



TESZT

Saab 9-5 Aero 2.0 TTID A fényűző

Szerkesztőségünkben járt a Saab erősebb dízelmotorral felszerelt tesztautója, mely nem csak erősebb motorral (30 lóerővel, ami összesen így 190-et jelent), de igényesebb sport futóművel is elláttak.

A rendszer a HiPer Strut névre hallgató függőcsapszeges megoldást jelenti elöl, hátra pedig a meglévő négyhez plusz egy lengőkart illesztettek a gyáriak. A felső-középkategóriához méltó módon igényes futóművet sikerült a Saabnak létrehozni, így dicséret illeti az Aero kivitel sport futóművéért. A 10 mm-es ültetés és a keményebb rugók mellett a stabilizátorokhoz és a lengéscsillapítóhoz is hozzányúltak a mérnökök, az egészet pedig még (feláras) állítható futómű feszességgel is megkoronázhatjuk.

A végeredmény a gyakorlatban is tökéletes. A tervezők nem csak egy viszonylag dinamikus, ám még a 19-es kerekekkel is bőven elfogadható komfortérzetet biztosító futóművet hoztak létre, amely zavarok, és kormánybicálás nélkül képes az első kerekeket sújtó 400 Nm-es nyomatékot lekezelni, de a módosítások által létrehozták a Saab történelem talán legjobb kormányművét is. Felgyorsult reakciók, ám mégis stabil egyenes futás, és épp jól eltalált kommunikáció.

Egy alapvetően kényelemre teremtett utazóautóhoz tökéletes.

Azért nem árt az egészet megfeyjteni a 400 ezer forintba kerülő, elektromosan állítható lengéscsillapítással, melynek komfort és sport módját valóban érdemes használni. Sportban nagyobb úthibáknál egyértelműen érezni a feszebbre váltott hangolást (a kisebbek a peres, 19 colos kerekek miatt mindenképp bejönnek), oldaltartásban és 'dőlés-kiküszöbölésben' pedig meglehetősen kövér a különbség.

Ehhez társul még egy remek dízelmotor is. Bár a 190 lóerős teljesítmény nem kiemelkedő a kategóriában, és a jól felszerelt modellek esetén az 1,8 tonna fölé rúgó üres tömeget mozgatva inkább elegendő dinamizmust, mintsem kirobbanó gyorsaságot biztosít, mégis remek partner a hétköznapi napokban.

Vannak apróbb zavaró tényezők persze, amiből az egyik a dízelmotor orgánuma. A harsány hidegindítás után sem simul teljesen a háttérbe;

szerényen kerepelve mindig beleszó a szépen, de nem letaglózóan szóló 11 hangszórós Harman/Kardon audio rendszer játékába. Sajnos ezt menet közben végig teszi, amihez a gyengébb verzióhoz képest nagyon is sportosan rövide vett váltó-áttelezés is hozzájárul.

A fentebb említett apróbb hibákat a végső fejezet ismeretében viszont hajlamosak leszünk megbocsátani a típusnak.

A Saab 9-5 ugyanis kategóriájának legkedvezőbb áraival kecsegtet: az alapáron 10,35 milliót kóstáló 2.0 TTID-t a kategóriához méltó felszereltséggel már jócskán 13 millió forint alatt elvihetjük. Összehasonlításképp: a kétliteres dízel német prémium konkurensek (Mercedes E 220 CDI (170 LE), BMW 520d (184 LE), Audi A6 2.0 TDI (177 LE) hasonlóan felszerelve a 19 milliós érték köré gyülekeznek.

Szép Élet értékelése: *****

Szerző és fotók: Ráczpali Attila



Alapadatok	
Márka:	Saab
Modell:	9-5 2.0 TTID
Motor felépítési módja:	Soros turbódízel motor
Hengerszám:	4
Szelepszám:	16
Lökettérfogat:	1956 cm3
Sűrítési arány:	16.5:1
Teljesítmény (max.):	190 LE (140 kW) / 4000
Forgatónyomaték:	400 Nm / 1750
Legmagasabb fordulatszám:	5100
Erőátvitel	
Típus:	Elsőkérékhajtás
Differenciálmű	Nyitott
Váltómű	Hatfokozatú kézi váltó
Karosszéria	
Hosszúság:	5008 mm
Szélesség:	1868 mm
Magasság:	1466 mm
Tengelytáv:	2837 mm
Csomagtartó mérete (min - max):	513 liter
Üzemanyagtartály mérete:	70 liter
Tömeg	
Gyári üres tömeg:	1745 kg
Tömeg/teljesítmény arány:	9.18 kg/lóerő
Maximális megadott terhelhetőség:	630 kg
Mért tömeg, vezető nélkül, teli tankkal:	1870 kg

