

Hur föredrar du din
Saab 9000 Turbo?

Medium, välstekt eller rå!



En huvudinvändning mot Saab 9000 är dess anonymitet. Nu finns bot mot detta, dels från Saab och dels från västtyska Heuschmid.

Av ALRIK SÖDERLIND,
Teknikens Världs testlag -
PeD ERIKSSON (foto)

■ ■ ■ Sinnen ska tillfredställas. Gillar du din köttbit rå, medium eller väl stekt?

Hur är det med bilsmaken? En bil är mycket mer än den lagom utstynda variant som rullar i var välbetald tjänstemans händer.

Saab 9000 Turbo är definitivt mer än den lyckade kompromiss som konstruktörerna, med direktiv från marknadsavdelningen, färdigställt för den "breda massan". Lagom är det som gäller, inga extrema lösningar som kan skrämra.

Men det finns de som gillar det speciella. Som kräver mer än standard.

Skälen kan variera. En grupp talar om "personlig" utstråling - en bil som inte liknar grannens - och låter hänga på plastbitar på karossen. Kanske kryddar de med läderklädsel, till den obligatoriska mobiltelefonen och blinkande stereo.

Kraft i överflöd under huven, breda däck och en obarmhärtigt hård fjädring kan ge kicken i tillvaron för

en annan grupp. En frontspoiler för att höja toppfarten och minska lyftkrakterna kan ingå, liksom lättmetallfälgar som kyljer bromsskivorna effektivare.

Flärd eller funktion.

Två grupper av förare, som dock gärna lånar friskt från varandra.

Tillbehörslandet kan bjuda på läderrätt, instrumentpanel och växelspårsknopp av ädelträ, sportstolar, slödpatta för vänsterfoten, vällydande (?) avgassystem, extra-

Forts på nästa sida





Diskret och välplanerat

Förarmiljön i Saab 9000 fungerar mycket bra och tillhör bilvärldens bästa. Ratten är stabiliserad i längsled. Förvaringsfack finns mellan framstolarna och i dörrsidorna. Bilen på bilden har en lättakött kismatenläggning å 13 600 kr.

Suverän åkkomfort

Saabes stolar ger bra stöd åt hela kroppen och är vilsamma. Höjjusteringen är enkel och från -87 års modell är stolvärmen reglerbar i tre steg. Men tyget är för mjukt och ser fort slitet ut.

Saab x3

Forts från föreg sida

ljus, bakrutaalusi, ABS-bromsar - för att nämna några exempel.

Att säga att en Saab 9000 Turbo kränger sig eller känns så är sanningar som luckras upp med kvadraten av tillbehör.

Det finns trimmare, förädlare, förädlare och postorderföretag som säljer tutor som låter likt en råmande kossa, samt inte minst originaltillbehör med garanti.

Sedan finns det påståenden: - Bränsleförbrukningen sjunker med häls...

- Det går att köra 30 km/h forta-

ra genom kurvan med...

- Luftmotståndet blir 13 procent lägre vilket som alla vet betyder att... för att inte tala om lyftkrafterna...

Och motsatta uppfattningar: - Enda faktiska resultatet blir rost... dessutom spricker de i kyla och kan spräckas mot en kantsten...

- Trimmad motor med turbo, lycka till...

- Andrahandsvärdet hamnar på den nivå där din smak befinner sig i dag - i botten.

Vad som är sant ska det här testet försöka reda ut.

Är "kjolar" mer än smink? Vem har glädje av 'chassitrimning'?

Klarar en trimmad turbomotor annat än fulgas, om ans det?

Trestegsraket

För den blodtörstige har vi testat en äkta tysktrimmad Saab: Heuschmid HS 6 med 210 hk, ett uppstyvat chassi som belönar en förare och straffar hans passagerare i den likaledas stenhårda sportstolen. Dessutom är bilen försedd med ädelträ och dyra hjul.

Pris: 233 331 kronor.

Mediumbilen är helt enkelt den som levereras direkt från fabrik med 175 hk, centrallås, servo, fart-hållare och färd dator.

Pris: 167 700 kronor.

Den välstekte varianten är den som förädlats av självaste Saab.

Kjolar grundligt testade i vindtunnel, chassi sänkt och uppstyvat, nya fälgar med namnet Super linke och extraljus i fronten.

Alla detaljer har grillats ordentligt med de resurser som bara ett stort företag förfogar över. Fortfarande kompromisser och väl underbyggda beslut samt lämnade garantier.

Pris: 193 320 kronor.

Innan det är dags för detaljstudium är en kort presentation av trimmaren Johan Heuschmid på plats.

En Saabhandlare i den sydtyska orten Benningen, sedan 1979. En Saabchaufför med rallyåke i tyska mästerskapet som bagege. En Saabtrimmare med låta kontakter med Trollhättan.



Vräkigt, dyrt och oroligt

Instrumenteringen är orörd men träpanelen å 6 262 kr ger ett oroligt intryck för ögat. Utförandet är bra men det känns att det är en påsatt skiva och ingen integrerad del. Även Saab säljer trä men i mörkare utförande. Skön lädderrätt för 1 620 kr. Observera fotplattan å 411 kr.

Obekväma stolar

Stolarna (Recaro) ser sköna ut men passar endast för bankörning. Trångt i sidled, hårt och svårt att ställa in. Baksätet blir mindre. Färganpassade, pris fr 3 222 kr.

- Det är kul att jobba med Saab, för ingenjörerna är vakna och reagerar direkt på en bra idé. Företag som Mercedes och BMW säger ja, och sedan är det tyst. Tyskar . . .
Så säger Johan, på självärd och riktigt bra svenskar!

- Jag har lärt mig genom alla kontakter med Saab, att tala samma språk är livsviktigt för att kunna förhandla.

Att den bil vi testat bär namnet Heuschmid HS 6 markerar helt enkelt att det rör sig om den sjätte varianten av trimmad Saab som Johan tagit fram. HS 1 är följaktligen den första varianten, som ger Saabs första generation turbomotorer 180 hk i stället för originalets 145.

Men nu är det dags att se vad förändringen av medjumbilen kan ge. Vi börjar med kjolarna.

Saab tar 9 260 kr för sitt paket som heter Airflow, ritat av Björn Envall. Med monteringen och lack hamnar priset runt 16 000 kr. Plastbitarna är av ett mjukt material som kallas Pur-Rim vilket är tåligare än de glasfiberkylor som först dök upp på marknaden.

Luftmotståndstalet sänks från cW 0,34 till 0,30. I den här luftmotståndssänkningen är chassissatsen som sänker bilen med 20 mm fram och 10 mm bak en förutsättning.

Den aerodynamiska finessen med kjolar är följande: luftströmmen koncentreras längs sidorna och ovanpå bilen - inte under. På

så sätt ökar luftens hastighet tack vare större mängd på samma yta.

Luft som lyfter

Att mindre mängd luft strömmar under bilen är bra eftersom underredet är ojämnt, den luft som trots allt åker under fötterna har inte lika trångt och "släpper" bättre om gapet bak är stort (bilen "lutar" framåt).

Sidosköldarnas funktion är främst att hålla kvar luften under bilen vilket kan lyckas vara ologiskt. Men aerodynamik är mer än att klyva luft, det handlar också om att minska lyftkrafter i höga hastigheter vilket sidesköldarna gör.

Totalt har lyftkraften på framvagnen sänkts med ca 30 procent

och bak 10 procent.

Men det är inte slut på resonemanget här. Frontarean, bilens största yta i genomskärning sett framifrån, ökar med Airflow. Från 2,05 m² till 2,10 m². Men slutresultatet, det riktiga luftmotståndsvärdet cWA, är en förbättring från 0,69 till 0,63. Som jämförelse kan nämnas att Audi 100 ligger på 0,62 och Ford Scorpio på 0,70 i cWA-tal.

För att nu inte tala om att ett brett däck kan höja cW-talet med 2-3 procent och att en nitisk aerodynamiker förmodligen gråter blod när han ser en bil med öppen lakklucka . . .

Nog resonerat, vad blir skillnaden i förbrukning mellan en Air-
Forts på nästa sida



Saab x3

flow-Saab och Mediumbilen?

Försvinnande litet!

För att tjäna igen de pengar Airflow kostar, tack vare sänkt bensinförbrukning, krävs en vägarman och sälsynt slitstyrka i delarna. Räkna på ett bensinpris på 3,85 kr/liter tar det genomsnittsföraren som kör 1 500 mil om året 143 år innan han står på plus!

Eller 50 varv runt jorden eller drygt 200 000 mil. Och då ska vår vägman åka i 150 km/h hela tiden.

Skillnaden i förbrukning är i nämnda fart 0,02 l/mil. Mätningarna är gjorda med samma bil, före och efter "kötning". Givetvis är skillnaden större ju högre hastigheten är, till Airflows fördel.

Visserligen ligger våra värden inom felmarginalens gräns, men en sak kan konstateras: den som köper spoilers för 16 000 kr för att tjäna soppdroppar, tjänar just soppdroppar.

Men toppfart då? Och stabilitet?

Jodå, maximal hastighet ökar med ca 7 km/h, från 220. Även här kan dock exemplarskillnaden spela stor roll. Vad gäller stabilitet i höga hastigheter är Mediumbilen en av marknadens bästa och den Välstekta ännu bättre. Hur mycket bättre är svårt att förklara men en skillnad finns.

Ytterligare en skillnad som faktiskt förvånade oss vid mätningarna är att accelerationen förbättrades med "kit".

I farter över 70 km/h börjar luftmotståndet göra sin verkan och ett Airflow-kit är tydligen tillräckligt för att underlätta acceleration. En sekunds skillnad mellan 150 och 170 km/h, vilken roll det nu spelar.

Fråga en Autobahn-krigare så får du ett svar!

I alla de här beräkningarna ska man komma ihåg att Airflow, med chassitrimning, väger ca 25 kg mer än standardbilen.

Även Heuschmid är utrustad med kjol. Priset är ca 14 000 kr, monterat, lackat och klart. Materialet är glasfiberarmerad polyesterplast, som inte är lika mjukt och lågt som Pur-Rim, men kan spacklas och lagas bättre än ren glasfiber.

Bilens cW-tal sägs sjunka med 0,02 till 0,32. Den aerodynamiska finessen med Heuschmid är vingen under bakre stötfångaren. Den ska förbättra luftsäppet och förhindra avgaser att på grund av turbulens komma in i kypen om man har taklucka eller ett fönster öppet.

Vad kjolen betyder i Heuschmids fall har vi inte kunnat mäta upp. Men på grund av att bilen rullar på 205/50 VR 16-däck och sjutumsfälgar är skillnaden i toppfart inte stor i jämförelse med Airflow. Drygt 230 km/h klarar bilen. För övrigt skulle varvtalsbegränsaren sätta P för markant högre hastigheter.

Nu över till det som finns under kjolarna och verkligen märks!

Både Saab och Heuschmid använder sig av samma grundrecept: hårdare stötdämpare, kortare och

Sportigt!

Avgassystemet är på 60 mm och vingen under bilen ska ge effektivare luftsäpp. Fälgarna är av märket Ronal 7x16" och kostar 2 096 kr styck. Michelin 205/50 MXW kostar ca 1 300 styck.



Elegant?

Utbyggnaden av hjulhuset faller inte någon av testets medlemmar i smaken. Men lugn, Saab kommer att ta fram en 6,5" fälg.





Kompromisslös

Heuschmid är sänkt 30 mm runt om och chassit är stenhårt. Resultatet är en bil som kränger minimalt, går dit man styr och är mycket underhållande på bana. Märkfrigången fram är bara 14 cm vilket gör kantstenar och infarter till automatvättar till svåra fiender.



Förbjuden frukt – än så länge

210 hk vid 5 000 varv. Vridmomentkurvan är både högre och flackare – bättre drag på låga varv när turbon inte jobbar. Förbrukningen är marginellt högre men draget imponerande. Små heckningar märks dock när laddtryckventilen säger ifrån. Godkänd i Tyskland.



Godkänt – och mera är på väg!

Saab 175 hk motor tillhör de mer avancerade på marknaden med fyrväntlisteknik, turbo, intercooler, APC osv. En härlig motor, men turbobakterären ger ryckigare gång jämfört med en stor sexcylindrig motor. Saab utvecklar själva trimningsgasatser, kommer till våren?

Saab x3

Forts från föreg sida

grövre fjädrar (och Saab även av en något grövre krängningshämmare fram). Heuschmid har hårdare gummibussningar för krängningshämmarna.

Pris för chassitrimning är för Airflow gissningsvis 4 500 kronor (presenteras efter årskiftet) och för Heuschmid ca 5 700 kronor.

Skiltningen ligger i hur hårda ny-por som använts. Och Heuschmid har tagit i ordentligt.

"Som att rida bärbacka i en skottkärna" kan man läsa i ett testprotokoll angående den raa tyskvens komfort.

Den vanliga Medlumbilen är där emot en mycket bekväm bil att färdas i och det är faktiskt också sport- och komfortkompromissen Airflow. Endast marginellt stöigare är den vid vanlig körning – det är den minskade krängningen som märks mest.

På Mantorps racerbana och i undanmanöverprov märks skillnaderna mellan de tre bilarna ordentligt.

Standard-Saabens kränger ganska kraftigt i tvärskurvor, överstyr

markant om man kliver av gasen i böjerna men är en klart välbalanserad och underhållande bil.

Heuschmid överlägsen

Airflow gör "lägre" och känns kvickare i reaktionerna. I konbanan slänger bäkivagnen fortfarande ut ganska kraftigt när gränsen överskrids men den är lättare att kontrollera än standardmodellen.

Heuschmid har verkligen hittat hem på racerbanan. Det berömda strykjärnet i kurvan hänger knappt med! Fästet är nästan otroligt och bilen mycket lättkörd. Hela bilen är sänkt 30 mm runt om och den går dit du styr utan vingel eller

onödiga krängningar. När väl centrifugalkraften vill skicka dig rakt fram märks en lätt understyrning som förvarning.

I konbanan är Heuschmid överlägsen.

Egentligen finns det bara två saker att anmärka på: det är ibland svårt att hitta fäste för alla 210 hästarna och vägen till jobbet är inte en racerbana.

På vanlig väg söker de breda däck upp alla ojämnheter i vägen som en spårhund. Spårkänslig är ett mildt uttryck. Även i stadsstrafik vill framvagnen ta ett skutt i sidled titt som lätt. "Hamnar du på ett spåravsningspår är det bara ett 16:e