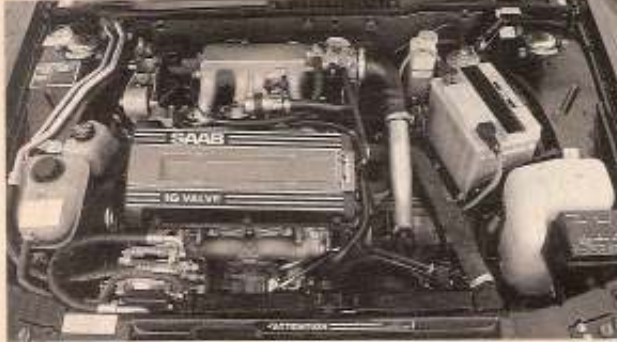


TEST & TECHNIK Saab 9000 CD von Heuschmid



Links: Der nutzbare Drehzahlbereich des 210 PS-Motors ist relativ klein. Nur Kömmer finden den Mittelweg zwischen Turboloch und Durchdrehen der Reifen. Rechts: Viel Holz im Cockpit

Unten: Schlicht und elegant – die Leichtmetallräder von Heuschmid. Rechts: Das tiefgelegte Sportfahrwerk läßt sich an der Vorderachse individuell einstellen

Ein biederes Aussehen, aber reichlich Leistung unter der Haube, die dosiert eingesetzt werden will. Dieser Saab verlangt nach einem Fahrer mit viel Feingefühl



Kein Fall für Draufgänger

Nichts ist leichter, als sich mit diesem Auto zu blamieren. Das kann schon beim nächsten Anfahren, an der nächsten Ampel passieren. Denn: Ein zu starker Druck auf das Gaspedal bewirkt nur, daß sich alles dreht, sich aber nichts bewegt. Hilflös drehen die Antriebsräder an der Vorderachse durch und suchen nach Traktion. Und läßt der Fahrer dann erschreckt die Drehzahl unter 3500 Touren fallen, erfährt er, was ein Turboloch ist. Ein Turboloch ist der Bereich eines 210 PS starken Autos, wo einem der Fahrer eines 50 PS-Golf leidend davonzieht.

Wenn es aber nun standesgemäß für ein Auto mit diesem Leistungspotential zur Sache

gehen soll, dann ist ein sensibler Gasfuß beim Herrn Fahrer angesagt. Der Drehzahlbereich, in dem sich ein optimales Beschleunigen aus dem Anfahren realisieren läßt, reicht gerade von 3500 bis 4500 Umdrehungen. Ein ganz dünnes Band, ja fast nur ein Drahtseil für den optimalen Vortrieb. Das Geheimnis liegt ganz klar in der Dosierung. Wer den Dreh zwischen Drehzahlkeller und durchdrehenden Reifen raus hat, kann mit dem Saab 9000 CD des Allgäuer Veredlers Johann Heuschmid Beachtliches vollbringen. In flotten 7,8 Sekunden beschleunigt dann die viertürige Stufenhecklimousine aus dem Stand auf 100 Kilometer pro Stunde. Und munter geht es weiter, bis die Tacho-

nadel längst gegen den Anschlag hämmert. Und der liegt bei 255 km/h. Das entspricht dann einer tatsächlichen Höchstgeschwindigkeit von 231 km/h.

Um derartige Fahrleistungen zu erzielen, brachte Saab-Tuner Heuschmid den 163 PS starken 9000 CD auf erwähnte 210 PS. Die Ausgangslage war denkbar günstig, denn das Saab-Flaggschiff hat alles, was ein moderner Motor aufweisen sollte: Garrett T3-Turbolader, Ladeluftkühler, Vierventilkopf, DI-Zündsystem, eine elektronische Laderregelung (APC) und ein modernes Motormanagement. Heuschmid modifizierte lediglich die Elektronik, überarbeitete die Kanäle und Ventile, reduzierte die Verdichtung von



Unten: Sachliche Heckpartie mit Doppelrohr-Auspuffanlage



9,0:1 auf 8,5:1, erhöhte den Ladedruck von 0,75 auf 0,8 bar und montierte eine Auspuffanlage mit Katalysator und größerem Querschnitt. Schon waren die 47 Mehr-PS gewonnen. Rollt der Saab erst einmal, dann ist das Größte überstanden. Der Motor spricht spontan auf jedes Gasgeben an. Die Leistungsreserven scheinen schier unerschöpflich.

Das gilt auch für das Fahrwerk. Im Grenzbereich neigt der Fronttriebler zwar noch zum Untersteuern, doch verhält er sich absolut gutmütig bei Lastwechseln. Eine Seitenneigung in schnell gefahrenen Kurven ist kaum spürbar. Nur Windböen mag er nicht. Vor denen läuft er gern aus der Spur.

Erreicht wurden die guten Fahrwerkeigenschaften durch den Einbau von Koni-Federheineinsätzen vorn sowie härteren Feder- und Sportdämpfern hinten. Vorn wurde die Karosserie dabei um 30 Millimeter abgesenkt, hinten belief

Technische Daten

Motor: Flüssigkeitsgekühlter Vierzylinder-Reihenmotor, vorn quer eingebaut, mit überarbeiteten Ventilkopf, Turbolader, Ladeluftkühler, Doppelrohr-Auspuffanlage, Dreiweg-Abgaskatalysator sowie modifizierter Elektronik (APC, Di-Zündsystem, Einspritzung; Bohrung x Hub 90 x 78 mm; Hubraum 1.985 cm³; Verdichtung 8,9:1; Ladedruck 0,8 bar; Leistung 210 PS/155 kW bei 5.350/min; maximales Drehmoment 300 Nm bei 3.150/min).

Kraftübertragung: Frontantrieb, Fünfschaltgetriebe.

Fahrwerk: Rundum Einzelradaufhängung; vorn Querslenker und von außen verstellbare Federballdröcker; hinten Längslenker und Schraubfedern; Tellerlagerung um 30 mm; Sport-Gasdruckstoßdämpfer.

Räder und Reifen: Heuschmid-Leichtmetallrad der Größe 7,5VJ x 16" mit Michelin MXR-Bereifung der Dimension 225/45 ZR 16.

Fahrlleistungen: Höchstgeschwindigkeit 231 km/h; Beschleunigung von 0 auf 100 km/h in 7,8 Sekunden.

Preis: 210 PS-Motorkit 7.200 Mark; Räder und Reifen wie Textwagen 1.850 Mark; Holzinterieur 1.750 Mark; Ladaerausstattung 2.520 Mark; Lederlenkrad 585 Mark.

Die Adresse: Heuschmid-Tuning, Alplauer Straße 20, 8941 Behningen, Telefon 0 83 31/8 88 89.

es Heuschmid bei zehn Millimetern. Schließlich soll auch bei voller Zuladung noch ein vernünftiger Federweg vorhanden sein.

Darüber hinaus kann der Fahrer die Fahrwerksabstimmung an der Vorderachse mit einem kleinen Handrad selbst stufenlos wählen. Wer es nicht knallhart mag, wählt halt eine komfortablere Einstellung.

Neu sind auch die Heuschmid-Leichtmetallräder im Stern-Design. Sie sind in den Größen 7,5J x 16 oder 7J x 15 Zoll erhältlich. Am Testwagen waren die 16"-Räder montiert. Wegen ihres größeren Abrollumfangs sind sie in Verbindung mit dem Motor-Kit wohl auch die bessere Wahl.

Diese dezenten Alu-Räder sind auch das einzige Zugeständnis, das Johann Heuschmid an die Optik macht. Spoiler, Schwelger und Flügel gibt es bei diesem 9000 CD nicht. Wir haben sie auch nicht vermüht.

Manfred Kolbe

Foto: Ulrich Kemmer

Das Sportfahrwerk unterbindet fast gänzlich jede Seitenneigung. Ein Untersteuern des Fronttrieblers in Kurven kann es aber nicht verhindern

