



**Cabrio
Spezial**

FAHRBERICHT SAAB 900 TURBO S 16 V CABRIOLET MONTE CARLO

YELLOW AGAIN

1986 ging das Saab 900 Cabrio in Serie und wurde zum Trendmobil. 20 Jahre später prüfen wir, ob die erste Generation zu Recht zur Legende wurde. Unterwegs im Sondermodell Monte Carlo.



DAS STADTZENTRUM VON UUSIKAUPUNKI

und der Hafen von Monaco liegen 2421 Kilometer auseinander. Die beiden Orte hatten eigentlich nichts miteinander zu tun. Bis Saab beschloss, ein auf 200 Exemplare limitiertes Sondermodell des im finnischen Uusikaupunki hergestellten 900 Cabrios nach dem kleinen Fürstentum am Mittelmeer zu benennen.

Der offene Saab hat als wahrer Kosmopolit ohnehin mehrere Staatsbürgerschaften. Seine Basis, den 900 Sedan, schickte Saab Anfang der 80er Jahre zu dem Cabriospezialisten ASC (American Sunroof Company) nach Detroit. ACS konstruierte den 900 dort von Grund auf zum Cabrio um. Auf der IAA 1983 feierte die Studie Premiere. Es dauerte aber bis 1986, um die Produktion des US-Schweden schließlich in Uusikaupunki zu starten.

Dem Erfolg des 900 Cabrios jedenfalls tat der Multikulti-Hintergrund keinen Abbruch. Saab hatte vor allem den US-Markt im Sinn. Dort wurde auch ein großer Teil der Produktion verkauft. Zu uns kam das zu seiner Zeit einzige skandinavische Cabriolet 1987. Obwohl es - bei zugegebenenmaßen deutlich besserer Ausstattung - rund 20.000 Mark mehr kostete als ein BMW 325i Cabrio, erfreute es sich auch in Deutschland großer Beliebtheit.

Daran hat sich bis heute nichts geändert. Saab 900 Cabrios der ersten Serie haben den Status des Klassikers schon lange erreicht. Besonders begehrt und entsprechend teuer sind Sonderserien wie der Monte Carlo in damals hoch modischen Biene Maja-Farben. Vielleicht gerade, weil

diese Farbkombination heute ein wenig exalziert wirkt.

Der obere Schwarzanteil lässt sich aber schnell entfernen. Beim Saab 900 Cabrio erledigt das eine stets serienmäßige elektrohydraulische Verdeckbetätigung. Also nur die Handbremse anziehen, die beiden Spannhaken lösen, das Dach ein Stückchen lupfen und dann den Knopf vor dem Schalthebel drücken. Sehr geräuscharm und flott faltet sich das Dach hinter den Fondsitzen zusammen. Das ist locker während einer Rophase an der Ampel erledigt.

Für die Montage der Persenning bedarf es dagegen eines üppigeren Zeitpolsters - ein mittelgroßer Stau kann da nicht schaden. Die frühen Saab-Cabrios hatten noch drei sperrige Kunststoffschalen, die als Abdeckung über das Verdeck gepuzelt werden wollten. Beim unserem Monte Carlo erweckt eine Plane den Eindruck, nun diese Aufgabe erfüllen zu wollen. Zwar spart sie bei geschlossenem Verdeck Platz im Kofferraum, weniger kompliziert als die alte Konstruktion fällt die Montage aber nicht aus.

Weil dafür die Kofferraumklappe offen stehen muss, sieht das immer so aus, als habe man eine Reifenpanne oder wolle wild Müll entsorgen. Und angesichts der Grazie, die das E-Dach bei der Falte Kunst vorlegt, wirkt das anschließende Fingerhaken mit Druckknöpfen und Klettverschlüssen doch sehr unprofessionell.

Sollte das Bedecken schließlich geglückt sein, müssen auch die vier Seitenscheiben nach unten. Während das Saab Cabrio offen wunderschön ist, geschlos-

Die Frontscheibe stemmt sich weit vor dem Fahrer steil in den Wind. Dank Panoramawölbung erinnert sie ein bisschen an die des VW 1303 Cabrio, hält auch die schlimmsten Stürme von den Insassen fern



DATEN & FAKTEN

Motor: Vierzylinder-Fallemotor mit Abgas-turbolader (Gemitt-Affasarch T3, vorn längs eingebaut, Bohrung x Hub 90,0 x 78,0 mm, Hubraum 1985 cm³, Leistung 185 PS bei 5700/min, Verdichtung 9,0 : 1, Ladedruck 0,9 Bar, maximales Drehmoment 284 Nm bei 2900/min, vier Ventile pro Zylinder, fünffach gelagerte Kurbelwelle, zweifach liegende Nockenwellen (Kettenantrieb), elektronische Benzineinspritzung Bosch LH-Jetronic

Kraftübertragung: Vorderradantrieb, manuelles Fünfganggetriebe, auf Wunsch mit Dreigang-Automatikgetriebe

Karosserie/Fahrwerk: Vierstüdiges, zwei-türiges Cabriolet, selbsttragende Karosserie, vorn Einzelradaufhängung mit Doppelquerlenkern, Schraubfedern, Stabiachse hinten mit Schraubfedern, Längslenkern, Panhardstab, Teleskopstoßdämpfer rundum, Zahnstangenlenkung, innenbelüftete Scheibenbremsen vorn, Scheibenbremsen hinten, Feststellbremse auf Vorderräder wirkend, Reifen 205/50 ZR 16 auf 7J x 16-Alu-Rädern

Maße/Gewicht: Länge x Breite x Höhe 4680 x 1690 x 1400 mm, Radstand 2517 mm, Leergewicht 1315 kg, Kofferraumvolumen 385 Liter, Tankinhalt 63 Liter

Fahreleistungen: 0 bis 100 km/h in 8,5 s, V_{max} 210 km/h, Verbrauch 13 Liter/100 km

Bauzeit/Stückzahl: 1986 - 90: 49 000 Stück

HISTORIE

1983: Auf der IAA zeigt Saab eine Studie des offenen 900 in Zusammenarbeit mit ASC (American Sunroof Company)

1986: Verkaufstart des 900 Cabrio in USA

1987: Facelift für die 900er-Baureihe mit neuer Fahrzeugfront, Verkaufstart des Cabrios in Deutschland

1991: Modellüberarbeitung, alle 900 Cabrio-Versionen jetzt serienmäßig mit ABS

1994: Neues Cabrio auf Opel-Basis

1998: Facelift, Umbenennung in 9-3

2003: Dritte Generation des Saab-Cabriolets



Ab 1994 Cabrio auf Opel-Basis. Name 9-3 seit 1998, aktuelles Modell ab 2003



Ein Motor wie ein Vorschlaghammer: Der Turbolader bläst dem Zweiliter 185 PS ein. Dabei kommt der Wummss spät, aber dann in einer Heftigkeit, dass selbst Fahrer moderner Turbodiesel erschrecken

sen wunderschön eigentümlich aussieht, kommt es ohne Dach, aber mit stehender Fensterfront etwas plump daher.

Gut, dass die Fenster zum Regulieren der Windstärke kaum einmal gebraucht werden. Die steile Frontscheibe wehrt sich auch allein tapfer und erfolgreich gegen die anstürmenden Lüfte. Ihre Panoramaform führt die stärksten Stürme um die Frontbesatzung herum und sorgt für Saab-typische Heimeligkeit selbst bei geöffnetem Verdeck.

Nicht einmal ein Überrollbügel stellt sich den Lüften in den Weg. Das wundert erst etwas bei einem Hersteller wie Saab, der sich doch so sehr der Sicherheit verschrieben hat. Aber dann fühlt man die Solidität der Karosserie. Wenn die großen, bis in die Schweller reichenden Türen schon mit dem Klang und der Endgültigkeit eines U-Boot-Schotts schließen, erscheint das Vertrauen in den Windschutzscheibennahmen unendlich und ein möglicher Überschlag nur als ein bewussterweiternder Perspektivenwechsel.

Zwar sitzt alles in und am Saab. Die Verarbeitung – bombig. Aber ein bisschen ein Rüttel-Schüttler ist er auf schlechten Straße mit offenem Dach doch. In Detroit haben sie ihm zur Verstärkung so viel Blech eingeschweißt, dass das Cabrio 90 Kilo mehr wiegt als die Limousine. Im Rückspiegel lässt sich aber häufig beobachten, wie der kurze Spoilerkragen um

den Verdeckkasten herum mehr als nur ein wenig zittert.

Der Spoiler ist auch das Einzige, das beim Blick zurück zu sehen ist. Die abfallende Kofferraumklappe dagegen entzieht sich beim Rangieren dem Blick des Fahrers. Bei geschlossenem Verdeck verlangt der Umgang mit dem Retour-Gang volle Konzentration.

Nach vorn wiederum öffnet sich barrierefrei eine freie Sicht über die Motorhaube. Unter ihr sitzt, wie es sich für einen richtigen Saab gehört, ein turbogeladenes Triebwerk. Die Motorbasis stammt, wie auch das Getriebe, noch von Triumph. 1977 präsentierte Saab auf der IAA den 99 Turbo mit 145 PS. Erst war der Motor nur stark, später im 900 dank Ladeluftkühler mit der Zeit auch standfest. Für Saab hatte der Turbo neben dem Imagegewinn den Vorteil, dass ein Motor genügte, um mit unterschiedlichen Ladedrücken ein breites Leistungsspektrum abzudecken – vom Soft- bis zum Hardturbo.

Obwohl nur 200 Exemplare vom Monte Carlo gebaut wurden, bot Saab auch ihn in verschiedenen Leistungsstufen an. 185 PS, die Topleistung, presst der Lader dem Zwiliter in unserem Monte mit der Produktionsnummer 145 ab.

Das macht aus dem 900 noch einen Turbo vom guten alten Schlag. Bei niedrigen Drehzahlen zappelt der Zeiger der Ladedruckanzeige vorfreudig auf elf Uhr.

DIE VERARBEITUNG – BOMBIG. ABER EIN BISSCHEN EIN RÜTTEL-SCHÜTTLER IST ER DOCH

Pressebericht aus Motor Klassik vom Mai 2005 Teil 4



Das streng funktionale
Cockpit ist unbedingt
ergonomisch, das Lenkrad
ein Original-Zubehör, aber
nicht unbedingt schön.
Dafür lässt es sich, wie auch
alle Schalter, selbst mit
dicken Fäustlingen greifen



ZÜCHTIGE JUNGE DAMEN SOLLTEN WOHL ÜBERLEGEN, MIT WEM SIE DEN SCHUMMRIGEN FOND TEILEN



Nur 200 Monte Carlo-Cabrios wurden gebaut. Das Sondermodell zeichnet sich durch den kleinen Heckkragen und rennerprobte, dreifachige Leichtmetallräder aus. Das Persenning-Geltinger hat es mit den normalen 900 Cabrios gemein



aus dem tiefen Drehzahlkeller beschleunigt das Saab Cabrio aber kaum vehementer als ein gut frisiertes Mofa. Bei knapp 3000 Touren zuckt die Nadel an die rote Markierung. Dann schlägt der Turbo zu, und sorgt nicht wie die modernen Turbodiesel nur für einen kurzen Leistungskick über ein paar hundert Umdrehungen. Im Saab prügelt die Turbine den Motor mit 0,9 Bar Überdruck ohne Nachlassen auf 6000. Dann den nächsten Gang über die exakte Schaltung einlegen – und die Schubkraft drückt den Saab weiter und weiter dem Horizont entgegen.

Wer sich dauernd dem Turbowummis hingibt, riskiert aber, bald sanft auszurollen. Denn scharf gefahren ist der Turbo halt ein gefräßiges Biest, das sich ohne Anstand aus dem Tank bedient.

Das passt an sich ja beides nicht so recht zu einem Cabrio. Schnellfahren und Vorschlaghammer-Leistungscharakteristik. Denn so rauscht man doch zu unentspannt über die Dörfer. Das fällt anfangs nicht so sehr auf, weil das Fahrwerk mit der Leistung problemlos zurechtkommt. Selbst die Lenkung lässt sich kaum vom Zerren im Antrieb beeinflussen. Aber das 900 Cabrio kann auch anders, der Fahrer muss sich ein bisschen zu seinem Glück zwingen und das Gas lupfen. Es röhrt dann etwas weniger brünnig aus der Auspuffanlage. Bei mittleren Drehzahlen erweist sich der Turbomotor als ein ebenso kultiviertes wie durchzugsstarkes und hinreichend sparsames Triebwerk.

Dann kann man sich vorn entspannt in die orthopädisch hochkorrekten Ledersessel kuscheln. Hinten dagegen ist es für

zwei sehr eng. Züchtige junge Damen sollten sich wohl überlegen, mit wem sie den – bei geschlossenem Verdeck zudem sehr schummrigen – Fond teilen wollen. Für alle anderen bietet sich der Saab als erste Wahl für die Fahrt ins Autokino an.

Das dicklagige Dach schützt nicht nur vor Blicken, sondern auch vor Regen und Kälte hervorragend. Dazu kommt noch die Heizung mit der Wirkung eines Saunaofens. Selbst bei Temperaturen nahe null und offenem Verdeck halten die Füße nur ein paar Minuten lang die Wärmeleistung der Stufe zwei aus. Stufe drei verwandelt den Wagen in einen Heißluftherd.

Es sind nicht wirklich Marotten, die den Saab so begehrenswert machen. Dafür hat er zu wenig, viel weniger zumindest, als man Saab so gerne nachsagt. Er trumpft mit Solidität, die sich auch darin ausdrückt, dass er es mit manchen Dingen einfach zu gut meint – eine Tugend, die modernen Autos ziemlich abgeht.

An der Legendenbildung um die erste Generation des Saab 900 Cabrios haben auch die Nachfolger erheblichen Anteil. Der zweite 900 ab 1993 basierte schon auf Opel-Modellen und war damit so durchschnittlich, wie Saab-Fahrer nie unterwegs sein wollten. Dass der Neue nicht mehr als echter Saab empfunden wurde, mehrte den Ruhm des Alten.

Der reife in 20 Jahren zu einem charismatisch-perfekten Youngtimer. Da stört der Formfehler nicht, dass er als schwedisches aller Cabrios aus Finnland stammt.

TEXT: Sebastian Renu
FOTOS: Uli Jooß

KAUFBERATUNG SAAB 900 CABRIOLET

Obwohl erst 1993 eingestellt, ist das Saab 900 Cabrio der ersten Serie bereits ein Klassiker. Ganz unproblematisch zeigt sich der offene Schwede nicht – erst bei sorgfältiger Pflege gibt er sich unverwundlich. Doch das Risiko bleibt überschaubar, wenn man bereit ist, etwas mehr auszugeben.

★★★★★ Alltagsstauigkeit
★★★★☆ Ersatzteillage

★★★★☆ Reparaturfreundlichkeit
★★★★☆ Unterhaltskosten

★★★★☆ Verfügbarkeit
★★★★☆ Nachfrage

KAROSSERIE-CHECK

Die Qualität der Rostvorsorge schwankte beim Saab 900 stark. Während die Baujahre 1988, 1989 und 1990 hervorragend gegen Korrosion geschützt sind, weisen die späteren Modelle, vor allem ab Baujahr 1992, eine weniger gute Hohlraumversiegelung auf. Die Flüssigkeiten und Dämpfe, die aus nicht wartungsfreien Batterien austreten, verursachen im Motorraum oft Korrosion rund um die **Batteriehalterung**. Bei weniger gut versiegelten Autos kann es auch an **Türmenseiten** und **Radläufen** zu Rost kommen.

Speziell beim **Cabriolet** ist auch der **Frontscheibenrahmen** gefährdet. Wenn das Verdeck häufig in nassem Zustand zugeklappt wurde, bildet sich dort Rost. Das Softtop selbst zeigt sich robust und unproblematisch.

Viele Saab 900 Cabrios wurden gebaut, mit anderen **Fahrwerken** und **Rädern** ausgestattet. Im **Innenraum** finden sich häufig nachgerüstete Lenkräder. Oft mangelt es aber an den korrekten **Einlagerungen** für die Umbauten. Saab-Spezialisten wie Henschmid sorgen aber für die notwendigen TÜV-Abnahmen oder Rückrüstungen. Vor allem **Tiefenlegungen** nimmt die Karosserie auf Dauer übel und neigt zu Verwindungen.

TECHNIK-CHECK

Auch der solide Schwede zeigt ein paar Verschleißerscheinungen wie verstopfte **Kühler**. Solch ein Mangel sollte sehr schnell behoben werden, wenn man nicht riskieren will, dass die **Zylinderkopfdichtung** durchbrennt. Wird der Kopf dann abgeschliffen, stimmt das Zylinderolumen nicht mehr – der **Motor klingelt** vor im Teilzylinderbereich. Eine weitere Schwachstelle neben defekten **Lenkgetrieben** sind die **Getriebe**. Dabei gehen die meisten Schäden auf mangelnde Ölwechsel zurück. Durch schlechtes Öl verschleißt das **Lager des Kegelrollenrades** stark.

Die dann billige Getrieberevision kostet 700 bis 800 Euro.

Beim Cabrio lecken oft die **Ölleitungen** der serienmäßigen elektro-hydraulischen Verdeckbetätigung. Die Elektromotoren wieder um sind recht robust. Hier auftretende Defekte – meist verursacht durch einen zu niedrigen Hydraulikölstand – können von Spezialisten günstig behoben werden. Ein neuer E-Motor kostet 1000 Euro.



PREISE

Bei Einführung 1987

67 100 Mark

Bei Produktionsende 1993

78 150 Mark

Das Saab 900 Cabriolet der ersten Generation war immer ein Trendauto und nie billig. Darum wird das Nachfolgemodell ab 1994 auf Basis des Opel Vectra deutlich niedriger gehandelt als die frühen Cabrios. Für solche beginnen die Preise bei rund 5000 Euro. Das sind aber meist Wagen mit hohen Laufleistungen und deutlichen Alterserscheinungen. In der Regel kostet es noch einige Tausender mehr, um billige Wagen auf einen guten technischen Stand zu bringen. Da lohnt es eher, alltagsstauige Cabrios für 9000 bis 10 000 Euro zu kaufen.

Technisch und optisch komplett überholte Topmodelle vom Saab-Spezialisten mit Garantie kosten zwischen 12 000 und 15 000 Euro. Seltene Sonder-serien erreichen auch Spitzenpreise von über 25 000 Euro.

Wert in gutem Zustand (Note 2), Saab 900 Cabriolet, Baujahr 1987 bis 1993



SCHWACHPUNKTE

- 1 Batteriehalterung
- 2 Kühler verstopft
- 3 Frontscheibenrahmen
- 4 Getriebe
- 5 Lenkung
- 6 Rost an Türmenseiten
- 7 Ölleitungen des elektro-hydraulischen Verdecks
- 8 Tiefenlegungen
- 9 Zylinderkopf
- 10 Verwindungsanfälligkeit



Bild: Saab 900 Turbo Limousine

ERSATZTEILE

Obwohl die erste Serie des Saab 900 Cabriolets erst vor 13 Jahren eingestellt wurde, werden langsam einige Ersatzteile knapp. Türen für das Cabrio gibt es kaum mehr. Rückleuchten und Heckklappe sind baugleich mit den Teilen der Stafette-Limousine, aber dennoch inzwischen nicht mehr immer leicht zu bekommen. Seiten und teuer sind auch originale Motoren für das elektrische Verdeck. Besser als bei der Karosserie sieht die Lage bei Teilen für die Technik aus. Hier gibt es sowohl bei Saab-Händlern, billiger aber im freien Handel Ersatz. Saab-Spezialisten bieten auch eine Euro 2-Ummüstung für den 900 an.

SPEZIALISTEN

Autohaus Henschmid (Autos, Reparaturen, Restaurierungen), Allgäuer Straße 26, 87734 Benningen, Tel.: 0 83 31/1 23 60, www.henschmid.de

Skandix (Ersatzteile für skandinavische Automobile), Richtershöhe 6, 38729 Lutter am Barenberge, Tel.: 0 53 83/96 00 96, www.skandix.de

Skaniimport Flonner Autoteile GmbH, Föhrenstraße 21, 42283 Wuppertal, Tel.: 02 02/2 50 19 50, www.skaniimport.de

Reich und Sohn (Euro 2-Ummüstung), Naumannstraße 33 (Haus 2), 10829 Berlin-Schöneberg, Tel.: 0 30/7 81 15 92, www.autokat.de

CLUBS

f. Dt. Saab Club e. V., Beletelder Weg 13, 45659 Ricklinghausen, Tel.: 0 23 61/18 30 74, www.astro.nutr-uni-bochum.de/kiw/Saab-Club.htm

Saab-Team Nordalbe, Thorsten Zietm, Goethestraße 24, 25436 Uetersen, www.saab-team.de

Saab-Forum, Bahnhofsstraße 18, 97234 Reichenberg, Tel. 09 31/66 13 42, www.forum-ato.de