



Information

Frankfurt, 11 de septiembre de 2007

Debút público: Nueva Gama Saab 9-3

Una Imagen Dinámica Muestra la Tecnología más Avanzada

- Moderno diseño escandinavo inspirado en el Aero X concept
- El Saab XWD abre una nueva dimensión en conducción atractiva
- Combinación líder en su segmento de potencia y economía de combustible del nuevo motor diesel de doble turbo

La nueva gama Saab 9-3 se presenta más atrevida, con una apariencia con mayor personalidad, reflejando una serie de mejoras en los grupos propulsores que incluyen la introducción de la tracción a las cuatro ruedas y motores diesel, gasolina y BioPower (E85) más potentes.

El distintivo diseño del frontal, inspirado en el premiado concept car Aero X de Saab, está diseñado para reforzar la imagen deportiva de la gama. Esto anuncia la introducción de una gama de motores de tres tipos de combustible que ahora incluye un innovador 180 CV (132 kW), un 1.9 turbo diesel con doble turbocompresor, un mejorado 280 CV (206 kW), un motor gasolina 2.8V6 turbo y una opción adicional del Saab BioPower 2.0t de 175 CV, que desarrolla 200 CV (147 kW) con combustible E85.

El avanzado sistema de tracción a las cuatro ruedas (Saab XWD - 'cross wheel drive') es exclusivo para la Edición Limitada Turbo X (ver comunicado aparte) y los modelos 9-3 Aero Sport Sedan y Sport Hatch. Incorpora desarrollos innovadores en la gestión del deslizamiento de las ruedas y el uso de un diferencial trasero autoblocante con control electrónico.

El nuevo motor de 1.9 litros turbo diesel ofrece una eficiencia líder en su clase y el primer motor diesel del segmento premium que usa un sistema integrado de doble turbocompresor.

Diseño Progresivo

- Imagen más dinámica y cohesionada con un nuevo aspecto frontal, trasero y lateral
- Diseño frontal inspirado por el Aero X concept
- Capó 'en forma de concha', superficies más limpias, luces traseras antiniebla blancas

La nueva gama 9-3 se distingue visualmente por su carrocería delantera desde el Pilar A totalmente renovada, con nuevas molduras en los paragolpes y en las luces traseras y delanteras, así como nuevas puertas y manijas para el Sport Sedan y el Sport Hatch. Las extensiones de las aletas abombadas son ahora de serie en toda la gama. Todos estos elementos se combinan para dar una identidad más nítida de Saab y una presencia más atrevida y con mayor personalidad. Para el Sport Sedan, por ejemplo, el 70% de los paneles y partes exteriores son totalmente nuevas.

La estrategia de diseño evoca a la vez elementos clásicos y contemporáneos de Saab en una expresión progresiva y moderna del carácter distintivo de la marca.

Una más profunda y prominente evolución de la parrilla Saab adopta una apariencia vista con anterioridad en el concept car Aero X. Esto es complementado por unos grupos ópticos frontales totalmente nuevos que ahora incorporan una fina franja de luz 'en forma de ceja' diseñada como un rasgo específico de la marca. Estas unidades envolventes culminan en un borde posterior inclinado hacia arriba, introduciendo un elemento de diseño de la gama 9-5 y del clásico 900. El ala de la parrilla, que hace referencia a la herencia aeronáutica de Saab, se ha mantenido.

El nuevo aspecto presenta otro elemento distintivo de Saab: un capó de tipo "concha" que se cierra por la parte de arriba de los alerones delanteros. En la superficie del capó hay una amplia curva en forma de U, que ya se utilizó en el Aero X y refleja la curvatura del parabrisas.

Las aerodinámicas líneas delanteras culminan en el conjunto de divisor y parachoques frontal con una profunda toma de aire de forma trapezoidal, que es aún más pronunciada en las versiones Aero. Este conjunto va flanqueado por profundos conductos de ventilación negros cuyos marcos, como el de la parrilla, tienen un acabado cromado mate. Al igual que en el concepto Aero X, el objetivo es recordar las tomas de aire del motor de un avión a reacción.

En la parte trasera del vehículo, el Sport Sedan y el Cabrio presentan faros grandes con ópticas mate de color blanco. Las nuevas molduras del paragolpes son más profundas, con superficies curvadas ininterrumpidas. El portón del maletero del Sport Sedan y el Cabrio se han modificado para incluir un nuevo tirador de color mate con el logo incluido, similar al del Sport Hatch

La eliminación de todo ornamento externo del paragolpes y de las puertas (cromadas en el Cabrio) contribuye a una apariencia más limpia y cohesionada. Los nuevos paneles de las puertas adoptan ahora una forma simple y ordenada con manijas cromadas y rediseñadas. Las extensiones de las aletas están integradas visualmente en el frontal y en la parte trasera con las esquinas dentadas de los nuevos paragolpes.

Otros realces estéticos exteriores incluyen la introducción de escobillas de limpiaparabrisas planas, para reducir el ruido del viento, y nuevas llantas de aleación, con un diseño de 18 pulgadas ahora ofrecido como opción en todas las variantes excluyendo los modelos 1.8i. Se han añadido dos nuevos colores a la gama, incluyendo el acabado “Plata Glaciar” metálico similar al mostrado en el Aero X.

Deportividad Enfocada al Conductor

- El sistema inteligente Saab XWD ofrece una mayor implicación del conductor
- Sistema activo líder de prestaciones en su clase
- Tecnología punta: activación preventiva y activa de la tracción trasera LSD
- Nuevo sub-chasis trasero y suspensión geométrica

El activo sistema de tracción a las cuatro ruedas (Saab XWD) está diseñado para optimizar el pilotaje y la estabilidad en todas las condiciones. Está disponible de serie en la Edición Limitada Turbo X y en las versiones Aero del 9-3 Sport Sedan y Sport Hatch, en combinación con el motor turbo 2.8V6 mejorado de 280 CV (206 kW). Este motor desarrolla casi un 15% más de par motor (400 Nm) para obtener la mayor tracción disponible. Se puede combinar con cajas de cambios manuales o automáticas de seis velocidades.

Este sistema de tecnología punta incluye dos características innovadoras: activación preventiva de las ruedas traseras para optimizar la tracción en el arranque y un diferencial autoblocante

con control electrónico (eLSD), permitiendo una distribución variable del par entre las ruedas traseras.

El Saab XWD es totalmente automático, un sistema capaz de enviar el 100% del par a las ruedas traseras cuando sea necesario. A la vez que ofrece a los clientes del nuevo Saab 9-3 Aero una manejabilidad firme en condiciones de baja adherencia, su sofisticado funcionamiento añade también una dimensión aún más deportiva a la experiencia de conducir en todas las condiciones de la carretera. El magnífico equilibrio en la distribución de par entre los ejes delantero y trasero eleva el umbral a partir del cual el ESP pone en marcha sus intervenciones sobre el acelerador y los frenos, proporcionando más oportunidades para una mayor implicación del conductor.

El sistema está gobernado por su propia unidad de control, que funciona en equipo con el motor, la transmisión y los módulos de control de ABS/ESP. El hardware consiste en una Unidad de Transferencia de Potencia (PTU) en el diferencial delantero, que envía el par motor a través de un árbol de transmisión al módulo de transmisión trasero (RDM). Éste incorpora un mecanismo de transferencia de par (TTD) y un diferencial autoblocante con control electrónico (eLSD) opcional que es de serie en el Turbo X. Ambos son embragues húmedos y multidisco y son suministrados por Haldex.

A diferencia de otros, el TTD es activado inicialmente cuando los discos de embrague se hacen solidarios por presión hidráulica, que de ese modo engranan el RDM. Esta función de anticipación es una valiosa mejora sobre la tecnología actual, que necesita detectar el deslizamiento de una rueda antes de que el TTD se active. Esta funcionalidad mejorada proporciona al conductor máxima tracción de manera inmediata, para una aceleración suave e intensa desde parado, sin la posibilidad del menor titubeo inicial.

En carretera, el par es distribuido de forma ininterrumpida entre los ejes por la acción de una válvula en el TTD, que incrementa o reduce la presión sobre los discos de embrague húmedos. En las curvas, el Saab XWD recompensa al conductor proporcionando dinámicas de chasis mejoradas y más sutilmente equilibradas. Los datos procedentes de los sensores ABS/ESP del vehículo -medición de la velocidad de las ruedas, desvío de trayectoria y ángulo de giro del volante - son utilizadas para que la minuciosa programación del Saab XWD aplique tracción en el eje trasero para equilibrar las situaciones de subviraje y sobreviraje, mejorando la estabilidad y el agarre.

Conduciendo en autopista, cuando la tracción o el agarre no son un problema, sólo del 5% al 10% del par motor es transmitido normalmente a las ruedas traseras. Esto ayuda a proporcionar al conductor una gran estabilidad, reduciendo el consumo de combustible.

La “guinda del pastel” con el Saab XWD es la opción eLSD, que equipa de serie el Turbo X. En este segmento del mercado, esta es la primera aplicación de un diferencial autoblocante multidisco, con control electrónico, en combinación con la tracción total. Está instalado al lado del RDM y funciona a través de discos de embrague presurizados, según un principio semejante al del TTD. En condiciones de adherencia desigual, sobre hielo o agua, por ejemplo, utiliza las señales procedentes de los sensores de velocidad de las ruedas traseras y puede transferir hasta un 40% de par entre los semi-ejes de transmisión, hacia la rueda que tenga mayor adherencia.

El eLSD da también al conductor mayor control cuando gira bruscamente o culmina una maniobra a alta velocidad, como un cambio de carril, mediante la aplicación momentánea de más o menos par en cualquiera de las ruedas, para ayudar a la parte trasera del coche a seguir más de cerca la dirección de las ruedas delanteras. De esta forma, el eLSD puede mantener el coche mejor equilibrado y más estrechamente controlado sin necesidad de la intervención “externa” de ayudas electrónicas a la estabilidad.

La instalación del Saab XWD incluye la colocación de un nuevo subchasis trasero para soportar el RDM, geometría de suspensión trasera revisada y nuevos bujes para recibir los palieres. El árbol de transmisión, de tres piezas, trabaja sobre dos rodamientos con juntas de velocidad constante, para un funcionamiento suave con mínimas pérdidas por fricción. La distancia entre ejes y la vía trasera permanecen inalteradas. Este sistema estará disponible a partir del año 2008.

Otras mejoras para la conducción incluidas:

“Modo Sport” para cajas de cambio automáticas. Puede activarse mediante un botón en el panel de instrumentos, que deja la selección automática de velocidades más cerca de las intenciones del conductor. Si el conductor levanta momentáneamente el pie del acelerador, la marcha que está engranada se mantiene para una más efectiva retención del motor y una

aceleración más rápida cuando se requiera. Las reducciones son también más cercanas entre sí para igualar la deceleración del vehículo durante una frenada.

Las luces con iluminación en curva bi-xenón opcionales proporcionan mejor visión por la noche. La iluminación está relacionada con la dirección, de forma que las bombillas pueden girar hasta 15 grados cuando se toma una curva o se dobla una esquina a más de 15 km/h. En conducción por autopista a más de 110 km/h, las luces de cruce se elevan ligeramente de forma automática para mejorar la iluminación sin deslumbrar a los conductores que circulan en sentido contrario.

Prestaciones con Responsabilidad

- Motor turbo diesel con doble turbocompresor líder en su categoría
- Incremento de la gama Saab BioPower
- Más potencia para el 2.8V6 turbo en combinación con el Saab XWD

Nuevo motor 1.9 TTiD

La gama 9-3 incluye un nuevo y potente motor diesel cuatro cilindros con un exclusivo sistema con doble turbocompresor, el primero del mundo en el segmento premium, dándole unos niveles de eficiencia líderes en su segmento. El motor de 1.9 litros 16 válvulas, denominado TTiD, desarrolla 180 CV (132 kW) de potencia y 400 Nm de par máximo, prestaciones incomparables entre sus competidores en el mercado. Con un consumo combinado de 5,9 l/100km, en el Sport Sedan, este motor también ofrece una economía líder en su categoría, con unas prestaciones similares a las del motor 2.8V6 turbo de gasolina.

La carcasa oculta del doble turbocompresor está integrada en el colector de escape y contiene dos turbocompresores de diferentes tamaños. Los pares de volantes de las turbinas/compresores están montados secuencialmente y cualquiera de ellas puede saltarse la entrada y la alimentación de la otra siendo capaces también de funcionar conjuntamente.

Esta disposición ofrece al conductor una doble ventaja: par motor instantáneo a bajas revoluciones a través del turbocompresor pequeño de poca inercia si la presión de escape es baja, y gran potencia a altas revoluciones cuando se activa el turbocompresor más grande.

El doble turbocompresor de Saab utiliza un sistema de válvulas de by-pass que hace pasar el flujo de gases de escape entre los dos volantes de turbina y separa el aire de admisión de los compresores. Entre cero y 1.500 rpm, el escape alimenta únicamente el turbocompresor pequeño. Entre 1.500 y 3.000 rpm, el flujo se divide entre las dos turbinas para garantizar una transición suave hasta la máxima potencia por encima de 3.000 rpm, cuando sólo se activa el turbocompresor grande.

La integración de los dos turbocompresores en una sola carcasa es más eficaz que la conexión en serie de dos turbocompresores independientes. Esto asegura que el complejo control y regulación de los flujos de gas en la turbina de escape y en el compresor de admisión se consiga con mínimo número de cierres y conexiones.

El motor TTiD supone un avance considerable respecto a la actual unidad 1.9TiD de 16 válvulas, ya que emplea Common Rail con inyección directa y multipunto. Funciona con una presión máxima de 1,8 bar (frente a 1,4 bar del motor actual) y la relación de compresión es ligeramente menor, con un valor de 16,5:1 (17,5:1). El bloque de hierro fundido, la culata de aleación y todos los componentes internos están reforzados para resistir presiones térmicas elevadas.

El sistema de recirculación de gases de escape (EGR) se caracteriza por una refrigeración extremadamente eficiente y ahora incluye un by-pass controlado electrónicamente para emisiones mejoradas. Esto, unido a un filtro de partículas de escape que no requiere mantenimiento, garantizará el cumplimiento de las normativas Euro 5 sobre emisiones cuando entren en vigor en 2010.

Otras mejoras técnicas introducidas incluyen el uso de un intercooler aire-aire más grande para mejorar la refrigeración de la admisión, la introducción de elementos de precalentamiento más eficaces en la culata para facilitar el arranque en frío y el uso de un colector de admisión fabricado en plástico para reducir el peso.

El motor Saab TTiD responde a las demandas de los conductores, que cada vez están menos dispuestos a sacrificar prestaciones en aras de una mayor economía. Con la potencia típica de un motor mucho más grande, esta unidad demuestra el empeño de Saab en lograr el "tamaño justo", es decir, conseguir las prestaciones de un motor "grande" pero sin los inconvenientes habituales, como el mayor peso y volumen o el consumo excesivo de combustible.

Como reconocimiento a sus excepcionales prestaciones, el motor Saab TTiD está disponible en los modelos Aero, así como en las versiones Linear Sport y Vector. Se ofrece en los tres estilos de carrocería, además de los actuales motores 1.9 TiD de 120 CV (88 kW) y 150 CV (110 kW), pudiéndose combinar con cajas de cambios manuales o automáticas de seis velocidades.

Nuevo 2.0t BioPower

Saab lidera el emergente segmento flex-fuel en Europa con su concepto único BioPower, que combina un sistema turboalimentado con el uso de combustible E85 para entregar mayor potencia y mejores prestaciones, reduciendo las emisiones fósiles de CO₂. La nueva gama Saab 9-3 ahora destaca por la introducción de un motor BioPower más potente, que se suma a la opción actual.

Funcionando con combustible E85 (85% bioetanol/15% gasolina), el nuevo motor 9-3 BioPower 2.0t desarrolla un 14% más de potencia máxima (200 CV/147kW contra 175 CV/129 kW) y un 13% más de par motor (300 contra 265 Nm). En el Sport Sedan, esto le permite una aceleración de 0 a 100 km/h en 7,7 segundos y de 80 a 120 km/h en quinta marcha en 10,0 segundos, comparado con los 8,5 segundos y 11,1 segundos, respectivamente, en el gasolina.

El E85 tiene un mayor índice de octanos (104 RON) que la gasolina (95 RON), y turboalimentados con los motores Saab BioPower pueden activar el turbo a presiones más altas y tienen una mejor distribución del encendido que con gasolina. Esto permite generar más potencia sin que se produzcan detonaciones en el motor.

El sistema de 32 bits Trionic 8 de gestión del motor controla la posición del acelerador, la distribución del encendido, la inyección de combustible, la medida de la masa de aire y la presión del turbo. Este sistema ha facilitado la reprogramación del software para las condiciones de distribución del encendido y proporción de aire/combustible del E85. Las únicas modificaciones físicas que ha habido que introducir en el motor de aluminio consisten en el uso de válvulas y asientos de válvulas más resistentes. También es necesario emplear materiales compatibles con el bioetanol en el sistema de combustible, incluyendo depósito, bomba, tuberías y conectores.

El sistema Trionic controla la calidad del combustible después de cada repostaje y realiza automáticamente los ajustes necesarios para funcionar con cualquier combinación de E85 y/o gasolina. Esto significa que los conductores del Saab BioPower pueden usar gasolina si no hay disponible E85.

Motor 2.8V6 Turbo mejorado

Para los nuevos modelos 9-3 Aero XWD y la Edición Limitada Turbo X, el actual motor de 2.8 litros, 24-válvulas V6 Turbo ha incrementado su potencia hasta 280 CV (206 kW) y su par motor máximo hasta 400 Nm. Esto ha conseguido incrementar la presión del turbo disponible desde 0,5 hasta 0,8 bar. Esto permite al Aero XWD Sport Sedan acelerar desde 0 a 100 km/h en 6,3 segundos y recuperar de 80 a 120 km/h (en quinta marcha) en 7,9 segundos.

La especificación avanzada incluye: una construcción más ligera fabricada íntegramente en aluminio, sincronización variable de las levas, turbocompresor twin-scroll y colectores de escape exclusivos hidroconformados con revestimientos de acero inoxidable e inyección de aire para mejorar los arranques en frío. Con tracción a dos ruedas, este motor ofrece ahora un incremento de la potencia máxima de 5 CV (4 kW), alcanzando 255 CV (188 kW).

Otras mejoras incluidas:

Sistema de Control de la Presión de los Neumáticos (TPMS). Este sistema advierte al conductor si la presión de cualquiera de los neumáticos cae por debajo de un nivel recomendado. Los sensores en las válvulas emiten una señal de radio y un mensaje de alerta se ilumina en la pantalla principal de la instrumentación. TPMS es opcional en las versiones Aero y es de serie cuando se encargan llantas de 18 pulgadas.

Sistema de audio Bose Centerpoint con sonido envolvente. Disponible como opción en todas las variantes Sport Sedan y Sport Hatch, ofrece una excepcional calidad de producción a través de cinco canales como CD, radio digital XM o entradas de MP3. Da la calidad del sonido envolvente incluso si el CD no está codificado para ello. Con 11 (Sport Sedan) ó 10 (Sport Hatch) altavoces, sus prestaciones están optimizadas para la acústica del habitáculo.

Septiembre 2007

Saab 9-3 Sport Sedan y Sport Hatch (año modelo 2008)

Especificaciones técnicas y prestaciones

Motores de gasolina:

2792 cc. V6. Culatas y bloque de aluminio.

Turbocompresor de doble entrada, intercooler. DOHC, 24-válvulas. Distribución variable con variador de fase (admisión). Volante motor de doble masa. Bosch Motronic ECM

1998 cc. 4 cilindros en línea. Culata y bloque de aluminio. Turbocompresor, intercooler. DOHC, 16 válvulas. Ejes de equilibrado. Saab Trionic 8 ECM

1796 cc. 4 cilindros en línea. Culata de aluminio y bloque de fundición de hierro. DOHC, 16 válvulas. Atmosférico. Siemens ECM.

Motores Diesel:

1910 cc. 4 cilindros en línea. Culata de aluminio, bloque de fundición de hierro. DOHC 16v / SOHC 8v.

Conducto común, inyección directa y múltiple.

Turboalimentación: VNT/ doble turbocompresor, intercooler. Volante motor de doble masa. Bosch ECM
Filtro de partículas sin mantenimiento.

BioPower:

1998 cc. 4 cilindros en línea. Culata y bloque de aluminio. Turbocompresor, intercooler. DOHC, 16 válvulas. Árboles de equilibrado. Gestión del motor Saab Trionic 8. Carburante bioetanol (E85) y gasolina en cualquier proporción.

Disposición:

Todos los motores delanteros, montados transversalmente, soportes del motor hidráulicos. Tracción delantera. Saab XWD: tracción total AWD (opcional para el Aero).

Transmisión

Cajas de cambio manuales de 5 ó 6 velocidades
Cajas de cambio automáticas de 5, 6 ó 5+2 velocidades con selección manual
Saab Sentronic

Suspensión

Delantera: columnas McPherson y amortiguadores de gas.

Barra estabilizadora. Subchasis hidroconformado.

Trasera: independiente de cuatro brazos, incluido un brazo de convergencia. Muelles helicoidales. Amortiguadores de gas. Barra estabilizadora. Subchasis.

Dirección

Piñón y cremallera con asistencia hidráulica. Asistencia

electro hidráulica para las versiones 1.8i y 1.9TiD

Diámetro de giro (entre bordillos): 10,8 m (V6, 11.4 m)

Vueltas de volante entre topes: 2,75 (4 cilindros

turboalimentado: 2,97)

Llantas y neumáticos

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

Frenos

Doble circuito hidráulico con asistencia por vacío.

ABS, TCS, MBA, EBD, CBC.

Discos: con todos los motores de cuatro cilindros (excepto 2.0 Turbo/1.9TTiD Aero):

Delantero 285 mm ventilado / trasero 278 macizo.

2.0 Turbo/1.9 TTiD Aero: 302/292 mm, ambos ventilados

2.8V6 Turbo: 314/292 mm, ambos ventilados

Todos los modelos para USA: 302 mm ventilados / 278 mm macizos

Pesos

En vacío: 1410-1690 kg (EU)

Distribución: 60% / 40%

Máximo peso remolcable: 1400-1600 kg (con freno), 750 kg (sin freno)

Capacidades

Maletero (VDA): 425 dm³

Depósito de carburante: 58 litros (USA, 61 litros)

Depósito del lavaparabrisas: 5,2 litros

Motores Gasolina y BioPower

VERSIÓN DE MOTOR	1.8i	1.8t	1.8t BioPower	2.0t	2.0t BioPower	2.0T	2.8V6 Turbo	2.8V6 Turbo Turbo X
Cilindrada	1796 cc	1998 cc	1998 cc	1998 cc	1998 cc	1998 cc	2792 cc	2792 cc
Potencia Máxima	122 CV (90KW) a 6.000 rpm	150 CV (110KW) a 5.500 rpm	175 CV (129 KW) a 5.500 rpm	175 CV (129KW) a 5.500 rpm	200 CV (147 KW) a 5.500 rpm	210CV (155 KW) a 5.300 rpm	255 CV (188 kW) a 5.500 rpm	280 CV (206 kW) a 5.500 rpm
Par Máximo	167Nm a 3.800 rpm	240Nm a 2.000 – 3.500 rpm	265 Nm a 2.500 – 3.500 rpm	265Nm a 2.500 – 3.500 rpm	300Nm a 2.500 – 4.000 rpm	300Nm a 2.500 – 4.000 rpm	350 Nm a 1.800 – 5.000 rpm	400 Nm a 2.150 – 5.000 rpm
Diámetro / Carrera (mm)	80,5 / 88,5	86 / 86	86 / 86	86 / 86	86 / 86	86 / 86	89 / 74,8	89 / 74,8
Relación de Compresión	10.5: 1	9.5:1	9.5:1	9.5:1	9.5: 1	9.5:1	9.5:1	9.5: 1
Presión Máxima de Soplado	--	0,5 bar	1,1 bar	0,7 bar	1,2 bar	0,85 bar	0,5 bar	0,8 bar
PRESTACIONES (Según Caja de Cambios)	M5	M5 A5	M5 A5	M6 A5	M6 A5	M6 A5	M6 A6	M6 A6
0-100 km/h (s)								
Sedan	11,5	9,5 10,7	8,4 9,4	8,5 9,7	7,9* 8,9*	7,7 8,8	6,7 7,5	5,7* 7,2*
Wagon	12,5	10,2 11,3	8,7 9,7	8,8 10,0	8,1* 9,2*	7,9 9,0	6,9 7,8	5,9* 7,4*
80-120 km/h 5th marcha (s)								
Sedan	15,5	15,0	13,9	11,1	10,0*	10,5	7,9	7,9*
Wagon	16,5	15,7	14,6	12,0	10,5*	11,0	8,3	8,3*
Velocidad Máxima Km/h								
Sedan	200	210 210	210 210	220 220	230* 225*	235 230	250 245	250* 250*
Wagon	195	205 200	210 210	215 210	225* 220*	230 225	245 240	250* 245*
CONSUMO (Según Caja de Cambios)	M5	M5 A5	M5 A5	M6 A5	M6 A5	M6 A5	M6 A6	M6 A6
Combinado (l/100 km)								
Sedan	7,7	7,5* 8,5	n/a	7,9 9,0	n/a	8,1* 9,1	10,2 10,8	10,9* 11,4*
Wagon	7,8	7,6* 8,9*		8,3 9,3*		8,3* 9,5*	10,4 11,0	11,0* 11,6*
CO2 (g/km)								
Sedan	183	178* 205	Approx 80% menos de CO2 fósil	189 216	Approx 80% menos de CO2 fósil	194* 218	245 259	259* 272*
Wagon	185	184* 214*		197 222*		199* 226*	250 264	263* 277*

M5 = caja de cambios manual 5 velocidades

n/a = cifras no disponibles

M6 = caja de cambios manual 6 velocidades

A5 = caja de cambios automática 5 velocidades

A6 = caja de cambios automática 6 velocidades

Motores Diesel:

VERISÓN DE MOTOR	1.9TiD 8v	1.9TiD 16v		1.9 TTiD 16v	
Cilindrada	1.910	1.910		1.910	
Potencia Máxima	120 CV (88 KW) a 3.500 rpm	150 CV(110 KW) a 4.000 rpm		180 CV (132 kW) a 4.000 rpm	
Par Máximo	280Nm a 2.000-2.750 rpm	320Nm a 2.000-2.750 rpm		400Nm a 1.850 – 2.750 rpm	
Diámetro / Carrera (mm)	90,4 / 82	90,4 / 82		90,4 / 82	
Relación de Compresión	18:1	17.5:1		16.5: 1	
Potencia Máxima de Soplado	1,1 bar	1,1 bar		1,8 bar	
PRESTACIONES	M6	M6	A6	M6	A6
0-100 km/h Sedan (s)	11,5	9,5	11,0	8,5*	8,9*
Wagon	12,0	10,2	11,2	8,7*	9,2*
80-120 km/h Sedan 5 th marcha (s)	12,5	9,5		7,9*	
Wagon	13,3	10,3		8,5*	
Velocidad Sedan Máxima Km/h	200	210	210	225*	220*
Wagon	195	200	195	220*	215*
CONSUMO	M6	M6	A6	M6	A6
Combinado Sedan (l/100 km)	5,4	5,8*	6,6	5,9*	6,7*
Wagon	5,5	5,9	6,7	6,0*	6,8*
CO2 Sedan (g/km)	147	156	177	159*	181*
Wagon	149	159	179	162*	184*

M5 = caja de cambios manual 5 velocidades
M6 = caja de cambios manual 6 velocidades
A5 = caja de cambios automática 5 velocidades

A6 = caja de cambios automática 6 velocidades

Septiembre 2007

Saab 9-3 Cabrio (Año Modelo 2008)

Especificaciones técnicas y prestaciones

Motores

2792cc. V6. Gasolina. Culatas y bloque de aluminio..

Turbocompresor de doble entrada, intercooler. DOHC, 24-válvulas. Distribución variable con variador de fase (admisión). Volante motor de doble masa

1998 cc. 4 cylinders in-line. Gasolina

Culata y bloque de aluminio. Turbocompresor, intercooler. DOHC, 16 válvulas. Ejes de equilibrado. Saab Trionic 8 ECM

Disposición:

Todos los motores delanteros, montados transversalmente, soportes del motor hidráulicos. Tracción delantera.

Diesel: 1910 cc. 4 cilindros en línea. Culata de aluminio, bloque de fundición de hierro. DOHC 16v.

Conducto común, inyección directa y múltiple.

Turboalimentación: VNT/ doble turbocompresor, intercooler. Volante motor de doble masa.

Filtro de partículas sin mantenimiento.

BioPower:

1998 cc. 4 cilindros en línea. Culata y bloque de aluminio.

Turbocompresor, intercooler. DOHC, 16 válvulas. Árboles de equilibrado. Gestión del motor Saab Trionic 8.

Carburante bioetanol (E85) y gasolina en cualquier proporción.

Transmisión

Cajas de cambio manuales de 5 ó 6 velocidades

Cajas de cambio automáticas de 5, 6 ó 5+2 velocidades con selección manual Saab Sentronic con opción de mandos en el volante

Embrague:

Monodisco en seco con plato de presión.

Suspensión

Delantera: columnas McPherson y amortiguadores de gas.

Barra estabilizadora. Subchasis hidroconformado.

Trasera: independiente de cuatro brazos, incluido un brazo de convergencia. Muelles helicoidales. Amortiguadores de gas. Barra estabilizadora. Subchasis.

Dirección

Piñón y cremallera con asistencia hidráulica.

Diámetro de giro (entre bordillos): 10,8 m (V6, 11,4 m)

Vueltas de volante entre topes: 2,75 (4 cilindros turboalimentado: 2,97)

Llantas y neumáticos

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

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

Frenos

Doble circuito hidráulico con asistencia por vacío.

ABS,TCS, MBA, EBD, CBC.

Discos: Para todos los motores 4 cilindros (excepto el 2.0 Turbo):

285 mm (del vent. / 278 mm (trasero) macizo.

2.0 Turbo: 302/292 mm, ambos ventilados

2.8V6 Turbo: 314/292 mm, ambos ventilados

Pesos

En vacío: 1.585 -1.690 kg

Distribución: 55%(F) / 45% (R)

Peso máximo remolcable:

1600 kg (con freno), 750 kg (sin freno)

Capacidades

Maletero: con capota: 352 litros

Sin capota: 235 litros

Depósito de carburante: 59 litros

Depósito del lavaparabrisas: 5,2 litros

Motores Gasolina y BioPower:

Versión de Motor	1.8t	1.8t BioPower ¹	2.0t	2.0t BioPower ¹	2.0T	2.8V6 Turbo
Cilindrada	1998 cc	1998 cc	1998 cc	1998 cc	1998 cc	2792 cc
Potencia Máxima	150 CV (110KW) a 5.500 rpm	175 CV (129 KW) a 5.500 rpm	175 CV (129KW) a 5.500 rpm	200 CV (147 KW) a 5.500 rpm	210 CV (155 KW) a 5.300 rpm	255 CV (184 kW) a 5.500 rpm
Par Máximo	240Nm a 2.000 – 3.500 rpm	265 Nm a 2.500 – 3.500 rpm	265Nm a 2.500 – 3.500 rpm	300Nm a 2.500 – 4.000 rpm	300Nm a 2.500 – 4.000 rpm	350 Nm a 1.800 –5.000 rpm
Diámetro / Carrera (mm)	86 / 86	86 / 86	86 / 86	86 / 86	86 / 86	89 / 74.8
Relación de Compresión	9.5:1	9.5:1	9.5:1	9.5: 1	9.5:1	9.5:1
Presión Máxima de Soplado	0,5 bar	1,1 bar	0,7 bar	1,2 bar	0,85 bar	0,5 bar
Encendido / inyección	Gestión de motor Saab Trionic 8 Encendido directo. Inyección de gasolina multipunto.	Gestión de motor Saab Trionic 8 Encendido directo. Inyección de gasolina multipunto..	Gestión de motor Saab Trionic 8 Encendido directo. Inyección de gasolina multipunto.	Gestión de motor Saab Trionic 8 Encendido directo. Inyección de gasolina multipunto.	Gestión de motor Saab Trionic 8 Encendido directo. Inyección de gasolina multipunto.	Gestión electrónica Bosch Motronic de 32 bit. Encendido directo con una bobina sobre cada bujía.

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

Consumo	1.8t	1.8t BioPower ¹	2.0t	2.0t BioPower ¹	2.0T	2.8V6 Turbo
Combinado (l/100 km)	M5 8,6 A5 9,7	n/a	M6 8,5 A5 9,7	n/a	M6 8,9 A5 10,0	M6 10,6 A6 11,1

CO2 (g/km)	M5 206 A5 233	Approx 80% menos de CO2 fósil	M6 203 A5 232	Approx 80% menos de CO2 fósil	M6 213 A5 235	M6 254 A6 266
-------------------	------------------	-------------------------------	------------------	-------------------------------	------------------	------------------

n/a = cifras no disponibles

¹ Funciona con combustible E85 (85% bioetanol 15% gasolina)

* Cifras preliminares

Motores Diesel:

Versión de Motor	1.9TiD 16v	1.9TTiD 16v
Potencia Máxima	150 CV (110 KW) a 4.000 rpm	180 CV (132 KW) a 4.000 rpm
Potencia Máxima	320Nm a 2.000-2.750 rpm	400 Nm a 1.850-2.750 rpm
Diámetro / Carrera (mm)	90,4 / 82	90,4 / 82
Relación de Compresión	17.5:1	16.5:1
Presión Máxima de Soplado	1,1 bar	1,8 bar
Encendido / inyección	Bosch EDC 16. Sistema de encendido e inyección de combustible	Bosch EDC 16. Sistema de encendido e inyección de combustible.

Prestaciones	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 5ª marcha (s)	M6 11,0 A6 -	M6 9,1* A6 -
Velocidad Máxima km/h	M6 200 A6 195	M6 220* A6 215*

Consumo	1.9TiD 16v	1.9TTiD 16v
Combinado (l/100 km)	M6 6,3 A6 7,0	M6 6,4* A6 7,1*

CO2 (g/km)	M6 169 A6 189	M6 173* A6 192*
-----------------------	------------------	--------------------

* Cifras Preliminares

M5 = caja de cambios manual 5 velocidades

M6 = caja de cambios manual 6 velocidades

A5 = caja de cambios automática 5 velocidades

A6 = caja de cambios automática 6 velocidades

###

<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