

SAAB

9000

Saab 9000 Turbo 16



SAAB 9000



De 9000 Turbo 16 is het begin van een geheel nieuw tijdperk. Voor u, als bestuurder, is het een auto met inherent individuele eigenschappen en talloze mogelijkheden om even aan de alledaagse sleur te ontsnappen. De eigenschappen van de auto maken het tot een genoegen om de mogelijkheden die hij biedt de vrije teugel te geven. Telkens wanneer u de 9000 Turbo 16 de vrije loop op de weg geeft, zult u een opwindend gevoel van vrijheid ondergaan en de ras-kwaliteiten van de auto ervaren. De dagelijkse spanning en andere onbelangrijke zaken verdwijnen plotseling in de harmonie en funktionele perfectie van de bestuurdersruimte. Rationeel denken en praktische functies zijn reeds op diskrete wijze in de auto ingebouwd. Het enige dat hieraan toegevoegd hoeft te worden is uw rijvaardigheid en het menselijk vermogen tot individueel denken. U kunt de turbomotor laten zien wat hij kan of er op een ontspannen en rustige wijze mee rijden. Voor welke rijstijl u ook kiest, u zult altijd uiterst comfortabel zitten. De keus is dus geheel aan uzelf. Wij hebben ons slechts ten doel gesteld u de kans te bieden om de opwinding te ervaren die het rijden in een rasauto u kan bieden.

De Saab 9000 Turbo 16 is een praktische, aantrekkelijke Combi Sedan met adembenemende prestatie.



De Saab 9000 Turbo 16 is bijzonder geschikt voor lange reizen, zonder dat hierdoor echter afbreuk wordt gedaan aan zijn sprankelende temperament of manoeuvreerbaarheid in het stadsverkeer. De 9000 heeft zijn veelzijdigheid in verschillende verkeerssituaties te danken aan het basisontwerp.

Een zeer hoge mate van comfort voor de inzittenden wordt verkregen door het buitengewoon ruime interieur, waarin vijf volwassenen comfortabel kunnen zitten en de grote bagageruimte. Dankzij de kompakte, goed ontworpen buitenkant is de auto gemakkelijk te hanteren. De pittige motor en het geavanceerde chassis geven de 9000 de eigenschappen van een rassportwagen, waarover de bestuurder direkt kan beschikken.

De Saab 9000 Turbo 16 biedt u een unieke combinatie van prestatie, wegligging, comfort en nuttigheid.





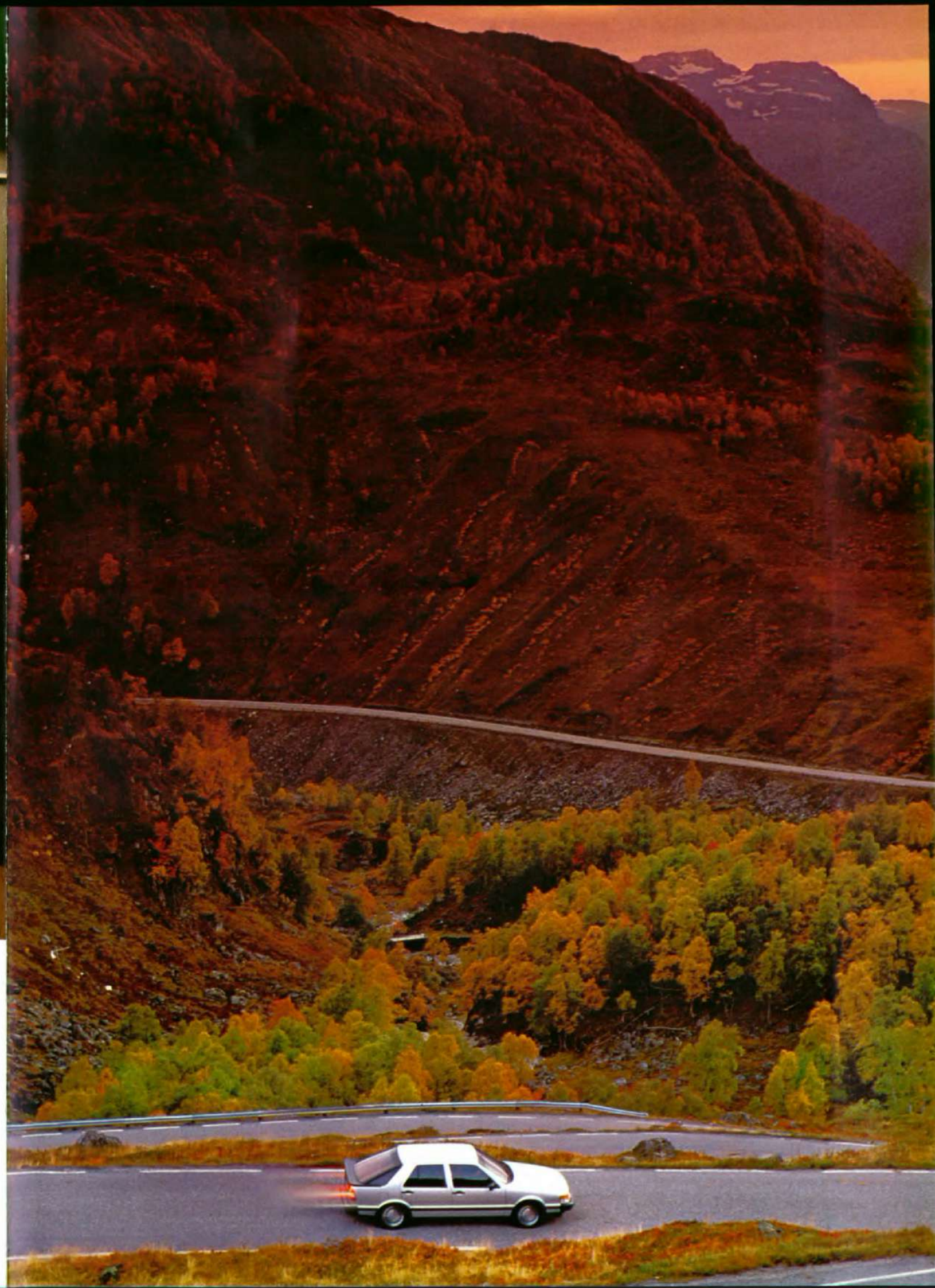


De bestuurdersruimte is gebaseerd op een diepgaande analyse van de sterke en zwakke punten van de mens. Wij hebben voor de sterke punten van de mens veel ruimte gelaten, maar ook rekening gehouden met zijn zwakke punten en deze dikwijls geëlimineerd. Uw vertrouwen in de auto dient nimmer te wankelen, ook als u



met een snelheid van meer dan 200 km/uur rijdt. De auto en u dienen altijd dezelfde „taal” te spreken.

In de Saab 9000 vormt de bestuurder één geheel met de bestuursruimte in een eerlijke, boeiende harmonie tussen mens en auto.









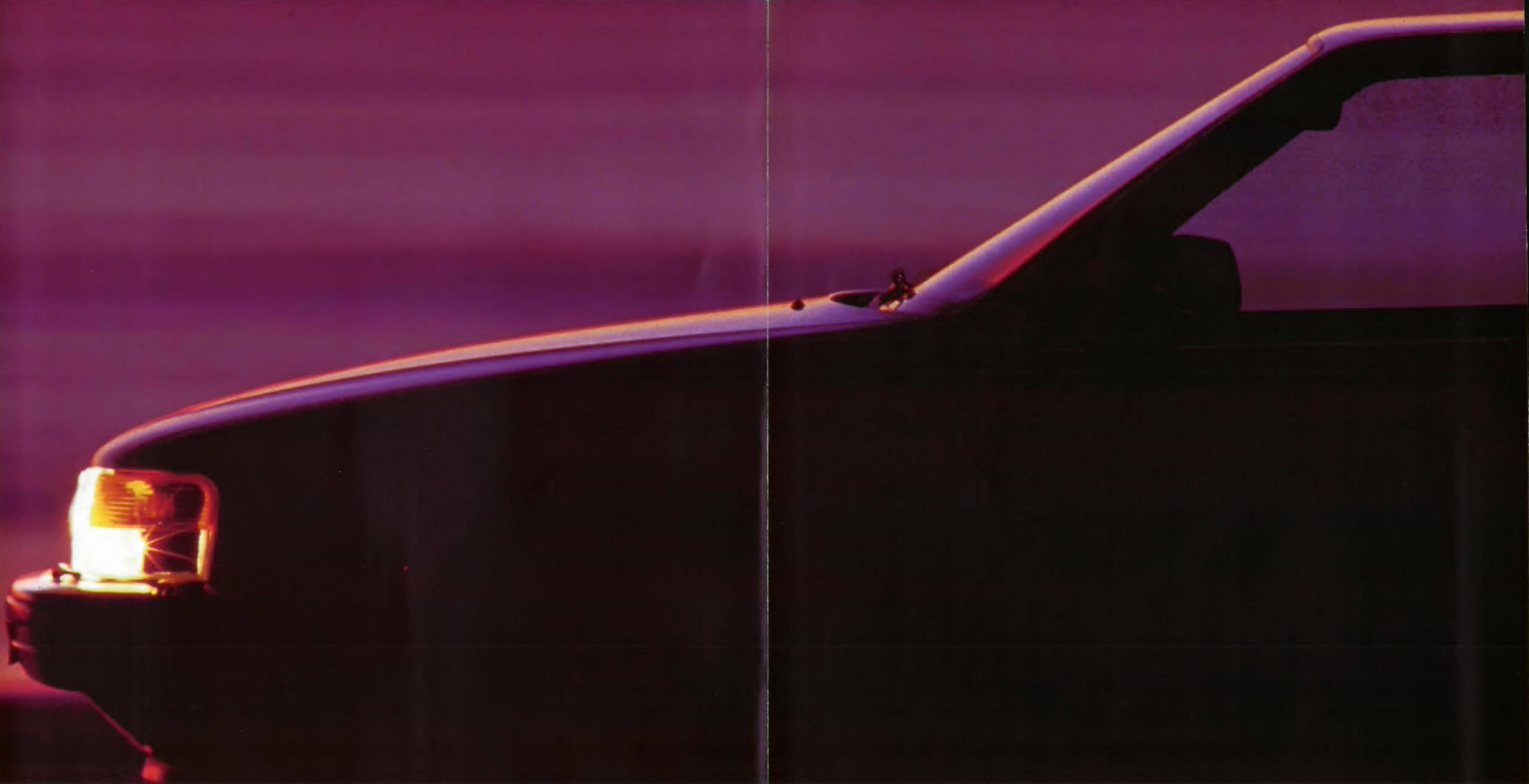
Turbocharging, APC, intercooler, LH injectie, twee bovenliggende nokkenassen en vier kleppen per cilinder zorgen er gezamenlijk voor dat de 9000 Turbo 16 over een werkelijk dynamische bron van energie beschikt. Voldoende voor een snelheid van meer dan 220 km/uur en een acceleratie van nul tot 100 km/uur in slechts 8,3 seconden.

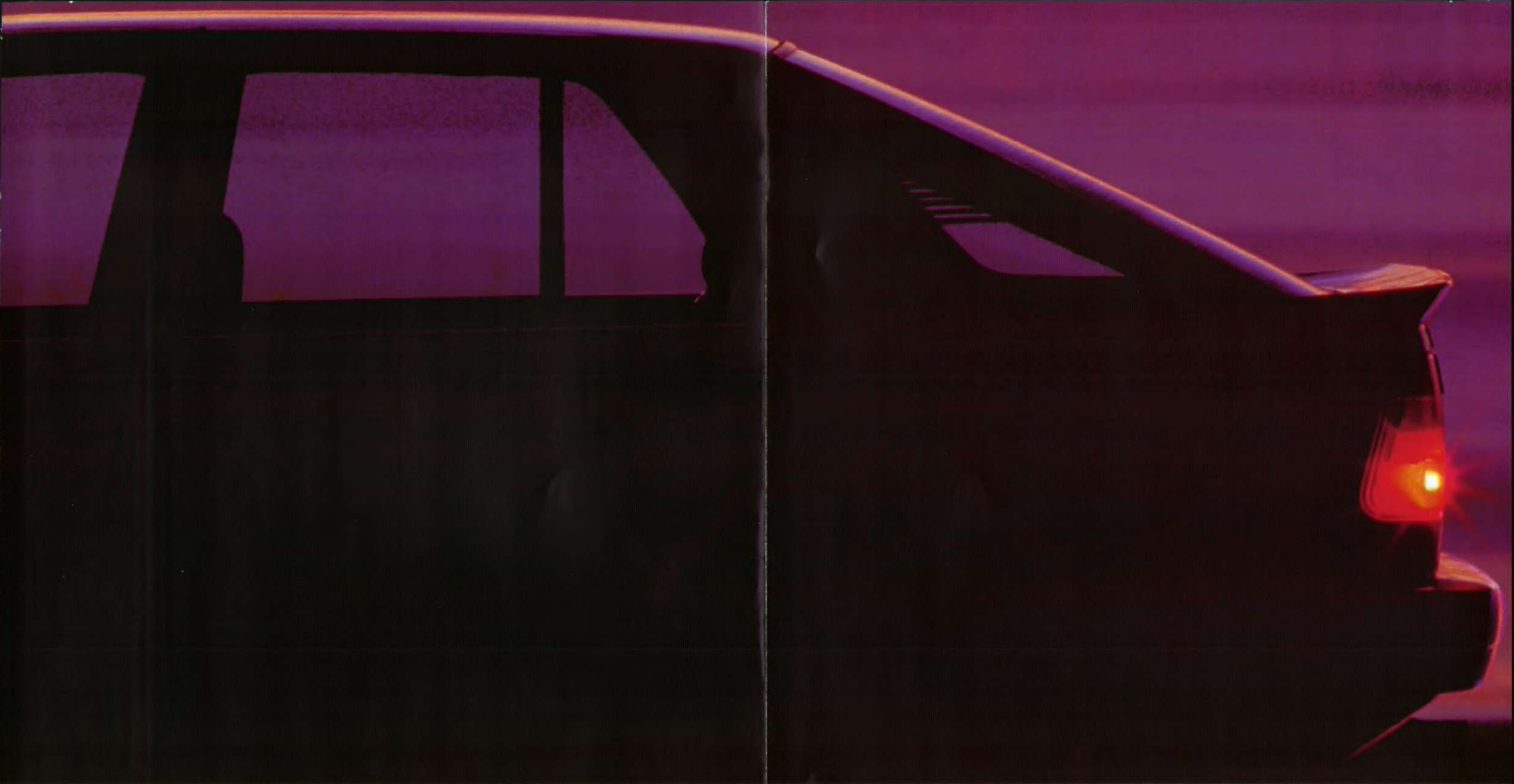
De derde generatie Saab turbomotor is een beproefde energiebron. Hij ontwikkelt 129 kW (175 pk) DIN en een koppel dat vergelijkbaar is met dat van veel grotere motoren – nl. maar liefst 273 Nm bij slechts 3000 omw./min. Desondanks heeft hij nog steeds de zuinigheid van een conventionele vier-cilinder brandstofinjectiemotor.

De derde generatie turbomotor geeft veel meer dan hij neemt.









De Saab 9000 Turbo 16 heeft een gedistingeerd uiterlijk, waardoor hij altijd gemakkelijk van andere auto's te onderscheiden is. Zowel van binnen als van buiten is de 9000 een zeer aantrekkelijke auto.

De vloeiende, gestroomlijnde carrosserie is voor hoge snelheden ontworpen en heeft een uitstekende richtingsstabiliteit en een laag brandstofverbruik.

In het ontwerp van de Saab 9000 zijn vele aantrekkelijke eigenschappen opgenomen. Kijkt u bijvoorbeeld eens naar de vloeiende lijn van de achterraut of de lage gordellijn onder de vlak in de carrosserie liggende ramen. De schitterende aërodynamische vorm van de licht gebogen voorzijde en motorkap evenals de verzonken ruitewissers zijn typische voorbeelden van het geavanceerde ontwerp.

Funktionaliteit en comfort hebben eveneens tot leidraad gediend bij het ontwerpen van het interieur. Het leer of het velours dat voor de bekleding en de afwerking van het interieur gebruikt is, is van een buitengewoon hoge kwaliteit. De vele details waaraan aandacht is besteed en die in andere auto's ontbreken, verhogen het algehele comfort.

De Saab 9000 onderscheidt zich door zijn functionele, tijdloze vormgeving.







De Saab 9000 heeft een ingebouwde flexibiliteit. Deze comfortabele vijfpersoonsauto kan in een oogwenk worden omgebouwd tot een auto met een indrukwekkende laadruimte waarin twee, drie of vier passagiers nog steeds buitengewoon comfortabel kunnen worden vervoerd.

De neerklapbare achterbank van de 9000 kan in twee afzonderlijke delen worden neer-

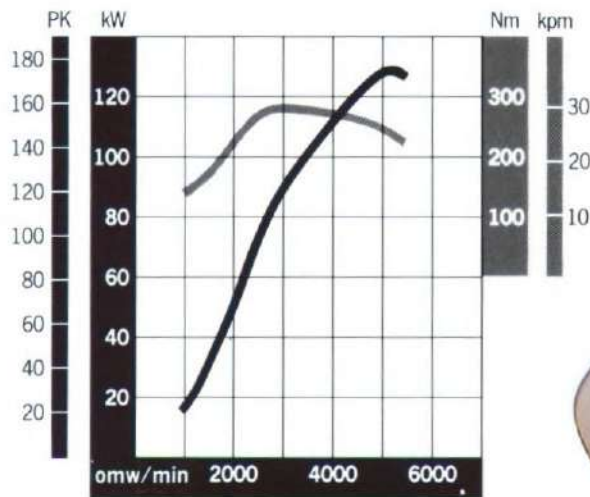


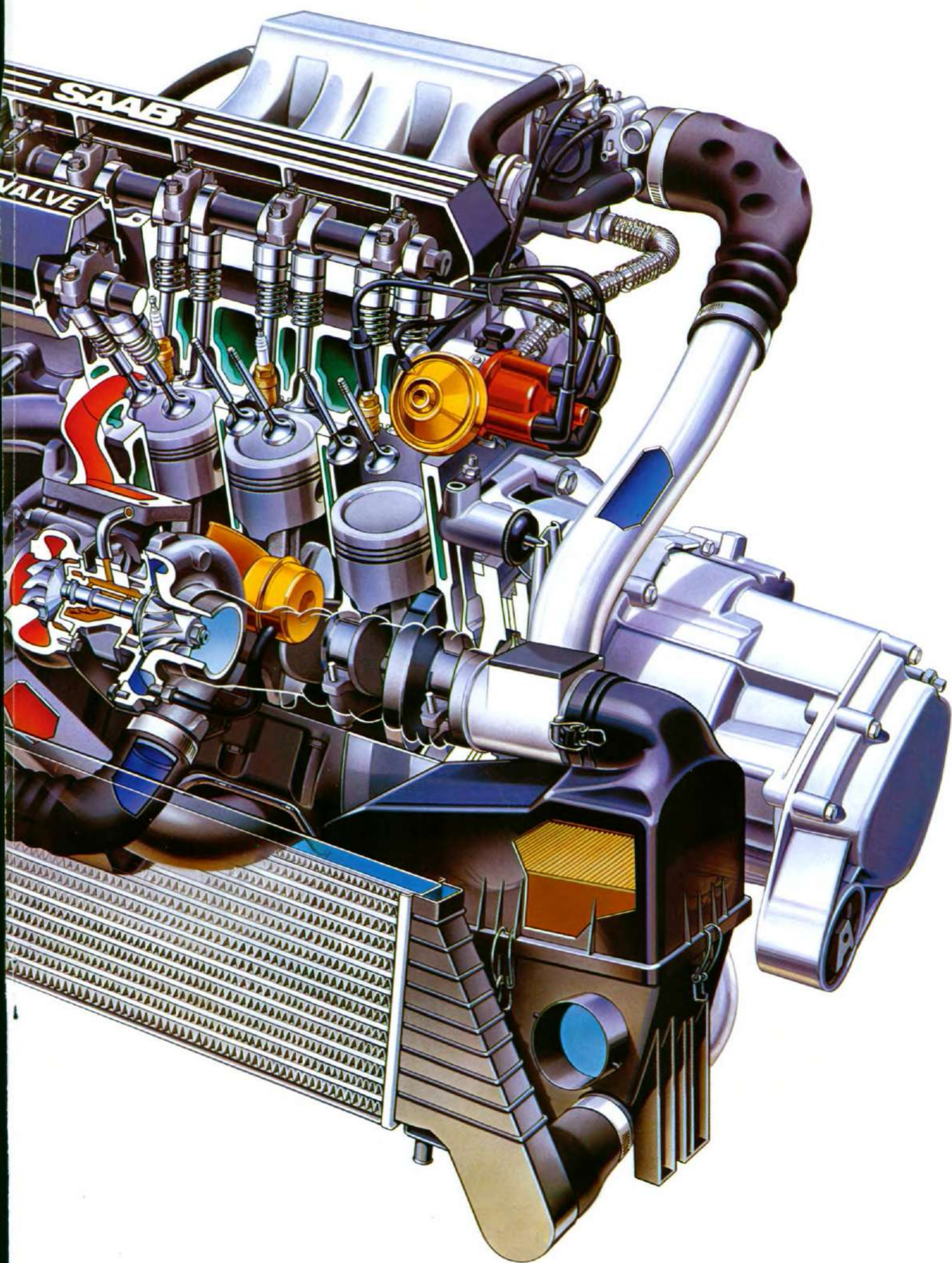
geklapt en biedt zo vijf verschillende indelingen voor de bagageruimte. Daar de achterbank in een verhouding van 40/60 neerklapbaar is, kunnen lange, smalle voorwerpen gemakkelijk in de auto vervoerd worden.

De sprankelende prestaties samen met het fantastische comfort en de flexibele laadruimte maken de Saab 9000 Turbo 16 tot een klasse apart.

De 9000 Turbo 16 wordt aangedreven door de derde generatie Saab turbomotor, waarin eigenschappen zoals 16 kleppen, twee bovenliggende nokkenassen, drukvulling d.m.v. turbocompressor, APC-, intercooler en LH Jetronic brandstofinjectie zijn opgenomen. De motor is dwars voor het hart van de vooras gemonteerd om een optimale gewichtsverdeling te bereiken.

De vier-cilinder, twee-liter motor levert indrukwekkende prestaties: 175 pk en een maximum koppel van 273 Nm geven de auto een topsnelheid van meer dan 220 km/uur met op de koop toe een laag brandstofverbruik. Saab heeft tot dusver ongeveer 125.000 auto's met turbomotor gebouwd. De derde generatie turbomotor demonstreert eens te meer de enorme ontwikkelingsmogelijkheden, die in het ontwerp van deze motor besloten liggen.





De derde generatie turbomotor heeft een hoog vermogen en een laag brandstofverbruik en is zodanig gebouwd dat de betrouwbaarheid maximaal is en de onderhoudswerkzaamheden tot het minimum zijn teruggebracht.

Doordat de motor het zeer hoge koppel van 273 Nm al bij 3000 omw./min. ontwikkelt, is hij zeer flexibel en levert hij goede prestaties bij lage snelheden. Hierdoor verkrijgt men een sprankelende acceleratie zonder dat het nodig is terug te schakelen.

TURBOLADER

De turbolader gebruikt de in de uitlaatgassen aanwezige energie. Als het gaspedaal wordt ingedrukt, neemt de hoeveelheid en de snelheid van de door de motor afgegeven uitlaatgassen toe. Het schoepenwiel in de turbine gaat sneller draaien, met een maximum toerental van 100.000 omw./min. De compressor is op dezelfde as als de turbine gemonteerd. Bij het draaien voert de compressor de druk van de inlaatlucht op. Door deze drukverhoging wordt meer lucht in de cilinders geperst waardoor er meer brandstof kan worden ingespoten. Zodoende ligt het motorvermogen aanzienlijk hoger dan dat van een motor waarbij de lucht op normale wijze wordt toegevoerd.

De turbolader begint de luchtdruk al bij lage motortoerentallen te verhogen. Wanneer de maximum laaddruk bereikt is, houdt de laaddrukregelklep de laaddruk op het juiste niveau, zodat de motor een constant, hoog en gelijkmatig koppel gaat ontwikkelen. Maar gedurende 80-85 procent van de tijd dat de auto op de weg is, loopt de motor als een normale brandstofinjectionmotor met het bekende lage brandstofverbruik.

APC

Het Automatische Prestatie Controle (APC) systeem dat door Saab ontworpen en gepatenteerd is, vormt een integraal deel van de turbolader. Het APC systeem voorkomt dat de motor gaat „pingelen“, daar de motor zich met dit systeem aan elke gebruikte brandstof met een oktaangetal van tussen de 92 en 98 kan aanpassen zonder dat de ontsteking opnieuw afgesteld hoeft te worden en zonder het gevaar te lopen dat de motor beschadigd wordt.

De 16 kleppen turbomotor met het APC systeem kan de brandstof optimaal benutten daar de compressieverhouding hoger is dan in een normale motor, maar zonder het gevaar te lopen dat schade aan de motor zou kunnen optreden.

INTERCOOLER

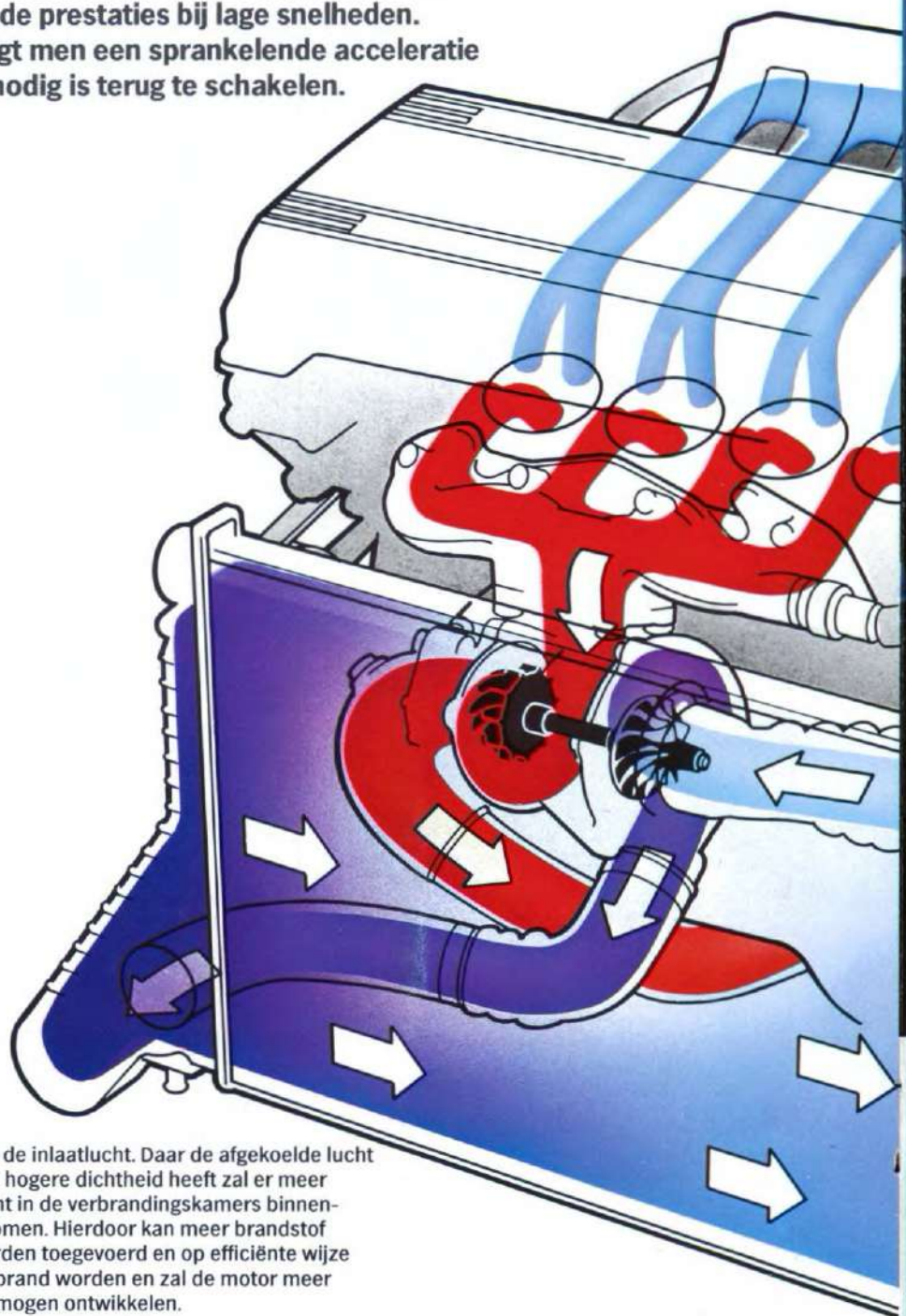
De intercooler zorgt voor de afkoeling van de hete samengeperste lucht die van de turbolader afkomstig is. Hete lucht heeft een groter volume dan koude lucht en de intercooler vermindert daarom het volume

van de inlaatlucht. Daar de afgekoelde lucht een hogere dichtheid heeft zal er meer lucht in de verbrandingskamers binnenstromen. Hierdoor kan meer brandstof worden toegevoerd en op efficiënte wijze verbrand worden en zal de motor meer vermogen ontwikkelen.

LH BRANDSTOFINJECTIE

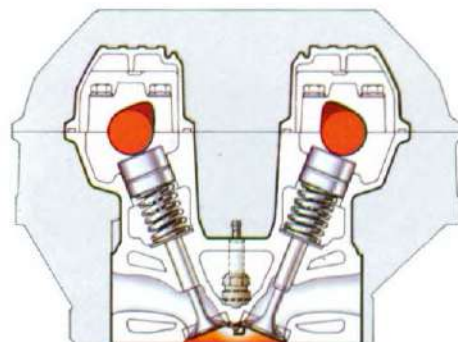
De motor is uitgerust met het Bosch LH brandstofinjectionstelsel. Dit omvat eveneens een microprocessor die het lucht/brandstofmengsel regelt. Een nieuw type sensor meet de sterkte van de stroming in plaats van het volume zoals dit in conventionele brandstofinjectionssystemen gebeurt.

Zodoende kan het zuurstofgehalte van de lucht, dat beslissend is voor het verbrandingsproces, nauwkeuriger worden gemeten. Het injectiesysteem kan hierdoor ook snel reageren op door hoogteverschillen veroorzaakte veranderingen in de luchtdichtheid waardoor de juiste brandstof/luchtverhouding gehandhaafd blijft.



DE VERBRANDINGSKAMERS VAN DE MOTOR

De verbrandingskamer van de derde generatie turbomotor is wigvormig waarbij de bougie centraal is geplaatst en omringd is door vier bijna rechtop staande kleppen. Het onderste deel van de verbrandingskamer bestaat uit de zuigerbodem welke bijna geheel vlak is. Door dit ontwerp is de vlamweg gelijkmatig en kort waardoor de verbranding efficiënt is. De compressieverhouding is 9.0:1, hetgeen in vergelijking met normale turbomotoren zeer hoog is.



DE CILINDERKOP

De cilinderkop is van het dwarsstroom type waarin de in- en uitlaatkleppen aan tegenovergestelde zijden van de verbrandingskamer geplaatst zijn.

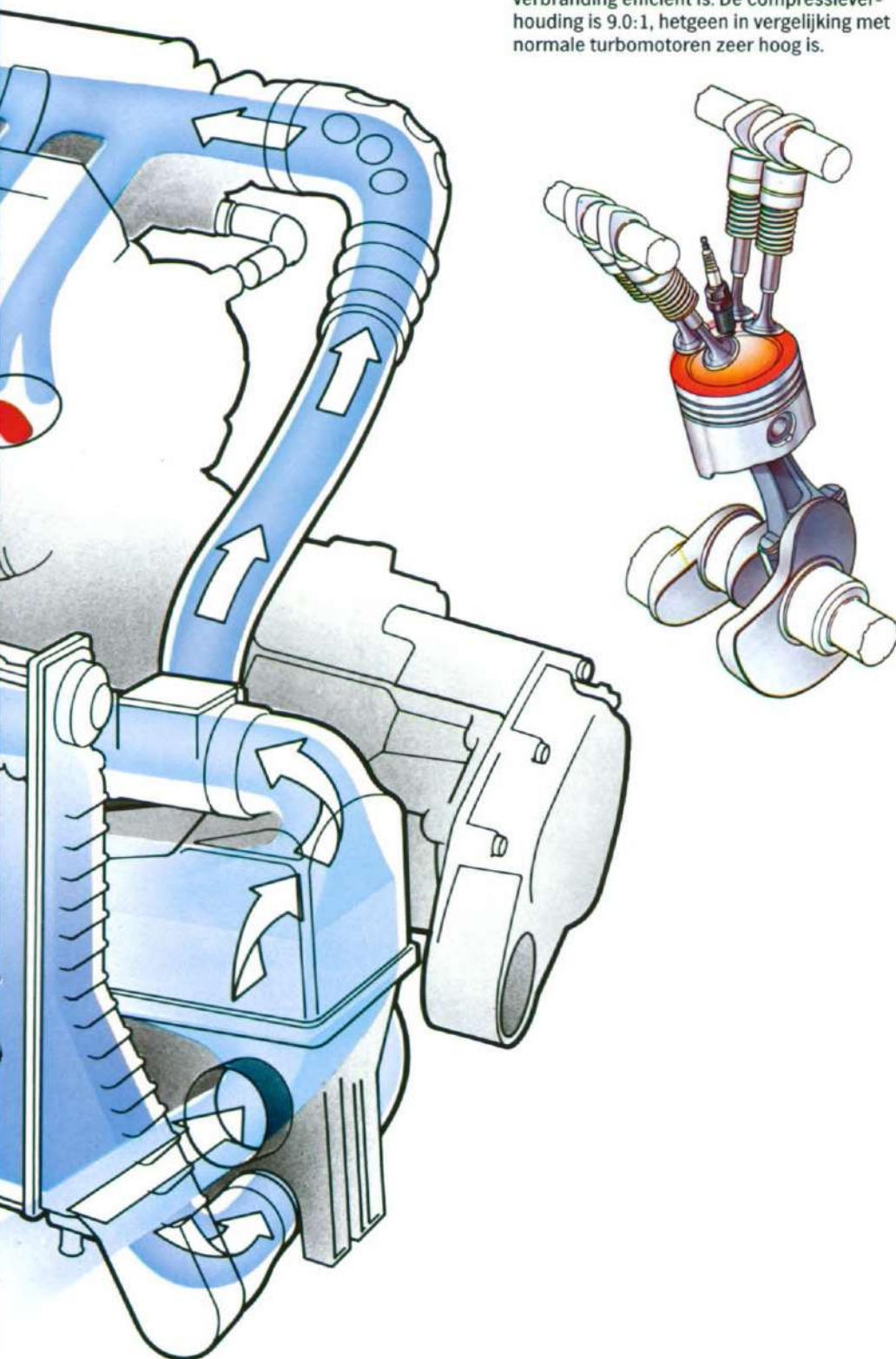
16 KLEPPEN

Door de geringe diameter van de kleppen kunnen deze in een meer verticale positie worden geplaatst dan bij een motor met twee kleppen per cilinder en een dubbele bovenliggende nokkenas het geval is. De geringe diameter van de kleppen vermindert eveneens de massakrachten en zorgt voor een goede afkoeling, een soepele en stille werking en een lange nuttige levensduur. De vier kleppen per cilinder leveren een verdere verbetering van de ademhaling van de motor op. De grotere algehele opening zorgt ervoor dat er een groter brandstof/luchtmengsel en meer uitlaatgassen via de klepopening kunnen stromen.

DOHC

De motor heeft dubbele bovenliggende nokkenassen (DOHC) die rechtstreeks de klepstoters bedienen. De nokkenassen worden door een ketting aangedreven en in de aandrijving is een automatische kettingspanner opgenomen. Hierdoor werkt de motor rustig en worden de onderhoudswerkzaamheden tot het minimum teruggebracht.

De hydraulische klepstoters zijn zelfafstellend en behoeven derhalve geen onderhoud.



De Saab 9000 Turbo 16 heeft een zeer geavanceerd chassis, waardoor de koersvastheid onder alle omstandigheden uitstekend is. Zelfs bij sterke zijwind zal de Saab 9000 Turbo 16 zich stabiel gedragen op allerlei soorten wegen en wegdekken, zowel volledig beladen als wanneer de bestuurder alleen in de auto zit – zelfs bij het accelereren, gas terugnemen of remmen in een bocht. Het chassis is ontworpen voor veel hogere snelheden dan die welke de zeer krachtige motor kan bereiken. Het chassis voorziet de bestuurder van snelle, nauwkeurige informatie zodat hij, indien nodig, onmiddellijk corrigerend kan optreden – dikwijls spontaan. Dit komt omdat het gehele chassis – evenals de rest van de auto – gebouwd is met de mens als uitgangspunt. Via zijn stoel, het stuurwiel, de pedalen en zijn visuele indrukken kan de bestuurder in allerlei situaties de reacties van de auto steeds aanvoelen.



De 9000 nadert het punt waarop de banden hun grip op de weg verliezen langzaam en duidelijk waarneembaar. Dit werd bereikt door de speciale achterasconstructie die een zekere mate van „overstuur” bewerkstelligt. In een scherpe bocht geeft de achteras enigszins mee ten opzichte van de lengteas van de auto. Het resultaat is dat de banden in geringe mate gaan „afglijden”, d.w.z. de sliphoek van de banden t.o.v. het wegoppervlak is gering. Dit zorgt ervoor dat de grip van de band op het wegoppervlak zo lang mogelijk gehandhaafd blijft. Omdat de mens een hoog ontwikkeld gevoel heeft om bepaalde kleine veranderingen waar te nemen zal de bestuurder voelen wanneer de achteras gaat uitbreken en is hij dus van te voren gewaarschuwd dat de banden langzaam het contact met het wegoppervlak gaan verliezen.

Het chassis is eveneens zodanig ontworpen dat het de inzittenden bij elke snelheid het maximum aan **comfort** biedt. Alle trillingen worden gedempt en alle bewegingen van de carrosserie die vermoeidheid veroorzaken worden geëlimineerd. Er is veel werk aan de 9000 verricht om een goede wegligging te combineren met een hoge mate van comfort voor de bestuurder en de inzittenden.

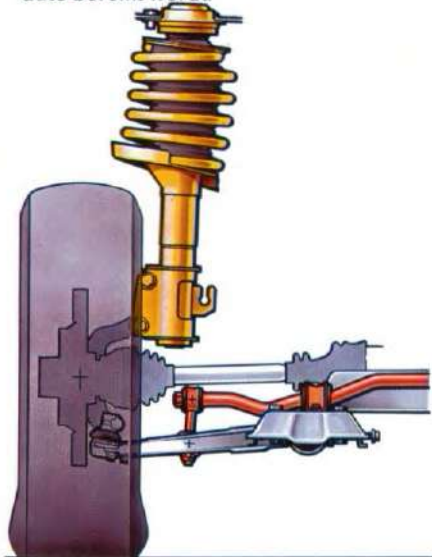
Wanneer een van de achterwielen over een hobbel in de weg rijdt, zal de carrosserie slechts in geringe mate bewegen. Dit voorkomt ongewenste zijwaartse bewegingen van de auto waardoor de inzittenden met hun hoofd heen en weer geslingerd worden. De starre achteras elimineert ongewenste stuureffecten en de rubberen bussen dempen de trillingen.

De **gewichtsverdeling** van de Saab 9000 zorgt er met het chassis voor dat de wegligging uitstekend is ongeacht het wegoppervlak en de beladingsgraad van de auto. Daar het grootste gewicht zich boven de aangedreven voorwielen bevindt, behoudt de 9000 te allen tijde zijn vaste grip op de weg en gedraagt hij zich in elke situatie constant.

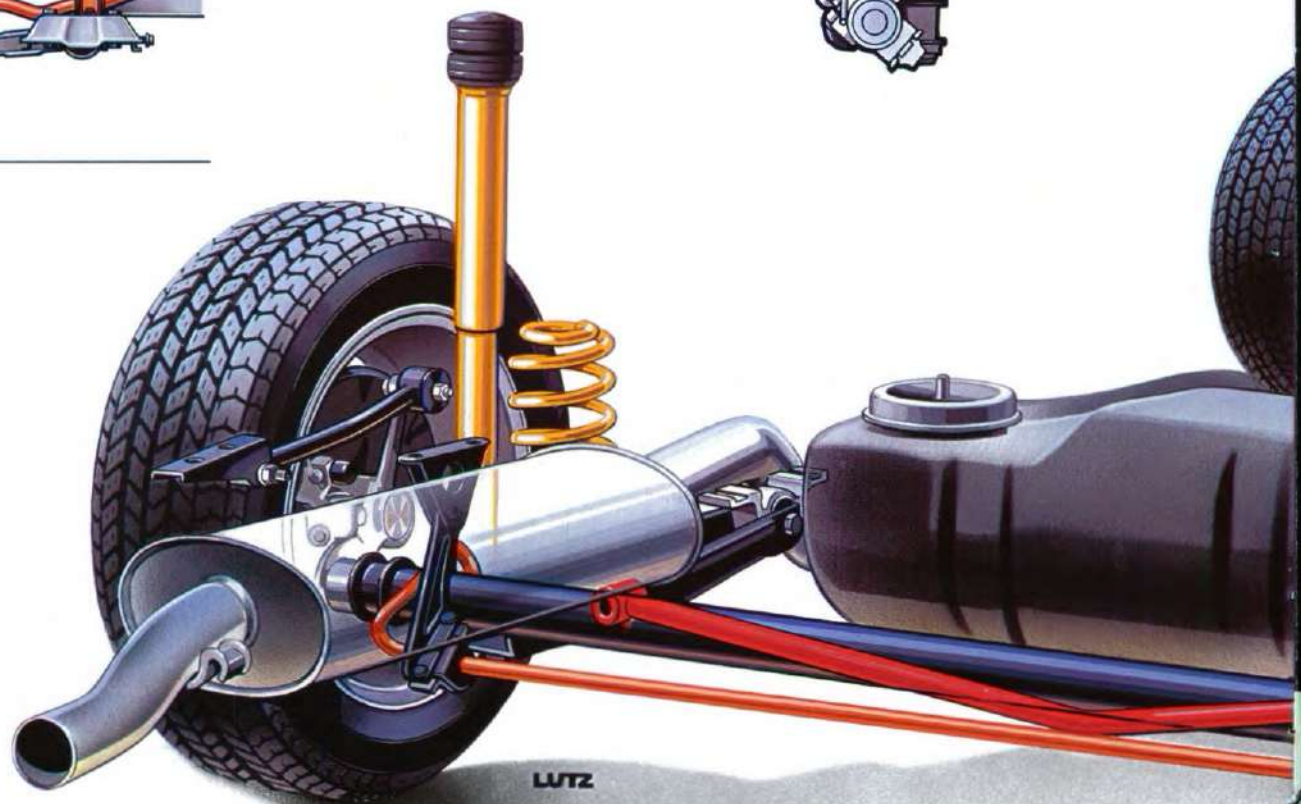
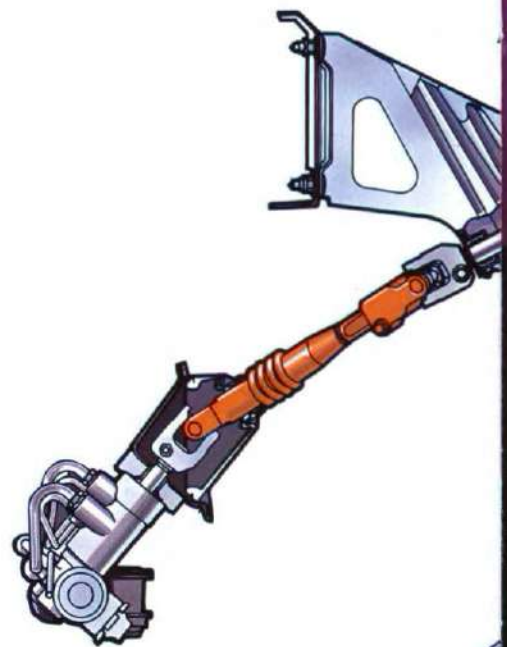


VOORWIELOPHANGING

De gehele voortrein wordt van te voren geassembleerd in een subframe en getest alvorens in de carrosserie te worden gemonteerd. Dit garandeert een hoge kwaliteit en betrouwbaarheid. De motor en versnellingsbak, die eveneens van te voren op het subframe gemonteerd worden, bevinden zich vóór het hart van de voorwielen waardoor een goede gewichtsverdeling in de auto bereikt wordt.



De 9000 is uitgerust met zware **McPherson veerelementen**. Het bovenste bevestigingspunt bevat een veerwegbegrenzer welke speciaal door Saab ontworpen is. De onderzijde is rechtstreeks aan het fuseehuis bevestigd. Deze constructie vermindert trillingen en verbetert de levensduur. Het systeem is simpel, betrouwbaar en compact. Het lange veerbereik zorgt ervoor dat de wielen stevig contact met het wegoppervlak houden, zelfs wanneer er met grote snelheid over de top van een heuvel wordt gereden of een bocht wordt genomen. Het draagt er tevens toe bij het rijden comfortabel te maken. De triangelvormige draagarmen, stabilisatorstangen en de overige chassisdelen zijn in rubber gelagerd. Dit zorgt voor een goede geluidsisolatie; deze constructie is echter voldoende star om de bestuurder van de juiste „wegcontact-informatie” te voorzien.



ACHTERAS

De rechte en ongedeelde achteras is goed in zijwaartse richting gelokaliseerd. Deze constructie samen met de korte overhangende gedeelten van de auto zorgt ervoor dat de auto snel en duidelijk reageert. Het zwaartepunt ligt zeer laag hetgeen voorkomt dat de auto gaat overhellen.

De achteras is aan de carrosserie bevestigd met twee naar voren en twee naar achteren gerichte geleide-armen. Deze zijn lang en in betrekkelijk zachte rubberen bussen gemonteerd. Dankzij hun lengte kunnen zachte veren met een grote veerweg voor de ophanging worden toegepast. Dit ontwerp draagt bij tot een buitengewoon goede wegligging en een hoge mate van comfort.

De achteras omvat eveneens een Panhardstang en een stabilisatorstang. De Panhardstang is laag gemonteerd en op een laag punt aan de carrosserie bevestigd om overhellen te voorkomen. Evenals de stabilisatorstang is ook de Panhardstang in rubber gelagerd. De gasgevulde schokdempers hebben een directe werking en zijn rechtstreeks aan de as bevestigd.

BESTURING

De besturing, die van het rondsel- en tandheugel type is, is bekrachtigd. Het aantal sturomwentelingen van aanslag tot aanslag is 3,2. De draaicirkel is 10,9 m. Het stuurwiel kan 50 mm langs de stuurkolom worden bijgesteld. De auto heeft een neutrale stuurkarakteristiek.

De stuurkolom bestaat uit drie delen en is zodanig ontworpen dat zij bij zware belasting langzaam in elkaar wordt gedrukt. Door de rondsel- en tandheugelbesturing reageert het stuurwiel snel en nauwkeurig.

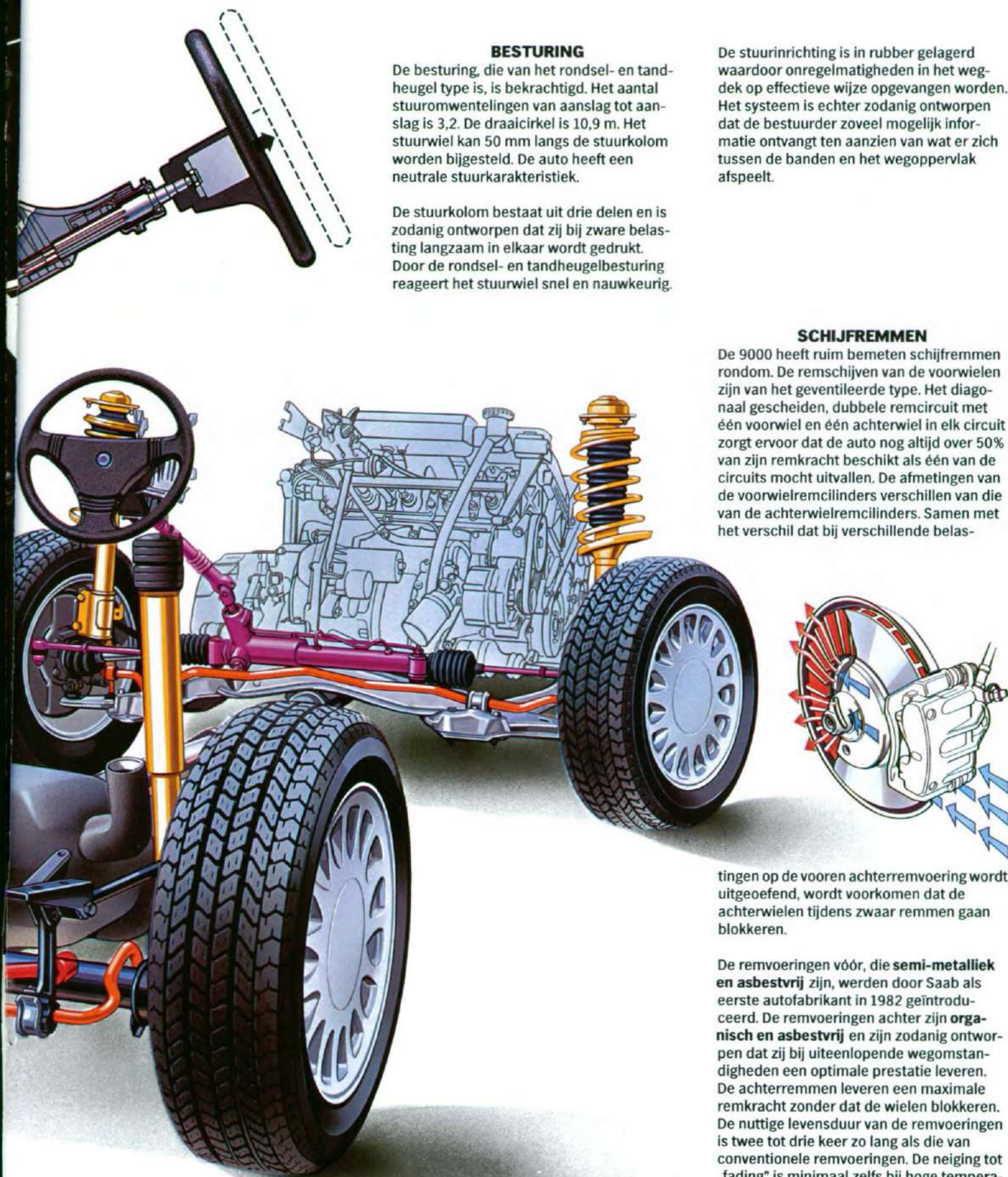
De stuurinrichting is in rubber gelagerd waardoor onregelmatigheden in het wegdek op effectieve wijze opgevangen worden. Het systeem is echter zodanig ontworpen dat de bestuurder zoveel mogelijk informatie ontvangt ten aanzien van wat er zich tussen de banden en het wegoppervlak afspeelt.

SCHIJFREMMEN

De 9000 heeft ruim bemeten schijfremmen rondom. De remschijven van de voorwielen zijn van het geventileerde type. Het diagonaal gescheiden, dubbele remcircuit zorgt ervoor dat de auto nog altijd over 50% van zijn remkracht beschikt als één van de circuits mocht uitvallen. De afmetingen van de voorwielremcilinders verschillen van die van de achterwielremcilinders. Samen met het verschil dat bij verschillende belas-

tingen op de vooren achterremvoering wordt uitgeoefend, wordt voorkomen dat de achterwielen tijdens zwaar remmen gaan blokkeren.

De remvoeringen vóór, die **semi-metalliek en asbestvrij** zijn, werden door Saab als eerste autofabrikant in 1982 geïntroduceerd. De remvoeringen achter zijn **organisch en asbestvrij** en zijn zodanig ontworpen dat zij bij uiteenlopende wegomstandigheden een optimale prestatie leveren. De achterremmen leveren een maximale remkracht zonder dat de wielen blokkeren. De nuttige levensduur van de remvoeringen is twee tot drie keer zo lang als die van conventionele remvoeringen. De neiging tot „fading” is minimaal zelfs bij hoge temperaturen. Ook zijn ze geruislozer en vervuilen de wielen minder dan conventionele remvoeringen.



De bestuurdersplaats staat centraal in de 9000. Hier wordt alle binnenkomende informatie verwerkt en worden alle instructies aan de auto gegeven. De stoel is één van de bronnen via welke de bestuurder veel informatie ontvangt ten aanzien van hoe de auto zich op een bepaald moment gedraagt. De mens ontvangt deze informatie via de onderzijde van zijn rug; hij voelt snel en nauwkeurig of zich veranderingen voordoen in de verschillende krachten die op de auto inwerken.

Daarom is het van vitaal belang dat de bestuurdersstoel niet alleen comfortabel en veilig is, maar ook een goed-geïntegreerd en nauwkeurig onderdeel van het totale systeem vormt.



INSTRUMENTEN

Zien is een van de allerbelangrijkste hulpmiddelen van de bestuurder. De instrumenten en waarschuwingslichten zijn daarom op een duidelijk zichtbare, geheel niet reflecterende plaats aangebracht. De aanduidingen bestaan uit duidelijk zichtbare, begrijpelijke symbolen die zich binnen het natuurlijke gezichtsveld van de bestuurder bevinden. De drukschakelaars op het dashboard zijn voorzien van inwendig verlichte symbolen om hun functie aan te duiden.

ZONES

Alle componenten van het dashboard zijn in logische zones ingedeeld. Zodoende kan de bestuurder altijd gemakkelijk het juiste bedieningsorgaan vinden zonder zich in kritieke situaties te vergissen. Het dashboard zelf is asymmetrisch en ligt binnen gemakkelijk bereik van de bestuurder. Het gehele dashboard met de instrumenten, het verwarmings- en ventilatiesysteem, draadbundels, enz. wordt geassembleerd en getest alvorens het in de auto wordt aangebracht. Hierdoor wordt een hoge mate van betrouwbaarheid, goede pasvorm en hoogwaardige kwaliteit verkregen.

ANATOMISCH JUISTE STOEL

Het ontwerp van de stoel is geheel nieuw en anatomisch geperfectioneerd. Het voornaamste verschil tussen de bestuurdersstoel van de 9000 en die van andere auto's ligt in de constructie. De stoel van de 9000 bestaat uit een klein aantal samengestelde onderdelen. Dit biedt een aantal voordelen zoals het lichte maar sterke frame en de vereenvoudigde assemblage waardoor een hoogwaardige, sterke kwaliteit verkregen wordt. De stoel is zodanig ontworpen dat hij zware belastingen kan weerstaan volgens normen die veel hoger liggen dan wettelijk is voorgeschreven.





PICTOGRAM

Het pictogram op het instrumentenpaneel waarschuwt wanneer een van de lampen aan de buitenkant niet werkt, of wanneer de deuren niet goed gesloten zijn. Ook bevindt zich hier het scherm van de elektronische trip computer waarop het momentele brandstofverbruik, het gemiddelde brandstofverbruik en de spanning van het elektrische systeem te zien is.

BESTUURDERSPLAATS

De 9000 heeft grote ramen en dunne dakstijlen. De voorruit reikt geheel tot aan het dak zodat ook het uitzicht op b.v. hooggeplaatste verkeerslichten goed is. De achterraut is van het panoramische type dat bijdraagt tot een goed **uitzicht rondom**.

De beide buitenspiegels worden elektrisch bediend en de spiegel aan de bestuurderszijde heeft een extra breed gezichtsveld. De buitenspiegels worden elektrisch verwarmd en de verwarmingselementen hiervan worden als de ontdooiing van de achterraut aangezet wordt eveneens ingeschakeld.

Boven de voorruit is een **dakconsole** aangebracht. Hierop bevindt zich een draaibaar spotje, een schakelaar voor de binnenvelichting en een waarschuwing om de veiligheidsriemen vast te maken („Fasten Seat Belt“).

De bedieningsschakelaars voor alle elektrisch bediende ramen en het elektrisch bediende schuifdak zijn achter op de middenconsole aangebracht. De achterste zijramen kunnen via een bedieningsschakelaar in het betreffende portier worden bediend, maar kunnen ook met behulp van een veiligheidsschakelaar, die binnen het bereik van de bestuurder zit, buiten werking worden gesteld om te voorkomen dat kinderen met de ramen gaan spelen.

Het stuurwiel met drie spaken heeft een extra dikke rand en een driehoekige, schokabsorberende naaf. De helling van het stuurwiel is zorgvuldig berekend om de bestuurder optimaal te kunnen laten functioneren. Bovendien is het stuurwiel **verstelbaar** (met 50 mm) langs de stuurkolom.

Ervoor te zorgen dat de bestuurdersplaats voor iedere bestuurder even goed geschikt is vormde een belangrijk punt van overweging tijdens het ontwerpen. Dit heeft tot gevolg dat de plaats waarin de bestuurder zijn werk verricht buitengewoon flexibel is.

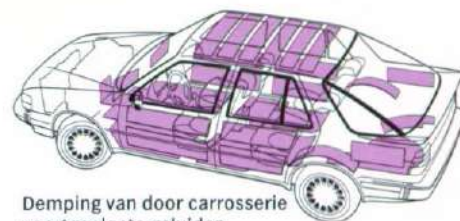
De voornaamste reden voor het grote comfort voor de inzittenden in de Saab 9000 Turbo 16 zijn de afmetingen van het interieur. De auto behoort tot de categorie „Grote Automobielen” (volgens het Amerikaanse E.P.A. systeem) en het interieur is daarom even groot als dat van de grootste auto's die verkrijgbaar zijn. En omdat de auto van binnenuit naar buiten gebouwd is kunnen vijf volwassenen er buitengewoon comfortabel in reizen.



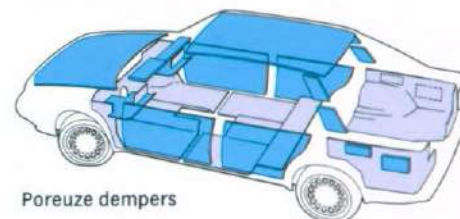
GROTE AUTO

De stoel naast de bestuurder is even comfortabel als de bestuurdersstoel zelf hoewel het aantal verstellingen dat mogelijk is, minder groot is. Het zitcomfort op de achterbank is zeer hoog. Behalve dat er meer dan voldoende hoofdruimte is en de achterbank zeer breed is, is er eveneens meer dan voldoende beenruimte. De passagiers achterin hebben een asbak, persoonlijke leeslampjes en een wegklapbare armsteun.

Alle portieren zijn voorzien van automatisch werkende instaplichten welke de grond voor het portier en de opbergvakken in het portier verlichten terwijl gelijktijdig een rood waarschuwingslicht naar achteren gericht is. Door de buitengewoon grote hoek waaronder de portieren openen en de enigszins teruggezette drempels is de 9000 buitengewoon gemakkelijk om in en uit te stappen. De openingshoek van de portieren is maar liefst 70°.



Demping van door carrosserie voortgeplante geluiden



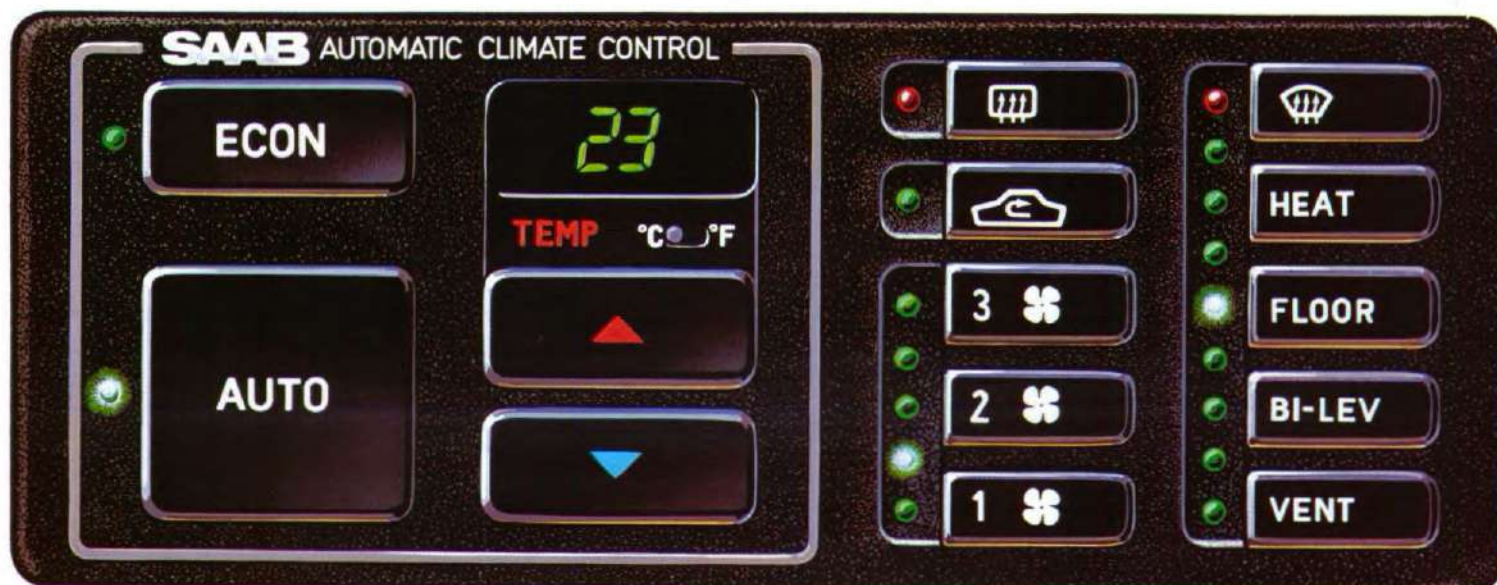
Poreuze dempers

AKOUSTIEK VAN HET INTERIEUR

Er is veel werk verricht aan de akoustiek van het interieur van de Saab 9000. De efficiënte geluidsisolatie dempt en isoleert ongewenst lawaai maar gesprekken en het stereo-effect van de radio zijn duidelijk hoorbaar. Voor dit doel zijn materialen toegepast die midden- en hoogfrequente geluiden dempen. De hemelbekleding is van gevormd glasvezel, dat geluid- en warmteïsoleerende eigenschappen heeft. Bovendien is het isolatiemateriaal brandwerend gemaakt en geeft het effectieve bescherming bij een botsing.



Saab heeft zijn auto's altijd met een verwarmings- en ventilatiesysteem met een grote capaciteit uitgerust om aan het skandinavische klimaat met zijn sterk uiteenlopende weersomstandigheden in de verschillende seizoenen het hoofd te kunnen bieden. Het systeem in de 9000 Turbo 16 functioneert even goed in de skandinavische winter als in een buitengewoon heet klimaat. Het systeem moet, ongeacht het klimaat, aan alle mogelijke eisen, die ten aanzien van het comfort gesteld kunnen worden, voldoen. Het airconditioning systeem is het meest geavanceerde systeem dat verkrijgbaar is. Het omvat een door een microprocessor gestuurd regelsysteem, airconditioning, ventilatieluchtfiler en een efficiënte verwarming.



ACC

Het via een microprocessor gestuurde Automatic Climate Control (ACC) systeem controleert en regelt het klimaat in de auto evenals de airconditioning (AC). De temperatuur kan op de ACC worden afgesteld waarna de computer de temperatuur, de luchtverdeling, het starten en stoppen van de airconditioning, de snelheid van de aanjager, het hercirculeren van de lucht en de elektrische verwarming van de achterraut regelt. Er is eveneens een voorziening waardoor alle of sommige ACC functies met de hand geregeld kunnen worden.

MET DE HAND GEREGELD VERWARMINGS- EN VENTILATIESYSTEEM

Aan het met de hand geregelde verwarmings- en ventilatiesysteem van de Saab 9000 liggen diepgaande ergonomische studies ten grondslag en het is zeer logisch.

Het systeem is zodanig ontworpen dat, ongeacht hoe de bedieningsknoppen ingesteld staan, altijd een klein deel van de

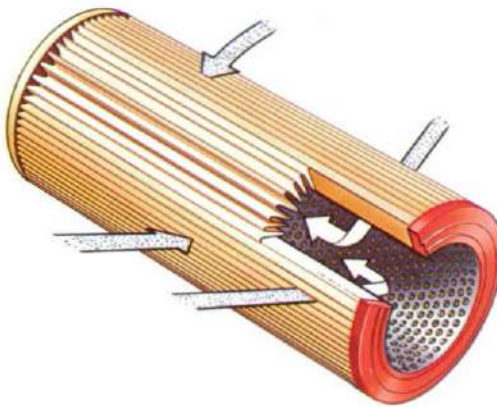


totale luchtstroming op de ramen gericht is, zodat deze niet beslaan.

Wanneer de elektrische verwarming van de achterraut aan staat worden de buitenspiegels eveneens verwarmd.

VENTILATIELUCHTFILTER

Het filter houdt het stof van de weg, stuifmeel, roet, waterdeeltjes, de vettige aanslag die zich normaal aan de binnenzijde van de voorruit vormt en alle andere deeltjes, die groter zijn dan 0,002 mm, tegen. Daar in het interieur steeds een geringe onderdruk heerst wordt alleen lucht, die via het ventilatiefilter binnenstroomt, toegelaten.

**BEDIENINGSORGAAN**

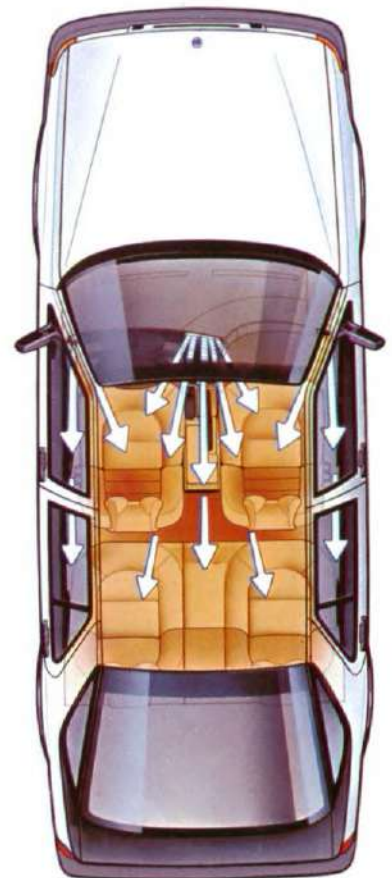
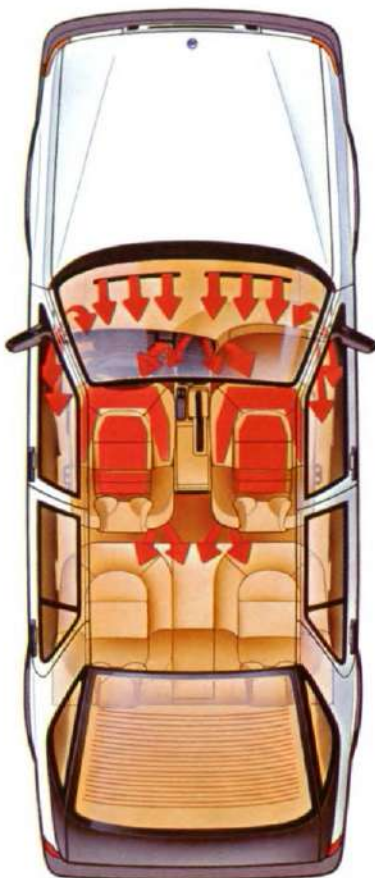
Elk van de drie openingen op het dashboard heeft een door Saab ontworpen rooster waarop patent is aangevraagd. Via een bedieningsorgaan op dit rooster kan men de lucht in de vereiste verticale of horizontale richting laten stromen. Deze luchtopeningen kunnen ieder afzonderlijk worden afgesloten.

**LUCHTVERDELING**

De schone lucht – warm, koud of op buitentemperatuur – kan via in totaal 13 openingen op een verschillend aantal wijzen over het interieur worden verdeeld. Op deze wijze wordt gezorgd voor tochtvrije ontdooiing, verwarming, koeling en ventilatie.

Wanneer de Saab 9000 van airconditioning (AC) voorzien is, is dit met het gewone verwarmings- en ventilatiesysteem geïntegreerd. De compressor van de airconditioning heeft een groot vermogen en bevindt zich ver naar voren in de motorruimte, van het interieur verwijderd, om het geluid tot een minimum te beperken.

De airconditioning van de 9000 wordt automatisch uitgeschakeld als het gaspedaal diep wordt ingetrapt om te voorkomen dat de prestaties van de auto nadelig zouden worden beïnvloed.



Een van de eerste vereisten, die aan de bagageruimte van de Saab 9000 werd gesteld, was dat deze flexibel zou zijn. Dankzij deze flexibiliteit is het mogelijk de ruimte aan de bagage aan te passen in plaats van andersom – zonder dat de auto hierdoor het onsierlijke uiterlijk van een stationcar heeft verkregen. In de 9000 Turbo 16 zijn op een unieke wijze de eigenschappen van een auto, die grote prestaties levert, gecombineerd met de nuttige eigenschappen van een stationcar.

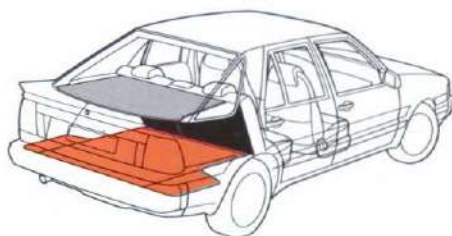
COMBI SEDAN

In de 9000 is het semi-stationcar concept, vergeleken met andere auto's van dit type, op verfijnde wijze uitgewerkt. Dit werd bereikt door een aantrekkelijker vormgeving van de carrosserie, een laag geluidsniveau in het interieur en een groter aantal verstelmogelijkheden. Dankzij de goede aërodynamische vorm van de carrosserie is ook het brandstofverbruik lager, terwijl de achterrauten niet door vuil van de weg smeig worden. Het Combi Sedan concept maakt het mogelijk om waardevolle, voor dieven aantrekkelijke bagage veel beter aan het oog te onttrekken dan in conventionele stationcars het geval is. De normale bagageruimte is meer dan voldoende voor de bagage van vijf personen. Wanneer de achterbank neergeklapt is, kan er maar liefst 1600 dm³ bagage in vervoerd worden.

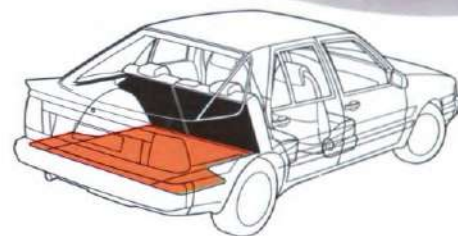
VIJF VERSCHILLENDE MOGELIJKHEDEN

De bagageruimte kan op vijf manieren worden ingericht. Volgens de klassieke Saab methode kan de hoedenplank worden weggenomen en de gehele achterbank worden neergeklapt, zodat de laadruimte maximaal wordt. Maar omdat de achterbank van de Saab 9000 in twee gedeelten in een 40/60 procent verhouding kan worden neergeklapt, kan de ruimte in etappes worden uitgebreid. De tilhoogte tussen de bagageruimte en de weg is gering en de vloer is volledig vlak, hetgeen het inladen vergemakkelijkt. De gehele bagageruimte is bekleed met tapijt.

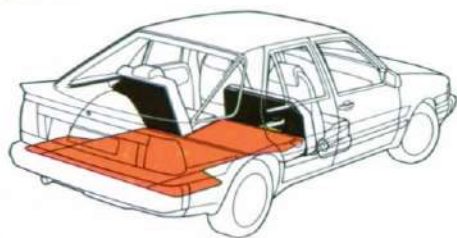
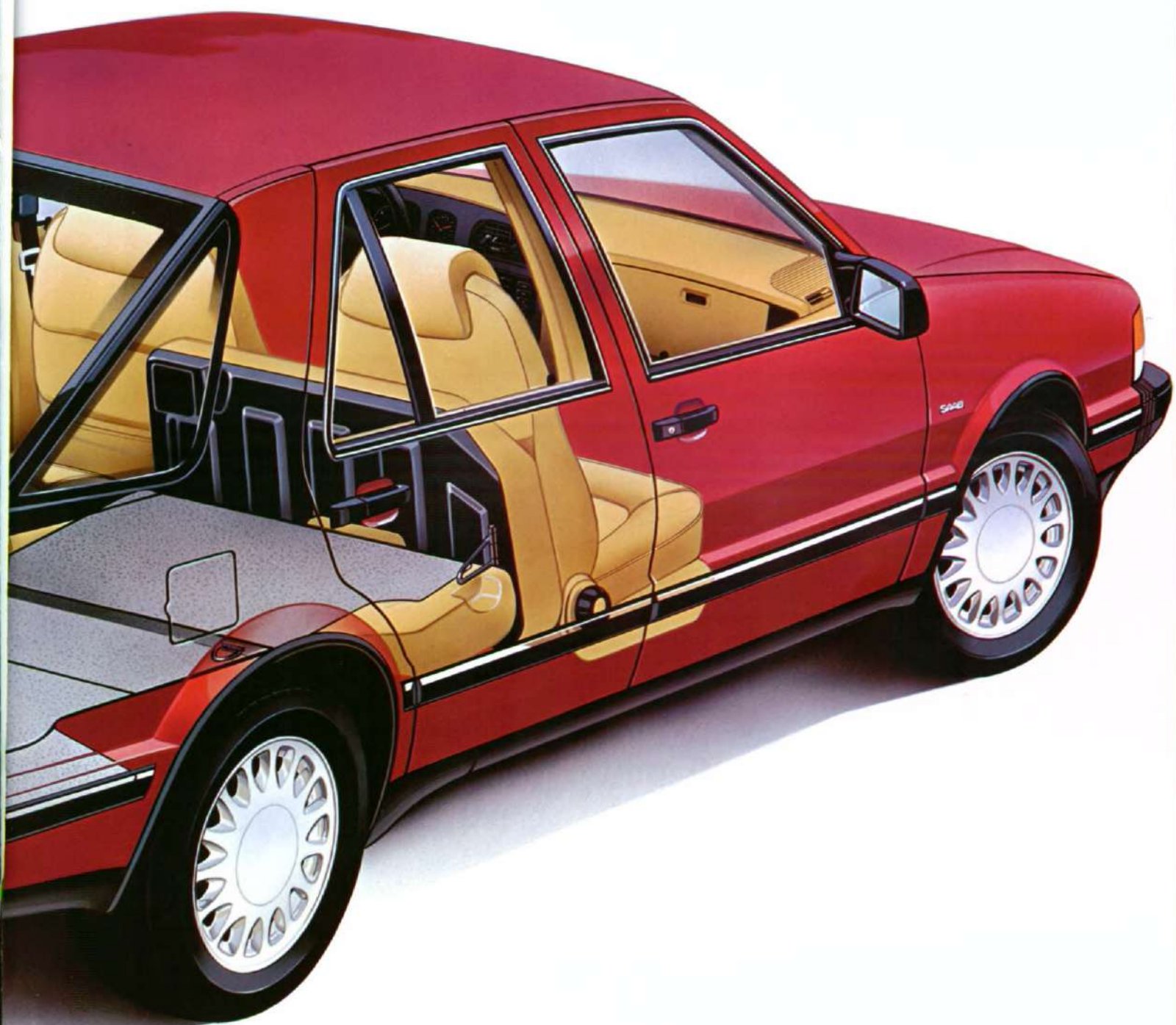
Er bevindt zich een extra opslagruimte onder de vloer van de bagageruimte. In een speciale uitsparing zit het reservewiel; een reserve brandstoftankje kan in het midden van het reservewiel worden opgeborgen. Het gereedschapskistje zit in een uitsparing in de rechterzijkant van de bagageruimte. Dit kistje kan gemakkelijk uit de auto verwijderd worden. Ook de gevarendriehoek is hier op een gemakkelijk toegankelijke plaats opgeborgen.



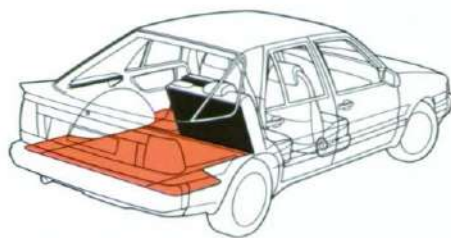
De normale bagageruimte met de hoedenplank op zijn plaats. In de passagiersruimte kunnen vijf volwassenen op comfortabele wijze vervoerd worden. De capaciteit van de bagageruimte is 450 dm³ SAE.



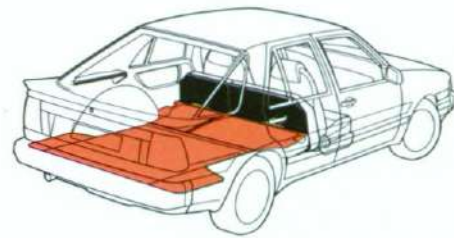
De achterbank nog op zijn plaats, maar de hoedenplank is weggenomen. Naast de vijf inzittenden kan de auto nu hogere lading in de passagiersruimte vervoeren.



Het 40 procent gedeelte van de achterbank is neergeklapt. Twee personen kunnen in alle comfort op de achterbank worden vervoerd. – dus kunnen in totaal vier personen in de auto. In de bagageruimte kunnen behalve de normale bagage ook smalle voorwerpen, zoals ski's, worden vervoerd, zodat deze niet op het dak hoeven. De bagageruimte heeft nu een capaciteit van 930 dm³.



Het 60 procent gedeelte van de achterbank is nu neergeklapt. Op de achterbank kan nu nog één persoon vervoerd worden – dus kunnen in totaal drie personen in de auto. De bagageruimte is breder en de maximale lengte is nu beschikbaar. De bagageruimte heeft een capaciteit van 1040 dm³.



De gehele achterbank is neergeklapt; de laadruimte is thans maximaal. Twee personen kunnen voorin de auto reizen en de auto kan maar liefst 1600 dm³ lading vervoeren.

DE SAAB 9000 TURBO 16 is een auto die uitstekende prestaties levert, met een groot motorvermogen en een wegligging die een buitengewoon hoge topsnelheid en een adembenemende acceleratie mogelijk maken, zonder dat daarbij de veiligheid in het gedrang komt, terwijl de bestuurder de auto te allen tijde onder controle blijft houden. De auto vormt een belichaming van alle kennis en ervaring die wij bij de constructie van eerdere generaties Saab auto's hebben opgedaan.

De serie auto's die wij thans vervaardigen is wellicht de meest veelzijdige ter wereld. De Saab 90, de Saab 900 en nu – de Saab 9000. Zonder uitzondering kwaliteitsprodukten en elk op eigen gebied een pionier. De Saab 9000 Turbo 16 is de meest totale auto die ooit door onze fabrieken werd afgeleverd, zelfs in vergelijking met kwaliteitsauto's zoals de Saab 9000 Turbo 16. De 9000 vertegenwoordigt derhalve een nieuwe fase waarin Saab wederom een voortrekkersrol vervult.

Na lange jaren van ontwerpen en testen, gesteund door de gemeenschappelijke ervaring en de constructieve vernieuwingsdrang van de Saab Scania Groep, hebben wij de Saab 9000 Turbo 16 geproduceerd – een unieke combinatie van top prestaties, het hoogst denkbare comfort, een geavanceerd ontwerp en optimaal gebruiksnut.

Saab 9000



Saab 900



Saab 900



Saab 90



De Saab 90 maakt deel uit van het gehele verkoopprogramma van Saab, maar is niet in alle landen op de markt gebracht.



SAAB



Saab-Scania neemt thans een leidinggevende positie op het gebied van transport en communicatie in. De technische know-how van de onderneming heeft zich sinds het begin van deze eeuw ontwikkeld en men treft de produkten van de onderneming op de weg, in de lucht en in de ruimte aan.

Reeds in 1897 leverde Vabis fabrieksmatig geproduceerde

voertuigen en in 1901 introduceerde Scania zijn allerleerste personenauto – met de grifioen op de motorkap. De eerste vrachtauto volgde in 1902 en de eerste bus in 1911. Met de productie van vliegtuigen werd in het begin van de dertiger jaren gestart.

Op het gebied van voertuigen en de ruimtevaart omvat de huidige produktenreeks van Saab-Scania onder meer personenauto's, vrachtwagens en bussen, passagiersvliegtuigen en militaire vliegtuigen, satel-

lieten en raketten. Deze produktenreeks is uniek. Geen enkele andere onderneming produceert een zo breed scala van produkten.

Behalve de produkten, die Saab-Scania op het gebied van transport en communicatie levert, levert de groep eveneens geavanceerde elektronische en optische produkten en systemen en geavanceerde uitrusting en apparatuur voor het regelen van procédés, onder andere voor het herwinnen van energie en voor verwarmingsdoeleinden.





Saab-Scania, met een omzet van ongeveer 20 miljard Zweedse Kronen en ongeveer 40.000 werknemers, investeert jaarlijks meer dan 1 miljard Zweedse Kronen in research- en ontwikkelingsactiviteiten. Een bedrag van dezelfde grootte wordt geïnvesteerd in de productie en de internationale marketing organisatie.

De produkten van Saab-Scania zijn geconcentreerd in duidelijk omliggende commerciële sectoren: personenauto's van hoge kwaliteit, zware en mid-

deelzware vrachtwagens en vliegtuigen voor regionaal verkeer.

Deze concentratie teneinde in het marktsegment te expanderen en de omvangrijke investeringen in nieuwe produkten hebben resultaat opgeleverd. Saab-Scania neemt heden een leidende positie in op het gebied van gespecialiseerde transport-technologie.

Saab Scania's nieuwe embleem staat voor gedegen technische know-how en een brede ervaring.



MOTOR

Dwarsgeplaatste, twee liter, vier cilinder, vloeistof gekoelde motor. Gietijzeren motorblok en lichtmetalen cilinderkop van het cross-flow type. Geschikt voor loodvrije benzine. Vijfmaal gelagerde krukas. Dubbele bovenliggende nokkenassen met kettingaandrijving. Zelfbijstellende hydraulische kleplichers (geen onderhoud). Vier kopkleppen per cilinder. Bosch LH-Jetronic elektronisch geregeld brandstofinjectionstelsysteem. Garrett AiResearch T3 turbolader met geïntegreerde waste gate. APC systeem voor continu laaddrukregeling. Saab intercooler. Onderbrekerloos elektronisch ontstekingssysteem, onderhoudsvrije accu en wisselstroomdynamo. Koelsysteem door een elektrische motor aangedreven, thermostatisch geregelde radiatorventilator. Luchtgekoelde oliekoeler.

Maximum koppel, DIN:

27,8 kpm bij 3000 omw./min.

Vermogen, DIN:

175 pk bij 5300 omw./min.

Gewicht/vermogen verhouding:

7,4-7,7 kg/pk*

Slagvolume:

1,985 dm³

Cilinder diameter/slaglengte:

90/78 mm

Compressieverhouding:

9,0:1

Max laaddruk:

0,85 bar

Aanbevolen oktaangetal:

Iedere waarde tussen 91 en 98 RON.

Inhoud benzinetank:

68 liter

* Afhankelijk van de uitrusting.

Accu:

12 V, 60 Ah

Dynamo:

Wisselstroom 930 W/70 A (of 1070 W/80 A als de auto voorzien is van AC/ACC)

Startmotor:

1,4 kW

Inhoud koelsysteem:

9 liter

OVERBRENGING

Voorwielaandrijving met handgeschakelde dwarsgeplaatste vijfversnellingsbak geïntegreerd met de motor. De versnellingsbak is volledig gesynchroniseerd. Koppeling met enkele droge plaat, hydraulisch werkend.

Snelheid per 1000 omw./min.:

39,2 km/uur in hoogste versnelling

Overbrengingsverhoudingen:

13,93:1, 7,42:1, 4,91:1

3,61:1, 2,88:1

Achteruit 13,53:1

Eindaandrijving 4,21:1

CHASSIS

McPherson veerpoten, stabilisatorstang, gasschokdempers en geïntegreerde wielagers voor. Rechte, buisvormige achteras uit één stuk met konische schroefveren, gasschokdempers, stabilisatorstang, twee primaire en twee secundaire draagarmen en Panhard-stang achter.

Rondom schijfremmen, op voorwielen geventileerd. Enkel wielcilinder systeem met vrijdragende remblokhouder. Asbestvrije remblokken - halfmetaal voor en organisch achter. Diagonaal gescheiden remcircuits. Bekrachtigd. De handrem werkt mechanisch op

de achterwielen. Bekrachtigde tandheugelbesturing. Stuurwiel langs de stuurkolom verstelbaar. Lichtmetalen wielen. Reservewiel van het compacte type.

Wielmaat:

6Jx15"

Bandenmaat:

195/60 VR15

Diameter draaicirkel:

10,9 m

Aantal omwentelingen stuurwiel van uiterst links naar uiterst rechts:

3,2

Axiaal bijstell bereik van stuurwiel:

50 mm

BAGAGERUIMTE

Lengte van bagageruimte met opgeklapte achterbank:

1000 mm

Dito met neergeklapte achterbank:

1645 mm

Inhoud:

Met opgeklapte achterbank: 450 dm³

Met 40% van de achterbank neergeklapt: 930 dm³

Met 60% van de achterbank neergeklapt: 1040 dm³

Met achterbank geheel neergeklapt: 1600 dm³

Inhoudsindex volgens E.P.A.:

126 ft³*

* E.P.A. inhoudsindex (amerikaanse norm):

Mini-compact car: minder dan 85 ft³

Sub-compact car: 85-100 ft³

Compact car: 100-110 ft³

Midsized car: 110-120 ft³

Large car: meer dan 120 ft³

GEWICHTEN

Rijklare gewicht*:

1300-1342 kg

Maximum toelaatbaar bruto gewicht*:

1780-1810 kg

Maximum toelaatbaar gewicht van aanhanger:

1600 kg

Maximum toelaatbaar laadgewicht op dak:

100 kg

Gewichtsverdeling tussen voor- en achterassen bij rijklare gewicht:

61% voor/39% achter

Dito geheel beladen (bruto gewicht):

52% voor/48% achter

* Afhankelijk van de uitrusting.

PRESTATIES

Topsnelheid:

Meer dan 220 km/uur

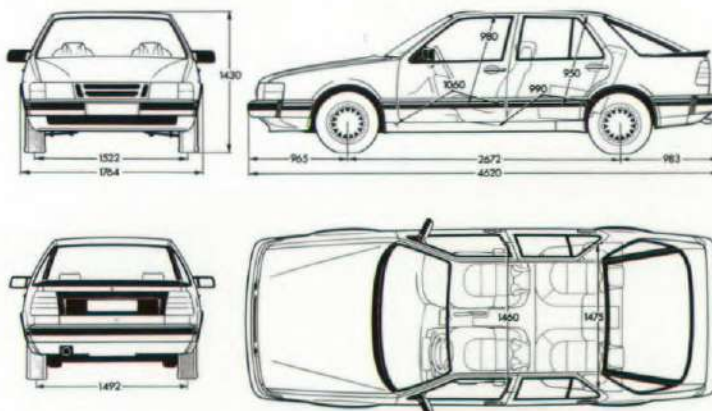
Acceleratie:

Van stilstand tot 100 km/uur:

8,3 sec.

70-90 km/uur in 4e versnelling:

4,5 sec.



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

220475 TEMA / Sörmlands Grafiska / Gedrukt in Zweden 1984. Holl. © Copyright, Saab-Scania AB, 1984.

