



Sengende Hitze in der Mojave-Wüste. Auf steinhartem Boden erreichte das Saab Cabrio 200 km/h Spitze

Da rappelt nichts. Steifigkeitstest auf einem staubigen Wüstentrail zwischen den typischen Joshua-Bäumen im Inneren Kaliforniens

Das Cabrio, das In Schweden entworfen, in Finnland richtige Auto für lange Fahrten unter



aus der Kälte kommt

gebaut – das
strahlender Sonne



Eine reizvolle Umgebung macht ein Oben-ohne-Auto noch attraktiver. Ich habe es buchstäblich „erfahren“ auf einer der Traumstraßen dieser Welt, dem California Highway Number One, an der Pazifikküste entlang von Los Angeles nach San Francisco.

Von Peter J. Glödschey

Noch nie bin ich ein Cabrio länger und ausdauernder gefahren als auf diesem Test-Trip, der mit Abstechern 2500 Kilometer lang war, immer offen in Sonne und Wind. Das Verdeck wurde nur nachts zugeklappt, um die Meeresfeuchtigkeit nicht bis zur morgendlichen Weiterfahrt in Polster, Armaturenbrett, Ritzen und Kanten eindringen zu lassen.

Der erste Testabschnitt: Mojave-Wüste, dort, wo die USA ihre „Space Shuttles“ landen ließen, wo geheime Flugzeuge und Waffen ausprobiert werden. Eine schier endlose, topfebene, sonnendurchglühte Fläche, ohne Baum und Strauch, ausgetrockneter Boden in der gelblich grauen Farbe einer Löwenmähne, knochenhart und so fest, daß weder Beton noch Asphalt als Piste nötig sind. Ich wollte einfach mal herausfinden, bis zu welcher Gluthitze ein Cabriolet das Offenfahren aushalten kann. Ein altes



Exakt das gleiche Armaturenbrett wie im normalen Saab 900. Serienmäßig gibt's eine Diebstahl-Warnanlage: Wenn Haube, Kofferdeckel oder Türen geöffnet werden, ohne daß der Zündschlüssel steckt, heult das Auto nach 40 Sekunden auf

Vorurteil besagt: Cabrios sind nur etwas für milde temperierte Gegenden, sobald die Sonne richtig brennt, ist man froh, ein schattenspendendes Dach über dem Kopf zu haben.

Papperlapapp. Eine Eisbox, ohnehin Reiseausrüstung jedes Amerikaners auf Reisen, eine gehörige Portion Sonnenöl (Lichtschutzfaktor 11) und eine leichte Kopfbedeckung genügen.

So habe ich auch 40 Grad und mehr überstanden, solange die Kiste rollt und ihre eigene kühle Brise erzeugt, die den Fahrer mit Frischluft umspült.

Das Saab Cabrio – volle Typbezeichnung: Saab 900 turbo 16 Cabriolet – ist das beste Langstrecken-Offenauto, das ich kenne. Keines von diesen putzigen „Erdbeerkörbchen“ vom Schlage des Golf oder Escort Cabrios, mit dem man mal so herumkurvt, wenn's schön ist.

Saab hat sich lange Zeit gelassen, bis dieses Cabrio reif zur Produktion war, schließlich wurde es schon 1983 auf der IAA in Frankfurt vorgestellt.

Robust gebaut

Das Auto hat gleich drei Väter. Björn Envall, Chefdesigner von Saab in Schweden, zeichnete die Linie, die American Sunroof Company in USA kümmerte sich um die Entwicklung des Verdecks, und gebaut wird das Ganze bei Valmet in Finnland. Saab-Kenner wissen längst, daß aus Uusikaupunki die solidesten und am besten verarbeiteten Schweden kommen. Dort ist man mit Liebe und Begeisterung bei der Arbeit.

Das schwedisch-amerikanisch-finnische Cabrio, das klimatisch aus der Kälte kommt, ist ein starkes Stück geworden.

Als Basis für das Cabrio dient der zweitürige Saab 900. Um ihn in ein Open-Air-Vergnügen zu verwandeln, mußten 300 Teile des Wagens verändert werden. Das Mittelstück des Wagens wurde verstärkt: 2,5 mm starke Stahl-Traversen

Test Saab 900 Cabrio Kat



TEST-ZEUGNIS

Schalung:	Das Fünfgang-Getriebe ist einwandfrei, leicht und genau zu schalten	2	Motor:	Einer der besten und zuverlässigsten Turbomotoren. Paßt sich elektronisch der jeweiligen Benzinqualität an.	2
Lenkung:	Trotz Servounterstützung geht der Kontakt zur Fahrbahn nicht verloren. Präzises Kurvenfahren möglich	2	Verbrauch:	Da im Offenbetrieb selten die volle Turboleistung genutzt wird, wartet das Saab-Cabrio mit sehr günstigen Verbräuchen auf.	3
Bremsen:	Saab-Ingenieure bauen immer auf etwas mehr Sicherheit. Vier Scheibenbremsen (vorn innenbelüftet) verzögern erstklassig	1	Kofferraum:	Durch den in den Gepäckraum hineinragenden Kasten fürs Verdeck etwas eingeschränkte Lade-Kapazität: 2 große Koffer, Kleinkram	3
Fahrleistung:	Die 160 PS unter der Haube sind mehr als ausreichend für ein Cabrio. Die volle Turbo-Kraft ist ständig in Reserve.	2	Reichweite:	Bei cabriotypischer Fahrweise sind mit dem 63-l-Tank Entfernungen von 450 bis 500 km bis zum nächsten Tankstopp zu schaffen.	3
Fahrwerk:	Beim Saab Cabrio ist eine gute Mischung aus Sportlichkeit und komfortabler Abstimmung von Federn und Dämpfern gelungen.	1	Kosten:	64 300 Mark sind kein Pappenstiel, aber es gibt kaum vollwertige Offen-Viersitzer. Katalysator 1800 Mark Aufpreis.	3
Karosserie:	Überdurchschnittlich steif für ein Offen-Auto. Die Cabrio-Linie mildert die sonst etwas ungeübte Saab-Form.	1	Gesamtwert:	Das Saab Cabrio ist eine Bereicherung, denn es gibt kaum noch vollwertige offene Viersitzer. Viel Fahrspaß, kurvensicher und sehr solide	

Im 30 Sekunden ist alles vorbei. Das Dach an der Windschutzscheibe ausgeklippt – elektrisch-hydraulisch verschwindet es in seinem Fach. Nun kommen noch die Deckel drüber

am Boden und unter den Rücksitzen eingezogen, der Rahmen der Windschutzscheibe zu einem Überrollbügel umfunktioniert und 10 Zentimeter mehr nach hinten geneigt. Ergebnis: Für ein Cabrio ist der Saab bombenfest. Nichts schwingt, bibbert, knackt oder ächzt.

Ich fühlte mich sicher wie in Abrahams Schoß, als ich abseits der Mojave-Wüste mit ihm ins Gelände ging. Auf unbefestigten Wegen, zwischen Kaktuswald und staubtrockenem Gebüsch erprobte ich seine Verwindungssteifigkeit. Die Piste war fast allradtauglich. Das Saab 900 Cabrio meisterte sie.

Wie überhaupt viele Details an diesem Auto überlegt und clever gemacht sind. Dazu zählt die Abdeckung des Buckels auf dem Heck, wenn das Verdeck abgesenkt ist. Da gibt es keine aufklappbare Abdeckung, sondern drei vorgefertigte Kunststoffteile. Das muß man ein- oder zweimal üben, bis man es in einer Minute perfekt schafft. Erst wird ein Mittelstück aufgelegt. Dazu muß die Kofferkappe geöffnet werden. Dann werden die Seitenteile rechts und links in eine Nut geschoben und einfach mit ein bißchen

Druck eingerastet. Das sieht sauber und ordentlich aus.

Der elektrisch-hydraulische Klappmechanismus ist ebenso durchdacht. Nach 30 Sekunden ist das Verdeck draußen (oder auch wieder drinnen).

Gut windgeschützt

Sehr pfiffig: wenn es einmal mit einem Hebel im Windschutzscheibenrahmen eingehakt ist, zieht es ein Elektromotor noch extra straff. Ich merkte es beim Fahren auf dem Highway: Auch bei hohem Tempo kann sich das weiche Dach nicht aufblähen und Geräusche machen.

Eine andere Eigenart der Saabs: Die hohe Gürtellinie wird zum Vorteil beim Cabrio. Der Fahrer wird beim Offenbetrieb seitlich fast bis in Schulterhöhe abgeschottet. Selbst bei heruntergelassenen Seitenscheiben sind die Windwirbel im Innenraum erträglich. Sehr gut gelungen ist den Schweden auch die Sitzgestaltung. Die ledergepolsterten Sessel reichen mit ihrer Lehne bis zu den Schulterblättern. Lokale Auskühlungen durch Windwirbel am Rücken mit Rheumagefahr sind dadurch auch kaum möglich.

Eigentlich ist der Saab mit seinem 160-PS-Motor deutlich übermotorisiert. Mich hat der Turbomotor in diesem Auto fasziniert. Weil man in einem Cabrio kaum jemals zu einem Vollgas-Artisten wird, lief die leistungshungrige Maschine mit ihrer 16-Ventil-Technik bei mittlerer Geschwin-



Obwohl das Cabrio 195 Kilo schwerer ist als die Limousine, schafft es beachtliche Sprintwerte. Sie geben Sicherheit beim Überholen. Beschleunigung 0-100 km/h in 9,5 Sekunden. 0-1000 m = 31,5 Sekunden

digkeit immer im urgesunden Drehzahlbereich um 3000 U/min.

Da flüstert der Motor nur und bleibt erstaunlich sparsam. Ganz im Gegensatz zu den Turbo-Limousinen auf deutschen Autobahnen, die sich gern zu Schluckspechten entwickeln. Mein Testverbrauch in Kalifornien lag bei 10,4 Litern bleifrei Super/100 km.

Auf dem Küsten-Highway ließ ich den Schweden um die Kurven flitzen. Auch hier ist der Saab mit seinem Frontantrieb

und einer Fahrwerksabstimmung, die genau in der Mitte zwischen Sportlichkeit und Komfort liegt, auf der Sonnenseite der Fahrfreude. Trotz 4,68 m Länge ist das Auto sehr handlich.

Für die nächste Zeit wird sich der Schwede recht rar machen. In diesem Jahr sollen nur rund 400 Cabrios produziert werden, von denen die meisten in den Export nach USA geschickt werden. Ab Herbst wollen die Finnen die tägliche Produktion auf 12 Cabrios pro Tag erhöhen.

Technische Daten:

Vierzyl.-Motor, 2 obenliegend, Nockenw., 4 Vent. pro Zyl., Abgas-Turbol., m. Ladeluftkühler, 1985 ccm, 128,5 kW (175 PS o. Kat.), 177,5 kW (160 PS m. Kat.), max. Drehm. 273 Nm bei 3000/min. Vorn Trapez-Dreieck-Querlenker, hint. Starrachse m. Längslenkern, Panhardstab u. Schraubenfed., Zahnstangenlenkung. Leergewicht: 1340 kg, Verbr. (Werksang.): bei km/h 7,6 l/100 km, bei 120 km/h 10,4 l, Stadt 13,6 l. Höchstgeschw. 200 km/h, Preis: 64 300 Mark.

Nächsten Montag in Auto Bild

Mit dem Auto
in den Urlaub

Die fünf häufigsten Pannen – und so machen Sie Ihr Auto wieder flott

Vergleichstest

Die schnellsten Diesel

Was taugen Alarmanlagen?

Formel 1: Alles über den Großen Preis von Deutschland auf dem Hockenheimring



Redaktionsdirektor:
Günter Prinz; **Chel-**
redakteur: Peter J.
Goldschey, Werner
Rudi; **Stellvert.**
Chelredakteur: Peter Felke;
Art Director: Erwin Klein;
Test: Jürgen von Gosen
(Ltg.); **Nachrichten/Reporta-**
ge: Karl-August Altmatt
(Ltg.); **Allgemeines:** Joachim
R. Walther (Ltg.); **Chelreporter:**
Alfred Weinert; **Redakti-**
on: Andreas Borchmann,
Thomas Brandenburg, Harald
Hofberg, Sabine Jesse, Peter
Latzmann, Katrin Mauz, Horst
Vieselmann; **Layout:** Michael
Nesche (Ltg.); **Bodo Acker-**
mann, Hans-Jürgen Greve,
Nobert Krüger; Foto: Ernst
Witt (Ltg.); **Dirk Houtzcolon,**
Klaus Kuhnigk; Koordination:
Helmut Lützenberger, Ver-
lagsleiter: Dieter Pacholski,
Stellvertreter: Horst Ansin,
Rüdiger Fründ, Anzeigenlei-
ter: Peter Reckow, **Anzeigen-**
preisliste Nr. 1: Vertriebslei-**ter:** Günter Wotzka, **Verlag**
und Redaktion: Axel Springer
Verlag AG, Kaiser-Wilhelm-
Straße 6, 2000 Hamburg 36,
Telefon (040) 347-1, Te-
lex 2170010, Druck: Axel
Springer Verlag AG, Ahren-
burg, Alter Postweg.