

aus Sport-Auto 3/86

Test: Saab 9000 Turbo von Heuschmid

Holz vor...



... der Hütte

Daß die Pferde bei etlichen Autos vorn ziehen, ist seit dem ersten Frontantriebs-DKW vor 56 Jahren keine Neuheit mehr. Doch die Herden werden größer, und jetzt brachte Tuner Heuschmid den Saab 9000 auf 210 PS

Wenn in einem Allgäu-dorfchen auf 1822 Einwohner 27 heißgebaute Turbos kommen, dann ist das bemerkenswert, daß der Sache nachgegangen werden muß. Wer dankt schon dem Kuldorf Benningen im Allgäu eine Tuning-Schmiede in der High-Tech-Produktion der automobilen Neuzeit nachträglich auf die Sprünge gehoben wird?

Saab-Tuner Johann Heuschmid hat das kleine Wunder vollbracht. Er hat 28 brandneue Saab 9000 Turbo auf den Hof seiner Werkstatt gestellt, was lange Zeit der einzige, der die Turbo-Limousine überhaupt liefern konnte, und er hat seinen Kauf-Interessenten einen heißen Tip mit auf den Weg gegeben: Es sei ja witzlos, einen völlig serienmäßigen Saab 9000 für 46950 Mark in der Garage zu stellen, und anschließend jährlich 539 Mark an Steuern abzuführen. Gegen mehr oder minder gestiegene Mehrausgaben ließen sich schließlich die Hälfte der Steuer einsparen, ein paar extra PS gäbe es als Dreingabe.

Sie auf einen der Saab-Käufernaben als zugriffen. Und so kam Johann Heuschmid heute stolz verkünden, daß die erste 27-Stück-Serie der getunten Saab-Limousinen mit der außergewöhnlichen Abgasqualität verkauft ist.

Freilich nicht alle an seine Werkstatt in Benningen. Die fahren weiter Traktor. Dafür hat inzwischen aus dem ganzen Land die Kundschaft für die kleinen Saab ins Allgäu strömen sich erläutern, wie das mit dem Mehr-PS und Minder-Wahl denn eigentlich zusammenhängt.

Johann Heuschmid erklärt stolz: „Der Serien-Saab ist mit 125 PS schon ziemlich kräftig, und mit 220 km/h auch schnell. Aber bei der Leistungsuche bin ich doch auf 130000-PS gestoßen. Und bei dem Versuch, ausgewogene Übergänge und höhere Laufkultur zu erreichen, wurde das Auto immer sauberer.“

Im Endergebnis kam dann schadstoffarmes Tuning heraus – sogar die TÜV-Ingenieure haben da gestaunt.“

„Das ist freilich guter Grund zu sein, denn die Basis-Arbeitsleistung beim Motortuning be-

stand zunächst aus lauter konventionellen Schritten. So polierte Heuschmid in klassischer Manier sämtliche Kanäle sorgfältig, installierte natriumgefüllte Ventile und vergrößerte das Brennraumvolumen jeweils von 72 cm³ auf 75 cm³.

„Dadurch“, diagnostiziert Johann Heuschmid, „bekommen wir zwar eine leichte Absenkung des Verdichtungs-

Laders verbessert sich spürbar.“

Unüberhörbare Dreingabe des dicken Rohrs: Der Heuschmid-Saab vom Modell HS 6 brummelt deutlich aggressiver als seine zahmen Namensvettern.

Tuningstufe drei verlangt profunde Elektronikkenntnisse, wagt sich doch Tuner Heuschmid an die Speicherzentra-

gen malträtierten Turbolader nicht auch noch mit überhitztem Abgas anzutreiben.

Beim HS 6 fallen solche Klimmzüge dank der dicken Auspuffanlage weg. Dem Lader wird es nicht so heiß.

Heuschmids Trick garantiert nicht nur ein geringes Leistungsplus, sondern auch einen geringeren Verbrauch. Auch das ließ sich der Tuner



Literatur unter der Haube: Der ausführlich beschriftete Ventildeckel verbirgt ein kleines Triebwerk mit großer Leistung: 211 Turbo-PS aus 1885 cm³

verhältnisses, aber gleichzeitig auch eine bessere Gemisch-Verwirbelung im Brennraum, so daß die Leistung schon im Saugbereich von 123 PS auf 138 PS steigt.“

Kunstgriff Nummer zwei betrifft die Auspuffanlage. Direkt hinter dem Garrett T3-Turbolader beginnend, mißt das neu installierte Abgasrohr 10 Millimeter mehr im Durchmesser als beim Serien-Saab. Dadurch, so Heuschmid, reduziert sich der Abgasgegenstand, die Turbine läuft um etwa 50 Grad Celsius kühler, und das Ansprechverhalten des

le der Bosch LH-Jetronic. Aus deren Datenspeicher wird im Allgäu die Vollastanreicherung gestrichen und das Kennfeld den damit veränderten Verbrennungsabläufen angepaßt.

Im Klartext bedeutet das: Wann immer der getunte Vierzylinder seine ganze Kraft entfalten muß, steht ihm dafür weniger Super-Kraftstoff zur Verfügung als noch vor der Leistungskur.

Des Rätsels Lösung: Im Urzustand dient der zusätzliche Sprit nur zur Kühlung der Verbrennungsabläufe, um den mit maximal 110000 Umdrehun-

gen TÜV-Bayern bescheinigen. Die Prüingenieure ermittelten einen um 16 Prozent geringeren Durchschnittsverbrauch, als sie noch dem Ausgangsprodukt attestierten. Damit aber nicht genug, denn der erstarkte Saab glänzt auch mit deutlich effektiveren Verbrennungsabläufen. Resultat: ein deutlich geringerer Schadstoffanteil im Abgas.

Und was da hinten rauskommt, ist gar so rein, daß der schnelle Brüter als „bedingt schadstoffarm Stufe A“ der Kfz-Steuer ein Schnippchen schlägt. Statt der üblichen 528

Heuschmid Saab

Mark blechen Heuschmid HS 6-Fahrer nur 239 Mark im Jahr. Ganz so rosig wie es die TÜV-Beamten sahen, präsentierte sich der sport auto-Testwagen allerdings doch nicht. Zumindest beim tatsächlichen Verbrauch blieben die attestierten 10,25 Liter Super-Kraftstoff auf 100 Kilometer nämlich ein selten zu realisierender Minimal-Wert.

ersten Gang, wenn bei 2700 Umdrehungen die maximal möglichen 0,8 bar Ladedruck durch die Ansaugrohre fegen, verlieren die Vorderräder den schlüssigen Kontakt zur Fahrbahn und drehen wild durch.

Derart rowdyhafte Fahrmanöver erlebt ein Heuschmid-Fahrer öfter, als ihm lieb ist: Auch bei gezügelter Fahrweise auf nasser Fahr-

bahn kommen die Vorderräder immer wieder aus dem Takt und machen Grundsätzliches deutlich: 210 PS Motorleistung sind bei Frontantrieb zumindest gewöhnungsbedürftig. Hier ist sicher das obere Ende der Fahnenstange erreicht.

Sorgen plagen den eiligen Saab-Chauffeur auch in zügig angegangenen Kurven. Denn

kaum zerrn die Fliehkräfte an der geräumigen Karosserie, dreht das kurveninnere Antriebsrad durch und läßt den Turbo-Dampf ungenutzt entweichen. Doch auch auf Landstraßen gilt: Bei drehzahl-schonender Fahrweise in den oberen Gängen treiben die 210 Heuschmid-PS den komfortablen Fondsitze in beeindruckender Manier durch die Lande.

An eines müssen sich HS 6-Fahrer allerdings gewöhnen: Ihr Automobil gehört zur klassischen Spezies der Untersteuer. Daran ändert auch ein im rechten Moment gelupfter Gasfuß und das von Johann Heuschmid installierte Koni-Fahrwerk nichts.

Der Hang zum Geradeausfahren ist gleichfalls konstruktionsbedingt stark ausgeprägt, sorgen doch die Saab-Denker neben schnittiger Linie für eine traumhafte Unempfindlichkeit gegen Seitenwindstärken jeder Ordnung.

Natürlich ist das Nordlicht eher für brave Reiseeinsätze erdacht. So scheint es, als fühle sich Heuschmids Schöpfung erst auf Autobahnen richtig wohl. Dort nämlich kann der drehmoment-starke Turbo-Motor seine Leistung überlegen zur Schau stellen und den wuchtigen Fünftürer bei Bedarf mit 229 km/h durch den Wind schieben.

Daß trotz solcher Fahrleistungen und der immerhin 20 prozentigen Leistungssteigerung die Zuverlässigkeit nicht auf der Strecke bleibt, versucht Johann Heuschmid mit seinen Garantieleistungen zu dokumentieren.

Ein Jahr lang ohne Kilometerbegrenzung steht er für alles gerade, was an seinem Motor in die Brüche geht. Dabei läßt er natürlich in der Hoffnung, daß es nicht allzuviel werden möge. Jedenfalls scheinen die schwedischen Schmirren ausreichend großes Vertrauen zu besitzen: Sie untersuchten mit großem Interesse die Modifikationen am Allgäuer Saab, fuhren Maßzyklen für den Benzinverbrauch und schauten der frisierten Einspritz-Elektronik interessiert in die Eingeweide. Beschluß der Schweden: Sie kauften Heuschmid seine Entwicklung ab und wollen die 210 PS-Version demnächst ab Werk anbieten.



Hinter der grimmigen Maske mit fülligem Spoiler und üppigen Reifen steckt eine brave Reiselimousine mit pitthigen Details und niedrigen Steuersätzen

Allenfalls bei betont zurückhaltender Fahrweise sank der Verbrauch gelegentlich unter 11 Liter. Der von der Redaktion ermittelte, realistische Durchschnitts-Durst des Turbo-Schweden lag indes bei 12,9 l/100km. Doch auch damit darf der getunte Saab noch als durchaus sparsam bezeichnet werden, garantiert er doch Fahrleistungen, die selbst so manchem reinrassigen Sportwagen ganz gut zu Gesicht stünden.

In nur 7,6 Sekunden beschleunigt der Vierzylinder die beinahe 1,5 Tonnen schwere Karosserie, ehe der Tachometer Tempo 100 signalisiert. Daß es nicht noch schneller geht, ist frontantriebsbedingt. Denn im

Daten und Fahrleistungen

Motor: Reihen-Vierzylinder, dohc, 4 Ventile pro Zylinder, elektronisch geregelte Einspritzanlage (Bosch LH-Jetronic), 1985 cm³, Bohrung x Hub 90 x 76 mm, Verdichtung 8:1, 135 kW (210 PS) bei 5000/min, 289 Nm Drehmoment bei 3200/min, 3-Ganggetriebe

Fahrwerk: McPherson Federbeine mit progressiven Federn und Koni-Einbauten, Länglenker und Querstabstütze vorne; Stabschwinge mit progressiven Federn, Koni-Dämpfern, Länglenker und Querstabstütze hinten; vier Scheiben-Bremsen

Bestattung: 205/50 VR 15 auf LM-Falgen

0-40 km/h	2,3 sec	0-120 km/h	10,2 sec
0-60 km/h	3,7 sec	0-140 km/h	13,6 sec
0-80 km/h	5,2 sec	0-160 km/h	19,0 sec
0-100 km/h	7,6 sec	0-180 km/h	27,5 sec

1 km in 10 min, Start: 29,3 sec
Höchstgeschwindigkeit: 229 km/h
Preis für Testauto: 56 700 Mark

