

INRUILPRIJZEN

22 juni 1985
30e jaargang nr. 13
/ 4,95 - Bfr. 100

AUTO

TEST SIMPELSTE SAAB

AUTOKUNST



JAGUAR XJ 40



8 710802 030007

SAAB 90



Een jaar of achttien geleden, om precies te zijn in november 1967, stelde Saab naast de 96 een nieuw model voor aan de Europese vakpers. Een model dat '99' werd gedoopt en een jaar daarna daadwerkelijk in productie ging. Er werden in de loop der jaren een kleine 600.000 wagens gemaakt en in die jaren transformeerde het model van duurste Saab tot goedkoopste Saab. Vorig jaar werd het model nogmaals gemoderniseerd, waarbij een groot deel van de 900 koets aan het 99-voorstuk werd gesmeed. We testten de goedkoopste twee-deurs Saab, de 'nieuwe' 90.



AUTO
TEST

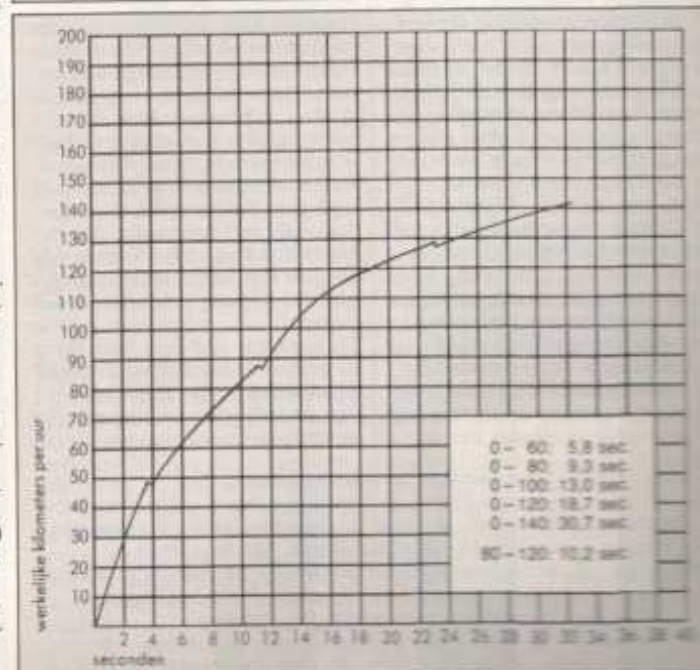
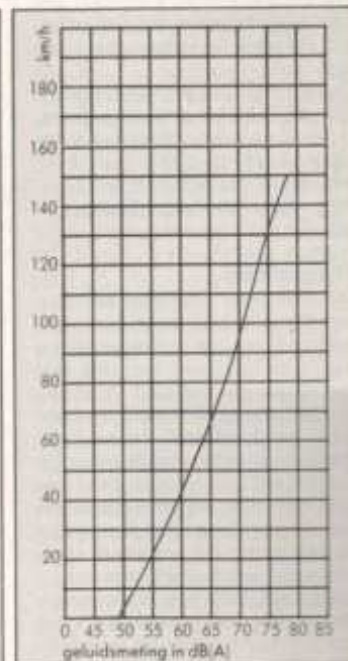
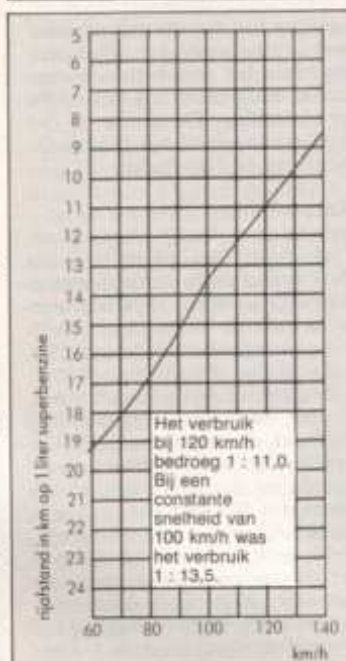
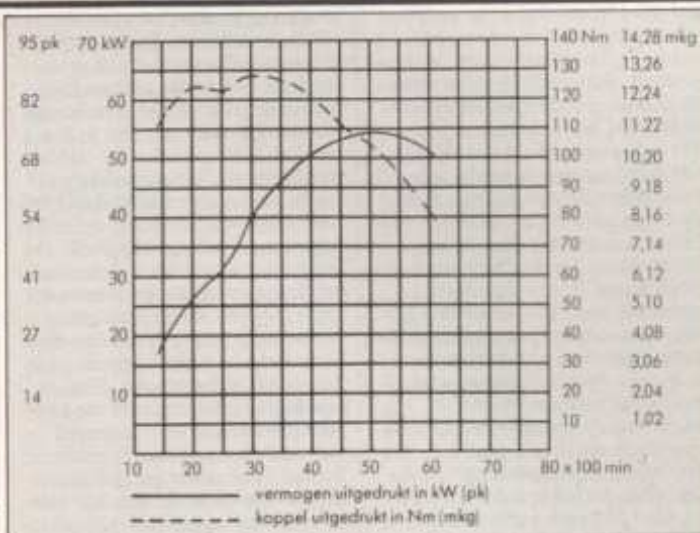


Eigenlijk bestond het redactie-plan uit het testen van de aller-goedkoopste wagen in het Saab programma, maar aangezien de importeur plotsklaps met een gestripte versie van de 900 op de proppen kwam, gaat die vlieger voor de Saab 90 niet meer op. De 900 E wordt voor f 32.500,- geleverd en is daarmee zelfs nog een kleine tweeduizend gulden goedkoper dan deze 90. Die wagen wordt echter 'tot nader order' geleverd, zodat van een actiemodel kan worden gesproken. Deze Saab 90 is in ieder geval de goedkoopste tweedeurs versie en ook nog de enige uitvoering die met (min of meer) de oude voorkant wordt geleverd. Toch is er in bijna achttien jaar ook het nodige aan de auto veranderd.

Motor

Dat begint al bij de motor. Saabkenners zullen zich nog goed de 1,7 liter motor herinneren die de Zweden in het oer-model monteerden. Een motor die zo van de Triumph tafel kwam en zo goed als ongewijzigd in lengterichting voorin de grote 99 werd gemonteerd. Een motor die destijds met carburateur 80 paardekrachten leverde en later in opgeboorde versie (tot 1,85 liter) goed was voor een vermogen van 85 pk, met brandstof-injectie. Goed, Saab nam het basis ontwerp onder handen en dat resulteerde in een tweeliter versie. Een krachtbron die door velen nog als Triumph motor wordt gezien. Daarmee trap je de Saab technici echter op de ziel, want men acht de aangebrachte verbeteringen (niet alleen op brandstofverbruiksgebied) van dien aard dat van een echte Saab-motor gesproken moet worden. Nog maar vier jaar geleden werd de nu gebruikte H-motor geïntroduceerd. Daarbij zijn verbeteringen aan de cilinderkop doorgevoerd. De turbo-versies werden voorzien van een pingelsensor en door de jaren heen werden ook steeds hardere klepzetels gebruikt. Dat is nu zover doorgevoerd dat alle Saab motoren genoeg nemen met ongelode benzine. Daaraan is natuurlijk wel meteen een 'mits' verbonden. Aangeraden wordt om de onsteking 2 graden later te zetten en de loodvrije benzine moet een octaangetal van 97 hebben. In ons land bedraagt die kloppvastheid echter nog steeds maar rond 92, zodat hier op een betere kwaliteit loodvrije benzine moet worden gewacht. De constructie is verder als vanouds. De bovenliggende nokkenas wordt nog altijd door een ketting aangedreven en de brandstofvoorziening wordt verzorgd door een carburateur van het type Zenith-Stromberg. Die wordt nu gewoon onder de Solex merknaam geleverd, maar

het is feitelijk het bekende exemplaar met onderdruk membraan. Een carburateur die sinds jaar en dag wordt gebruikt. De motor ontwikkelt in deze Saab 90 volgens opgave van de Zweden een vermogen van 73 kW, hetgeen overeenkomt met precies 100 pk. Het draaimoment zou een maximale waarde van 162 Nm (16,5 mkg) bij 3500 min⁻¹ halen. Welnu, bij controle op de rollentestbank bleek dat de motor bij lange na niet aan het opgegeven vermogen komt. We registreerden een verlies van maar liefst 25,5 procent, ongekend veel op de bank in Apeldoorn. Het maximale vermogen van de tweeliter motor werd bij 5200 min⁻¹ bereikt. We kwamen toen tot 54,8 kW, ofte wel 74,5 pk. Het draaimoment kwam natuurlijk ook niet aan de fabrieksnorm. Bij 3000 toeren leverde de H-motor 129 Nm (13,1 mkg), dat was de limiet. In eerste instantie was het geleverde vermogen dus een tegenvaller van de eerste orde. Voor ons een verwonderlijk resultaat, want de auto gaf zeker geen 'slappe' indruk. Qua soepelheid kan-ie de vergelijking met modernere exemplaren zelfs ruimschoots aan. Als in de vijfde versnelling zonder morren vanaf 60 km/h kan worden doorgetrokken naar de maximumsnelheid, kan niet direct van een nukkige motor worden gesproken. De 90 kwam ook best aan de opgegeven topsnelheid, terwijl de acceleratiecijfers evenmin tegenvielen. Na een aantal metingen boekten we een gemiddelde acceleratie tot 100 km/h van 13,0 seconden, een tikkeltje sneller dan men opgeeft. De topsnelheid bedroeg exact 165 km/h. Daarbij wijst de snelheidsmeter zes stuks meer aan. Vanzelfsprekend heeft de 1100 kg zware auto wel even wat tijd nodig om op gang te komen. Het is beslist geen snelle starter en tot 80 km/h zijn dan ook al 9,3 seconden verstreken. Ook is de motor niet zo gecharmeerd van hogere toerentallen, zodat in de praktijk al ver onder het toegestane maximum zal worden doorgeschakeld naar een hoger genummerde versnelling. Als tot de limiet wordt doorgetrokken kan echter in 18,7 seconden naar 120 km/h worden geaccelereerd en in iets meer dan een halve minuut naar 140 echte kilometers per uur. De Saab 90 is daarbij niet rumoeriger of stiller dan de doorsnee auto. De motor is zelfs vrij stil, maar het wat ouderwetse concept werkt wat meer windgeruis in de hand. Stationair bromde de motor 49,0 dB(A) op de decibelmeter. Bij 60 km/h liep dat met rijwind op tot 64 stuks en bij 100 km/h zat de Saab 90 op een zeer aanvaardbare 70,5 dB. Daarboven is natuurlijk een progressievere stijging waar te nemen. De decibelmeter



gaf bij 140 km/h (in de vijfde versnelling) echter nog steeds maar 76,5 decibel te zien, wat goed is. Een redelijk stille auto, deze Saab 90. Het brandstofverbruik viel ons echter wat tegen. We schreven zojuist dat de auto een aardig gewicht heeft, maar ook zullen de oudere motor en de behoorlijk recht staande voorruit een negatieve duit in het zakje doen. De Saab 99 werd ontwikkeld in een tijd dat C_w -waarden nog niet ontzettend op de voorgrond werden gezet en de auto haalt dan ook beslist de 0,30 van Audi (of het oer-oer prototype van de 96) niet.

Bij 60 km/h kwamen we nog tot een aanvaardbare 1 op 19,2. Bij 100 km/h is de consumptie echter reeds gestegen tot 1 op 13,5 en bij 120 km/h verbruikt de H-motor iedere 11 kilometer één liter superbenzine. Bij 140 stijgt het verbruik vervolgens tot 1 op 8,6.

Dank zij de grotere achterpartij kon de Saab 90 met een grotere tank dan z'n voorganger worden uitgerust (63 in plaats van 58 liter), maar een actieradius van meer dan zeshonderd kilometer zal niet vaak voorkomen.

Transmissie

De Saab 90 is slechts in één uitvoering leverbaar en die wordt geleverd met een vijfversnellingsbak. Een bak waar best wat aanmerkingen op gemaakt kunnen worden, maar die over het algemeen goed voldoet. Vooral het feit dat kraakloos in de achteruit geschakeld kon worden deed ons opkijken. Dat was met name één van de jarenlange handicaps van de bak, maar dit keer (ook als snel werd geschakeld) was het mechaniek geen geluidje te ontlokken. De bak is voorzien van een vrij korte eerste en tweede versnelling, langere drie en vier en een vijfde versnelling die een verhouding van 1,0:1 heeft. Dat alles moet echter meteen al met 0,8387 worden vermenigvuldigd, omdat de primaire overbrenging tussen motor en bak voor een reductie zorgt. In feite is die vijfde versnelling dus een soort overdrive, wat door de 'E' aanduiding op de versnellingspookknop ook wordt bevestigd. De poot van de bak ligt verder goed onder handbereik, de schakelwepen zijn kort en het inleggen van de versnellingen geschiedt na een beetje zoeken ook gemakkelijk. Je voelt de tandwielen wel, maar een beetje ervaren schakelaar legt ze makkelijk in elkaar. Een uit-

zondering maken we voor de vijfde versnelling. Die is moeilijk te vinden. De pook moet er de ene keer wel en de andere keer niet voor naar rechts worden bewogen. De achteruit ligt in het schakelschema onder die vijfde overbrenging. Zoals gezegd prima te activeren en uitstekend beschermd door een omhoog te bewegen manchet om de pook. De koppeling vergt wat kracht, maar het aangrijpen van de plaat verloopt gladjes. Een compliment verdient de prima voetsteun die Saab links van het koppelingspedaal heeft aangebracht. Een prachtige ruststeun voor de koppelingsvoet. De verhoudingen van de bak zijn goed gekozen. Een en twee zoals gezegd wat korter (tot 49 en 87 km/h), drie en vier wat langer (tot 129 en topsnelheid). In de vijfde versnelling kan de topsnelheid goed worden vastgehouden. Wat dat betreft is het geen lusteloze overdrive, maar zeker nog een rijdbare versnelling. De inhaalacceleratie van 80 tot 120 km/h bedraagt 10,2 seconden.

Remmen

Wie Saab zegt, zegt in een adem 'veiligheid'. Het is een imago dat de Zweden sinds mensenheugenis hebben en waarop men zelf trouwens vaak de nadruk legt. De versterkte portieren, de Saab 96 rally-wagens die zonder roll-bar reden omdat de koets toch sterk genoeg was, de standaard gordels achterin, de koplampwissers (1970!), het zijn allemaal aspecten die tot dat imago hebben bijgedragen. Het remsysteem van de auto is eveneens goed ontwikkeld. Saab monteert op alle modellen rondom schijfremmen. Er worden asbestvrije blokken gebruikt en de circuit-scheiding is vanzelfsprekend diagonaal. Een remdrukbegrenzer naar de achterwielen acht men niet nodig en wij hebben dat ding ook tijdens forse vertragsproeven niet gemist. De werking van het remsysteem is prima de luxe. Er moet redelijk fors op het pedaal worden getrapt, maar de opgewekte vertraging is in orde. Er trad geen fading op en de enige dissonant werd gevormd door een licht trillen. Misschien te wijten aan niet zuiver vlakke schijven. De remweg was verder kort en recht.

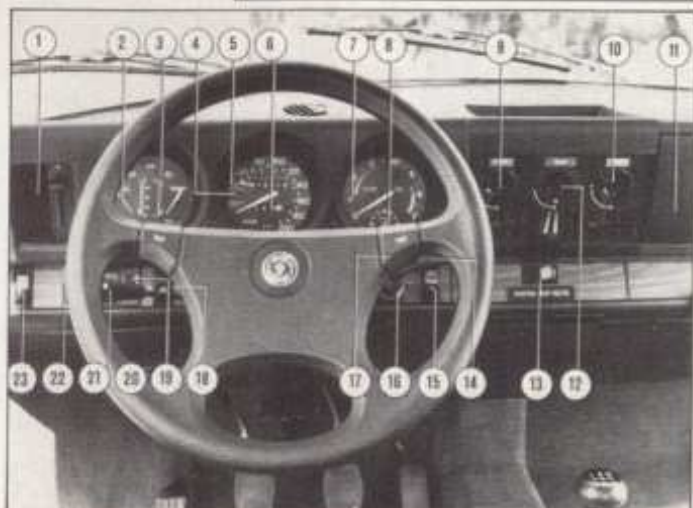
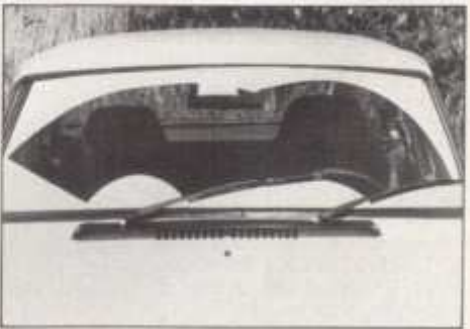
De handrem van deze Saab 90 en de grotere broer 900 werkt zoals velen weten op de voorwielen van de auto. Zonder dat er echt slechte eigenschappen aan ver-



De choke moet door een wat ouderwets aandoende trekhendel worden geactiveerd.



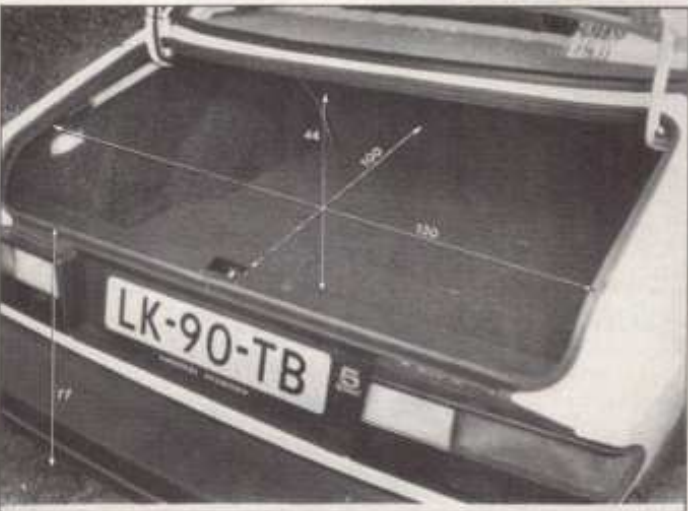
De ventilatieroostertjes zijn aan de kleine kant; de verwarming is uitstekend.



1. Uitstroomopeningen ventilatie.
2. Brandstofmeter.
3. Koelvloeistof temperatuurmeter.
4. Snelheidsmeter.
5. Kilometer teller.
6. Dag teller.
7. Toerenteller.
8. Klok.
9. Regelknop voorruitontwaseming.
10. Regelknop ventilatie.
11. Dashboardkastje.
12. Regelknop verwarming.
13. Schakelaar achterruitverwarming.
14. Hendel ruitwisser/sproeier.
15. Schakelaar aanjager.
16. Aansteker.
17. Claxontoets.
18. Schakelaar alarmknipperlichtinstallatie.
19. Regeling dashboardverlichting.
20. Ontgrendeling motorkap.
21. Hendel richtingaanwijzer/grootlicht.
22. Choke.
23. Schakelaar verlichting.



De achterbankzitting en -leuning kunnen worden weggeklapt, zodat een enorm grote kofferruimte wordt verkregen. Het contactslot is tussen de voorstoelen aangebracht. De Saab 90 beschikt tevens over een versnellingsbakslot. De voorstoelen zijn prima verstelbaar, het exemplaar van de chauffeur heeft een automatisch inschakelende verwarming.



bonden zijn (de rem dient natuurlijk alleen maar als parkeerrem) blijkt Saab nu toch overtuigd van het feit dat velen die handrem liever op de achterwielen zien. Zie de Saab 9000.

Weggedrag

De Saab 90 beschikt niet over een zeer geraffineerde voor- en achterwielophanging, maar het weggedrag is in één woord goed. De auto is enigszins onderstuurd en ook de overstuurneiging bij loslaten van het gaspedaal valt goed te bemerken, maar de hele handel is zo stabiel en zo ongevoelig voor invloeden als zijwind of richels in het wegdek dat we best een compliment mogen uitdelen. Het onderstel is in achttien jaar niet zo gek veel veranderd. De materialen werden lichter en de schokdempers beter, maar nog steeds zijn voor dubbele triangels (met korte schroefveren op de bovenste driehoek) en achter een starre achteras gebruikt. Die as wordt gelokaliseerd door een Panhardstang en twee in lengterichting geplaatste draagarmen. Daarop staan tevens de achterste schroefveren. Het was misschien te verwachten dat de Saab 90 door de grotere achterkant wat staartlastiger zou zijn geworden, maar niets is minder waar. Gewoon een zeer stabiele auto die als op rails een bocht volgt. Ook de schokdempers krijgen een pluim (behalve rechts voor), want onder alle wegdekstandigheden kunnen ze de schokken goed verwerken, terwijl ze toch niet extreem stug zijn. De Saab 90 biedt een grote portie comfort, ook op slechte wegen. Het overhellen van de carrosserie is eveneens beperkt. In lange bochten wil de Saab 90 wel wat gaan hangen, maar dat neemt geen extreem grote vormen aan. Zeker als in ogen-schouw wordt genomen dat de auto zonder torsiestabilisatoren wordt geleverd. De duikneiging van de carrosserie bij sterk afremmen is niet groot. Onder de auto monteert men nog altijd grote 15 inch wielen, een erfenis uit vroegere tijden. Saab houdt er trouwens voor alle modellen aan vast. Om die wielen worden Michelin MXL banden gelegd. De 175/70 schoenen voldeden prima, zowel op droog als nat wegdek.

Besturing, rijpositie

Een onbekrachtigde tandheugelbesturing zorgt voor het zwenken der wielen bij deze Saab 90. Een installatie die geprezen kan worden, maar waarop we meteen ook een portie kritiek wensen te geven. De auto stuurt namelijk enorm zwaar, een eigenschap die door een bekrachtiging zo zou kunnen worden verholpen, maar helaas kan die niet worden geleverd. Nu zijn we best gewend om een beetje aan het stuur te moe-

ten draaien, maar bij deze 90 loopt het bij parkeren echt de spugaten uit. Dat is voor een moderne auto niet meer denkbaar. Aan de andere kant stuurt de wagen enorm exact en zonder speling rond de middenstand. Van helemaal links naar uiterst rechts zijn dik vier omwentelingen van het stuurwiel nodig. Dat is op een draaicirkel van 10,5 meter niet eens ontzettend direct, maar in rechte lijn reageert de Saab 90 toch zeer precies op kleine stuurwieluitslagen terwijl ook in bochten zeer nauwkeurig het juiste spoor kan worden gekozen. Wat dat betreft voldoet de tandheugelininstallatie goed. Saab monteerde in dit vernieuwde model een dik stuurwiel met stroeve kunstlederen rand. Een stuur dat goed in de hand ligt. De claxon-toetsen zijn in de bovenste spaken opgenomen. Daar wil in een bocht nog wel eens ongewild een duim op worden gelegd. Liever een centrale toets of twee die iets meer naar het midden van het stuurwiel zijn aangebracht. De rijpositie is goed. De bestuurder kan z'n stoel feilloos instellen en heeft alle bedieningsknoppen en -hendels vlak in de buurt. Die knoppen zien er wat ouderwets uit (van die grove tuimelschakelaars), maar alla. De tijd heeft wat dat betreft voor Saab stil gestaan. Het uitzicht rondom is redelijk al wordt bij het rijden in deze Saab 90 meteen zonneklaar dat men tegenwoordig heel andere voorruitenteert. Hooggeplaatste verkeerslichten zijn slechts met een verrekke nek te zien. De ruit staat niet alleen behoorlijk recht, maar is eveneens vrij laag. Overigens is-ie wel licht 'panoramisch', wat midden zestiger jaren beslist geen schering en inslag was.

Rij- en zitcomfort

Om met het laatste te beginnen: de bestuurder en z'n voorste passagier zullen over het comfort dat de Saab 90 biedt weinig te klagen hebben. De voorstoelen zijn van een bovengemiddelde kwaliteit. De zitting is vrij lang, de leuning hoog en beide zijn dusdanig gevormd dat een goede steun wordt verkregen. De leuning is verder voorzien van fraai ingepaste hoofdsteunen die bovendien ook voor langere mensen op een juiste hoogte zijn te zetten. De bestuurdersstoel is Saab-geïntegreerd verwarmd. Een puntje van kritiek daarbij vormt het ontbreken van een aan-uit schakelaar. 's Zomers is zo'n verwarmde stoel overbodig. De verwarming schakelt weliswaar snel uit, maar het is toch een verspilling van energie. Heel welkom zorgt een hendel links voor, dat de hellingshoek van de zitting kan worden aangepast. De beschikbare hoofd- en beenruimte is voorin dan ook ruimschoots voldoende.

Achterin is het van een heel ander laken een pak. De instap naar die achterbank gaat nog, maar eenmaal daar beland blijkt dat met name de beenruimte veel te wensen overlaat. De twintig centimeter verschil in wielbasis met de grote 9000 laten zich dan direct gelden. Daar heeft men nog een acceptabele ruimte weten te creëren (mede dank zij de dwarse plaatsing van de motor), maar de Saab 90 biedt slechts aan kinderen voldoende beenruimte. Voor het hoofd is echter wel voldoende speling aanwezig. De achterbank is goed van kwaliteit. De combinatie van 99-voorzijde en 900-achterkant (vanaf de A-stijlen is de 90 in feite een 900) is achterin niet bespeurbaar. Het rijcomfort is goed. De dempers zijn in orde (slechts rechts voor was een raar bijgeluid hoorbaar en een met uitschieters verlopende valcurve te zien) en de vering is comfortabel. Dat geldt zowel voor asfaltlagen als kinderkopjes.

Interieur, exterieur

De buitenkant van de Saab 90 is in een handomdraai besproken. U mag zelf oordelen over het concept, maar wij vinden een voorkant uit de jaren zestig-zeventig met een achterkant uit de jaren zeventig-tachtig net zo iets als een kaal hoofd opzadelen met een toupet. Meestal staat het niet. Nu zal de achterkant hier niet van de voorkant loslaten (legio haarstukjes blijven in takken hangen), maar toch laten de twee componenten zich naar onze mening moeilijk verenigen. Het heeft echter praktische voordelen. De bagageruimte van de Saab 90 is bijvoorbeeld een stuk groter dan van de oude 99 en de mogelijkheid om een grotere brandstoftank te monteren noemen we al eerder. De voorzijde van de auto laat de bekende Saab-stijl zien, waarbij de schuifwissertjes op de koplampen nu wat gedateerd lijken. Daar bestaan tegenwoordig betere systemen voor. De achterkant met grote klep heeft eveneens zeer grote achterlichtunits, waarin mistlampen en achteruitrijlampen zijn opgenomen. De afwerking is erg netjes en doet bovendien zeer degelijk aan. Gooi maar eens een portier van een Saab 90 dicht. Alsof een kluisdeur in het slot valt. Ook de binnenkant van de auto laat enkele zeer bejaarde onderdelen zien. De ouderwetse tuimelschakelaars noemden we al, maar wat denkt u van de zeer kleine ventilatie-roostertjes. Saab was één van de eerste fabrikanten (net niet de allereerste) die voor de ventilatie een doorstroomstelsel ontwierp, maar je kunt aan deze 90 toch wel zien dat men vroeger minder eisen stelde dan tegenwoordig. De toevoer van frisse lucht is maar minnetjes.

De verwarming zal ongetwijfeld goed zijn. We reden de auto gedurende de eerste serieuze warme periode in dit jaar, dus koud hebben we het niet gehad. Het dashboard van de auto is vanzelfsprekend identiek aan dat van de oude 99. Drie ronde klokken met duidelijk afleesbare meters. Het interieur biedt tevens een goede hoeveelheid bergruimte. Het dashboardkastje is afsluitbaar en bovendien zijn in de portieren grote bergvakken aangebracht. De achterbankleuning is verder neerklapbaar, zodat de bergruimte nog eens aanzienlijk kan worden vergroot.

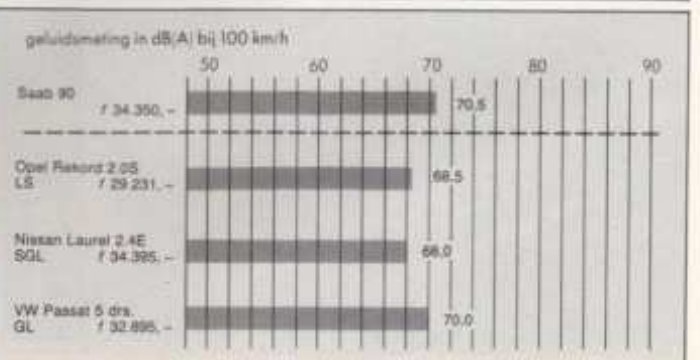
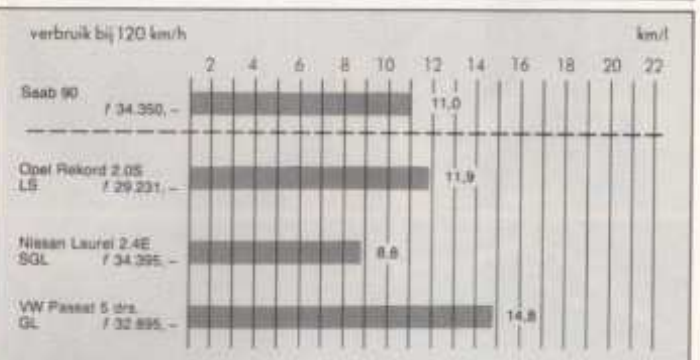
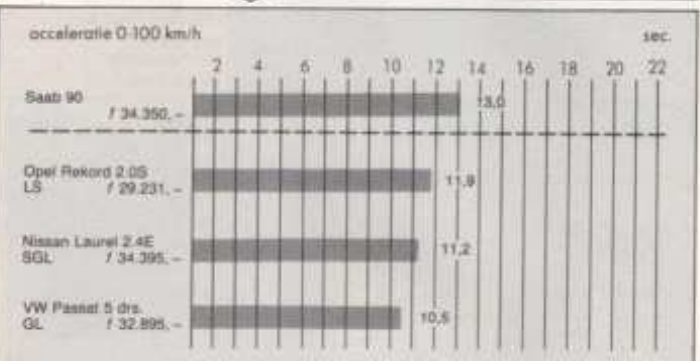
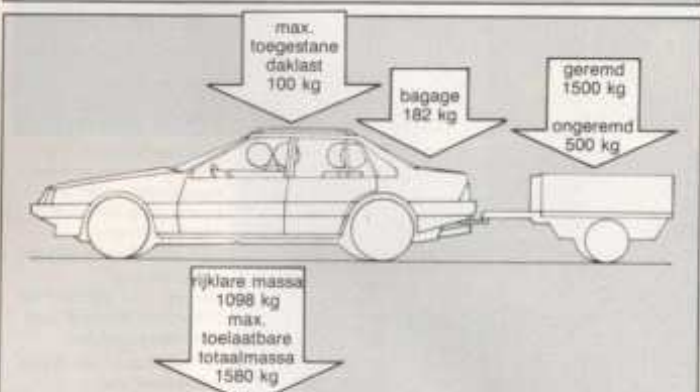
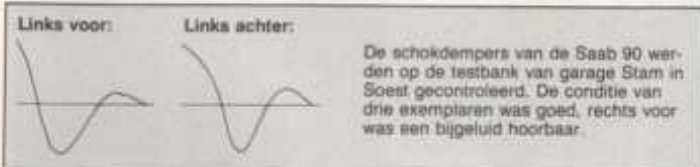
Accessoires

Het standaard pakket waarmee deze Saab 90 wordt geleverd, omvat een respectabel aantal accessoires. Zo zijn beide buitenspiegels van binnenuit verstelbaar. Een verwarmde bestuurdersstoel is 's winters erg aangenaam en een toerenteller op het dashboard is ook nooit weg. Achterin worden gordels gemonteerd en de koplampwissers zijn zeer nuttig. Saab monteert natuurlijk halogeen lampen en een gelaagde voorruit. Toch mogen enkele van de hierna opgesomde attributen op een auto van bijna vijfendertig mille eigenlijk niet ontbreken. We noemen slechts elektrisch bedienbare portierarmen, verstelbaar stuurwiel, tankslot en een centrale deurvergrendeling, al vinden we dat laatste bij een tweedeurs model niet zo'n bittere noodzaak. Het grote gemis vinden we echter het ontbreken van een stuurbekrachtiging en zeker de onmogelijkheid om zo'n ding te bestellen.

Conclusie

Tja, wat te zeggen van een auto die een aantal zeer goede zaken paart met enkele ronduit ouderwetse punten? De Saab 90 is absoluut een auto met een prima weggedrag en veel comfort. De motor levert goede prestaties, maar kan er met een wat forser rijgedrag wel wat benzine doorheen slaan. De uitrusting is compleet zonder dat van overdaad gerept kan worden. Het uiterlijk is wat tweeslachtig, velen zullen vraagtekens bij de combinatie plaatsen, maar het levert in ieder geval een auto met een grote kofferbak op. De Saab 90 staat voor f 34.350,- in de prijslijst. Daarvoor wordt een zeer robuuste auto aangeschaft die z'n geld best waard is. Maar tegelijkertijd mag niet om het feit worden heengegaan dat veel concurrerende merken veel vergelijkbaars in huis hebben. We noemen in dat verband slechts de goedkoopste uitvoeringen van de Renault 25, de Ford Scorpio of een oude vertrouwde Rekord. De Saab 90 zal daar een harde strijd mee moeten leveren.

Jeroen Jongeneel



MOTOR

plaatsing	voor/overlangs
bouwwijze	lijt
cilinder	4
cilinderinhoud	1985 cm ³
boring	90 mm
slag	78 mm
compr. verhouding	9,5 op 1
max. vermogen (fabrieksopgave)	75 kW (100 DINpk) bij 5200 min ⁻¹
specifiek vermogen	36,9 kW (50,4 DINpk/liter)
ontsteking	elektronisch, zonder onderbrekerpunten
specifieke massa (rollenbank leeg)	20,0 kg/kW (14,7 kg/pk)
idem bij 160 kg extra (2 pers. + bagage)	23,0 kg/kW (16,9 kg/pk)
max. koppel (fabrieksopgave)	162 Nm (16,5 mkg) bij 3500 min ⁻¹
klepzetwijze	vulplaatjes
topnelheid volgens fabrieksopgave	185 km/h
koeling	vloeistof, open
nokkenaa(en)	1, bovenliggend
nokkenasandrijving	ketting
krukaslagers	5
carburetors	1, enkelemerk, Solex, type: 175CD
brandstof	superbenzine (Min 87 RON)
dynamo	wisselstroom, vermogen 930 watt, maximale stroomsterkte 70 ampère
accu	12 volt
oliepomp	nee
zelfdenkende ventilator	ja
materiaal blok	gietijzer
materiaal kop	lichtmetaal
LPG-installatie	wel af importeur/fabriek leverbaar
garantie bij LPG gebruik	blijft gehandhaafd

TRANSMISSIE

sandrijving	voor
plaats versnellingsbak	onder motor
type gangwiel	handgeschakeld
plaats bedieningspook	vloer
overbrengingsverhoudingen:	
1e versnelling	4,53 op 1
2e versnelling	2,56 op 1
3e versnelling	1,72 op 1
4e versnelling	1,23 op 1
5e versnelling	1,00 op 1
achteruit	4,98 op 1
differentieel	3,67 op 1
Extra gegevens overbrengingen	
Primaire overbrenging x transmissie:	
1e versnelling	3,8022
2e versnelling	2,1490
3e versnelling	1,4422
4e versnelling	1,0370
5e versnelling	0,8367
achteruit	4,1824
primaire overbrenging	0,8367
spardifferentieel	nee

MEETGEGEVENS

max. vermogen rollenbank	54,8 kW (74,5 DINpk) bij 5200 min ⁻¹
max. koppel rollenbank	129 Nm (13,1 mkg) bij 3000 min ⁻¹
afwijking snelheidsmeter	50 = 49 km/h 60 = 58 km/h 80 = 77 km/h 100 = 97 km/h 120 = 115 km/h 140 = 135 km/h
acceleratie	0-60 in 5,8 sec 0-80 in 9,3 sec 0-100 in 13,0 sec 0-120 in 18,7 sec

0-140 in 30,7 sec 80-120 in 10,2 sec	
geluidsmeting interieur	stationair: 49,0 dB(A) 60: 64,0 dB(A) 80: 67,5 dB(A) 100: 70,5 dB(A) 120: 73,0 dB(A) 140: 76,5 dB(A)
brandstofverbruik	60: 1 op 18,2 80: 1 op 16,9 100: 1 op 13,5 120: 1 op 11,0 140: 1 op 8,6
snelheidsbereik versnellingen	1e: 49 km/h 2e: 87 km/h 3e: 129 km/h 4e: 165 km/h 5e: 165 km/h
topnelheid	165 km/h

ONDERSTEL/CARROSSERIE

aantal portieren	2
voorwielophanging	triangels, achroefveren
achterwielophanging	sterre as, schroefveren
schoktempers	telescoop-dampers rondom
torstabilisator	nee
remmen	schijven rondom
rembrekkrachting	ja
remdrukbeugler	nee
geschieden circuits	ja, diagonaal
parkeerrem	op voorwielen handbediend
plaats parkeerrembediening	op vloer centraal
veignaaf	5½" (reserve wiel Mini T115/70 R 15)
bandenmaat	175/70 R 15 radiaal
besturing	landheugel
stuurbeekrachtiging	nee
totaal aantal stuurwielomw.	4,1 van uiterst links naar uiterst rechts
diameter stuurwiel	38,5 cm

MATEN EN GEWICHTEN

lengte	457,9 cm
breedte	169,0 cm
hoogte (onbelast)	142,5 cm
wielbasis	246,5 cm
spoorbreedte voor	141,0 cm
spoorbreedte achter	144,0 cm
bodemruimte	12,0 cm
draaicirkel koetswerk	11,2 m
draaicirkel wielen	10,5 m
bumperhoogte voor	49,5 cm
bumperhoogte achter	53,0 cm
massa leeg	1098 kg
max. toelaatb. totaal massa	1580 kg
max. belasting vooras	880 kg
max. belasting achteras	840 kg
max. toegestane daklast	100 kg
max. massa aanhanger (ongeremd)	500 kg
max. massa aanhanger (geremd)	1500 kg
inh. brandstoftank	63 l
inh. motorcarter met filter	3,5 l
inh. versnellingsbak	
inh. differentieel	3,0 l
inh. koelsysteem	8,0 l

INTERIEURMATEN

Voorzitting:	
breedte zitvlak	52 cm
lengte zitvlak	48 cm
hoogte rugleuning (incl. hoofdsteun)	70 tot 78 cm
afstand zitvlak-dak	98 cm
wagenbreedte schouderhoogte	142 cm
min. en max. afstand rugleuning-gaspedaal (over zitting gemeten)	94 cm en 111 cm
hoogte zitvlak vanaf de wagenvloer	17 cm
Achterzitting:	

breedte zitvlak	128 cm
lengte zitvlak	42 cm
hoogte rugleuning	57 cm
afstand zitvlak-dak	91 cm
wagenbreedte schouderhoogte	142 cm
min. en max. afstand rugleuning-voorstoeleuning (over zitting gemeten)	80 cm en 77 cm
hoogte zitvlak vanaf de wagenvloer	30 cm
Bagageruimte:	
lengte	100 cm
breedte	130 cm
hoogte	44 cm
plaats boordgereedschap en krik	bodem bagageruimte
plaats reservewiel	
liihoogte	77 cm

SERVICE EN ONDERHOUD

motorolie verversen	10.000 km of 6 maanden
type motorolie	SAE 15 W 50
versnellingsbakolie verversen	40.000 km of 12 maanden
type versnellingsbakolie	SAE 75
doorsmeren	n.v.t.
aantal smeerpunten	n.v.t.
servicebeurten	20.000 km zonder diagnose (groot)
standaardprijs diagnose	10.000 km (kleine beurt)
standaardprijs servicebeurt	10.000 km = 110 Per 20.000 km = 350 perioden*

gemiddeld aantal uren servicebeurt	350 perioden
garantie	12 maanden, km onbepakt

(*100 perioden = 1 uur)

Prijs (incl. BTW) van:

complete uitlaaf	f 489,73
achterste pot	f 195,12
koppelingplaat	f 189,77
drukroep	f 187,77
oliefilter	f 20,79
schokdemper voor (set van 2 st.)	f 73,77
schokdemper achter (set van 2 st.)	f 90,36
radiateur	f 474,46
thermostaat	f 55,14
voornut	f 416,61
ventilatoriem	f 20,49
ruïtwasserblad	f 21,94
set remblokken	voor f 154,88 achter f 73,86
koplampunit	f 177,91

STANDAARDUITRUSTING

gelaagde voorruit	ja
achternutverwarming	ja
getint glas	nee
choke	handbediend
neerklapbare achterbank	ja
halogeen licht	ja
extra lampen voor	nee
achternutlampen	ja
mistachterlicht	ja, twee
hoofdsteunen voor	ja, wel verstelbaar
hoofdsteunen achter	nee
rugleuningverstelling	ja
traploze verstelling	ja
stootrand	op flanken
sliepvoeg	voor en achter
verstelbaar stuurwiel	nee
toeren teller	ja
brandstofmeter	ja
voltmeter	nee
ampèremeter	nee
oliedrukmeter	nee
vacuüm-meter/econometer	nee
temperatuurmeter	ja
dagtelier	ja
uurwerk	ja

tankstaf	nee
verkliekerlampen:	
laadstroom	ja
oliedruk	ja
choke	ja
motortemperatuur	ja
licht	nee
grootlicht	ja
mistverlichting	ja, achter
handrem	ja
remconditie	ja
brandstofreserve	ja
achternutverwarming	ja
veiligheids gordels	ja
portiersluiting	nee
ruïtwasproeier	elektrisch
wissersnelheden	2
intervalschakelaar	ja
wis-waschakelaar	ja
tipcontact	ja
achternutwasser	nee
achternutproeier	nee
koplampwissers	ja
koplampspoeiers	ja
aansteker	3
kleerhaken	2
asbakken	2
tassen rugleuning	nee
aansteker	ja, voor
dashboardkastje	met deksel, wel afsluitbaar
dashboardverlichting	wel regelbaar
portiertassen	links en rechts
middeconsole	nee
bergruimte onder dashboard	nee
anti-verbindingsspiegel	ja
radio standaard	nee
cassette-reclorder standaard	nee
inbouwruimte voor radio	ja, voorbedraad
antenne standaard	nee, linksachter (opening afgesloten in achter-scherm)
rechter buitenspiegel	ja
van binnenuit verstelt.	ja
buitenspiegels	
zonnekleppen zijdelings	
wendbaar	ja
make-up spiegel	rechterzonneklep
binnenverlichting met portierschakelaar	links, ja
elektrische ruitbed.	nee
tochtruiten uitselbaar	nee
achterzijruiten	uitstelbaar, half
gordels voor	driepunts rol
gordels achter	links en rechts driepunts rol, midden heup
handgrepen voor passagiers	3
armleuningen	4
centrale deurvergrendeling	nee
kinderstoten op achterportieren	n.v.t. (2-deurs uitvoering)

KOSTEN

motorrijtuigenbelasting	f 644,- per jaar benzine f 1.179,- per jaar LPG
-------------------------	--

PRIJZEN

catalogusprijs	f 34.350,- incl. BTW
afleveringskosten	f 875,- incl. BTW
extra's aan testwagen:	geen
andere extra's:	cruise-control f 870,- schuifdak f 2.250,-

IMPORTEUR

AUTO IMPORT MAATSCHAPPLJ AIM BV
Postbus 50
4130 EB Vianen (Z.H.)
Tel. 03473-72604

www.saab-90.nl