

Bedaget men teknisk i top

Saab's 900-model har et omfattende standardudstyr. Varme-anlægget gør den nærmest til en rullende sauna spækket med køreglæde

Af Finn Knudstrup

Enhver kan se, at Saab 900 ikke er formgivet hverken i år eller i fjor. Den svenske bil kan udefra virke lidt gumpe-tung og gammeldags, men går man den efter i sømmene, gemmer højteknologi sig under de svenske stålplader.

Alligevel er der noget af en verden til forskel mellem serie 900 og den langt nyere – men også dyrere 9000-Saab. Model 900 er baseret på den hedengangne 99'er med dens helt specielle kabine.

I Saab 900 finder vi stadig den store buede forrude og et førersæde, hvor man på samme tid sidder langt fra front-ruden og ganske dybt i forhold til instrumentgruppen. På model 900 genkendes også den gamle Saab-opfindelse med tændingsnøglen, som sidder mellem sæderne, og som kun kan trækkes ud, når vognen står i bakgear.

Men teknikken fejler ikke noget. En Saab 900 i har vi prøvet med den ny 16-ventilede motor. Således udrustet koster den svenske liebhaverbil en kvart million kroner på få nær.

Prisen skal ses i forhold til en Saab 900 i med 8-ventilet motor til 220.000 kr.

For de 30.000 kr. ekstra får køber ikke 118, men 133 hestekræfter at gøre godt med. Samtidig – lidt paradok-salt – får man et lidt lavere benzinforbrug.



Saab's velkendte 900-model her som 3-dørs med 16-ventilet indsprøjtningmotor – noget af en kanonkugle på gummihjul. Foto: Erik Jepsen.

En kanonkugle på gummihjul

Nyheden kan springe fra 0 til 100 km/t. på 11,5 sekund og kan levere en topfart af 180 km/t.

Standardudstyret er omfattende: Der er front- og hækspoiler, krængningsstabilisator, nakkestøtter og S-seler både for og bag, lygtevaskere, servostyring, skivebremser på alle hjul, forsæder med varme og et filter, der fjerner en række partikler fra den luft, der sendes ind i kabinen.

Testbilen var en 3-dørs kombi-coupé, men konceptet fås også med døre til bagsædet.

I 3-dørs bilen er bagklappen både enorm og meget tung at vippe op og ned. Til gengæld giver ladeporten ad-

gang til et yderst reelt lad med en helt flad lasteflade.

Bilen er af gennemført kvalitet ned til de mindste detaljer som en radio, der landet rundt kan modtage uden knas.

Varme-anlægget er konstrueret til at møde den nordiske vinter, når den er skrappet. Det kan producere så megen varm luft, at man næsten begynder at lede efter birkeris at piske sig med i denne rullende sauna.

Og varmen i forsæderne virker kun et minut efter start – mens den øvrige sauna fyres op.

Vi fandt rattet lidt uheldigt udformet, idet der i det er hele tre kontakter til bilens højrystede horn. Resultatet er, at man »dytter« i tide og navnlig utide.

I forhold til den 8-ventilede

bil med 12 procent mindre kraft, er den 16-ventilede en regulær kanonkugle på gummihjul. Accelerationen er magtfuld, men dog tyst.

Sæderne svøber sig om føreren

Den normale Saab 900 i kan godt fornemmes som noget af en »slow starter«, men når den tunge bil først er oppe i fart, virker også den som en kanonkugle.

Med tilfredshed noterede vi, at både den og den 16-ventilede 900'er har et speedometer, der er 100 procent præcist. Det er sjældent at opleve i dag. Også den 8-ventilede bil har den dejlige kvalitetsradio og høj-effekt-varmeanlægget med separate kanaler til bagsædet.

Saab'en er nu som før en regulær oplevelse i køreglæde.

Gode tilbud netop nu

Benzinøkonomisk er de tunge Saab-biler ikke alverden at skrive hjem om. Den 16-ventilede udgave, som altså skulle være den mest økonomiske, rullede vi en tur rundt i Danmark med en gennemsnitsøkonomi af 12 kilometer på literen. Pænt, men heller ikke mere.

Man kan diskutere, om 30.000 kr. er den ekstra motorkraft – som især udmønter sig i accelerationsevnen – værd. 900 i/8 er måske nok lidt længere om at komme i fart, men alligevel et primært værktøj for den, der bruger bilen som led i jobbet. En rigtig landevejs-slider, hvor den 16-ventilede tilføjer en ekstra og sportspræget dimension.

I den 8-ventilede udgave havde vi i øvrigt rart udstyr som soltag og centrallås – og ovre den første ungdom tror jeg personligt, jeg hellere ville have lidt mere komfort og undvære »fuld-knald-til-næste-stoplys-evnerne.«

Men så er det rare ved netop Saab, at der er modeller for ethvert temperament – frit valgt mellem 3-, 4- og 5-dørs modeller og mellem motorer med eller uden mange ventiler og turbo. Også udstyrs-mæssigt er variationerne utallige og indeholder blandt meget andet tilbud om ABS-bremser.

Billigste Saab med indsprøjtningmotor er i dag en 900 i til 220.000 kr. inklusive soltag og elektrisk centrallås – et ualmindeligt godt tilbud på linie med en karburator-version med fire døre til under 200.000 kr., den såkaldte »Griffen«, som har sat sving i den svenske fabriks afsætning af biler til danskerne, der kræver noget særligt.



Har man brug for let adgang til bagsædet, findes bilen også med to ekstra sidedøre – og vil man give afkald på den ekstreme motorkraft, kan man blive Saab-ejer for under 200.000 kr.

Saab 900 i 16 mest i tal

- 3-dørs forhjulstrukket 5-personers kombi-coupé med langsliggende frontmotor.
- 4-cylindret rækkemotor med benzinindsprøjtning og fire ventiler pr. cylinder på 1,985 liter, ydende 133 hk. ved 5.500 omd./min. 8,5 kg vognvægt at trække for hver »hest«. 5 manuelle gear.
- 0 til 100 km/t. på 11,5 sekund. Topfart 180 km/t. Cw-værdi 0,36. Gennemsnitligt benzinforbrug 12 km/l kørt på blyfri benzin.
- Stiv bagaksel med krængningsstabilisator, servoskivebremser for og bag, tandstangstyring med servo.
- L: 4,69 m. Egenvægt: 1.125 kg. Vendediameter 10,3 m. 185/65 dæk på 5½" fælge. Tank på 63 liter = ca. 750 km. mellem tankningerne. Bagagerum 495/1600 liter med bagsædet oppe/nede. Må trække trailer på 1.125 kg.
- Særligt udstyr: Servostyring, lygtevaskere; varme i højderegulerbare sæder, seler og nakkestøtter ved alle pladser.
- Pris: 258.993 kr. inklusive 6 års garanti mod rust.

