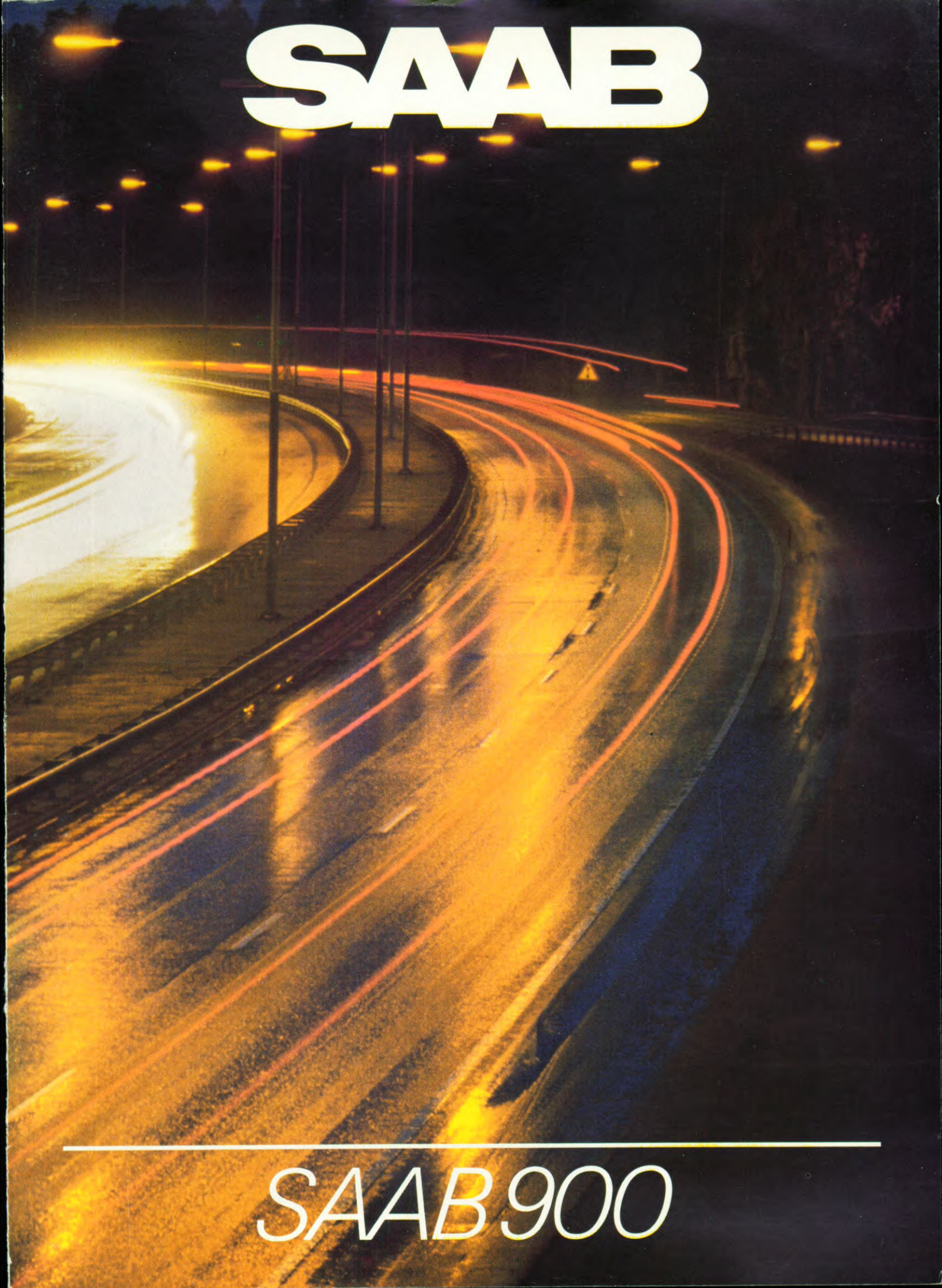


A long-exposure photograph of a curved road at night. The road is illuminated by streetlights, and the motion of cars has created long, glowing light trails in yellow and orange. The road curves into the distance, and the background is dark with some distant lights.

SAAB

SAAB 900



SAAB HEEFT DE ONTWIKKELINGEN IN DE AUTOMOBIELTECHNOLOGIE VERSNELD — OP EEN TECHNISCH VERFIJNDE EN INTELLIGENTE WIJZE.

Daarom biedt de Saab u zo'n uitstekend weggedrag en rijcomfort, zo'n grote prestatie en zo'n laag brandstofverbruik. Daarom bent u ook verzekerd van zo'n hoog niveau van algeheel comfort, zoveel praktische kenmerken en zo'n hoogwaardige kwaliteit.

Het is niet louter toeval dat de Saab 900 zijn eigen karakteristieke, duidelijke persoonlijkheid en onafhankelijke, technische vorm heeft. De nieuwe benadering en de innovaties zijn het resultaat van de vastberaden manier waarop wij onze ontwikkelingsarbeid op autotechnisch gebied al zo lang hebben nagestreefd. En de geavanceerde technologie die wij daarbij hebben gebruikt.

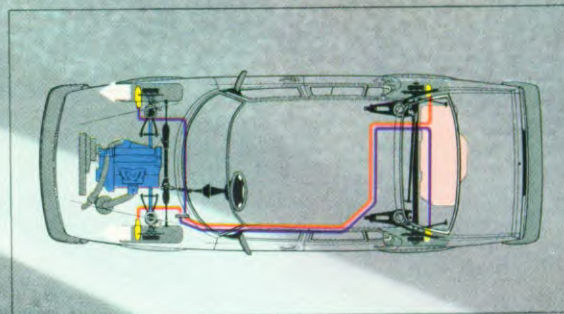
Bij het ontwerpen en bouwen van auto's zijn wij altijd uitgegaan van een realistische benadering van wat autorijden en het bezitten van een auto behoren in te houden. Nog een fundamenteel aspect is de onconventionele aanpak en technische fantasie die het ontwerp van onze auto's zo duidelijk hebben beïnvloed. Deze filosofie heeft ons voordeel opgeleverd. En zal voor u nog meer voordeel opleveren.





**WAAROM MAAKT DE SAAB 900
EEN NOG BETERE
BESTUURDER VAN U?**

Het antwoord ligt in de Saab technologie en de wijze waarop deze zich oriënteert. Het basisontwerp – waarvan de voorwielaandrijving een van de hoekstenen vormt – is erop gericht de bestuurder de gelegenheid te geven zich te ontspannen en toch de auto geheel onder controle te houden. Niet alleen wanneer de omstandigheden ideaal zijn – maar ook als het weer en de wegen op hun slechtst zijn.



Achter het stuur van een Saab 900 kunt u er altijd op vertrouwen dat de motor, de besturing en de remmen snel en betrouwbaar reageren. In een Saab 900 hebt u de onmiskenbare indruk dat de wegligging en de stabiliteit van de auto ver boven het gemiddelde liggen – of u nu met hoge snelheden op de snelweg rijdt, of op kronkelige landwegen, op gladde oppervlakken, in diepe sneeuw of met sterke zijwinden.

In elke moeilijke situatie hebt u de auto altijd op veilige maar ontspannen wijze onder controle. Dus hebt u niet alleen de indruk dat u een betere bestuurder bent in een Saab 900 – u bent dat ook inderdaad.

Weggedrag en temperament op traditie gebaseerd.

De principes van het basisontwerp zijn precies dezelfde als die welke wij altijd toegepast hebben. Die zijn verantwoordelijk voor het buitengewoon goede weggedrag en het speciale temperament van de auto, dat op alle modellen duidelijk sportief is.

De sportiviteit is een waardevolle erfenis van de successen die Saab tijdens rally's in alle hoeken van de wereld geboekt heeft.

Een goed gepland en logisch ontwikkeld basisontwerp.

Evenals bij al zijn voorgangers liggen de motor en transmissie bij de Saab 900 voorin. De voorwielen dragen het meeste gewicht en hebben derhalve de best denkbare wegligging.

Dus op de Saab 900 zijn het niet de achterwielen die de wagen voortdrijven maar de voorwielen die hem trekken. Zoals dit door het gezond verstand en de wetten der natuur wordt voorgeschreven. En het logische resultaat is dat de auto een praktisch perfecte stabiliteit heeft en vast op de weg ligt.

Goede wegligging is het resultaat van coördinatie.

De spoorbreedte, wielen en banden, ophanging, vering en besturing zijn duidelijk van invloed op het weggedrag. Door de manier waarop dit alles gecoördineerd is, verkrijgt de auto zijn karakteristieke reactie waarbij de wegligging altijd uitstekend blijft.

Het chassisontwerp vertoont duidelijke overeenkomsten met dat van een racewagen. Dit is één van de redenen waarom de Saab 900 zo sportief is. Door de manier waarop de veren en schokdempers werken krijgt de auto een buitengewoon goede wegligging.

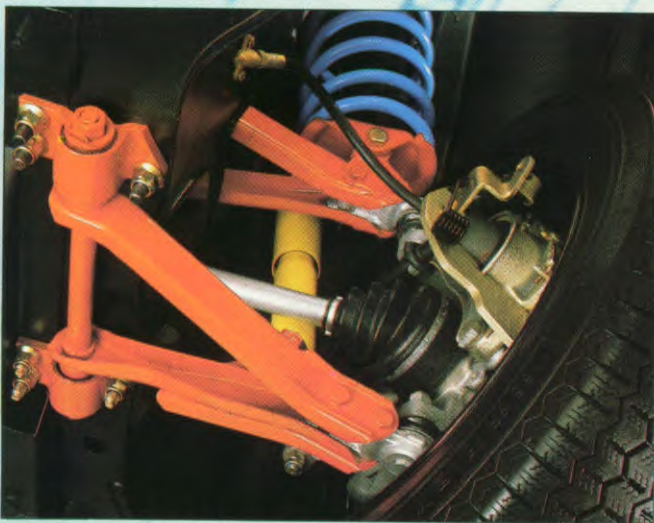
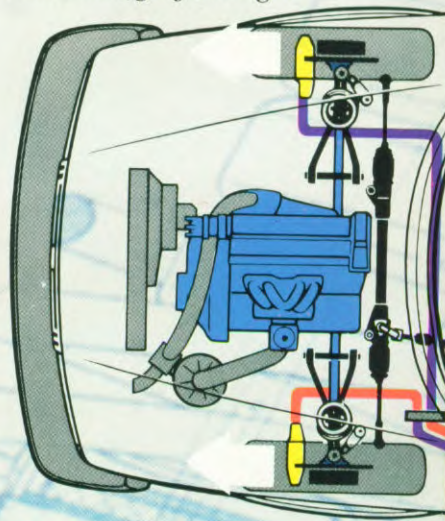
De achteras is recht en bestaat uit één stuk. Doordat de as ook licht is, volgen de wielen de onregelmatigheden van de weg nauwkeurig zonder de schokken aan de carrosserie door te geven. Dit komt de wegligging en het comfort van de inzittenden ten goede. En het is ook van gunstige invloed op de koersvastheid.

In het chassis systeem is eveneens tandheugelbesturing opgenomen. Hierdoor wordt, te samen met licht onderstuur, de besturing in hoge mate accuraat.

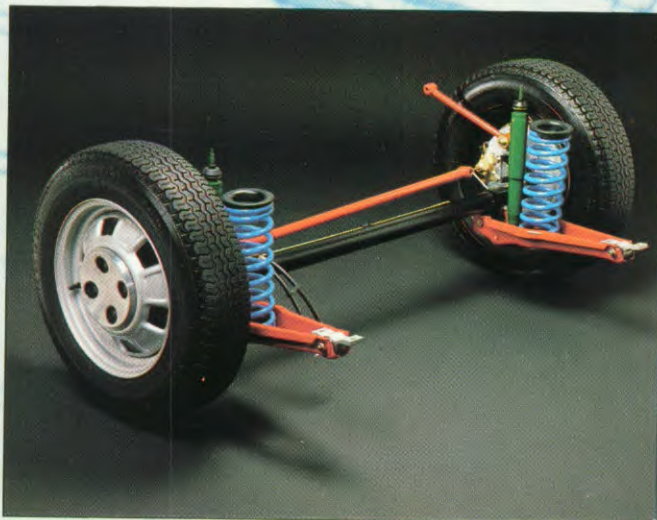
De Saab 900 is constant in zijn gedrag.

Deze eigenschap is van vitaal belang voor de wegligging van de auto. Het gedrag van de Saab 900 blijft praktisch onaantast door de omstandigheden: Of er nu snel of langzaam met de auto wordt gereden, of u gas geeft of in een bocht remt, of u nu alleen in de auto zit of met vier passagiers of dat de kofferruimte zwaar beladen is.

Het gedrag van vele auto's verandert met de manier waarop ze gebruikt worden. Dat is niet het geval bij de Saab 900. Zijn gedrag blijft altijd volkomen constant en „gelijkmatig”.

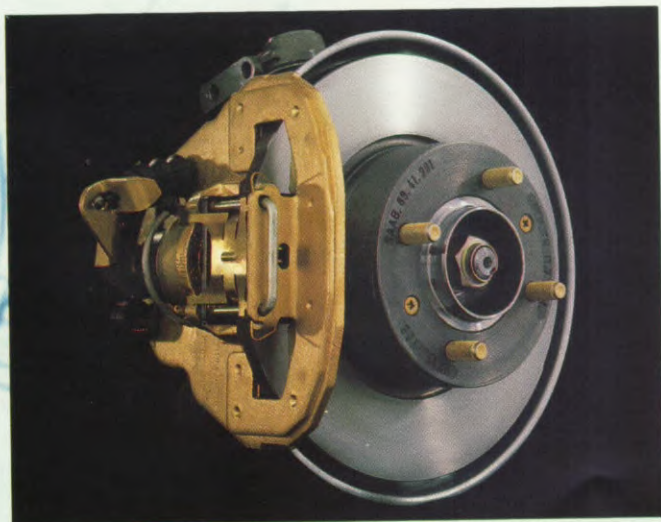
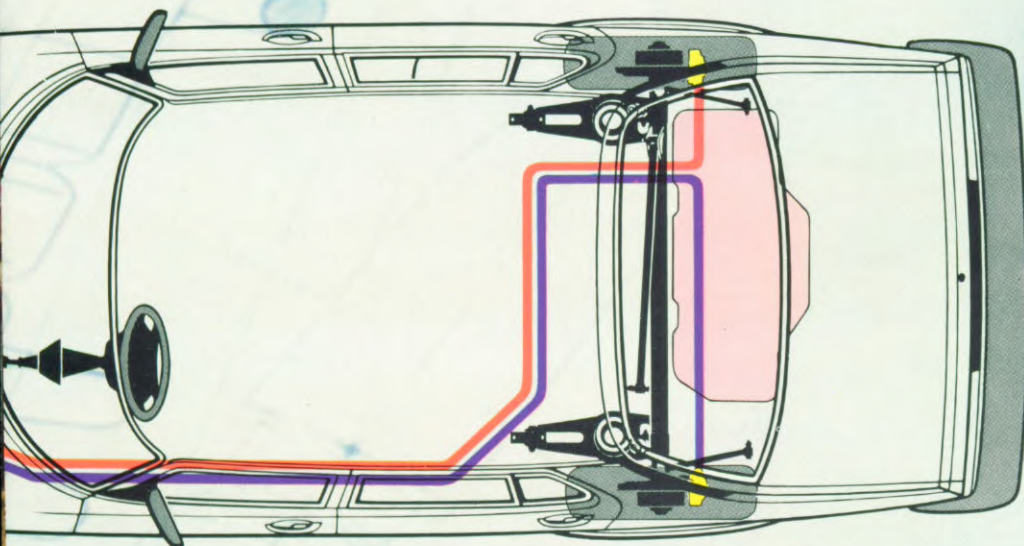


Door de dubbele triangelvormige draagarmen wordt de stabiliteit groot. De auto ligt uiterst vast op de weg, voornamelijk dankzij de bewegend gemonteerde veren die dus altijd recht zijn en doelmatig blijven werken.

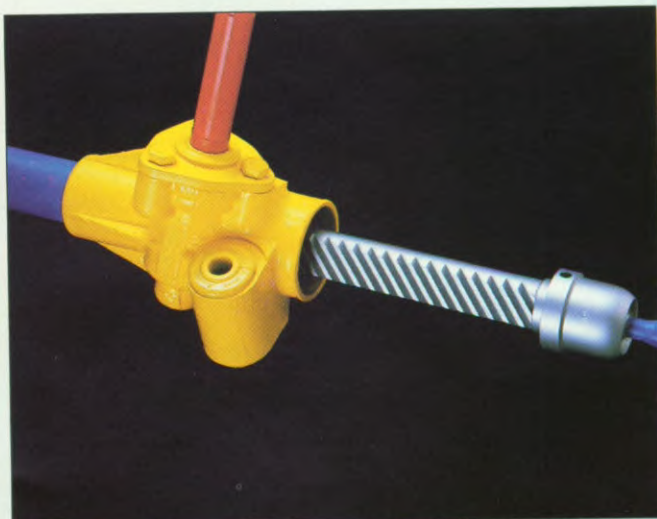


Rechte achteras uit één stuk waarop zich geen zware transmissieonderdelen bevinden. Absorberen op effectieve wijze de onregelmatigheden in het wegdek. Ook de constante spoorbreedte draagt ertoe bij dat de auto vast op de weg ligt.

Motor voorin en voorwielaandrijving. Ongeveer 60% van het gewicht van de auto wordt door de aangedreven wielen gedragen waardoor aan de voorkant de best mogelijke wegligging wordt verkregen. De rechte achteras bestaat uit één stuk en is licht. Uitstekende coördinatie tussen de carrosserie en de wielen dankzij het lage onafgeveerde gewicht. De achterwielen staan altijd loodrecht op de weg zodat het contact altijd uiterst stevig is. De brandstoftank bevindt zich op een goed beschermde plaats – tussen de achterwielen. Twee-krings-remsysteem, diagonaalsgewijs gescheiden, zorgt ervoor dat het sturen en het weggedrag niet worden beïnvloed als een van de circuits mocht uitvallen.



Goed ontwikkeld remsysteem met schijfremmen rondom. Dubbel circuit voor optimale veiligheid. Asbest-vrije voeringen met een lange levensduur.



De rondsel- en tandheugelbesturing reageert onmiddellijk en duidelijk op de geringste beweging van het stuurwiel. Ideaal in combinatie met voorwielaandrijving.

EEN UITGEBREIDE REEKS SAAB 900 MODELLEN VOOR EEN UITGEBREIDE KEUS.

De Saab 900 reeks omvat een groot aantal modelvarianten — van de standaard Sedan en de Combi Coupé tot de duurdere en de allerduurste modellen. Op de foto zijn beide versies van de carrosserie te zien — een Turbo Sedan en een Turbo Combi Coupé.





**PROFITEER VAN DE MEEST GEAVANCEERDE
EN TOCH REALISTISCHE MOTORTECHNOLOGIE
IN DE AUTOMOBIELWERELD.**

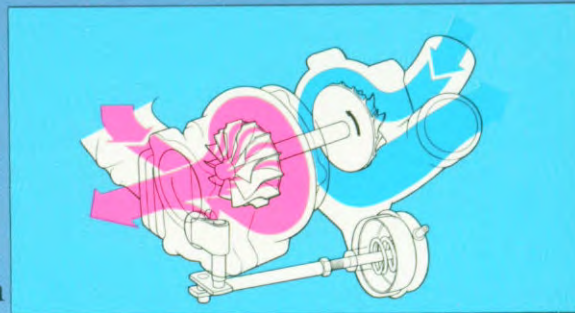


Door de uitgebreide reeks motoren die Saab te bieden heeft kan elke automobilist precies de motor met de prestatie kiezen die hem het best past.

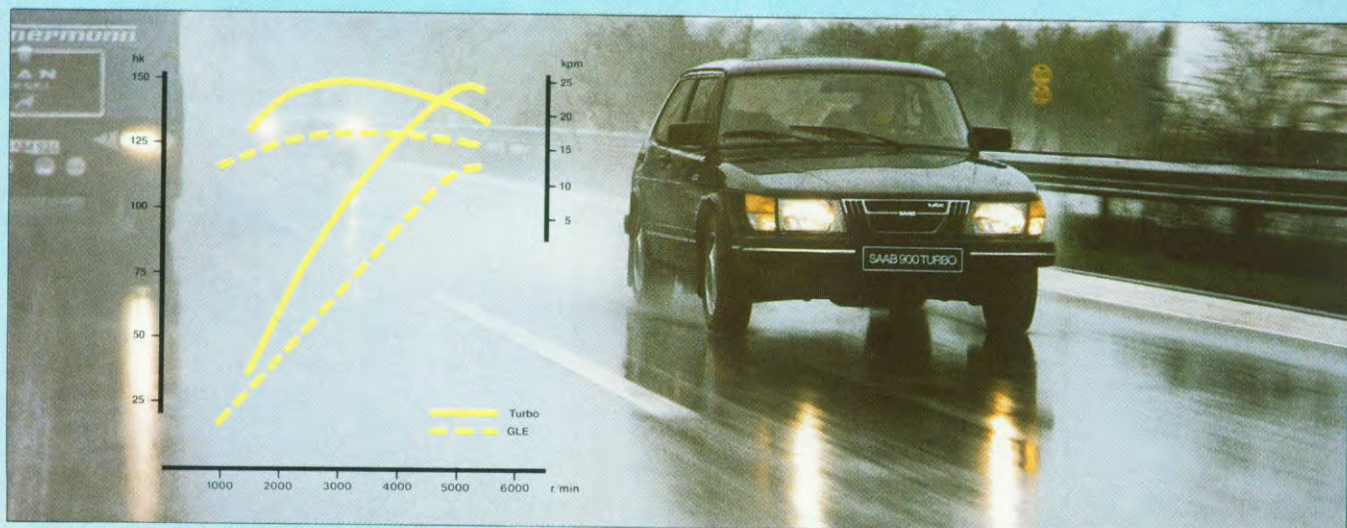
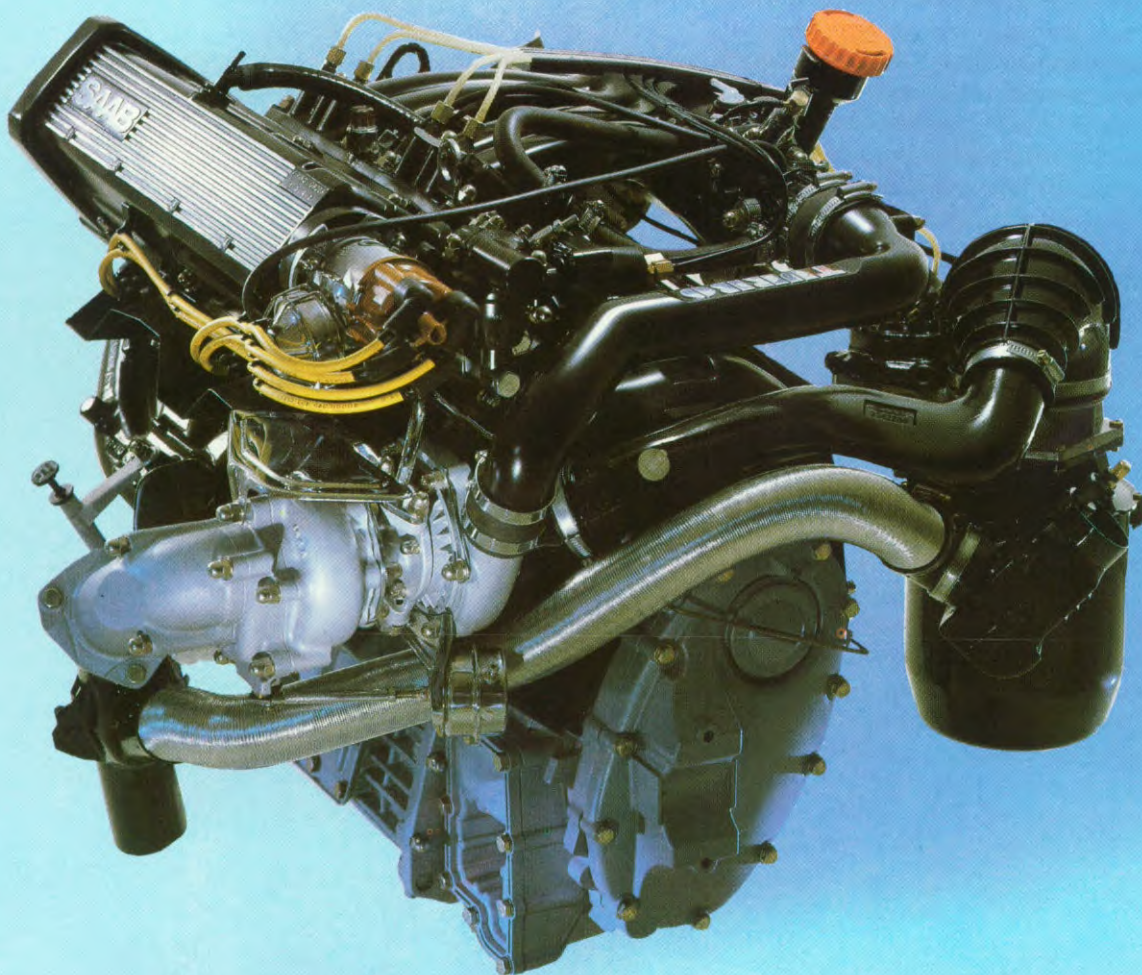
Als men naar de prestatie en het brandstofverbruik van de Saab 900 kijkt, zullen er weinig auto's zijn die hiermee kunnen concurreren.

Dit geldt ook voor de algehele betrouwbaarheid en acceleratie. Uiteraard speciaal de Turbo versie die overal ter wereld legendarische bekendheid heeft gekregen.

Saab lanceert thans de tweede generatie motoren met turbocharging — de Turbo APC — die wederom een voorbeeld vormt van een revolutionaire ontwikkeling op motorisch gebied. Deze innovatie bevestigt wederom de geavanceerde en toch realistische benadering van Saab — en van zijn technisch leiderschap.



SAAB TURBO ARC



Voor alle Saab motoren geldt dat het koppel hoog is over een brede reeks van motortoerentallen. Hierdoor is de prestatie bij lage toerentallen, in de hoogste versnelling en bij het inhalen goed. De turbolader verhoogt het koppel en de trekkracht van 17 kpm tot maar liefst 24 kpm.

Saab was de eerste die een turbomotor voor de automobilist van alledag introduceerde.

Een turbomotor in een gewone auto was een innovatie die zoveel invloed had dat het turbocharging principe voor altijd met de naam van Saab verbonden zal blijven. Het succes van deze ontwikkeling op autotechnisch gebied is praktisch ongeëvenaard.

Wij zochten naar een systeem zonder nadelen.

Wij zochten naar een nieuwe manier om de prestatie van onze gewone brandstofinjectionmotor te verbeteren – met als resultaat de motor met turbocharging.

Het alternatief om het aantal cilinders te vergroten zou een zwaardere motor en een verminderde efficiëntie bij gedeeltelijke belasting betekend hebben. Hoewel een 6- of 8-cilinder motor krachtiger zou zijn geweest, zou het brandstofverbruik onaanvaardbaar hoog zijn geworden.

Een motor met turbocharging voor de gewone automobilist.

Het turbocharging principe als zodanig wordt reeds sinds de vijftiger jaren op vrachtwagens toegepast om hun trekkracht te verhogen. Ook op racewagens wordt het gebruikt om buitengewoon hoge snelheden te bereiken.

Wij hadden een enigszins ander doel voor ogen. Onze voorname interesse ging uit naar het ontwikkelen van een motor die aan de vraag naar minder brandstofverbruik en minder uitlaatgassen zou voldoen. Tegelijkertijd wilden wij de prestatie verhogen om b.v. te zorgen voor een goede acceleratie bij het inhalen en om de bestuurder in staat te stellen het verlies aan snelheid op lange stijgende wegen te compenseren.

Dit werk heeft in een motor met een indrukwekkende trekkracht geresulteerd, die bij slechts 3000 omw./min zijn maximum koppel levert. Het koppel wordt dan met maar liefst 45 % vergroot, hetgeen het gevoel van een enorme krachtexplosie geeft. En

de acceleratie blijft tot en met 160 km/uur uitstekend.

Tijdens normaal rijden werkt de turbolader niet. De motor loopt dan als een conventionele brandstofinjectionmotor met de daarmee gepaard gaande zuinigheid.

Thans is er de nieuwe generatie Saab Turbo's – de Turbo APC.

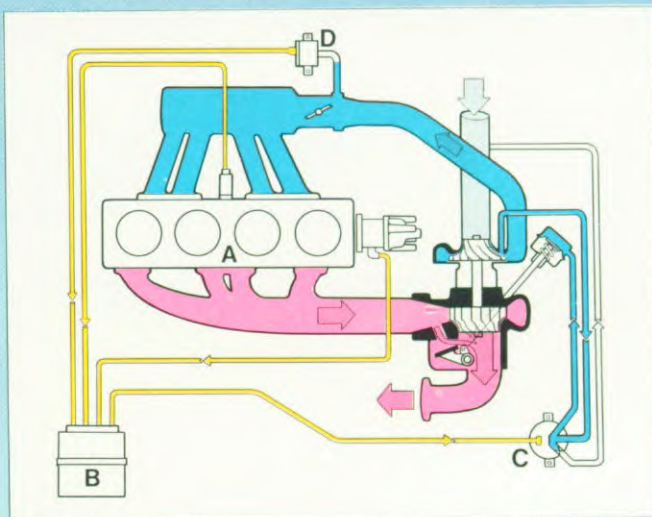
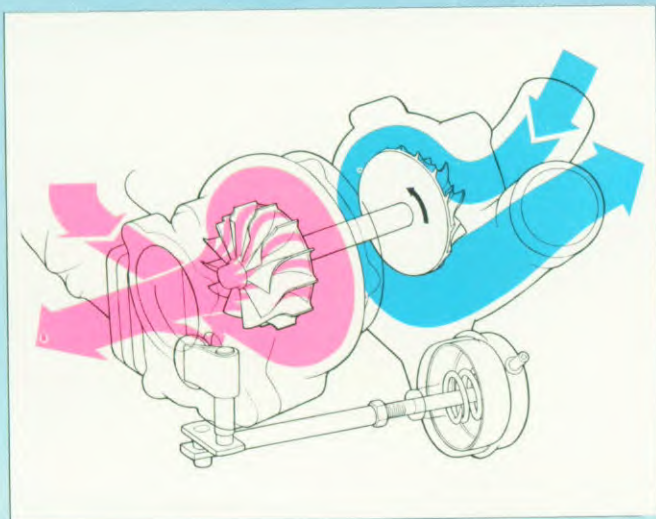
APC betekent Automatische Prestatie Controle. Dit is een systeem waardoor de turbomotor automatisch aan de gebruikte brandstofkwaliteit wordt aangepast. Ongeacht of er nu 92 of 98 oktaan wordt gebruikt, de motor loopt altijd perfect zonder te gaan pingelen of zich anderszins te misdragen. Maar de vrijheid van keuze is van het grootste belang voor de zuinigheid.

Met het Saab Turbo APC systeem kan de turbomotor het energiegehalte van de brandstof optimaal benutten. Samen met een verhoging in de compressieverhouding wordt hierdoor het brandstofverbruik met maar liefst 8 % verminderd. De verhoogde compressieverhouding heeft nog een gevolg – de prestatie van de auto is bij lage wegsnelheden nog pittiger dan voorheen.

Een turbocharger bestaat uit een turbine en een compressor die permanent op beide uiteinden van één as zijn gemonteerd. De draaisnelheid van de turbine wordt bepaald door het volume van de door de motor geproduceerde uitlaatgassen. Hoe groter het volume van de uitlaatgassen, des te sneller draait de turbine.

In precies dezelfde verhouding levert de compressor een vers brandstof/luchtmengsel aan de cilinders. Hierdoor is het volume van het brandstof/luchtmengsel groter dan bij een normale motor welke de inlaatlucht aanzuigt. Bij elke zuigerslag komt meer energie vrij. Het vermogen van de motor wordt groter. Het koppel wordt hoger en dus ook de trekkracht. Het „brein” van de Turbomotor is de laaddrukklep (ook wel „waste gate” genoemd) die niet alleen de laaddruk regelt maar ook het teveel aan uitlaatgassen buiten de turbine omleidt.

Werking en onderdelen van het APC systeem: Een detector (A) in het motorblok „luistert” naar de manier waarop de motor loopt. Bij de geringste neiging om te gaan „pingelen” wordt onmiddellijk een signaal aan een elektronische eenheid (B) gegeven die de solenoïde klep (C) opdracht geeft de laaddruk aan te passen aan het oktaangetal van de brandstof. De elektronische eenheid verkrijgt eveneens informatie van een drukvoeler (D) die zich op het inlaatspruitstuk van de motor bevindt en van de ontstekingsverdelers. Het gehele proces vindt plaats in een fractie van een seconde.



De basismotor die voor de Turbo wordt gebruikt, drijft ook alle andere modellen aan.

De motor en de versnellingsbak zijn tot een compacte, lichte eenheid samengebouwd die weinig ruimte in het motorcompartiment in beslag neemt. De transmissie neemt geen ruimte van het interieur in beslag daar de auto voorwielaandrijving heeft en dus geen cardantunnel.

Het motorblok is onder een hoek van 45° gemonteerd; de motorkap is derhalve laag en loopt schuin af. Dit draagt er op zijn beurt weer toe bij dat het zwaartepunt laag gehouden kan worden met een verbeterd zicht van dichtbij.

De kleppen in de Saab motor worden direkt door de bovenliggende nokkenas bediend die eveneens de verdeler aandrijft. Het gehele mechanisme heeft weinig bewegende delen en hoeft derhalve slechts met grote tussenpozen op speling gecontroleerd te worden.

De koelingsventilator veroorzaakt geen verlies aan vermogen daar hij niet door een riem wordt aangedreven en dus niet permanent loopt. Op Saab auto's wordt de ventilator aangedreven door een elektromotor die door een thermostaat wordt geregeld. Hij loopt alleen als de motor extra koeling nodig heeft. En dat gebeurt slechts zelden.



Buitengewoon levendig, zelfs bij lage toerentallen.

Deze eigenschap komt altijd goed van pas daar een motor die bij lage snelheden een goede prestatie levert, soepel zal doorrijden als bestuurders van andere auto's moeten terugschakelen. En terugschakelen naar een lagere versnelling betekent automatisch een hoger brandstofverbruik.

Ook de zuinigheidsmeter draagt tot een verminderd brandstofverbruik toe. Deze is als standaard op auto's met brandstofinjectiemotor aangebracht en hierop is te zien bij welk toerental het zuinigst wordt gereden.

Vier motoren met verschillende prestaties.

De basismotor kan worden uitgerust met diverse soorten brandstofsysteemen. De totale motorenreeks omvat thans vier versies die ieder hun eigen prestatie en werking hebben. En ze zijn allemaal zuinig in het gebruik.

Zuinig brandstofverbruik op Saab motoren.

Het vermogen van de huidige Saab motoren – variërend van 100 PK van de motor met één carburateur tot 145 PK van de Turbo-motor – is ruim voldoende om aan de behoeften van de meeste automobilisten tegemoet te komen. De motor zou nog krachtiger gemaakt kunnen worden maar wij zijn van mening dat dit geen enkel nut zou hebben.

In plaats daarvan hebben wij ons werk toegespitst op een verbeterde nuttige aanwending van de brandstof en op nog zuiniger motoren. Ons doel is een hoge prestatie bij een laag brandstofverbruik geweest.



Het GL model. Aangedreven door een motor met één carburateur die 73 kW (100 PK) ontwikkelt, met handgeschakelde 4-versnellingsbak.



Het GLs model. Aangedreven door een motor met twee carburateurs die 79 kW (108 PK) ontwikkelt, met handgeschakelde 5-versnellingsbak of automatische transmissie.



Het GLi model. Brandstofinjectiemotor die 87 kW (118 PK) ontwikkelt, met handgeschakelde 5-versnellingsbak of automatische transmissie.

Ferry



Het GLE model. Brandstofinjectie-motor die 87 kW (118 PK) ontwikkelt, met handgeschakelde 5-versnellingsbak of automatische transmissie.



Het Turbo model. Turbomotor met brandstofinjectie die 107 kW (145 PK) ontwikkelt, met handgeschakelde 5-versnellingsbak of automatische transmissie.

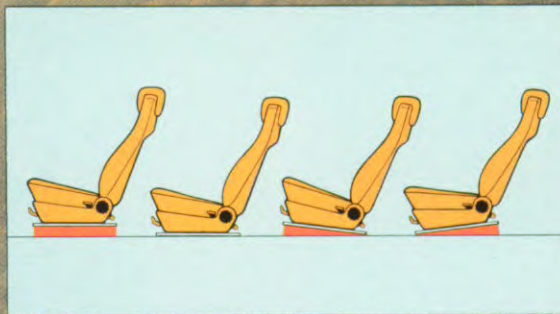
**HOE WAARDEERT U HET COMFORT
VAN EEN AUTO – OP BASIS VAN
DE AFZONDERLIJKE EIGENSCHAPPEN
OF HET ALGEHELE COMFORT?**



Als uw antwoord „algeheel comfort” is, houdt u er dezelfde mening op na als wij. Hoewel het natuurlijk gemakkelijker is afzonderlijke kenmerken op hun waarde te schatten, wordt de mate van comfort uiteindelijk bepaald door hun onderlinge verhoudingen. Hoe beter deze op elkaar zijn afgestemd, hoe groter de kans is dat de auto een oprecht gevoel van algeheel comfort geeft.

Bij Saab begint het comfort bij het basisontwerp. En het eindigt met de „finishing touch” die aan vele „minder belangrijke” onderdelen van het interieur worden gegeven. Alles daar tussenin — van de ophanging, vering, schokdempers, motorophanging, isolatie, stoelen, tot en met de bekleding, enz. — is van invloed op het algehele gevoel van comfort.

De Saab 900 omhult de inzittenden onmiddellijk met zijn karakteristieke algehele comfort en gevoel van welbehagen. Niet als gevolg van een groot aantal afzonderlijke eigenschappen — maar door het goed geplande en logisch ontworpen geheel.





Ruimte te over.

Een royaal interieur is van on-schatbare waarde indien men uren achtereen comfortabel wenst te reizen – en ontspannen op de plaats van bestemming wenst aan te komen. De Saab 900 is ruim en aanzienlijk groter dan de buitenafmetingen doen vermoeden. De totale lengte van het interieur vormt welhaast een record in zijn klasse.

Ook gemakkelijk in- en uitstappen vormt deel van het algehele comfort. Door de brede voorportieren op de 3-deursmodellen is het ook makkelijk voor de achterpassagiers in- en uit te stappen. De drempels zijn laag en enigszins naar binnen teruggetrokken. Bovendien worden ze door de portieren tegen vuil van de weg beschermd. Dus bestaat er geen gevaar dat uw broekspijpen vuil worden. De hoofdruimte is zowel vóór als achter meer dan voldoende.

De voorstoel voor lange reizen.

De voorstoel van de Saab is één van de geriefelijkste autostoelen ter wereld, vooral op lange reizen. De gekuipde zitting en rugleuning en de elastische lendensteun geven op effectieve wijze steun aan het gehele lichaam van de inzittende. Door het ontwerp wordt vermoeidheid van de dijbenen, de rug en de nek voorkomen.

De Saab stoel voldoet aan alle algemene vereisten die ten aanzien van een hoge mate van zitcomfort gesteld worden. En tevens kan hij aan zeer individuele eisen tegemoet komen door het grote aantal afstellingen dat mogelijk is.

Wij waren de eerste autobouwfabrikant ter wereld die een elektrisch verwarmde bestuurdersstoel als standaard introduceerde. Wij deden dit niet alleen om medische redenen. Ook veiligheid was een overweging daar een bestuurder die zich warm en behaaglijk voelt een betere en veiliger bestuurder is dan iemand die koud en huiverig is.

- ☐ De hoofdsteen is trapsgewijs op hoogte afstelbaar.
- ☐ Hoofdsteen van schuimrubber die om een stevige plaat is gevormd.
- ☐ Steunplaat voor de nekwenels.
- ☐ Goed gevormde en gecapitonneerde rugleuning.
- ☐ Lendensteun die zich automatisch aan de vorm van het lichaam en de zithouding aanpast.
- ☐ Stevig stalen frame.
- ☐ Verwarmingskussentjes in de zitting en leuning waarmee de stoel automatisch elektrisch verwarmd wordt.
- ☐ Zachte bekleding om de benen van de passagiers op de achterbank te beschermen.
- ☐ Knop om de voorstoel op helling af te stellen.
- ☐ Hendel om de achterbank neer te klappen (3-deursmodel).
- ☐ Elastische steun van polyamide en rubber. Capitonering van voorgevormd polyurethaan-polyester.
- ☐ Hendel om de stoel vóór- en achterwaarts mee te verstellen.
- ☐ Knop om de hoogte en helling van het zitkussen (bestuurdersstoel) af te stellen.
- ☐ Zitkussen met goede steun voor de dijbenen.
- ☐ Speciale uitsparingen voor de schouderbladen.

De elektrische verwarming wordt automatisch ingeschakeld als de contactsleutel in de „rijpositie” wordt gezet. Een thermostaat zorgt ervoor dat de verwarming wordt aangezet – echter alleen als de zitting koud is. Op bepaalde Saab 900 modellen is zelfs de stoel van de passagier voorin elektrisch verwarmd.

Probeer ook hoe comfortabel de achterbank is.

De wielkasten nemen geen ruimte van de achterbank in beslag. Er is geen forse cardantunnel die de voetruimte van de middelste passagier beperkt. De hoofdruimte is overvloedig. En de dicht bij elkaar gelegen veren in de achterbank die de druk gelijkmatig verdelen



Het zitkussen van de bestuurdersstoel kan door middel van een knop op hoogte en helling worden afgesteld.

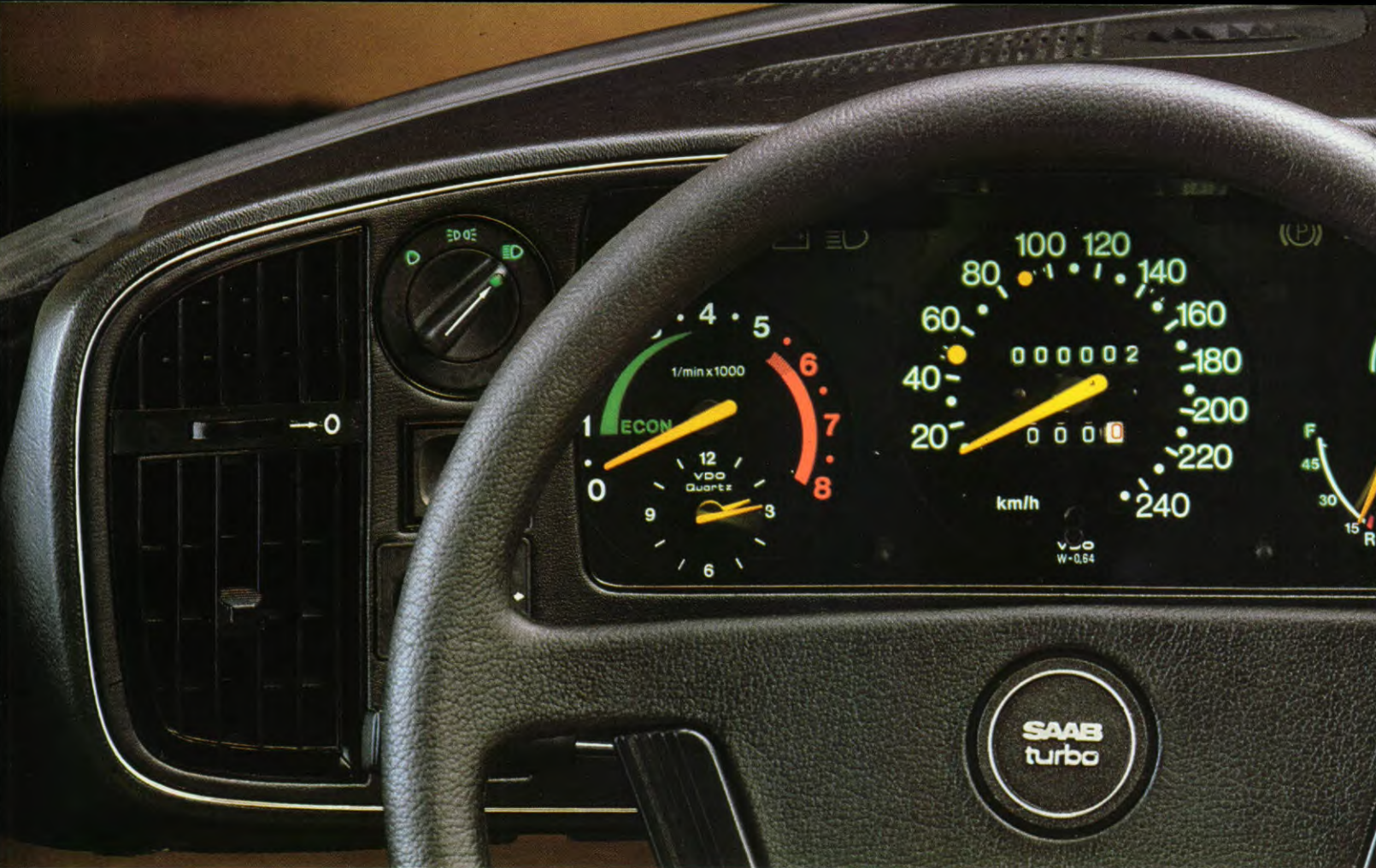
verschaffen dezelfde mate van comfort – zelfs voor de passagier in het midden – als een exclusieve fauteuil.

Een gevoel van welbehagen.

Het interieur is met polyester pluche bekleed. Er zijn twee kwaliteiten, afhankelijk van het model. Ook het ontwerp van de bekleding varieert met het model. Het materiaal is sterk maar toch zacht en luchtig. Het is plezierig om op te zitten, wat de temperatuur ook mag zijn. De kleuren van het vaste tapijt, de afwerking van de zijkanten en de bekleding van de stoelen zijn zorgvuldig op elkaar afgestemd.







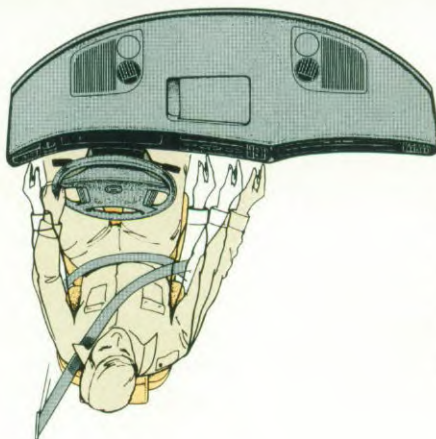
Logisch ingerichte bestuurdersruimte.

Wie het stuur van een auto in handen neemt, neemt ook een zware verantwoordelijkheid op zich – niet alleen voor zichzelf maar ook voor zijn passagiers en andere weggebruikers.

Saab heeft een deel van deze verantwoordelijkheid overgenomen door een „werkruimte” te creëren die het werk van de bestuurder aanzienlijk eenvoudiger en gemakkelijker maakt. En die de bestuurder inspireert om beter en veiliger te rijden.

Teneinde ons doel te bereiken, hebben wij samengewerkt met fysiologen, psychologen, specialisten op het gebied van de ergonomie en met technici en onderzoekers van de Saab-Scania Aerospace Divisie.

Diepgaande studies van de afmetingen en het bewegingspatroon van het menselijk lichaam en het geestelijk en lichamelijk vermogen van de mens om de zware taak van het besturen van een auto te verrichten, hebben ons als richtsnoer gediend bij het ontwerpen van één van de meest functionele bestuurdersruimten in de automobielwereld.



Een uitnodigende, behulpzame „cockpit”.

De bestuurdersruimte van de Saab is aangepast aan het vermogen van de mens diverse situaties te overzien en snel de nodige actie te nemen. Tegelijk zorgt hij ervoor dat de bestuurder zich ontspannen en plezierig voelt, iets wat uiterst belangrijk voor de veiligheid is. Een bestuurder die goed zit en comfortabel kan „werken” rijdt beter dan zijn tegenhanger in meer Spartaanse omstandigheden.

Overzichtelijk geplaatste instrumenten en verklikker-lichtjes.

Alle instrumenten en verklikker-lichtjes zijn hoog binnen het

Het dashboard is licht gebogen. De bestuurder kan gemakkelijk bij de bedieningsorganen komen zonder van houding te veranderen. De bedieningsorganen zijn in speciale zones geplaatst op onderling zorgvuldig vastgestelde plaatsen. Minder kans op verkeerde bediening of andere fouten in hachelijke situaties.

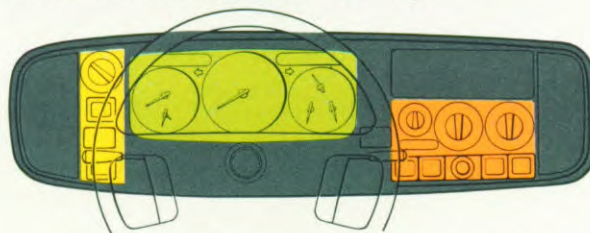
centrale gezichtsveld van de bestuurder geplaatst. Deze kan ze snel aflezen zonder dat zijn aandacht van de weg en het hem omringende verkeer wordt afgeleid.

Veiliger en minder vermoeiend rijden bij nacht.

Saab is ook enigszins een pionier geweest op het gebied van verlichting. Wij waren de eerste autofabrikanten die koplampwissers en -sproeijs als standaard introduceerden. Wij hebben ook het soort dimlicht ontwerpen waarbij het zicht op de kant van de weg met 50 % is toegenomen. Twee vernieuwingen die het werk van de bestuurder makkelijker maken.



Het dashboard van een Turbo. De radio behoort niet tot de standaard uitrusting.



Verlichtingszone. Schakelaars en keuzeschakelaars voor de buitenverlichting.

Instrumenten en verknipperlichtjes-zone. Snelheidsmeter. Zuinigheidsmeter. Brandstof-, temperatuur- en drukmeters. Alle waarschuwings- en verknipperlampjes.

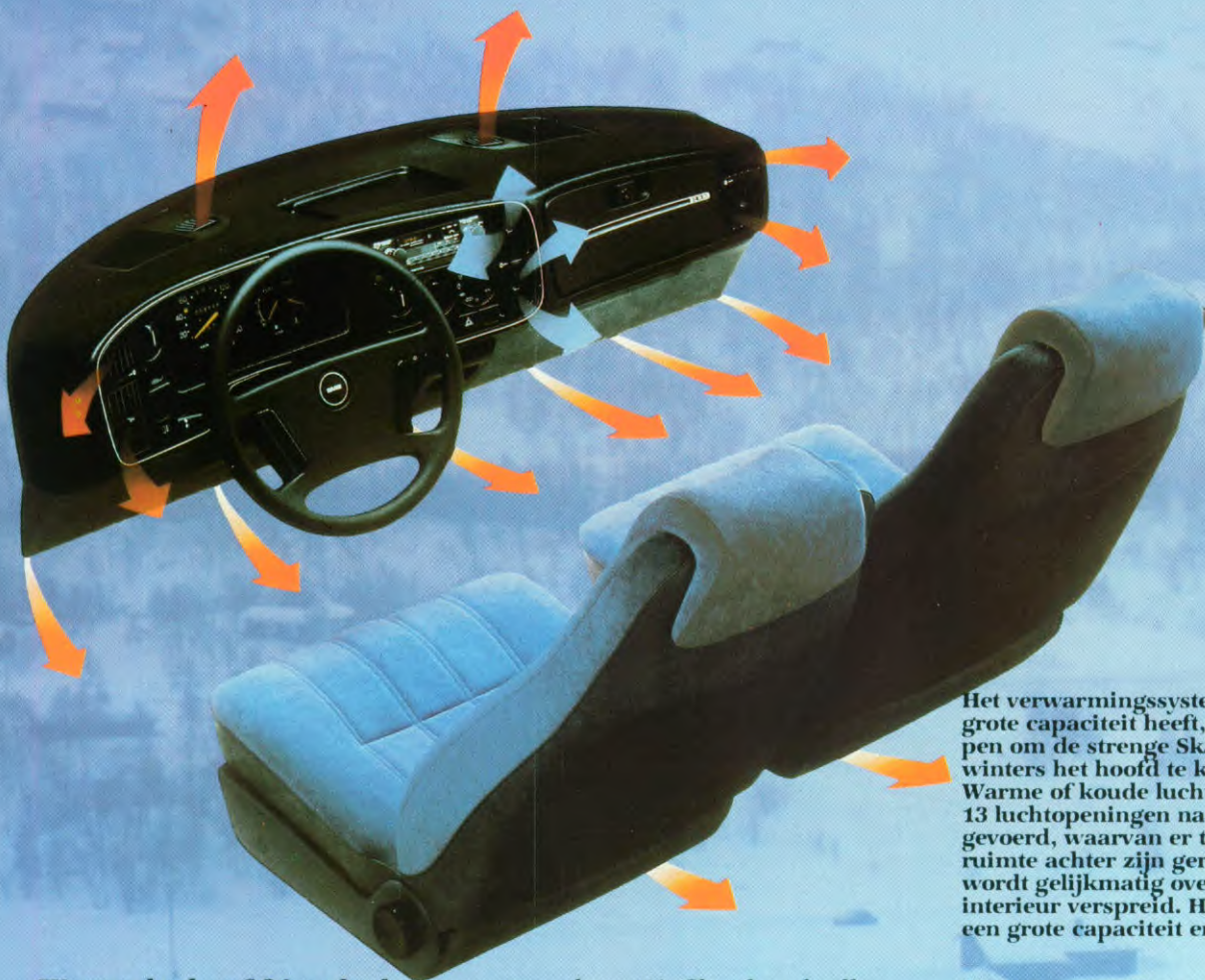
Verwarmings-, ventilatie- en zichtbaarheidszone. Bedieningsorganen voor temperatuur en luchtverdeling. Schakelaars voor de ventilator, elektrisch bediende ramen en achterrautverwarming. Bedieningsorgaan voor wissers en sproeiers van voorruit en koplampen.



De bedieningsorganen zijn in logisch gerangschikte groepen geassembleerd. Op de afbeelding is de middenconsole van een Turbo met alle bedieningsorganen voor het starten te zien: Contactslot en schakelaar voor binnenverlichting, contact/vergrendeling versnellingspook, versnellingspook, handrem en gordelsluitingen.



De GLE- en Turbo-modellen uitgerust met een extra console. Plaats voor een booster of ander extra-toebehoren. Bergruimte voor cassettes e.d.



Het verwarmingssysteem, dat een grote capaciteit heeft, is erop ontworpen om de strenge Skandinavische winters het hoofd te kunnen bieden. Warme of koude lucht wordt via 13 luchtopeningen naar het interieur gevoerd, waarvan er twee op de beenruimte achter zijn gericht. De lucht wordt gelijkmatig over het gehele interieur verspreid. Het systeem heeft een grote capaciteit en werkt snel.

Warme lucht of frisse lucht – maar bovenal, schone lucht.

Het Saab verwarmings- en ventilatiesysteem beperkt zich niet alleen tot het leveren van warme en frisse lucht. Het zorgt er ook voor dat de lucht die aan het interieur wordt toegevoerd, schoon is. De gemakkelijk te vervangen filter van het cartridge type voor de ventilatielucht bevindt zich aan de binnenkant van de luchtinlaat op de

motorkap. Dit filter houdt alle deeltjes die groter dan 0,005 mm zijn, tegen, inclusief stuifmeel en stof die er vaak de oorzaak van zijn dat mensen met een allergie of astma zich onplezierig voelen. Het filter voorkomt ook dat er vocht in het interieur komt waardoor de ramen beslaan voordat het verwarmingssysteem is gaan werken.

Nog een punt van comfort – het geluidsniveau.

De vorm van de Saab carrosserie, het motorontwerp en het ontwerp van het chassis spelen hierbij de grootste rol, dankzij het werk dat reeds in het ontwerp stadium werd verricht. Het geluidsniveau is nog verder gereduceerd door isolerend materiaal in de portieren, de zijpanelen, het schot van het motorcompartiment, de vloer, het dak, enz. aan te brengen.



Het ventilatieluchtfiter voorkomt dat stof, stuifmeel en andere kleine deeltjes met de ventilatielucht het interieur binnenkomen.



De luchtverdelingsknop met geprogrammeerde standen. Zeven logisch afgestelde standen. Kan snel van te voren worden afgesteld zonder de noodzaak opnieuw te moeten instellen. Vacuüm-gestuurde kleppen zorgen ervoor dat het systeem moeiteloos werkt.



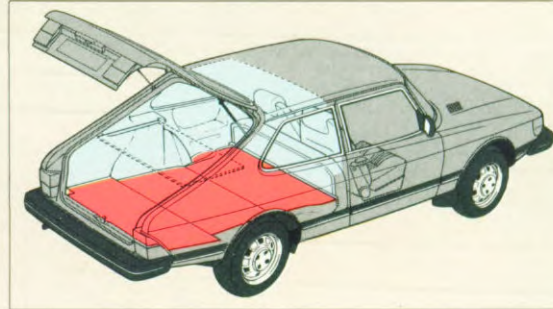


DE BAGAGERUIMTE DIE MET DE LADING MEEGROEIT.

In een traditionele bagageruimte, hoe groot die ook mag zijn, zal geen plaats zijn voor een paar fietsen, een wasmachine, slalom ski's of andere lange, zware voorwerpen.

Voor de Saab 900 vormt dit geen probleem. Door eenvoudigweg een paar vergrendelingen los te zetten, kan de bagageruimte in een „laadruimte” worden omgebouwd. En er kan dan bijna evenveel in de auto als in een conventionele stationcar. Het enige verschil is dat de Saab 900 geen grote, permanent open ruimte achterin heeft, die vaak een bron van lawaai vormt en moeilijk warm te houden is.

Het is een groot voordeel, en tegelijkertijd een vorm van veiligheid, een auto te bezitten waarvan de bagageruimte met de lading meegroeit.





1



2



Saab 900 – met de „plooibare” tweeledige persoonlijkheid.

Wat laadvermogen betreft is de Saab 900 buitengewoon flexibel. Het ene moment is hij een 5-persoons gezinswagen. Het andere moment is hij een buitengewoon praktische semistationcar met een enorme laadcapaciteit.

Dit geldt zowel voor de Combi Coupé als de Sedan modellen. In beide auto's kan de helft van het interieur gemakkelijk tot een laadruimte worden omgebouwd. Het verschil ligt voornamelijk in de afmetingen van de achterklep en de tilhoogte vanaf de grond. Om natuurlijke redenen is de Combi Coupé iets gemakkelijker in te laden. Er is achter geen drempel en de tilhoogte is hooguit 50 cm.

Met de normale bagageruimte komt u ver.

De Saab 900 heeft een van de grootste bagageruimtes (afbeelding 1 links) die verkrijgbaar zijn. De capaciteit is 602 dm³ op de 3-deurs en 5-deursmodellen en 617 dm³ op de 4-deursmodellen. In alle gevallen kan de bagage gemakkelijk worden ingeladen doordat de laadvloer vlak is en zich geen uitsteeksel langs de hoge zijanten bevinden.

Extra capaciteit wanneer die nodig is.

Op de Combi Coupé modellen kan de hoedenplank worden verwijderd indien er meer hoogte nodig is of wanneer u een oogje op uw lading wilt houden. Zoals b.v. op de hond die op afbeelding 2 links te zien is.

Het ombouwen van de bagageruimte tot een laadruimte is eenvoudig. Iedereen kan het in minder dan dertig seconden doen. De zitting van de achterbank en de rugleuning kunnen beide naar voren worden geklapt (afbeelding 3 links). De laadruimte is dan 1,84 m lang op de Combi Coupé en 1,76 m op de Sedan. De lengte overdwars is meer dan 2 meter.



De inhoud van de bagageruimte kan meer dan verdubbeld worden door de zitting en de leuning van de achterbank neer te klappen. De Combi Coupé heeft dan een laadcapaciteit van 1,6 m³ en de Sedan van 1,5 m³.

Nog een paar praktische eigenschappen.

Saab heeft vaak bewezen de zaken praktisch aan te pakken. De flexibele laadruimte is er één van. De laadruimte onder het vloerluik een tweede. Een volledige opsomming zou te ver voeren. We willen echter wel een paar typische voorbeelden noemen:

De bumpers.

De knop voor de koplampverstelling.

De koplampwissers.

De gereedschapskist onder de vloer van de bagageruimte.

Het handschoenvak- en bagageruimteverlichting.

De automatische koplampbediening (de koplampen worden via het contact uitgeschakeld).

De buitenspiegels die van binnen uit verstelbaar zijn.

Het centrale vergrendelings-systeem.

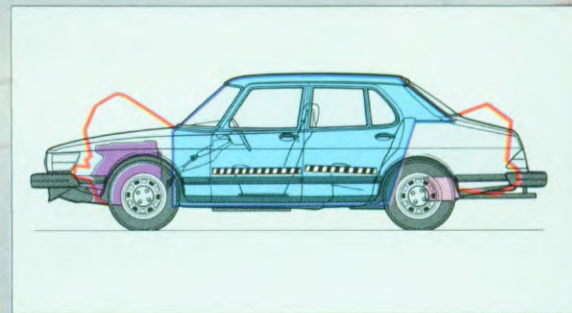


Doordat het mogelijk is de voorkant van de diepe bagageruimte via het achterportier te bereiken, wordt het laden vergemakkelijkt.

**HET ZICHTBARE DEEL
VAN DE VEILIGHEID IS MAAR KLEIN.
HET GROOTSTE DEEL IS ONZICHTBAAR.**



De veiligheid van de Saab 900 wordt door het constante stabiele weggedrag van de auto gedemonstreerd. Het wordt door de gelijkmatige, ontspannen manier waarop de Saab bestuurder rijdt, geïllustreerd. Dit is wegveiligheid of actieve veiligheid – gericht op het tot een minimum terugbrengen van bijna-ongelukken en ongelukken.



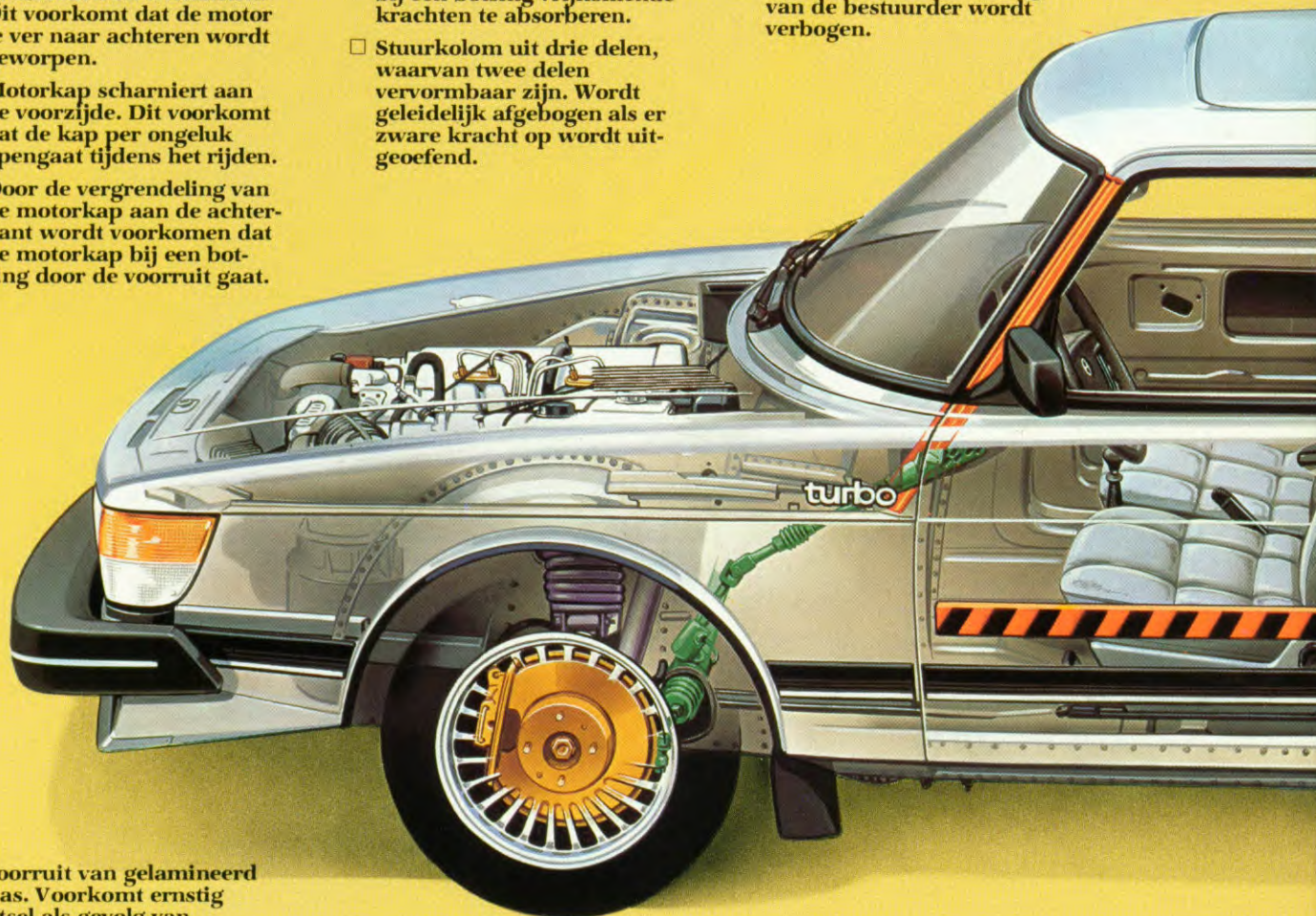
Algehele veiligheid betekent echter ook veiligheid voor de inzittenden of passieve veiligheid die erop gericht is letsel te voorkomen en te minimaliseren. Veiligheid voor de inzittenden is gebaseerd op researchwerk dat door Saab technici samen met experts op het gebied van verkeersveiligheid en dokters gespecialiseerd in door verkeersongelukken veroorzaakt letsel is gedaan. Dit werk heeft in een effectieve bescherming voor de bestuurder en passagiers geresulteerd.

Dit is dus de wijze waarop de veiligheid van de Saab 900 is ontworpen. Het vormt een integraal deel van het basisontwerp van de carrosserie, de passagiersruimte, chassis, de stuurinrichting, remmen, enz. Hoewel het meeste ervan onzichtbaar is, is het er wel.



BIJ EEN AANRIJDING KAN HET LEVEN VAN DE INZITTENDEN VAN HET AL OF NIET AANWEZIG ZIJN VAN EEN KLEIN VEILIGHEIDSONDERDEEL AFHANGEN.

- ☐ Tijdens botsproeven geteste aanrijdingszone vóór.
- ☐ Sterke balken die de bij een botsing vrijkomende energie doorgeven aan de spatborden en wielkasten. Dit voorkomt dat de motor te ver naar achteren wordt geworpen.
- ☐ Motorkap scharniert aan de voorzijde. Dit voorkomt dat de kap per ongeluk opengaat tijdens het rijden.
- ☐ Door de vergrendeling van de motorkap aan de achterkant wordt voorkomen dat de motorkap bij een botsing door de voorruit gaat.
- ☐ Stevig schot tussen de motorruimte en het interieur.
- ☐ Stevige dwarsbalken aan de voorkant van het dashboard. Ontworpen om de bij een botsing vrijkomende krachten te absorberen.
- ☐ Stuurkolom uit drie delen, waarvan twee delen vervormbaar zijn. Wordt geleidelijk afgebogen als er zware kracht op wordt uitgeoefend.
- ☐ De stuurinrichting bevindt zich ver achterin de motorruimte, goed beschermd in geval van een frontale botsing. Weinig gevaar dat de stuurkolom in de richting van de bestuurder wordt verbogen.



- ☐ Voorruit van gelamineerd glas. Voorkomt ernstig letsel als gevolg van glassplinters.
- ☐ De plaatstalen profielen in de voorruitstijlen kunnen grote krachten bij een aanrijding van voren, opzij of van achteren absorberen.
- ☐ Dashboard met effectieve, energie-absorberende captonnering.
- ☐ Krachtabsorberend schild onder dashboard ter bescherming van de benen.
- ☐ Veiligheidssloten die ervoor zorgen dat de portieren bij een botsing gesloten blijven. Kindersloten achter.
- ☐ Stevige stalen profielen rondom dakrand.
- ☐ Stevige drempelbalken.
- ☐ Sterke dwarsprofielen in de vloer.
- ☐ Sterke balken in de portieren die op effectieve wijze bescherming bieden bij een aanrijding van opzij.
- ☐ Veerkrachtig veiligheidsstuurwiel, met energie-absorberend materiaal in de rand en stuurwielnaaf.



□ De schakelaars en bedieningsorganen zijn zodanig ontworpen en geplaatst dat er geen gevaar bestaat dat de inzittenden zich hieraan verwonden als zij er tegen- aan geworpen worden.

□ Dakbekleding van geprofileerd glasvezel. Biedt schokabsorberende bescherming langs de gehele lengte van de dakversterkingsbalken.

□ Zware capitonering op de hoofdsteunen en de achterkant en frames van de voorstoelen.

□ Veiligheidsriemen met „insteek” vergrendelingen voor de vier buitenste passagiers. Heupgordel voor de passagier midden- achter.

□ De dikte van het plaatstaal is erop ontworpen om aan de zware eisen die aan het energie-absorberend vermogen van de diverse onderdelen van de auto worden gesteld, te voldoen.

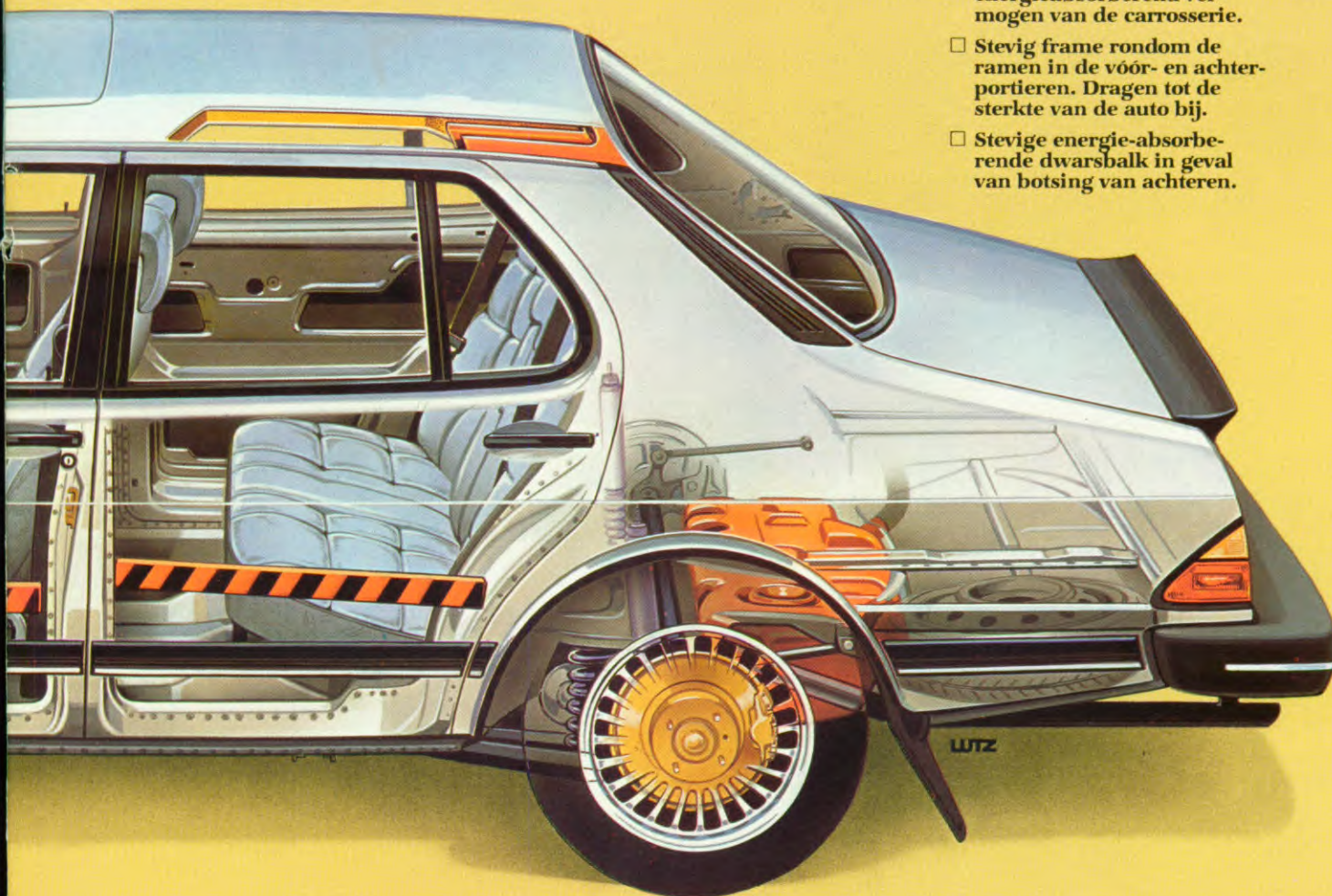
□ Alle dragende delen van de carrosserie zijn extra beschermd tegen corrosie.

□ Profielen in de bodemplaat.

□ Zijpanelen met een dragende functie. Dragen bij tot het energieabsorberend vermogen van de carrosserie.

□ Stevig frame rondom de ramen in de vóór- en achterportieren. Dragen tot de sterkte van de auto bij.

□ Stevige energie-absorberende dwarsbalk in geval van botsing van achteren.



Kenmerken van het ontwerp die van speciaal belang zijn voor de wegveiligheid/actieve veiligheid:

Motor voorin en voorwielaan-
drijving.
Rondsel- en tandheugelbesturing.
Bewegend bevestigde veren vóór.
Grote wielen.
Lichte, rechte achteras uit één stuk.

Bekrachtigde schijfremmen
rondom. Diagonaal gescheiden,
tweekringsremsysteem.
Extra lange dimlichtstraal.
Buitenspiegel met extra breed
gezichtsveld.

Effektief verwarmings- en ventilatie-
systeem.
Verstelbare, elektrisch verwarmde
bestuurdersstoel.
Ergonomisch geavanceerd dashboard.
Grote, hooggeplaatste instrumenten.





Saab 900 GL, 3-deurs.

Motor met enkele carburateur, 73 kW (100 PK) DIN, handbediende versnellingsbak met 4 versnellingen.



Saab 900 GLi, 3-deurs.

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



Saab 900 Turbo, 5-deurs.

Motor met turbocharging, 107 kW (145 PK) DIN, handbediende versnellingsbak met 5 versnellingen of automatische transmissie.



Saab 900 GL, 4-deurs.

Motor met enkele carburateur, 73 kW (100 PK) DIN, handbediende versnellingsbak met 4 versnellingen.



Saab 900 GLi, 4-deurs.

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



Saab 900 Turbo met „Speciaal Luxe Pakket”, 3-deurs.

Motor met turbocharging, 107 kW (145 PK) DIN, handbediende versnellingsbak met 5 versnellingen.



Saab 900 GLs, 4-deurs.

Motor met dubbele carburateur, 79 kW (108 PK) DIN, handbediende versnellingsbak met 5 versnellingen of automatische transmissie.



Saab 900 GLE, 4-deurs.

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



Saab 900 Turbo met „Speciaal Luxe Pakket”, 4-deurs.

Motor met turbocharging, 107 kW (145 PK) DIN, handbediende versnellingsbak met 5 versnellingen.



Saab 900 GLs, 5-deurs.

Motor met dubbele carburateur, 79 kW (108 PK) DIN, handbediende versnellingsbak met 5 versnellingen of automatische transmissie.



Saab 900 Turbo, 3-deurs.

Motor met turbocharging, 107 kW (145 PK) DIN, handbediende versnellingsbak met 5 versnellingen.



Saab 900 CD, 4-deurs.

Motor met turbocharging, 107 kW (145 PK) DIN, automatische transmissie.



Saab 900 Turbo, 4-deurs.

Motor met turbocharging, 107 kW (145 PK) DIN, handbediende versnellingsbak met 5 versnellingen of automatische transmissie.

TECHNISCHE SPECIFICATIE SAAB 900, 1983.	900 GL	900 GLs	900 GLi	900 GLE	900 TURBO	900 TURBO met „Speciaal Luxe Pakket”	900 CD
Motor.							
Soort motor/cilinderinhoud dm³	4-cil. lijnmotor/1,985	4-cil. lijnmotor/1,985	4-cil. lijnmotor/1,985	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	90/78	90/78	90/78
Kleppenmechanisme	Kopkleppen, bovenliggende nokkenas	Kopkleppen, bovenliggende nokkenas	Kopkleppen, bovenliggende nokkenas. Natriumgekoelde uitlaatkleppen	Kopkleppen, bovenliggende nokkenas. Natriumgekoelde uitlaatkleppen	Kopkleppen, bovenliggende nokkenas. Natriumgekoelde uitlaatkleppen	Kopkleppen, bovenliggende nokkenas. Natriumgekoelde uitlaatkleppen	Kopkleppen, bovenliggende nokkenas. Natriumgekoelde uitlaatkleppen
Compressieverhouding	9,5:1	9,5:1	9,5:1	9,5:1	8,5:1	8,5:1	8,5:1
Vermogen, kW (PK) DIN bij omw/min	73 (100) bij 5200	79 (108) bij 5200	87 (118) bij 5500	87 (118) bij 5500	107 (145) bij 5000	107 (145) bij 5000	107 (145) bij 5000
Max. koppel, Nm (kpm) DIN bij omw/min	162 (16,5) bij 3500	164 (16,7) bij 3300	167 (17,0) bij 3700	167 (17,0) bij 3700	235 (24,0) bij 3000	235 (24,0) bij 3000	235 (24,0) bij 3000
Brandstofsysteem	Mechanische brandstofpomp. Eén 175 CDSEVX horizontale carburateur	Mechanische brandstofpomp. Twee 150 CDSEVX horizontale carburateurs	Elektrische brandstofpomp. Mechanische brandstofinjectie	Elektrische brandstofpomp. Mechanische brandstofinjectie	Elektrische brandstofpomp. Mechanische brandstofinjectie. Turbocharged. APC-systeem	Elektrische brandstofpomp. Mechanische brandstofinjectie. Turbocharged. APC-systeem	Elektrische brandstofpomp. Mechanische brandstofinjectie. Turbocharged. APC-systeem
Aanbevolen oktaangetal, RON	97	97	97	97	92–98	92–98	92–98
Inhoud brandstoftank, liter	63	63	63	63	63	63	63
Ontstekingsstelsysteem	Mechanisch	Mechanisch	Mechanisch	Mechanisch	Onderbrekerloos, elektronisch	Onderbrekerloos, elektronisch	Onderbrekerloos, elektronisch
Accu	12 V 60 Ah	12 V 60 Ah	12 V 60 Ah	12 V 60 Ah	12 V 60 Ah, onderhoudsvrij	12 V 60 Ah, onderhoudsvrij	12 V 60 Ah, onderhoudsvrij
Max. uitgangsvermogen, wisselstroomdynamo	930 W, 14 V 70 A	930 W, 14 V 70 A	930 W, 14 V 70 A	930 W, 14 V 70 A	930 W, 14 V 70 A	930 W, 14 V 70 A	930 W, 14 V 70 A
Startmotor, kW (PK) DIN	0,8 (1,1)	0,8 (1,1)	0,8 (1,1)	0,8 (1,1)	0,8 (1,1)	0,8 (1,1)	0,8 (1,1)
Koelsysteem	Waterkoeling, 10 liter koelvloeistof. Elektrisch aangedreven ventilator	Waterkoeling, 10 liter koelvloeistof. Elektrisch aangedreven ventilator	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	Waterkoeling, grote capaciteit, 10 liter koelvloeistof. Elektrisch aangedreven ventilator. Motoroliekoeler
Transmissie.							
Aangedreven wielen	Vóór	Vóór	Vóór	Vóór	Vóór	Vóór	Vóór
Handbediende versnellingsbak	4 versnellingen	5 versnellingen	5 versnellingen	5 versnellingen	5 versnellingen	5 versnellingen	—
Automatisch transmissie.	—	Borg-Warner met 3 versnellingen	Borg-Warner met 3 versnellingen (3-deursmodel)	Borg-Warner met 3 versnellingen	Borg-Warner met 3 versnellingen (op 4- en 5-deursmodellen)	—	Borg-Warner met 3 versnellingen
Wielen en banden.							
Soort wiel	Stalen, 15-inch	Stalen, 15-inch	Stalen, 15-inch	Stalen, 15-inch	Aluminium, 390 mm	Aluminium, special, 15-inch	Aluminium, 390 mm
Afmetingen	5J x 15 FHA	5J x 15 FHA	5½ J x 15 FHA	5½ J x 15 FHA	135 TR x 390 FH	5½ J x 15 H2	135 TR x 390 FH
Banden	165 SR 15	165 SR 15	185/65 SR 15 (lage rolweerstand)	185/65 SR 15 (lage rolweerstand)	180/65 HR 390 (Michelin TRX)	195/60 HR 15	180/65 HR 390 (Michelin TRX)
Reservewiel	Compact	Compact	Compact	Compact	Compact	Compact	Compact
Gewichten.							
Rijklaar gewicht, ca. kg	1151–1171	1175–1225	1161–1205	1215–1235	1225–1275	1261–1281	1305
Max. totaalgewicht, ca. kg	1620–1640	1640–1670	1620–1640	1670–1690	1670–1720	1690–1720	1740

Motor.
4-cilinder lijnmotor, in de lengte opgesteld. Het motorblok staat onder een hoek van 45°. De motor is samengebouwd 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. Bovenliggende nokkenas met kettingaandrijving. In- en uitlaatpoorten werken volgens het cross-flow systeem. Het vermogen wordt via de koppeling of koppelomvormer door middel van kettingoverbrenging (primaire aandrijving) naar de versnellingsbak overgebracht.

Transmissie.
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

étappes: primaire reductie, versnellingsbak en eindreductie. De hoogste versnelling in de 4- en 5-versnellingsbakken vindt plaats via directe aandrijving (1:1). Homokinetische kruiskoppelingen die zelf-smerend zijn.

Ophanging en vering.
Dubbele triangelvormige draagarmen en op draaipunten gemonteerde, progressief werkende schroefveren vóór. Lichte rechte achters uit één stuk, geleid door twee verbindingen voor- en twee verbindingen achterwaarts en een Panhardstang. Ook schroefveren achter. Auto's met carburateurmotoren (GL en GLs) hebben hydraulische schokdempers. De andere auto's hebben gasgevulde schokdempers.

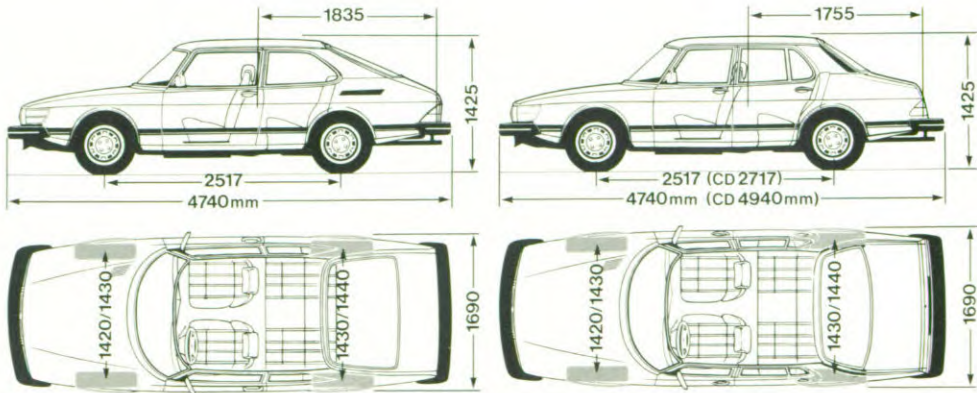
Stuurinrichting.
Rondsel- en tandheugelbesturing. Telescopisch gelede stuurkolom met cilindrische plaatstalen balg. Schokabsorberende kooi van geperforeerd plaatstaal onder het stuurwiel. Aantal stuur-

omwentelingen van aanslag tot aanslag 4,2 (3,7 met stuurbekrachtiging). Diameter draaicirkel 10,3 m.

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

Capaciteit bagageruimte.
Gewone bagageruimte: 602 dm³ op 3- en 5-deursmodellen; 617 dm³ op 4-deursmodellen. 770 dm³ op de 3- en 5-deursmodellen met de hoedenplank verwijderd. Ongeveer 1,6 m³ op de 3- en 5-deursmodellen met achterbank neergeklapt; ongeveer 1,5 m³ op de 4-deursmodellen.

■ In de meeste gevallen zijn op de kleurenfoto's in deze folder auto's te zien die voor de Zweedse markt zijn uitgerust. Sommige onderdelen, zoals spatlappen, veiligheids gordels, achterzijramen, kleuren, enz. kunnen derhalve verschillend zijn. Zelfs de modellenreeks kan variëren. Uw Saab dealer zal u graag vertellen wat op uw markt van toepassing is.
■ Saab automobielen zijn belastingvrij verkrijgbaar voor diegenen die voor deze concessie in aanmerking komen. Verdere inlichtingen kunt u van uw plaatselijke Saab dealer verkrijgen.
■ De fabrikant behoudt zich het recht voor de specificaties en uitrusting zonder voorafgaande kennisgeving te wijzigen.



KUNT U EEN ANDERE AUTO NOEMEN WAARIN DIT ALLES ALS STANDAARD IS OPGENOMEN?

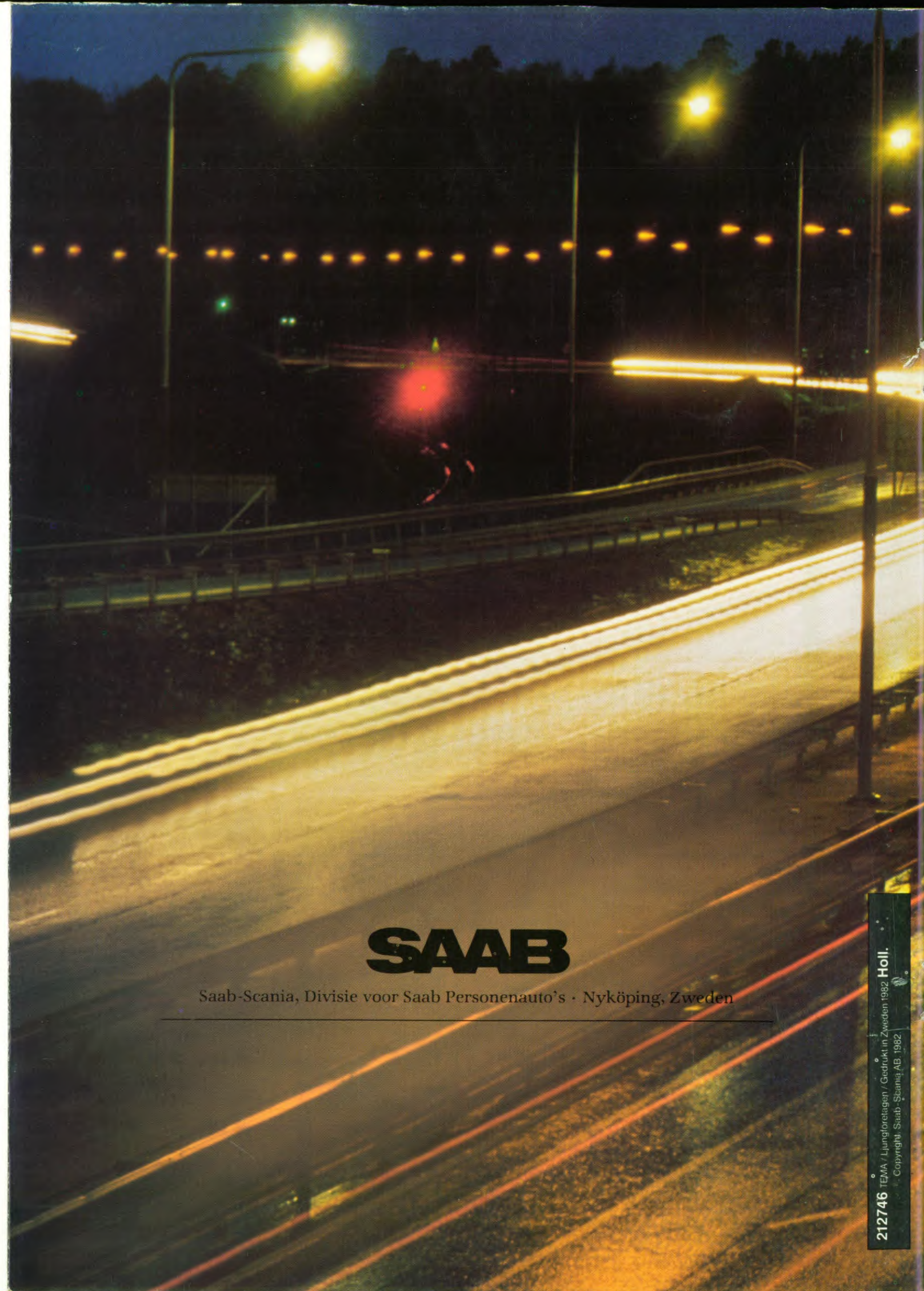
Het zou wel eens belangrijker kunnen zijn dan in eerste instantie wordt aangenomen om te weten wat wel en wat niet tot de standaarduitrusting behoort. De Saab 900 is een van de meest volledig uitgeruste auto's die op de markt zijn. Vele andere autofabrikanten produceren min of meer „kale” basismodellen die dan met extra's naar keus moeten worden aangevuld.

Bekijk de lijst met standaarduitrusting op de Saab eens goed. Het feit dat de Saab 900 vanaf het begin zo goed is uitgerust vormt wellicht een punt van overweging als u de prijzen vergelijkt.

	GL	GLs	GLi	GLE	Turbo	Turbo m. sp. luxe pak.	CD
Handbediende versnellingsbak met 4 versnellingen	●						
Handbediende versnellingsbak met 5 versnellingen		●	●	●	●	●	
Automatische transmissie		○	○ ¹⁾	○	○ ²⁾	●	●
Stuurbekrachtiging		○	○	○	○	○	○
Asbest-vrije remvoeringen	●	●	●	●	●	●	●
Motor met APC systeem					●	●	●
Gasgevulde schokdempers				●	●	●	●
„Zelfherstellende” bumpers	●	●	●	●	●	●	●
Spoiler vóór					●	●	●
Spoiler achter					●	●	●
Stalen wielen	●	●	●	●	●	●	●
Aluminium wielen					●	●	●
Aluminium wielen, speciaal ontwerp						●	●
Groot formaat wieloppoppen				●			
Laag-profiel banden			●	●	●	●	●
Halogeenlampen in de koplampen	●	●	●	●	●	●	●
Automatische koplampbediening (de koplampen worden via het contact uitgeschakeld)	●	●	●	●	●	●	●
Achteruitrijlichten	●	●	●	●	●	●	●
Mistlampen achter	●	●	●	●	●	●	●
Koplampwissers en -sproeiers	●	●	●	●	●	●	●
Ruitwissers met intervallschakelaar	●	●	●	●	●	●	●
Buitenspiegels (met extra breed gezichtsveld aan kant van bestuurder), mechanisch verstelbaar van binnenuit	●	●	●	●			
Buitenspiegels (met extra breed gezichtsveld aan kant van bestuurder), elektrisch te bedienen vanaf dashboard					●	●	●
Anti-verblindings-achteruitkijkspiegel	●	●	●	●	●	●	●
Kindersloten op achterportieren	●	●	●	●	●	●	●
Centraal vergrendelingssysteem				●	●	●	●
Elektrische antenne, 3-d.mod.					●	●	●
Vóór luidsprekers						●	●
Elektrisch bediende ramen in voorportieren					●	●	●
Elektrisch bediende ramen in achterportieren						●	●
Achterzijramen kunnen op 3-d.mod. open	●	●	●	●	●	●	●
Bronskleurige ramen				●	●	●	●
Elektrisch verwarmde achterraut	●	●	●	●	●	●	●
Zonnescherm							●
Schuifdak		○	○	●	●	● ³⁾	
Voorstoelen met traploos verstelbare rugleuning	●	●	●	●	●	●	●
Zitkussen bestuurder op hoogte en helling afstelbaar	●	●	●	●	●	●	●

	GL	GLs	GLi	GLE	Turbo	Turbo m. sp. luxe pak.	CD
Hoofdsteunen op voorstoelen vertikaal verstelbaar	●	●	●	●	●	●	●
Hoofdsteunen voor de passagiers achterin				●	●	●	●
Voetsteunen achter							●
Neerklapbare armsteun op het midden van de achterbank				●	●	●	●
Kaartenvakken						● ⁴⁾	●
Pluche bekleding	●	●	●				
Pluche „de luxe” bekleding				●	●		
Pluche „de luxe” bekleding „Contour”						○	○
Speciaal leer bekleding „Contour”							○
Elektrisch verwarmde bestuursstoel	●	●	●	●	●	●	●
Elektrisch verwarmde stoel voor passagier vóór				●	●	●	●
Vier driepuntsgordels, heupgordel midden op de achterbank	●	●	●	●	●	●	●
Handgrepen boven de portieren van de passagiers	●	●	●	●	●	●	●
Extra middenconsole				●	●	●	●
Make-up spiegel aan achterkant zonneklep aan kant passagier vóór	●	●	●	●	●	●	●
Klok	●	●	●	●	●	●	●
Dagteller	●	●	●	●	●	●	●
Tachometer met zuinigheidsmarkeringen			●	●	●	●	●
Turbocharger meter				●	●	●	●
Contactverlichting	●	●	●	●	●	●	●
Kaartleeslampje	●	●	●	●	●	●	●
Leeslampje voor de passagiers achterin						●	●
Verlicht handschoenenvak en bagageruimte	●	●	●	●	●	●	●
Dakbekleding van geprofileerd glasvezel	●	●	●	●	●	●	●
Ventilatieluchtfiter (niet als de auto met airconditioning is uitgerust)	●	●	●	●	●		
Airconditioning	○	○	○	○	○	●	●
Bagageruimte die groter gemaakt kan worden (neerklapbare achterbank)	●	●	●	●	●	●	●
Voorgevormd gereedschapsvak	●	●	●	●	●	●	●
Vast tapijt in bagageruimte	●	●	●	●	●	●	●
Verwijderbare hoedenplank op 3- en 5-deursmodellen	●	●	●	●	●	●	●
Trekogen vóór en achter	●	●	●	●	●	●	●

- Standaard-uitrusting.
○ Extra's naar keuze.
¹⁾ 3-deursmodellen.
²⁾ 4- en 5-deursmodellen.
³⁾ Elektrisch bediend.
⁴⁾ Modellen met lederen bekleding.



SAAB

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