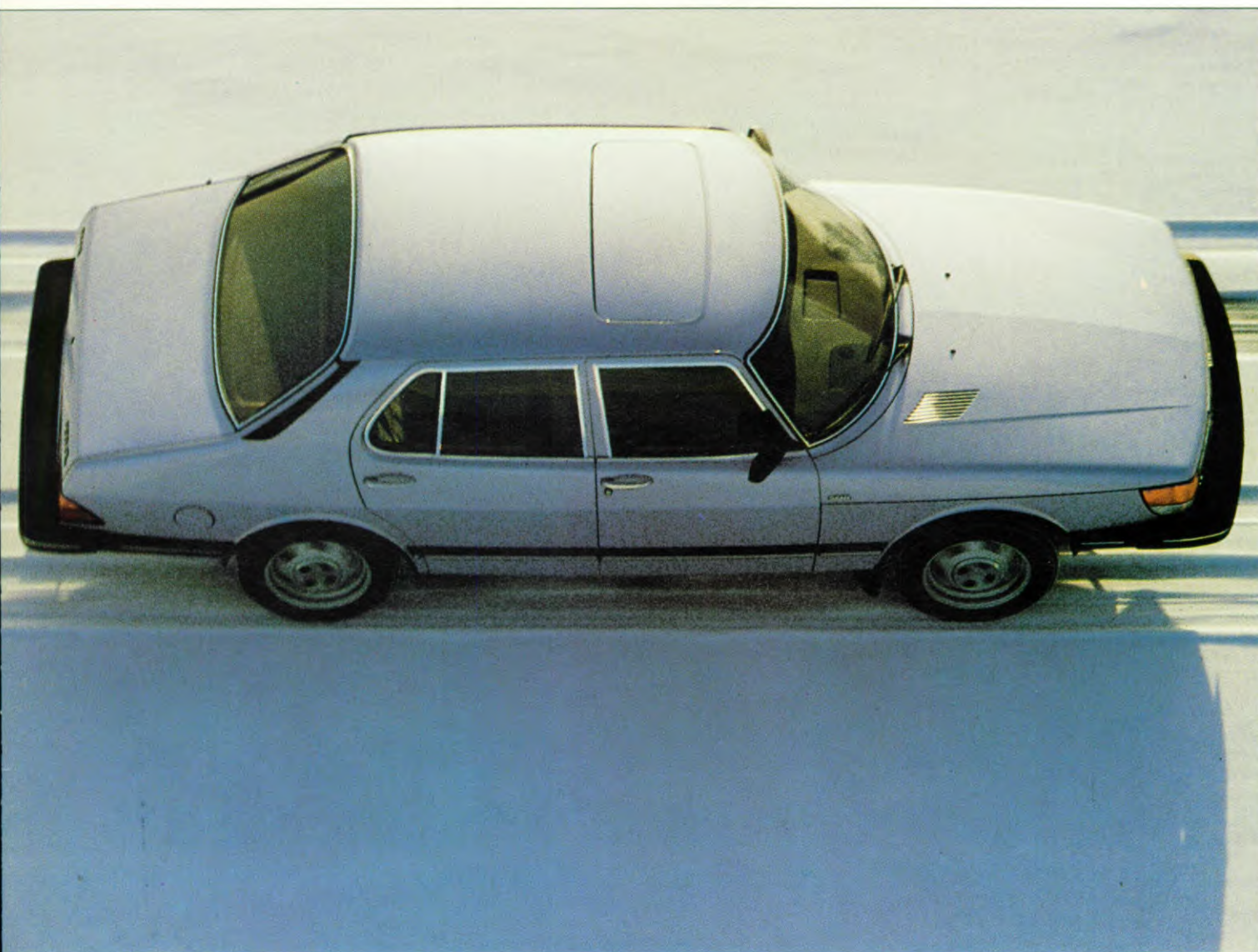
Prijzen en uitvoeringen kunnen aan veranderingen onderhevig zijn, zonder voorafgaande kennisgeving.

VIALLE AUTOGAS SYSTEMEN

Prijslijst incl. BTW

	onderbouw installatie	inbouw installatie
Saab 90	f 2.850,-	f 1.935,-
Saab 900	v.a. f 2.950,-	v.a. f 1.935,-

aut	= automaat	f 2.122,-	f 2.525,-
sr	= fabrieksschuifdak	f 1.891,-	f 2.250,-
esr	= electr. fabr. schuifdak (900)	-	-
	= electr. glazen schuif- kanteldak (9000)	f 2.479,-	f 2.950,-
ps	= stuurbevestiging	f 1.672,-	f 1.990,-
cl	= centr. deurvergrendeling	f 273,-	f 325,-
ew	= electr. bed. portier ramen	-	-
em	= electr. bed. buitenspiegels	-	-
met	= metallic lak 90	f 924,-	f 1.100,-
	= metallic lak 900/9000	f 1.071,-	f 1.275,-
cc	= cruisecontrol	f 731,-	f 870,-
lu	= lederen bekleding	f 3.319,-	f 3.950,-
ac	= airconditioning	f 3.714,-	f 4.420,-
acc	= automatic climat control	f 5.462,-	f 6.500,-
	Afleveringskosten	f 735,-	f 875,-



De Saab 900 heeft een enorm motorvermogen, uitstekende wegligging en efficiënte remmen.

De motor voorin en voorwiel-aandrijving is het fundamentele principe dat bij het bouwen van de Saab altijd is gevolgd en dat nog steeds wordt aangehouden. Wij waren een van de eersten met dit principe, maar steeds meer autofabrikanten gaan het nu volgen. Als de motor boven de aangedreven wielen is geplaatst, zullen deze wielen het grootste gewicht dragen en dus de beste grip op de weg hebben.

Doordat de voorwielen worden aangedreven, wordt de gehele auto getrokken in plaats van aan de achterkant geduwd, zoals bij een auto met achterwielaandrijving. Als de aangedreven wielen aan de achterkant zitten en de hele auto voor zich uit moeten duwen – dan hebben ze eigenlijk de neiging de rest van de auto te willen „inhalen”. Dit ver-

schijnsel uit zich in slippen van de achterwielen.

De gewichtsverdeling is buitengewoon belangrijk voor de wegligging en het weggedrag van de auto. Bij een normale belading van de Saab 900 dragen de voorwielen ongeveer 60% van het gewicht en de achterwielen 40%. Bij maximale belading is de verdeling ongeveer 51% vóór en 49% achter. Het grootste gewicht wordt nog steeds door de aangedreven wielen gedragen en is dus achter iets lager.

Als gevolg daarvan is het gedrag van de 900 altijd veilig en constant in elke situatie. Of u nu alleen in de auto zit of dat de auto volledig beladen is.

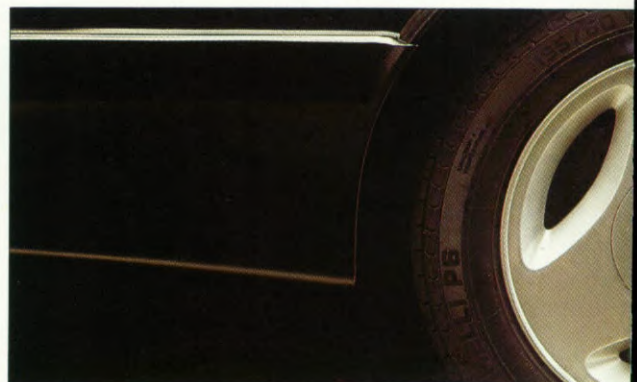
Het ontwerp van het chassis is buitengewoon belangrijk voor de

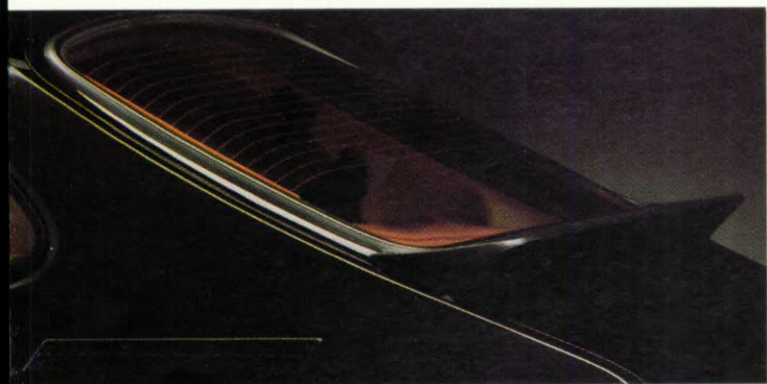
wegligging en stabiliteit van een auto. Het chassis moet zo ontworpen zijn dat dit grote krachten kan weerstaan en toch flexibel blijft. Het moet ervoor zorgen dat spoorvariaties vermeden worden als de auto rijdt. Als gevolg van dergelijke veranderingen in het spoor gebeurt het vaak dat de achterwielen plotseling en onverwacht gaan slippen. Dit vormt het grootste nadeel van onafhankelijke achterwielophanging.

De rechte, buitengewoon lichte achteras, die uit één stuk bestaat wordt in de carrosserie van de Saab 900 op zijn plaats gehouden door maar liefst vijf geleide-armen – twee voor, twee achter en een Panhard-stang. Als gevolg hiervan staan de achterwielen altijd loodrecht op

vervolg op pag. 8

FUNCTIONELE VORMGEVING.





*De Saab 900 – de Combi Coupé even-
zeer als de Sedan – heeft een doelmatige
vormgeving zonder onnodige bijkomstig-
heden. Die is tijdloos, esthetisch
aantrekkelijk en heeft een karakteristiek
profiel. Het is de functie, die de richtlijnen
bepaald heeft voor de vormgeving, van
het lijnenspel van de carrosserie tot en
met het ontwerp van de meest bescheiden
schakelaar.*

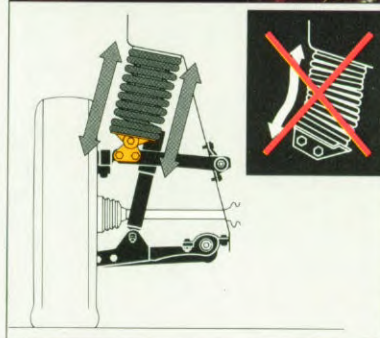
het wegoppervlak, waardoor een uiterst goede wegligging wordt verkregen. De achterwielloophanging bestaat uit twee schroefveren en twee dubbelwerkende, telescopische schokdempers die er samen voor zorgen dat de wielen elke onregelmatigheid in het wegdek nauwkeurig volgen zonder de schokken aan de carrosserie door te geven.

De voorwielloophanging van de 900 bestaat uit twee lichte maar sterke triangelvormige draagarmen aan elke zijde. De vering bestaat uit stevige, scharnierend gemonteerde schroefveren met lange veerweg. De veer is aan de bovenste draagarm bevestigd. Door de dubbele draagarm en het feit dat de veren bewegend bevestigd zijn, kunnen de veren worden samengedrukt zonder dat ze vervormen en zonder een ongewenst stuur-effect aan de wielen door te geven. Dit is het meest effectieve ophangings-systeem, waardoor eveneens plotselinge ongewenste stuurreacties bij sterk inveren worden voorkomen. Door de lange veerweg kan de bestuurder de auto te allen tijde onder controle houden, zelfs wanneer de auto met hoge snelheid over de top van een heuvel rijdt, waarbij de voorveren maximaal uitslaan.

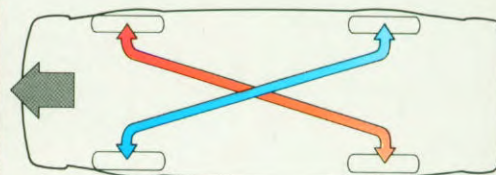
De schokdempers voor en achter zijn van het gasgevlude type – stugger op modellen met meer motorvermogen. Ze zijn aan de onderste draagarm bevestigd en ze zorgen voor een snelle demping van verticale bewegingen van de wielen.

De 15-inch wielen zorgen ervoor dat de 900 uitstekend uit de voeten kan op sneeuw, grind of andere rulle oppervlakken. Grote wielen zijn ook beter vanuit het oogpunt van slijtage gezien en zorgen dus voor zuinigheid. Bovendien bieden de grote wielen ruim plaats aan de krachtige remmen.

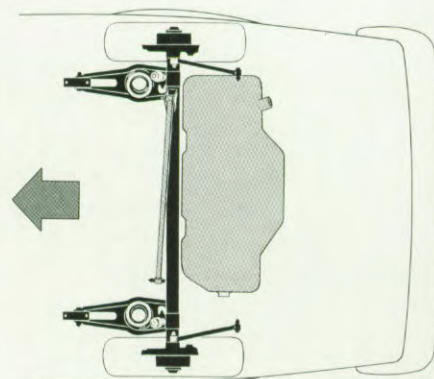
De Saab 900 heeft, mede door zijn zorgvuldig afgewogen gewichtsverdeling en zijn nauwgezet geconstrueerde chassis, een wegligging die een klasse hoger staat dan die van de meeste andere auto's in z'n klasse.



De voorwielveer is scharnierend gemonteerd in de bovenste draagarm en blijft altijd in rechte stand.



Het dubbele veiligheidsremsysteem garandeert dat de remmen altijd blijven werken, ook indien één van de circuits mocht uitvallen.



De rechte, lichtgewicht achteras uit één stuk houdt de banden altijd onder de juiste hoek op het wegdek, waardoor men van een optimale grip op de weg is verzekerd.

MOET U REMMEN ALS U DE BOCHT NEEMT?

Bij het remmen tijdens het nemen van bochten staat het oppervlak van de banden dat in contact met de weg is, aan veel grotere spanningen bloot dan wanneer men alleen maar remt of de bocht neemt. In het ergste geval verliest de auto zijn grip op de weg wanneer de achterwielen blokkeren en de auto slipt. Denk bijv. maar eens aan een scherpe bocht.

Terwijl de bestuurder de bocht ingaat, kan hij plotseling merken dat hij te snel rijdt en moet afremmen. De achterwielen zullen dan blokkeren en de auto gaat slippen – misschien wel van de weg. Dit is vaak het gevolg van het feit dat de remkracht van de achterremmen te groot is. Vooral bij winterse wegomstandigheden kan dit zeer kritiek zijn.

Altijd meer remkracht aan de voorkant is derhalve een principe dat we bij het ontwerpen van het remsysteem van de 900 hebben gevolgd. Dit voorkomt dat de achterwielen blokkeren. En in plaats van een remkrachtregelaar te gebruiken, die ervoor zorgt dat de hydraulische druk op de achterremmen minder is, hebben wij voor een andere benadering gekozen.

De voor- en achterremcilinders van de Saab 900 hebben gewoon andere afmetingen. Dit zorgt ervoor dat de remkracht op de achterwielen altijd minder is. En het systeem is verder verbeterd door onze asbestvrije remvoeringen die, afgezien van het feit dat ze veel langer meegaan, bij verschillende temperaturen een verschillende remdruk uitoefenen. Door de andere samenstelling van het materiaal oefenen de achterremvoeringen opzettelijk minder remkracht uit wanneer ze volledig warm zijn, zoals b.v. bij zwaar remmen tijdens hoge snelheden. Wanneer er minder stevig geremd wordt en de voeringen niet zo warm zijn, zoals b.v. tijdens het remmen in een bocht of op een gladde weg, waarbij men zo veel mogelijk dezelfde remkracht op alle vier de wielen wil krijgen, dan remmen de voeringen van de achterwielen iets harder. De remvoeringen van de voorwielen remmen altijd even hard. De verdeling is ong. 80% remkracht vóór bij zwaar remmen op droog asfalt en ong. 70% bij soepel remmen op bijv. een gladde weg.

De manier waarop het gewicht over de voor- en achterwielen is ver-

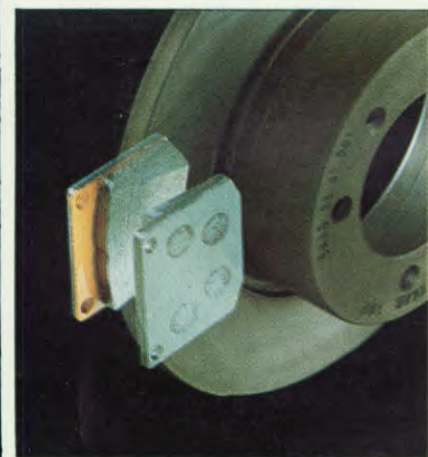
deeld, samen met de stuurgeometrie en de vering, doorslaggevend voor het gedrag van de auto bij het nemen van bochten. Men pleegt dit gedrag van de auto in twee groepen in te delen: auto's met overstuur en onderstuur.

Overstuur is in het algemeen een kenmerk van auto's die aan de achterkant zwaar zijn en achterwiel-aandrijving hebben. Bij zulke auto's ligt het zwaartepunt naar achteren, achter het midden van de wielbasis. Bij het snel nemen van bochten zal de centrifugale kracht aan de achterkant van de auto groter zijn dan aan de voorkant. Dus zal de bocht die de auto beschrijft, kleiner zijn dan de overeenkomstige draai van het stuurwiel. De bestuurder zal dan moeten ingrijpen door het stuurwiel „in de verkeerde richting” te draaien.

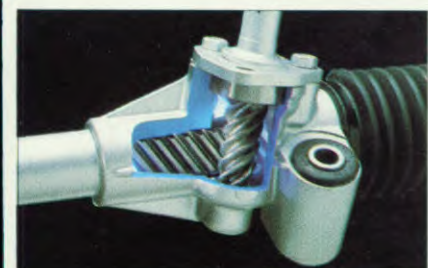
Onderstuur is mogelijk een kenmerk van auto's waarin het zwaartepunt zich meer naar voren bevindt, vóór het midden van de wielbasis. Bij het snel nemen van bochten maakt de auto dan een bredere bocht dan overeenkomt met de draai van het stuurwiel. De bestuurder zal hierop instinctief reageren door te corrigeren in de richting van de bocht – altijd in dezelfde richting.

De Saab 900 heeft licht onderstuur. Dit is een natuurlijk gevolg van de manier waarop het gewicht over de auto is verdeeld. U ontvangt altijd duidelijke informatie over wat er gebeurt en, nog belangrijker, over wat er gaat gebeuren. Als u rijdt, draait u het stuurwiel altijd in de juiste richting – duidelijk en logisch. ■

Het gevolg hiervan is dat de Saab 900 een betere koersvastheid heeft dan de meeste andere auto's, zelfs in moeilijke omstandigheden, zoals bij het remmen in de bocht.



Schijfremmen rondom. Asbestvrije remvoeringen met betere remeigenschappen.



De rondsel- en tandheugelbesturing.





U zult het best autorijden wanneer de wagen u het gevoel geeft dat hij een verlengstuk van uzelf is. Wanneer de auto u snel van de correcte informatie voorziet en u daarop met uw instructies reageert, misschien wel door in een fractie van een seconde het stuur om te draaien, dan moet u er zeker van zijn dat de auto reageert op de manier die u verwacht. Als dat niet het geval is, kan de auto waarin u rijdt een gevaar voor uzelf en andere weggebruikers zijn.

De gehele omgeving van de bestuurder moet perfect zijn – deze moet met de bestuurder een eenheid vormen waarin de bestuurder centraal staat. Kortom, de auto moet zich als een verlengstuk van uw eigen persoonlijkheid gedragen.

ALS DE AUTO WAARIN U RIJDT U HET GEVOEL GEEFT DAT HIJ EEN VERLENGSTUK VAN UZELF IS, DAN IS HIJ VOOR U DE JUISTE AUTO.

Men is bij Saab met een groot researchproject begonnen om een bestuurdersruimte en interieur te produceren die zo perfect mogelijk is. Dit is niet alleen een kwestie van stoelen, hoe belangrijk die ook zijn. Een essentieel aspect is ook het bereik van de bestuurder – hij moet snel en gemakkelijk bij alle bedieningsorganen kunnen komen, zonder van houding te veranderen. Een goed ontworpen bestuurdersruimte stelt u in staat langer – en beter – te rijden. In de 900 hebben wij het dashboard in **drie logische zones** ingedeeld die u altijd kunt bereiken zonder van houding te veranderen en zonder dat uw aandacht van het sturen wordt afgeleid. Deze zones zijn: de verlichtingsschakelaars, het instrumentenpaneel en de verwarmings- en ventilatieschakelaars.

De voorstoelen van de Saab 900 bieden meer comfort dan die van de meeste andere auto's. Ze zijn ergonomisch correct ontworpen en bieden op die plaatsen waar dit nodig is ruim voldoende steun. De bestuurdersstoel is elektrisch verwarmd. Bij het rijden in de 900 zult u spoedig bemerken dat u stevig zit bij het snel nemen van bochten en dat u comfortabel zit op lange reizen. Dit is grotendeels te danken aan het goede ontwerp van de stoelen en het feit dat de bestuurdersstoel vele afstel-mogelijkheden biedt.

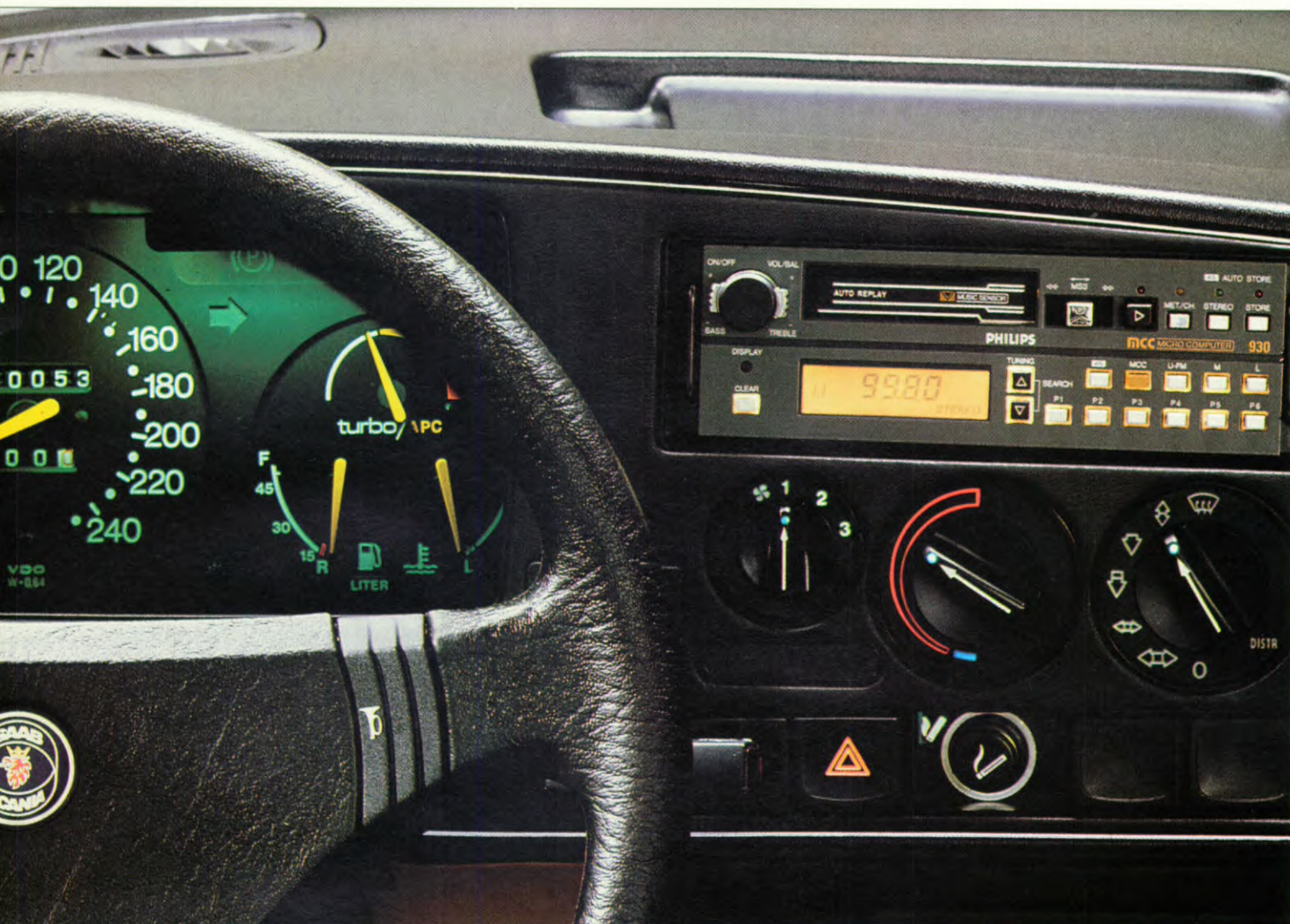
De achteruitkijkspiegels vormen uw belangrijkste hulpmiddelen bij het rijden. Het is bijna even belangrijk om te zien wat er achter de wagen gebeurt als ervoor. Dus is de Saab 900 uitgerust met royale achteruitkijkspiegels, waarvan de buitenspiegels ook vanaf de bestuurdersplaats bijgesteld kunnen worden. In 1982 ontving Saab de Duitse prijs voor de „BELANGRIJKSTE BIJDRAGE AAN DE VEILIGHEID” voor de buitenspiegel met het extra brede gezichtsveld op de 900. In het grote, vlakke deel van de spiegel kunt u het verkeer achter u zien zoals u dat ziet in een conventionele buitenspiegel, terwijl u in het kleinere, convexe gedeelte van de spiegel ver naar buiten kunt zien. Op die manier hebben we de „dode hoek” geëlimineerd. ■



De middenconsole met alle startfuncties logisch bij elkaar. Gemakkelijk te bereiken – daar waar uw hand automatisch terecht komt als u het stuurwiel loslaat. De koplampen worden automatisch uitgeschakeld met de contactsleutel. De versnellingsbak is vergrendeld als de sleutel uit het slot wordt genomen.



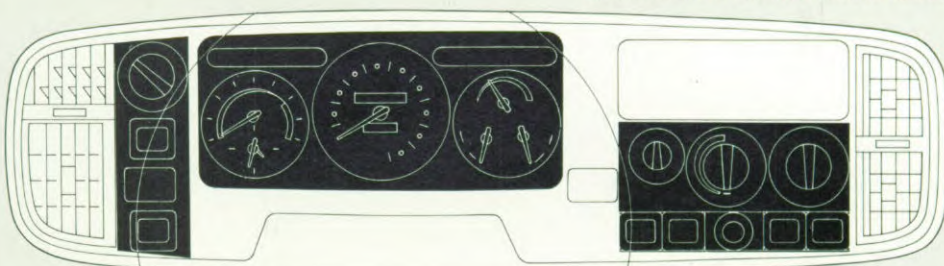
De buitenspiegel met extra breed gezichtsveld is van binnenuit verstelbaar. Elektrisch bedienbaar op de exclusievere modellen.



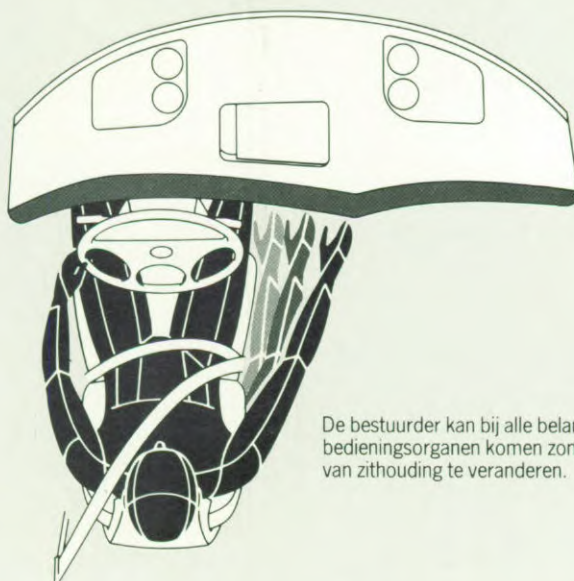
De radio behoort niet tot de standaarduitrusting.



Extra middenconsole met bergruimte en plaats voor extra uitrusting. Standaard op Turbo en 900i met S-Pakket. (Ook als extra's naar keuze verkrijgbaar.)



Het dashboard is in een drietal logisch gerangschikte zones verdeeld. De verlichtingsschakelaars, het instrumentenpaneel en de verwarmings- en ventilatieschakelaars.



De bestuurder kan bij alle belangrijke bedieningsorganen komen zonder van zithouding te veranderen.

's Nachts rijden en rijden met uitzicht belemmerend weer – regen of mist – stelt extra eisen aan zowel de auto als de bestuurder. Goede koplampen en zo intensief mogelijk dimlicht, zonder tegenliggers te verblinden, zijn een paar van de belangrijkste ingrediënten. Ook moeten de wissers en sproeiers zowel de voorruit als de koplampen schoon kunnen houden bij het rijden op modderige wegen.





Achterlichtunit van de Combi Coupé met ingebouwde mistachterlichten. De achterlichten zijn aan beide kanten dubbel – een veiligheidsfactor als er bijv. een gloeilampje kapot gaat.



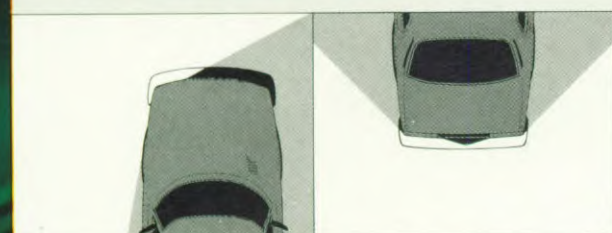
Achterlichtunit van de Sedan met ingebouwde mistachterlichten. De achterlichten zijn aan beide kanten dubbel – een veiligheidsfactor als er bijv. een gloeilampje kapot gaat.



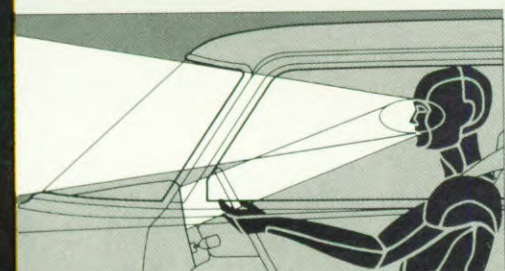
Voorste richtingaanwijzers en parkeerlichten.



Koplampen met sproeiers en wissers. Een veiligheidsdetail dat door Saab is ontwikkeld.



De richtingaanwijzers zowel voor als achter zijn binnen een groot bereik zichtbaar.



De bestuurder kan de stoel in hoogte verstellen om zo de stand te vinden die hem het beste past. Hierdoor wordt een uitstekend gezichtsveld verkregen, terwijl men het dashboard in één blik overziet.

HEEFT U GOED ZICHT?

Verlengd dimlicht vindt u op de Saab 900. Verlengt het zicht langs de rechter wegberm met ongeveer 50% vergeleken met conventioneel dimlicht.

Efficiënte koplampwissers die ervoor zorgen, dat de schijnwerpers doelmatig dienst doen doordat het glas helder blijft – een wereldprimeur toen wij ze als standaard introduceerden.

Grote, duidelijke richtingaanwijzers, die om de hoeken van de auto heen buigen, zijn belangrijke hulpmiddelen in het donker. Op de Saab 900 zijn ze buitengewoon duidelijk en bovendien ook van bovenaf goed zichtbaar. Daardoor kunnen ook bus- en vrachtwagenchauffeurs uw knipperlichten zien.

Mistachterlichten zijn belangrijk bij het rijden in mist of sneeuwjachten. Op de Saab 900 zijn als standaard twee grote mistachterlichten ingebouwd in de achterlichtunits.

Verlichting en plaatsing van de instrumenten en bedieningsorganen zijn extra belangrijk als het donker is. De Saab 900 heeft een dashboard met een behaaglijke, groene, niet verblindende verlichting. Groen licht is voor het oog een veel prettigere gewaarwording dan b.v. roodachtig licht. De bedieningsorganen zijn verlicht en zo gevormd en geplaatst, dat ze gemakkelijk in het donker te bedienen zijn.

Goed zicht rondom de auto is uiterst belangrijk, vooral bij slecht licht. Dank zij de grote, gebogen voorruit van de Saab 900, de anti-verblindingsbinnenspiegel en de grote buitenspiegels heeft u optimaal zicht met een breed gezichtsveld vooruit en zeer goed zicht achteruit.

De ruitenwissers bestrijken een groot oppervlak. Drie sproeimondstukken zorgen ervoor, dat de ruit ook op modderige wegen goed schoon wordt gehouden. Zowel de wissers en sproeiers van de voorruit als die van de koplampen worden bediend met dezelfde bedieningshandel op de stuurkolom, welke van een intervalstand is voorzien. ■

In de Saab 900 zijn de omstandigheden en voorwaarden voor veilig rijden in duisternis, mist en regen en op modderige wegen extreem gunstig.



DE DERDE GENERATIE TURBOMOTOR.

Toen Saab in 1976 de eerste turbomotor introduceerde die was aangepast voor normaal, dagelijks gebruik, stond de autowereld stomverbaasd. De Saab Turbo verenigde namelijk de toen nog zo onverenigbare eigenschappen: groot motorvermogen en laag brandstofverbruik. Maar wij waren daarmee nog niet tevreden. Toen bij andere autofabrikanten de ogen begonnen open te gaan voor turbodrukvulling hadden wij de turbomotor van de tweede generatie al klaar – turbo met APC. En nu men elders druk bezig is eigen turbomotoren te ontwerpen, kunt u intussen al een Saab rijden met een turbomotor van de derde generatie – Saab Turbo 16.

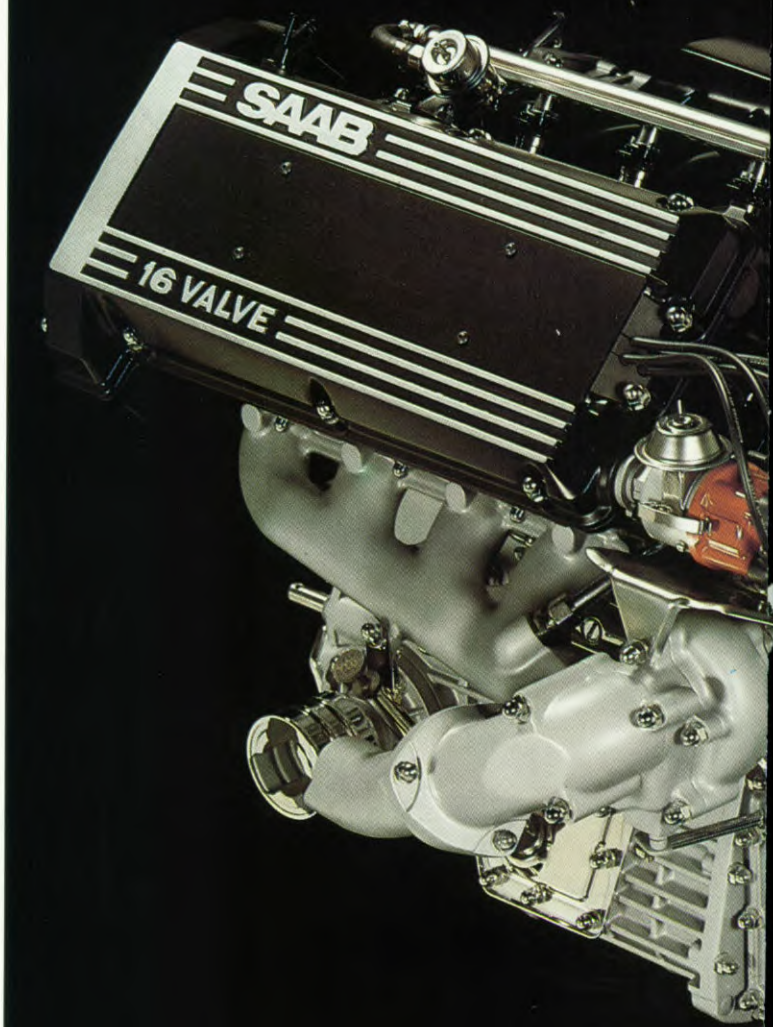
Vier kleppen per cilinder, APC, dubbele bovenliggende nokkenas, intercooler, LH-Jetronic brandstofinjectie en turbodrukvulling zorgen voor **uiterst hoge prestaties.**

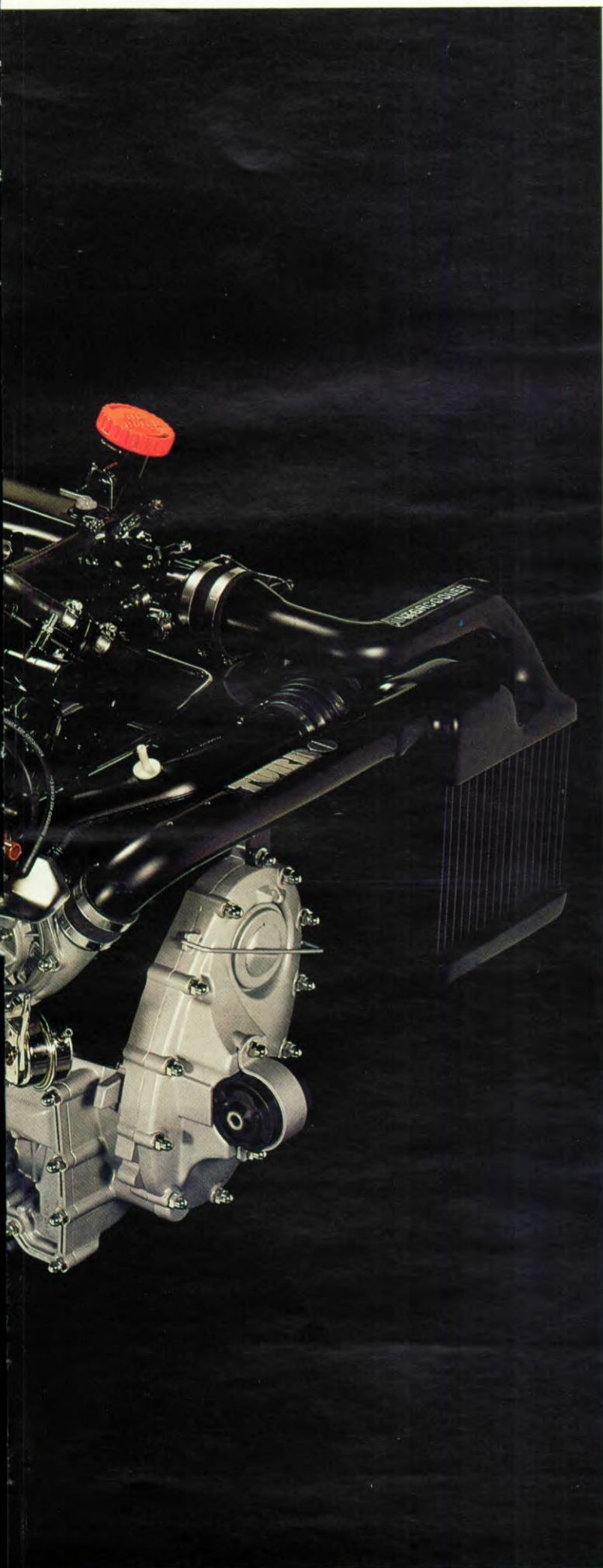
In Saab's 16-kleppenmotor heeft de verbrandingsruimte een ideale vorm, met de bougie centraal geplaatst. De compressie kan worden opgevoerd zonder gevaar voor schadelijk „pingelen” en de motor „ademt” beter omdat de totale doorlaatopening van de kleppen groter is. Constructie-ontwerpen die een optimaal verbranden van de brandstof tot gevolg hebben. Hierdoor kan het vermogen worden opgevoerd bij hetzelfde lage brandstofverbruik.



Het 16-kleppenprincipe.

Motoren met vier kleppen per cilinder zijn vroeger wel in wedstrijden gebruikt. Ze hadden een groot vermogen binnen een begrensd toerentalbereik en ze hadden veel



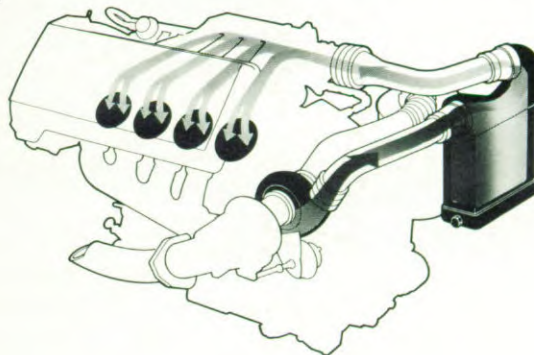


service nodig om behoorlijk te blijven werken. Saab's 16-kleppenmotor heeft deze nadelen niet.

Hij heeft **een zeer goed acceleratievermogen** over een breed toerentalbereik. Het koppel is zelfs 273 Nm (27,8 kpm), al bij 3000 toeren/min. Het optrekken bij het inhalen – ook in de vijfde versnelling – staat dan ook in een klasse op zichzelf.

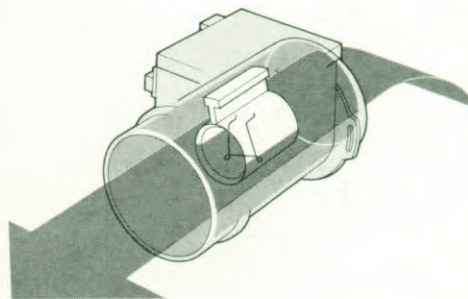
Saab's 16-kleppenmotor is geconstrueerd voor grote betrouwbaarheid. **De servicebehoefte is laag**, o.a. dank zij zelfstellende, hydraulische klepstoters.

Als de aanzuiglucht voor de motor in de turbocompressor wordt samengeperst, stijgt de temperatuur ervan. Door deze warme lucht door een koeler te laten stromen – **de intercooler** – tussen compressor en verbrandingsruimte, daalt de temperatuur ervan terwijl daardoor bovendien de lucht nog meer samenkrimpt. Daardoor kan de motor nog meer lucht opnemen, er kan dus ook meer brandstof worden toegevoegd en het motorvermogen stijgt.



Intercooler.

Het brandstofinjectionstelsel is van het type Bosch LH-Jetronic. Een microprocessor bewaakt de mengverhouding van lucht en brandstof. Het systeem omvat een nieuw type luchtmetr, die de massa van de lucht meet inplaats van het volume ervan, zodat de brandstof nauwkeuriger kan worden gedoseerd in verhouding tot het zuurstofgehalte van de aanzuiglucht. De motor wordt minder gevoelig voor variaties van temperatuur en druk van de buitenlucht en ook start hij gemakkelijker – zowel warm als koud.



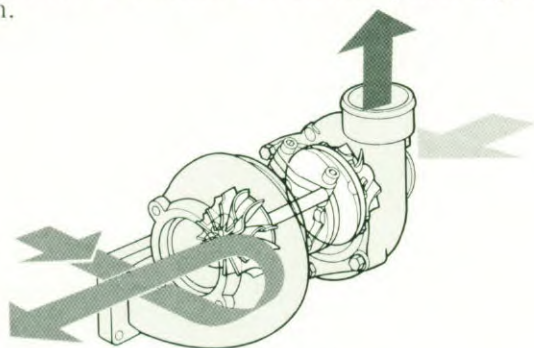
Bosch LH-Jetronic brandstofinjectionstelsel.

De turbocompressor bestaat, eenvoudig uitgedrukt, uit twee schoepenwielen, op één as gemonteerd. De uitlaatturbine is het ene wiel, dat wordt rondgedraaid door de uitlaatgassen van de motor. Geeft u

vervolg op pag. 18

gas, dan komt er meer uitlaatgas, dat sneller wegstroomt. Als de as, waarop de beide wielen zitten, snel genoeg draait, begint het compressorwiel de druk in de cilinders van de motor te verhogen door meer lucht toe te voeren dan de motor op eigen kracht kan aanzuigen. Een druksensor zorgt ervoor, dat deze laaddruk niet te hoog kan worden.

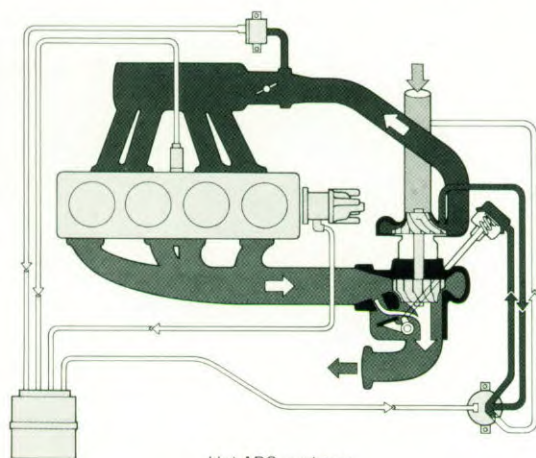
Omdat de uitlaatturbine en de compressor van Saab's turbocompressor zo klein en licht zijn, begint het turbo-compressor al efficiënt te werken bij zeer lage toeren-tallen.



Het Turboprincipe.

APC betekent Automatische Prestatie Controle.

Dankzij dit elektronische systeem, waar Saab patent op aangevraagd heeft, kan de bestuurder van de Saab 900 Turbo en 900 Turbo 16 rijden op benzine van een oktaangetal naar vrije keuze. Wilt u dat de motor een topprestatie levert, dan kiest u een zo hoog mogelijk oktaangetal. Wilt u daarentegen niet zo hard mogelijk, maar zo zuinig mogelijk rijden, dan kunt u zonder zorgen benzine met een laag oktaangetal tanken, zonder dat de motor gaat pingelen en daardoor beschadigd zou kunnen worden, zoals dit bij een conventionele motor het geval zou zijn.



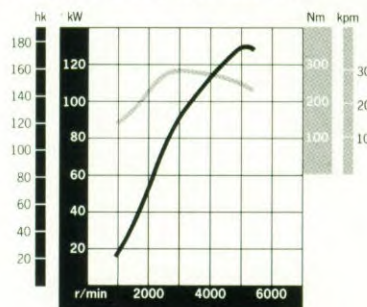
Het APC-systeem.

Door middel van een sensor in het motorblok „voelt” het APC-systeem onmiddellijk de geringste neiging van de motor om te gaan pingelen. Een elektronische eenheid verlaagt dan met behulp van een solenoïdeklep de laaddruk zo ver, dat pingelen volstrekt onmogelijk is. Daarna verhoogt het APC-systeem de laaddruk weer zo ver mogelijk – tot de eerste nieuwe „pingel” zich aanmeldt. Dit alles gebeurt bliksemsnel – het APC-systeem stelt de juiste laaddruk in tot 12 x per seconde toe, zodat de brandstof voortdurend maximaal wordt benut – onafhankelijk van het oktaangetal. ■



DE 16-KLEPPENMOTOR.

Zit in de Saab 900 Turbo16 en Turbo16S. Het is een injectiemotor met 4 kleppen per cilinder, dubbele bovenliggende nokkenas, turbodrukvlulling, inter-cooler, LH-Jetronic brandstofinjectie en APC-systeem. Motorvermogen 129 kW (175 pk) DIN. Max. koppel 273 Nm (27,8 kpm) bij 3000 omw./min.



RIJPRESTATIE VAN DE SAAB 900 TURBO16:

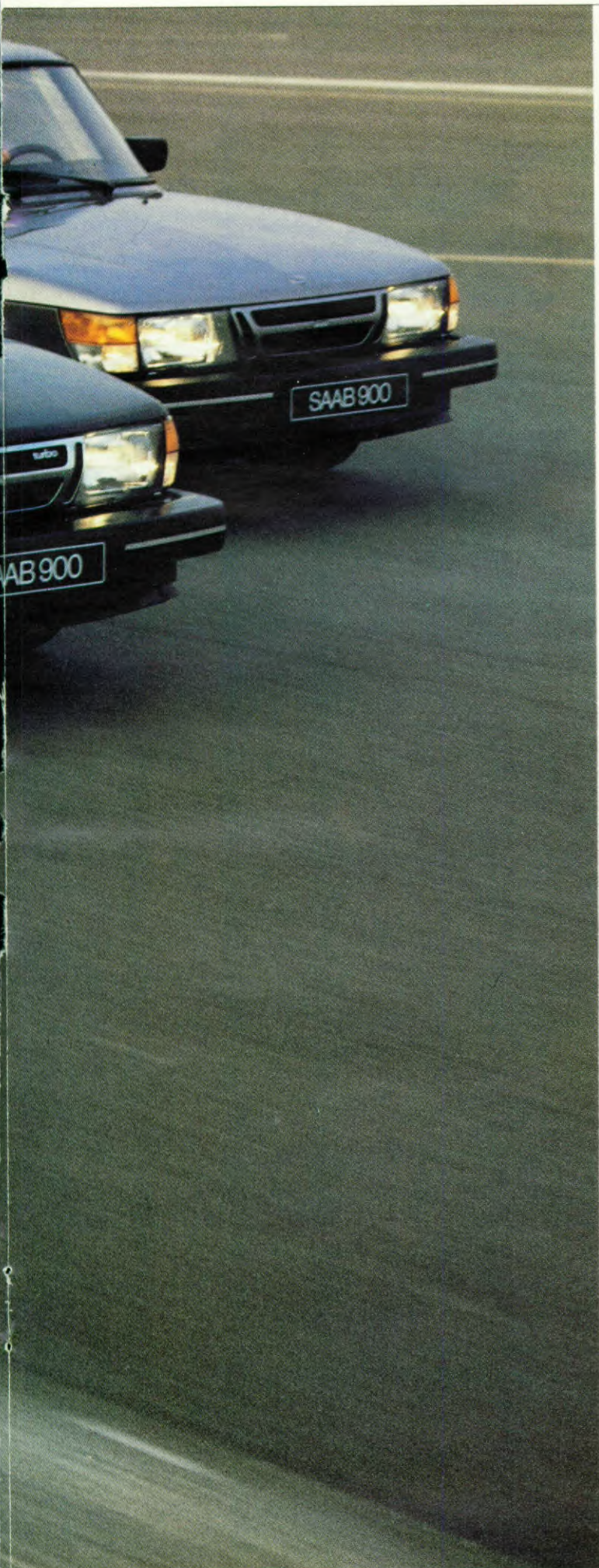
Acceleratie van 0-100 km/u in 8,7 seconden. Max. snelheid 205 km/u; Turbo16S 210 km/u.

Saab 900 Turbo 16 is verkrijgbaar als Combi Coupé met 3 of 5 deuren en als Sedan met 4 deuren. Uiterst veelomvattende basisuitrusting en ruime mogelijkheden voor extra-uitrusting.

Saab 900 Turbo 16S is verkrijgbaar als Combi Coupé met 3 deuren, voorzien van een speciale uitrusting.







KIES DE MOTOR DIE U AANSTAAT.

Het is belangrijk, dat u een auto krijgt met een motor, die aan juist uw behoeften is aangepast. Misschien gebruikt u uw auto niet onder zulke omstandigheden dat daar een extra sterke motor voor nodig is. Of misschien is dat juist wel het geval: u rijdt meestal lange afstanden, waarbij u een zeer sterke motor nodig heeft om snel te kunnen inhalen en een hoge kruissnelheid te kunnen aanhouden.

Saab 900 heeft een uitgebreid assortiment motoren, dat zich uitstrekt van de carburateur-motor (100 pk) via de injectie-motor (118 pk) tot de turbo-motor (145 pk) en de turbo-motor met 16 kleppen (175 pk). Alle Saab-motoren zijn gebaseerd op een 4-cilinder lijnmotor met vloeistofkoeling en twee liter cilinderinhoud. Een motor, die uitmunt door zijn grote betrouwbaarheid, zijn goede trekkracht en zijn bereidheid tot hoge toerentallen. De motor en de versnellingsbak zijn samengebouwd tot een compact en licht aandrijfpakket.

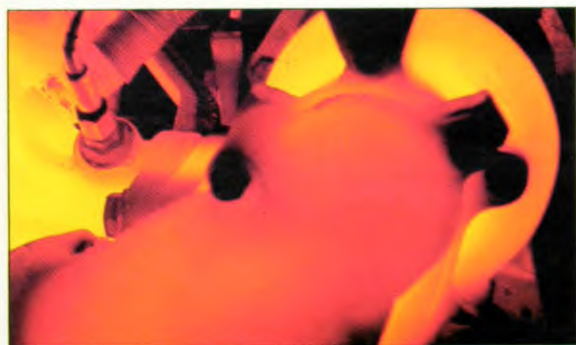
De motor, in welke uitvoering ook, is bestand tegen veeleisend rijden gedurende lange rijtijden, o.a. omdat de zuigerslag kort is. Deze korte slag maakt, dat de snelheid van de zuiger en daardoor ook de daarop werkende krachten laag blijven, ook bij hoge toerentallen.

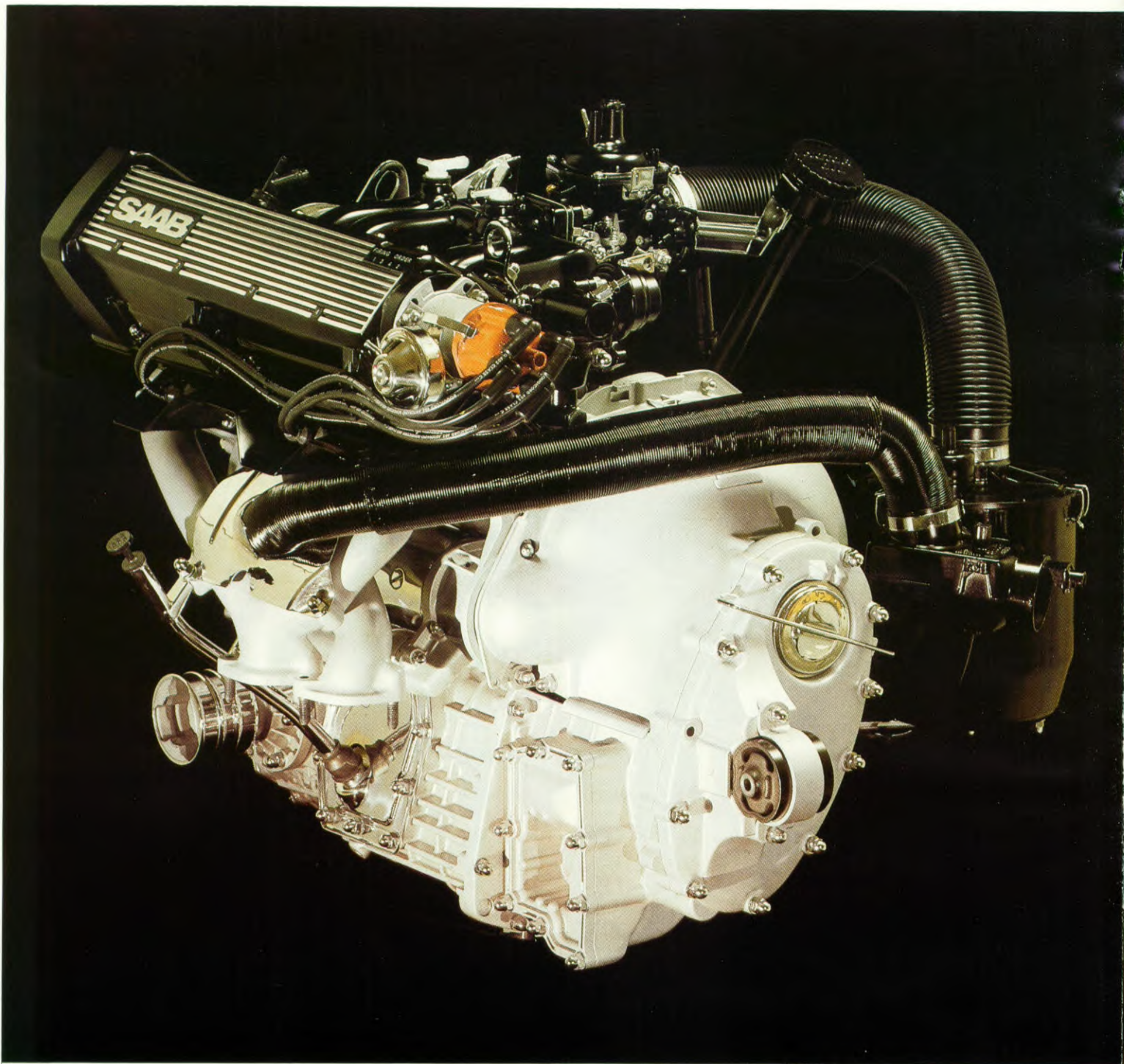
De trekkracht is zeer goed, dank zij een groot koppel over een breed toerentalbereik. Dat betekent, dat u niet zo vaak hoeft te schakelen, bijv. in stadsverkeer en bij inhalen.

De brandstof wordt efficiënt gebruikt in de motor van alle 900-modellen. In combinatie met de 5-versnellingsbak en lage rolweerstandbanden op bepaalde 900-modellen zorgt dit voor zeer zuinig rijden. De motor is voorbereid voor zowel het rijden op gas, als op loodvrije benzine.

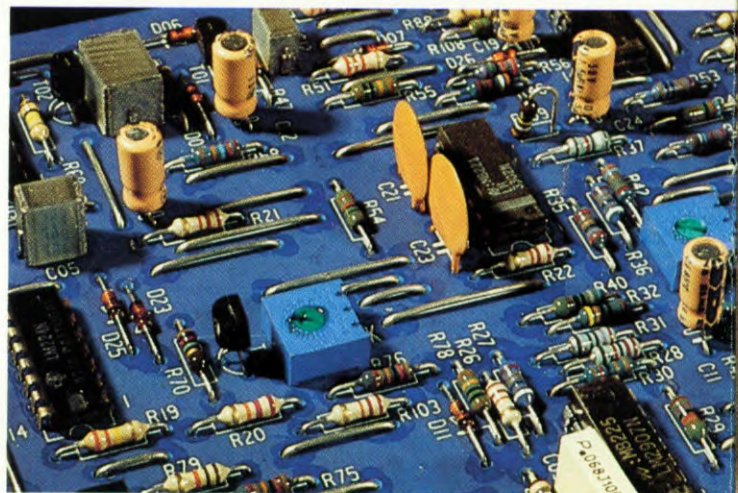
De koude-starteigenschappen zijn zeer goed. De inlaatlucht wordt voorverwarmd, hetgeen ijsvorming voorkomt en zorgt voor een goede trekkracht direct na

vervolg op pag. 23





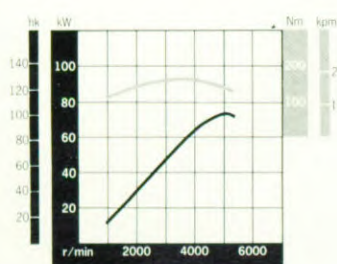
Saab's unieke APC-systeem draagt er in hoge mate toe bij, dat ook de auto's die zeer hoge prestaties leveren een laag brandstofverbruik hebben.





DE CARBURATEUR-MOTOR.

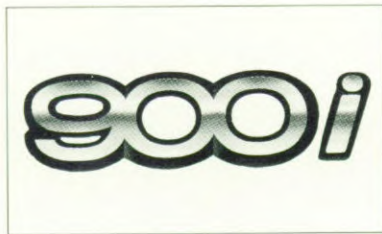
Deze motor zit in de Saab 900. Het is onze basis-motor, die 73 kW (100 pk) DIN ontwikkelt. De koppelkromme is gelijkmatig en vlak, hetgeen betekent dat u maar weinig hoeft te schakelen. Max. koppel 162 Nm (16,5 kpm).



RIJPRESTATIE VAN DE SAAB 900:

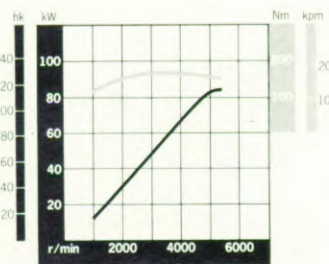
Acceleratie van 0-100 km/u in 14,0 seconden (4-versnellingsbak 14,5 seconden). Max. snelheid 165 km/u (4-versnellingsbak 160 km/u).

De Saab 900 is een auto voor u, als u zuinigheid belangrijk vindt. De carburateur-motor heeft maar zeer weinig onderhoud nodig. Verkrijgbaar als Combi Coupé met 3 of 5 deuren en als Sedan met 4 deuren.



DE INJECTIE-MOTOR.

Deze motor zit in de Saab 900i. Een motor met mechanisch gecontroleerde brandstofinjectie. Ontwikkelt 87 kW (118 pk) DIN en heeft een zeer vlakke koppelkromme met een behoorlijk koppel bij alle toeren-tallen. Max. koppel 167 Nm (17 kpm).



RIJPRESTATIE VAN DE SAAB 900i:

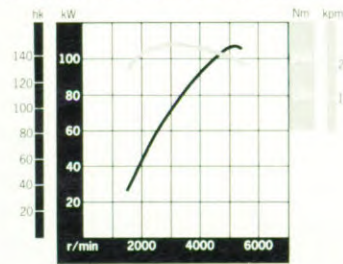
Acceleratie van 0-100 km/u in 12,0 seconden (automatische transmissie 15,0 seconden). Max. snelheid 175 km/u (automatische transmissie 165 km/u).

De Saab 900i heeft meer dan voldoende extra vermogen en is dan ook in elke situatie snel en levendig – zonder veel brandstof te eisen. U kiest een 900i als u snel en veilig wilt kunnen inhalen op lange ritten met hoge kruissnelheden – ook als de wagen volgeladen is. Verkrijgbaar als 3- of 5-deurs Combi Coupé en als 2- of 4-deurs Sedan.



DE TURBO-MOTOR.

De oorspronkelijke turbo-motor met acht kleppen. Zit in de Saab 900 Turbo. Een injectiemotor met turbodrukverhoging. Het APC-systeem maakt dat u op benzine met een oktaangetal van 92 tot 98 kunt rijden en zorgt er ook voor, dat de brandstof optimaal benut wordt onder alle omstandigheden. 107 kW (145 pk) DIN en een koppel van 235 Nm (24 kpm) reeds bij 3000 toeren per minuut.



RIJPRESTATIE VAN DE SAAB 900 TURBO:

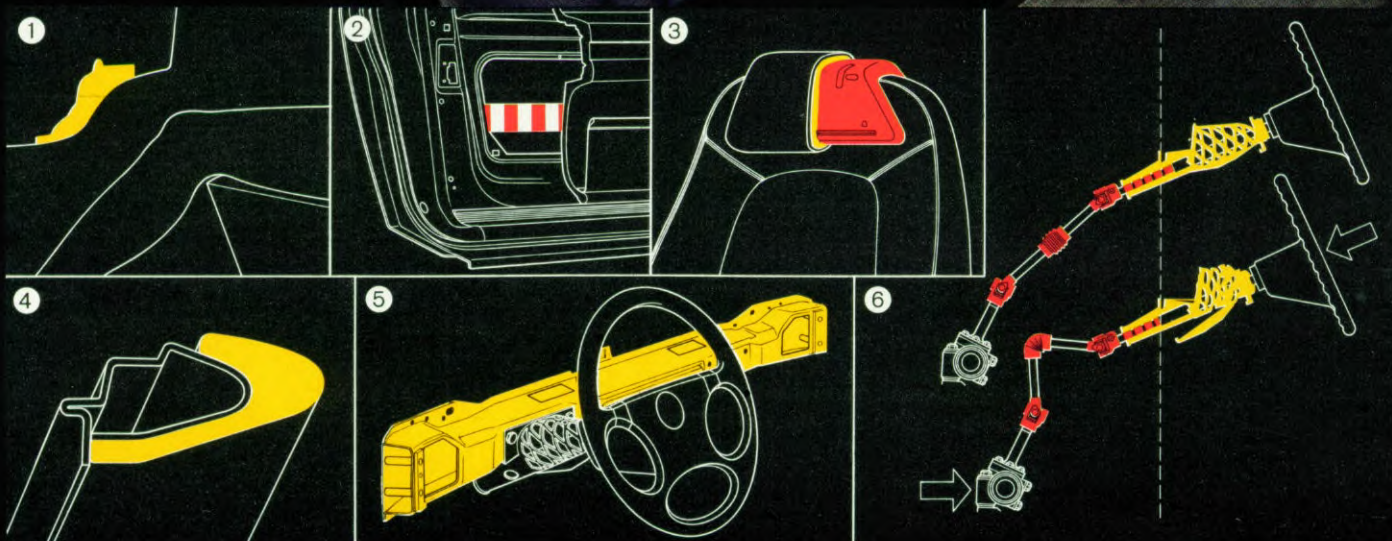
Acceleratie van 0-100 km/u in 9,0 seconden (automatische transmissie 11,5 seconden). Max. snelheid 195 km/u (automatische transmissie 190 km/u).

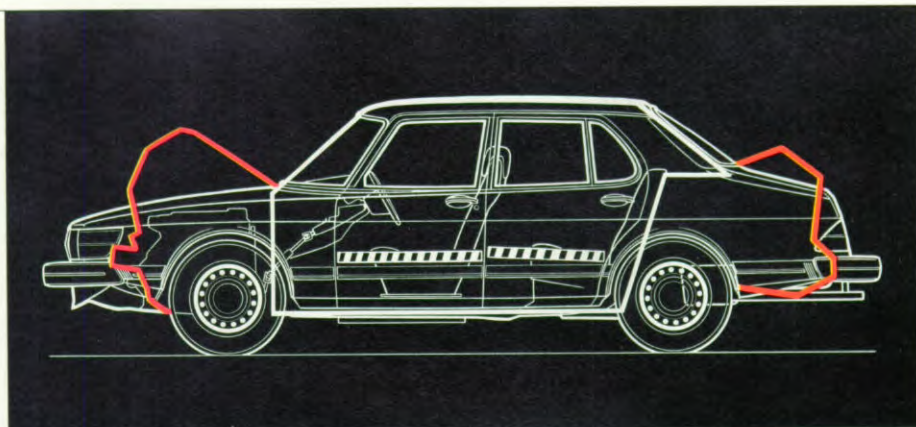
De Saab 900 Turbo is er voor u die snel en veilig wil kunnen inhalen en hoge kruissnelheden wilt kunnen aanhouden. Verkrijgbaar als 3- of 5-deurs Combi Coupé en als 4-deurs Sedan. Veelomvattende basisuitrusting en vele mogelijkheden voor extra accessoires.

vervolg van pag. 21

de koude start. Alle motoren hebben een elektrisch aangedreven, thermostaatgergelde koelventilator, die alleen in werking treedt als extra koeling nodig is. Goedkoper en minder lawaai! De 900-motor wordt zeer snel warm na het starten, waardoor brandstofverbruik en slijtage lager zijn. Het contactpuntloze elektronische ontstekingssysteem draagt bij tot de goede koude-start-eigenschappen, verhoogt de betrouwbaarheid en heeft minder onderhoud nodig.

De dynamo wordt aangedreven door dubbele V-riemen waardoor het opladen van de accu is verbeterd, ook bij een laag motortoerental. ■





MISSCHIEF VEROOORZAAKT U ZELF GEEN AANRIJDING – MAAR INDIEN IEMAND ANDERS U ZOU AANRIJDEN ...

Vele factoren zijn van invloed op de afloop van een aanrijding en een aantal daarvan zijn onzeker. Niemand kan vandaag de dag 100 procent zekerheid bieden. Elke vorm van reizen brengt risico's met zich mee. Ons doel is echter die risico's tot een minimum te beperken.

Wettelijk verplichte veiligheidseisen dienen door alle autofabrikanten te worden opgevolgd. Dit houdt o.m. in het uitvoeren van botsingproeven, de één of andere vorm van beschermende uitrusting en, in een steeds toenemend aantal landen, het verplicht dragen van de veiligheidsriemen. Ook de manier waarop de veiligheidsriemen gemonteerd zijn, is zeer belangrijk – en hetzelfde geldt voor de sluiting.

We zijn echter met de veiligheid nog een stapje verder gegaan. Samen met experts op het gebied van veiligheid op de weg, wetenschappers en een team van doktoren hebben wij auto's ontwikkeld die kleine beoordelingsfouten van de bestuurder „vergeven” en die letsel voorkomen. We bestuderen al vele jaren de gevolgen van ongelukken. De resultaten worden bijeengebracht en zorgvuldig geëvalueerd om ons in staat te stellen de veiligheid van de auto nog verder te verbeteren.

De bescherming aan de binnenkant in de vorm van zachte, energie-absorberende oppervlakken en het ontbreken van scherpe of harde voorwerpen is van essentieel belang. De carrosserie van de 900 is gebouwd rondom een beschermende kooi van stalen balken die zo ontworpen is dat zij de krachten die bij een aanrijding vrijkomen, absorbeert en de inzittenden van de auto beschermt.

Dus is er een stevig schot tussen de motorruimte en het interieur aangebracht die de kracht die bij een botsing vrijkomt, absorbeert – zowel van voren als van opzij. Op kniehoogte hebben wij een krachtabsorberend schild ① aangebracht en dit met zacht plastic materiaal bekleed. Dit voorkomt dat

de passagier, mits hij zijn gordel draagt, in geval van een aanrijding „onderuit glijdt”.

De zijkanten van de portieren zijn versterkt met stevige balken ② en goed gecapitonneerd om de inzittenden te beschermen.

De hoofdsteun ③ van de 900 is anders dan de hoofdsteunen die gewoonlijk in hedendaagse auto's gebruikt worden. Onze hoofdsteun is opgebouwd rondom een extra frame dat de nek wervels van de inzittenden bij een aanrijding van achteren beschermt.

De voorruitstijlen ④ moeten het gehele gewicht van de auto kunnen dragen als deze over de kop mocht slaan en ze zijn dan ook gemaakt van stevig plaatstaal, uiteraard aan de binnenkant gecapitonneerd.

Het gehele dashboard wordt gesteund door een stevige dwarsbalk ⑤ die grote zijdelingse krachten kan absorberen. Dit geldt eveneens voor een soortgelijke dwarsbalk aan de bovenzijde van de achterbank. Net als de rand van het stuurwiel zijn deze dwarsbalken met zacht materiaal bekleed.

De gehele stuurkolom ⑥ is zodanig ontworpen dat deze in elkaar klappt als er zware krachten op worden uitgeoefend. Een zorgvuldig getest systeem zorgt ervoor dat de stuurkolom deel voor deel telescopisch in elkaar klappt en wijkt, wanneer er van voren grote krachten op worden uitgeoefend.

De binnenbekleding van het dak is van dik, schokabsorberend materiaal, dat een zeer goede beveiliging biedt tegen hoofdletsel. ■

*De Saab is niet alleen
maar een uitstekende
auto voor lange ritten.
Hij is ook een uitstekende
auto voor de „stadsrijder”.
Hij is handig en biedt
een beter zicht vlakbij dan
de meeste andere auto's,
hoofdzakelijk door de
afhellende motorkap en
de gebogen voorruit. Bij
de 900 is ook het totale
zicht rondom en het
zicht naar achteren beter
dankzij de grote glas-
oppervlakken en de
achteruitkijkspiegel met
extra breed gezichtsveld.*





Saab is van mening dat met comfort reeds lang voordat de stoelen geproduceerd worden, een begin wordt gemaakt. De basis voor het al dan niet comfortabel zijn van een auto wordt al in het ontwerpstadium gelegd. En gaat verder naarmate de ontwikkeling van de auto vordert, tot en met de afwerking van de diverse onderdelen. De juiste banden, vering, schokdempers, motorophanging, isolatie, stoelen, bekleding en vele andere onderdelen van de auto worden ontworpen en geselecteerd om het comfort zo optimaal mogelijk te maken.



COMFORT IS NIET ALLEEN EEN KWESTIE VAN GEMAKKELIJK ZITTEN.

De Saab heeft een ruim en comfortabel interieur. Het is beduidend groter dan de buitenkant doet vermoeden – één van de geheimen van de auto. Van binnen ruim zonder van buiten log te zijn. Een proefrit zal duidelijk maken wat we bedoelen.

In- en uitstappen moet zonder moeite gaan – ook achterin – anders wordt het gebruik van de auto ongemakkelijk. De 2- en 3-deurs Saab 900 heeft daarom brede deuren, waardoor men zowel de voorstoelen als de achterbank gemakkelijk bereikt.

Drempels kunnen een bron van problemen zijn. Onze drempels zijn enigszins naar het midden van de carrosserie teruggezet. Daardoor zijn ze dan ook beschermd tegen straatvuil en modder, en dus ook tegen corrosie. Het in- en uitstappen is gemakkelijk – ook achterin – en de drempels zullen uw broekspijpen niet vuil maken.

De achterbank is ongewoon ruim omdat de wielkasten uit de zitruimte weggebouwd zijn. En dank zij de voorwielaandrijving is er ook geen hinderlijke cardantunnel op de vloer, die ruimte in beslag zou nemen. Dit alles maakt dat men op de achterbank van de Saab 900 ongewoon ruim zit. ■



Het geluidsniveau in een auto beïnvloedt in aanzienlijke mate het comfort. Dit geldt niet alleen voor normale, hoorbare geluiden maar ook voor infrageluiden. Hoewel deze laatste niet echt hoorbaar zijn, zijn zij wel het meest vermoeiend.

Door de juiste keus aan geluidsisolatie en de goed ontworpen motorophanging en bevestigingspunten van het chassis hebben wij het lawaai in de Saab 900 tot een comfortabel niveau teruggebracht. Dit geldt voor alle snelheden – ook de hoge.

HOE ZIT U?

Hoe u zit wanneer u per auto reist is uiterst belangrijk. Speciaal op lange reizen moeten alle passagiers zo comfortabel mogelijk zitten.

De bestuurdersstoel is echter ook een belangrijke factor voor de veiligheid. Het is niet voldoende dat de bestuurder alleen maar comfortabel zit zodat hij niet moe wordt of rugpijn krijgt. Hij moet ook „functioneel” zitten. Dus moet het zicht zo goed mogelijk zijn en moet hij gemakkelijk bij alle bedieningsorganen kunnen komen zonder van houding te veranderen. En het laatste maar zeker niet onbelangrijkste punt is dat de bestuurder en zijn passagiers veilig zitten.

De bestuurdersstoel in de Saab is één van de meest comfortabele auto-stoelen ter wereld. Hij zal u op lange termijn steeds steun geven zonder dat uw dijbenen, rug of nek moe worden.

De hoofdsteun bestaat uit zacht schuimmateriaal dat rondom een stevig frame is aangebracht. In onze hoofdsteunen zit een extra beschermingsplaat – om de nek wervels in geval van een aanrijding te beschermen. Dit extra stukje veiligheid is typerend voor onze benadering van het veiligheidsprobleem.

De gekuipte vorm van de voorstoelen geeft onder alle omstandigheden op efficiënte wijze steun. De vering van de voorstoelen is zacht genoeg om comfortabel aan te voelen – maar ook stevig genoeg om het gevoel van doorzakken te vermijden.

Wij hebben ook veel aandacht besteed aan de **vering van de achterbank**. De dicht bij elkaar aangebrachte veren, die de druk gelijkmatig verdelen, zorgen ervoor dat u overal op de achterbank comfortabel zit – zelfs in het midden.

De kwaliteit en samenstelling van **de bekleding** zijn van doorslaggevende aard voor uw gevoel van comfort in een auto. Voor de 900 wordt de bekleding in diverse soorten aangebracht, afhankelijk van het model en het niveau van luxe. Voor elk niveau wordt echter alleen de beste kwaliteit uitgezocht. De pluche bekleding is dik. Er zijn twee soorten verkrijgbaar, afhankelijk van het model waarin ze worden gebruikt. Alle bekledingsmaterialen zijn stevig, zacht en luchtig. Met andere woorden, ze zijn in elk klimaat comfortabel.

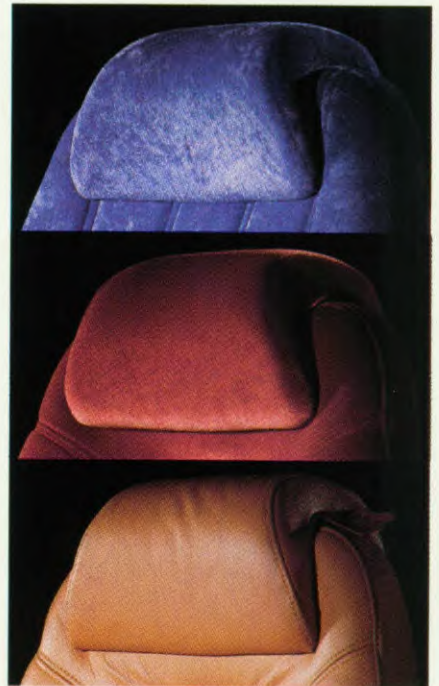
Het **leer voor de bekleding** wordt direct betrokken van een Schotse leerlooierij die een lange traditie in schitterende leersoorten heeft.

De binnenafwerking kan de toets der kritiek doorstaan. Deze is niet alleen aantrekkelijk maar ook sterk en duurzaam – iets wat in een auto waarschijnlijk belangrijker is dan op welke andere plaats ook.

Wij waren de eerste autofabrikant ter wereld die **elektrische verwarming van de bestuurdersstoel** als standaard introduceerden. Wij deden dit niet alleen om medische redenen maar ook om redenen van veiligheid. Een bestuurder die het koud heeft is een minder goede bestuurder en reageert trager. Via een thermostaat wordt de tijd geregeld waarin warmte aan de stoel wordt afgegeven. Op enkele 900-modellen is ook de stoel van de rijder elektrisch verwarmd. ■



- 1 Kuipvormige rugleuning en zitting. Bij de lendenstreek verstevigd, met speciale uitsparingen voor de schouderbladen.
- 2 Luxe en duurzame pluche.
- 3 Ingebouwde automatische elektrische verwarming (de bestuurdersstoel).
- 4 De diepte van de zitting is ontworpen om goede steun voor de dijbenen te geven.
- 5 De hoogte en helling van het zitkussen van de bestuurdersstoel kunnen worden afgesteld.
- 6 Voor- en achterwaartse verstelling.
- 7 De helling van de rugleuning kan worden versteld.
- 8 Gemakkelijk toegankelijke hendel om de rugleuning van de voorstoelen neer te klappen (2- en 3-deurs modellen).
- 9 De zachte rug voorkomt verwondingen aan de benen van passagiers op de achterbank.
- 10 Stevig stalen frame.
- 11 Vertikaal verstelbare hoofdsteun. Zacht materiaal omsluit een frame dat de nek-wervels beschermt.



Alle modellen in de 900 serie bezitten een zeer exclusieve pluche bekleding. De interieurafwerking en materialen kunnen in een grote verscheidenheid van uitvoeringen worden geleverd – waaronder leder. Afhankelijk van het model.



ZUINIGHEID IS NIET ALLEEN EEN KWESTIE VAN BRANDSTOFVERBRUIK.

Hoe zuinig u rijdt, hangt niet alleen van de prijs van benzine af. Er zijn vele andere factoren die even belangrijk zijn voor de totale zuinigheid. Eén daarvan is de basiskwaliteit van de auto. Een auto die weinig onderhoud behoeft, een lange levensduur en een hoge inruilwaarde heeft, zal op de lange duur goedkoop zijn.

De Saab 900 maakt een uiterst goed gebruik van **de brandstof**. Met andere woorden, de auto gebruikt, ongeacht welke motor er in zit, zeer weinig benzine.

De turbocompressor maakt het mogelijk dat auto's, die zeer hoge prestaties leveren, even weinig brandstof verbruiken als overeenkomstige auto's met een conventionele motor.

Het APC-systeem stelt ons in staat het toch al lage brandstofverbruik van de turbo verder te verminderen door de brandstof steeds maximaal te benutten.

De 16-kleppenmotor met turbo, APC en intercooler bewijst, dat het met moderne techniek mogelijk is, een auto te bouwen die uiterst hoge prestaties levert met een zeer laag brandstofverbruik.

De banden met lage rolweerstand (standaard op enige 900-modellen) hebben de rolweerstand met maar liefst 20 procent gereduceerd. Dit werd verkregen door een lagere weerstand van het rubber zelf. De banden verminderen het brandstofverbruik zonder aan de uitstekende wegligging afbreuk te doen.

De 5-versnellingsbak draagt in hoge mate bij tot het lage brandstofverbruik. De vijfde versnelling reduceert het motortoerental en verlaagt daardoor ook brandstofverbruik en geluidsniveau.

De spoilers op onze zeer snelle auto's verlagen het brandstofverbruik bij hoge snelheden door de luchtweerstand te verminderen. De achterspoiler op de Sedan-modellen heeft dit jaar een nieuwe vorm, die de luchtweerstand nog meer verlaagt.

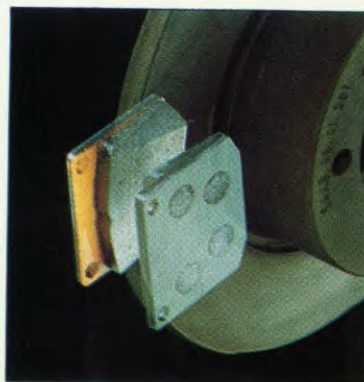
In de Saab 900 zijn talrijke constructie-ideeën toegepast die tot zijn zuinigheid bijdragen. De voorwielaandrijving maakt het gewicht belangrijk lager dan van een auto met achterwielaandrijving, waarvoor immers een zware cardan-as naar deze wielen nodig is. Dat motor en versnellingsbak tot een compact en licht aandrijfpakket zijn samengebouwd en dat de cilinderkop en het kleppendecksel van lichtmetaal zijn, draagt er ook toe bij, het gewicht laag te houden.



De carrosserie wordt met corrosiewerende epoxygrondverf bespoten.



Een laag hechtingslak en de steenslag-lak worden opgespoten voor de bovenste, dekkende laklaag wordt aangebracht.

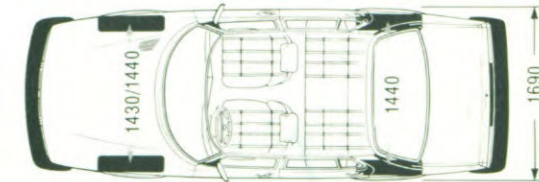
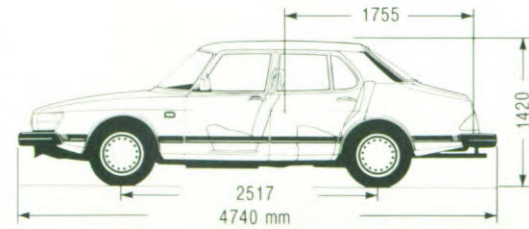
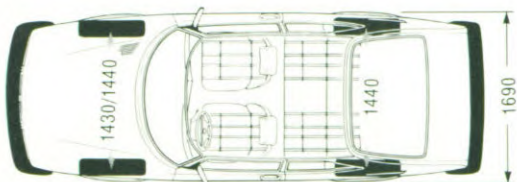
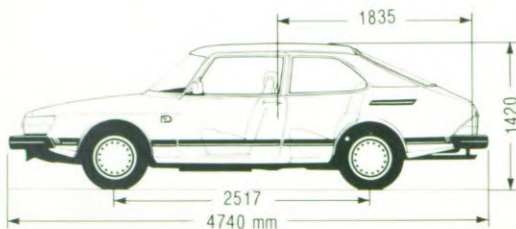


Asbestvrije remvoeringen hebben een bijna tweemaal zo lange levensduur als normale remvoeringen.



Spoilers leveren bij hoge snelheden brandstofbesparing op.

	900	900i	900 TURBO	900 TURBO 16 S
Motor				
Soort motor/cilinderinhoud dm ³	4-cil. lijnmotor/1,985	4-cil. lijnmotor/1,985	4-cil. lijnmotor/1,985	4-cil. lijnmotor/1,985
Cilinderboring/zuigerslag, mm	90/78	90/78	90/78	90/78
Kleppenmechanisme	Kopkleppen, bovenliggende nokkenas	Kopkleppen, bovenliggende nokkenas, natriumgekoelde uitlaatkleppen	Kopkleppen, bovenliggende nokkenas, natriumgekoelde uitlaatkleppen	Kopkleppen (4 per cilinder), dubbele bovenliggende nokkenas, hydraulische klepstoters
Compressieverhouding	9,5:1	9,5:1	8,5:1	9,0:1
Max. vermogen, kW (PK) DIN bij omw/min	73 (100) bij 5200	87 (118) bij 5500	114 (155) bij 5000	129 (175) bij 5300
Max. koppel, Nm (kpm) DIN bij omw/min	162 (16,5) bij 3000	167 (17,0) bij 3700	240 (24,5) bij 3000	273 (27,8) bij 3000
Brandstofsysteem	Mechanische brandstofpomp. Een 175 CD horizontale carburateur	Elektrische brandstofpomp. Mechanische brandstofinjectie	Elektrische brandstofpomp. Mechanische brandstofinjectie. Turbocharged, intercooler, APC-systeem	Elektrische brandstofpomp. Elektronische brandstofinjectie Bosch LH Jetronic. Turbocharged, intercooler, APC-systeem
Aanbevolen oktaangetal, RON	97	97	91-98	91-98
Inhoud brandstoftank, liter	63	63	63	63
Ontstekingssysteem	Contactpuntloos elektronisch	Contactpuntloos elektronisch	Contactpuntloos elektronisch	Contactpuntloos elektronisch
Accu	12 V 60 Ah	12 V 60 Ah	12 V 60 Ah	12 V 60 Ah
Max. uitgangsvermogen, wisselstroomdynamo	930 W, 14 V 70A	930 W, 14 V 70A	930 W, 14 V 70 A	930 W, 14 V 70 A
Startmotor, kW	1,4	1,4	1,4	1,4
Koelsysteem	Waterkoeling. 10 liter koelvloeistof. Elektrisch aangedreven ventilator	Waterkoeling. 10 liter koelvloeistof. Elektrisch aangedreven ventilator	Waterkoeling, grote capaciteit. 10 liter koelvloeistof. Elektrisch aangedreven ventilator. Motoroliekoeler	Waterkoeling, grote capaciteit, 10 liter koelvloeistof. Elektrisch aangedreven ventilator. Motoroliekoeler
Transmissie				
Aangedreven wielen	Vóór	Vóór	Vóór	Vóór
Handbediende versnellingsbak	5 versnellingen (4-deurs ook met 4 versnellingen)	5 versnellingen	5 versnellingen	5 versnellingen
Automatische transmissie	Borg-Warner met 3 versnellingen	Borg-Warner met 3 versnellingen	Borg-Warner met 3 versnellingen	
Wielen en banden				
Soort wiel	15-inch	15-inch	15-inch	15-inch
Afmetingen	5½J x 15 H2	5½J x 15 H2	5½J x 15 H2	5½J x 15 H2
Banden	175/70 TR 15, lage rolweerstand	185/65 TR 15, lage rolweerstand	195/60 HR 15	195/60 VR 15
Reservewiel	Compact	Compact	Compact	Compact
Gewichten				
Rijklaar gewicht, ca. kg	1155 – 1235	1155 – 1280	1210 – 1335	1295 – 1315
Max. totaalgewicht, ca. kg	1620 – 1670	1640 – 1720	1690 – 1760	1720 – 1740
Max. aanhanggewicht	1500 kg	1500 kg	1500 kg	1500 kg



Technische specificatie Saab 900 '86



Motor

4-cilinder lijnmotor, in de lengte opgesteld. Het motorblok staat onder een hoek van 45°. De motor is samen gebouwd met de koppeling, de versnellingsbak en het differentieel. De koppeling ligt aan de voorkant. Het motorblok is van speciaal gietijzer gemaakt en de cilinderkop van een legering van lichtmetaal. Krukas en nokkenas zijn beide in 5 lagers gemonteerd. In- en uitlaatpoorten werken volgens het cross-flow systeem.

Transmissie

Het vermogen wordt via de koppeling of koppelomvormer door middel van kettingoverbrenging (primaire aandrijving) naar de versnellingsbak overgebracht. Hydraulisch bediende koppeling met één droge koppelingsplaat. Een hydraulische koppelomvormer vervangt de koppeling in auto's met automatische transmissie. De overbrenging tussen de motor en de aangedreven wielen gebeurt in drie etappes: primaire reductie, versnellingsbak en eindreductie. Homokinetische kruiskoppelingen.

Ophanging en vering

Dubbele triangelvormige draagarmen en op draai- pen gemonteerde, progressief werkende schroef- veren vóór. Lichte rechte achteras uit één stuk, geleid door twee verbindingen voor- en twee verbindingen achterwaarts en een Panhardstang. Ook schroefveren achter. De schokdempers zijn van het gasgevulde type - stugger op modellen met meer motorver- mogen.

Stuurinrichting

Rondsel- en tandheugelbesturing. Telescopisch ge- lede stuurkolom met cilindrische plaatstalen balg. Schokabsorberende kooi van geperforeerd plaat- staal onder het stuurwiel. Aantal stuurmwentelingen van aanslag tot aanslag 4,2; met stuurbechrachting 3,65. Diameter draaicirkel 10,3 m.

Remmen

Diagonaal gescheiden remsysteem met 9-inch vacuümbekrachtiging. Rondom schijfremmen. Rem- oppervlak 196 cm² (116 cm² voor en 80 cm² achter). Totale oppervlak 2504 cm². De handrem werkt mechanisch op de voorschijven. De remmen zijn zelf- stellend en de voeringen zijn asbest-vrij.

Capaciteit bagageruimte

Gewone bagageruimte: 602 dm³ op de Combi Coupé-modellen; 617 dm³ op de Sedan-modellen. 770 dm³ op de Combi Coupé-modellen met de hoe- denplank verwijderd. Ongeveer 1,6 m³ op de Combi Coupé-modellen met achterbank neergeklapt; onge- veer 1,5 m³ op de Sedan-modellen.

■ Saab automobielen zijn belastingvrij verkrijgbaar voor diegenen die voor deze concessie in aanmerking komen. Verdere inlichtingen kunt u bij uw plaatselijke Saab-dealer krijgen.

■ De fabrikant behoudt zich het recht voor de specificaties en uitrusting zonder vooraf- gaande kennisgeving te wijzigen.



Saab 900, 3-deurs

Motor met carburateur, 73 kW (100 PK) DIN, handbediende versnellingsbak met 5 versnellingen of automatische transmissie.



Saab 900, 5-deurs

Motor met carburateur, 73 kW (100 PK) DIN, handbediende versnellingsbak met 5 versnellingen of automatische transmissie.



Saab 900i, 3-deurs

Motor met brandstofinspuiting, 87 kW (118 PK) DIN, handbediende versnellingsbak met 5 versnellingen of automatische transmissie.



Saab 900i, 5-deurs

Motor met brandstofinspuiting, 87 kW (118 PK) DIN, handbediende versnellingsbak met 5 versnellingen of automatische transmissie.



Saab 900 Turbo, 3-deurs

Motor met turbocharging, 114 kW (155 PK) DIN, handbediende versnellingsbak met 5 versnellingen of automatische transmissie.



Saab 900 Turbo, 5-deurs

Motor met turbocharging, 114 kW (155 PK) DIN, handbediende versnellingsbak met 5 versnellingen of automatische transmissie.



Saab 900, 4-deurs

Motor met carburateur, 73 kW (100 PK) DIN, handbediende versnellingsbak met 4 of 5 versnellingen of automatische transmissie.



Saab 900i, 2-deurs

Motor met brandstofinspuiting, 87 kW (118 PK) DIN, handbediende versnellingsbak met 5 versnellingen of automatische transmissie.



Saab 900i, 4-deurs

Motor met brandstofinspuiting, 87 kW (118 PK) DIN, handbediende versnellingsbak met 5 versnellingen of automatische transmissie.



Saab 900 Turbo, 2-deurs

Motor met turbocharging, 114 kW (155 PK) DIN, handbediende versnellingsbak met 5 versnellingen of automatische transmissie.



Saab 900 Turbo, 4-deurs

Motor met turbocharging, 114 kW (155 PK) DIN, handbediende versnellingsbak met 5 versnellingen of automatische transmissie.



Saab 900 Turbo 16 S, 3-deurs

Motor met turbocharging, 129 kW (175 PK) DIN, handbediende versnellingsbak met 5 versnellingen.



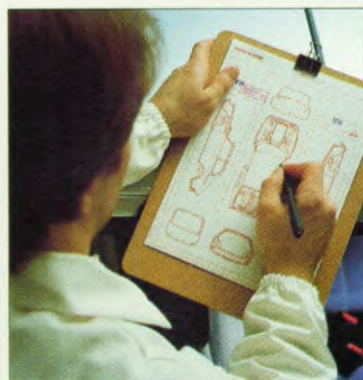
In de zelfherstellende bumpers zijn plastic blokken met cellenstructuur verwerkt.



De 5-versnellingsbak draagt bij tot het lage brandstofverbruik.



Banden met een lage rolweerstand besparen brandstof.



Iedere Saab 900 wordt aan een strenge kwaliteitscontrole onderworpen voordat hij de fabriek verlaat.

De geringe behoefte aan onderhoud van de motor, een gevolg van o.a. het contactpuntloze elektronische ontstekingssysteem en de bovenliggende nokkenas, waardoor bijstellen van de kleppen maar zelden nodig én dan zeer gemakkelijk is, merkt u ook al gauw aan uw onderhoudsrekeningen. En op de 16-kleppenmotor met zijn hydraulische, zelfstellende klepstoters hoeven de kleppen helemaal niet meer te worden bijgesteld. Bovendien is de motor uiterst „onderhoudsvriendelijk”: bijna alle belangrijke onderdelen zijn gemakkelijk bereikbaar in de grote motorruimte.

Afgezien van het feit dat **de asbestvrije remmen** milieuvriendelijker zijn en een grote remkracht hebben, gaan zij ook bijna twee keer zo lang mee als conventionele remmen.

Het uitlaatsysteem van de Turbo-auto's is van chroomstaal en van plaatstaal, overtrokken met aluminium en zeer corrosie-bestendig.

De bescherming tegen corrosie is zeer degelijk. Al in de ontwerpfase werd veel aandacht besteed aan het vermijden van corrosie-gevoelige plekken zoals holle ruimten en onbeschermde laspunten. We hebben er bijvoorbeeld voor gezorgd dat er geen holtes in de wielkasten zijn waar vuil in verzeild kan raken. Hun binnenzijde zowel als de bodemplaat zijn absoluut glad.

Aan dat degelijke grondontwerp hebben we een volledig nieuw ontwikkelde lakmethode toegevoegd: de koets wordt in verscheidene fasen gelakt, met onder meer een grondlaag op basis van epoxyhars, die uitstekend tegen roest beschermt.

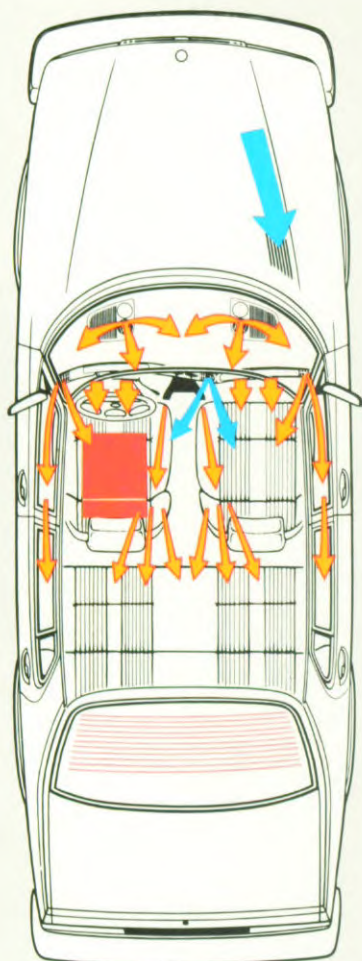
Pas na het spuiten met epoxylak gaat de carrosserie in het elektrobad. Omdat die uitwendig al in de grondlak zit pakt de elektrobad-verf daar niet, maar zet zich alleen af in de van buitenaf niet bereikbare, inwendig gedeelten. Tenslotte wordt de dekkende lak opgespoten – in één of verscheidene lagen, afhankelijk welk type lak wordt gebruikt.

De onderzijde wordt van een roestwerende laag voorzien. Dik, waar hij door steenslag beschadigd kan worden – dun, in de holtes en op laspunten.

In de motorruimte worden alle onderdelen tegen vocht en corrosie beschermd door een dunne laag, speciale heldere lak. Dit is één van de redenen waarom de Saab 900 niet gevoelig is voor vochtig weer. ■

Dankzij al deze maatregelen en het degelijke ontwerp van de auto is de Saab 900 een auto die niet alleen zeer zuinig rijdt maar die ook meer dan voldoende waarborgen tegen „kostbare” verrassingen biedt.





Voorverwarmde en schone lucht wordt via 13 uitstroomopeningen gelijkmatig door het interieur verspreid.



Geprogrammeerd en vacuüm-geregeld verwarmings- en ventilatiesysteem.



Het ventilatieluchtfilter houdt doeltreffend stofdeeltjes en verontreinigingen tegen, zodat deze niet in het interieur komen. Het gebruikte filter naast het schone, niet gebruikte filter spreekt boekdelen. Het filter kan gemakkelijk worden vervangen.

SNELLE VERWARMING EN EFFICIENTE VENTILATIE ZIJN ONONTBEERLIJK.

Via de 13 openingen van het ventilatiesysteem wordt **warme, frisse en schone lucht** aan het interieur van de Saab 900 toegevoerd. De ontwasemingsopeningen houden de ramen schoon, zelfs bij het koudste weer. De lucht komt het interieur binnen via een filter en het snelle verwarmingssysteem.

Het ventilatieluchtfilter bevindt zich in een cassette aan de binnenkant van de luchtinlaat op de motorkap. Het filter houdt alle deeltjes die groter dan een vijfduizendste van een millimeter zijn tegen. De belangrijkste hiervan zijn stof en stuifmeel, waarvan mensen, die aan een of andere allergie of astma lijden, last zouden kunnen hebben. Schone lucht komt echter een ieder ten goede. Het filter vermindert ook de vochtigheid van de aangezogen lucht, waardoor het beslaan van de ramen wordt tegengegaan. De luchtfiltercassette kan, wanneer dit nodig is, gemakkelijk vervangen worden.

Voorafgeprogrammeerd en vacuümbestuurde verwarmings- en ventilatiesysteem. Dit systeem is op de meest effectieve ventilatiecombinaties gebaseerd. Door eenvoudig een knop om te draaien kunt u precies bepalen waar en hoeveel frisse of warme lucht u in het interieur toegevoerd wilt hebben. Zeven vooraf ingestelde en logisch geprogrammeerde standen zorgen ervoor dat u zich aan het besturen van de auto kunt wijden en dat uw aandacht niet wordt afgeleid door irritante, maar noodzakelijke, kleine bijstellingen. Het systeem loopt automatisch op de laagste ventilatorstand – dus wordt het interieur steeds van frisse lucht voorzien. De lucht die door het ventilatiesysteem wordt aangevoerd, wordt door het zeer efficiënte luchtfilter schoongemaakt.

Ook airconditioning is voor de Saab 900 verkrijgbaar. De efficiënte airconditioning houdt het interieur koel, zelfs bij zeer warm weer. Indien de 900 met een airconditioning is uitgerust, heeft hij geen ventilatieluchtfilter.

De verwarming achterin de Saab 900 stroomt via openingen die zich onder de voorstoelen bevinden. De lucht die door de 900 stroomt, wordt altijd afgevoerd via openingen achterin de auto. En daar steeds schone lucht aan het interieur wordt toegevoerd, is de luchtstroom constant. Het interieur wordt gelijkmatig verwarmd en van frisse lucht voorzien. ■

Het verwarmings- en ventilatiesysteem van de Saab 900 is eenvoudig, praktisch en efficiënt. Bovendien is Saab de enige fabrikant die voor schone lucht in het interieur zorgt.

PRAKTISCH – OOK IN DE PRAKTIJK.

De meeste mensen hebben een auto nodig om hen op comfortabele wijze van de ene naar de andere plaats te vervoeren. Maar ook moeten vaak goederen vervoerd worden. Een auto die alleen voor „passagiersvervoer” geschikt is, voldoet dan niet.

Een traditionele stationcar lost dan enkele van die problemen op daar hij voor ander gebruik „omgebouwd” kan worden. Maar gewoonlijk is een stationcar een onhandige auto die veel benzine opslokt en lawaaiïger is dan een Sedan. Bovendien is de bagageruimte voor een ieder aan de buitenkant te zien.

Dus de verstandigste oplossing voor al uw vervoersvereisten is een auto waarin comfortabel gereisd kan worden en die met een paar eenvoudige handelingen net zoveel kan vervoeren als de traditionele stationcar.

De Saab 900 combineert al deze eigenschappen. Ongeacht het model, hij is altijd praktisch. Het comfort is uitstekend. En u kunt de auto als een conventionele vijf-zitter met meer dan voldoende ruimte voor de bagage gebruiken, of u kunt de achterbank neerklappen en de bagageruimte uitbreiden tot één van de grootste in zijn klasse.

Het meest praktische model is ongetwijfeld de 900 Combi Coupé. Door de hoedenplank te verwijderen, kan de verborgen bagageruimte snel en eenvoudig worden veranderd in een veel grotere ruimte, vooral in hoogte – zonder aan het comfort afbreuk te doen. Maar u kunt ook de gehele achterbank neerklappen en zodoende een enorme laadruimte creëren. Met de hoedenplank op zijn plaats is het volume van de normale bagageruimte van de Combi Coupé 602 dm³ terwijl deze met neergeklapte achterbank tot maar liefst 1,6 m³ vergroot kan worden.

Dezelfde „ombouw”truc die u op de Combi Coupé kunt doen is ook op de 900 Sedan mogelijk. De achterbank van de Sedan kan ook neergeklapt worden en de bagageruimte heeft dan een volume van 1,5 m³. Het volume van de normale bagageruimte van het Sedan-model is 617 dm³ en is uiteraard ook volkomen onzichtbaar.

De Saab 900 heeft een overvloed aan praktische eigenschappen. Dit wordt geïllustreerd door het

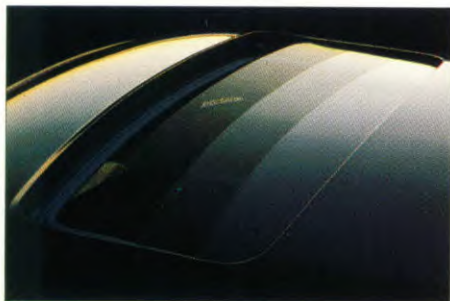
centrale vergrendelingssysteem en het elektrisch bediende schuifdak op de wat luxueuzere modellen, of door de elektrisch bediende ramen die ook achter zijn aangebracht. Beide buitenspiegels zijn van binnenuit verstelbaar – elektrisch als standaardvoorziening op de Turbo-modellen.

Door de **praktische motorruimte** kan men gemakkelijk bij de krachtbron van de Saab 900 komen. De motorkap van de auto is één van de grootste ter wereld en strekt zich tot aan de randen van de spatborden uit. Dus afgezien van het feit dat er voldoende ruimte is, wordt op die wijze ook schade aan de spatborden voorkomen. Een gemakkelijk toegankelijke zekeringdoos bevindt zich onmiddellijk onder de motorkap in de linker wielkast.

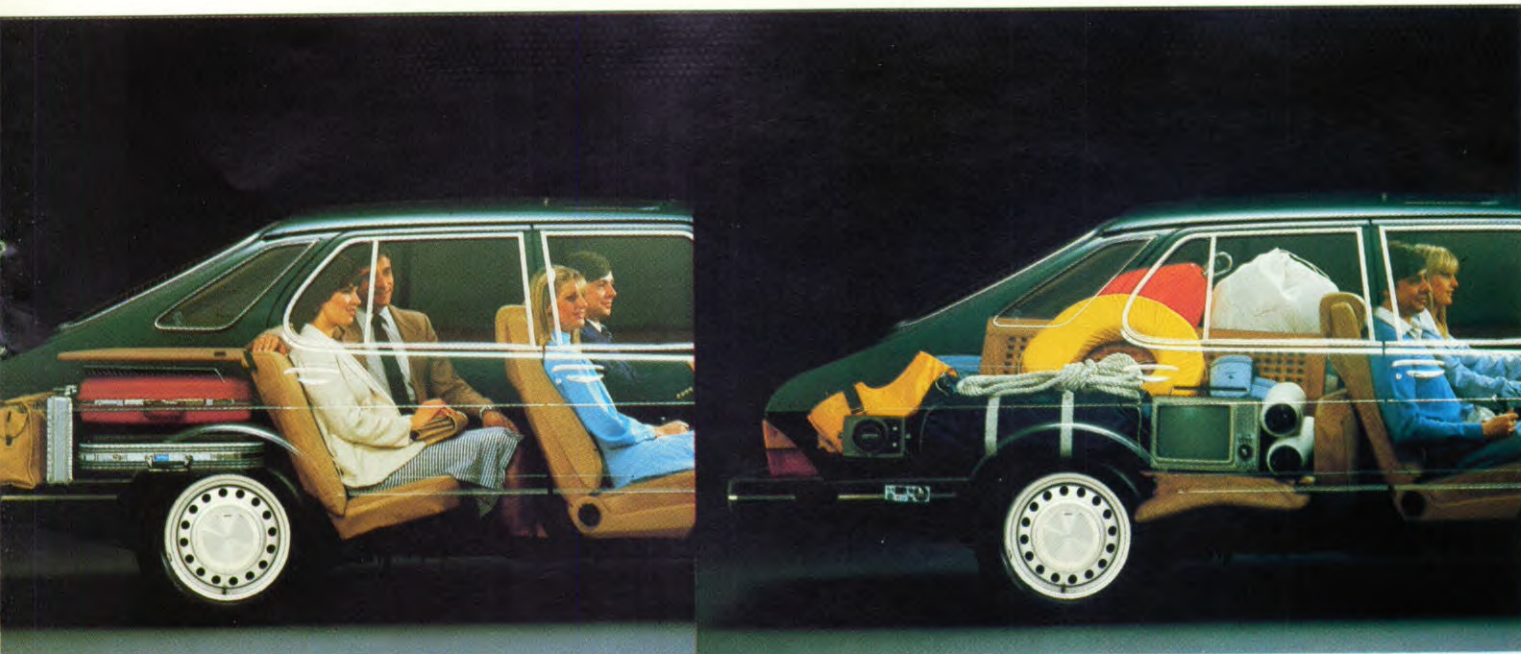
De drempelbalken zijn naar het midden teruggezet waardoor men gemakkelijk kan in- en uitstappen. De balken zijn goed beschermd tegen vocht en corrosie en zullen uw broekspijpen niet vuil maken.

Door de **voorwielaandrijving** is er geen cardan-tunnel over de gehele lengte van de auto nodig. Dit is voor de passagiers op de achterbank plezierig. In andere auto's zit de passagier in het midden op de achterbank vaak ongemakkelijk, vooral op langere reizen. Maar in de Saab 900 zit men overal even comfortabel. ■

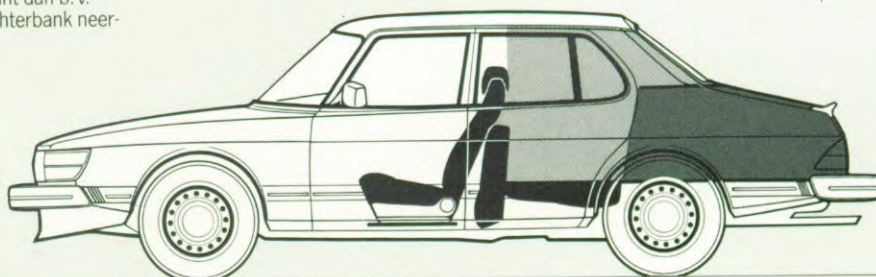
De Saab 900 voldoet aan meer praktische vereisten dan de meeste andere auto's. Dus is de 900 ook in de praktijk praktisch.



De 900-modellen kunnen worden voorzien van verschillende extra's.



Een 900 Combi Coupé heeft minstens drie verschillende mogelijkheden om vracht te vervoeren. 1) De gebruikelijke kofferruimte, waarbij de hoedenplank de inhoud aan het oog onttrekt. 2) Hoedenplank verwijderd. U kunt dan b. v. een oogje houden op de hond. Kan hoger worden beladen. 3) Achterbank neergeklapt en hoedenplank verwijderd.



De kofferruimte van de 900 Sedan is eveneens zeer groot omdat de achterbank kan worden neergeklapt.



De praktische zekeringdoos is op het spatscherm aangebracht en wordt goed door de motorkap beschermd. De zekeringdoos bevat ook reservezekeringen.



Buitengewoon lage vloer zonder achterdrempel bij de Combi Coupé.



De buitenspiegel met extra breed gezichtsveld rekent af met de „dode hoek“. Elektrisch verstelbaar op de exclusievere modellen.



Saab-Scania neemt thans een leidinggevende positie op het gebied van transport en communicatie in. De technische know-how van de onderneming heeft zich sinds het begin van deze eeuw ontwikkeld en men treft de produkten van de onderneming op de weg, in de lucht en in de ruimte aan.

REEDS IN 1897 LEVERDE Vabis fabrieksmatig geproduceerde voertuigen en in 1901 introduceerde Scania zijn allereerste personenauto – met de grifioen op de motorkap. De eerste vrachtwagen volgde in 1902 en de eerste bus in 1911.

Met de productie van vliegtuigen werd in het begin van de dertiger jaren gestart.

Op het gebied van voertuigen en de ruimtevaart omvat de huidige produktenreeks van Saab-Scania onder meer passagiersauto's, vrachtwagens en bussen, passagiersvliegtuigen en militaire vliegtuigen, satellieten en raketten. Deze produktenreeks is uniek. Geen enkele andere onderneming produceert een zo breed scala van produkten.

Behalve de produkten, die Saab-Scania op het gebied van transport en communicatie levert, levert ze eveneens geavanceerde elektronische en optische produkten en systemen en geavanceerde uitrusting en apparatuur voor het regelen van procédés, onder

andere voor het herwinnen van energie en voor verwarmingsdoeleinden.

Saab-Scania, met een omzet van ongeveer 20 miljard Zweedse Kronen en ongeveer 40.000 werknemers, investeert jaarlijks meer dan 1 miljard Zweedse Kronen in research- en ontwikkelingsactiviteiten. Een bedrag van dezelfde grootte wordt geïnvesteerd in de productie en de internationale marketing organisatie.

De produkten van Saab-Scania zijn geconcentreerd in duidelijk omliggende commerciële sectoren: personenauto's van hoge kwaliteit, zware en middelzware vrachtwagens en vliegtuigen voor regionaal vliegverkeer.



Deze concentratie ten einde in het marktsegment te expanderen en de omvangrijke investeringen in nieuwe produkten hebben resultaat opgeleverd.

Saab-Scania neemt heden een leidende positie in op het gebied van gespecialiseerde transporttechnologie.

Saab Scania's nieuwe embleem staat voor gedegen technische know-how en een brede ervaring.



WILT U MEER WETEN?

Dit is de **basisbrochure** waarin de 1985 Saab 900 gepresenteerd wordt en waarin u technische verklaringen en gedetailleerde gegevens van de gehele 900-reeks aantreft.

Om in onze uitgebreide 900-serie het voor u meest geschikte model te vinden gelieve u eveneens de **model-lenfolders** te raadplegen. Bovendien treft u in de folder met **Technische specificaties** uitgebreide technische gegevens van elk model aan.

Saab-Scania AB
Divisie voor
Saab Personenauto's
Nyköping, Zweden

217810 Artmen / Sormlands Grafiska / Gedrukt in Zweden 1984 **Holl.** © Copyright, Saab-Scania AB, 1984.

