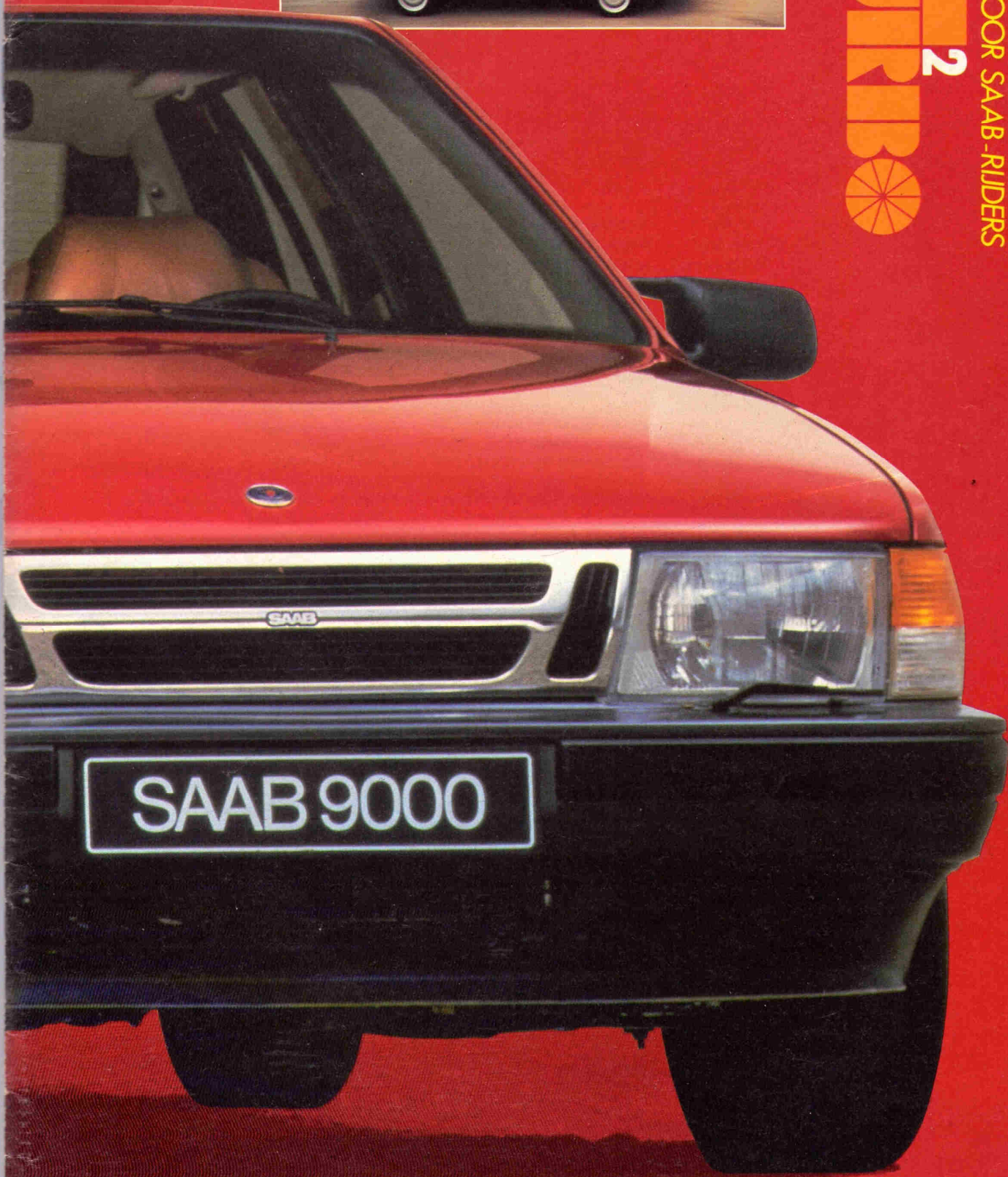
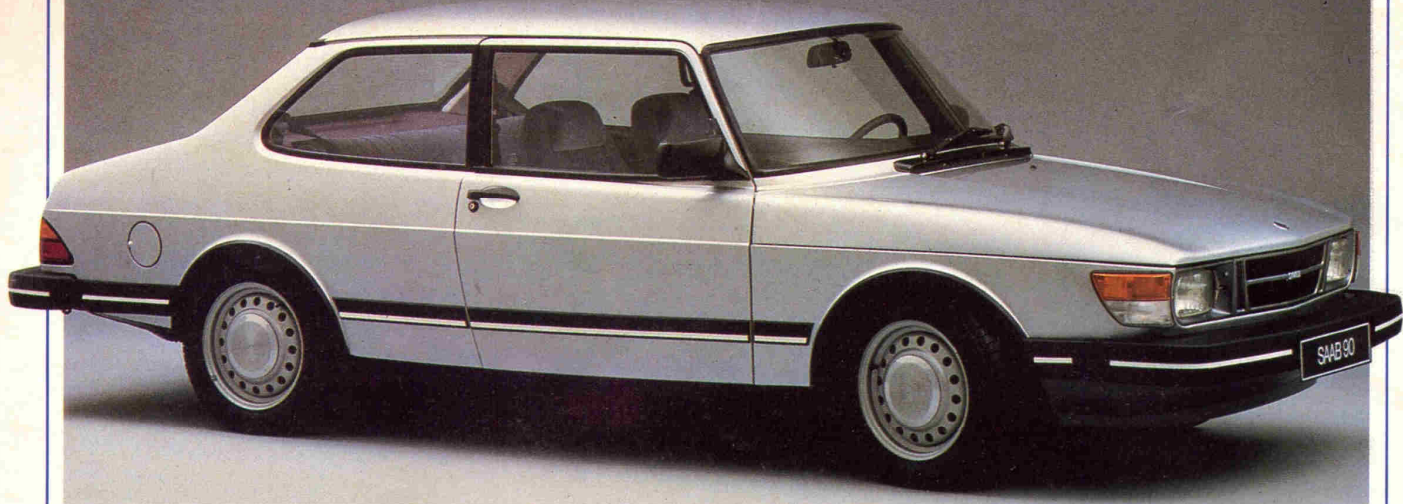


TUJDSCHRIFT VOOR SAAB-RIDERS

3 2 DUKRIJBO





SAAB 900/9000

Zeventien jaar na de introductie van het roemruchte type 99 laat Saab de laatste 9 van dit nummer vallen om er een 0 voor in de plaats te zetten. Daarmee wordt dan twee dingen aangegeven: in de eerste plaats dat er een belangrijke wijziging in de 99 is te bespeuren en in de tweede plaats wordt geaccentueerd dat de nieuwe familie Saab's bestaat uit verwante auto's waarvan ook de type-aanduidingen gelijkennis vertoont: 90, 900 en 9000.

De nieuwe Saab 90, uitsluitend in tweedeurs uitvoering verkrijgbaar, is zo ongeveer tot en met de achterraut gelijk aan de 99. Pas daarna komt de verandering die van de 90 niet alleen een moderner en praktischer auto maakt, maar het model tevens beter aanpast bij dat van de 900 Sedan. De kofferruimte van die 900 Sedan is namelijk aan de 99 gemonteerd ten einde de nieuwe 90 te verkrijgen met als belangrijkste voordelen boven zijn voorganger een moderner aanzien, een aanzienlijk grotere kofferruimte en een grotere brandstoftank.

De nieuwe Saab 90 is het basismodel van Saab voor de komende jaren. Zoals gezegd wordt de wagen uitsluitend met twee portieren geleverd zodat straks de eerste vierdeurs Saab de 900 Sedan in zijn eenvoudigste uitvoering wordt. We zeggen met opzet straks want voorlopig blijft voor de liefhebbers de vierdeurs 99 nog even in het gamma opgenomen.

De Saab 90 wordt geleverd met de viercilindermotor met een inhoud van twee liter en één carburateur die goed is voor een maximumvermogen van 73,5 kW ofwel 100 pk.

Vernieuwingen aan 900-serie

De 900-serie blijft in principe ongewijzigd in productie. Alleen heeft Saab een aantal vereenvoudigingen in het gamma toegepast, waardoor meer duidelijkheid ontstaat ten aanzien van de verschillende varianten waarin de 900 leverbaar is.

In de eerste plaats is de motor met twee carburateurs uit het programma geschrapt, waardoor in het vervolg de keuze beperkt blijft tot de machine uit de 90, de tweeliter

inspuitmotor (87 kW ofwel 118 pk), de turbomotor van 145 pk en de zestienklepper die het tot zo'n 175 pk brengt. Vier in principe gelijke motoren derhalve met fraai opklimmende vermogens en bijbehorende koppels.

De eenvoudigste versie van de 900 heet nu gewoon 900 en wordt geleverd in drie-, vier- of vijfdeurs uitvoering. Deze 900 heeft de motor met één carburateur voorin staan.

Een stapje omhoog in het programma staat de 900i die in vier carrosserievarianten verkrijgbaar is. De 900i wordt namelijk ook als tweedeurs sedan geleverd. Dit type werd vorig jaar herfst geïntroduceerd.

De verschillende typen 900i zijn uit te rusten met een groot aantal accessoires. Hierdoor verviel de noodzaak naast de 'i' de GLE, die immers mechanisch gelijk is, te handhaven. Wie in de toekomst de luxe van de GLE wil, schaft eenvoudig een 900i in zijn eigen favoriete uitvoering aan!

Boven de versies met inspuitmotor komen de APC-turbo's. Ook deze 900's zijn te leveren met drie, vier of vijf deuren.

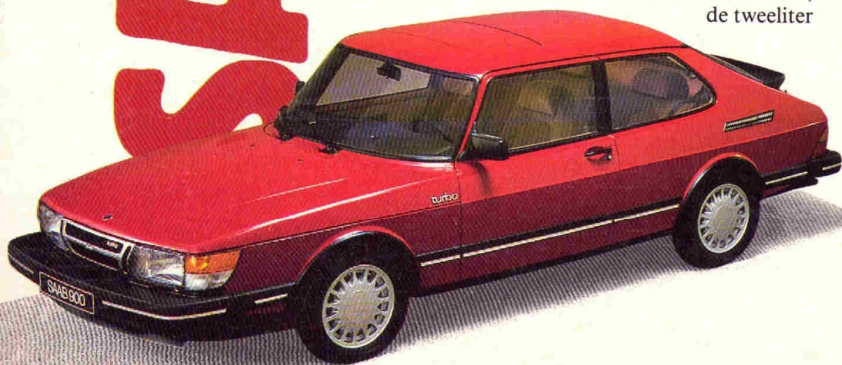
De voorwielen van deze snelle reiswagens worden aangedreven door de zogenaamde tweede generatie turbomotor van Saab met APC-systeem.

Hierdoor zijn deze wagens aanzienlijk minder afhankelijk van verschillen in brandstofkwaliteit. Ook op normale benzine kunnen deze turbo's nog prima uit de voeten.

Top van de 900-lijn zijn de zestienkleppers waarin dezelfde machine staat die ook wordt gebruikt in de gloednieuwe 9000. Deze zestienkleppers hebben een geheel nieuw ontwikkelde cilinderkop met twee bovenliggende nokkenassen en vier kleppen per cilinder. Een interkoeler maakte het mogelijk het vermogen probleemloos naar 175 pk op te schroeven. Hydraulische klepstoters en een vergaande invoering van computertechnieken en electronica zorgen ervoor dat het onderhoud aan de zestienklepper tot een minimum beperkt blijft.

Volgend jaar wordt aan de 900-serie de al eerder in Turbo aangekondigde cabriolet toegevoegd.

Die wagen, de absolute top van de 900-serie, zal uitsluitend leverbaar zijn met de zestienklepper. Ook de CD, de verlengde 900 die afkomstig is uit Finland, wordt nu met de zestienklepper geleverd.



9000 TURBO 16



SAAB

Saab is er bepaald het bedrijf niet naar om geregeld nieuwe modellen op de markt te brengen. De eerste Saab, de 92 die in de loop der jaren uitgroeide naar de 96 V4, bleef vanaf 1947 tot 8 januari 1980, in productie. De 99, voor het eerst aan de Zweedse pers voorgesteld in 1967, is er nog steeds al gaat hij dan 90 heten en de 900-serie is nog lang niet uitgegroeid tot zijn volle wasdom. Die serie wordt bij voorbeeld eind volgend jaar uitgebreid met de cabrio.

In 1984 heeft Saab weer een nieuwe generatie voorgesteld die als top-van-de-lijn boven de 900-serie wordt gesitueerd. Het eerste type van die nieuwe serie dat binnenkort in productie gaat en begin volgend jaar ook in ons land op de markt komt, is de 9000 Turbo 16. Saab's absolute topper waarin de in een kleine halve eeuw vergaarde vliegtuig- en autotechnische kennis is verwerkt. Een auto uit de allerhoogste klasse waarin de zeer veeleisende automobilist zichzelf geheel kan terugvinden.

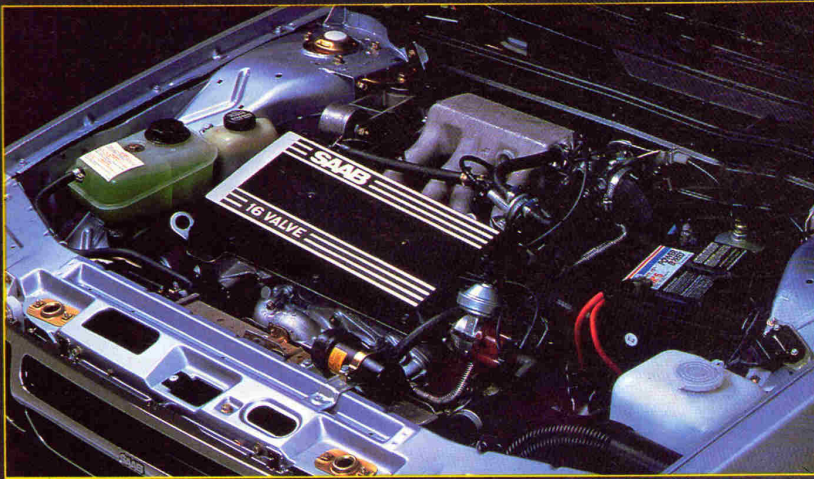
De Saab 9000 Turbo 16 is het resultaat van voortdurend blijven innoveren en een heel gericht en consequent op één lijn doorwerken. Het behoeft bij voorbeeld geen betoog dat ook de 9000 weer is voorzien van voorwielaandrijving. Maar bij de 9000 staat de vertrouwde zestienklepper dwars voorin op een oersterk subframe dat het mogelijk

maakt de fabricage van de wagen te vereenvoudigen, terwijl de rijeigenschappen er beter door konden worden. Motorresonanties en de momenten die de motor veroorzaakt bij gasgeven en gas loslaten worden hierdoor niet direct aan de carrosserie doorgegeven, maar effectief door het sterke subframe opgenomen.

Het subframe maakt het ook mogelijk de gehele motor plus wielophanging tevoren in elkaar te zetten en zelfs de wielen uit te lijnen voordat het geheel op de lopende band onder de auto wordt geschroefd. Op deze wijze kan beter en voordeliger worden gewerkt. Bovendien kunnen de controles vooraf effectiever worden, zodat in zijn totaliteit een hoger kwaliteitsniveau kan worden bereikt.

Het is slechts één voorbeeldje uit een lange reeks die je tegenkomt wanneer je de nieuwe Saab 9000 Turbo 16 nauwkeurig bekijkt. En je komt er meteen achter waarom de Saab-ingenieurs en hun collega's bij Lancia, waarmee zij indertijd aan het nieuwe project zijn gaan werken, in de loop van de ontwikkeling uit elkaar zijn gegroeid. Met het





gevolg dat er dit jaar òn een nieuwe Lancia Thema òn een nieuwe Saab 9000 Turbo 16 op de markt komen, waarvan de kenner ziet dat de middenstukken verdacht veel op elkaar lijken, terwijl het toch zeer uiteenlopende automobielen zijn.

Samenwerking

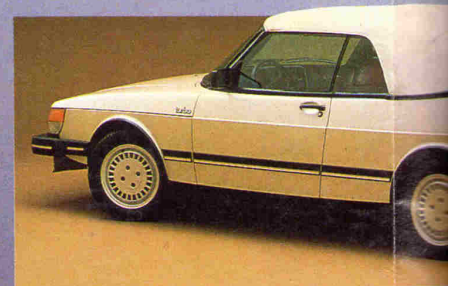
Lancia en Saab besloten indertijd samen een nieuw topmodel te ontwikkelen om dat ieder onder eigen naam te gaan bouwen en verkopen. De befaamde ontwerper Giorgetto Giugiaro werd ingehuurd ten einde de basis te leveren waarmee de technici van Saab en Lancia verder konden werken. Die basis was in 1981 klaar.

En daarna ging het mis. De eigenzinnige Italiaanse topontwerpers van Lancia en hun Zweedse collega's van Saab bleken alras nogal uiteenlopende ideeën te hebben zodat zij ieder huns weegs gingen. En gelukkig maar, want nu wordt de autowereld verrijkt met twee zeer uiteenlopende topautomobielen – ook de Lancia Thema is een meesterstuk geworden – terwijl we anders één en dezelfde auto in twee enigszins verschillende verpakkingen met een ander

naampje erop hadden gekregen.

Goed, op de Lancia zullen we hier niet verder ingaan – daarvoor zijn andere tijdschriften voor handen – zodat we ons op de 9000 kunnen concentreren.

Die 9000 heeft een vijfdeurs koets gekregen met een aërodynamisch gevormde schuine achterzijde met driedelige achterraut. De grote achterklep, die zeer ruim toegang geeft tot de geheel beklede en bijzonder grote kofferruimte, loopt door tot aan de achterbumper. Nieuw voor Saab is dat de achterbank in twee delen van ongelijke grootte is weg te klappen waardoor het aantal mogelijkheden nog weer wordt vergroot. Saab kent de wegklapbare achterbank – ook in sedans! – overigens al uit de eerste modellen van meer dan dertig jaar geleden! De voorzijde van de nieuwe 9000 is aërodynamisch bijzonder gunstig gevormd met de schuin oplopende motorkap, de gladde afwerking, de vlak gemonteerde voorruit en de speciale zijspiegels met open stukken die de luchtweerstand verminderen en het vuilslaan van de zijruiten tegengaan. De grille en de grote rechthoekige koplampen met wissers (indertijd ook een primeur van Saab) zorgen voor een





duidelijke familiegelijkenis met de andere Saab-modellen. Nieuw is het logo van Saab Scania op de motorkap van de 9000. In de toekomst zullen ook andere Saab-produkten middels dit nieuw ontworpen logo zijn te herkennen als produkten van het machtige Saab Scania Concern. Nieuw voor Saab is ook dat de motorkap gewoon aan de achterzijde scharniert en aan de voorzijde opengaat. Die motorkap vormt ter hoogte van de voorruit een soort spoilertje waarachter de ruitwissers in ruststand goeddeels schuilgaan. Eén van die aërodynamische details die het mogelijk maken dat de 9000 zonder opvallende trucs en spoilers aan een Cw-waarde komt van slechts 0,34. Een zeer gunstige waarde die het mede mogelijk maakt dat de 9000 Turbo 16 een topsnelheid heeft van over de 220 km/h!

Grote ruimte

De 9000 heeft een grootste lengte van 4,62 meter bij een breedte van 1,76 meter en een hoogte van 1,43 meter. De wielbasis meet liefst 2,67 meter, hetgeen al een indicatie geeft van de enorme binnenruimte van de wagen. Volgens het Amerikaanse EPA classificatiesysteem hoort de Saab 9000 in de klasse grote wagens thuis, terwijl enkele Europese concurrenten met grotere buitenafmetingen volgens dat systeem bij de middelgrote auto's behoren.

Voor de Saab-rijder is het aan de hand van de afmetingen van de 900 eenvoudig vast te stellen hoeveel ruimte de Saab-ingenieurs uit de nieuwe 9000 hebben weten te halen. De 9000 is 12 cm korter dan de 900, maar 7,4 cm breder en 1 cm hoger. De wielbasis is liefst 15 cm groter (het voordeel van een dwars geplaatste motor) en de spoorbreedte voor en achter zijn 10 en 6 cm groter. De kofferruimte is 28 liter gegroeid, de interieurlengte 10 cm en de breedte in het interieur bijna 10 cm. De beenruimte voor is zo goed als gelijk gebleven, maar achter nam die 6,5 cm toe. Qua volume is de 9000 aanzienlijk groter dan de 900 bij een kortere lengte.

De vier brede portieren geven ruim toegang tot het interieur. Voorin/zijn schitterende stoelen geplaatst met meer verstelmogelijkheden dan ooit. De bestuurder kan het zich bovendien helemaal naar de zin maken omdat ook het stuurwiel verstelbaar is. Standaard wordt een stoffen bekleding toegepast en echt leder is als extra te bestellen. De brede achterbank is in een zestig-/veertig verhouding neer te klappen, zodat de kofferruimte ten koste van één, twee of alle drie de zitplaatsen achter is uit te breiden van 625 liter via 930 en 1040 liter tot 1500 liter wanneer de achterbank geheel naar voren is geklapt. Zoals gezegd loopt de achterdeur helemaal door tot aan de bumper waardoor de wagen optimaal is te laden. De brandstoftank met een inhoud van 68 liter is onder de achterbank geplaatst waardoor onder de koffer ruimte vrij kwam voor het mini-





reservewiel of een normaal reservewiel. Dit laatste in geval de wettelijke eisen zo'n modern reservewiel verbieden. Het boordgereedschap is netjes achter een klepje rechts in het schutbord weg-gewerkt.

Instrumentarium

De Saab 9000 Turbo 16 heeft een bijzonder fraai en overzichtelijk dashboard dat uiteraard zeer compleet is uitgevoerd. De verschillende bedieningshendels en de korte vloerpook, die de standaard vijfbak bedient, zijn direct onder bereik geplaatst. Tussen de voorstoelen is een paneeltje gesitueerd met de schakelaars voor de elektrische bediende ramen en dat soort zaken en midden op het dashboard is het bedieningspaneel voor kachel- en ventilatie aangebracht. De temperatuur kan, wanneer het buiten koud is, op een bepaalde waarde worden ingesteld waarna de kachel het interieur automatisch op die temperatuur houdt. Wordt de als extra te leveren air-conditioningsinstallatie gemonteerd dan kan onder alle omstandigheden een vaste temperatuur worden ingesteld. Is die temperatuur dan lager dan de buitentemperatuur dan gaat de airco de wagen automatisch koelen.

Zestienklepper

De Saab 9000 is voorzien van de zestienkleppen turbomotor met interkoeler, die sinds enige maanden ook in de 900 verkrijgbaar is. De motor is echter dwars gemonteerd en gekoppeld aan een nieuwe transmissie met vijf versnellingen vooruit die al naar gelang van de eindoverbrenging — er

is keuze uit twee eindoverbrengingen — een hoogste snelheid per 1000 toeren oplevert van 42,9 km/h of 39,3 km/h. in het eerste geval is er dus meer sprake van een overdrive dan in het tweede geval.

De turbomotor levert maximaal 175 pk uit een inhoud van 1985 cm³. Hij stelt de rond 1300 kg zware 9000 in staat tot een topsnelheid van meer dan 220 km/h terwijl de wagen slechts 8,3 seconden nodig heeft om vanuit stilstand naar 100 km/h te accelereren. Het verbruik bij een constante snelheid van 90 km/h is volgens ECE-normen 1 op 14,9 en bij 120 km/h 1 op 11,1. De Saab 9000 is voorzien van een onafhankelijke wielophanging voor en de bekende lichte Saab-as achter. De bekrachtigde besturing is van het tandheugeltype. De vier bekrachtigde schijffremmen met diagonaal gescheiden circuits (ruim 20 jaar geleden als eerste door Saab toegepast!) zorgen in combinatie met de zeer brede 195/60 x 15 radiaalbanden voor een optimaal remvermogen.

De rijeigenschappen van de Saab 9000 zijn zonder meer superieur te noemen. De wagen stuurt volstrekt neutraal en laat zich met zeer hoge snelheden veilig door de bochten geleiden. Last van zijwind heeft de auto hoegenaamd niet en de koersstabiliteit is optimaal. Hij heeft zeer duidelijk de voordelen van voorwielaandrijving zonder de nadelen van dat systeem op de koop toe te hoeven nemen.

Maar beter dan Turbo het u kan vertellen, kunt u straks, wanneer de 9000 in ons land leverbaar wordt, uw eigen ervaringen opdoen met deze schitterende automobiel. Om voor uzelf vast te stellen, dat Saab opnieuw een topprestatie heeft geleverd.

