

Her sidder alt, som det skal. Instrumenterne sidder højt og er meget tydelige. Man har dem altid i synsfeltet. Finishen er eksklusiv.



BILTEST

Af Niels Ole Madsen

Biltest:

**Saab 900i
fire-dørs
til 244.582 kr.**



Fra denne vinkel er det kun de sorte vinduesrammer, der fortæller, at det er en 1988-model. Vigtigere er det, at 900-modellen har fået 9000-modellens bremsesystem og at i-modellen har fået servostyring.

Den seriøse svensker

900-serien er nu Saabs mindste model, og den bliver stadig bedre

Det er nu ved at være en halv snes år siden, at Saab 900 kom frem, så den har svært ved at løbe fra sin alder. Men det er stadig en af markedets mest velkørende biler, og sikkerhedsmæssigt får man næppe noget bedre. Børnesyg-

domme er også med garanti udryddet. Nu, hvor Saab 90 er udgået af produktion efter at have været fremstillet i en snes år (først som 99), er 900-modellen blevet Saabs mindste. I basismodellen er den dog

også kun 11.000 kr. dyrere end 90'eren var.

Bremser fra 9000-modellen

Den testede bil er indsprøjtningens udgaven, der har et »i«

tilføjlet efter nummerbetegnelsen. Den har i 1988-versionen som alle andre 900-modeller fået nyt bremsesystem til erstatning for det i forvejen fremragende. Systemet er hentet fra Saab 9000. Det indebærer ventilerede bremse-skiver foran og dermed en bedre kapacitet, når der skal bremse ned fra høj fart. Håndbremsen virker nu på baghjulene. 900i-versionen har desuden fået centrallås, der også virker på bagagerumsklappen, og det er i en tillidsvækkende udførelse med næsten lydløs funktion.

Servostyring som standard

Indsprøjtningens model har desuden som standard fået

servostyring, der er en stor hjælp. Selv om Saabs styretøj i de senere år var blevet meget lettere end tidligere tiders meget tunge, er den velfungerende servo et stort plus. Det fungerer meget præcist og velafstemt. Endelig er betragtet på sæderne i i-modellen blevet som på de dyre turbo-modeller, bilen har fået sorte vinduesrammer og forlygterne er forbedret, så de giver et bedre lys. Bortset fra de små, kosmetiske ændringer, er forbedringerne i Saab'en altså noget, der har med kørselssikkerheden at gøre, og det er typisk for den svenske fabrik, at man vælger de seriøse løsninger frem for de mere smarte, der måske på kort sigt er bedre salg i. Vi testede den fire-dørs sedanudgave. Facon'en kan der være delte meninger om, men det er uomtvisteligt, at Saab er sin egen. Forruden står meget stejlt, og det er næppe nogen fordel rent luftmodstandsmæssigt, men det giver en herlig plads inde i bilen.

strumenterne er store og læselige og sidder højt placeret, så man faktisk har dem i synsfeltet, når man kigger ud af forruden. Det relæ-styrede ventilations- og varmeanlæg er så logisk og enkelt at betjene, at det også er en vigtig sikkerhedsfaktor. Efter et par gange sidder det i fingrene. At effekten også er nordisk, er et plus. Det er varmen i forsæderne også. Gearstangen sidder godt for hånden, og Saab har stadig det geniale system med en gearlås i stedet for en ratlås. Tændingsnøglen sidder ved siden af gearstangen og kan kun tages ud, når gearet står i bak. Det gør bilen uinteressant for biltyve. At placeringen af nøglen falder bedre for hånden end den traditionelle under rattet er heller ikke uvæsentligt. Finishen - såvel ude som inde - er stadig i absolut topklasse.

Sæderne vinder på langturen

I første gang var vi en smule skuffede over sæderne, men den skuffelse varede kun til, at vi fandt ud af, hvor fremragende de vitterligt er! Tilsyneladende virker de både smalle og korte og slet ikke så dybe, som man tror, at bilsæder skal være.

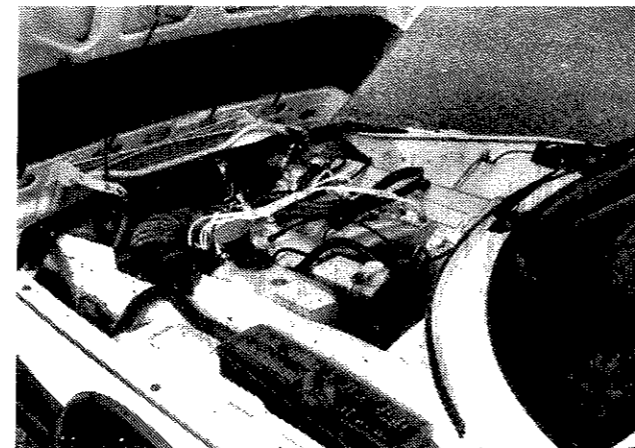
Men når man så efter nogle hundrede kilometers uafbrudt kørsel stiger ud og mærker, at alle ens bil-skavanker i ryg og lænd er pist forsvundet, finder man ud af, hvad et godt bilsæde er. Foruden basis-indstillingerne har Saabs førersæde også indstilling af højde og hældning. Bagsædet er ikke ringere og også af typen, der vinder, jo længere man kører. Motoren er den kendte to-liters, der er karakteristisk ved, at den er skråtstillet. Med indsprøjtning yder den 118 HK. Det er ikke nok til at give bilen sportslige præ-

stationer, men tilstrækkeligt til kvik og dynamisk kørsel. Man skal dog bruge gearene ret flittigt, for Saab'en har ikke det næsten enorme bundtræk, man f.eks. finder hos konkurrenten Volvo. Gearingen er relativ »langbenet«, og det er med til at sænke støjniveauet i Saab'en selv ved hurtig motorvejskørsel. Vindstøj er der heller ikke meget af. Bilen understyrer svagt, men slet ikke så meget, som man husker fra tidligere tiders Saab'er, og køreegenskaberne er entydige og sikre. Den snyder ikke.

Teknik og tal

Saab 900i 4-dørs. Forhjulstræk. 4-cyl. række-motor, 1985 cc.m., 118 HK. 5 gear. Skivebremser for og bag, to kredse med diagonal opdeling, servo. Forhjulsophæng med dobbelte triangler og skruefjedre. Baghjulsophæng med stiv bagaksel med reaktionsarme og panhardstæv. Tandstangsstyretøj med servo. Længde/højde/bredde 469/169/

142 cm. Egenvægt/laste-vne 1100/525 kg. Acceleration 0-100 km/t 12 sek. Topfart 175 km/t (ikke målt). Benzinforsbrug 9-12 km/l. Producentland Sverige. Importør Saab Biler A/S. Pris 244.582 kr. 900i 5-dørs 266.243 kr. Priser løvrigt fra 193.202 kr. for Saab 900 4-gear, 2-dørs til 649.040 kr. for Saab 900 T 16 Cabriolet.



To-liters motoren fylder det store motorrum godt ud. Alt er smukt og velordnet og nemt at komme til p.g.a. den store klap, der vipper fremad i to tempi.



Bagagerummet er stort og regulært, men læsekanten er lidt høj. Bagsædet kan lægges ned. Her var Saab pioner. Mange andre fabrikkers er siden fulgt efter. Bemærk, hvor nemt det er at stige ind på grund af den dybe dør.