

SAAB
900
turbo

HÄR ÄR SAAB 900 TURBO! EN UNIK KOMBINATION AV SPORTBILSPRESTANDA OCH GENERÖS STORBILSKOMFORT.



Det finns verkligen anledning att ha stora förväntningar inför mötet med Saab 900 Turbo. En både unik och

spännande bil. Sportigare än de flesta. En av världens accelerationsnabbaste femsitsiga personbilar. Med en motor som blev en världssensation praktiskt taget i samma ögonblick som den visades upp för imponerade bilbedömare från hela världen. En bil vars acceleration bara överträffas av ett litet fåtal, mycket dyra sportvagnars. Speciellt märkbara är kraftresurserna i fartregistret 60–160 km/h – alltså det område där man verkligen har behov av krafttillskott för snabba och säkra omkörningar. Toppfarten för Saab 900 Turbo ligger på cirka 195 km/h.

Saab 900 Turbo är enkelt uttryckt två bilar i en. Dels en elegant bruksbil – rymlig och bekväm, smidig och praktisk under all slags vardags-

körning. Dels en bil som vid behov förvandlas till en ovanligt accelerationsvillig och snabb sportvagn – något av det snabbaste som rullar på våra vägar idag. Det är just den här överraskande kombinationen som gör Saab 900 Turbo till ett så attraktivt alternativ.

Men det bästa av allt är kanske ändå att Saab 900 Turbo har en alldeles egen prisklass. Alla bilar som kan visa upp någotsånär likvärdiga prestanda och motsvarande komfort och flexibilitet är avsevärt mycket dyrare.

Det man känner och upplever när man kör Saab 900 Turbo är svårt att beskriva. Harmoni, trygghet och kanske lite extra tillfredsställelse över att ha upptäckt en bil som har så många värdefulla egenskaper.

Ta reda på om den här karaktäristiken av Saab 900 Turbo är riktig och stämmer överens med dina egna värderingar. Provkör en Saab 900 Turbo – The Superswede!



SAAB 900TURBO, 5 DÖRRAR.

Saab 900 Turbo är ett attraktivt alternativ för bilköpare med extra stora anspråk. Unika motorprestanda, särklassigt god bränsleekonomi, extremt goda vägegenskaper och högsta komfort är några av de främsta kännetecknen.

Standardutrustning i 5-dörrars Saab 900 Turbo:
Lättmetallhjul, Michelin TRX-däck, spoiler, sidobackljus,
elmanövrerade yttre backspeglar, tonat glas i rutor, sporttratt,
styrservo, varvräknare, eluppvärmning i framstolarna,
4 nackkuddar. Soltak som alternativ.



EN TURBO ÄR EGENTLIGEN INGET MÄRKVÄRDIGT. DET ÄR SAABS SÄTT ATT UTNYTTJA TURBO- PRINCIPEN SOM ÄR DET INTRESSANTA.

Saabs redan lovprisade turbo-lösning är ett kreativt och nytt sätt att utnyttja en gammal princip. Nämligen att med hjälp av komprimerad luft få ut mer energi ur en given bränslemängd. Den komprimerade luften åstadkoms med hjälp av en kompressor – ett hjul med skovlar.

Kompressorer har i många år funnits i vissa lastbilsmotorer. Saab-Scania var för övrigt en av de första biltillverkarna i världen att förse sina största lastbilar med överladdade motorer. Avsikten var att göra redan starka motorer ännu

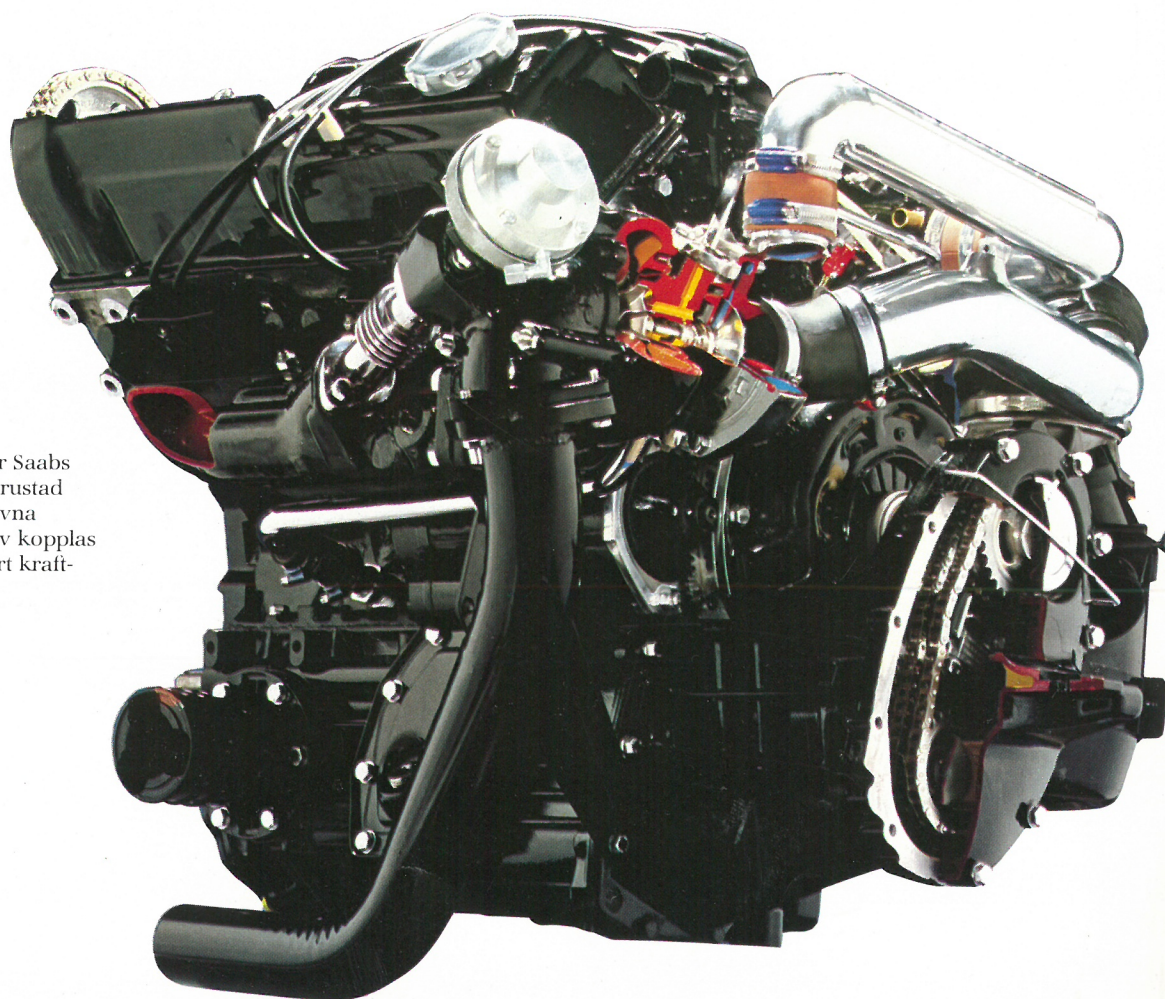
starkare, utan att behöva göra dem större. Ge dem ökad dragkraft för tyngre laster helt enkelt.

Kompressorer finns också i ett fåtal exklusiva sportbilar. Avsikten där är förstås att ge bilarna extremt hög topphastighet. Oftast är de emellertid trånga och obekväma och samtidigt dyra. Därför är de inget bra alternativ för de bilkonsumenter, som har krav på rejält utrymme och hög komfort.

Vi har lyckats anpassa vår turbomotor till vanligt vardagsbruk – först av alla biltillverkare.

Det beror till största delen på att vi haft den ordinarie, stabila Saab-motorn som utgångspunkt. En motor med en mycket kraftig grundkonstruktion.

Så här fungerar ett traditionellt turbo-aggregat. Själva aggregatet består av en turbin och en kompressor som sitter på samma axel. Turbinen drivs av motorns avgaser. Ju större gaspådrag, desto fortare roterar turbinen.



Kraftpaketet i Saab 900 Turbo är Saabs ordinarie insprutningsmotor, utrustad med det lilla, lätta och avgasdrivna turbo-aggregatet, som vid behov kopplas in mjukt och ger ett mycket stort krafttillskott.

I exakt samma takt trycker kompressorn in ny bränsle/luftblandning i cylindrarna under högre tryck än normalt. Luftmängden i cylindrarna blir därigenom större än om motorn själv skulle sköta insugningen. Detta i förening med en väl anpassad bränslemängd frigör mer energi för varje kolvslag. På så sätt blir vridmomentet högre – och motorn får ökad dragkraft.

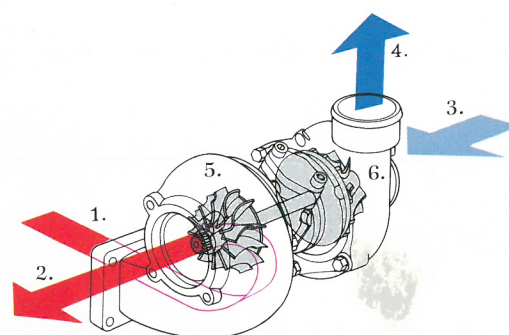
Vad skiljer då Saabs turbo från andra turbo-aggregat? Saabs tekniker inriktade sig från början på att ge motorn hög effekt redan vid låga varvtal. Lösningen blev en turbo som levererar extra kraft redan vid motorvarvtal kring 1500–2000. Och vid 3000 r/min är vridmomentet så högt som 24 kpm, dvs. i runda tal 45% högre än då turbon inte verkar. Hemligheten

med Saabs turbo är att den är så liten. Därför behövs det bara ett relativt litet gasflöde för att turbinen ska börja rotera allt hastigare och ge överladdningseffekt.

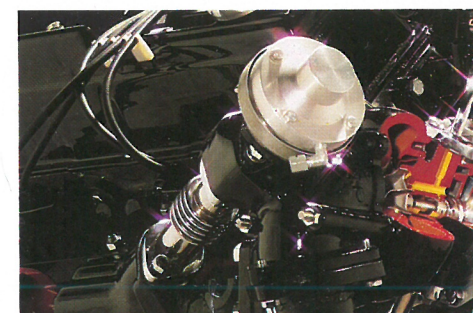
Den i särklass främsta finessen med Saabs turbo är att den träder i funktion bara när det verkligen behövs. Dvs. vid omkörningar som därigenom blir snabbare och säkrare. Eller när man vill kompensera fartförluster i långa, sugande motlut. Vid acceleration på fyrans växel känner man av krafttillskottet vid hastigheter från 60 km/h ända upp till 160 km/h. På lägre växel kommer den effekten betydligt tidigare. Vid normal körning, som beräknas omfatta 80–85% av körtiden, utnyttjas inte turbon. Motorn arbetar då som Saabs vanliga insprutningsmotor på 87 kW (118 hk) DIN med dess utpräglade dragvillighet och erkänt goda bränsleekonomi.

Laddtrycksventilen är »hjärnan» i turbo-motorn. När en motor överladdas måste trycket noggrant kontrolleras. För högt laddtryck kan nämligen resultera i för hög förbränningstemperatur. Den sinnrikt konstruerade och patentsökta laddtrycksventil, som Saabs turbo är försedd med, reglerar trycket effektivt. När ventilen öppnar leds överflödiga avgaser förbi turbinen, och därmed hålls laddtrycket på avsedd nivå över hela varvtals- och belastningsområdet.

Saabs turbomotor markerar början på ett helt nytt skede i bilismens historia: Utnyttjandet av turbo-principen i en familjebil.



En enkel principskiss över Saabs turbo-aggregat: 1. Inlopp för avgaserna. 2. Utlopp för avgaserna, sedan de satt fart på turbinen. 3. Luftintag för motorn. 4. Utlopp för komprimerad luft till cylindrarna. 5. Avgasturbin. 6. Kompressorhjul.



»Hjärnan» i Saabs turbo-motor är laddtrycksventilen som har till uppgift att reglera överladdningstrycket och leda överflödiga avgaser förbi turbinen.

TURBO-MOTORN OCH DE EXTREMT GODA VÄGEGENSKAPERNA PASSAR PERFEKT TILLSAMMANS.

Saab-bilarna har genom åren gjort sig kända för sin stora pålitlighet och sina mycket goda vägegenskaper. De har ofta dokumenterat sin förmåga att klara hårda påfrestningar bl.a. genom en lång rad rallysegrar. Få bilar har i så hög grad som Saab låtit tala om sig, för sitt fasta väggrepp och sin goda kursstabilitet.

Redan från början byggde vi våra bilar efter vissa enkla men bevisligen riktiga grundprinciper: Motorn fram, framhjulsdrift, lätt och odelad bakaxel, kaross med lågt luftmotstånd. Vi har sedan vidareutvecklat våra idéer. Och kan nu med Saab 900-modellerna presentera en ny, förfinad chassikonstruktion, som klart markerar ett stort steg mot de fulländade vägegenskaper varje biltillverkare hoppas kunna nå.

Man kan knappast tänka sig en vägsäkrare bil än Saab 900 Turbo. Den tål, bättre än de flesta andra bilar, att köras på ojämn vägbana, i hård sidvind, i skarpa kurvor och över vassa backkrön – utan större risk att förlora »fotfästet». Varje tendens till icke önskvärd s.k. egenstyrning av hjulaxlarna är eliminerad. De pivotlagrade framfjädrarna arbetar alltid effektivt. Till detta kommer att Saab 900 Turbo är utrustad med Bilstein gastryckstötdämpare och speciella lågprofil-däck – på 5-dörrars-modellen Michelins nya TRX-däck och på 3-dörrars-modellen Pirellis P6-däck.

Varje Saab 900 är konsekvent i sitt beteende, vilket är en viktig egenskap hos en bil. Den uppträder praktiskt taget likvärdigt, antingen man kör fort eller långsamt; om man vid körning genom en kurva gasar hårt, släpper gasen hastigt eller tvingas bromsa kraftigt. Den ändrar inte karaktär märkbart – om man kör ensam, om man har fyra fullvuxna passagerare i bilen

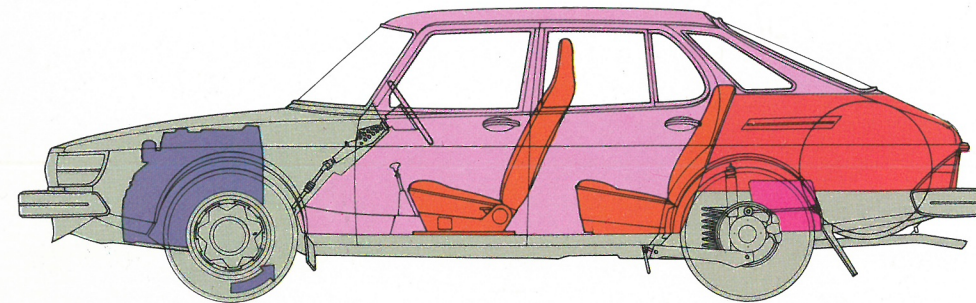
eller fullastat i bagageutrymmet. Den har dessutom den eftersträfvansvärda egenskapen att inom vissa gränser kunna »förlåta» en och annan ovarsam manöver från förarens sida.

Ett smidigt och förtroendefullt samspel mellan föraren och bilen. Saab 900 Turbo har ett beteende som gör att den omedelbart svarar på varje manöver från föraren. Och att den snabbt och ärligt ger besked om hur den uppfattar hans åtgärder – hur den reagerar på rattutslag och sidkrafter.

Kontakten är alltså lika god i båda riktningarna. Man har alltid bilen under kontroll, även vid en snabb undanmanöver i en eventuell nödsituation. Knappast någon annan bil kan ge mer av körtrygghet på den här punkten.



Spoilern bak på Saab 900 Turbo har två viktiga praktiska funktioner: dels hjälper den till att förbättra väggreppet vid mycket höga färter, dels sjunker bensinförbrukningen något tack vare spoilerns förmåga att avleda luftströmmen från karossen. Dessutom ger den bilen ett ännu sportigare utseende.



Saab 900 har liksom alla Saab-bilar motorn fram, framhjulsdrift och kuggstängsstyrning. De drivande hjulen belastas av nära 60% av bilens tyngd och får därigenom bästa tänkbara väggrepp. Bakaxeln är rak och odelad. Och lätt – eftersom den inte har några tunga kraftöverföringskomponenter att bära på. Bakhjulen följer smidigt vägens ojämnheter utan att den goda åtkomforten påverkas nämnvärt. Bensintanken ligger under det plana bagagerumsgolvet, väl skyddad av bakaxeln och bakhjulen. Saab 900 Turbo har skivbromsar runt om och av säkerhetsskäl ett diagonalt delat tvåkrets bromssystem. De yttre främre bromsbelägg är av semimetallisk typ, vilket ger extra lång livslängd.

heter utan att den goda åtkomforten påverkas nämnvärt. Bensintanken ligger under det plana bagagerumsgolvet, väl skyddad av bakaxeln och bakhjulen. Saab 900 Turbo har skivbromsar runt om och av säkerhetsskäl ett diagonalt delat tvåkrets bromssystem. De yttre främre bromsbelägg är av semimetallisk typ, vilket ger extra lång livslängd.



DET ÄR EN UPPLEVELSE ATT SÄTTA SIG BAKOM RATTEN I EN SAAB 900 TURBO.

Den är ju en bland de accelerations-snabbaste femsitsiga personbilar som finns. Den är en av de väg-säkraste bilar som finns. Och den erbjuder föraren, utöver detta, en miljö som gör körningen till en inspirerande och lustbetonad upplevelse.

Utvecklingsarbetet kring förarplatsen i Saab 900 Turbo har föregåtts av vetenskapliga undersökningar. En harmonisk och avspänd människa kör alltid bättre än en som är stressad. En jäktad förare löper större risk att felbedöma situationer och kanske t.o.m. att förväxla funktioner. Därför har vi funnit det angeläget att skapa en förarmiljö där alla delar, som har samband med manövrering, är ordnade efter ett visst logiskt mönster.

Vi har samarbetat med psykologer och experter på människans rörelsefunktioner. Men också utgått från våra egna rika erfarenheter. Målet har varit att finna optimala lösningar med utgångspunkt från olika personers psykiska och fysiska förutsättningar att behärska bilen.

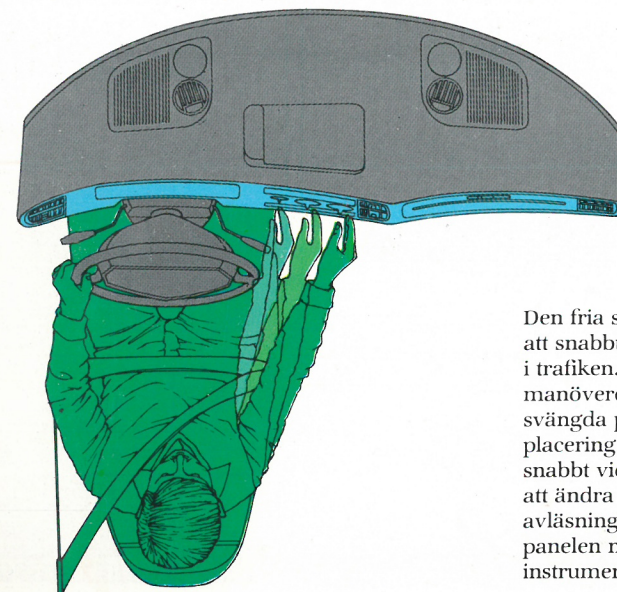
Människans förmåga att nå och känna har vi studerat ingående med hjälp av ett omfattande statistiskt material med uppgifter om ben-, arm- och bålängder hos olika människor. De slutsatser vi dragit har legat till grund för reglagens placering och utformning.

Förmågan att se och uppfatta saker och ting har vi också kartlagt. Med utgångspunkt från den s.k. ögonellipsen har vi skapat ett ideallikt inbördes förhållande mellan instrument/rattkrans/rattkudde/vindrutans över- och underkant/huvlinje etc.

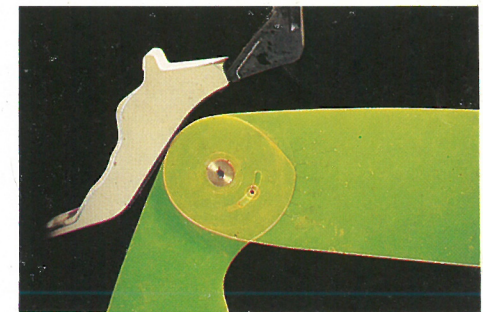
Alla instrument och indikationslampor är högt placerade inom det centrala siktområdet. Detta för att observationerna inte skall ta för stor del av uppmärksamheten från vägen och trafiken. Därför har vi i Saab 900 Turbo inte heller någon vertikalt ställd mittkonsol – som dessutom skulle inkräkta på benutrymmet fram.

Till detta kommer Saabs förarstol, som gjort sig känd som en av bilvärldens bästa, bekvämaste och mest sittriktiga förarstolar. Och som i hög grad bidrar till körglädjen.

Sammanfattningsvis kan man säga att förarplatsen i Saab 900 Turbo är så utformad att föraren praktiskt taget blir ett med bilen. Det är därför vi vågar påstå att det är en upplevelse och ett sant nöje att ha och köra en Saab 900 Turbo.



Den fria sikten gör det möjligt för föraren att snabbt uppfatta växlande situationer i trafiken. Tack vare kort avstånd till manöverorganen och reglagen på den svängda panelen – men även deras placering i speciella zoner – kan föraren snabbt vidta nödvändiga åtgärder utan att ändra sittställning. Genom att avläsningszonen dessutom sitter högt på panelen når förarens blick snabbt instrumenten och indikationslamporna.



Den energiupptagande skärmen under instrumentpanelen är utformad så, att den mildrar bensador vid framåkning i samband med en eventuell kollision. Skärmen fördelar trycket mot hela underbenet, istället för att koncentrera belastningen till några få punkter. Även i det här sammanhanget har vi samarbetat med medicinsk expertis.

SAAB 900TURBO, 3 DÖRRAR.

Saab 900 Turbo är bilindustrins första vardagsanpassade turbo-bil med kraftresurser som tas fram bara när de verkligen behövs.

Standardutrustningen i 3-dörrars Saab 900 Turbo:
Lättmetallhjul, Pirelli P6 lågprofildäck, spoiler, sidobackljus,
tonat glas i rutorna, öppningsbara bakre sidorutor, sporträtt, styrservo,
varvräknare, eluppvärmning i förarstolen, nackkuddar bak, soltak.



RYMD, BEHAGLIG KOMFORT — OCH REN KUPÉLUFT.

I Saab 900 Turbo finns allt: Rymd, värme, låg ljudnivå, generöst tilltagna, elegant designade och bekväma sittplatser. Och ren, filtrerad kupéluft.

Bilden visar interiören i en 5-dörrars Saab 900 Turbo.



1. 3-dörrars Saab 900Turbo har soltak av kasset-typ som standard. (5-dörrars-modellen har soltak som alternativ.)

2. Tre vridreglage för värme/ventilationssystemet:
a) Fläkt – tre hastigheter.
b) Värme – steglös inställning.
c) Luftfördelare med sju inställningslägen (av snäpp-typ) i logisk användningsordning.

3. Bagagerumsmått med fällt baksäte: Största längd 182 cm, högsta höjd 92 cm, lastrumsvolym ca 1500 dm³.

4. Hög sittkomfort bak tack vare bl.a. välutnyttjat karossutrymme i sidled. Bra svängrum för benen. Värmeutsläpp vid fötterna.

5. Specialsydd klädsel i 3-dörrars Turbo-modellen. Fällbart armstöd i baksätet.



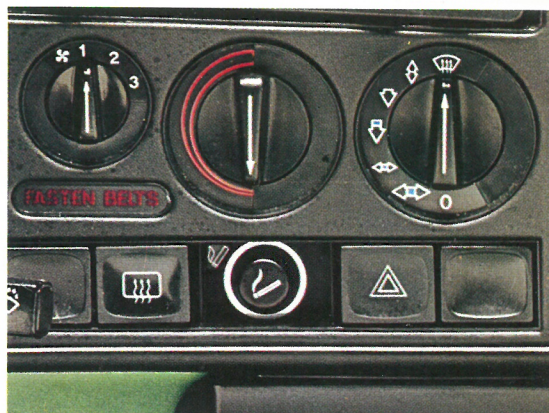
1



3



5



2



4

NÄR DET GÄLLER SAAB 900 FINNS DET SKÄL ATT TALA OM VÄRLDENS BÄSTA ÅKMILJÖ.

Varje bil av märket Saab 900 erbjuder verkligen rymd, rörelsefrihet och mycket behaglig komfort. Men det som placerar åkmiljön i absolut särklass har med kupéluffen att göra.

Saabs värme/ventilationssystem är en uppmärksammas världsnöhet. Det nya systemet inte bara tillgodoser behovet av värme och ventilation, utan ombesörjer också att luffen inne i bilen blir ren. Hemligheten är ett speciellt kupéluff-filter som hindrar småpartiklar, exempelvis pollen och damm, från att tränga in i bilen. Vi vågar påstå att vi nu kan erbjuda bilköparna världens renaste kupéluff. Vad det betyder för välbefinnandet kan var och en lätt förstå. Men kanske speciellt de människor som har allergi- och astmabesvär.

Stolarna är av en alldeles speciell konstruktion. De är kraftigt skålade i säte och ryggstöd samt försedda med inbyggda nackskydd. Allt detta ger kroppen ett behagligt stöd ända från nacken ner till knävecken.

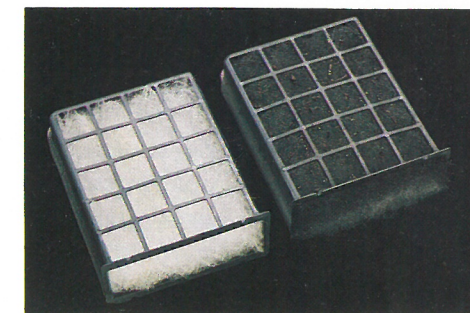
Värme- och ventilationssystemets 12 luftöppningar regleras centralt enligt ett visst mönster med hjälp av fördelningsvredet. De två friskluftsventilerna i mitten samt de två undre ventilerna till vänster och höger på panelen kan riktas/stängas separat. De övre luftutsläppen till vänster och höger på panelen är fasta och tjänstgör som defroster för sidorutorna. Medan de två stora gallerförsedda luftmunstyckena på panelens ovansida effektivt håller vindrutan ren från imma.

Även baksätet erbjuder komfort av hög klass. Hjulhusen inkräktar inte på sittbredden. Takhöjden är praktiskt taget lika stor som över sittplatserna fram. Och tack vare att det inte finns någon skrymmande kardantunnel har vi kunnat göra stoppningen lika tjock över sätets hela bredd.

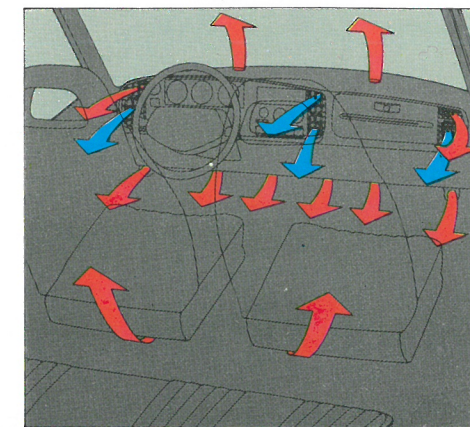
Ett annat viktigt komfortområde är isoleringen mot ljud från motor och kaross. Saab 900Turbo har liksom de andra 900-modellerna bl.a. en speciell motorupphängning; en ljudisolerande extra beklädnad på väggen mellan motorrum och kupé; ett extra effektivt ljudisolerande material under motorhuven och golvmattan samt ett polstrat innertak.

Fyra kraftiga utsläpp förser golvet fram och bak med värme/friskluft. Huvuddelen av luffen för främre golvutrymmet strömmar ut nära främrdörrarna. Genom slitsar i en tvärkanal under panelen riktas dessutom en del av luffen direkt mot fötterna. För att få jämn lufftillförsel, oberoende av bilens hastighet, har lufftagets placering på motorhuven bestämts först efter omfattande prov i vindtunnel. Värme- och ventilationssystemet är förberett för luffkonditionering.

Saab 900 Turbo är en bil med mycket stor bagagekapacitet. Man får ett extra stort bagageutrymme för skidor, golfutrustning, utombordsmotor, segelställ och dylikt genom att med några enkla handgrepp fälla baksätets sittdyna och ryggstöd. Att ha den möjligheten anser vi också vara en fråga om komfort – av det lite mera vardagsnära slaget.



Det unika kupéluff-filtret i värme- och ventilationssystemet stoppar alla partiklar i storlek över 0,005 millimeter, dvs. pollen och damm som annars smutsar ner luffen och ofta vällar allergiker och astmatiker påtagliga besvär. Dessutom absorberas 75% av alla partiklar som är mindre än 0,005 millimeter. Filtret hindrar också yttre luffuktighet från att tränga in och bilda imma på rutorna innan bilen hunnit bli uppvärmd. Kupéluff-filtret är placerat i anslutning till lufftaget strax under motorhuven. Det sitter lätt tillgängligt och är tack vare kassetkonstruktionen enkelt att byta.

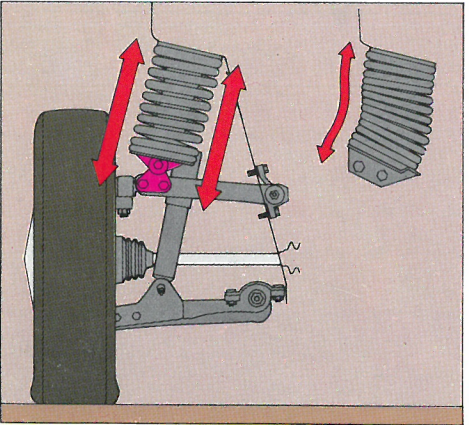


VI HAR MÅNGA GÅNGER FÖRUT
VARIT TIDIGT UTE MED OKONVENTIONELLA
OCH RAKA TEKNISKA LÖSNINGAR.

I Saab-stolarna sitter man bekvämt, mycket tack vare spänsten i stoppningen och det precis lagom skålade sätet och ryggstödet. Och sittställningen kan lätt varieras genom de olika omställningsmöjligheterna. Förarstolens sittdyna går att höja, sänka eller luta. Dessutom är sittdynan och även ryggstödet el-uppvärmda – en idé som Saab utvecklade, långt före alla andra bilproducenter.

Redan tidigt fann vi att kuggstångsstyrning är det idealiska styrsystemet för en framhjulsdriven bil. Kuggstångsstyrning ger exakta svar på varje rattutslag. Funktionen är säker och glappfri. Idag följer, som så många gånger tidigare, andra biltillverkare vårt exempel.

Pivotlagrade framfjädrar som arbetar med full kapacitet, utan böjningstendenser.

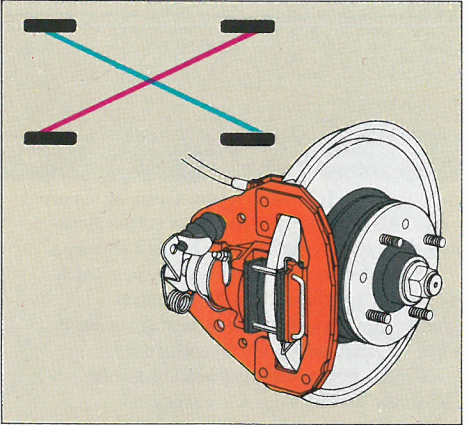


Framhjulsfjädringen kompletterades från och med 1973 års modeller med pivotlagring, vilket innebär förbättrat väggrepp och ökad komfort vid körning på ojämn väg.

Saab var bland de första biltillverkarna i världen med ett delat bromssystem. Vi föredrog att koppla de två bromsledningarna diagonalt. Vilket betyder att ett framhjul och ett bakhjul alltid är aktiva om ena kretsen skulle falla bort. Och att fördelningen av bromskraften fram/bak blir lika gynnsam som under normala förhållanden.

På årsmodell 1971 introducerade vi ljustorkare med spolare som standard på vissa marknader. Först av alla biltillverkare. Samtidigt kom vår ljusautomatik – tändning och släckning av ljuset

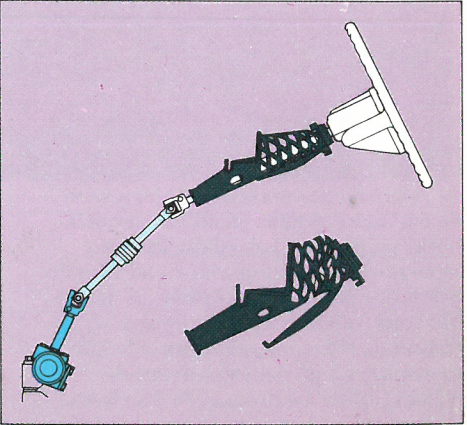
Diagonaldelat bromskretssystem. Skivbromsar runtom.



via tändningsnyckeln. 1973 gick vi över till halogenljus. Ytterligare bevis på Saabs aktiva intresse för belysningsutvecklingen: det extra långa halvljuset som lanserades på 1976 års modeller.

När USA 1972 kom med sina lagfästa krav på stötfångarnas motståndskraft var vår »stötfångande» stötfångare redan i serieproduktion. Vi kunde alltså, först av världens bilproducenter, uppfylla de stränga kraven. Saab-stötfångarna bygger på en princip med cellblock av plast som trycks ihop vid en sammanstötning – men som efter en stund återtar sin ursprungliga form och funktion.

Rattställ med en utformning som hör till världens absolut säkraste.



TEKNISKA DATA SAAB 900TURBO, 1979.

Motor.

Allmän beskrivning. 4-cylindrig, vätskekyld radmotor med överliggande kamaxel. Turbo-kompressor. Motorn längsställd i 45° lutning och sammanbyggd med koppling, växellåda och differential. Motorblock av legerat gjutjärn. Cylinderlock av lättmetall. Vevaxel och kamaxel 5-lagrade. Kamaxel och kolvar av specialtyp. Natriumkylda avgasventiler

Dimensioner och prestanda. Slagvolym 1,985 dm³. Cylinderdiameter 90 mm. Slaglängd 78 mm. Kompressionsförhållande 7,2:1. Max. effekt 107 kW (145 hk) DIN vid 5000 r/min. Max. vridmoment 235 Nm (24 kpm) DIN vid 3000 r/min. Topp hastighet med bakre spoiler monterad ca 195 km/h. Acceleration 0–100 km/h 8,9 sek.

Bränslesystem. Mekaniskt styrd bränsleinsprutning, system Bosch CI. Rekommenderat oktantal 97 RON. Bränsleförbrukning: Stadskörning 1,25 liter/mil, landsvägskörning 0,85 liter/mil, blandad körning 1,05 liter/mil. Bränslekostnad: 1500 mil 3040 kronor. (Bränsleförbruknings- och bränslekostnadsuppgifterna enligt Konsumentverkets riktlinjer.)

Turboladdningssystem. Turbo-kompressor av fabrikat Garrett AiResearch. Laddningstrycksregulator med membranstyrd, fjäderbelastad ventil. Säkerhetssystem med tryckvakt. Maximalt laddningstryck 0,70 ± 0,05 bar.

Elsystem. Batteri 12 V/60 Ah, underhållsfritt. Växelströmsgenerator, max. belastning 950 W, 14 V/72 A. Brytarlöst, elektroniskt tändsystem. Startmotor 0,8 kW (1,1 hk).

Kylsystem. Av övertryckstyp. Tvärströmskylare och separat expansionstank. Vätskevolym 10 liter. Eldriven, termostatstyrd kylfläkt. Termostatreglerad luftoljekylare för motoroljan.

Kraftöverföring.

Allmän beskrivning. Manuell växellåda. Hydrauliskt manövrerad torrlamellkoppling. Koppling och primärväxel placerade framtill på motorn. Växellåda och differential under motorn. Primärväxel med kedja. Två permanentsmorda drivaxelknutar för varje framhjul.

Utväxlingsförhållanden. Totalt motor/drivaxlar: Ettan 11,9:1, tvåan 7,2:1, trean 4,8:1, fyran 3,3:1, backväxeln 13,1:1. Primärväxel 0,8:1. Slutväxel 3,89:1.

Chassi.

Bromsar. Skivbromsar för alla hjulen. Bromsarea 228 cm² (svept area 2504 cm²). Diagonaldelat 2-krets hydrauliskt fotbromssystem med 9 tums vakuumservo. Självjusterande fotbroms och handbroms. Handbroms med verkan på främre skivorna. Semi-metalliska yttre bromsbelägg fram.

Hjulupphängning, fjädring. Tvärställda V-formade svängarmar och pivotlagrade, progressivt verkande spiralfjädrar fram. Lätt, rak och odelad bakaxel, styrd av två framåt- och två bakåtriktade länkar samt ett sidolaststag. Dubbelverkande gastryckstötdämpare av fabrikat Bilstein runt om.

Styrning. Styrväxel av kuggstångstyp: 3,65 rattvarv mellan fulla styrutslag. Styrervo. Ledad och teleskopiskt hopskjutbar rattstång med en cylindrisk veckad plåtbälg. Stötupptagande, perforerad plåtkorg framför ratten. Vändcirkeldiameter 10,3 m.

Hjul och däck. Specialformgivna lättmetallhjul. 3-d.-modellen: Fälg 5 1/2 Jx15" H2, däck 195/60 HR 15, Pirelli P6 (reservhjul av stål 5 Jx15" FHA, däck 175/70 HR 15). 5-d.-modellen: Fälg 135 TRx390 FH, däck 180/65 HR 390, Michelin TRX (reservhjul av stål 5 Jx15" FHA, däck 165 HR 15).

Mått och vikter.

Total längd	4739 mm	Max. lastrumslängd, fält baksäte	1821 mm
Total bredd	1690 mm	Ordinarie bagageutrymme, SAE	350 dm ³
Höjd, vid körklar vikt	1420 mm	– hatthyllan borttagen	435 dm ³
Axelavstånd	2525 mm	Lastrumsvolym, fält baksäte	1500 dm ³
Spårvidd, fram, 3-d.-modellen	1430 mm	Tomvikt fulltankad, ca	1250–1280 kg
Spårvidd, fram, 5-d.-modellen	1420 mm	Tjänstevikt, ca	1320–1350 kg
Spårvidd, bak, 3-d.-modellen	1440 mm	Högsta tillåtna totalvikt	1690–1720 kg
Spårvidd, bak, 5-d.-modellen	1430 mm		

Utrustning.

Spoiler fram och bak. Effektiva stötfångare, självreparerande vid lågfartskollision. Stora hornlyktor med blinkers, parkeringsljus, varselljus, sidobackljus – bak även bromsljus samt backljus. Halogenlampor i huvudstrålkastarna, med hög ljuseffekt och lång livslängd. Extra långt halvljus. Ljustorkare. Vindrutetorkare med två hastigheter och intervallfunktion. Stora, välplacerade och antireflexbehandlade yttre backspeglar (elmanövrerade på 5-d.-modellen). Varningsblinkers. Reflex på förarsidans dörrgavlar. Bogseröglor fram och bak. Grundlackering mot korrosion enligt elektrodoppmetoden.

Polstrad rattkrans och stötupptagande rattkudde. 3-ekrad sportratt. Rattställ med långt utvecklad säkerhet. Instrument och reglage på en konkavt formad panel. Stötabsorberande skärmvägg under instrumentpanelen. Steglöst reglerbar, gröntonad instrumentbelysning. Riklig uppsättning indikatorlampor. Varvräknare. Trippmätare. Klocka. Avbländbar inre backspegel.

Klädsel i plysch. Fällbart armstöd i baksätet. Nackkuddar fram och bak på 5-d.-modellen; bak på 3-d.-modellen. Stolar med inbyggt svankstöd och integrerat nackskydd. Steglöst fällbara ryggstöd. Sittdynan i förarstolen ställbar i höjdled samt lutning. Eluppvärmning av förarstolen (i 5-d.-modellen även passagerarstolen). Rullbälten fram samt på ytterplatsen bak; fast midjebälte i mitten bak. Kurvhandtag på panelen samt över passagerardörrarna. Innertak av formpressad glasfiber. Tonat glas i rutorna. Eluppvärmd bakruta. Öppningsbara bakre sidorutor (3-d.-modellen). Soltak (alt. även fast tak på 5-d.-modellen). Värme/ventilationssystemet: halvautomatiskt med vakuumstyrning; 12 luftöppningar i kupén; centralt placerade vridreglage för fläkt, värmeängd samt luftfördelning; defrosteröppningar för vindrutan och sidorutorna; luftöppningar vid fötterna fram samt nära framdörrarna; luftkanaler även till bakre benutrymmet; kupéluftfilter med hög reningseffekt.

Bländfri innerbelysning. Tändlåsbelysning. Ljuskontakt i alla dörrar. Kartläsningsslampla. Handskfacksbelysning. Bagagerumsbelysning. Ljusautomatik (körlysen tänds och släcks med tändningsnyckeln).

Omställbart bagagerum. Bagagerumsgolv med heltäckande textilmatta. Textilkädd, löstagbar hatthylla. Lättåtkomligt reservhjul.

Exteriör/interiörfärger: Cardinalröd metallic/Bordeauxröd. Aquamarinblå metallic/Lavendelblå. Akaciagrön metallic/Resedagrön. Midnattsblå/Lavendelblå (5-d.-modellen).

Garantier.

5 års vagnskadegaranti. 1 års nybilsgaranti.

■ Ovanstående data är baserade på uppgifter aktuella vid tiden för denna broschyrs tryckning. Av konstruktions- eller produktionstekniska skäl kan under modellåret vissa smärre ändringar i bilarna behöva göras. Saab-handlarna hålls fortlöpande orienterade om eventuella avvikelser från de i denna broschyr lämnade uppgifterna.

THE SUPERSWEDES.



Björn Borg och Saab 900 Turbo.

SAAB

Saab-Scania Personbilsdivisionen

Generalagent: Saab-Ana Aktiebolag, Nyköping