



*Saab 9-X Air:*

# Saab legt de lat hoger met de Canopy Top

*De Saab 9-X Air herdefinieert het uiterlijk van een vierzitter cabriolet door het verschil tussen een vouwdak en een opvouwbaar zacht dak in de verf te zetten.*

"Dat liet ons toe de vorm van de wagen volledig te veranderen," licht ontwerper Anthony Lo toe. Lo en zijn team wilden het cabrioletontwerp verzoenen met het uiterlijk van een open sportwagen of een gesloten coupé, al naargelang de configuratie. Ze wilden ook het comfort verhogen van passagiers als het dak opgevouwen is. Het resultaat is Saabs unieke Canopy Top-concept, een alternatief voor soft-tops of koffers met achterruiten die de achterzijde van de cabine open laten.

Tussen de hellende achtersteunen van de 9-X Air bevindt zich een op zichzelf staande achterruit - die geen deel uitmaakt van het zachte dak. Op die steunen rust de Canopy Top, een uitbreiding van het 'Targa top'-principe. De Saab Canopy Top heeft echter, in tegenstelling tot een manueel afneembaar dak, een volledig aangedreven bediening en wordt opgevouwen in de achterkoffer. Saab heeft zelfs al een patentaanvraag ingediend voor dit kenmerk.

"Cabriolets worden traditioneel ontwikkeld vanuit een sedankoetswerk en hebben een vlak, open achteroppervlak als het dak weggevouwen zit," zegt Lo, Director of Advanced Design bij General Motors Europe.

"De Canopy Top liet ons toe de achtersteunen te introduceren, die het bekende beeld van een cabriolet volledig doorbreken en hem een meer dynamisch uiterlijk geven, net als een coupé. De steunen zijn ook een ankerpunt voor een volledige glazen wand rond de auto, die de inzittenden afschermt tegen trillingen als het dak open is."

### Efficiënt design

Saab Automobile AB  
Communications  
SE-461 80 Trollhättan  
Sweden

Reg. Head Office  
SE-461 80 Trollhättan, Sweden  
Reg. No. 556258-8912

VAT. Reg No. SE556258891201

Telephone      Telefax  
+46 520 850 00    +46 520 783 90



## Persbericht

De 9-X Air werd parallel ontworpen met zijn 9-X BioHybride broertje en zijn ontwerp is daarom vrij van toegevingen en aanpassingen. De vorm van de voorruit en de vormgeving vooraan werd bijvoorbeeld ontworpen om te passen in beide uitvoeringen. De twee auto's hebben de nadruk op efficiëntie gemeen, met een aandrijflijn die de motor compacter maakt, naast turbolader, biobrandstof en hybridetechnologie die een sportieve prestatie levert én de impact op het milieu aanzienlijk verlaagt.

Verbeterde efficiëntie is ook een verdienste van de Canopy Top. Aangezien de achterraut en ondersteunend materiaal niet mee opgeborgen hoeven te worden, is het kleiner en lichter dan een traditioneel zacht dak. Daardoor neemt het ook minder plaats in de koffer in.

Een bijkomende overweging was het gewicht verkleinen, waardoor de keus viel op stof, in plaats van metaal, voor de Canopy Top. "Dat is het beste materiaal, want we sparen zo'n 100 kilo gewicht uit in vergelijking met metaal," legt Lo uit. "We kozen voor de stof die ook in de huidige Saab Cabrio gebruikt wordt. Die is bijzonder duurzaam en biedt afdoende geluidsisolatie. Ook voor een goed rijgedrag en een laag zwaartepunt is het best niet te veel gewicht te hoog te plaatsen.

Door de 9-X Air gelijktijdig met de 9-X BioHybride te ontwerpen, kon het team ook het gewicht laag houden door de structurele versterkingen die het verwijderen van een vast dak met zich mee brengen, tot een minimum te beperken. De kleine versterkende delen die wel ingebouwd werden, zijn gemaakt uit aluminium om het gewicht te beperken.

Als de Canopy Top ingevouwen is, biedt de 9-X Air 'met glas omlijnde' cabine een verhoogd comfort voor passagiers en bestuurder door de luchtstroom te controleren en de turbulentie en trillingen te reduceren. De achterraut speelt onder één hoedje met de bovenrand van de voorruit. Die wordt actief gebruikt en stijgt of daalt naargelang de snelheid van het voertuig. Achteraan beschermt de ruit tegen zogwinden, want de luchtstroom over de auto wordt niet langer weer naar binnen gezogen langs een open achterkoffer.



## Persbericht

Het Canopy Top ontwerp biedt nog een praktisch voordeel. Vergeleken met het 'ingenaaide' scherm van een traditioneel zacht dak, heeft de 9-X Air achterraut een groter glasoppervlak, waardoor de bestuurder een breder gezichtsveld krijgt.



## Persbericht

### Typisch Saab

Bij de ontwikkeling van de 9-X Air en zijn tweelingbroertje, werkten Lo en zijn team samen met collega's uit het Saab Brand Center in Zweden. Dat is een cross-functionele groep met de opdracht alle kwaliteiten te bewaren en te ontwikkelen die van een Saab een Saab maken. Het is een unieke organisatie binnen de algemene GM-structuur, met een unieke werkwijze.

Visueel draagt de 9-X Air die kenmerkende eigenschappen uit die het Scandinavische designergoed van Saab weerspiegelen, net als zijn *roots* in de luchtvaart. Dat komt naar voren in onder andere het uitgebreide omlijnend effect van de voorruit en de beglazing, de Aero X frontale vormgeving, het zuivere oppervlak van het kunstwerk, 'ijsblok' verlichting en opvallende 3-D blauw/groene *instrumentgraphics*. Zelfs de hellende achtersteunen herinneren aan de prominente C-steunlijn die terug te vinden is in elke Saab.

"Bovenal behoudt de 9-X Air onze nadruk op efficiëntie. We hebben een sportief en innovatief design ontworpen dat precies die functionele voordelen biedt die je zou verwachten van een Saab. "

### Contact:

Sofie Van Damme  
Public Relations Assistant

Umberto Stefani  
External Affairs Director

E-mail: [sofie.van.damme@beherman.com](mailto:sofie.van.damme@beherman.com)  
Tel: + 32 (0) 3 890 90 78  
Mob: +32 (0) 473 855 944

Email: [umberto.stefani@beherman.com](mailto:umberto.stefani@beherman.com)

<http://media.saab.com>