

Med tryk på fart

Saab 900 Turbo-8 til 373.509 kr. er en overbevisende rejsevogn med personlighed

Tekst: Thorkild Vendelbo
Foto: Peter Laurson

Turbo.

Tyg lidt på ordet. Det smager af kraft og styrke, ikke sandt? I bilsammenhæng også af høje hastigheder og magtfuld acceleration. Det er da også netop turboen, der trykker denne model hos Saab en klasse op fra de øvrige i den gennemprøvede 900-serie.

Desværre også prismæssigt. Der er 127.000 kroner i forskel på en 3-dørs 900i til en tilsvarende med turbolader. Selv om andre udstyrsdetaljer adskiller de to modeller, kan det ikke skjules, at man for alvor betaler for de ekstra kraftreserver.

Forholdsvist diskrete (men dog let læselige) turbo-skilte på siden af motorhjelme og bagklap annoncerer klasseforskellen. På landevejen kan føreren ved hjælp af højre fod selv bestemme synligheden. Udnyttelse af turboeffekten uden smålig tanke på benzinforsøg og dækslid, kan de 1250 kilo bil flyttes med imponerende hurtighed. Ikke bare fra 0-100 km/t, hvor flere af de små i den populære GTI-klasse såmænd kan vise lige så imponerende brochure-tal, men i hele hastighedsområdet op til toppen på 200 km/t. Det er her, ude på motorvejene i Europa, turboen har sin berettigelse. At komme først mellem to røde trafiklys er ligesom under denne svenske rejsevogns værdighed.

Garrett gør forskellen

Kraftens basis er den 2-liter motor, som Saab i årevis har anvendt. Solid, gennemprøvet og med fornem gangkultur. I karburator-versionen yder den 100 hk (73 kW). I udgaven med mekanisk benzinindsprøjt-

ning (Bosch K-Jetronic) er ydelsen steget til 118 hk (87 kW), men når Garrett T3 kompressoren kobles på, præsterer motoren en ydelse på 155 hk (114 kW).

Men ydelsen gør det ikke alene. Den skal ses i forhold til et drejningsmoment på hele 24,5 kpm, der skaffes allerede ved 3000 o/m. Så fåes måske en mere klar forståelse af, hvorfor en acceleration fra for eksempel 120 til 150 km/t foregår hurtigere end i de fleste andre biler. Ønskes endnu mere overskud, kan penge også købe en 900 Turbo med 16-ventils motoren og 175 hk (451.304 kr.)

Køligt mellemspil

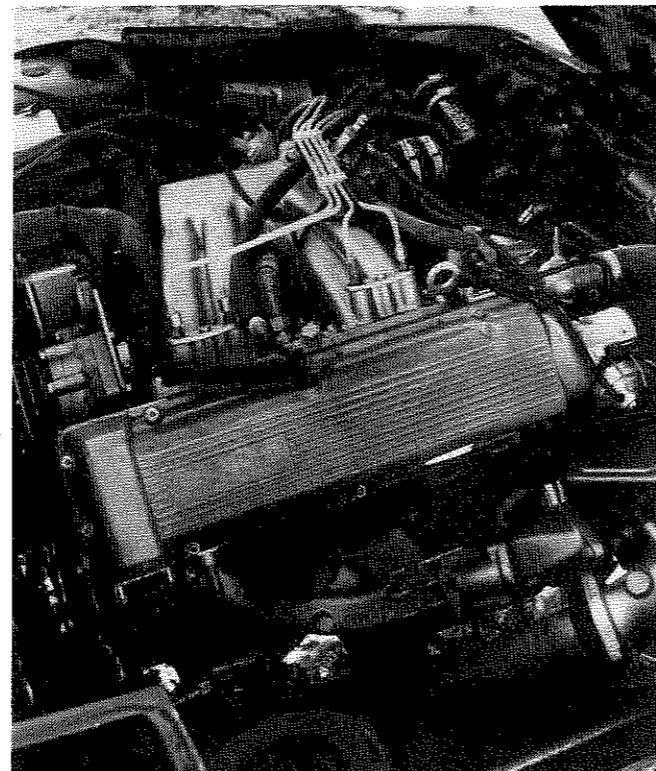
Saab har årelang erfaring med turbo-motorer. Det betyder, at børnesygdomme (og dem har der været nogle af) formentlig er overstået. Nu er man i gang med den såkaldte tredje generations kompressor-motor, og det vil for 900-serien i 1988 modellen sige turbo med intercooler og vandkølet lejehus.

Det vil måske være på sin plads med en kort repetition af turbo-motorens princip. Motorens udstødningsgas bruges her til at drive en kompressor-turbine. Den komprimerede luftmængde presses ind i forbrændingskammeret, der samtidig kan kapere større benzinmængder, hvorved effekten øges ganske væsentligt. Drejningsmomentet kan forhøjes 40 procent.

En af ulemperne er, at den komprimerede luftmængde bliver meget varm. Derfor har Saab indskudt en intercooler eller ladeluftkøler, hvorved varmepåvirkningen af motoren bliver håndterlig. Selvfølgelig snurrer under driften meget, meget hurtigt, og det er forklar-

ingen på, at turbinelejerne vandkøles.

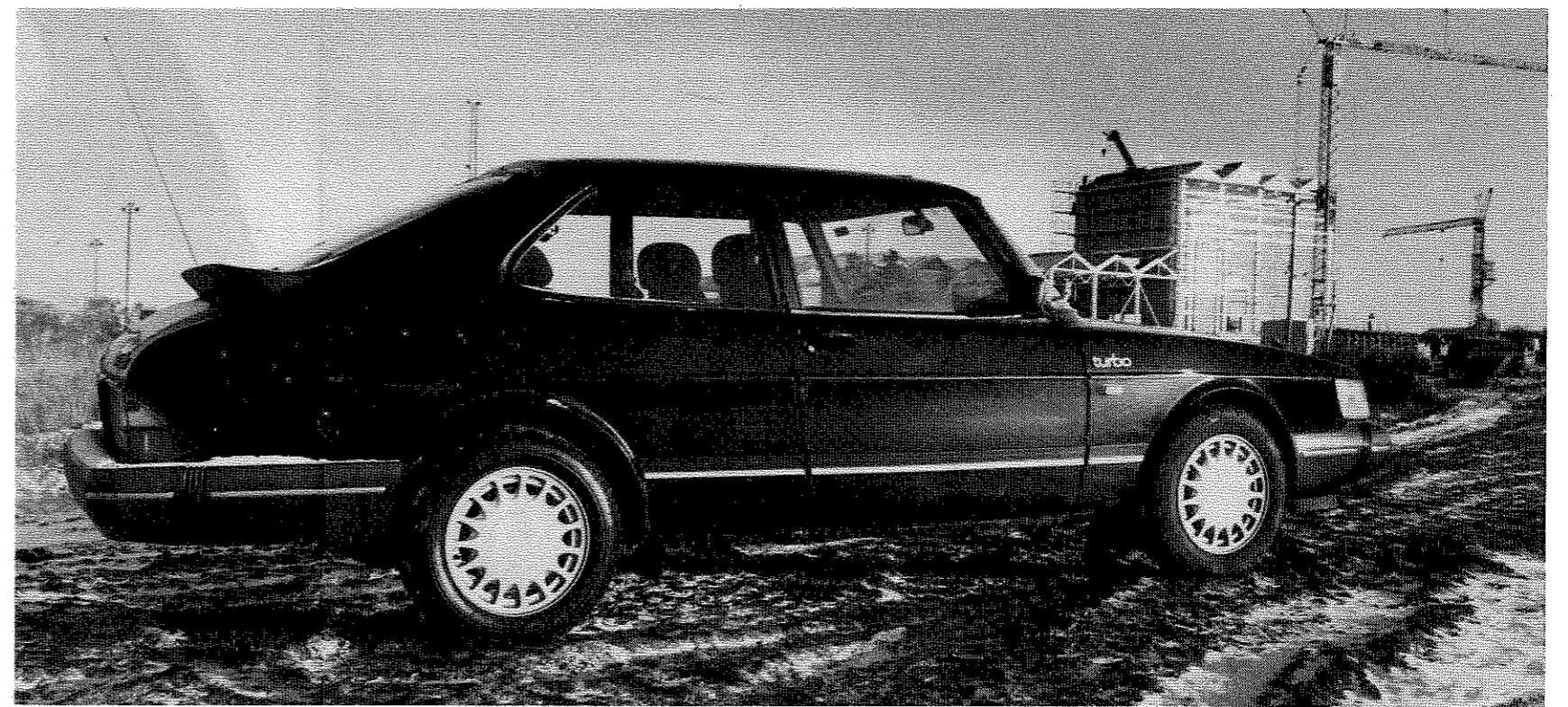
I såvel turbo-8 som i turbo-16 udgaverne optræder også Saabs APC-system (automatic performance control). Det er banksensorer, der muliggør frit valg mellem 91 og 98 oktans benzin, også gerne blyfri.



Kraftværket fylder godt op forude. Motoren er vippet 45 grader, hvilket giver en passende lav front. Tilgængeligheden er udmærket for de specialuddannede mekanikere, der må siges at være nødvendige for teknik af denne klasse.

De vilde heste er tæmmede

Det har hidtil været et særkende for biler med turboforøget effekt, at hjælpen kan indtræffe ret pludseligt. Nogle taler om »turbo-sparket«. Accelerationen kommer pludseligt, når ladetrykket nærmer sig maksimum.



900-seriens karrosseri er ikke nyt, men det udtrykker kvalitet og personlighed, hvad mange sætter pris på. I denne udgave er det trykket, der skaber en ekstra dimension i form af overlegne kræfter.

Det er med til at højne sikkerheden, der i denne som i andre Saab har tradition for at være høj.

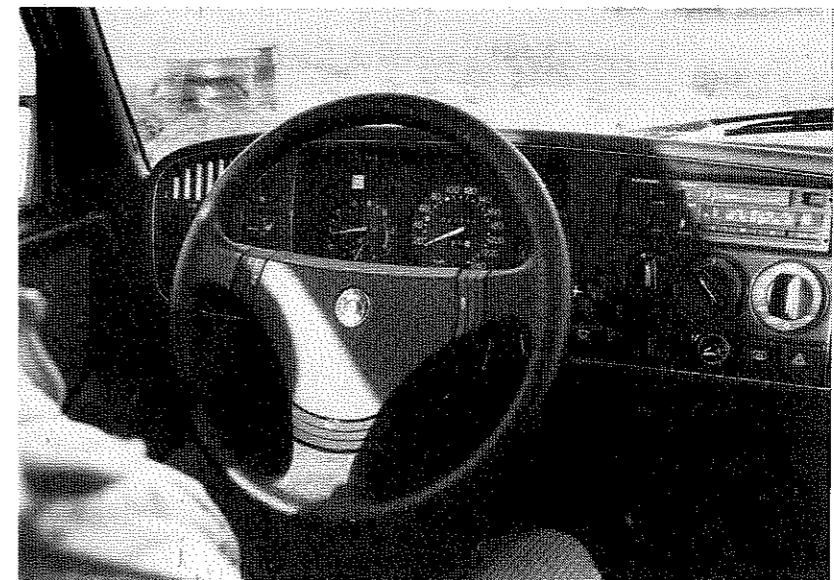
Personlighed

900-serien har efterhånden været på gaden en halv snes år, og det kan vel diskuteres, om karrosseriet er ved at være lidt gammeldags, selv om »stylingen« i form af ændrede kotangere, bagspoilere og frontgrill jævnlige er moderniseret. Men Saab'en har personlighed og en udstråling af kvalitet, som mange gerne vil bytte for det mere moderne og anonyme vindtunel-design. Salgstallene såvel i Sverige som på eksportmarkederne antyder da heller intet om et nærtstående efterår for modellen.

Stabilitet

Køreegenskaberne forekommer bestemt heller ikke gammeldags. De er ganske entydige og kan sagtens hamle op med den store effekt i turboudgaven. Servohjælpen har ikke sat følsomheden over styr, og vognen opfører sig neutralt under næsten alle forhold. Det meget stive karrosseri og vægtfordelingen tilsikrer en høj grad af retningssikkerhed, der påskønnes ekstra, når hastigheden på motorvej kan nå op i nærheden af 200 km/t.

Komforten kan man heller ikke klage på, selv om bilen er ret fast afstemt af



Nogle mener, at Saab har skabt en af verdens bedste førerpladser i den nyeste 900-serie. Men nuller betyder ikke så meget: Også i 900 er overblikket og betjeningen nærmest forbilledlig. Det er en vogn, man hurtigt føler sig hjemme i — og tryk ved.

hensyn til de mange kræfter. Hverken hjulstøj eller vindstøj distraherer, og ved konstante hastigheder er lydniveauet lavt.

Det hørbare turbinehvin ved kraftig acceleration vil det næsten være synd af fjerne. Det vil formentlig lyde som musik i ørerne på den, der sætter så mange penge af til en turbo.



Forbindelsesrør med indstøbt stærkende for 3. generations turbo motorer: Intercooler.