

SAAB

Saab-Scania, Saab Car Division · Nyköping, Sweden.

207001 Produktion TEMA, Gbg/Ljungförelagen, Örebro, 1977

SAAB TURBO 

»Ta SaabTurbo till exempel. När den arbetar som en normal motor är den av de smidigaste fyror som finns, och det råder ingen tvekan när man sitter bakom ratten att det är en 'fyra'. Men när turbon sätter in, glider bilen iväg så fint att den känns som en god sex-cylinder.»
Motor, England.

»Vi vill inte ge oss ut på hal is och påstå att den turbo-laddade Saab 99 är världens bästa bil, men om den slutliga versionen visar sig vara lika bra som vi tror att den ska bli kommer den att bli den mest spännande sportiga personbilen i Amerika.»
Motorsports Weekly, USA.

SaabTurbo – den är så rolig att köra att priset saknar betydelse. Vi tycker att Saab är vassa bilar som är roliga att köra, pålitliga, robust konstruerade och tilltalande i våra ögon, även om några människor är av annan åsikt. Allt detta gäller även för nya SaabTurbo, dubbelt och tredubbelt, speciellt beträffande körglädjen. Det är ganska länge sedan alla medlemmar av redaktionen har upplevt det så spännande att köra en 2-liters Sedan.»
Road & Track, USA.

»Den fyrcylindriga 2-litersmotorn upp-
när med låg bränsleförbrukning effekten
av en 3-liters-sexcylinder, ger mindre
avgaser, utvecklar stor dragkraft i
mellersta varvtalsområdet – och föraren
har med 145 hk ändå ett attraktivt kraft-
paket: en vägvisande konstruktion.»
Blick, Schweiz.

»Framstående kraftreserver vid omkör-
ningar och sugande motorvägsbackar
karaktiserar SaabTurbo.»
ADAC Motorwelt, Tyskland.

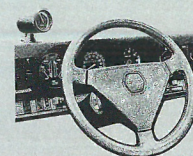
»En del turboladdade bilar arbetar med
en kraftig 'stöt' vid accelerationen och en
lika häftig reaktion vid inbromsningar,
men den här bilen ökade och minskade
hastigheten med en sådan mjukhet och
tysthet att endast nälen på ett litet instru-
ment ger besked om vad som händer,
förutom att bilen vid accelerationen
rusar iväg.»
Motoring News, England.

»Den mest prisvärda bilen för förstklas-
sig motorvägskörning jag känner till.»
Bild, Tyskland.

»Med 145 väluppfostrade turbo-laddade
hästar räknas Saab till de snabba
långfärdsvagnarna: ett verkligt alternativ
till Mercedes och BMW-modellerna.»
Rallye-Racing, Tyskland.

»Nya SaabTurbo är ett äkta fullblod:
stark, smidig, snabb i starten, snabb
genom kurvorna, mjuk som en viskning
och kärleksfullt hopskruvad.»
Car and Driver, USA.

»Höstens stora bilnyhet kommer från
Sverige – SaabTurbo – sedan hjälper det
inte hur många nya modeller kontinent-
fabrikerna kör fram med!» . . . »SaabTurbo
tillater mycket säkra omkörningar –
man gör egentligen inte omkörningar
utan man aker bara förbi. Att det bidrar
till betydligt större körglädje och därmed
också säkerhet är ofrånkomligt.»
Motor, Sverige.



Nu när världens motorpress sagt sitt, är det din tur att uppleva Saab Turbo.

SaabTurbo hade världspremiär i september 1977 på den internationella bilsalongen i Frankfurt. Där motorjournalister från ledande tidningar och tidskrifter mött upp. Och där Saab-montern formligen belägrades av bilkunnigt folk som ville bekanta sig med sensationen från svenska Saab.

Vad dom fick möta var bilhistoriens första riktigt rymliga och bekväma familjebil med en flexibelt användbar turbo-motor under huven – den första verkligt vardagsanpassade turbo-bilen med kraftreserver som tas fram bara när dom behövs.

För bilköpare med stora anspråk på sin bil är SaabTurbo en välkommen nyhet. Vill du köra en bil som bevisligen är bland det vägsäkraste som finns; vill du dessutom åka bekvämt i en rymlig, praktiskt användbar bil; vill du ändå kunna utnyttja prestanda som ligger snabba sportbilar mycket nära; vill du trots detta hålla dig inom mycket rimliga gränser för bränsleförbrukningen – då hör du hemma i en SaabTurbo.



Snabba bilar finns det ganska gott om. Men knappast omkörnings-säkrare än Saab Turbo.

En toppfart på nära 200 km/h och en accelerationstid på 8,9 sek från 0–100 är imponerande värden. Men kanske lite teoretiska, eftersom man sällan eller aldrig utnyttjar kraftresurserna på det sättet, inte ens vid körning på tyska Autobahn.

Den verkliga styrkan hos Saab Turbo är accelerationsförmågan och dragvilligheten – speciellt i fartregistret mellan 60–160 km/h, där omkörningar naturligtvis görs säkrare om dom kan göras snabbare.

Redan vid 1500 varv på fullgas börjar turbo-motorn leverera reservkraft. Och vid 3000 varv är vridmomentet uppe i hela 24 kpm, dvs. 45% högre än då turbo-aggregatet inte är i funktion.

Saab Turbo är alltså extremt accelerationssnabb. Den är också framhjulsdriven och vägsäker. Och dessutom rymlig och bekväm. Tala om körglädje.



4-cylindrig, 2-liters turbo-laddad insprutningsmotor. Max. effekt DIN: 107 kW (145 hk) vid 5000 r/min.



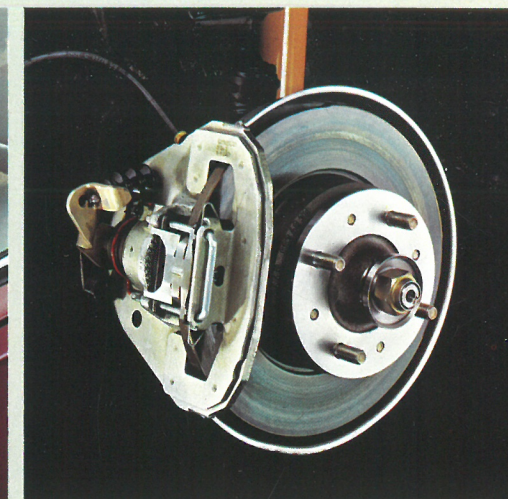
Fullständig instrumentering med bl. a. varvräknare och tryckmätare för turbo-aggregatet.



Bakfjädrar kombinerade med Bilstein gastryckstötdämpare. Pivot-lagrade fjädrar fram.



Spoiler bak höjer topphastigheten samt förbättrar stabiliteten och sänker bränsleförbrukningen vid höga farter.



Effektiva skivbromsar, utrustade med de nytvecklade semi-metalliska beläggen på mest utsatta ställen i systemet.



Med Saab Turbo har vi berövat sportvagnsförarna ensamrätten till turbo-laddade motorer.

När det gäller personbilar har det hittills alltid varit så att turbo-laddade motorer suttit i mycket snabba och dyra sportvagnar. Bilar som varit mer eller mindre svåråtkomliga för »normalbilisten».

Nu har vi totalt ändrat på den bilden. Med Saab Turbo har vi introducerat den första vanliga bruksbilen, utrustad med en bensindriven turbo-motor som vi utvecklat efter helt nya principer.

En turbo-motor som anpassats till ett nytt energitänkande.

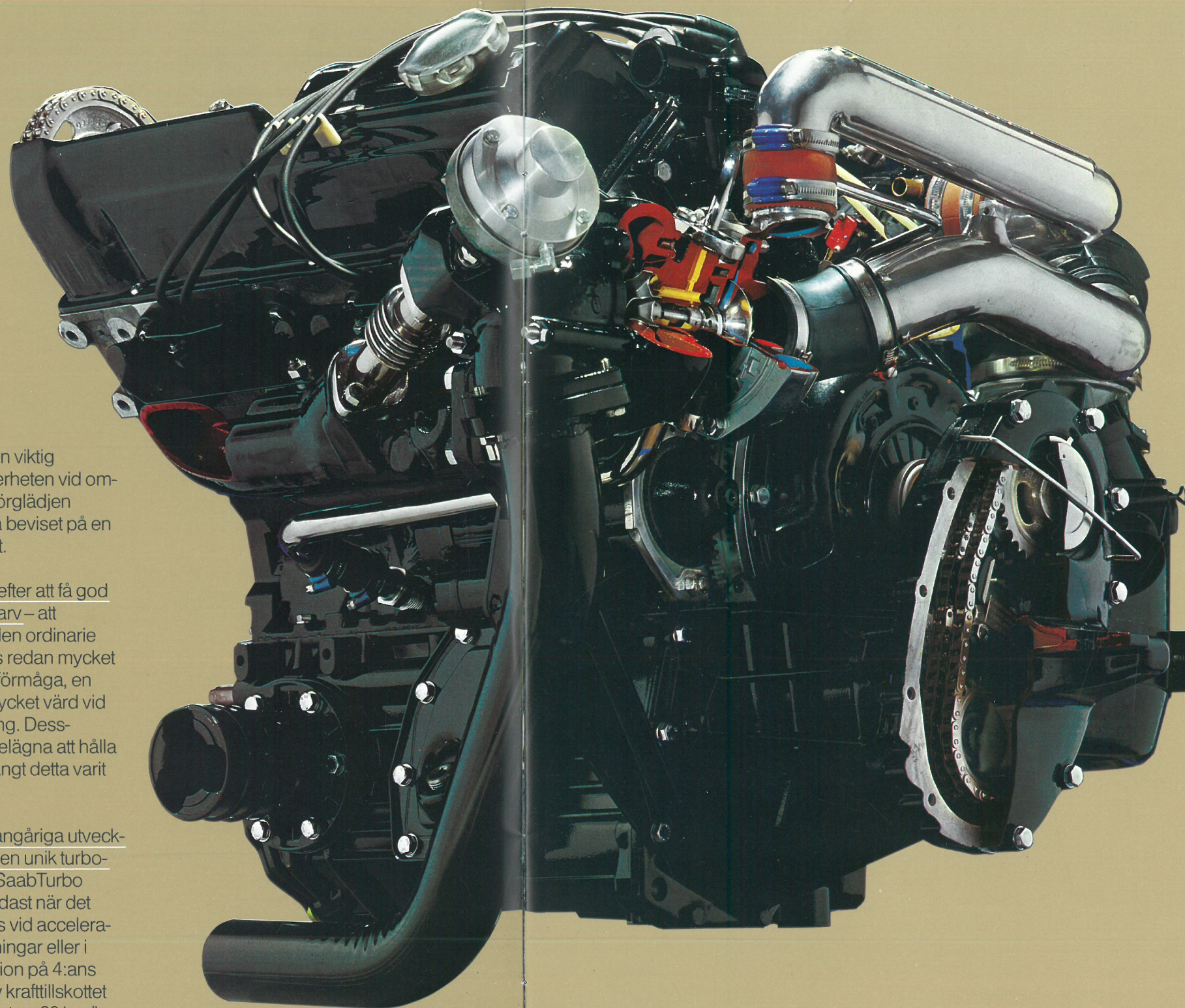
Turbo-laddade motorer har funnits i många år. Den första kom redan på 30-talet och var en dieselmotor för stationärt bruk. Och på 50-talet var systemet med överladdning moget att införas även på lastbilar och bussar. Den första personbilen med turbo-kompressor introducerades så sent som 1961. När det gällde personbilar var det primära målet att få en så hög toppfart som möjligt. För lastbilarna ville man öka dragkraften maximalt.

För utvecklingen av Saab Turbo har målet varit ett helt annat. Vi har främst velat anpassa turbo-motorn till dagens krav på bättre bränsleekonomi, bättre trafikmiljö med lägre avgasemissioner och mindre buller. Men utan att ge avkall på prestandakravet. Det är helt klart att

goda prestanda är en viktig förutsättning för säkerheten vid omkörningar. Och för körglädjen som ju är det yttersta beviset på en bils allmänna kvalitet.

Vi har också strävat efter att få god effekt redan vid lågvarv – att ytterligare förbättra den ordinarie insprutningsmotorns redan mycket goda segdragningsförmåga, en egenskap som är mycket värd vid vanlig vardagskörning. Dessutom har vi varit angelägna att hålla bilens vikt nere, så långt detta varit möjligt.

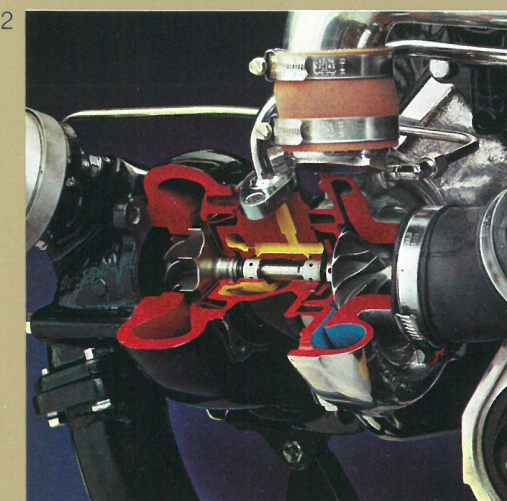
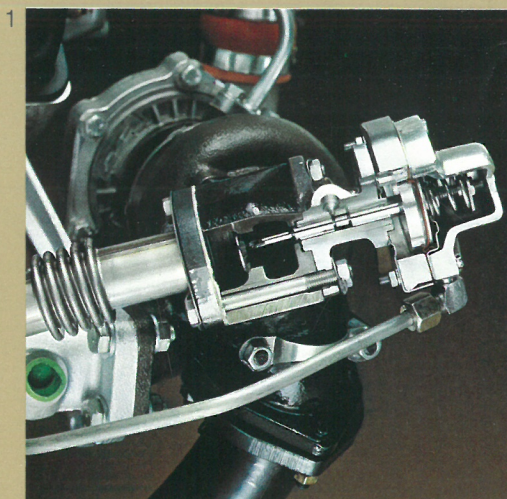
Resultatet av vårt mångåriga utvecklingsarbete har blivit en unik turbo-motor. Aggregatet i Saab Turbo arbetar nämligen endast när det behövs – exempelvis vid acceleration, snabba omkörningar eller i motlut. Vid acceleration på 4:ans växel känner man av krafttillskottet redan vid en hastighet av 60 km/h. 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 den vanliga insprutningsmotorn – med dess erkänt goda bränsleekonomi.



Med Saab Turbo presenterar vi nu ett helt nytt sätt att utnyttja turbo-principen.

Vi sökte redan tidigt finna en ny väg att öka den ordinarie insprutningsmotorns prestanda. Men utan att få de traditionella lösningarnas nackdelar.

Om man skulle höja en motors effekt genom att exempelvis öka antalet cylindrar eller göra slagvolymen större skulle man få en tyngre motor med sämre verkningsgrad på s.k. delgas. För t.ex. en 6- eller 8-cylindrig motor betyder detta i sin tur en bränsleförbrukning som ligger högt, vid all körning. De extra cylind-



1 »Hjärnan» i turbo-motorn – laddtrycksventilen (waste-gate) – med uppgift att reglera överladdningstrycket och leda överflödiga avgaser förbi turbinen.

2 Ett litet, lätt och avgasdrivet turboaggregat som vid behov kopplar in mjukt och ger ett mycket stort krafttillskott.

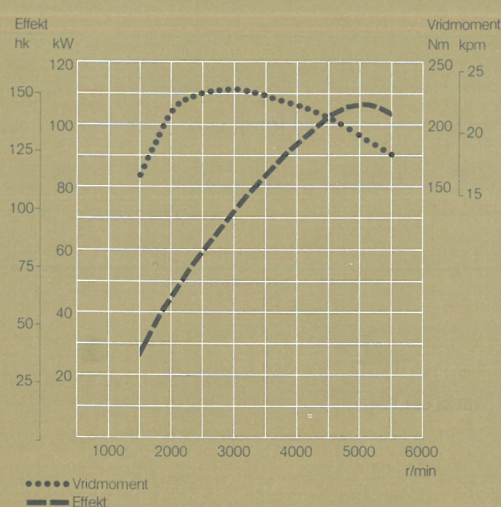
rarna »hänger ju alltid med» och drar bensin – oberoende av det aktuella effektbehovet.

Ett annat vanligt sätt att öka en motors prestanda är att »trimma» den. Men trimning sliter oftast på en motor därför att maxvarvtalet höjts. Höjd kompression, optimerade ventil-

tider etc. förbättrar topp-prestandan. Men vad vi i första hand eftersträvat är en motor med högt lågvarvsmoment, eftersom detta ger en avsevärt förbättrad accelerationsförmåga och, enligt vår uppfattning, är en vettigare lösning än ökat cylinderantal eller trimning.

Så här fungerar ett traditionellt turboaggregat. Ett turboaggregat består av en turbin och en kompressor som sitter på samma axel. Turbinen drivs av motorns avgaser. Ju större gaspådraget och motorns varvtal är, desto större mängder avgaser produceras och sätter turbinen i allt snabbare rotation.

I exakt samma takt trycker kompressorn in färsk bränsle/luftblandning i cylindrarna under ett högre tryck än normalt. Den tillförda



luftmängden blir alltså större än om motorn själv skulle sköta insugningen. Detta, i förening med en väl anpassad bränslemängd, frigör mer energi för varje kolvslag. Härigenom blir vridmomentet högre – vilket är detsamma som större dragkraft.

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. Eftersom denna redan från början har grundelement med extra kraftiga dimensioner, har turbo-installationen krävt relativt små modifieringar.

Vad skiljer då SaabTurbo-motorn från andra turbo-motorer? På de extrema sportvagnarna har det viktigaste varit att åstadkomma hög effekt vid höga motorvarv. Vi har istället ansett att dragkraften skall vara hög redan vid låga motorvarv – dvs. att turbo-effekten skall verka även i den del av fartregistret där

man verkligen behöver krafttillskott, inte minst av säkerhetsskäl. Därför träder vårt aggregat i funktion redan vid ett motorvarvtal omkring 1500–2000.

Att Saabs turbo-aggregat går in och hjälper till så tidigt beror på turbo-laddarens storlek. Vår turbin är liten och kräver alltså ett relativt litet gasflöde för att snabbt komma upp i rotationshastighet – och därmed ge överladdningseffekt redan vid låga motorvarv.

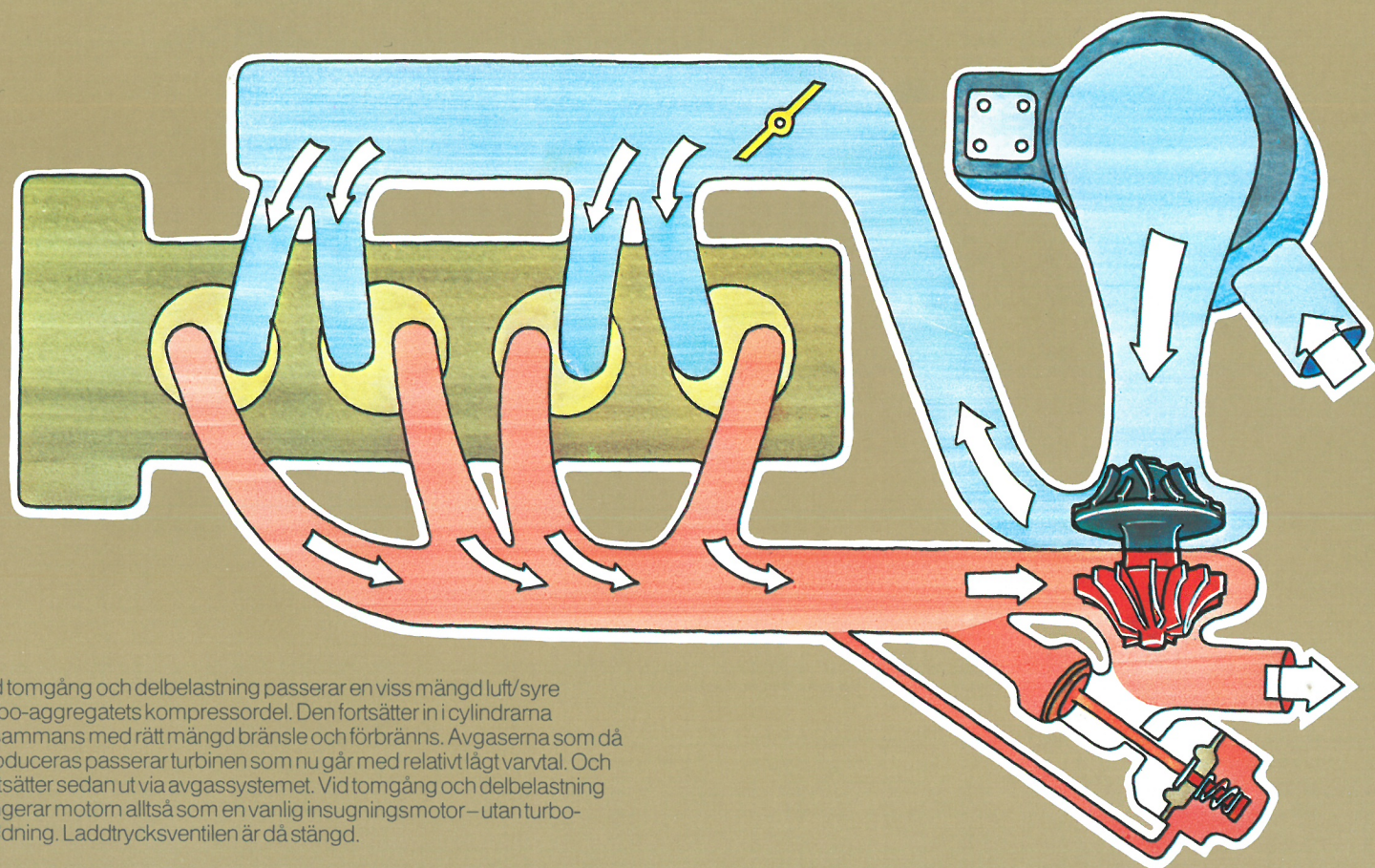
Vanligen roterar en turbin med 70.000–80.000 varv/min vid maximum. I vårt aggregat däremot är motsvarande siffra lägre, vilket också är en fördel ur tillförlitlighets-synpunkt.

Med turbinens och kompressorns medverkan förbättras motorns vridmoment från 17 kpm vid 3700 varv/min till hela 24 kpm vid 3000 varv/min. En ökning av dragkraften med inte mindre än 45%.

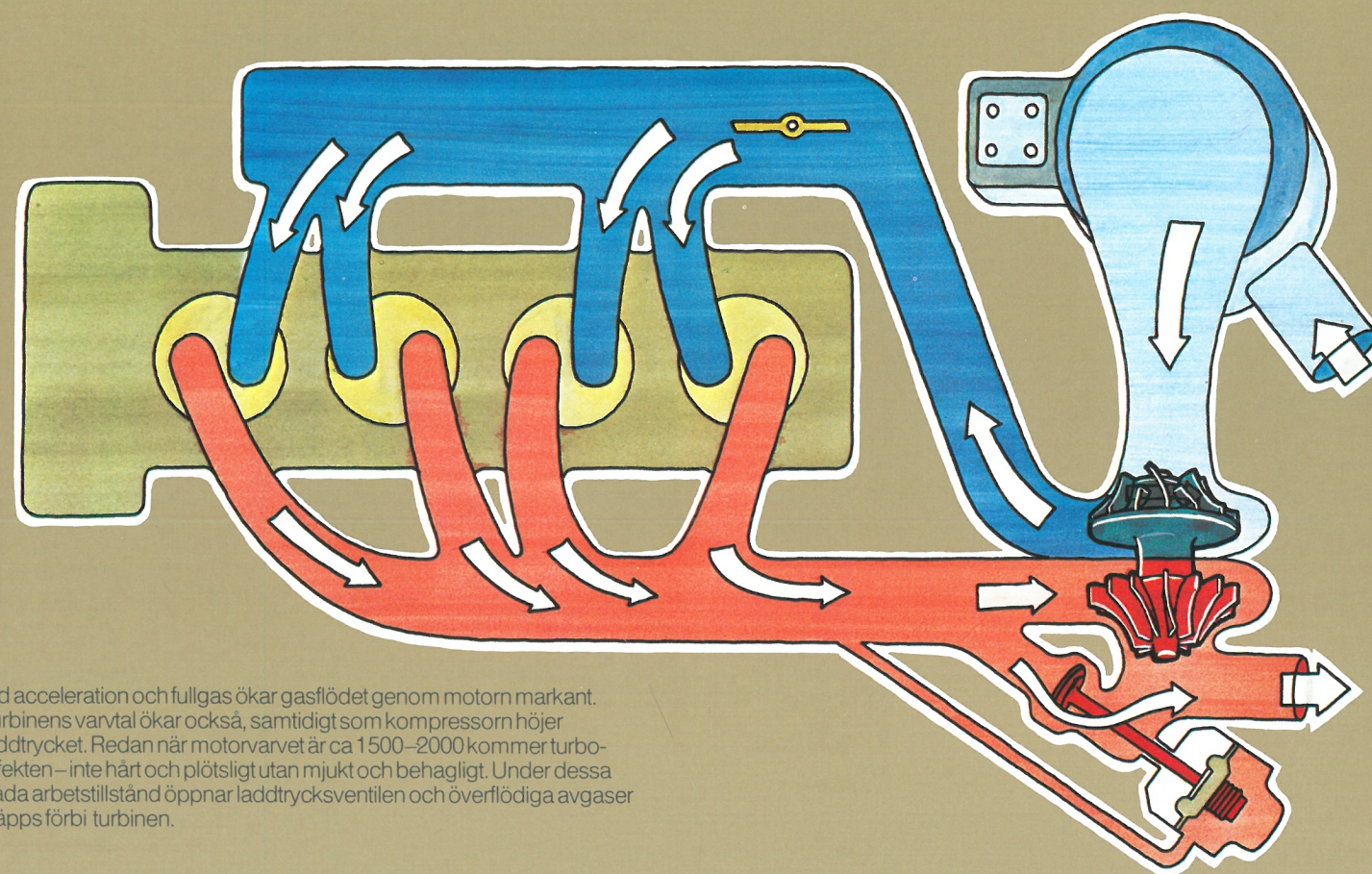
Laddtrycksventilen har en viktig funktion. När en motor överladdas måste laddtrycket nog kontrolleras. Ett för högt laddtryck kan nämligen resultera i för höga förbränningstemperaturer, vilket i sin tur kan medföra glödtändning och motorskador. Med den sinnrikt konstruerade och patentsökta laddtrycksventilen, som SaabTurbo är utrustad med, regleras laddtrycket effektivt. När laddtrycksventilen öppnar, leds överflödiga avgaser förbi turbinen. Och därmed hålls laddtrycket på avsedd nivå över hela varvtals- och belastningsområdet.

Laddtrycksventilen är alltså »hjärnan» i turbo-motorn. Det finns laddtrycksventiler på alla turbo-motorer. Men det finns ingen laddtrycksventil som fungerar exakt som den i SaabTurbo. Detta har med vår ursprungliga målsättning att göra – nämligen att få stor dragkraft på motorn vid låga varvtal. På sport- och tävlingsvagnar vill man istället ha höga toppeffekter, men dragkraften på låga varv har man inte haft något större intresse av.

Det är alltså genom laddtrycksventilens speciella karaktär vi nått vårt mål – att åstadkomma en turbo-bil som verkligen kan utnyttjas av normalbilisten till vanlig vardagskörning.



Vid tomgång och delbelastning passerar en viss mängd luft/syre turboaggregatets kompressordel. Den fortsätter in i cylindrarna tillsammans med rätt mängd bränsle och förbränns. Avgaserna som då produceras passerar turbinen som nu går med relativt lågt varvtal. Och fortsätter sedan ut via avgassystemet. Vid tomgång och delbelastning fungerar motorn alltså som en vanlig insugningsmotor – utan turboladdning. Laddtrycksventilen är då stängd.



Vid acceleration och fullgas ökar gasflödet genom motorn markant. Turbinens varvtal ökar också, samtidigt som kompressorn höjer laddtrycket. Redan när motorvarvet är ca 1500–2000 kommer turbo-effekten – inte hårt och plötsligt utan mjukt och behagligt. Under dessa båda arbetstillstånd öppnar laddtrycksventilen och överflödiga avgaser släpps förbi turbinen.

Unik kombination: Storbilskomfort och sportvagnsprestanda.

SaabTurbo har mycket att erbjuda i komfortvåg som många andra bilar inte förmår. Ett kupéutrymme, som ger alla i bilen svängrum och chans att själva välja och variera sin sittställning. Som är välisolerat och tyst även när farten är hög. Stolar, som är bland de bekvämaste bilvärlden kan erbjuda. Med extra inställningsmöjligheter för föraren. Ett baksäte som är extra vilsamt och brett – hela 153 cm i armbågs-höjd. Ett värme/ventilationssystem med »överkapacitet». Ett bagagerum på 350 dm³ SAE som lätt kan förvandlas till ett lastrum på 1500 dm³.

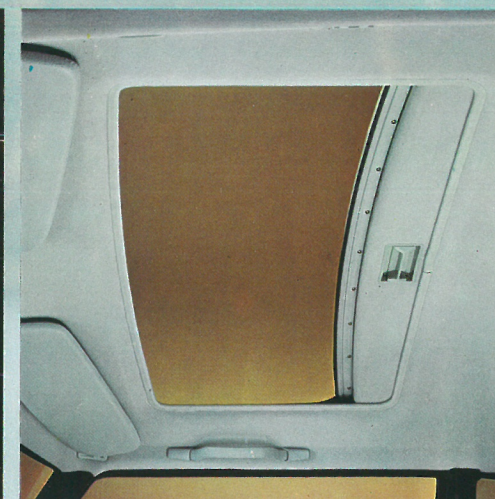
Lägg sen till sportvagnsprestanda och en toppfart på nära 200 km/h – så får du en bil som är både unik och stilbildande.



En förarmiljö där samspelet föraren/bilen känns riktigt och naturligt.



Nackkuddar och armstöd är självklara detaljer i standardutrustningen.



SaabTurbo levereras på vissa marknader med soltak av s.k. kassettyp som standard. Hela innertaket av formpressad, stötupptagande glasfiber.



Med framfällt baksäte: Ett 182 cm långt lastrum med plats för exempelvis skidor eller annat skrymmande bagage.





Saabs turbo-lösning har mer än fem år av utvecklingsarbete och tester bakom sig.

I början av 70-talet gjorde vi de första försöken med kompressor-matade motorer. Men det var först efter oljekrisen 1974 – då kravet på lägre bensinförbrukning hos prestandastarka bilar skärptes – som utvecklingsarbetet intensifierades.

Scania-divisionen inom Saab-Scania AB – som deltagit i utvecklingsarbetet med SaabTurbo – är en av de stora, internationellt kända pionjerna på turbo-området. Företaget tillverkar bl.a. tyngre dieselmotordrivna fordon. Och det är erfarenheterna från den verksamheten som nu med stor framgång utnyttjas även på bensinmotorsidan.

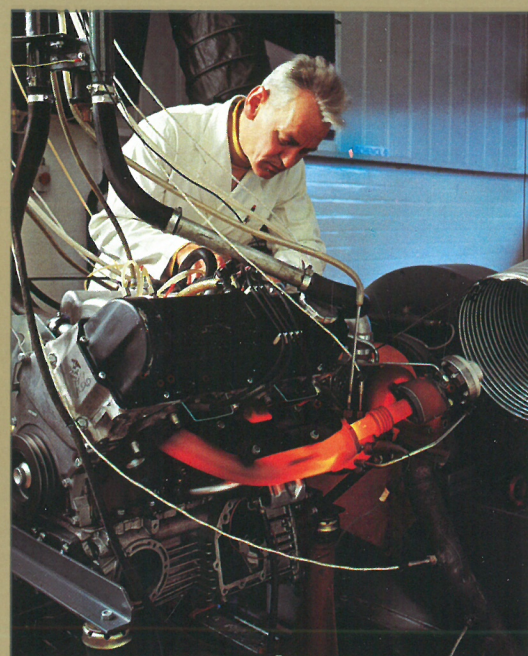
Genom att den tekniska lösningen var klar mycket tidigt, har vi haft

en lång period till vårt förfogande för att förfina systemet och genomföra ett hårt och omfattande testprogram.

Bänkprov i topputrustat motorlaboratorium. Här har vi fått klara bevis för att de mekaniska påkänningarna inte ökats genom turbo-överladdningen. Snarare har motorn blivit tillförlitligare bl.a. tack vare sänkt kompression och övervarningskydd.

Höghastighetsprov i Tyskland. Motorns egenskaper har också testats under förhållanden som ofta råder på kontinenten. Proven har körts bl.a. av de kända svenska rallyessen Stig Blomqvist och Per Eklund, sammanlagt 120.000 km. Farterna har legat kring 160–180 km/h.

Vinterprov i Kanada. En av våra provbilar kördes under en 14-dagars-period i White River och i en temperatur under -40°C . Vad vi framförallt testade var köregenskaper, startegenskaper, funktionen hos vevhusventilationen och luftförvärmningen.



I Saab-Scanias topputrustade motorlaboratorium har turbomotorer körts ca 5000 timmar i bänk, vilket motsvarar en körsträcka på ca 600.000 km.



I den grupp av testförare som deltagit i de s.k. bredproven ingår bl.a. den finska statspolisen och trafikpolisen i Schweiz.

Värmeprov i Death Valley, USA. I Death Valley, som är en av de varmaste platserna i USA, genomförde vi värmeprov för att kontrollera kylningsprestanda och allmänna motorfunktioner i extremt höga temperaturer. Bl.a. testade vi SaabTurbo uppe i bergspassen på ca 2000 meters höjd – dels med husvagn efter bilen, dels med bilen maxbelastad. Alltså under extremt svåra förhållanden.

Höjdprov i Klippiga bergen. Vid körning på mycket höga höjder i Klippiga bergen kunde vi konstatera att den effektförlust, som normalt uppstår på höga höjder, inte blir så påtaglig i en SaabTurbo som ju har stora kraftreserver.

Allmänna vägprov. Vi har inte bara kört höghastighetsprov på snabba motorvägar, utan också gjort bl.a. långtidsprov på speciellt krävande vägar i Sverige. Totalt har provbilarna med turbo-motor gått ca 1.500.000 km. Vilket motsvarar 37,5 varv jorden runt.

Bredprov med 100 testförare, de flesta av typ »privatbilist». Under ett halvår har 100 privatpersoner samt vissa yrkeskategorier i Sverige, Finland, Tyskland, Schweiz och USA disponerat var sin SaabTurbo. Reaktionerna har genomgående varit mycket positiva. Inte bara till turbo-motorns sätt att fungera, utan också till bilens allmänna karaktär.

Neutrala tester har mer att berätta om Saab Turbo.

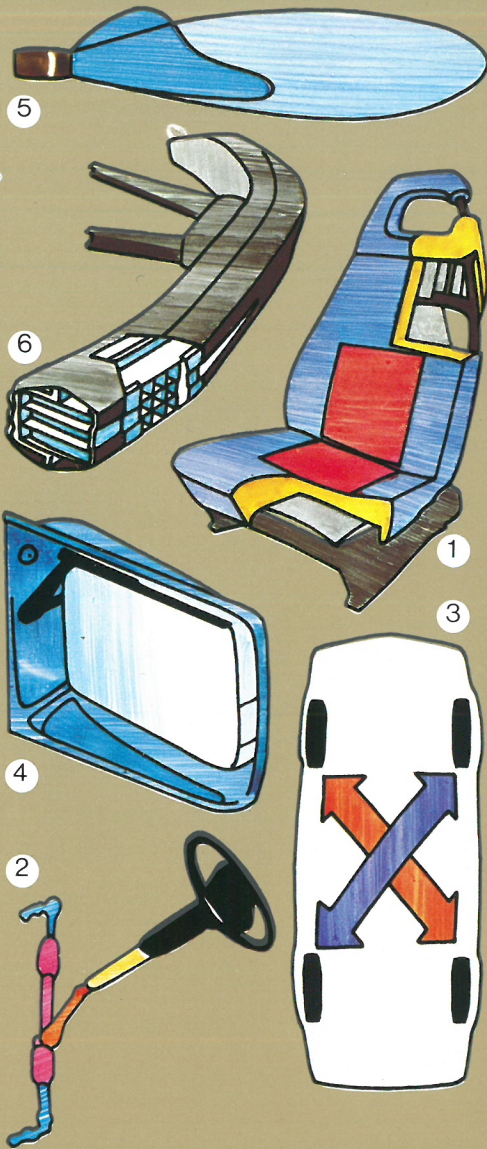
Många av världens ledande motortidningar har lämnat sina allmänna omdömen om SaabTurbo. Flera har också gjort mera utförliga tester, som ytterligare stärker vår bils ställning som en mycket accelerationssnabb, körsäker, rymlig och praktisk bil.

SaabTurbo har rönt ett mycket stort intresse från motorpressens sida, och vi väntar ytterligare intressanta testresultat.

Vi har många gånger förut varit tidigt ute med okonventionella och raka tekniska lösningar.

I Saab-stolarna (1) 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 eluppvärmda – en idé som Saab utvecklade, långt före alla andra bilproducenter.

Redan tidigt fann vi att kuggstångsstyrning (2) 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.



Saab var bland de första biltillverkarna i världen med ett delat bromssystem (3). 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 ljusstörkare med spolare (4) som standard på vissa marknader. Först av alla biltillverkare. Samtidigt kom vår ljusautomatik – tändning och släckning av ljuset via tändningsnyckeln. 1973 gick vi över till halogenljus. Ytterligare bevis på Saabs aktiva intresse för belysningsutvecklingen: det förlängda halvljuset (5), med 50% ökad siktsträcka, som lanserades på 1976 års modell.

När USA 1972 kom med sina lagfästa krav på stötfångarnas motståndskraft var vår »stötfångande» stötfångare (6) 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.

Tekniska data SaabTurbo, 1978.

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. Vikt/effektförhållande 8,8 kg/hk. Topp hastighet med bakre spoiler monterad ca 200 km/h. Acceleration 0–100 km/h 8,9 sek.

Bränslesystem. Mekaniskt styrd bränsleinsprutning, system Bosch CI. Rekommenderat oktantal 97 RON. Bränsletankens rymd 55 liter. Bränsleförbrukning: Stadskörning 1,15 liter/mil, landsvägskörning 0,85 liter/mil, blandad körning 1,00 liter/mil. Bränslekostnad: 1500 mil 2490 kronor. (Bränsleförbruknings- och bränslekostnadsuppgifterna enligt Konsumentverkets riktlinjer.)

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

Elsystem. Batteri 12 V/60 Ah, underhållsfritt. Växelströmgenerator, max. belastning 840 W, 14 V/65 A. Brytarlöst, elektroniskt tändsystem. Startmotor 0,8 kW (1,1 hk).

Kylsystem. Av övertryckstyp. Uppdimensionerad tvärströmskylare och separat expansionstank. Vätskevolym 8 liter. Eldriven, termostatsstyrd kylfläkt. Termostatregerad luftoljekylare för motorolja.

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 12,0:1, tvåan 7,3:1, trean 4,9:1, fyran 3,5:1, backväxeln 13,2:1. Primärväxel 0,9:1. Slutväxel 3,89:1.

Chassi.

Bromsar. Skivbromsar för alla hjulen. Bromsarea 228 cm² (svept area 2527 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. 4,1 rattvarv mellan fulla styrlutslag. Ledad och teleskopiskt hopskjutbar rattstäng. Vändcirkeldiameter 10,5 m.

Hjul och däck. Specialformgivna lättmetallhjul. Fälgar: 5 1/2 Jx15" H2. Däck: 175/70 HR 15, Pirelli CN 36, stålcord.

Mått och vikter.

Total längd	4530 mm	Max. lastrumslängd, fäلت baksäte	1821 mm
Total bredd	1690 mm	Ordinarie bagageutrymme, SAE	350 dm ³
Höjd, obelastad	1440 mm	– hatthyllan borttagen	435 dm ³
Axelavstånd	2473 mm	Lastrumsvolym, fäلت baksäte	1500 dm ³
Spårvidd, fram	1410 mm	Tornvikt fulltankad, ca	1210 kg
Spårvidd, bak	1430 mm	Tjänstevikt, ca	1280 kg
		Totalvikt	1660 kg

Utrustning.

Lättmetallhjul. Spoiler fram. Spoiler bak.¹ Soltak.² Effektiva stötfångare – självjusterande vid lågfartskollision. Stora, välplacerade och antireflexbehandlade yttre backspeglar. Stora kombinationslykter med inbyggda varseljys. Halogenlampor med hög ljuseffekt och lång livslängd. Ljustörkare. Sidobackljus. Backningslampor. Vindrutetorkare med intervallfunktion. Tonat glas i rutor. Öppningsbara bakre sidorutor. Reflex på förarsidans dörrgavel. Bogseröglor fram och bak.

Mjukpolstrad, tre-ekrad sportratt. Steglöst reglerbar, gröntonad instrumentbelysning. Riktig uppsättning varnings- och kontrollampor. Varvräknare. Turbo-tryckmätare. Trippmätare. Reglage med belysta symboler. Konsol för radio/bandspelare. Stereohögtalare i dörrarna. Avbländbar inre backspegel med stöttefärggivlig infästning. Segstark, knäskyddande skärmvägg under instrumentpanelen. Innertak av formpressad glasfiber.

Stolar med inbyggt svankstöd och integrerat nackskydd. Bordeaux-röd plyschklädsel. Eluppvärmd förarstol. Kurvhandtag över passagerardörren. Nerfällbart armstöd bak. Värme/ventilationssystem med överkapacitet – 12 luftöppningar. Eluppvärmd bakruta.

Bländfri innerbelysning. Kartläsningslampa. Handskacksbelysning. Bagagerumsbelysning. Ljuskontakt i alla dörrar. Ljusautomatik (körjlusen tänds och släcks med tändningsnyckeln).

Omställbart bagagerum. Extra bagageutrymme under golvluckan bak. Lättåtkomligt reservhjul. Bagagerumsgolv med heltäckande textilmatta. Textilkädd, löstagbar hatthylla.

Exteriörfärger: Cardinalröd (metallic) och Svart.

Garantier.

5 års vagnskadegaranti. 1 års nybilsgaranti.

¹⁾ Ej från seriestart.
²⁾ Standard endast på vissa marknader.

■ Ovanstående data är baserade på uppgifter aktuella vid tiden för denna broschyrs tryckning. Av konstruktions- eller produktions-tekniska 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.