



Information

Francoforte, 11 Settembre 2007

Presentazione al pubblico: nuova gamma Saab 9-3

Un'immagine molto dinamica evidenzia una tecnologia d'avanguardia

- Un moderno design scandinavo ispirato al prototipo Aero X
- La trazione integrale Saab XWD dà una nuova dimensione al piacere di guida
- Prestazioni e consumi ai vertici della categoria con il nuovo turbodiesel doppio stadio

La nuova gamma Saab 9-3 ha un aspetto ancora più personale e determinato della serie precedente. Ciò riflette l'adozione di una serie di innovazioni tecniche che va dalla disponibilità della trazione integrale permanente ad una gamma di motori a benzina, gasolio e bioetanolo (E85) ancora più potenti dei precedenti.

Lo stile originale del frontale, ispirato a quello del famoso prototipo Aero X, è studiato per rimarcare la sportività di queste vetture, anticipando fra le altre cose una gamma di motori "tri-fuel" che si è arricchita di un innovativo 1.900 turbodiesel doppio stadio da 180 CV (132 kW), di una versione potenziata del 2.800-V6 turbo benzina che ora sviluppa 280 CV (206 kW) e del nuovo 2.0t BioPower alimentato a miscela E85 etanolo-benzina che eroga 200 CV (147 kW).

L'avanzato sistema di trazione integrale permanente Saab XWD, riservato alla versione Turbo X Limited Edition ed alle versioni Aero di 9-3 Sport Sedan e SportHatch, comprende un'edizione evoluta del controllo elettronico di trazione ed un differenziale posteriore autobloccante a gestione elettronica.

I nuovi 1.900 turbodiesel doppio stadio, che si segnalano per un livello di efficienza ai vertici della categoria, sono i primi motori a gasolio montati su vetture di questo segmento dotati di due turbocompressori integrati.



Uno stile molto moderno

- Aspetto dinamico e forte del frontale, della coda e delle fiancate
- Frontale che si ispira esteticamente a quello del prototipo Aero X
- Cofano motore a “conchiglia”, superfici pulite, rivestimento fumè per i gruppi ottici posteriori

La nuova gamma 9-3 si riconosce esteticamente per la carrozzeria completamente rinnovata dal montante anteriore in avanti, così come per la diversa forma dei paraurti e dei gruppi ottici anteriori e posteriori, delle porte e delle maniglie di Sport Sedan e SportHatch. Tutti i modelli hanno ampi profili aerodinamici laterali sottoporta. Combinandosi fra loro, tutti questi elementi conferiscono alla vettura una personalità più precisa e forte ed un'immagine più importante. Nel caso, ad esempio, di Sport Sedan, il 70% dei pannelli esterni e delle componenti della carrozzeria è completamente nuovo.

L'approccio stilistico della Casa svedese del gruppo General Motors ha portato a seguire temi Saab che sono al tempo stesso classici e contemporanei e che si concretizzano in una modernissima espressione del carattere del marchio.

L'ampia mascherina sporgente riprende il tema stilistico visto per la prima volta sul prototipo Aero. Questa è completata da nuovi fari spioventi con una specie di sottile “sopracciglio” luminoso studiato per essere una sorta di “firma” del marchio. Questi gruppi ottici avvolgenti culminano in un bordo rivolto verso l'alto che riprende il tema stilistico dell'attuale Saab 9-5 e dell'ormai classica Saab 900. I progettisti hanno conservato il motivo centrale alato della mascherina, come omaggio alle origini aeronautiche del marchio.

La nuova immagine della vettura prevede anche l'adozione di un'altra caratteristica della produzione Saab: il cofano bombato a “conchiglia” che in questo caso presenta la stessa piegatura ad “U” vista per la prima volta su Aero X e riprende la curvatura del parabrezza.

Le linee spioventi del frontale sono completate dal paraurti e dal complessivo dello spoiler con una grande presa d'aria trapezoidale che è ancora più pronunciata sulle versioni Aero. Ai suoi lati ci sono due grandi prese d'aria di colore nero che, come la mascherina stessa, hanno una finitura cromata opaco. Come nel caso del prototipo Aero X, sono una metafora delle prese d'aria del motore di un aereo a reazione.

Posteriormente, le nuove Saab 9-3 Sport Sedan e Cabriolet hanno gruppi ottici con un rivestimento fumè di colore bianco. I nuovi paraurti sono molto più ampi e caratterizzati da superfici curve e continue. Il cofano del bagagliaio di questi due modelli è stato modificato per accogliere una nuova maniglia con rivestimento cromato opaco, simile a quella di SportHatch, con il marchio della Casa svedese.

L'eliminazione di tutte le modanature di gomma esterne dalle superfici dei paraurti e delle porte ha permesso di conferire alle vetture un aspetto più pulito e coerente. I nuovi pannelli delle porte hanno un andamento più semplice e pulito e maniglie di nuova forma in tinta con la carrozzeria. Le bandelle laterali sottoporta si integrano esteticamente con gli angoli anteriori e posteriori scanalati della vettura.

Altre modifiche esterne sono rappresentate dall'adozione di tergicristalli piatti per ridurre la rumorosità aerodinamica e di ruote in lega da 18 pollici di nuovo disegno, ottenibili a richiesta su tutte le versioni (1.8i esclusa). La gamma dei colori di carrozzeria si arricchisce con la vernice metallizzata Snow Silver già vista su Aero X.

Pensate per automobilisti sportivi

- La trazione integrale Saab XWD coinvolge maggiormente il guidatore
- Sistema attivo per prestazioni al vertice della categoria
- Tecnologia d'avanguardia: differenziale posteriore attivo a scorrimento limitato
- Semitelai e schema della sospensioni posteriori modificati

La trazione integrale attiva Saab XWD, studiata per ottimizzare il comportamento e la tenuta di strada della vettura in tutte le situazioni di guida, è disponibile di serie su Turbo X Limited Edition e sulle versioni Aero dei modelli 9-3 Sport Sedan e 9-3

SportHatch con motore 2.800-V6 turbo benzina da 280 CV (206 kW) e cambio manuale oppure automatico a 6 marce.

Questo dispositivo di avanzata concezione presenta due soluzioni assolutamente innovative: l'innesto "anticipato" della trazione sulle ruote posteriori per ottimizzare la trazione in fase di partenza ed un differenziale posteriore autobloccante a gestione elettronica che permette di ripartire la coppia motrice tra le ruote posteriori in modo variabile.

Saab XWD è un dispositivo completamente automatico in grado di inviare anche il 100% della coppia motrice alle ruote anteriori o posteriori, a seconda delle esigenze. Oltre ad assicurare una motricità ottimale anche in condizioni di scarsa aderenza, rende il comportamento della vettura ancora più sportivo. Un'accurata ripartizione della coppia motrice tra l'assale anteriore e quello posteriore sposta in alto la soglia di intervento del sistema ESP, ritardando il taglio dell'erogazione della potenza e dell'intervento dei freni, coinvolgendo maggiormente il guidatore.

Il sistema è gestito da una centralina elettronica che funziona insieme a quelle che controllano il funzionamento del motore, del cambio e dei sistemi elettronici ABS/ESP. Un modulo PTU (Power Take-off Unit) negli organi anteriori di trasmissione trasmette la coppia motrice attraverso un albero al modulo RDM (Rear Drive Module) che comprende un ripartitore di coppia motrice e, a richiesta, un differenziale autobloccante a controllo elettronico (di serie su Turbo X). Entrambi dispongono di frizioni multi-disco Haldex.

In fase di partenza, il ripartitore di coppia motrice entra in funzione non appena i dischi della frizione sono spinti dalla pressione idraulica, attivando il modulo RDM. Questa funzione è un'importante miglioria dell'attuale tecnologia che richiede il riconoscimento dello slittamento della ruota prima che il ripartitore entri in funzione. Per il guidatore, la maggiore funzionalità si traduce subito in trazione massima e forte accelerazione da fermo, senza alcun ritardo iniziale.

Un volta in marcia, la coppia motrice viene ripartita continuamente tra gli assali utilizzando una valvola nel ripartitore di coppia che aumenta o riduce la pressione sui dischi della frizione. In curva, la trazione integrale Saab XWD offre al guidatore un comportamento su strada migliore e più equilibrato. Informazioni raccolte dai sensori dei sistemi elettronici ABS/ESP (velocità delle ruote, grado di imbardata ed angolo di sterzata) ed un'attenta programmazione di Saab XWD consentono di bilanciare sottosterzo e sovrasterzo, migliorando la tenuta ed il comportamento su strada della vettura.

Nella marcia autostradale a velocità costante, quando cioè la trazione e la massima aderenza non sono fondamentali, solo il 5-10% della coppia è inviata alle ruote posteriori in modo da avere maggiore stabilità e ridurre i consumi.

L'opzione eLSD è la classica "ciliegina sulla torta" del sistema Saab XWD (di serie su Turbo X). In questo segmento di mercato, è la prima applicazione di un differenziale multi-disco a scorrimento limitato dotato di gestione elettronica abbinato alla trazione integrale. E' montata

insieme al modulo RDM e funziona tramite dischi frizione pressurizzati secondo un principio simile a quello del ripartitore di trazione. Su fondo stradale ghiacciato oppure bagnato utilizza, ad esempio, le informazioni provenienti dai sensori di velocità delle ruote posteriori e può trasferire anche il 40% della coppia motrice tra i semiassi fino a quando le ruote non trovano maggiore aderenza.

Il dispositivo eLSD migliora il controllo del guidatore quando affronta curve impegnative oppure effettua manovre ad alta velocità, come un cambio di corsia, aumentando oppure riducendo la coppia motrice verso le ruote, in modo che quelle posteriori seguano meglio la direzione di quelle anteriori. Così facendo, conferisce alla vettura un comportamento più equilibrato e controllato senza richiedere l'intervento "esterno" di assistenze elettroniche.

Il montaggio della trazione integrale Saab XDW ha comportato la presenza di un nuovo semitelai posteriore che sostiene il modulo RDM, modifiche alla geometria delle sospensioni posteriori e nuovi mozzi ruote. L'albero di trasmissione in tre pezzi gira tra due boccole per garantire uno scorrimento perfetto. Le misure del passo e della carreggiata posteriore sono invariate.

Altre novità che migliorano il comportamento su strada sono:

Trasmissioni automatiche con modalità di guida sportiva, di serie. Selezionabile premendo un pulsante sulla plancia degli strumenti, avvicina maggiormente l'inserimento delle marce alle intenzioni del guidatore. Se si solleva momentaneamente il piede dal pedale dell'acceleratore, la marcia resta inserita per migliorare l'effetto frenante del motore e, se necessario, consentire di accelerare più rapidamente. In fase di frenata, le scalate delle marce avvengono in tempi più brevi ed accompagnano meglio la decelerazione.

Fari bi-xenon autoadattativi, a richiesta, migliorano la visuale della strada che si sta per percorrere. Collegati allo sterzo, possono ruotare fino ad un massimo di 15 gradi quando si affrontano curve oltre i 15 km/h. Quando invece, nella marcia autostradale, si superano i 110 km/h, i fari vengono alzati leggermente per migliorare la visibilità.

Prestazioni responsabili

- Turbodiesel doppio stadio ai vertici della categoria
- Ampliamento della gamma con nuove motorizzazioni BioPower
- Motore 2.800-V6 turbo benzina più potente per i modelli a trazione integrale

Nuovo motore 1.9 TTiD

La gamma Saab 9-3 vede l'introduzione di un potente 4 cilindri turbodiesel dotato di un sistema di sovralimentazione a due stadi che rappresenta una novità assoluta a livello mondiale in questo segmento di mercato e che assicura un'efficienza di funzionamento tra i migliori della categoria. Il nuovo motore 1.9 TTiD a 16 valvole sviluppa 180 CV (132 kW) e ha una coppia massima di 40,7 kgm (400 Nm), ma soprattutto una potenza specifica che non trova riscontro in altri modelli attualmente sul mercato. Nonostante consumi ai vertici del segmento – 6,4 litri di gasolio ogni 100 chilometri stimati nel caso della versione Sport Sedan – questo motore fornisce prestazioni paragonabili a quelle del 2.800-V6 turbo benzina.

L'involucro della sovralimentazione a due stadi è integrato nel collettore di scarico e contiene due turbocompressori di dimensioni differenti. Le due giranti sono montate in sequenza e, pur potendo lavorare in coppia, ognuna è in grado di "by-passare" l'altra.

Questa soluzione garantisce al guidatore "il meglio di due mondi": buona ed immediata coppia motrice ai bassi regimi (grazie alla ridotta inerzia della turbina piccola, quando la pressione dei gas di scarico è bassa) ed elevata potenza agli alti regimi (quando entra in funzione la turbina grande).

Il turbocompressore Saab doppio stadio utilizza valvole by-pass per indirizzare il flusso dei gas esausti tra le due turbine così come convogliare l'aria aspirata attraverso i compressori con la relativa turbina sotto carico. Dal regime di minimo fino ai 1.500 giri/minuto il flusso dei gas esausti fa girare solo la turbina piccola; tra i 1.500 ed i 3.000 giri/minuto funzionano invece entrambe le turbine in modo da garantire un passaggio progressivo alla piena erogazione della potenza, quando cioè, al di sopra dei 3.000 giri/minuto, funziona sola la turbina più grande.

Raccogliendo le due turbine all'interno di un unico complessivo, l'alloggiamento del sistema risulta indubbiamente più razionale di quello che si avrebbe con un montaggio esterno separato. Questa soluzione raccolta fa sì che il controllo del complessivo e la regolazione dei

flussi di gas su entrambe le turbine e sui lati del compressore di aspirazione richiede un minor numero di guarnizioni e di collegamenti.

Il motore TTiD è un'importante evoluzione del turbodiesel 1.9TiD a 16 valvole ad iniezione diretta common-rail. Questo motore funziona con una pressione massima di sovralimentazione di 1,8 bar (1,1 bar nel caso del turbodiesel attuale) e con un rapporto di compressione leggermente inferiore (16,5:1 anziché 17,5:1). Il monoblocco in ghisa e la testata in lega leggera, così come tutte le componenti interne, sono stati rinforzati per resistere a maggiori pressioni termiche.

Il controllo elettronico del ricircolo dei gas di scarico (EGR) comprende un sistema di raffreddamento ad acqua che migliora la combustione. Questa soluzione, così come la presenza di un filtro anti-particolato che non richiede alcun tipo di manutenzione, consentirà di rientrare nei limiti della normativa Euro 5 sulle emissioni allo scarico.

Altre migliorie tecniche sono rappresentate dall'adozione di un intercooler aria-aria di maggiori dimensioni per migliorare il raffreddamento dell'aspirazione; dall'introduzione di più efficienti elementi di pre-riscaldamento all'interno della testata per accelerare l'avviamento in presenza di basse temperature ambientali; dall'utilizzo di un leggero collettore di aspirazione in materiale plastico.

Il motore Saab TTiD risponde ad una sempre maggiore richiesta del pubblico di propulsori che non penalizzino le prestazioni pur limitando i consumi di carburante. Anche avendo una potenza paragonabile a quella di motori di maggiore cilindrata, il nuovo motore TTiD è un tipico esempio dell'impegno Saab verso quel processo di "ridimensionamento" dei propulsori con il quale punta ad offrire le prestazioni di motori "grandi" senza inconvenienti come maggiore peso, ingombro e consumi.

In considerazione delle alte prestazioni che è in grado di offrire, il motore TTiD è disponibile sulle versioni Linear, Vector ed Aero di Saab 9-3 Sport Sedan, SportHatch e Cabriolet. Sono sempre disponibili i motori 1.9 TiD da 120 (88 kW) e 150 CV (110 kW) con cambi manuali ed automatici a 6 marce.

Nuovo motore 2.0t BioPower

Saab è presente nel sempre più importante mercato europeo dei veicoli "flex-fuel" con la sua esclusiva gamma di propulsori BioPower. Questi motori uniscono i vantaggi del turbocompressore e della possibilità di funzionare con la miscela E85 a potenze e prestazioni superiori, abbinate ad emissioni nettamente inferiori di CO₂ di origine fossile. La nuova gamma Saab 9-3 vede l'introduzione di un ancora più potente motore BioPower che si affianca al 1.8t BioPower da 175 CV (129 W).

Se alimentato con la miscela E85 (85% bioetanolo/15% benzina), il nuovo motore BioPower 2.0t di Saab 9-3 sviluppa, rispetto all'alimentazione a benzina, una potenza superiore del 14% (200 CV/147kW) e ha una coppia maggiore del 13% (300 Nm contro 265 Nm). Ciò consente alla nuova Saab 9-3 Sport Sedan di raggiungere i 100 km/h con partenza da fermo in 7.7 secondi e di riprendere in quinta marcia da 80 a 120 km/h in 10.0 secondi (rispettivamente 8.5 ed 11.1 secondi con l'alimentazione a benzina).

Il superiore numero di ottano della miscela E85 rispetto alla benzina (104 RON contro 95 RON) permette di aumentare la pressione di sovralimentazione e di utilizzare una fasatura di accensione con anticipi maggiori. Questo si traduce in maggiore potenza ed efficienza senza dannosi battiti in testa.

La centralina elettronica a 32-bit Saab Trionic 8 rileva la posizione della farfalla e la massa d'aria in ingresso, regolando l'anticipo d'accensione, l'iniezione del carburante e la pressione di sovralimentazione. Questo potente dispositivo ha facilitato la riprogrammazione del software che è in grado di adattarsi a differenti fasature dell'accensione ed esigenze della miscela aria/carburante di E85. Gli unici interventi meccanici richiesti al motore in alluminio sono stati l'adozione di valvole e sedi valvole più robuste e la realizzazione dell'impianto di alimentazione (serbatoio, pompa, tubi e collettori compresi) in materiali compatibili con il bioetanolo.

Dopo ogni rifornimento la centralina Trionic controlla la qualità del carburante ed apporta automaticamente le regolazioni necessarie perché il motore possa funzionare con la miscela E85 e/o con benzina in qualsiasi combinazione. Questo vuol dire che, non trovando un distributore di E85, chi guida una Saab BioPower può fare il pieno anche di benzina.

Nuova versione del motore 2.800-V6 Turbo benzina

Le nuove Saab 9-3 Aero XWD e Turbo X Limited Edition sono equipaggiate con una versione potenziata del già noto motore 2.800-V6 Turbo benzina a 24 valvole che sviluppa 280 CV (206 kW) e ha una coppia massima di 40,7 kgm (400 Nm). La maggiore pressione di sovralimentazione (0,8 bar contro 0,5) permette alla versione Aero XWD di 9-3 Sport Sedan di raggiungere i 100 km/h con partenza da fermo in 6.3 secondi e di riprendere in quinta marcia da 80 a 120 km/h in 7.9 secondi.

Caratteristiche particolarmente avanzate di questo propulsore sono: costruzione leggera interamente in alluminio; fasatura variabile dell'apertura delle valvole di aspirazione; turbocompressore a doppia girante, collettori di scarico idroformati con condotti in acciaio inossidabile per un migliore avviamento a freddo. Le versioni a trazione anteriore possono contare su 5 CV (4 kW) in più rispetto a quelle della serie precedente ovvero su una potenza di 255 CV (188 kW).

Altre migliorie tecniche sono:

Controllo continuo della pressione dei pneumatici. Segnala al guidatore se la pressione di gonfiaggio di uno dei pneumatici è scesa al di sotto del livello prestabilito. Sensori posti all'interno delle valvole mandano un segnale radio che fa accendere una spia luminosa sul quadro strumenti ed indica quale sia il pneumatico interessato. Questo dispositivo è fornito di serie sulle versioni Aero che sono equipaggiate, inoltre, con ruote in lega da 18 pollici.

Impianto sonoro Bose Centerpoint Surround. Offerto a richiesta su tutte le versioni di 9-3 Sport Sedan e 9-3 SportHatch, assicura una riproduzione di ottima qualità attraverso cinque canali dei suoni provenienti da CD, MP3 o radio XM. La qualità "surround" è fornita automaticamente anche se il CD non è codificato per la stessa. Undici altoparlanti (Sedan) oppure 10 (SportHatch) assicurano una riproduzione ottimale all'interno dell'abitacolo.

Saab 9-3 Sport Sedan e SportHatch (gamma 2008):

Caratteristiche tecniche e prestazioni

Motori a benzina

2.792 cc V6. Testata e monoblocco in alluminio.

Turbocompressore a doppia girante. Intercooler.

Bialbero, 24 valvole. Fasatura variabile valvole (aspirazione). Volano bimassa. Elettronica Bosch Motronic.

1.998 cc 4 cilindri in linea. Testata e monoblocco in alluminio. Turbocompressore, intercooler. Bialbero, 16-valvole. Contralberi d'equilibratura. Elettronica Saab Trionic 8.

1.796 cc 4 cilindri in linea. Testata e monoblocco in ghisa. Bialbero, 16 valvole. Alimentazione atmosferica. Elettronica Siemens.

Motori turbodiesel

1.910 cc. 4 cilindri in linea. Testata in alluminio e monoblocco in ghisa. Bialbero, 16 valvole / monoalbero 8 valvole. Iniezione diretta multipla common-rail. Turbocompressore a geometria variabile. Intercooler. Volano bimassa. Elettronica Bosch. Filtro del particolato senza manutenzione.

Motori BioPower

1.998 cc 4 cilindri in linea. Testata e monoblocco in alluminio. Turbocompressore, intercooler. Bialbero, 16-valvole. Contralberi d'equilibratura. Elettronica Saab Trionic 8. Alimentato con miscela E85 oppure con bioetanolo e benzina in qualsiasi proporzione.

Posizione motore

Motori anteriori trasversali su supporti idraulici.

Trazione anteriore. Trazione integrale permanente

Saab XWD, a richiesta su Aero.

Trasmissione

Cambi manuali a 5/6 rapporti. Cambi automatici a

5/6/5+2 marce con selezione manuale Saab

Sentronic.

Sospensioni

Anteriori: McPherson con ammortizzatori a gas.

Barra stabilizzatrice. Semitelai idroformato.

Posteriori: Indipendenti a quattro punti di attacco.

Molle elicoidali. Ammortizzatori a gas. Barra stabilizzatrice. Semitelai.

Sterzo

A pignone e cremagliera con servoassistenza idraulica.

Elettro-idraulico su 1.8 e 1.9TiD. Diametro di sterzata: 10,8 m (tra marciapiedi), 11,4 (V6)

Sterzata completa: 2,75 giri di volante, 2,97 (4 cilindri turbo)

Ruote e pneumatici

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

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

17 x 7,5"m 235/45, 18 x 7,5", 225/\$%

Freni

Doppio circuito idraulico, servofreno a depressione.

ABS, TCS, MBA, EBD, CBC.

Dischi: Versioni a 4 cilindri (2.0 Turbo/1.9 TiD Aero escluse); 285 mm ventilati (anteriori); 278 mm pieni (posteriori); 2.0 Turbo/1.9 TiD Aero: 302/292 mm ventilati; 2.8 V6 Turbo: 314/292 mm ventilati.

Masse

Massa in ordine di marcia: 1410 - 1690 kg

Ripartizione pesi: 60% (anteriore); 40% (posteriore)

Massa massima rimorchiabile: 1400-1600 kg

(frenata), 750 kg (non frenata)

Capacità

Bagagliaio: 425 dmc

Serbatoio: 58 litri

Serbatoio lavavetri: 5,2 litri

Motori a benzina

MOTORE	1.8i	1.8t	2.0t	2.0T	2.8V6 Turbo	2.8V6 Turbo (Turbo X)
Cilindrata cc	1.796	1.998	1.998	1.998	2.792	2.792
Potenza CV (kW)	122 (90 @ 5.800)	150 (110 @ 5.500)	175 (129 @ 5.500)	210 (155) @ 5.300	255 (188) @ 5.500	280 (206) @ 5.500
Coppia massima Nm	167 @ 3.800	240 @ 2.000 – 3.500	265 @ 2.500 – 4.000	300 @ 2.500 – 4.000	350 @ 2.000 –4.500	400 @ 2.150 –5.500
Alesaggio / corsa mm	80,5 / 88,5	86 / 86	86 / 86	86 / 86	89 / 74,8	89 / 74,8
Rapporto compressione	10,5: 1	9,5:1	9,5:1	9,5:1	9,5:1	9,5: 1
Pressione max sovralimentazione Bar	--	0,5	0,7	0,85	0,6	0,8
PRESTAZIONI	M5	M5 A5	M6 A5	M6 A5	M6 A6	M6 A6
0-100 km/h (s) Sedan Hatch	11.5 12.5	9.5 10.7 10.2 11.3	8.5 9.7 8.8 10.0	7.7 8.8 7.9 9.0	6.7 7.5 6.9 7.8	5.7* 7,2* 5.9* 7,4*
80-120 km/h 5a marcia (s) Sedan Hatch	15.5 16.5	15.0 15.7	11.1 12.0	10.5 11.0	7.9 8.3	7.9* 8.3*
Velocità max km/h Sedan Hatch	200 195	210 210 205 200	220 220 215 210	235 230 230 225	250 245 245 240	250* 250* 250* 245*
CONSUMO	M5	M5 A5	M6 A5	M6 A5	M6 A6	M6 A6

Misto (l/100 km)											
Sedan	7,7	7,7	8,5	7,9	9,0	8,5	9,1	10,2	10,8	10,9*	11,4*
Hatch	7,8	7,9	9,2	8,3	9,6	8,8	9,8	10,4	11,0	11,0*	11,6*
CO2 (g/km)											
Sedan	183	183	205	189	216	202	218	245	259	259*	272*
Hatch	185	189	221	197	230	210	235	250	264	263*	277*

M5 = cambio manuale a 5 marce

M6 = cambio manuale a 6 marce

A5 = cambio automatico a 5 marce

A6 = cambio automatico a 6 marce

n/d =dati di omologazione non disponibili

Motori BioPower

MOTORE	1.8t BioPower		2.0t BioPower	
	Cilindrata cc	1.998		1.998
Potenza CV (kW)	175 (129) @ 5.500		200 (147) @ 5.500	
Coppia massima Nm	265 @ 2.500 – 4.000		300 @ 2.500 – 4.000	
Alesaggio / corsa Mm	86 / 86		86 / 86	
Rapporto compressione	9,5:1		9,5: 1	
Pressione max sovralimentazione Bar	1,1		1,2	
PRESTAZIONI	M5	A5	M6	A5
0-100 km/h (s) Sedan Hatch	8.4 8.7	9.4 9.7	7.9 * 8.1 *	8,9* 9,2 *
80-120 in 5a marcia km/h Sedan Hatch	13.9 14.0		10.0 10.5	
Velocità max km/h Sedan Hatch	220 215	215 210	230 * 225 *	225* 220*
Consumo ciclo misto (l/100 km) Sedan Hatch	n/d		n/d	
Emissioni CO2 (g/km) Sedan Hatch	80% circa in meno rispetto a CO2 fossile		80% circa in meno rispetto a CO2 fossile	

M5 = cambio manuale a 5 marce

M6 = cambio manuale a 6 marce

A5 = cambio automatico a 5 marce

A6 = cambio automatico a 6 marce

n/d = dati di omologazione non disponibili

Motorizzazioni turbodiesel:

MOTORE	1.9TiD 8V	1.9TiD 16V		1.9 TTiD 16V	
Cilindrata cc	1.910	1.910		1.910	
Potenza CV (kW)	120 (88) @ 4.000	150 (110) @ 4.000		180 (132) @ 4.000	
Coppia max Nm	280 @ 2.000-2.750	320 @ 2.000-2.750		400 @ 1.850 – 2.750	
Alesaggio / corsa mm	90,4 / 82	90,4 / 82		90,4 / 82	
Rapporto di compressione	18:1	17,5:1		16,5: 1	
Pressione max di sovralimentazione bar	1,1	1,1		1,8	
PRESTAZIONI	M6	M6	A6	M6	A6
0-100 km/h (s)					
Sedan	11.5	9.5	10.2	8.5*	8.9*
Hatch	12.0	11.0	11.2	8.7*	9.2*
80-120 in 5a marcia km/h					
Sedan	12.5	9.5		7.9*	
Hatch	13.3	10.3		8.5*	
Velocità km/h					
Sedan	200	210	210	225 *	220*
Hatch	195	200	195	220 *	215*
Consumo ciclo misto (l/100 km)					
Sedan	5,4	5,8	5,9	5,9 *	6,7*
Hatch	5,5	7,0	7,2	6,0 *	6,8 *
Emissioni CO2 (g/km)					
Sedan	147	157	189\	159 *	181 *
Hatch	149	159	194	162 *	184°

M5 = cambio manuale a 5 marce
M6 = cambio manuale a 6 marce
A5 = cambio automatico a 5 marce

A6 cambio automatico a 6 marce
* = dato provvisorio

Saab 9-3 Cabriolet (gamma 2008):

Caratteristiche tecniche e prestazioni

Motori

Benzina:

2792 cc V6. Benzina. Testate e monoblocco in alluminio. Turbocompressore a doppia girante, intercooler. Bialbero, 24 valvole. Valvole di aspirazione a fasatura variabile. Volano bimassa.

1998 cc 4 cilindri in linea. Benzina. Testata e monoblocco in alluminio. Turbocompressore, intercooler. Bialbero, 16 valvole. Contralberi d'equilibratura.

Posizione:

Tutti i motori sono montati in posizione anteriore trasversale, Supporti idraulici. Trazione anteriore.

Turbodiesel:

1910 cc 4 cilindri in linea. Testata in alluminio, monoblocco in ghisa. Bialbero, 16 valvole. Iniezione diretta multipla common-rail. Turbocompressore, VNT,

intercooler, turbocompressore bifase. Volano bimassa. Filtro del particolato senza manutenzione.

BioPower:

1998 cc 4 cilindri in linea. Testata e monoblocco in alluminio. Turbocompressore, intercooler. Bialbero, 16 valvole. Contralberi di equilibratura. Gestione elettronica Saab Trionic 8. Alimentato a miscela E85 (bioetanolo/benzina) in qualsiasi proporzione.

Trasmissione

Cambi manuali a 5/6 marce

Trasmissioni automatiche a 5/6/5+2 marce con selezione manuale Saab Sentronic tramite pulsanti sul volante, a richiesta.

Frizione:

Monodisco a secco, molla a diaframma.

Sospensioni

Anteriori: puntoni McPherson, ammortizzatori a gas.

Barra stabilizzatrice. Semitelai idroformato.

Posteriori: indipendenti, quattro attacchi, molle elicoidali, ammortizzatori a gas. Barra stabilizzatrice, Semitelai.

Sterzo

Pignone e cremagliera,, servosterzo idraulico.

Diametro sterzata (tra marciapiedi): 10.8 m (V6, 11,4 m)

Giri completi di volante: 2,75 (4 cilindri turbo, 2,97)

Ruote, Pneumatici

16 x 6.5", 215/55. 17 x 7.0", 225/45

17 x 7.5", 235/45. 18 x 7.5" , 225/45

Freni

Doppio circuito idraulico a depressione. ABS,TCS, MBA, EBD, CBC.

Dischi Modelli con motori a 4 cilindri (2.0 Turbo esclusa):

285 mm (ant) ventilati / 278 mm (post) pieni

2.0 Turbo: 302/292 mm, ventilati

2.8V6 Turbo: 314/292 mm, ventilati

Masse

In ordine di marcia: 1585 -1690 kg

Ripartizione: 55% (ant) / 45% (post)

Rimorchiabile:

1600 kg (frenata), 750 kg (non frenata)

Capacità

Bagagliaio: Capote chiusa: 352 litri

Capote abbassata: 235 litri

Serbatoio benzina: 59 litri

Riserva lava-vetri: 5,2 litri

Motori a benzina:

Motore	1.8t	2.0t	2.0T	2.8V6 Turbo
Cilindrata Cc	1998	1998	1998	2792
Potenza CV (kW)	150 (110) a 5.500 giri/minuto	175 (129) a 5.500 giri/minuto	210 (155) a 5.300 giri/minuto	250 (184) A 5.500 giri/minuto
Coppia Nm	240 a 2.000 – 3.500 giri/minuto	265 a 2.500 – 4.000 giri/minuto	300 a 2.500 – 4.000 giri/minuto	350 a 1.800 – 4.500 giri/minuto
Alesaggio/corsa Mm	86 / 86	86 / 86	86 / 86	89 / 74.8
Rapporto Compressione	9,5 : 1	9,5 : 1	9,5 : 1	9,5 : 1
Pressione sovralimentazione	0,5 bar	0,7 bar	0,85 bar	0,6 bar
Accensione/ Iniezione	Centralina Saab Trionic 8. Accensione diretta. Iniezione multi-point.	Centralina Saab Trionic 8. Accensione diretta. Iniezione multi-point.	Centralina Saab Trionic 8. Accensione diretta. Iniezione multi-point.	Centralita Bosch Motronic 32-bit. Accensione diretta.
Prestazioni				
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
80-120 km/h in 5a marcia s	M5 17.5 A5 -	M6 12.5 A5 -	M6 11.5	M6 8.6
Velocità km/h	M5 210 A5 210	M6 220 A5 215	M6 230 A5 225	M6 245 A6 240
Consumo ciclo misto (l/100 km)	M5 8,6 A5 9,7	M5 8,9 A5 9,7	M6 8,9 A5 10,0	M6 10,6 A6 11,1
Emissioni CO2 g/km	M5 206 A5 233	M5 212 A5 232	M6 213 A5 235	M6 254 A6 266

Motori BioPower

MOTORE	1.8t BioPower		2.0t BioPower	
	Cilindrata cc	1.998		1.998
Potenza CV (kW)	175 (129) @ 5.500		200 (147) @ 5.500	
Coppia massima Nm	265 @ 2.500 – 4.000		300 @ 2.500 – 4.000	
Alesaggio / corsa mm	86 / 86		86 / 86	
Rapporto compressione	9,5:1		9,5: 1	
Pressione max sovralimentazione Bar	1,1		1,2	
PRESTAZIONI	M6	A5	M6	A5
0-100 km/h (s)	8.9	10.1	8.2 *	9.3 *
80-120 km/h in 5a marcia (s)	15.9	n/d	11.2 *	n/d
Velocità max km/h	210	210	225 *	220 *
Consumo ciclo misto (l/100 km)	n/d		n/d	
Emissioni CO2 (g/km)	80% circa in meno rispetto a CO2 fossile		80% circa in meno rispetto a CO2 fossile	

n/d = dati di omologazione non disponibili

* = dati provvisori

Motori turbodiesel:

Motore	1.9TiD 16V		1.9TTiD 16V	
	Potenza CV (kW)	150 (110) a 4.000 giri/minuto		180 (132) a 4.000 giri/minuto
Coppia massima Nm	320 a 2.000-2.750 giri/minuto		400 a 1.850 – 2.750 giri/minuto	
Alesaggio/corsa mm	90,4 / 82		90,4 / 82	
Rapporto compressione	17,5 : 1		16.5 : 1	
Accensione/iniezione	Gestione elettronica accensione/iniezione Bosch EDC 16		Gestione elettronica accensione/iniezione Bosch EDC 16	
Prestazioni	M6	A6	M6	A6
0-100 km/h s	10.4	11.8	9.1 *	9.5 *
80-120 km/h in 5a marcia s	11.0	-.	9.1 *	-.
Velocità km/h	200	195	220 *	215 *
Consumo ciclo misto l/100 km	6,3	7,0	6,4 *	7.1 *
Emissioni CO ₂ * g/km	169	189	173 *	192 *

* = dati provvisori

M5 = cambio manuale a 5 marce

M6 = cambio manuale a 6 marce

A5 = cambio automatico a 5 marce

A6 = cambio automatico a 6 marce

###

<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

