Cabrio SPEZIAL

Die Familientauglichen: Die Viersitzer von BMW und Saab sind geräumig und komfortabel. Ihre Zuverlässigkeit macht sie zu idealen Begleitern für den sommerlichen Alltag. Aber in ihrem Wesen unterscheiden sie sich sehr.

Viersitzige

Verführung

Text Alf Cremers // **Fotos** Arturo Rivas

Im Vergleich zum üppig-mondänen Saab wirkt der BMW geradezu zierlich

Fast 2,3 Millionen Dreier-BMW vom Typ E30 haben prägende Spuren in unserem Gedächtnis hinterlassen. Ein Auto, das selbst über 20 Jahre nach Produktionsende noch im Straßenbild auftaucht, wird zum alten Freund. Die Wahrscheinlichkeit, selbst mal einen besessen zu haben, ist ziemlich groß. Ich hatte vier davon, einer war sogar ein Cabrio. Auch der offene, viel teurere und seltenere Dreier ist nichts Außergewöhnliches, weil er eben in erster Linie mal ein Dreier ist. Man zeichnet nicht nur die kantige Lego-Linie seiner Karosserie im Schlaf nach, viele von uns könnten ohne große Mühe die komplette Betriebsanleitung verfassen.

Ganz anders der Saab 900. Kein alter Kumpel, der eine Episode unseres Lebens ausmachte. Ein intellektueller Exot, zwar nicht aus Übersee, aber aus Skandinavien, aus Trollhättan, Schweden, und als Cabrio aus Uusikaupunki, Finnland. 0,7 Prozent Marktanteil über Jahrzehnte haben bei Saab-Automobilen trotz hoher Überlebensquote und missionarisch eifernder Besitzer jede prägende Wirkung vereitelt.

Deshalb ist der Saab 900 jedes Mal für mich eine Entdeckung, da kenne ich noch nicht die Farbcodes auswendig und habe nach einiger Zeit auch wieder vergessen, wie die Haube aufgeht – nach vorne, wie bei BMW, aber da ist noch so ein kleiner Fanghaken, den man lösen muss. Okay, ich weiß, dass man nach Ende der Fahrt den Zündschlüssel nicht aus der Mittelkonsole ziehen kann, bevor der Rückwärtsgang eingelegt ist. Ich weiß, dass man 50 Meter vor der Ampel stehen muss, um durch die schmale, flugzeugkanzelhaft gebogene Panoramascheibe den Farbwechsel mitzukriegen. Saab ist anders, auf eine sture, besserwisserische, aber liebenswerte Weise anders.

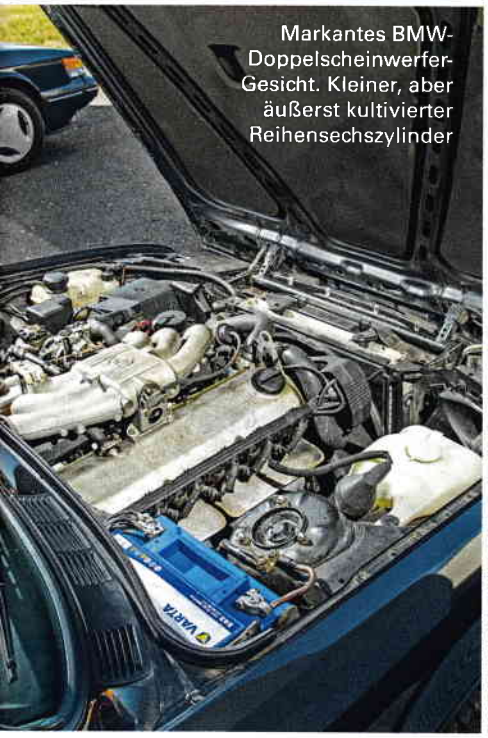
Der Saab wirkt wie eine Jacht, opulent und glamourös. Der BMW ist auch offen ein sportlicher Asket

Das fängt bei der Technik an. Auch beim Saab 900 Cabrio sitzt der Motor, ein Riesentrumm von Doppelnockenwellen-Vierzylinder, falsch rum drin. Die Stirnseite mit den Nockenwellenrädern zeigt zur Frontscheibe. Außerdem ist der aufgeladene Vierventilmotor auch noch stark geneigt, damit die Haube zugeht und der Bug halbwegs in der Windströmung liegt. Vorne beim Kühler sitzt die Kupplung. Von ihr geht, wie beim Motorrad, eine Dreifach-Primärkette aus, die den Kraftfluss zum Getriebe in der unteren Etage weiterleitet.

Der Frontantrieb gehört bei Saab ebenso zum konstruktiven Glaubensbekenntnis wie der Hang zur aerodynamischen Form. Diese Etagen-Bauweise, die wir sonst noch vom VW K 70 kennen, sorgt für eine traktionsfreudige Vorderachslast und vermeidet die Kopflastigkeit bei vor der Vorderachse montierten Längsmotoren, wie wir sie von Audi kennen. Das Fahrverhalten profitiert, es wird neutraler, nicht so kurvenunwillig untersteuernd, wie es alte Fronttriebler sonst so an sich haben. Saab-Konstrukteure denken eben weiter, sie akzeptieren auch nicht die für den Vorderradantrieb prädestinierte, genial einfache McPherson-Aufhängung.

Sie wollen es lieber stabiler, nachhaltiger, legen die Schraubenfedern hoch und lassen die Antriebswellen zwischen zwei soliden Dreieckslenkern laufen. Hinten reicht den Tüftlern aus Trollhättan eine leichte geschleppte, aber dank Längslenker, Panhardstab und Schubstreben sorgfältig geführte Starrachse. Sie trampelt nicht.

Dem Dreier-BMW-Cabriolet sind solche Experimente und technischen Spitzfindigkeiten fremd. Sein konstruktives Layout folgt immer noch dem der „Neuen Klasse“



Markantes BMW-Doppelscheinwerfer-Gesicht. Kleiner, aber äußerst kultivierter Reihensechszylinder

Das Interieur lebt pure Funktionalität, die das schwarze Leder noch verstärkt. Klassische Kreuzspeichenräder

von 1961, als BMW sich neu erfand. Sportlich, fahraktiv, lieber Drehzahl als Drehmoment, lieber Straßenlage als Fahrkomfort. Will heißen: Motor vorn, Antrieb hinten, vorne McPherson-Achse, hinten Schräglenker, ein ebenso effizientes wie zeitloses Konzept. Nur der kleine Zweiliter-Reihensechszylinder ist mit seiner zahnriemengetriebenen Nockenwelle ein neueres Gewächs. Seine Laufkultur ist sprichwörtlich, er klingt selbst bei hohen Drehzahlen seidig sanft.

Turbo statt Sechszylinder

Das Entwicklungsbudget bei Saab war schon immer knapp bemessen. Die Form des Mittelklassemodells 99 wurde zum 900 gestreckt, der Radstand blieb, deshalb die großen Überhänge auch beim Cabrio. Der Motor des 99, einst eine bei Triumph in Coventry eingekaufte, moderne OHC-Konstruktion, wich zum Modelljahr 1977 einem deutlich haltbareren und ausbaufähigeren Saab-Triebwerk. Die Hubraumgrenze liegt nun bei 2,3 Litern, und die fehlenden zwei Zylinder im Vergleich zu viel billigeren Konkurrenzobjekten gleichen leistungsmäßig Vierventiltechnik und Aufladung aus. Die steckt der großkolbige Vierzylinder mit direkter Ventilsteuerung über Tassenstößel locker weg, Laufleistungen um die 300 000 km sind keine Seltenheit.

Unser Zweiliter-Cabriolet wird vom Softturbo auf 141 PS beflügelt, eine vor allem im Saab-Fanland Italien sehr gefragte Motorvariante, deshalb auch die weißen Blinker unseres Fotomodells. Gegen dessen mondäne Pracht wirkt der asketisch-strenge Dreier-BMW geradezu zierlich. Der Saab kommt so ausladend daher wie eine Segeljacht, das liegt vor allem am ausschweifenden Sedan-Heck samt aufgeschlagenem Verdeckkragen.

Innen schwelgt der Schwede mit einer üppigen Ledergarnitur in feinster Nappa-Qualität, die Instrumententafel schmückt sich very old English mit Wurzelnussfurnier. Das Saab-Cabrio versteht die seltene Kunst, Luxus und Understatement glaubwürdig zu kombinieren. Das sorgt für stilsicheres Auftreten selbst in den feinsten Kreisen. So ein viersitziger offener Saab ist niemals peinlich. Noch nicht einmal im Quietschgelb des Monte-Carlo-Sondermodells.

Auch das Dreier Cabrio ist längst salonfähig, hat das tiefergelegte, bassbetäubende Kenwood-Image der mittleren Schicksals-

DATEN UND FAKTEN BMW 320i CABRIOLET, E30

■ **Motor:** Typ M20, wassergekühlter Sechszylinder-Reihenmotor, Zylinderkopf aus Leichtmetall, Block aus Grauguss. Sieben Kurbelwellenlager, eine obenliegende, über Zahnriemen angetriebene Nockenwelle, v-förmig angeordnete, über Kipphebel betätigte Ventile. Hubraum 1990 cm³, Bohrung x Hub 80 x 66 mm, Leistung 129 PS bei 6000/min, max. Drehmoment 162 Nm bei 4300/min, Verdichtung 8,8:1, elektronische Einspritzung Bosch Motronic, kennfeldgesteuerte Elektronikzündung, geregelter Katalysator mit Lambda-Sonde

■ **Kraftübertragung:** Hinterradantrieb, Getrag-Fünfgang-Schaltgetriebe mit Schoncharakteristik, auf Wunsch ZF-Viergang-Automatik mit Drehmomentwandler

■ **Karosserie und Fahrwerk:** Selbsttragende offene Cabriolet-Karosserie. Vorne McPherson-Federbeine und untere Querlenker. Hinten Schräglenkerachse, separate Minibloc-Schraubenfedern, Stabilisator, Zahnstangenlenkung, a. W. mit Servo, Scheibenbremsen vorn und hinten (nur bei ABS), Räder 5,5 J x 14, Reifen 195/65 x 14 (Serie), a. W. 6,5 J x 15, 205/50-15

■ **Maße und Gewicht:** Länge 4325, Breite 1645, Höhe 1340 mm, Radstand 2570 mm, Gewicht 1280 kg, Tankinhalt 62 Liter.

■ **Fahrleistungen und Verbrauch:** Vmax 195 km/h, Beschl. 0–100 km/h in 11 s, Verbr. 11,8 l/100 km

Bauzeit und Stückzahl: BMW E30 Cabriolet (E30 C2) 1985 bis 1993: ges. 143 425 Expl., 320i: 1987–1992

Saab-Front mit Aerodynamik-Note. Optisch eindrucksvoller Zweiliter-Soft-Turbo mit 16 Ventilen

Cockpit mit improvisiertem Charme. Originale Saab-Alu-räder. Üppiges Leder in Top-Qualität

jahre längst abgelegt. Bei ihm gilt: Form follows function. Selbst die Lederpolster sind vorne als fordernde Sportsitze ausgebildet. Ein Auto für viel Fahrfreude, das auch Neulingen keine Bedienungsrätsel aufgibt, wie es der Saab tut. Der unaufgeregte Zweiliter-Sechszylinder passt zur sachlichen Karosserielinie. Der gedopte Saab-Vierzylinder röhrt weit spektakulärer, und er beißt dank ladeluftgekühltem Turbo im mittleren Drehzahlbereich viel kräftiger zu. Aber bei forciertem Autobahntempo ist der leise BMW der viel angenehmere Reisewagen.

Qualität aus Finnland

Der BMW liegt auch in schnell gefahrenen Kurven deutlich besser als der Saab, neutraler, direkter. Trotz des für einen Fronttriebler megakleinen Wendekreises von nur 10,8 Metern zeigt der offene Schwede nicht das spielerische Handling des zierlichen BMW. Dafür wirkt der Saab auf schlechten Straßen solider und verwindungssteifer. Sein elektrohydraulisches, gefüttertes Verdeck, das mit Entwicklungshilfe der American Sunroof Corporation entstand, punktet obendrein noch mit einer kratzfesten Glasheckscheibe.

BMW und Saab sind abgesehen von ihrer viersitzigen Familientauglichkeit so verschieden, wie es zwei Autos nur sein können. Das erfrischend Andersartige macht den Reiz des 900 Cabriolet aus. Es lässt einen staunen, und manchmal wundert man sich, oder man zollt den besessenen Frontantriebsjüngern aus Trollhättan Respekt für ihre reife Leistung. Die hohe Perfektion des BMW, der rational des bessere Auto ist, wirkt dagegen wie selbstverständlich. ■

FAZIT

BMW besaß ich schon viele, auch mal ein E30-Cabrio, einen 325i Automatik. Alles ist so vertraut, alles so perfekt. Der Saab 900 macht mich neugierig. Alles ist so anders. Mit diesem Querkopf will ich auf Entdeckungsreise gehen, um meinen Horizont zu erweitern. Der Saab zeigt, dass anders nicht besser ist. Aber schön, wenn man Herzklopfen bekommt.

Kaufberatungen auf Seite 34 ▸▸▸

DATEN UND FAKTEN SAAB 900 S CABRIOLET

■ **Motor:** Typ MP3, wassergekühlter Vierzylinder-Reihenmotor, vorn längs eingebaut, Zylinderkopf aus Leichtmetall, Block aus Grauguss, fünf Kurbelwellenlager, zwei obenliegende Nockenwellen, über Duplexkette angetrieben, vier Ventile pro Zylinder, über Tassenstößel mit hydr. Ventilspielausgleich betätigt. Hubraum 1985 cm³, Bohrung x Hub 90,0 x 78,0 mm, Leistung 141 PS bei 5600/min, max. Drehmoment 202 Nm bei 3800/min, Verdichtung 9,0:1, Abgasturbolader Garrett AiResearch T3 mit Ladeluftkühler, APC-Antiklopfsystem, Bosch LH-Jetronic, Ölinhalt vier Liter, G-Kat

■ **Kraftübertragung:** Frontantrieb, Fünfganggetriebe mit Schoncharakteristik, a. W. Borg-Warner-Dreigangautomatik mit Wandler

■ **Karosserie und Fahrwerk:** Selbsttragende offene Stahlkarosserie mit Cabrioverdeck. Vorne Dreiecksquerlenker mit hochgelegter Schraubenfeder. Hinten Starrachse an Längslenkern mit Panhardstab, Schraubenfedern, Stabilisator. Servo-Zahnstangenlenkung, Scheibenbremsen, Räder 5,5 J x 15, Reifen 185/65 HR 15

■ **Maße und Gewicht:** Länge 4680, Breite 1695, Höhe 1400 mm, Radstand 2517 mm, Gewicht 1350 kg, Tankinhalt 63 Liter

■ **Fahrleistungen und Verbrauch:** Vmax 190 km/h, Beschleunigung 0–100 km/h in 10,9 s, Verbrauch 10,8 l/100 km

■ **Bauzeit und Stückzahl:** 900 C1 1986 bis 1993: 49 756 Exemplare

KAUFBERATUNG BMW DREIER E30 CABRIO

Das erste Dreier-Werks-Cabriolet ist heute noch ein Erfolgsmodell. Ein großes Angebot trifft auf große Nachfrage. Tuningsünden und Wartungsstau heißen seine Hauptfeinde.

KAROSSERIE-CHECK

■ Die E30-Karosserien bieten eine gute Blechqualität und schon ab Werk einen umfangreichen Korrosionsschutz. Doch der Zahn der Zeit entlarvt nach 25 Jahren auch Schwachstellen. Das Dreier-Cabrio hat zwecks Steifigkeit stärker dimensionierte Schweller. **Die Blechverstärkungen an den Wagenheberaufnahmen** neigen trotzdem zur Durchrostung. Weitere korrosionsgefährdete Zonen sind die **Federbeindome** der Vorderachse, die hinteren Radläufe und das Heckblech unter der Stoßstange. Das Interieur altert bei Cabrios schneller als bei Limousinen. Oft sind die Wangen der Sportsitze aufgescheuert, und das Leder wird rissig wegen der Sonneneinstrahlung. Die Reserveradwanne ist häufig ein Feuchtbiotop, weil die Dichtung des Kofferraumdeckels geschrumpft oder defekt ist.

TECHNIK-CHECK

■ Die schmächtigen Vierzylinder vom Typ M40 stehen in Haltbarkeit und Robustheit dem Sechszylinder M20 nicht nach. Wichtig ist, dass bei beiden die **Intervalle für den Zahnriemenwechsel** (90000 km oder alle acht Jahre) eingehalten werden. Klappergeräusche während der Warmlaufphase deuten beim M20 auf **eingelaufene Nockenwellen** hin. Die Getriebe halten länger als die Motoren. Fahrwerksseitig gibt es die typischen BMW-Mängel wie ausgeschlagene Querlenkerlager und Schräglenkerbuchsen zu beklagen.

PREISE

Bei Einführung 8/1987 (BMW 325i Cabriolet)	**50700 Mark**
Classic-Tax-Preis 2014 (Zustand 2/4)	**9400/2500 Euro**

ERSATZTEILE

■ Die vorbildliche Ersatzteilversorgung für das E30-Cabrio läuft unter BMW Classic. Die lokale BMW-Vertretung kann fast alles rasch und preiswert liefern. Nur bestimmte Ausstattungs- und Zierteile aus selten georderten Kombinationen bereiten Probleme.

CLUBS UND SPEZIALISTEN

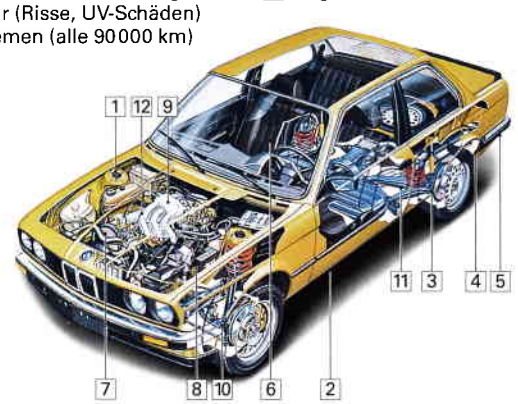
BMW 3er-Club (E21/E30) e. V., Ralf Ziegler, Steinacker 38, 53229 Bonn, Fax 022861 65 38, **www.3er-club.de**

Fa. Walloth & Nesch, Dipl.-Ing. A. Walloth und A. Nesch, Im Ohl 69, 59757 Arnsberg, Tel. 02932/900450, **www.wallothnesch.com**

Team Andexer, Auf dem Pöthen 35, 42553 Velbert, Telefon 02053/922222, **www.team-andexer.de**

SCHWACHPUNKTE

1 Federbeindome vorne
2 Schweller, Wagenheberaufn.
3 Schweller-Enden im Radhaus h.
4 Radläufe und Endspitzen
5 Heckblech unter Stoßstange
6 Interieur (Risse, UV-Schäden)
7 Zahnriemen (alle 90000 km)
8 Bosch-Motronic-Bauteile
9 Zylinderkopf (Dichtung, Risse)
10 Traggelenke, Spurstangen v.
11 Tonnenlager, Koppelstangen h.
12 eingelaufene Nockenw. (6 Zyl.)



ALLTAGSTAUGLICHKEIT	★★★★★
ERSATZTEILLAGE	★★★★★
REPARATURFREUNDLICHKEIT	★★★★★
UNTERHALTSKOSTEN	★★★★★
VERFÜGBARKEIT	★★★★★
NACHFRAGE	★★★★★

KAUFBERATUNG SAAB 900 CABRIO

Auch das 900 Cabrio hat das Zeug zum Langzeitauto. Guter Korrosionsschutz und robuste Technik machen wenig Sorgen. Der Turbo braucht jedoch etwas mehr Zuwendung.

KAROSSERIE-CHECK

■ Gute Rostvorsorge und hohe Blechqualität zahlen sich beim in Finnland montierten Saab 900 im Alter aus. Nur vernachlässigte Exemplare zeigen Rostbefall am **Windschutzscheibenrahmen** oder im Bereich von **Schwellern und Radläufen.** Manchmal sind auch die Türunterkanten von Korrosion angegriffen. Auch beim Saab leidet das Leder natürlich unter UV-Einfluss, versprödet und reißt. Das Gleiche gilt für das Verdeck. Dessen elektrohydraulische Betätigung mit Ölleitungen, Druckspeichern und einer komplizierten Kinematik zeigt sich im Alter oft reparaturbedürftig. Ein neues Sonnenland-Stoffverdeck kostet inklusive Einbau etwa 2000 Euro. Originalität ist vor allem beim offenen Saab sehr gefragt, Tuningkisten sind tabu!

TECHNIK-CHECK

■ Die modern konzipierten Saab-DOHC-Motoren sind für hohe Laufleistungen bekannt. Auch Kilometerstände über 200000 sind für die robust dimensionierten 16-Ventiler kein Problem. Manchmal kommen defekte **Zylinderkopfdichtungen** vor, das erkennt man an der lehmbraunen, motoröldurchsetzten Kühlflüssigkeit im Ausgleichsbehälter. Modelle mit Turbolader sind empfindlicher. Sobald man ihre Leistung nutzt, ist sorgfältiges **Warm- und Kaltfahren** angesagt. Die unterdimensionierten Schaltgetriebe sind eine traditionelle Saab-Schwachstelle. Auf Heul- oder Mahlgeräusche achten.

PREISE

Bei Einführung 1987 (Saab 900 Turbo 16 Cabriolet)	**68900 Mark**
Classic-Tax-Preis 2014 (Zustand 2/4)	**12500/4900 Euro**

ERSATZTEILE

■ Nicht alle Karosserieteile des Cabrios sind baugleich mit dem der zweitürigen 900-Sedan-Limousine. Bei Türen, Kotflügeln und Verdeckmotoren gibt es schon Lieferengpässe. Generell ist die Versorgung mit Technikteilen bei Saab-Spezialisten problemlos.

CLUBS UND SPEZIALISTEN

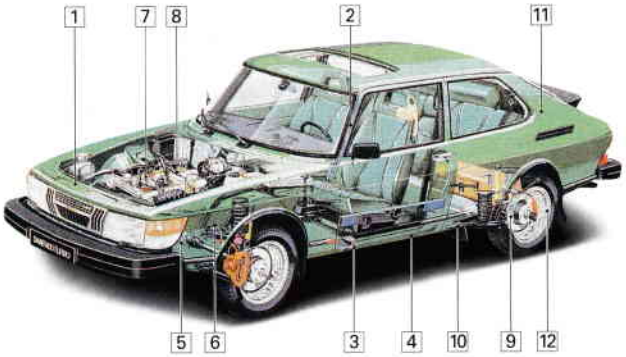
1. Deutscher Saab Club e. V., Moltkestraße 4, 41447 Moers, Tel. 0172/2739247, **www.erster-deutscher-saab-club.de**

Heuschmid GmbH, Im Wang 2, 87634 Obergünzburg, Tel. 08237/9227025, **www.heuschmid.de**

Skandix AG, Ersatzteile für Saab und Volvo, Richtershöhe 6, 38729 Lutter am Barenberge, **www.skandix.de**

SCHWACHPUNKTE

1 Batteriehalterung
2 Frontscheibenrahmen
3 Schweller und Radläufe
4 Türunterkanten
5 Schaltgetriebe (Lager, Synchr.)
6 Lenkgetriebe (Undichtigkeiten)
7 LH-Jetronic, Zylinderkopf
8 Turbolader, Ladeluftkühler
9 Bremsanlage
10 Fahrwerksbuchsen
11 elektrohydraulisches Verdeck
12 Tieferlegungen, Tuning-Kits



ALLTAGSTAUGLICHKEIT	★★★★★
ERSATZTEILLAGE	★★★★★
REPARATURFREUNDLICHKEIT	★★★★★
UNTERHALTSKOSTEN	★★★★★
VERFÜGBARKEIT	★★☆☆☆
NACHFRAGE	★★★☆☆