



Information

Frankfurt 11 september 2007

Offentlig debut; Nya Saab 9-3

Kraftfull form röjer spjutspetsteknik

- Modern skandinavisk design med inspiration från Aero X
- Saab XWD ger körglädjen en ny dimension
- Ny dieselmotor med tvåstegsturbo ger unik kombination av kraft och bränsleekonomi

Redan det djärva och självmotvetna formspråket speglar talrika tekniska förbättringar, till exempel fyrhjulsdrevning och ännu kraftfullare motorer med diesel, bensin och BioPower (E85) som bränslealternativ.

Den karaktäristiska fronten, tydligt inspirerad av Saabs prisbelönta konceptbil Aero X, har formats för att förstärka modellseriens sportiga stil. Bakom grillen finns ett av tre nya motoralternativ: en nyskapande 1,9 liters diesel med tvåstegs turbo och 180 hästkrafter (132 kW), en uppgraderad 2,8 liters V6 bensinmotor på 280 hästkrafter (206 kW) och en 2,0t BioPower som ger 175 hk med bensin och 200 hk när den körs på E85.

Det avancerade systemet för fyrhjulsdrevning har döpts till Saab XWD (Cross Wheel Drive) och är exklusivt för Turbo X Limited Edition (se särskilt pressmeddelande), 9-3 Aero Sport Sedan och SportCombi. XWD har nytvecklade funktioner för kontroll av hjulspinn och en elektroniskt styrd differentialbroms bak.

Den nya 1,9 liters dieselmotorn är ledande i sin klass när det gäller effektivitet och är också den första dieselmotorn i premiumsegmentet med ett integrerat tvåstegs turboaggregat.

Progressiv design

- Dynamisk, sammanhållen form med ny front, nytt bakparti och nya sidostycken
- Fronten inspirerad av konceptbilen Aero X
- "Musselmotorhuv", rena karosstytor, rökvita bakljuskanter

Utanspå känns nya 9-3-serien igen på den helt nya karossformen framför vindrutestolparna, de nya stötfångar- och ljusarrangemangen både fram och bak samt de nya dörrarna och dörrhandtagen för Sport Sedan och SportCombi. Skulpterade trösklar blir standard på hela serien. Alla dessa formelement samverkar för att ge bilen en tydligare Saab-identitet och en djärvare mera påtaglig närvarokänsla på vägen. På Sport Sedan är exempelvis hela 70 procent av de synliga karosdelarna nya.

Formstrategin binder samman nya teman med Saabs klassiska design till en progressiv och modern tolkning av varumärkets karaktär.

Den djupare och mäktigare formen på grillen bottenar i den stil som först lanserades på konceptbilen Saab Aero X. Den kompletteras av helt nya strålkastarsargar och lampenheter som nu fått "ögonbryn" som en Saabspecifik signatur. De runtomsväpande strålkastarhusen avslutas upptill på ett sätt som erinrar om 9-5-serien och den klassiska 900. Grillens vingsymbol som erinrar om arvet från flyget finns naturligtvis kvar.

En annan typisk detalj för Saab är "musselmotorhuv" som sträcker sig över framflyglarna. Huvan har samma svepande u-formade plåtpressning som på Aero X och återspeglar vindrutans välvning.

Frontens form kompletteras av stötfångaren med en luftdelare och ett djupt trapetsformat luftintag som är ännu mer markant på Aero-versionerna. Det flankeras av djupa, svarta luftintag som i likhet med grillen har en matt kromliknande inramning. Arrangemanget för tanken till ett jetplan.

Baktill har Sport Sedan och Cabriolet rökvita lamphus och stötfångarna är mer rundade än tidigare. Även bakluckorna på dessa versioner har ändrats och har lister i matt kromliknande material med en integrerad symbol, liknande den som finns på SportCombi.

Alla yttre gummilister på stötfångare och dörrar har tagits bort (färgmatchade på cabrioletmodellen) vilket ger nya Saab 9-3 en renare och mer sammanhållen form. De nya dörrpanelerna har en enkel och självklar form med nydesignade och färgavstämda dörrhandtag. Trösklarna är visuellt integrerade i fram- och bakkant med de mjukare hörnen på de nya stötfångarna.

Vidare har vindrutetorkarbladen gjorts platta för vålla mindre vindbrus och som tillval finns nya 18-tums lättmetallfälgar (dock ej till 1,8i). 9-3-serien får två nya färger. En av dem är Snow Silver som användes till konceptbilen Aero X.

Med fokus på föraren

- Den intelligenta Saab XWD ger föraren mer kontroll
- Aktivt fyrhjulsdriftssystem i världsklass
- Ny teknik; Proaktiv funktion och aktiv differential broms bak
- Ny bakre hjälpram och ny fjädringsgeometri

Det aktiva systemet för fyrhjulsdrivning (Saab XWD) är konstruerat för att optimera bilens följsamhet och stabilitet under alla körförhållanden. Det finns som standard på Turbo X Limited Edition och erbjuds också till Aero-versionerna av 9-3 SportSedan och SportCombi i kombination med den uppgraderade turboladdade V6-motorn på 2,8 liter och 280 hk. Denna har fått 15 procent högre vridmoment, upp till 400 Newtonmeter, vilket väl matchar bilens ökade drivförmåga. Växlingar sker antingen med manuell eller med automatisk låda. Båda är sexväxlade.

Detta moderna system inkluderar två nya detaljer; dels en proaktiv aktivering av fyrhjulsdriften vid start för att ge maximalt grepp och dels en aktiv bakre elektronisk differentialbroms (eLSD), som möjliggör variabel överföring av drivmoment mellan bakhjulen.

Saab XWD är ett helautomatiskt system som alltid ger optimal fördelning av motorns moment mellan fram- och bakhjulen respektive mellan bakhjulen. En av egenskaperna är att garantera Saab 9-3 Aeroföraren säkert väggrepp i halt väglag. En bonuseffekt är att systemets sofistikerade funktion ger körupplevelsen en sportigare dimension under alla körförhållanden. Den fint balanserade kraftfördelningen mellan hjulaxlarna höjer den tröskel där elektronisk

chassikontroll (ESP) eller antispin (TCS) normalt griper in, vilket ökar förarens möjligheter att påverka körningen.

Systemet kontrolleras av en unik elektronisk styrenhet som samarbetar med styrsystemen för motor, transmission och ABS/ESP. Hårdvaran består av en så kallad Power Take-off Unit (PTU) som via en tredelad kardanaxel distribuerar drivmomentet från den främre slutväxeln till en Rear Drive Module (RDM). I RDM:en ingår momentöverföringsenheten TTD (Torque Transfer Device) samt en elektroniskt styrd bakre differentialbroms (eLSD). Den senare är standard på Turbo X, och i övrigt tillval. Både TTD och eLSD är hydrauliskt aktiverade lamellkopplingar som levereras från svenska Haldex.

När bilen startar från stillastående aktiveras TTD omedelbart och kopplar i sin tur in RDM och därmed drivningen till bakhjulen. Denna förebyggande aktivering är en värdefull förbättring av befintlig teknik, då elektroniken förut först var tvungen att konstatera ett faktiskt hjulspinn innan TTD aktiverades. Nu har föraren tillgång till maximal drivförmåga redan från första början och bilen accelererar jämnt och kraftfullt från stillastående, utan någon inledande tvekan.

Ute på vägen fördelas drivkraften kontinuerligt och utan att det märks för föraren med hjälp av en ventil i TTD som ökar och minskar trycket på lamellerna i kopplingen. I kurvor ger Saab XWD föraren en utökad och finare balanserad chassidynamik. Systemet samlar hela tiden in data från ESP-sensorerna avseende hjulens rotationshastighet, styrvinkel samt bilens girvinkelhastighet och kan med hjälp av detta balansera över- eller understyrning så att stabilitet och grepp förbättras.

Vid konstant fart på landsväg, när behovet av maximalt grepp inte är det styrande, går normalt bara 5-10 procent av drivkraften till bakhjulen. Detta ger en större stabilitet och bidrar till att sänka bränsleförbrukningen.

Russinet i kakan är tillvalet eLSD (standard på Turbo X) som nu har premiär i detta marknadssegment.

eLSD installeras parallellt med RDM och fungerar med hjälp av trycksatta lameller på i princip samma sätt som den större TTD:n. Under isiga eller våta vägförhållanden använder den data från bakhjulens hastighetssensorer och kan överföra upp till 40 procent av vridmomentet mellan drivaxlarna, till det hjul som för tillfället har bäst grepp.

Denna typ av elektroniskt kontrollerad differentialbroms ger dessutom föraren ökad kontroll i snäva kurvor eller vid en kursförändring i hög hastighet, genom att tillfälligt överföra mer eller mindre vridmoment mellan hjulen. Detta för att bilens bakända mer direkt ska följa riktningen på bilens framdäck. Bilen får bättre balans och är avsevärt enklare att kontrollera utan hjälp av andra elektroniska hjälpmedel.

Introduktionen av Saab XWD har medfört en ny bakre hjulupphängning med bl.a. reviderad fjädringsgeometri och nya hjullagerhus. Den tredelade kardanaxeln löper genom två lager med s.k. constant velocity-leder för mjuk gång. Hjulbas och bakre spårvidd är oförändrade. XWD kommer att vara tillgängligt från och med början av nästa år.

Ytterligare några nyheter med fokus på föraren:

Sportläge i automatlådan är nu standard och kan väljas med en knapp på instrumentpanelen för att bättre stämma med ett sportigt körsätt. Om föraren tillfälligt lättar på gasen kommer växeln att ligga kvar för att göra motorbromsningen mer effektiv och hålla motorn redo för en kommande acceleration. Under bromsning blir nedväxlingarna kvickare och anpassas till graden av inbromsning.

Kurvlyjus (bi-xenon) är nytt tillval för säkrare mörkerkörning. Huvudstrålkastarna påverkas av styrvinkeln och vrids upp till 15 grader i en kurva om farten är mer än 15 km/h. I farter över 110 km/h höjs halvljuset något för att ge ännu bättre ljus.

Prestanda under ansvar

- Klassledande diesel med tvåstegsturbo
- BioPower ger mer kraft, mindre utsläpp
- Mer effekt i 2.8V6 turbo i kombination med Saab XWD

Nya 1,9 TTiD

I nya Saab 9-3-serien finns en kraftfull ny fyrcylindrig dieselmotor med en unik tvåstegsfunktion för första gången i premiumbilsegmentet. 1.9 TTiD med 16 ventiler är den effektivaste motorn i klassen med en maximal effekt på 180 hk (132 kW) och ett högsta vridmoment på 400 Nm,

siffror som konkurrenterna inte förmår matcha. Med en förbrukning i blandad körning av 5,9 l/100 km i Saab 9-3 Sport Sedan erbjuder den därtill bränsleekonomi i toppklass, i kombination med en prestanda i nivå med bensinmotorn 2,8V6 turbo.

Kompressorhuset är integrerat i grenröret och därinne sitter två turbin- och kompressorhjul sekventiellt monterade. Först en mindre turbo och därefter en större. Dessa kan jobba oberoende av varandra eller i tandem. Arrangemanget tillåter föraren att utnyttja det bästa från två världar: Snabbt gensvar och kraftfullt vridmoment på låga varv från den mindre turbinen och rivigt temperament på höga varv när den större turbinen tar över.

Saabs tvåstegsturbo har ett system av överströmningsventiler som styr avgasströmmen mellan de båda turbinhjulena och samtidigt skiljer insugningsluften från kompressorerna. Mellan tomgång och 1 500 r/min strömmar avgaserna uteslutande till den mindre turbinen. Från 1 500 till 3 000 r/min fördelas flödet mellan båda turbinerna och ger en mjuk övergång till högeffekt över 3 000 r/min, när den stora turbinen är ensam om jobbet.

Konstruktionen med båda turboladdarna i samma kompressorhus, innebär en mer effektiv lösning än när två separata turboaggregat kopplas samman i serie. Den kompakta konstruktionen gör att den känsliga styrningen av gasflödet kan ske med ett minimum av tätningar och kopplingar.

TTiD är en omfattande utveckling av den hittills använda 1,9 TiD, från vilken vi känner igen begrepp som common rail, fyra ventiler per cylinder samt direktinsprutning. Max turbotryck har ökat till 1,8 bar från 1,4 samtidigt som kompressionen har sänkts något till 16,5:1 från 17,5:1. Motorblocket av gjutjärn, cylindertoppen av aluminium och alla inre delar har förstärkts för att kunna stå emot det högre termiska trycket.

Den elektroniskt styrda avgasåtercirkulationen EGR karaktäriseras av extremt effektiv kylning och blir nu ännu effektivare med en elektroniskt styrd by pass-funktion. Denna utveckling i kombination med ett underhållsfritt avgaspartikelfilter väntas leda till att motorn klarar framtida strängare regler för avgasutsläpp (Euro 5).

Andra förbättringar är en större laddluftkylare och mer effektiva förvärmningselement i topplocket för bättre kallstarter, samt viktsparande plast i insugningsrören.

TTiD-motorn är attraktiv för det ökande antal kunder som inte vill offra effekt för bättre bränsleekonomi. Till kraft och karaktär motsvarar den en betydligt större motor och är därmed ett exempel på Saabs strävan efter "right-sizing" - ett perfekt format som erbjuder en stor motors prestanda utan de vanliga eftergifterna i form av extra vikt, större krav på utrymme och högre energiförbrukning.

TTiD kommer, förutom som Aero, även att finnas med specifikationerna Linear och Vector, detta som ett erkännande av dess enastående prestanda, och i alla tre karossvianterna. Den kompletterar de tidigare dieslversionerna på 120 (88 kW) respektive 150 hk (110 kW) och finns med antingen manuell eller automatisk växellåda (båda sexväxlade).

Nya 2,0t BioPower

BioPower är beteckningen på Saabs etanolkoncept, där det svenska märket är ledande inom Europa. Innebörden är en kombination av turbokraft och det miljövänliga bränslet E85. Eller i klartext: högre motoreffekt och kraftigt minskade fossila koldioxidutsläpp på en och samma gång. I nya 9-3-serien introduceras en ännu kraftfullare version som komplement till den redan existerande.

Med tanken fylld med E85 (85 procent bioetanol och 15 procent bensin) ger nya Saab 9-3 BioPower 2.0t 14 procent högre effekt (200 hk/147 kW mot 175 hk/129 kW) och 13 procent högre maximalt vridmoment (300 Nm i stället för 265 Nm). Detta betyder att i Sport Sedan sker accelerationen 0-100 km/h på 7,9 sekunder mot bensinversionens 8,5 sek. Mellan 80 och 120 km/h på femte växel är siffrorna 10,0 sek (E85) mot 11,1 sek (bensin).

E85 har högre oktanhåll (104 RON) än bensin (95 RON), vilket medför att Saab BioPower tål högre laddtryck och tidigare tändning än bensinmotorn. Resultatet är högre motoreffekt utan skadliga bieffekter som "spikning" eller förtändning.

Motorstyrningen Trionic 8 kontrollerar gasspjäll, tändningstider, bränsleinsprutning, luftmängd och turbostryck. Det är denna kraftfulla plattform som gjort det möjligt att bygga vidare på systemet med mjukvaror som passar E85-bränslets annorlunda krav på tändning och luftbränsleblandning. Den enda skillnaden i hårdvara jämfört med bensinversionen är tåligare

ventiler och ventilsäten. Material kompatibla med bioetanol används dessutom i bränslesystem, som exempelvis i tank, bränslepump, bränsleledningar och kopplingar.

Trionic 8 känner automatiskt av bränslekvaliteten efter varje tankning och justerar automatiskt systemet till bensin och E85 i varje tänkbar proportion. Saab BioPower kan alltså också köras på bensin i händelse att E85 inte skulle vara tillgängligt.

Uppgraderad 2.8V6 Turbo

För den nya 9-3 Aero XWD och Turbo X Limited Edition har den nuvarande motorversionen 2.8V6 Turbo modifierats för att lämna 280 hk/206 kW som topp effekt och 400 Nm som bästa vridmoment. Detta har uppnåtts genom en ökning av turbostrycket från 0,5 till 0,8 bar. Som Aero XWD SportSedan kan Saab XWD 2.8V6 Turbo därmed accelerera från 0 till 100 km/h på 6,3 sekunder och från 80 till 120 km/h på femte växeln på 7,9 sekunder.

Den avancerade tekniska specifikationen innefattar lättviktskonstruktion med uteslutande aluminium, variabla insugningstider, tvåstegs turboladdare och hydroformad grenrör samt luftinsprutning för bättre kallstartegenskaper. I framhjulsdrivna Saab 9-3-versioner har den här motorn nu 5 hk (5 kW) mer än tidigare 255 hk/(188 kW).

Ytterligare några finesser i nya Saab 9-3:

Däcktryckskontroll (TPM). Varnar föraren om trycket i något av bilens däck sjunker under rekommenderat värde. En sensor i ventilen initierar i så fall en radiosignal som tänder en varningslampa som indikerar vilket eller vilka hjul det gäller. TPM (Tire Pressure Monitoring) är tillval på Aero och medföljer automatiskt bilar som beställs med 18-tums hjul.

Bose Centerpoint Surround Sound Radio. Ger enastående ljudåtergivning via fem kanaler oavsett om det gäller CD, MP3 eller XM digitalradio. Tio eller elva högtalare beroende på om bilen är en kombi eller en sedan. Tillval till alla Sport Sedan och SportCombi.

September 2007

Saab 9-3 SportSedan och SportCombi (modellår 2008)

Tekniska data och prestanda

Bensinmotorer

2 792 cm³. V6. Block och topp i aluminium.

Turbo med två avgasinlopp (ett från vardera cylinderrad), laddluftkylare. DOHC, 24 ventiler, variabla öppningstider på insugssidan. Sväng-hjul av dubbelmasse-typ. Bosch Motronic ECM.

1 988 cm³. Rak 4-cylindrig. Block och topp i aluminium. Turbo, laddluftkylare. DOHC, 16 ventiler. Balansaxlar. Saab Trionic 8 ECM.

1 796 cm³. Rak fyrcylindrig. Aluminiumtopp, block i gjutjärn. DOHC, 16 ventiler. Sugmotor. Siemens ECM.

Dieselmotorer:

1 910 cm³. Rak 4-cylindrig. Aluminiumtopp, block i gjutjärn. DOHC 16V/SOHC 8V. Common rail direkt och multipel insprutning. VNT/ 2-steps turbo, laddluftkylare. Svänghjul av dubbel-masse-typ. Bosch ECM. Underhållsfritt partikelfilter.

BioPower:

1 988 cm³. Rak 4-cylindrig. Block och topp i aluminium. Turbo, laddluftkylare. DOHC, 16 ventiler. Balansaxlar. Saab Trionic 8 ECM

Drivs av bioetanol (E85)/bensin i valfri blandning.

Motorinstallation, drivning:

Alla motorer tvärställda mellan framhjulen.

Hydraulisk upphängning. Framhjulsdraft.

Saab XWD (fyrhjulsdraft tillval för Aero).

Transmission

5/6-växlade manuella lådor.

5/6/5+2-växlade automatlådor med Saab Sentronic för manuella växlar.

Hjulupphängning

Fram: McPherson fjäderben, gasstötdämpare.

Krängningshämmare, hydroformad hjälpram.

Bak: Individuell upphängning med fyra länkar.

Skruvfjädring. Gasstötdämpare, krängningshämmare, hjälpram.

Styrning

Kuggstångsstyrning med hydraulservo, elhydraulisk för 1,8i och 1,9 TiD. Vändcirkel (spårdiameter) 10,8 (V6 11,4) m. 2,75 rattvarv (4-cyl turbo 2,97) mellan ytterlägen.

Fälgar och däck

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.

Bromsar

Hydrauliskt tvåkretssystem, servo.

ABS, TCS, MBA, EBD, CBC.

Skivdiameter (fram/bak mm):

Alla 4-cyl (utom 2,0 Turbo/1,9 TTiD Aero): 285 ventilerade/278 solida.

2,0 Turbo/1,9 TTiD Aero: 302/292 ventilerade.

2,8V6 Turbo: 314/292 ventilerade.

Vikter

Tjänstevikt 1 410 -1 690 kg (EU).

Viktfördelning fram/bak 60/40 %.

Max släpvikt bromsad/obromsad

1 400 -1 600 kg/750 kg.

Volymer

Bagageutrymme (VDA): 425 dm³.

Bränsletank 58 liter.

Spolarvätskebehållare 5,2 liter.

Bensin- och BioPower-motorer

MOTORVERSION	1.8i	1.8t	1.8t BioPower	2.0t	2.0t BioPower	2.0T	2.8V6 Turbo	2.8V6 Turbo Turbo X
Cylindervolym	1 796 cm ³	1 998 cm ³	1 998 cm ³	1 998 cm ³	1 998 cm ³	1 998 cm ³	2 792 cm ³	2 792 cm ³
Maximal effekt	122 hk (90 kW) vid 6 000 r/min	150 hk (110 kW) vid 5 500 r/min	175 hk (129 kW) vid 5 500 r/min	175 hk (129 kW) vid 5 500 r/min	200 hk (147 kW) vid 5 500 r/min	210 hk (155 kW) vid 5 300 r/min	255 hk (188 kW) vid 5 500 r/min	280 hk (206 kW) vid 5 500 r/min
Maximalt vridmoment	167 Nm vid 3 800 r/min	240 Nm vid 2 000 – 3 500 r/min	265 Nm vid 2 500 – 3 500 r/min	265 Nm vid 2 500 – 3 500 r/min	300 Nm vid 2 500 – 4 000 r/min	300 Nm vid 2 500 – 4 000 r/min	350 Nm vid 1 800 – 5 000 r/min	400 Nm vid 2 150 – 5 000 r/min
Borrning/slag (mm)	80,5/88,5	86/86	86/86	86/86	86/86	86/86	89/74,8	89/74,8
Kompression	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 laddtryck	--	0,5 bar	1,1 bar	0,7 bar	1,2 bar	0,85 bar	0,5 bar	0,8 bar
PRESTANDA	M5	M5 A5	M5 A5	M6 A5	M6 A5	M6 A5	M6 A6	M6 A6
0-100 km/h Sedan (s)	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*
Combi	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*
80-120km/h Sedan på 5:e växeln (s)	15,5	15,0	13,9	11,1	10,0	10,5	7,9	7,9*
Combi	16,5	15,7	14,0	12,0	10,5	11,0	8,3	8,3*
Toppfart km/h Sedan	200	210 210	220 215	220 220	230 225	235 230	250 245	250 250*
Combi	195	205 200	215 210	215 210	225 220	230 225	245 240	250* 245*
BRÄNSLE-FÖRBRUKNING	M5	M5 A5	M5 A5	M6 A5	M6 A5	M6 A5	M6 A6	M6 A6
Blandad körning (l/100 km) Sedan	7,7	7,7 8,5	n/a	7,9 9,0	n/a	8,1 9,1	10,2 10,8	10,9*11,4*
Combi	7,8	7,6 8,9	n/a	8,3 9,3	n/a	8,3 9,5	10,4 11,0	11,0*11,6*
CO2 (g/km) Sedan	183	178 205	Cirka 80 % mindre fossil CO2	189 216	Cirka 80 % mindre fossil CO2	194 218	245 259	259* 272*
Combi	185	184 214		197 222		199 226	250 264	263* 277*

M5 = femväxlad manuell växellåda

M6 = sexväxlad manuell växellåda

A5 = femväxlad automatisk växellåda

A6 = sexväxlad automatisk växellåda
n/a = certifieringsvärden ej tillgängliga

Dieselmotorer

MOTORVERSION		1.9TiD 8v	1.9TiD 16v	1.9 TTiD 16v	
Cylindervolym		1 910 cm ³	1 910 cm ³	1 910 cm ³	
Maximal effekt		120 hk (88 kW) vid 3 500 r/min	150 hk(110 kW) vid 4 000 r/min	180 hk (132 kW) vid 4 000 r/min	
Maximalt vridmoment		280 Nm vid 2 000 - 2 750 r/min	320 Nm vid 2 000 - 2 750 r/min	400 Nm vid 1 850 – 2 750 r/min	
Borrning/slag (mm)		90,4/82	90,4/82	90,4/82	
Kompression		18:1	17,5:1	16,5: 1	
Max laddtryck		1,1 bar	1,4 bar	1,8 bar	
PRESTANDA		M6	M6 A6	M6 A6	
0-100 km/h (s)	Sedan	11,5	9,5 11,0	8,5 8,9	
	Combi	12,0	10,2 11,2	8,7 9,2	
80-120 km/h på 5:e växeln (s)	Sedan	12,5	9,5	7,9	
	Combi	13,3	10,3	8,5	
Toppfart km/h	Sedan	200	210 210	225 220	
	Combi	195	200 195	200 215	
BRÄNSLE- FÖRBRUKNING		M6	M6 A6	M6 A6	
Blandad körning (l/100 km)	Sedan	5,4	5,8 6,6	5,9 6,7	
	Combi	5,5	5,9 6,7	6,0 6,8	
CO2 (g/km)	Sedan	147	156 177	159 181	
	Combi	149	159 179	162 184	

M5 = femväxlad manuell växellåda
M6 = sexväxlad manuell växellåda
A5 = femväxlad automatisk växellåda
A6 = sexväxlad automatisk växellåda

September 2007

Saab 9-3 Cabriolet (modellår 2008)

Tekniska data och prestanda

Bensinmotorer

2 792 cm³. V6. Block och topp i aluminium. Turbo med två avgasinlopp (ett från vardera cylinderrad), laddluftkylare. DOHC, 24 ventiler, variabla öppningstider på insugssidan. Sväng-hjul av dubbelmasstyp. Bosch Motronic ECM.

1 988 cm³. Rak 4-cylindrig. Block och topp i aluminium. Turbo, laddluftkylare. DOHC, 16 ventiler. Balansaxlar. Saab Trionic 8 ECM.

Dieselmotorer:

1 910 cm³. Rak 4-cylindrig. Aluminiumtopp, block i gjutjärn. DOHC 16V/SOHC 8V. Common rail direkt och multipel insprutning. VNT/ 2-steps turbo, laddluftkylare. Svänghjul av dubbel-masse-typ. Bosch ECM. Underhållsfritt partikelfilter.

BioPower:

1 988 cm³. Rak 4-cylindrig. Block och topp i aluminium. Turbo, laddluftkylare. DOHC, 16 ventiler. Balansaxlar. Saab Trionic 8 ECM

Drivs av bioetanol (E85)/bensin i valfri blandning.

Motorinstallation, drivning:

Alla motorer tvärställda mellan framhjulen. Hydraulisk upphängning. Framhjulsdrift. Saab XWD (fyrhjulsdrift tillval för Aero).

Transmission

5/6-växlade manuella lådor.
5/6/5+2-växlade automatlådor med Saab Sentronic för manuella växlar.

Hjulupphängning

Fram: McPherson fjäderben, gasstötdämpare. Krängningshämmare, hydroformad hjälpram.
Bak: Individuell upphängning med fyra länkarmar. Skruvfjädring. Gasstötdämpare, krängningshämmare, hjälpram.

Styrning

Kuggstångsstyrning med hydraulservo, elhydraulisk för 1,9 TiD. Vändcirkel (spårdiameter) 10,8 (V6 11,4) m. 2,75 rattvarv (4-cyl turbo 2,97) mellan ytterlägen.

Fälgar och däck

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

Bromsar

Hydrauliskt tvåkretssystem, servo.
ABS, TCS, MBA, EBD, CBC.
Skivdiameter (fram/bak mm): Alla 4-cyl (utom 2,0 Turbo/1,9 TTiD): 285 ventilerade/278 solida.
2,0 Turbo/1,9 TTiD Aero: 302/292 ventilerade.
2,8V6 Turbo: 314/292 ventilerade.

Vikter

Tjänstevikt 1 585 -1 690 kg (EU).

Viktfördelning fram/bak 55/45 %.

Max släpvikt bromsad/obromsad

1 600 kg/750 kg.

Volymer

Bagageutrymme (takets uppe/nere): 352/235 dm³.

Bränsletank 58 liter.

Spolarvätskebehållare 5,2 liter.

Bensin- och BioPower-motorer

MOTORVERSION	1.8t	1.8t BioPower	2.0t	2.0t BioPower	2.0T	2.8V6 Turbo
Cylindervolym	1 998 cm ³	1 998 cm ³	1 998 cm ³	1 998 cm ³	1 998 cm ³	2 792 cm ³
Maximal effekt	150 hk (110 kW) vid 5 500 r/min	175 hk (129 kW) vid 5 500 r/min	175 hk (129 kW) vid 5 500 r/min	200 hk (147 kW) vid 5 500 r/min	210 hk (155 kW) vid 5 300 r/min	255 hk (188 kW) vid 5 500 r/min
Maximalt vridmoment	240 Nm vid 2 000 – 3 500 r/min	265 Nm vid 2 500 – 3 500 r/min	265 Nm vid 2 500 – 3 500 r/min	300 Nm vid 2 500 – 4 000 r/min	300 Nm vid 2 500 – 4 000 r/min	350 Nm vid 1 800 – 4 500 r/min
Borrning/slag (mm)	86/86	86/86	86/86	86/86	86/86	89/74,8
Kompression	9,5:1	9,5:1	9,5:1	9,5: 1	9,5:1	9,5:1
Max laddtryck	0,5 bar	1,1 bar	0,7 bar	1,2 bar	0,85 bar	0,5 bar
Tändsystem/ /bränsle- insprutning	Saab Trionic 8 Direct ignition Multi-point bränsle- insprutning	Saab Trionic 8 Direct ignition Multi-point bränsle- insprutning	Saab Trionic 8 Direct ignition Multi-point bränsle- insprutning	Saab Trionic 8 Direct ignition Multi-point bränsle- insprutning	Saab Trionic 8 Direct ignition Multi-point bränsle- insprutning	32-bit Bosch Motronic Direct coil- over-plug ignition system
PRESTANDA	M5 A5	M5 A5	M6 A5	M6 A5	M6 A5	M6 A6
0-100 km/h (s)	10,5 11,5	8,9 10,1	9,0 10,5	8,2* 9,3*	8,0 9,5	7,2 8,1
80-120 km/h på 5:e växeln (s) i	17,5 –	15,9 –	12,5 –	11,2* –	11,5 –	8,6 –
Toppfart km/h	205 200	215 210	220 215	225* 220*	230 225	245 240
BRÄNSLE- FÖRBRUKNING	M5 A5	M5 A5	M6 A5	M6 A5	M6 A5	M6 A6

Blandad körning (l/100 km)	8,6	9,7	n/a	8,5	9,7	n/a	8,9	10,0	10,6	11,1
CO2 (g/km)	206	233	Cirka 80 % mindre fossil CO2	203	232	Cirka 80 % mindre fossil CO2	213	235	254	266

M5 = femväxlad manuell växellåda

M6 = sexväxlad manuell växellåda

A5 = femväxlad automatisk växellåda

A6 = sexväxlad automatisk växellåda

n/a = certifieringsvärden ej tillgängliga

Dieselmotorer

MOTORVERSION	1.9TiD 16v		1.9 TTiD 16v	
Cylindervolym	1 910 cm ³		1 910 cm ³	
Maximal effekt	150 hk(110 kW) vid 4 000 r/min		180 hk (132 kW) vid 4 000 r/min	
Maximalt vridmoment	320 Nm vid 2 000 - 2 750 r/min		400 Nm vid 1 850 – 2 750 r/min	
Borrning/slag (mm)	90,4/82		90,4/82	
Kompression	17,5:1		16,5: 1	
Max laddtryck	1,1 bar		1,8 bar	
PRESTANDA	M6	A6	M6	A6
0-100 km/h (s)	10,4	11,8	9,1*	9,5*
80-120 km/h på 5:e växeln (s) i	11,0	–	9,1*	-
Toppfart km/h	200	195	220	215
BRÄNSLE- FÖRBRUKNING	M6	A6	M6	A6

Blandad körning (l/100 km)	6,3	7,0	6,4*	7,1*
CO2 (g/km)	169	189	173	192

M5 = femväxlad manuell växellåda
M6 = sexväxlad manuell växellåda
A5 = femväxlad automatisk växellåda
A6 = sexväxlad automatisk växellåda

<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