

Autotohtori koeajaa:

Saab 9-3 SportCombi 1.8 T Vector

General Motorsin nykyisin omistama autotehdas Saab on pitkää aikaa kehittänyt uuden automallin nimittäin farmarimallisen 9-3 Sport Combin. Autonvalmistajana Saab on jo pitkään luonut mainetta urheilullisten ja laadukkaiden autojen valmistajana, jollaisena se tunnetaan etenkin Yhdysvalloissa. Uutta 9-3 farkkumallia pidetään eräänlaisena vedenjakajana Saabin jatkon kannalta – siltä odotetaan paljon.

Saab 9-3 farkkua saa nyt todella monella eri moottori- ja vaihteistovaihtoehdolla. Moottoreita on valittavana peräti kuusi bensiinimoottoria ja kaksi dieselmoottoria, 88 kW sekä 110 kW 16-venttiilinen yhteispaineruiskutusmoottori. Bensiinimoottoreita on ahtamattomasta 1.8 litran 90 kW bensiinimoottorista ahdettuun 184 kW V6 -bensiinimoottoriin. Malliston vaihteistot ovat 6-vaihteinen manuaali tai 6-vaihteinen Sentronic-automaattivaihteisto tai 5-vaihteinen manuaali. Lisäksi 155 kW 2,0 T -moottorin yhteydessä on saatavana erityinen 5+2 vaihteinen automaatti, jonka kaksi erityistä välivaihdetta auttavat ns. "kickdown- kiihdytyksissä". Saab SportCombin varustetasoja on kolme: Linear, Vector sekä varustelluin malli Aero.

Uuden farkun keula on samanlainen kuin sedanissa, mutta B-pilarista taaksepäin kaikki on uutta ovia ja takaistuimia myöten. Saabin ylläpitämä urheilullisuuden leima näkyy selvästi myös tämän mallin kohdalla. Kiilamainen ja taaksepäin nouseva korinjalja, lyhyt takaylitys sekä voimakkaasti kaartuva takalasi korostavat yksilöllistä muotoilua. Lisäksi takavalot ovat erityiset "huurretut, kallistetut savunsaamat". Linjakkaan korin jatkoksi auto on varusteltu suurilla matalaprofiilillä 17-tuumaisilla renkailla.

Koeajettavaksemme autoksi saimme malliston keskivaiheilta olevan 110 kw kaksilitraisen bensiinimoottorin viisivaihteisella automaatilla varustetun SportCombi Vector matalapaineturbon.



Uuden Saab 9-3 SportCombin keula on samanlainen kuin sedanissa, mutta B-pilarista taaksepäin kaikki on uutta ovia ja takaistuimia myöten.



Hallintalaitteet ja katkaisimet on sijoitettu hyvin kuljettajan saataville.



Moottoreita on valittavana peräti kuusi bensiinimoottoria ja kaksi dieselmoottoria.

Moottorin suorituskyky on vähintäänkin riittävä hiukan vajaat 1600 kiloa painavalle autolle. Tosin mikään taloudellisuusihme kyseinen auto ei ole, vaan yhdistetyksi keskikulutukseksi tehdas ilmoittaa 9.2 litraa sadalle kilometrille. Auton oma tietokone ilmoitti koeajon aikana keskikulutukseksi 9.7 litraa sadalle kilometrille. Viisivaihteinen automaatti toimi koeajon aikana hienosti eikä suurempia vaihtohteken nykimisiä esiintynyt. Vaihteiden kytkemisen saattoi huomata oikeastaan vain kierroslukumittaria seuraamalla.

Auton alusta ja jousitusratkaisut ovat onnistuneet hienosti, sillä auton käyttäytyminen niin nopeassa kaarreaajossa kuin hitaassa kaupunkiajelussa on loogista. Edessä käytetään perinteistä McPherson-jousitusta yksillä tukivarilla, kun taas takana käytetään niin ikään erillisistä joustintukiratkaisua tosin neljällä erillisellä tukivarrella. Jämerät vahvistetut kallistuksenvakaimet löytyvät kummaltakin akselilta. Hyvää ajotuntumaa parantamaa osaltaan myöskin ns. Reaxs -taka-akselisto, jonka ansiosta takapyörät ohjautuvat lieväs-

ti kaarteissa seuraten etupyörien linjoja. Ohjaus on täsmällinen ja sen tehostus säätö on automaattisesti ajonopeuden mukaan. Hyvä alusta on saanut seurakseen erinomaisen pysähtyvyyden omaavat jarrut. Suurikokoiset levyjarrut kaikissa pyöriissä, lukkiutumattomat jarrut hätäjarrutehostimella elektronisella jarruvoimanjaolla sekä TCS -luistonestojärjestelmä pitävät huolen, että auto pysähtyy ääriolosuhteisakin riittävän hyvin.

Saab on saanut vuosien saatossa turvallisen auton leiman, niin myös uusi farkku tekee. Entistä tukevam-

pi ja turvallisempi keularakenne ja ohjaamon turvakehikko on suunniteltu vaimentamaan ja suuntaamaan mahdollisessa törmäyksessä aiheutuvia voimia. Etuistuinten aktiiviset pääntuet, kaksivaiheisesti toimivat etumatkustajien turvatyynyt, turva-erhot sekä etuistuinten sivuturvatyynyt auttavat osaltaan pitämään mahdollisen loukkaantumisriskin mahdollisimman matalana.

SportCombin sisätilat ja varustelu tuntuvat miellyttäviltä ja ennen kaikkea toimivilta. Hallintalaitteet ja katkaisimet on sijoitettu hyvin kuljettajan saataville. Nahkaiset ja muotoillusta ohjauspyörästä saa tukevan otteen, ohjauspyörä säätö etäisyys- ja korkeussuunnassa. Nahkaiset istuimet ovat tukevat ja hyvän asennon löytää helposti myöskin pitkäjalkainen tarpeeksi pitkän istuinosan ansiosta. Takais-istuimet ovat hyvin muotoillut, mutta jalkatila takapenkkiäisille jää melko pieneksi. Pääntilaa sitä vastoin on riittävästi jopa 190 cm pitkälle matkustajalle. Tavaratila on perus-asennossa melko vaatimaton, 419 litraa mutta takaistuimet kaatamalla se laajenee 1273 -litraiseksi jolloin kuljetuskapasiteettia onkin jo melkoisesti. Etenkin pitkille tavaroille aukenee hyvä kuljetusmahdollisuus kun etumatkustajan istuimen selkänoja on mahdollista taistaa mahdollistaen hyvinkin pitkien esineiden tilapäisen kuljetuksen.

Saab 9-3 SportCombilta odotetaan paljon, etenkin kun farmarimallisten autojen myynti on jatkuvasti kovassa kasvussa. Autos-ta uhkuu edelleenkin ruotsalaisen laatuauton leima. Emoyhtiö GM on kuitenkin vahvasti mukana auton toteutuksessa, pohjautuuhun 9-3:n pohjalevy hyvin pitkälti Opel-tekniikkaan. 1,8 T SportCombi ei ole mikään halpa auto, lisävarusteineen kyseinen auto maksaa lähes 45 000 euroa, mutta eivätpä halpoja ole tietysti muutkaan kyseisen farmariluokan edustajat kuten Audi A4, Volvo V 50 yms. Jos on valmis sijoittamaan euronsa tehokkaaseen, turvalliseen ja hyvin viimeistelyyn autoon, niin silloin Saabin uusi farkku on varmasti vartee

Katsastusaseman esimies
Pekka Aaltonen