



Der neue, 195 PS starke 2,3-Liter-Vierzylinder mit Vierventiltechnik und Turbolader ist die stärkste Motorisierung für den Saab 9000. Die Elastizität ist seine Schokoladenseite



Der Airflow-Kit macht aus dem Saab 9000 eine sportliche Erscheinung

Foto: Alfred Harder

Es gibt (Dreh-)Momente, da staunen sogar wir...

... zum Beispiel hier: Der stärkste Saab aller Zeiten macht selbst Ferrari noch was vor. Der Motor ist elastischer als der Zwölfzylinder im Testarossa

Traditionell läuten die Automobilhersteller im Herbst das neue Modelljahr ein. Saab hat in diesem Jahr dafür die ganz großen Glocken gewählt: Die Schweden servieren den neuen Turbomotor mit 2,3 Liter Hubraum und 195 PS. Die Sturmglocken – Pardon –, das Triebwerk stammt aus der Abteilung „aufwendigste Technik“ und ist allein für die 9000-Baureihe reserviert.

Da Per Gillbrand, Chef der Motorenentwicklung bei Saab, jeden Zylinder über vier für überflüssig hält, hat auch der neue Motor nur vier Brennräume, steht vorne quer zur Fahrtrichtung und treibt die Vorderräder an. Ansonsten bietet er alles, was heutzutage in Schweden in ist: vier Ventile pro Zylinder, gesteuert von zwei obenliegenden Nockenwellen, einen wassergekühlten Abgas-turbolader mit Ladeuftkühlung, zwei gegenläufige Ausgleichswellen, die die Laufkultur auf das Niveau eines Sechszylinders bringen sollen, Direktzündung ohne Zündverteiler mit einer Zündspule für jeden Zylinder, klimagerecht geregelten Drei-Wege-Katalysator. Damit entlockt Saab den 2,3 Liter Hubraum 195 PS – was zwar viel, aber nichts Besonderes ist.

Das herausragende Merkmal

des neuen Motors ist sein maximales Drehmoment von sagenhaften 323 Newtonmetern bei nur 2000 Umdrehungen der Kurbel-

welle. Zum Vergleich: Der über vier Liter große Achtzylinder des Mercedes 420 SE produziert 325 Nm bei 4000/min. Noch imponie-

render aber ist der Verlauf der Drehmomentkurve: Sie steigt steil an, erreicht ihre Spitze bei 2000/min und bildet dann ein Hochplateau mit über 90 Prozent des maximalen Drehmoments bis etwa 4500/min. Erst danach fällt sie merklich ab. Das ist schon theoretisch toll, in der Praxis aber noch eindrucksvoller.

Aus dem Drehzahlkeiler startet der Schwede durch, als hätte man einen Nachbrenner gezündet. Ein weiterer Vergleich enthält die ganze Wucht dieses Motors: Der Saab 2.3 Turbo S beschleunigt im vierten Gang von 60 auf 100 km/h in 5,9 Sekunden (Werksangabe), der Ferrari Testarossa in 6,4 Sekunden. Der Vierzylinder-Saab schlägt den 390 PS starken Zwölfzylinder-Ferrari um eine halbe Sekunde!



Ein Cockpit wie aus dem Lehrbuch: formschön und funktional

Lesen Sie weiter auf Seite 40



Ob Stufen- oder Fließheck — ab Modelljahr 1991 sind alle 9000er Saab-Modelle mit der Frontpartie des CD-Modells bestückt

Dreimal so viele Zylinder und doppelt so viele PS – und trotzdem keine Chance.

Auch die übrigen Fahrleistungen des starken Schweden sind beeindruckend: Nach 8,0 Sekunden erreicht er aus dem Stand 100 km/h – und erst bei 230 km/h endet jeder weitere Vortrieb. Aber sie verblasen gegen die überragende Elastizität. Ein Tritt auf das Gaspedal verwandelt die luxuriös ausgestattete Limousine jederzeit in einen echten Sportwagen – auf kultivierte Weise.

Antriebskräfte im Lenkrad des Fronttrieblers? Kein Zittern, kein Reißen, nichts zu spüren. Der Lärm der 195 PS hält sich im Rahmen, die Laufruhe des aufgeladenen Vierzylinder-16-Ventilers kommt der eines Sechszylinders sehr nahe – die Ausgleichswellen lassen schön grüßen.

Zu all den Glanzlichtern soll sich – zumindest laut Werksangabe – auch noch das der Bescheidenheit gesellen: Mit 9,5 Liter Super bleifrei begnügt er sich im Drittelmix der DIN-Verbrauchsnorm – nicht viel für 195 PS. Im Alltagsbetrieb dürfte das jedoch deutlich anders aussehen.

Das Fahrwerk wird von der Motorleistung nie überfordert: makelloser Geradeauslauf, gutmütiges Kurvenverhalten, befriedigender Komfort. Vier Scheibenbremsen und ein serienmäßiges Antiblockiersystem verzögern den Schweden zuverlässig. Die S-Version hat verbreiterte Kotflügel, ist tiefer gelegt, ein wenig härter abgestimmt als die ohnehin schon straffe Serienauslegung und steht auf 205er-Reifen mit 18-Zoll-Leichtmetallfelgen. Der aufpreispflichtige Airflow-Kit mit Frontspoiler, Seitenschweller, Heckschürze ist

sicher Geschmackssache. Von vorne sind 9000 und 9000 CD nicht mehr zu unterscheiden:

Technische Daten

Vierzylinder-Reihenmotor, vorne quer eingebaut, zwei obenliegend, Nockenwellen, vier Ventile pro Zylinder, wassergekühlter Turbolader mit Ladeluftkühlung, geregelter Drei-Wege-Katalysator, Hubraum 2290 cm³, Bohrung x Hub 90,0 x 90,0 mm, Verdichtung 8,5:1, Leistung 143 kW (195 PS) bei 5000/min, max. Drehmoment 323 Nm b. 2000/min, elektron. Benzineinspritzung Bosch-LH-Jetronic, Direktzündung, Fünfganggetriebe, Frontantrieb, vo. Einzelradaufh., McPherson-Federbeine, Stabi, hi. Starrachse, Schraubenfedern, vier Längslenker, Panhardstab, Stabi, vier Scheibenbr., vo. innenbelüftet, ABS, Reifen 205/50 ZR 16, Tankinhalt 62 Liter

Beide haben im neuen Jahrgang das gleiche Gesicht – nämlich das des CD.

Seit September stehen die neuen Modelle bei den Händlern. 66 200 Mark kostet der Saab 9000 2.3 Turbo S. Wer aufs S-Paket verzichtet, kommt mit 61 900 Mark aus. Nein, billig waren die Schweden noch nie. Aber mutig sind sie. Denn für so viel Geld gibt es nicht nur bei BMW und Opel, sondern auch bei Peugeot und Citroën schon richtig gute und ganz schön starke Sechszylinder – ohne Turbo, Ladeluftkühlung und Ausgleichswellen. Vielleicht überdenkt Herr Gillbrand seine Prinzipien doch noch einmal.



Gegen Aufpreis: Ledersessel mit wenig Seitenführung



Die elektrische Verstellung der Frontsitze inklusive dreifacher Memory-Schaltung kostet 2270 Mark Aufpreis, der Airflow-Kit mit Heckschürze steht mit glatten 2000 Mark in der Preisliste. Der 470 Liter große Kofferraum ist serienmäßig