



Información

Retrospectiva:

Como Nació una Estrella

Con su exclusiva capota tipo carlinga "Canopy Top" y el parabrisas envolvente de la "cabina" ó habitáculo, el Saab 9-X Air promete ser una referencia en cuanto al diseño de un descapotable, como lo fue el primer Saab Cabrio, que sorprendió al mundo del automóvil cuando se presentó hace exactamente hace 25 años en el Salón Internacional de Frankfurt de 1983.

Hace un cuarto de siglo, los descapotables de cuatro plazas se veían muy pocas veces en la carretera y eran considerados como "segundos" coches para guardar en el garaje y esperar a unas condiciones meteorológicas muy buenas. El cabrio escandinavo con techo de lona iba a cambiar esa percepción. Este vehículo fue diseñado como un práctico descapotable de cuatro plazas para utilizarse las cuatro estaciones del año.

Del mismo modo que el 9-X Air, el primer descapotable se presentó como un concept. Saab tenía muy buena reputación como constructor de vehículos hatchback muy robustos y resistentes, pero sólo unos pocos de los presentes en Frankfurt en 1983 podían imaginar que estaban viendo un descapotable de un fabricante escandinavo. El elemento sorpresa se mantuvo hasta el momento de ser desvelado, ya que se puso un bloque de plástico debajo de las mantas que cubrían el coche simulando la silueta de un wagon.

Producido por primera vez en 1985, el Saab 900 Cabrio fue diseñado para resistir los inviernos escandinavos más duros. Los clientes apreciaron rápidamente su robustez y su calidad, así como sus impresionantes posibilidades para ser utilizado en todas las condiciones climáticas.



Una conducción con techo blando para las cuatro estaciones del año, con espacio suficiente y confortable para cuatro adultos, era realmente una proposición práctica muy interesante.

La capota eléctrica de triple capa es extremadamente resistente, ceñida e impermeable. En lugar de la convencional luneta trasera tipo "Perspex" propensa a fracturarse y a empañarse, el Saab Cabrio equipaba una luneta trasera calefactable. Hoy, el "Canopy Top" del 9-X Air, va un paso más allá separando completamente el parabrisas trasero de la capota, permaneciendo este en su posición cuando bajamos la capota, protegiendo del aire y por tanto contribuyendo al confort de los pasajeros.

La mayoría de los escasos descapotables que había en el mercado hace 25 años no tenían las líneas adecuadas, debido a la necesidad de adaptarse a una carrocería sedan e incorporar un techo desplegable.

Pero el Saab Cabrio era diferente. Parecía un modelo único, en lugar de derivar de un sedan, y daba un aspecto muy bueno tanto capotado como descapotado. Una vez más, la prioridad en el diseño se refleja en la distintiva apariencia del 9-X Air de hoy.

Icono de Marca

Este primer Saab 900 Cabrio fue un éxito inmediato. Su atractivo para ser utilizado durante cualquier etapa del año se reflejó en las fuertes ventas en mercados como Reino Unido, donde un descapotable pasa la mayor parte del tiempo con la capota puesta y la calefacción encendida.

Pasando por tres generaciones, las ventas del Saab Cabrio han seguido creciendo. Cerca de 49.000 Saab 900 Cabrio se vendieron entre 1987 y 1993, una media de 7.000 unidades al año, que representan el 14% de toda la producción del Saab 900. La siguiente generación obtuvo aún más éxito, con unas ventas globales desde 1994 hasta 2002 de 140.500 unidades, una media de más de 15.500 unidades al año, que representaban un 24% de toda la producción del 900 y el 9-3.

Hoy día, el modelo actual continua siendo muy popular, con unas ventas entre 2003 y 2007 de más de 64.500 unidades, una media anual de más de 16.000 coches.

Es cierto que Saab no ha creado el concepto de descapotable, pero ha contribuido de forma muy notoria a su popularización, al igual que hizo al acercar los beneficios de los motores turbo a más usuarios.

Durante años, el éxito del Saab Cabrio, y el icono que representa, han animado a otros fabricantes a entrar en este segmento, y hoy día, son pocos los fabricantes que no tienen un cabrio en su gama de productos. Pero fue Saab quien lideró el camino. Ahora, 25 años después, el innovador 9-X Air muestra como Saab continua siendo un líder en la evolución de un cabrio de cuatro plazas para las cuatro estaciones del año.

-000-

El Saab Cabrio en NúmerosSaab ha vendido más de un cuarto de millón de descapotables en todo el mundo. 10 datos más de interés sobre el modelo actual:

0..... es el número de robots que se usan en el área de Ensamblaje General en la planta de Magna Steyr en Austria, donde se fabrica el 9-3 Cabrio. La experta mano de obra de 750 miembros realiza esta tarea completamente a mano.

6.....elementos articulados soportan la capota blanda, para asegurar su óptima rigidez con la menor hendidura.

7.....cilindros hidráulicos se emplean para realizar los 4 diferentes movimientos empleados para bajar la capota.

21 grados..... es la inclinación ideal del respaldo del asiento trasero para la comodidad de los pasajeros, esto es un requisito para todos los 9-3 Cabrio, a pesar de las dificultades que entraña almacenar la capota en el maletero.

26 metros.....es la longitud total de las mangueras hidráulicas empleadas en el sistema de la capota.

99.999% Es el impresionante grado de exactitud que requiere la operación de desplegado de la capota. El rail frontal se mueve más de dos metros desde el maletero y debe alinearse perfectamente en dos puntos de anclaje en el rail del parabrisas principal.

140 bareses la presión hidráulica que se requiere para el movimiento de la capota - 56 veces mayor que la presión que suele llevar un neumático estándar.

181 es el número de partes móviles que hay en la capota, controladas por un micro procesador. La estructura principal, incluido el carril delantero, está fabricada en magnesio para reducir peso.

1.500 litros.....de agua se proyectan sobre la capota del Cabrio en una cámara especial de la planta de producción de Magna Steyr para comprobar su estanqueidad.

3.500 kilos más del doble del peso del coche, es el impresionante peso que pueden soportar el rail del parabrisas principal y los pilares A. Es la fuerza necesaria para una óptima protección antivuelco y para una buena rigidez torsional.

#

<http://media.saab.com/>