



Information

11. September 2007

Erster öffentlicher Auftritt: Neue Saab 9-3 Reihe

Spitzentechnologie dynamisch verpackt

- Progressives skandinavisches Design, inspiriert vom Aero X Concept
- Allrad-Antrieb Saab XWD bietet Fahrspaß auf jedem Terrain
- Neuer zweistufiger Turbodiesel mit klassenbesten Leistung und Wirtschaftlichkeit
- Zwei neue BioPower-Motoren

Nach der Auffrischung des Innenraums zum Modelljahr 2007 erhält die erfolgreiche Saab 9-3 Reihe jetzt ein neues Gesicht. Damit ist die optisch und technisch weiterentwickelte Neuauflage nun rundum komplett. Sie präsentiert sich ihrem Publikum mit einem progressiven und geschärften Auftritt, deutlich sicht- und vor allem spürbar auch an den Verbesserungen des Antriebsstrangs. Dazu zählen die Einführung eines Allrad-Antriebs ebenso wie noch kräftigere Diesel- und Benzin- sowie erstmals im 9-3 BioPower (E85-Flexfuel)-Motoren.

Das unverwechselbare Frontstyling – vom preisgekrönten Konzeptfahrzeug Saab Aero X inspiriert – hebt den sportlichen Charakter der Modellreihe noch deutlicher hervor. Hinzu kommt die Einführung neuer Motoren: Die Neuheiten in der Antriebspalette sind ein innovativer zweistufiger 1,9-Liter-Turbodiesel mit 180 PS (132 kW), ein in seiner Leistung gesteigerter 2.8 V6 Turbobenziner mit 280 PS (206 kW) und erstmals zwei besonders umweltfreundliche BioPower-Motoren. Mit Bioethanol (E85) betrieben, leisten der 1,8-Liter-Turbomotor 175 PS (129 kW) und das 2.0t Aggregat satte 200 PS (147 kW). Das sind jeweils 25 PS mehr als im reinen Benzinbetrieb.

Das hochmoderne Allrad-System Saab XWD (= cross wheel drive) bleibt zunächst der limitierten Auflage des Turbo X und den Top-Modellen 9-3 V6 Aero SportLimousine und SportCombi vorbehalten. Das System bietet eine völlig neuartige

Traktionsregulierung und die Verbindung mit einer Differenzialsperre zur Schlupfbegrenzung der Hinterräder.

Der neue zweistufige 1,9-Liter-Turbodiesel glänzt mit vorbildlicher Wirtschaftlichkeit und ist einer der ersten Pkw-Dieselmotoren im Premiumsegment, der ein integriertes zweistufiges Turboladesystem nutzt.

Progressives, geschärftes Design

- Dynamische, kompakte Form mit neuer Optik für Front, Heck und Seitenansicht
- Frontstyling inspiriert vom Aero X Concept
- „Muschelschalen“-Motorhaube, „Eisblock“-Rückleuchten, klare Oberflächen

Mit der komplett neu gestalteten Frontpartie, den Saab typischen Scheinwerfern sowie einer neuen Seiten- und Heckansicht hat die jüngste Generation der Saab 9-3 Baureihe an Ausdruckstärke und Überzeugungskraft gewonnen. Weiterhin treten die geänderten Stoßfänger sowie die seitlichen Schwellerverbreiterungen optisch hervor. Die Kombination all dieser Elemente verleiht den Fahrzeugen eine unverwechselbare Markenidentität und einen frischen, markanten Auftritt. Bei der SportLimousine wurden so beispielsweise 70 Prozent der äußeren Karosseriebleche und -teile einer Runderneuerung unterzogen. Damit verknüpft Saab aktuelle mit traditionellen Designelementen und schafft ein markantes, progressives Styling, das den eigenständigen Charakter der Premiummarke noch weiter herausstellt.

Den höchsten Aufmerksamkeitswert erzielt zweifellos das geschärfte Frontdesign. Mit der Grafik des neuen Kühlergrills greift Saab eine Weiterentwicklung auf, die zum ersten Mal beim Konzeptfahrzeug Aero X zu sehen war. Vervollständigt wird dies durch neue Frontscheinwerfer-Gehäuse und Leuchteinheiten, die jetzt als spezielles Schlüsselement der Marke Saab eine schmale Scheinwerferzone in „Augenbrauen“-Optik aufweisen. Diese Einheiten gipfeln in hoch gezogenen Einfassungen, die ein traditionelles Designelement der 9-5 Reihe und des klassischen Modells 900 aufgreifen. Das zentrale Flügel-Motiv des Kühlergrills, das an das reiche Flugzeug-Erbe von Saab erinnert, bleibt natürlich erhalten.

In das neue Erscheinungsbild ist ein weiteres charakteristisches Designelement der Marke Saab integriert: eine Motorhaube in „Muschelschalen“-Form, die über den oberen Teil der Kotflügel reicht. Dadurch wird eine fließende, U-förmige Modellierung der Motorhaube erreicht, die die Wölbung der Frontscheibe aufnimmt und erstmals beim Aero X zu sehen war.

Die fließenden Frontlinien werden durch eine vordere Stoßfänger- und Kühlerereinheit mit einem tiefen, trapezförmigen Lufteinlass vervollständigt, der bei den Aero-Modellen noch kräftiger betont wird. Flankiert wird dies durch tiefe Einlässe für die Bremsenkühlung, die wie der Kühlergrill in matter Chromausführung gehalten sind. Wie beim Konzeptfahrzeug Aero X erinnern sie an die Lufteinlass-Kanäle eines Düsentriebwerks.

Am Heck tragen SportLimousine und Cabrio jetzt die vom SportCombi bekannten, wie mit Reif überzogenen „Eisblock“-Rückleuchten. Die neuen Heckstoßfänger reichen tiefer und haben geschwungene Oberflächen „aus einem Guss“. Der Kofferraum-Deckel von SportLimousine und Cabrio wurde ebenso verändert und dem Aussehen des SportCombi angepasst. Eine breite, mattchrome Dekorleiste verbindet nun die beiden Heckleuchten.

Die neuen Türformen bilden mit den neu gestalteten Türgriffen in Wagenfarbe eine klare, unzerklüftete Einheit. Die Schwellerverbreiterungen, die bei allen Modellvarianten zur Serienausstattung gehören, sind optisch mit den geschwungenen Enden der neuen Stoßfänger-Formen verbunden.

Zu den weiteren Highlights gehören flache Wischerblätter, die Windgeräusche verringern, sowie neue 18-Zoll-Aluminiumräder. Zudem erweitert Saab sein Modellprogramm auf dem deutschen Markt um eine weitere Ausstattungsvariante namens „Scandic“. Sie ist zwischen der schon umfangreich ausgestatteten Linear- und der Vector-Linie positioniert.

Fahrspaß nochmals gesteigert

- Intelligenter Allrad-Antrieb Saab XWD für mehr Fahrsicherheit und -dynamik
- First in class: aktives Sperrdifferenzial für maximale Traktion

Das aktive Allrad-Antriebssystem Saab XWD ist auf optimales Handling und Stabilität bei allen Fahrbedingungen ausgelegt. Um bestmögliche Traktion zu gewährleisten, bietet Saab es serienmäßig in den Modellen der limitierten Auflage Turbo X und für die Aero-Versionen der 9-3 SportLimousine und des SportCombi in Verbindung mit dem auf 280 PS (206 kW) gesteigerten 2.8 V6-Turbomotor an, der nun fast 15 Prozent mehr Drehmoment entwickelt. Zusätzlich besteht die Wahl zwischen manueller Sechsgang-Schaltung oder -Automatik.

Das Allrad-System der neuesten Generation verfügt gleich über zwei Innovationen in der Antriebstechnologie: die Vorabaktivierung der Hinterräder für bessere Traktion beim Start, sowie ein beim Turbo X serienmäßiges, bei den V6-Aero-Modellen optional erhältliches aktives Sperrdifferenzial eLSD (= electronically-controlled Limited Slip Differential), das eine variable Drehmoment-Verteilung zwischen den Hinterrädern erlaubt.

Das Saab XWD ist ein vollautomatisches System, das je nach Bedarf und Fahrsituation Drehmoment an die Hinterräder liefert. Dabei wird die Drehmomentverteilung zwischen Vorder- und Hinterrädern permanent optimiert. Der neue Saab 9-3 Aero bietet so selbst bei schwierigen Straßenverhältnissen beste Handling-Eigenschaften. Dank seiner ausgeklügelten Arbeitsweise sorgt das System für eine neue Dimension der Sportlichkeit und des Fahrerlebnisses, ganz egal welche Bedingungen herrschen. Zudem erlaubt die ausgewogene Drehmoment-Verteilung einen höheren Schwellenwert für den ESP-Eingriff an Drosselklappe und Bremsen. Dies garantiert mehr Spielraum für eine aktivere Rolle des Fahrers.

Das System wird von einer eigenen elektronischen Kontrolleinheit gesteuert, die in enger Abstimmung mit den Steuergeräten von Motor, Getriebe sowie ABS und ESP arbeitet.

Die Hardware besteht aus der Power Take-off Unit (PTU) im vorderen Achsantrieb, die einen Teil des Motordrehmoments über eine Kardanwelle an das Rear Drive

Module (RDM) im Fahrzeugheck leitet. Dort sorgen das Torque Transfer Device (TTD) sowie das elektronische Sperrdifferenzial eLSD für die Drehmomentverteilung zwischen den Hinterrädern. TTD und eLSD arbeiten mit Mehrscheiben-Nasskupplungen von Haldex - Generation 4.

Beim Start wird die Drehmoment-Verteilung TTD aktiviert, sobald die Kupplungsscheiben durch hydraulischen Druck zusammengepresst werden. Dadurch schaltet sich via RDM der Hinterrad-Antrieb noch vor dem Anfahren zu. Diese „Vorab-Scharfschaltung“ verhindert wirksam Schlupf an den Vorderrädern und stellt eine Weiterentwicklung aktueller Technologie dar, bei der erst noch Räder durchdrehen müssen, bevor Drehmoment an die Hinterachse geleitet wird. Auf diese Weise garantiert das ausgefeilte System sofort maximale Traktion, die dem Fahrer eine sanfte, kraftvolle Beschleunigung aus dem Stand ohne jegliche Verzögerung ermöglicht.

Während der Fahrt wird das Drehmoment des Motors fortwährend stufenlos zwischen den Achsen verteilt. Über ein Ventil des TTD wird dazu, je nach Bedarf, der hydraulische Druck auf die Scheiben der Nasskupplung verstärkt oder reduziert. Bei Autobahnfahrten, bei denen die Traktion nicht im Vordergrund steht, werden im Normalfall nur fünf bis zehn Prozent des Drehmoments an die Hinterräder abgegeben. Dies sorgt zum einen für eine höhere Fahrstabilität und hilft zum anderen, Kraftstoff zu sparen. Bei Kurvenfahrten vermittelt Saab XWD dem Fahrer eine verbesserte, ausgeglichene Fahrwerksdynamik. Eine entsprechende Programmierung in Verbindung mit den Sensoren von ABS und ESP, die Radgeschwindigkeit, Gierrate und Lenkwinkel messen, ermöglicht die Zuschaltung des Heckantriebs für ein neutrales Eigenlenkverhalten – Garant für maximale Stabilität und Spurtreue.

Das absolute Sahnehäubchen des Allrad-Antriebes Saab XWD ist das optionale eLSD-System, das beim Turbo X zur Serienausstattung gehört: Es ist die weltweit erste Serienanwendung eines elektronischen Sperrdifferenzials in diesem Marktsegment. Direkt neben dem Heckantrieb-Modul RDM eingebaut, arbeitet es mit über Druck betriebenen Kupplungsscheiben nach einem Prinzip, das dem größeren TTD-System ähnelt. So nutzt das System auf Fahrbahnen mit unterschiedlichen Reibwerten, zum Beispiel bei Eis oder Nässe, Informationen der Geschwindigkeitssensoren der

Hinterräder, um bis zu 40 Prozent des Drehmoments an das Rad zu liefern, das mehr Grip hat.

Das Sperrdifferenzial erlaubt dem Fahrer zudem mehr Kontrolle bei schneller Kurvenfahrt oder anderen Fahrmanövern mit plötzlichem Lastwechsel unter hoher Geschwindigkeit, wie zum Beispiel einem abrupten Spurwechsel. Eine sofortige Steigerung oder Verringerung des Drehmoments an einem der Hinterräder hilft, dass das Fahrzeugheck genau der Richtung der Vorderräder folgt. Auf diese Weise hält das eLSD das Auto besser in der Balance und ermöglicht eine größere Kontrolle, ohne dass ESP eingreifen muss.

Für die Integration des Saab XWD wurde ein neuer hinterer Hilfsrahmen entwickelt, der den Hinterrad-Antrieb aufnimmt. Zusätzlich musste die Vierlenker-Hinterachse verändert und neue Radnaben für die Antriebswellen entwickelt werden. Die dreiteilige Kardanwelle ist zweifach gelagert, was in Verbindung mit Gleichlaufgelenken für einen ruhigen Lauf bei minimalen Drehschwingungen sorgt. Der Achsabstand und die hintere Spurweite blieben unverändert.

Leistung mit Verantwortungsbewusstsein

- Klassenbester zweistufiger Turbodiesel-Motor
- Zwei BioPower-Motoren mit nahezu neutralem CO₂-Ausstoß
- Mehr Leistung für den 2.8 V6 Turbo

Neuer 1.9 TTiD-Motor

Bei der Modellreihe 9-3 kommt weltweit zum ersten Mal im Premiumsegment ein neuer Vierzylinder-Dieselmotor mit einem einzigartigen zweistufigen Turboaufladungssystem zum Einsatz. Der 1,9-Liter-Motor mit 16 Ventilen namens TTiD leistet 180 PS (132 kW) und 400 Newtonmeter maximales Drehmoment: Leistungsdaten, mit denen Saab in dieser Hubraumklasse in Führung geht. Mit einem kombinierten Kraftstoffverbrauch von 5,9 Litern auf 100 Kilometer (vorläufige Angabe) ist der Motor in der SportLimousine auch Klassenprimus bei der Wirtschaftlichkeit und liegt beim Durchzug gleichauf mit dem Turbobenziner 2.8 V6.

Das Gehäuse mit den beiden unterschiedlich groß dimensionierten Turboladern ist in den Abgaskrümmern integriert. Sie sind hintereinander montiert und können jeder für sich oder in Kombination geschaltet arbeiten. Diese Anordnung versorgt den Fahrer mit dem „Besten aus zwei Welten“: Einerseits liefert der schnell ansprechende kleine Turbo, der schon bei geringem Abgasdruck arbeitet, gutes Drehmoment bei niedrigen Drehzahlen; andererseits steht bei hohen Drehzahlen eine starke Maximal-Leistung zur Verfügung, wenn der größere Turbolader zum Einsatz kommt.

Die zweistufige Turboaufladung von Saab nutzt ein System von Bypass-Ventilen, das den Abgasstrom zwischen den beiden Turbinenrädern steuert und die Ladeluft von den Verdichtern trennt. Vom Leerlauf bis zu 1.500 Umdrehungen pro Minute treibt das Abgas nur den kleinen Turbo an. Zwischen 1.500 und 3.000 Touren, wird der Abgasstrom zwischen beiden Turbinen geteilt, was für größeren Ladedruck und einen sanften Übergang zur Spitzenleistung oberhalb von 3.000 Umdrehungen sorgt. Hier arbeitet allein der größere Turbolader.

Die kompakte Bauweise erlaubt ein platz sparenderes Packaging gegenüber Systemen mit zwei Turboladern in separaten, miteinander verbundenen Gehäusen. Sie garantiert, dass die komplexe Kontrolle und Regulierung von Gasströmen sowohl auf der Seite der Abgas-Turbine wie auch der Ladeluft-Verdichter mit einer minimalen Anzahl von Dichtungen und Verbindungen realisiert werden kann.

Das TTiD-Triebwerk ist eine Weiterentwicklung des 1.9 TiD mit 16 Ventilen, Common-Rail-Technik sowie Mehrfach-Direkteinspritzung. Der neue Motor arbeitet mit einem maximalen Ladedruck von 1,8 bar (gegenüber 1,4 bar bei der bisherigen Version) und weist mit 16,5:1 (17,5:1) ein geringfügig niedrigeres Verdichtungsverhältnis auf. Das Gehäuse aus Gusseisen und die Aluminium-Zylinderköpfe sowie alle inneren Motorkomponenten wurden so verstärkt, dass sie den höheren thermischen Belastungen standhalten.

Das System der Abgas-Rückführung EGR (= exhaust gas re-circulation) wird durch eine effiziente Kühlung bestimmt und beinhaltet nun einen elektronisch geregelten Bypass für verbesserte Emissionswerte.

Zu den weiteren technischen Verbesserungen gehören der Einsatz eines größeren Ladeluftkühlers sowie noch wirkungsvollerer Vorheiz-Elemente im Zylinderkopf, die für schnelleres Starten bei Kälte sorgen. Außerdem wird ein Gewicht sparender Einlass-Krümmen aus Kunststoff verwendet.

Mit dem TTiD-Motor wird Saab der wachsenden Nachfrage an Fahrzeugen gerecht, die ohne Einbußen bei Leistung und Fahrspaß wirtschaftlicher mit dem Kraftstoff umgehen. Mit der Leistungscharakteristik eines wesentlich größeren Motors ist das Triebwerk ein gutes Beispiel für das Selbstverständnis von Saab beim Thema „Rightsizing“: Der Motor bietet die Leistung eines hubraumstarken Triebwerkes ohne dessen übliche Nachteile wie mehr Gewicht, größere Baumaße und höheren Kraftstoffverbrauch.

Der neue TTiD-Motor wird neben den Basis-Modellvarianten auch für die Top-Version Aero und in allen drei Karosserieformen zusätzlich zu den beiden 120- und 150 PS-Varianten (88 sowie 110 kW) des 1.9 TiD-Motors angeboten. Der Kunde kann zwischen Sechsgang-Schaltgetriebe oder -Automatik auswählen.

Zwei neue BioPower-Motoren im Saab 9-3: 1.8t und 2.0t

Mit seinem einzigartigen BioPower-Konzept ist Saab auf dem in Europa wachsenden Markt der so genannten „Flex-fluel“-Fahrzeuge führend. Die Kombination der Saab Turboaufladung und der Verwendung von E85-Kraftstoff (85 Prozent Bioethanol/15 Prozent Benzin) liefert höhere Motor- und bessere Fahrleistungen sowie reduzierte Emissionen von CO₂ fossilen Ursprungs. Nach der 9-5 Reihe erweitert Saab das erfolgreiche Konzept nun um zwei BioPower-Motoren auf die Neuauflage des wichtigen Volumenmodells 9-3.

Auf dem diesjährigen Genfer Automobilsalon vorgestellt und in den nordischen Ländern bereits eingeführt, ist der neue 1.8t BioPower nun auch auf dem deutschen Markt erhältlich. Mit dem Kraftstoff E85 betrieben, verfügt der Motor über eine um 17 Prozent gesteigerte Höchstleistung (175 PS/129 kW gegenüber 150 PS/110 kW) und zehn Prozent mehr Drehmoment (265 statt 240 Nm) als im Benzinbetrieb. Die 9-3 SportLimousine beschleunigt damit von null auf 100 km/h in 8,4 Sekunden und im fünften Gang von 80 auf 120 km/h in 13,9 Sekunden gegenüber 9,5 beziehungsweise 15,0 Sekunden mit reinem Benzin.

Noch eindrucksvoller sind die Werte für den 2.0t BioPower, der die neue Motorenreihe komplettiert: Er bietet eine um 14 Prozent höhere Leistung (200 PS/147 kW gegenüber 175 PS/129 kW) und 13 Prozent mehr Drehmoment (300 gegenüber 265 Newtonmeter). Hier sprintet die SportLimousine in 7,9 Sekunden von null auf 100 Stundenkilometer und im fünften Gang in 10,0 Sekunden von 80 auf 120 km/h. Die Vergleichswerte für den Benzinbetrieb liegen bei 8,5 und 11,1 Sekunden.

Hintergrund der Mehrleistung der BioPower-Motoren: E85 hat im Gegensatz zu Benzin (95 RON) eine höhere Oktanzahl von 104 RON, so dass die Turboaufladung einen höheren Ladedruck und einen früheren Zündzeitpunkt zulässt als beim Benzinbetrieb. Das wiederum erhöht die Motorleistung – ohne schädliches „Klopfen“ .

Die elektronische 32 Bit Saab Trionic 8-Motorsteuerung kontrolliert die Drosselklappen-Stellung, den Zündzeitpunkt, die Benzin-Einspritzung, die Luftmasse und den Turboladedruck. Die Software wurde neu programmiert, um das System an die unterschiedlichen Zündzeitpunkte und die veränderten Anforderungen an das Kraftstoff-Luft-Gemisch von E85 anzupassen. Die notwendigen Modifikationen an den Vollaluminium-Motoren des Saab 9-3 beschränkten sich auf den Einsatz härterer Ventile und Ventilsitze. Außerdem wurden bioethanolverträgliche Werkstoffe für die Kraftstoffanlage eingesetzt, wie beispielsweise Tank, Pumpe, Leitungen und Verbindungsstücke.

Das Trionic-System überprüft nach jedem Tankvorgang die Kraftstoff-Zusammensetzung und führt dann automatisch die für das jeweilige Mischungsverhältnis von E85 und Benzin erforderlichen Anpassungen durch. Der größte daraus resultierende Vorteil im Alltagsbetrieb: Sollte E85 einmal nicht verfügbar sein, kann der Fahrer eines Saab BioPower auch ohne Bedenken Benzin tanken oder eine beliebige Mischung aus beiden Kraftstoffen fahren.

Leistungsgesteigerter 2.8 V6 Turbo

Für die neuen 9-3 Aero XWD-Modelle und die limitierte Auflage des Turbo X wurde die Leistung des V6-Turbobenziners mit 2,8 Litern Hubraum und 24 Ventilen auf 280 PS (206 kW) und 400 Newtonmeter Drehmoment gesteigert. Erreicht wurde dies durch eine Erhöhung des Turbo-Ladedrucks von 0,5 auf 0,8 bar. Damit

beschleunigt die SportLimousine Aero XWD von null auf 100 Stundenkilometer in 6,3 Sekunden und von Tempo 80 auf 120 im fünften Gang in 7,9 Sekunden (vorläufige Angaben).

Zur Leistungssteigerung tragen die Vollaluminium-Leichtbauweise, die variable Einlassventil-Steuerung, ein zweistufiger Turbolader, im Hydroform-Verfahren hergestellte Abgaskrümmen mit Edelstahleinsätzen sowie die Lufteinspritzung für verbesserten Kaltstart bei. Für die Varianten mit Frontantrieb bietet der überarbeitete Motor eine Steigerung um 5 PS (4 kW) auf 255 PS (188 kW). Es besteht die Wahlmöglichkeit zwischen manueller Sechsgang-Schaltung oder -Automatik.

Zu den weiteren Verbesserungen im neuen Saab 9-3 zählen:

Optionales Bi-Xenon-Kurvenlicht für bessere Sicht bei Dunkelheit. Die mit der Lenkung verbundenen Scheinwerfer schwenken bis zu 15 Grad ein, sobald mit mehr als 15 Stundenkilometern eine Biegung oder eine Kurve durchfahren wird. Bei Autobahnfahrten über 110 km/h wird das Abblendlicht zudem automatisch leicht angehoben, um eine bessere Ausleuchtung der Fahrbahn bei schnellen Autobahnfahrten zu erreichen.

„Sport“-Schaltmodus für Automatik-Getriebe. Dieser Modus kann über einen Schaltknopf im Armaturenbrett gewählt werden und stimmt die Gangwahl noch enger auf die Wünsche des Fahrers ab: Geht der Fahrer kurz mit dem Fuß vom Gas, wird der eingelegte Gang für bessere Motorbremswirkung und schnellere Beschleunigung beibehalten. Während des Bremsens schaltet die Automatik früher zurück.

Reifendruck-Kontrolle TPM (Tire Pressure Monitoring). Zunächst ist das System für alle Aero-Modelle mit 17- und 18-Zoll-Rädern verfügbar. Es warnt den Fahrer, falls der Luftdruck in einem der Reifen unter den empfohlenen Grenzwert fällt. Sensoren in den Ventilen senden ein Funksignal, das eine Warnmeldung auf dem Hauptdisplay im Armaturenbrett auslöst und anzeigt, welcher Reifen vom Druckverlust betroffen ist.

Das **Bose Centerpoint Surround SoundSystem** wird als Option für alle Varianten der SportLimousine und des SportCombi angeboten. Mit fünf Kanälen bietet es eine außergewöhnliche Wiedergabe-Qualität für CD- und MP3-Player oder an den Aux-Anschluß gekoppelte externe Geräte, wie z.B. einen iPod. Das System gewährleistet Surround Sound-Qualität auch dann, wenn eine nicht dafür ausgelegte CD abgespielt wird. Dank elf Lautsprechern in der SportLimousine und zehn im SportCombi genießt jeder Passagier optimalen Hörgenuss.

September 2007

Saab 9-3 SportLimousine und SportCombi (Modelljahr 2008)

Technische Daten und Leistungsdaten

Motoren:

Benzin:

2.792 cm³ V6. Aluminium Zylinderköpfe und Motorblock. Zweistufiger Turbolader mit Ladeluftkühlung. Zwei oben liegende Nockenwellen, 24-Ventile. Variable Ventilsteuerung (Einlass). Zweimassen-Schwungrad. Bosch Motronic ECM

1.998 cm³ 4-Zylinder Reihenmotor. Aluminium Zylinderkopf und Motorblock. Turbolader mit Ladeluftkühlung. Zwei oben liegende Nockenwellen, 16-Ventile. Ausgleichswellen. Saab Trionic ECM

1.796 cm³ 4-Zylinder Reihenmotor. Aluminium Zylinderkopf, gusseiserner Motorblock. Zwei oben liegende Nockenwellen, 16-Ventile. Saugmotor. Siemens ECM

Diesel:

1.910 ccm³ 4-Zylinder Reihenmotor. Aluminum Zylinderkopf, gusseiserner Motorblock. Zwei oben liegende Nockenwellen 16 V / SOHC 8V. Common-Rail, Direkt- und Mehrfacheinspritzung. Mit Turbolader, variable Turbolader Geometrie (VTG) mit Ladeluftkühlung. Zweimassen-Schwungrad.

Wartungsfreier Dieselpartikelfilter

BioPower:

1.998 cm³ 4-Zylinder Reihenmotor. Aluminium Zylinderkopf und Motorblock. Turbolader mit Ladeluftkühlung. Zwei oben liegende Nockenwellen, 16-Ventile, Ausgleichswellen. Trionic 8 Motorsteuerung. Zu betreiben mit Bioethanol (E85)/Benzin in jedem Mischungsverhältnis

Einbau:

Alles quer montierte Frontmotoren, hydraulisch gedämpft. Frontantrieb. Saab XWD (Option für Aero)

Getriebe:

5/6-Gang Schaltgetriebe

5/6-Gang Automatikgetriebe mit manueller Saab Sentronic Gangwahl, Lenkrad-Schaltwippen (Sonderausstattung)

Kupplung:

Einfache Trockenscheiben-Kupplung mit Membranfeder

Aufhängung:

Vorne: McPherson Federbeine und Gasdruck-Stoßdämpfer. Querstabilisator. Hydrogeformter Hilfsrahmen.

Hinten: Einzelrad-Aufhängung, Vierlenker, inklusive Spurlenker. Schraubenfedern. Gasdruck-Stoßdämpfer.

Querstabilisator. Hilfsrahmen

Lenkung:

Zahnstangenlenkung, hydraulische Servolenkung

Elektro-hydraulisch für 1.8i und 1.9 TiD Varianten

Wendekreis: 10,8 m (Bordstein zu Bordstein), 11,4 m (V6-Version)

Anschlag bis Anschlag: 2,75 Umdrehungen, 2,97 Umdrehungen (bei 4-Zylinder-Turbo)

Räder, Reifen:

15 x 6,5", 195/65, 215/60

16 x 6,5", 215/55, 17 x 7,0", 225/45

17 x 7,5", 235/45, 18 x 7,5", 225/45

Bremsen:

Hydraulische Zweikreisbremse, Unterdruck-Bremskraftverstärker. ABS, TCS, MBA, EBD, CBC.

Scheiben:

1.8i: 285 mm (v) belüftet / 278 mm (h) unbelüftet.

Für alle 4-Zylinder Benzin- Motoren: 302/292 mm, beide belüftet

Alle Aero-Modelle: 314/292 mm, beide belüftet

Gewichte:

Leergewicht: 1410 - 1690 kg (EU)

Gewichtsverteilung: 60/40 % (vorne/hinten)

Max. Zuglast: 1410 -1690 kg (gebremst) 750 kg (ungebremst)

Fassungsvermögen:

Gepäckraum (VDA): 425 l

Kraftstofftank: 58 Liter / 62 Liter bei BioPower-Modellen

Scheibenwaschbehälter: 5,2 Liter

Benzin- und BioPower-Motoren

Motoren-varianten	1.8i	1.8t	2.0t	2.0T	2.8 V6 Turbo	2.8 V6 Turbo X	1.8t BioPower	2.0t BioPower
Hubraum	1.796 cm ³	1.998 cm ³	1.998 cm ³	1.998 cm ³	2.792 cm ³	2.792 cm ³	1.998 cm ³	1.998 cm ³
Max. Leistung	122 PS (90 kW) @ 5.800/min	150 PS (110 kW) @ 5,500 /min	175 PS (129 kW) @ 5.500/min	210 PS (155 kW) @ 5.300/min	255 PS (188 kW) @ 5.500/min	280 PS (206 kW) @ 5.500/min	175 PS (129 kW) @ 5.500/min	200 PS (147 kW) @ 5.500/min
Max. Drehmoment	167Nm @ 3.800/min	240 Nm @ 2.000 - 3.500/min	265 Nm @ 2.500 - 4.000/min	300 Nm @ 2.500 - 4.000/min	350 Nm @ 2.000 - 4.500/min	400 Nm @ 2.150 - 5.000/min	265 Nm @ 2.500 - 4.000/min	300 Nm @ 2.500 - 4.000/min
Bohrung/Hub (mm)	80,5 / 88,5	86 / 86	86 / 86	86 / 86	89 / 74,8	89 / 74,8	86 / 86	86 / 86
Verdichtungs-verhältnis	10,5:1	9,5:1	9,5:1	9,5:1	9,5:1	9,5: 1	9,5:1	9,5:1
Max. Ladedruck (bar)	--	0,5	0,7	0,85	0,5	0,8	1,1	1,2
Fahrleistungen	M5	M5 A5	M6 A5	M6 A5	M6 A6	M6 A6	M5 A5	M6 A5
0 – 100 km/h (s)								
SportLimousine	11,5	9,5 10,7	8,5 9,7	7,7 8,8	6,7 7,5	5,7* 7,2*	8,4 9,4	7,9* 8,9*
SportKombi	12,5	10,2 11,3	8,8 10,0	7,9 9,0	6,9 7,8	5,9* 7,4*	8,7 9,7	8,1* 9,2*
80 - 120 km/h im 5. Gang(s)								
Limousine	15,5	15,0	11,1	10,5	7,9	7,9*	13,9	10,0*
Kombi	16,5	15,7	12,0	11,0	8,3	8,3*	14,0	10,5*
Höchstgeschw. km/h								
Limousine	200	210 210	220 220	235 230	250 245	250* 250*	210 210	230* 225*
Kombi	195	205 200	215 210	230 225	245 240	250* 245*	210 210	225* 220*
Kraftstoff-Verbrauch								
	M5	M5 A5	M6 A5	M6 A5	M6 A6	M6 A6	M5 A5	M6 A5
Kombiniert Lim. (l/100 km)	7,7	7,7 8,5	7,9 9,0	8,5 9,1	10,2 10,8	10,9*11,4*	k. A.	k. A.
Kombi	7,8	7,9 9,2	8,3 9,6	8,8 9,8	10,4 11,0	11,0*11,6*		
CO₂ Limousine (g/km)	183	183 205	189 216	202 218	245 259	259* 272*	¹ ca.80% weniger fossiles CO ₂	¹ ca. 80% weniger fossiles CO ₂
Kombi	185	189 221	197 230	210 235	250 264	263* 277*		

Diesel-Motoren

Motor-Varianten	1.9TiD 8v	1.9TiD 16v	1.9 TTiD 16v	
Hubraum	1.910 cm ³	1.910 cm ³	1.910 cm ³	
Max. Leistung	120 PS (88 kW) @ 4.000/min	150 PS(110 kW) @ 4.000/min	180 PS (132 kW) @ 4.000/min	
Max. Drehmoment	280 Nm @ 2.000 - 2.750/min	320 Nm @ 2.000 - 2.750/min	M6:400 Nm @ 1.850 - 2.750/min A6: 370 @ 1750-3250/min	
Bohrung/Hub (mm)	90,4 / 82	90,4 / 82	90,4 / 82	
Verdichtungsverhät.	18:1	17,5:1	16,5: 1	
Max. Ladedruck	1,1 bar	1,1 bar	1,8 bar	
Fahrleistungen	M6	M6 A6	M6 A6	
0-100 km/h (s)	Lim.	11,5	9,5 11,0	8,5* 8,9*
	Kombi	12,0	10,2 11,2	8,7* 9,2*
80-120 km/h 5. Gang (s)	Lim.	12,5	9,5	7,9*
	Kombi	13,3	10,3	8,5*
Höchstgeschw. km/h	Lim.	200	210 210	225* 220*
	Kombi	195	200 195	220* 215*
Kraftstoff- Verbrauch	M6	M6 A6	M6 A6	
Kombiniert (l/100 km)	Lim.	5,4	5,8 7,0	5,9* 6,7*
	Kombi	5,5	5,9 7,2	6,0* 6,8*
CO ₂ (g/km)	Lim.	147	157 189	159* 181*
	Kombi	149	159 194	162* 184*

* vorläufige Werte; k. A. = noch keine Zertifizierungsdaten

M5 = 5-Gang-Schaltgetriebe, M6 = 6-Gang-Schaltgetriebe, A5 = 5-Gang-Automatik, A6 = 6-Gang-Automatik

¹ gegenüber der vergleichbaren Benzinversion

September 2007

Saab 9-3 Cabrio (Modelljahr 2008)

Technische Daten und Leistungsdaten

Motoren:

Benzin:

2.792 cm³ V6. Aluminium-Zylinderköpfe und Motorblock. Zweistufiger Turbolader mit Ladeluftkühlung. Zwei oben liegende Nockenwellen, 24-Ventile. Variable Ventilsteuerung (Einlass). Zweimassen-Schwungrad
1.998 cm³ 4-Zylinder Reihenmotor. Aluminium Zylinderkopf und Motorblock. Turbolader mit Ladeluftkühlung. Zwei obenliegende Nockenwellen, 16 Ventile. Trionic 8 Motorsteuerung

Diesel:

1.910 cm³ 4-Zylinder Reihenmotor. Aluminium-Zylinderkopf, gusseiserner Motorblock. Zwei obenliegende Nockenwellen, 16 Ventile. Common-Rail, Direkt- und Mehrfacheinspritzung. Zweistufiger Turbolader mit variabler Turbolader-Geometrie (VNT) mit Ladeluftkühlung. Zweimassen-Schwungrad. Wartungsfreier Dieselpartikelfilter

BioPower:

1.998 cm³ 4-Zylinder Reihenmotor. Aluminium Zylinderkopf und Motorblock. Turbolader mit Ladeluftkühlung. Zwei oben liegende Nockenwellen, 16-Ventile, Ausgleichwellen. Trionic 8 Motorsteuerung. Zu betreiben mit Bioethanol (E85)/Benzin in jedem Mischungsverhältnis

Einbau:

Alles quer montierte Frontmotoren, hydraulisch gedämpft. Frontantrieb

Getriebe:

5/6-Gang Schaltgetriebe.
5/6-Gang Automatikgetriebe mit manueller Saab Sentronic Gangwahl, Lenkrad-Schaltwippen Sonderausstattung

Kupplung:

Einfache Trockenscheiben-Kupplung mit Membranfeder

Aufhängung:

Vorne: McPherson Federbeine und Gasdruck-Stoßdämpfer. Querstabilisator. Hydrogeformter Hilfsrahmen
Hinten: Einzelrad-Aufhängung, Vierlenker, inklusive Spurlenker. Schraubenfedern. Gasdruck-Stoßdämpfer. Querstabilisator. Hilfsrahmen

Lenkung:

Zahnstangenlenkung, hydraulische Servolenkung
Wendekreis: 10,8 m, 11,4 m (V6-Version)
Anschlag bis Anschlag: 2,75 Umdrehungen, 2,97 Umdrehungen (bei 4-Zylinder-Turbo)

Räder, Reifen:

16 x 6,5", 215/55, 17 x 7,0", 225/45
17 x 7,5", 235/45, 18 x 7,5", 225/45

Bremsen:

Hydraulische Zweikreis-Bremse, Unterdruck-Bremskraftverstärker, ABS, TCS, MBA, EBD, CBC
Scheiben: 1.8i Motor: 285 mm (vorne) belüftet / 278 mm (hinten) unbelüftet
Für alle anderen 4-Zylinder Benzin-Motoren : 302/292 mm, beide belüftet
Alle Aero-Modelle: 314/292 mm, beide belüftet

Gewichte:

Leergewicht: 1.585 – 1.690 kg
Gewichtsverteilung: 55/45 % (vorne/hinten)
Max. Zuglast: 1.600 kg (gebremst), 750 kg (ungebremst)

Fassungsvermögen:

Gepäck: Dach hoch/runter: 352 / 240 Liter

Kraftstofftank: 58 Liter,

bei BioPower-Modellen 62 Liter

Scheibenwaschbehälter: 5,2 Liter

Benzin- und BioPower-Motoren

Motorenvarianten	1.8t	2.0t	2.0T	2.8 V6 Turbo	1.8t BioPower	2.0t BioPower
Hubraum	1.998 cm ³	1.998 cm ³	1.998 cm ³	2.792 cm ³	1.998 cm ³	1.998 cm ³
Max. Leistung	150 PS (110 kW) @ 5.500/min	175 PS (129 kW) @ 5.500/min	210 PS (155 kW) @ 5.300/min	255 PS (184 kW) @ 5.500/min	175 PS (129 kW) @ 5.500/min	200 PS (147 kW) @ 5.500/min
Max. Drehmoment	240 Nm @ 2.000 - 3.500/min	265 Nm @ 2.500 - 4.000/min	300 Nm @ 2.500 - 4.000/min	350 Nm @ 1.800 - 4.500/min	265 Nm @ 2.500 - 4.000/min	300 Nm @ 2.500 - 4.000/min
Bohrung/Hub (mm)	86 / 86	86 / 86	86 / 86	89 / 74,8	86 / 86	86 / 86
Verdichtungsverhältnis	9,5:1	9,5:1	9,5:1	9,5:1	9,5:1	9,5: 1
Max. Ladedruck (bar)	0,5	0,7	0,85	0,6	1,1	1,2
Zündung / Kraftstoff-Einspritzung	Saab Tionic 8 Motorsteuer. Direktzündung Mehrfach-Kraftstoffeinspritzung	Saab Tionic 8 Motorsteuer. Direktzündung Mehrfach-Kraftstoffeinspritzung	Saab Tionic 8 Motorsteuer. Direktzündung Mehrfach-Kraftstoffeinspritzung	32-bit Bosch Motronic Motorsteuer. Direct coil-over-plug ignition system.	Saab Tionic 8 Motorsteuer. Direktzündung Mehrfach-Kraftstoffeinspritzung	Saab Tionic 8 Motorsteuer. Direktzündung Mehrfach-Kraftstoffeinspritzung

Fahrleistungen	1.8t	2.0t	2.0T	2.8V6 Turbo	1.8t BioPower ¹	2.0t BioPower ¹
0-100 km/h (s)	M5 10,5 A5 11,5	M6 9,0 A5 10,5	M6 8,0 A5 9,5	M6 7,2 A6 8,1	M5 8,9 A5 10,1	M6 8,2* A5 9,3*
80-120 km/h 5. Gang (s)	M5 17,5	M6 12,5	M6 11,5	M6 8,6	M5 15,9	M6 11,2*
Höchstgesch. km/h	M5 205 A5 200	M6 220 A5 215	M6 230 A5 225	M6 245 A6 240	M5 215 A5 210	M5 225* A6 215*

Kraftstoff-Verbrauch	1.8t	2.0t	2.0T	2.8V6 Turbo)	1.8t BioPower	2.0t BioPower
Kombiniert (l/100 km)	M5 8,6 A5 9,7	M6 8,5 A5 9,7	M6 8,9 A5 10,0	M6 10,6 A6 11,1	k.A.	k.A.

CO ₂ (g/km)	M5 206 A5 233	M6 203 A5 232	M6 213 A5 235	M6 254 A6 266	² ca.80% weniger fossiles CO ₂	² ca.80% weniger fossiles CO ₂
------------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------------------------------------------	------------------------------------------------------

k. A: noch keine Zertifikationsdaten; ¹ beim Betrieb mit E85-Kraftstoff; * vorläufige Werte

² gegenüber der vergleichbaren Benzinversion

Diesel-Motoren

Motor-Varianten	1.9TiD 16v	1.9TTiD 16v
Max. Leistung	150 PS (110 kW) @ 4.000/min	180 PS (132 kW) @ 4.000/min
Max. Drehmoment	320 Nm @ 2.000 - 2.750/min	M6: 400 Nm @ 1.850 -2.750/min A6: 370 Nm @ 1750-3250/min
Bohrung / Hub (mm)	90,4 / 82	90,4 / 82
Verdichtungsverhältnis	17,5:1	16,5:1
Max. Ladedruck	1,1 bar	1,8 bar
Zündung/ Kraftstoff- Einspritzung	Bosch EDC 16. Zündung/Kraftstoff- Einspritzungs- System	Bosch EDC 16. Zündung/Kraftstoff- Einspritzungs- System

Fahrleistungen	1.9TiD 16V	1.9TTiD 16V
0-100 km/h (s)	M6 10,4 A6 11,8	M6 9,1* A6 9,5'
80-120 km/h 5th Gang (s)	M6 11,0 A6 -	M6 9,1* A6 -
Höchstgeschwindigkeit km/h	M6 200 A6 195	M6 220* A6 215*

Kraftstoff-Verbrauch	1.9TiD 16V	1.9TTiD 16V
Kombiniert (l/100 km)	M6 6,3 A6 7,0	M6 6,4* A6 7,1*

CO₂ (g/km)	M6 169 A6 199	M6 173* A6 192*
----------------------------------	------------------	--------------------

*vorläufige Werte

M5 = 5-Gang-Schaltgetriebe, M6 = 6-Gang-Schaltgetriebe

A5 = 5-Gang-Automatik, A6 = 6-Gang-Automatik

###

<http://media.saab.com>

Contacts:

Christer Nilsson
GME Corporate Communications, Saab Automobile
Phone: + 46 (0) 520 - 854 86
Mobile: +46 (0) 706 - 603 24 12
E-mail: christer.u.nilsson@se.saab.com

