

## test+technik Heuschmid Saab 900 Turbo 16

Den bulligen Charakter des schwedischen 16-Ventilers noch stärker herauszuarbeiten und dabei die Qualitäten zu erhalten – das war eine reizvolle Aufgabe für den Tuner

# Harmonisches Muskelspiel

Wenn der große Vorsitzende eines Auto-Werkes unter schmetterndem Fanfarenklang die Hülle von einem neuen Modell reißt und der stäunenden Öffentlichkeit das frisch gebrütete Ei seiner eifrigen Entwicklungsabteilung präsentiert, dann – Frohsinn hin und Freude her – ja dann ist bei den Herren Tunern der jeweiligen Marke Panik und Aufruhr: Jeder muß versuchen, nach dem Gesetz der freien Marktwirtschaft den größten Knüller des neuen Modells zuerst auf den Markt zu werfen.

Ganz anders bei Johann Heuschmid. Erstens kennt der

### Kurzer Draht zu den Schweden

rührige Saab-Tuner aus Benningen im Allgäu hierzulande keine Konkurrenz, und zweitens sitzt er direkt am Auslöser, sozusagen mitten drin im Saab-Geschehen. Heuschmid ist nämlich außerbetrieblicher Angestellter der Saab-Werke in Schweden, wo er bei der Motorenentwicklung mitwirkt.

Außerdem ist er Berater und Kontaktperson zwischen dem Werk und deutschen Zulieferfirmen wie Bosch, außerdem bereitet er auch die Rallye-Motoren der Gruppe A für Werksfahrer Ola Strömberg vor, außerdem fährt er selbst Rallyes, außerdem hat er eine schicke Saab-Vertretung, außerdem hat er einen florierenden Tuning-Betrieb. Saab offeriert seit kurzer Zeit



Oben: Der 16-Ventiler des Heuschmid-Saab. Unten: In scharf gefahrenen Kurven bewährt sich das härtere Fahrwerk

die neueste Stufe seiner Turbotechnologie und -philosophie: 175 PS und 16 Ventile im ladeluftgekühlten, klopfensorgeregelten Vierzylinder-Turbomotor. Also alles, was nach dem gegenwärtigen Stand der Technik gut, teuer und richtungweisend ist, ist erstmals in einem Auto vereint. Und das Erstaunliche geschah: Heuschmid hatte dieses Technik-Monster in erster Tuningstufe früher zum Test bereit, als das Werk die Basisversion. Und nur weil es die Schweden ihrem Mitarbeiter verwehrten,

schon im Januar einen Wagen herauszugeben, kommt dieser Test des gesteigerten Saab erst jetzt. Tuning-Kunden schätzen in erster Linie ein Plus an Leistung, und das bietet der Allgäuer Tuner selbstverständlich. Außerdem wollte er aber auch andere Akzente setzen: Eine Verringerung des Verbrauchs beziehungsweise einen für die gebotenen Fahrleistungen unterdurchschnittlichen Benzinkonsum. Mit Erfolg: Die 200 Pferde des Heuschmid-Autos geben sich im Vergleich zu den durstigen

früheren Saab-Jahren jetzt mit kärglicheren Mahlzeiten zufrieden. Im Vollastbetrieb rannen um die 13 Liter pro 100 Kilometer durch die auf-

### Der Durst ist zivil geworden

wendige elektronische Einspritzung, wurde sinniger gefahren, dann kam er gar unter zwölf Liter. So viel relative Sparsamkeit kommt nun nicht auf Kosten der Leistungsfähigkeit und



### Technische Daten

**Motor:** 4-Zylinder-4-Takt-Reihenmotor mit Wasserpumpe vorn längs eingebaut, Motorblock aus Gießisen, Pleuellagerung aus Leichtmetall, um 22-Grad geneigte Ventile, vier Ventile pro Zylinder über zwei kettengetriebene, oberliegende Nockenwellen gesteuert, hydraulische Ventilstößel, Bohrung x Hub 90 x 78 mm, Hubraum 1985 cm<sup>3</sup>, Verdichtungsverhältnis 9,0:1, Höchstleistung 118 kW (200 PS) bei 5000/min, max. Drehmoment 292 Nm (29,7 kp) bei 3000/min, Gaschraufbereitung durch Garrett T 3-Turbolader mit integriertem Ladedruckventil, vergrößerter Ladeluftkühler, Bosch LH-Jetronic-Benzineinspritzung, elektronische, kontaktlose Zündanlage.

**Kraftübertragung:** Vorderradtrieb über Einscheiben-Trockenkupplung, vollsynchronisiertes Fünfgang-Getriebe

**Fahrwerk, Lenkung, Bremsen:** Vorn - Einzerradaufhängung mit Dreieckslenken, verstärkter Stabilisator, hinten Starrachse mit Längslenken und Panhardstab, verstärkter Stabilisator, Spezial-Schraubentoren und Koni-Sportstoßdämpfer rundum, Ronal-Leichtmetallfelgen 6 1/2 x 15 H 2 mit Reifen 205/60 VR 15 oder 205/50 VR 15, Zahnstangenlenkung mit Servovorstützung, Hydraulische Zweikreisbremsanlage mit Bremskraftverstärker, innenbelüftete Scheibentrennen, Handbremse auf die Vorderräder wirkend.

**Abmessungen, Gewichte, Füllmengen:** Länge x Breite x Höhe 4740 x 1890 x 1400 mm, Leergewicht 1220 kg, Tankinhalt 63 Liter.

**Testverbrauch:** 13,0 Liter/100 km.

**Fahrleistungen:** 0-100 km/h in 7,9 Sekunden, 0-1000 Meter in 26,9 Sekunden, Höchstgeschwindigkeit 224 km/h.

dem milden Charakter der Maschine zustande, das Gegenteil ist richtig. Die 25 Mehr-PS sind bestens angelegt, für einen gesponsorten Turbo-Motor ist die Kraftentfaltung sehr weich und sehr spontan. Die Turboverzögerung ist zu einem Lidschlag zusammengeschrumpft. Dann kommt zwar heftiger Biß (200 PS lassen sich halt nicht verstecken), der aber nicht so weit geht, daß der Fahrer allzuschnell überfordert, obwohl es ihm den Atem verschlägt. Die linke Hand bleibt einsam und verlassen

am Lenkrad, die rechte ist voll mit dem Hochschalten beschäftigt. Denn ständig lauert der Drehzahlbegrenzer und bestraft mangelnde Schalt-Schnelligkeit mit penetrantem Rucken. So rennt der Heuschmid-Turbo in 7,9 Sekunden auf Hundert, für den Kilometer mit stehendem Start vergehen 26,9 Sekunden, und im fünften Gang macht er erst bei 224 km/h schlapp. Solche Fahrleistungen verblüffen objektiv - aber auch subjektiv. Denn man weiß, daß man in einem ziemlich schweren und

luxuriösen Auto sitzt. Und dann wird die Leichtfüßigkeit, die Beweglichkeit um so erstaunter wahrgenommen. Das 1,2-Tonnen-Auto wird zum willigen Spielzeug. Heuschmids Eingriffe in das Vierzylinder-Aggregat sind allerdings auch nicht gerade belanglos: Den serienmäßigen Ladeluftkühler ersetzte er durch eine größere Version, die die Ladeluft noch weiter herunterkühlt, dann gibt es einen freieren Auspuff, Feinarbeiten am Pleuellager (Auswuchten der Pleuellager, Pleuel auswinkeln - beides, so Heuschmid, Maßnahmen, die sehr viel Laufruhe bringen), außerdem unterzieht er den aufwendigen Vierventil-Kopf noch einer Feinbearbeitung und stimmt die LH-Jetronic auf die neuen Anforderungen ab. Das alles kostet 5200 Mark und bringt 25 PS. Mindestens. Denn, so Johann Heuschmid: „Die Motoren streuen nach oben“, was die exzellenten Fahrleistungen ja auch belegen.

Soviel Kraft verlangt auch nach mehr Fahrwerk. Dazu bietet der Allgäuer Koni-Zweirohr-Dämpfer mit zehn Prozent härteren und drei Zentimeter kürzeren Federn an, dazu kommt vorne ein 18 Millimeter starker Stabilisator und hinten ein 27 x 4,5

### Man merkt den Preisunterschied

Millimeter Rohr stabilisator. Außerdem wurde von Ronal eine spezielle Leichtmetallfelge (6 1/2 x 15) entwickelt, die mit 205/50er Reifen bestückt wird. Wir probierten Pirelli P 7 und Goodrich T/A-Radials aus, wobei sich der Pirelli als der klar bessere herausstellte. Der Goodrich ist sehr viel härter, unkomfortabler, lauter und läuft eher Unebenheiten und Rillen nach. Dafür ist er aber auch erheblich (um rund 200 Mark das Stück) billiger.

Das Fahrwerk war der Leistung in allen Lebenslagen gewachsen, es baute hohe Seitenkräfte auf, im Grenzbereich verhielt sich der Kraft-Saab in der Regel sehr neutral, beim Gasgeben untersteuerte er natürlich frontan-

triebstypisch. Störend waren höchstens die relative Härte sowie die eingeschränkte Bodenfreiheit. Parkhäuser, Bordsteine (auch Garageneinfahrten mit einem Tornipfel in der Mitte) waren größere Abenteuer als die Hockenheim-Ostkurve. Das Fahrwerk kostet komplett (ohne die Reifen, aber mit den Felgen) 2858 Mark. Das ergibt zusammen mit dem Motor gut 8000 Mark, addiert man dies zu dem Ba-

### Das viele Geld ist er wert

sispreis des Saab 900 turbo 16 (zweitügig, die billigste Version) von 42 200 Mark, dann ist man bei gut 50 000 Mark angekommen. Das ist ein Haufen Geld, natürlich, aber die gelieferte Technik, die Qualität und auch der Ausstattungs-Komfort dieser Limousine sind überdurchschnittlich.

Die Optik tastet der emsige Tüftler Heuschmid nur am Rande an, er ist in erster Linie halt Techniker. So gibt es einen in Wagenfarbe lackierten Grill, Spoiler und Außenspiegel, innen auf Wunsch Sportsitze und ein Lederlenkrad. Das ist alles, und das ist auch gut so, denn ein Saab hat Charakter genug. Und die aufgetakelte Alternative gibt's ja auch schon serienmäßig: Den Typ „S“, der ja dicke Kotflügelverbreiterungen, Schweller-Muskeln und Spoiler schon vom Werk her mit auf die Straße bringt. Diesen Wagen bietet Heuschmid selbstverständlich auch frisiert an.

Das Stichwort für gutes Tuning dazu heißt Harmonie. Heuschmid schaffte es hervorragend, die billige Charakteristik des neuen 16-Ventilers zu pflegen, dabei aber überall mehr Kraft bereitzustellen, eine stimmige Verbindung zu den serienmäßig erhaltenen Aggregaten, wie das leichtgängige, exakte und passend übersetzte Getriebe oder die präzise Lenkung, herzustellen und außerdem ein problemloses, vielleicht einen Hauch zu hartes Fahrwerk anzubieten.

Bernhard Schmidt