

COMPARATIVA SAAB 9-3 ss 2.2 TiD Vs 1.8t

DATO	2.2 TiD	1.8t
POTENCIA A RPM	136.1 CV a 3710 rpm	150 CV a 5.500 rpm
PAR A RPM	315 Nm a 2.300	240 a 2500
RÉGIMEN MÁXIMO	4500 (4250 efectivas, por encima de ellas no da nada)	6000 efectivas
DESARROLLO km/h POR CADA 1000 RPM		
1ª	8.65 km/h	8.3 km/h
2ª	16.53 km/h	16.0 km/h
3ª	26.28 km/h	23.8 km/h
4ª	34.69 km/h	31.5 km/h
5ª	46.94 km/h	42.6 km/h
Velocidad máxima en cada marcha	X 4.5 (dejo un margen de 250 rpm que no da reales)	X 6.0
1ª	38.9 km/h	49.8 km/h
2ª	74.39 km/h	96 km/h
3ª	118.26 km/h	142.8 km/h
4ª	156.11 km/h	189 km/h
5ª	211.23 km/h	255.6 km/h
PRESTACIONES		
Aceleración 0-100 km/h	9.79 seg	8.9 seg
Aceleración 0-1000m	31.3 seg	30.7 seg
Recuperación 1000m Desde 40 km/h en 4ª	33.45 seg	33.6 seg
Recuperación 1000m Desde 50 km/h en 5ª	37.27 seg	41.0 seg (medido desde 40 no desde 50 km/h como TiD)
Adelantamiento desde 80 Hasta 120 km/h en 4ª	8.31 seg	9.3 seg
Adelantamiento desde 80 Hasta 120 km/h en 5ª	11.66 seg	13.9 seg

Como vemos en esta tabla, los desarrollos del modelo de gasolina pese a ser más cortos en sí mismos resultan mucho más largos que los del diesel una vez acoplados a un motor que permite girar a 1500 rpm más.

En la curva de potencia y par del motor diesel, decae de forma vertical al pasar el umbral de las 4250 rpm, por lo que lo justo sería multiplicar los desarrollos por 4,25 en vez de 4,5, pues no sirve de nada estirarlo por encima de las 4250 rpm (de hecho su velocidad máxima se consigue a ese régimen y no al de corte) pero por no polemizar seremos generosos con el TiD.

Siendo observadores veremos que las relaciones de cambio del modelo de gasolina más similares al diesel son restando una marcha al gasolina, así pues el desarrollo de la 5ª del gasolina inalcanzable para el diesel, el de la 4ª del gasolina se aproxima a la velocidad máxima del diesel (sería pues la 5ª del diesel) y la 3ª del gasolina a la 4ª del diesel, y la 2ª a la 3ª...

Teniendo esto en cuenta tenemos que pese al menor par del motor de gasolina, las recuperaciones lógicas serían comparando los registros en 5ª del diesel con los registros en 4ª del gasolina, en estas condiciones tenemos que:

Recuperaciones	2.2 TiD	1.8t
1000m desde 40 km/h en 4ª el gasolina y 50 km/h en 5ª el diesel	37.27 seg	33.6 seg

Tres segundos menos el de gasolina y eso que su velocidad de lanzamiento es 10 km/h menor

Veamos los adelantamientos:

Adelantamientos	2.2 TiD	1.8t
80-120 en 4ª el gasolina y 5ª el diesel	11.66 seg	9.3 seg

Es decir...más de dos segundos más rápido. Alguno dirá que el diesel ese adelantamiento lo puede hacer en 4ª más rápido que el de gasolina en 4ª, cierto...pero es que el de gasolina aún tiene una 3ª que se lo permite hacer en un suspiro...mientras que la 3ª del diesel no da para alcanzar los 120 km/h necesarios para finalizar el adelantamiento...habría que realizar un cambio de marchas durante la maniobra que le restaría mínimo un segundo en la realización de la misma...