

Provkörd dragbil:

SAAB 9000 CSE 2,3i

Av LARS ERIK PAULSSON

Att 9000-serien är storsäljaren från SAAB, råder det ingen tvekan om. Men hur är den här bilen egentligen som husvagnsdragare? Vi har provkört, och vet vad du får – i varje fall om du väljer 2,3-liters insprutningsmotor på 150 hästar!

Att välja en SAAB är numera nästan som att bygga med Meccano – man har ett antal komponenter som kan paras ihop på en mängd olika sätt. Ja, den gamla femdörrars halvkombi – CC-karossen – går bara att få med ett motoralternativ, men till CD- och CS-versionerna finns inte mindre än fem olika drivkällor att välja mellan.

□ Lägg till detta sedan möjligheten att beställa ett utrustningspaket – beteckningarna blir då CDE respektive CSE – så blir det, inklusive billigaste CC-modellen och exklusivaste CD-versionen "Griffin", hela 22 olika varianter! Till detta kommer sedan möjligheten att välja mellan manuell eller automatisk växellåda. . .

FEM MOTORER

Utbudet av motorer består som tidigare av 2,0- och 2,3-litersmaskiner med elektroniskt styrt insprutning och med eller utan turbo.

□ Ny till 93:orna är en 2,0-liters "lättrycks-turbo" på 150 hästkrafter – således samma effekt som i 2,3-litersmotorn utan turbo – och ett relativt högt vridmoment redan vid låga varvtal.

□ Men 2,3-litersmotorn utan turbo har nästan samma höga vridmoment, om än vid ett högre motorvarv, och båda motoral-

ternativen borde därför vara lämpade för husvagnsdragning. För 2,3-litersversionen talar ett något lägre – cirka 6.000 kronor – inköpspris, och mot den versionen talar en något högre bränsleförbrukning – 0,99 mot 0,95 l/mil vid blandad körning.

□ Att ta ut de båda bilarna i en testduell hade naturligtvis varit önskedrömmen, men detta var ej praktiskt genomförbart. Det blev därför sugmotorn på 2,3 liter som fick bli drivkälla i den bil vi testade.

SOLOKÖRNING. . .

Och den skulle inte vara någon besvikelse, visade det sig. Utan vagnen tillkopplad, var vi imponerade av segdragningen på låga varv. 5:ans växel var användbar ända ner i 50 km/h – fast naturligtvis inte i ryckig stadstrafik – trots att varvräknarmålen då stod kring 1.300 rpm.

□ Just vid detta varvtal börjar också det grönmärkade området på varvräknaren, som indikerar "ekonomisk körning", och det sträcker sig sedan upp till 2.500 rpm – motsvarande cirka 90 km/h på 5:an. (Ja, en streckad grön markering går förstås ända upp till 3.000 rpm, vilket mot-

svarar svensk motorvägsfart.)

□ Ytterligare hjälp att köra ekonomiskt fick vi, av den lilla bränsleförbrukningsmätare som är standard i alla 9000-modeller. En grön stapel visar helt enkelt, hur stor förbrukningen för tillfället är och hårda accelerationer och liknande ger omedelbart utslag. (Som ytterligare hjälpmedel finns dessutom en liten färd dator, som talar om den genomsnittliga förbrukningen sedan senaste tankningen samt hur långt man kan komma på det bränsle som finns kvar i tanken. Även utetermometer och voltmeter ingår i funktionerna.)

. . . OCH MED VAGN

Med vagn tillkopplad var dragförmågan lika imponerande. Naturligtvis gick det inte att köra i 50 km/h på 5:an – men väl i 70! Och då var varvtalet ändå bara 1.800 rpm, vilket är långt under det varvtal där motorn utvecklar sitt högsta moment.

□ Och på långa landsvägsetapper, men konstantfarthållaren – extrautrustning – inkopplad och 5:ans växel ilagd var körningen nästan lika lugn och avkopplande som med en automatväxlad bil.

FAKTA: SAAB 9000 CSE 2,3i

Motortyp	Rak 4-cyl,
Cylindervolym	2.290 cm ³
Max effekt vid 5.500 rpm	150 hk/110 kW
Max vridmoment vid 3.800 rpm	21,6 kpm/212 Nm
Drivmedel	Blyfritt 91 - 98 oktan
Kraftöverföring	Motor fram, framhjulsdraft
Växellåda	5-växlad manuell
Längd	476 cm
Bredd	178 cm
Höjd	142 cm
Axelavstånd	267 cm
Bakre överhäng	115 cm
Däckdimension	195/65R15
Tjänstevikt	1.500 kg
Totalvikt	1.860 kg
Max släpvagnsvikt	1.800 kg
Pris ca	231.000 kr



□ Förvisso fick vi använda växelspaken då backarna var långa och sega, men inte någon gång tyckte vi att orken var dålig enbart för att motvinden var hård. Ett mycket gott betyg för en motor med bara fyra cylindrar – "den drar som en sexa", tyckte någon – och utan turboladdning. Men så döljer det sig också en hel del raffinerad teknik under huven på bilen.

□ Att våra intryck inte är felaktiga, bekräftas också av en representant – själv husvagnsägare – för den lokala SAAB-återförsäljaren. Själv drar han numera sin vagn med en 2,0-litersmotor med lättrycks-turbo, men har tidigare haft en bil med samma motor som i testbilen och funnit att den går "nästan lika bra!"

□ Och det som vid körning utan vagn närmast var en rolig grej – det blev en sport att hålla bränsleförbrukningsstapeln så kort som möjligt – visade sig vara en verklig nyttopryl. med vagnen tillkopplad och vi körde nästan hela tiden med ett öga på mätaren. Det var också vid många tillfällen som vi kom på



oss själva med att köra "en växel högre" än vad vi spontant skulle ha valt – och det visade sig gå riktigt bra! Visst blev accelerationen sämre, men om man någon gång behövde extra kraft så var det ju bara att växla ned och offra några dyrbara bensindroppar.

UPPSTYVNING?

Vid våra provkörningar, som tidvis skedde i hård vind, tyckte vi att ekipaget gick stadigt och bra. Och detta trots att testbilen var i rent standardutförande.

□ Även detta intryck bekräftas av den husvagnsåkande SAAB-återförsäljaren som menar att det normalt inte fordras någon uppstyvning av bakvagnen. "Men," tillägger han, "för den som vill ha en hårdare fjädring för att han har högt kultryck eller brukar ta mycket last med sig, så brukar jag rekommendera MAD-fjädrar".

□ Med en förstärkning av bakfjädringen är det också möjligt att en del av den "lätt-på-foten-känsla" vi upplevde försvinner.

Med vagnen påkopplad, blev nämligen inte styrningen lika snabb och exakt som utan påverkan av vagnens kultryck.

DRAG OCH BACKSPEGLAR

Draget på testbilen var ett originaldrag – tillverkat av VBG –

och försett med demonterbar kula. Varken mot draget eller dess montering har vi några anmärkningar att rikta, och lätt och smidigt gick det att sätta dit och ta bort kulan.

□ Tillsammans med bilen passade vi också på att prova den husvagnsbackspegel som finns att köpa i SAAB:s tillbehörsbu-



Vi passade på att prova SAAB:s egna husvagnsbackspeglar, och fann att dessa fungerade alldeles utmärkt.

tiker. Spegeln kläms i huvspringan och hakas i hjulhusöppningen på konventionellt sätt, vilket gör att man säkert kan falla för frestelsen att köpa en universalspegel. Men till just den här bilen tycker vi att man ska köpa originalspegeln, eftersom denna har fötter som är formade efter utrymmet mellan innerskärm och motorhuv. Och denna extra säkerhet kan behövas, ty huvspringan är grund och det kan därför hända att en universalspegel inte sitter lika stadigt som originalspegeln.

□ Med originalspeglarna är det dessutom garanterat inga problem att hitta vinklar där A-stolparna inte skymmer sikten. Den vänstra spegeln syns utmärkt genom sidorutan, och den högra genom det nedre hörnet på vindrutan.

DELBART RYGGSTÖD

Om lastutrymmet är egentligen inte mycket att orda. SAAB finns ju inte som "riktig" kombi, vilket många tycker är tråkigt, men lastutrymmet sväljer ändå det viktigaste av det som husvagnsåkaren behöver ha med sig.

□ Och är man inte fem i familjen, så kan man ju alltid utnyttja möjligheten att fälla en del av baksätet (det är delat 40/60) så att man kan lasta prylar som är drygt 1,6 meter långa.

POSITIVT INTRYCK

Vår helhetsuppfattning om SAAB 9000 med 2,3-liters insprutningsmotor är alltså i stora drag positiv.

□ Visst har den framhjuldrivna bilen sin begränsningar som husvagnsdragare – exempelvis i backar med rullgrus eller på regnhala campingplatsgrasmattor – men framhjulsdriften har ju sina principiella fördelar också.

□ Vad som hade varit intressant att prova var, om en förstövning av bakfjädringen gett en exaktare styrning. Och så förstås att göra det där jämförande testet mellan den nu provade bilen och den av den lokala återförsäljaren lovordade lätrycksturbon. . .

H&C