

**TURBO-  
KOMPRESSOR**

- 1 Inlopp avgaser
- 2 Utlopp avgaser
- 3 Inlopp luft
- 4 Utlopp komprimerad luft
- 5 Avgasturbin
- 6 Kompressor

**TURBO-  
COMPRESSOR**

- 1 Exhaust intake
- 2 Exhaust outlet
- 3 Air intake
- 4 Compressed air outlet
- 5 Turbine
- 6 Compressor

**ABGAS-  
TURBOLADER**

- 1 Einlass von Abgaskrüm-  
mer
- 2 Auslass zum Auspuff
- 3 Frischluft Einlass
- 4 Austritt der Komprimier-  
ten Luft
- 5 Abgasturbine
- 6 Kompressorrad

**VERDENSREKORD-SLUGEREN SLÅR TIL IGEN**

30. november 1987

**Saab 900 og 9000 Turbo har sat nye svenske hastighedsrekorder: 233,737 km/t respektivt 282,911 km/t (gennemsnitshastighed).**

Den 17. oktober organiserede det svenske motormagasin "Teknikens Värld" et angreb på de svenske fartrekorder i fem forskellige klasser.

Blandt de biler, som blev benyttet, var der to Saab-modeller: En Saab 900 Airflow i klassen 1.500-2.000 cm<sup>3</sup>, samt verdensrekordholderen fra Talladega Saab 9000 Turbo 16 i klassen 2.000-3.000 cm<sup>3</sup>.

Begge Saab slog de eksisterende rekorder med en bred margin: Saab 900 Airflow nåede en gennemsnitshastighed på 233,737 km/t, og 9000 Turbo 16 fik noteret gennemsnitshastigheden 282,911 km/t over 'den flyvende kilometer', som er en måling af gennemsnitshastigheden for kørsel i begge retninger.

"Med Saab 900 fik vi muligheden for at afprøve nogle af vore aerodynamiske principper", siger Brage Sundström, som havde ansvaret for Saab's deltagelse i projektet. "Saab 900 var udstyret med den seneste version af Saab's Airflow udstyr, som viste sig yderst effektivt til nedsættelse af luftmodstanden. Til trods for, at dobbelt-karburator motoren kun var let tunet, nåede den ultra-strømlinede Saab 900 den imponerende gennemsnitshastighed på 233,737 km/t.

**Saab 9000 Turbo 16 - 282,911 km/t.**

Endnu mere imponerende var den fart, der blev noteret for Saab 9000 Turbo 16. "Da de internationale regler siger, at vi skal multiplicere motorens kapacitet med en faktor på 1,4, hvis man anvender en turboladet motor, prøvede vi



at slå rekorden i klassen 2.000-3.000 cm<sup>3</sup>. Rekorden i denne klasse var tidligere sat af en Ferrari 250 GT og lød på 258,2 km/t", fortæller Brage Sundström. "Denne rekord syntes vanskelig at slå i betragtning af, at vi ønskede at bibeholde bilen så tæt til standardudførelsen som muligt".

"Vi anvendte verdensrekord-bilen Saab 9000 Turbo 16 fra sidste års rekordforsøg i Talladega. Vi udskiftede kun motoren med en tunet version af den 16-ventilede turbomotor, nemlig den som benyttes i Saab's eksperimentbil EV-1.

Denne to-liters motor yder 335 hk, hvilket viste sig at være kraft nok til at eliminere den gamle rekord med en betydelig margin, idet den nåede ikke mindre end 288,911 km/t."

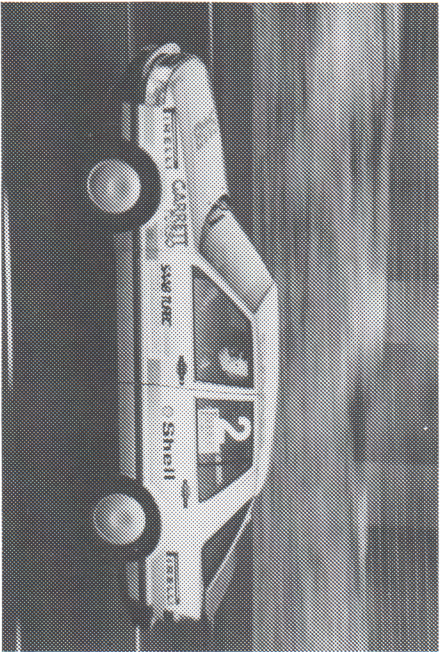
#### **Ingen speciel aerodynamisk behandling**

Saab 9000 fik ingen speciel aerodynamisk behandling bortset fra heldækkende hjulkapsler. Vi tildækkede ikke undervognen, og bilen blev kørt under nøjagtig de samme betingelser som da den fuldførte "The Long Run" på Talladega-banen for et år siden.

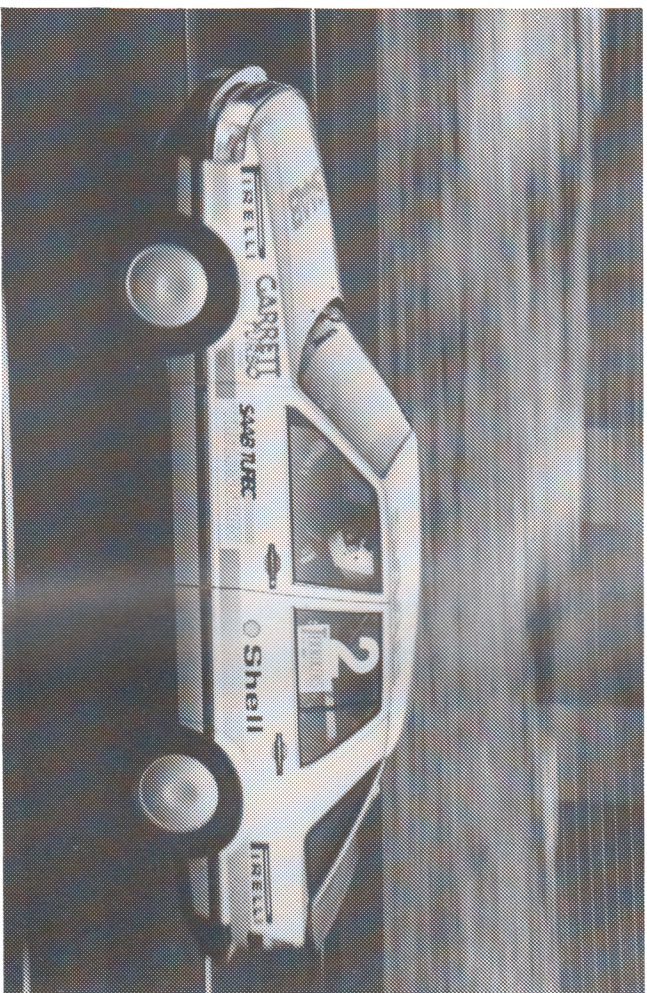
Blandt de konkurrerende biler var en Bentley Mulsanne Turbo for klassen over 8 liter, samt en 570 hk Porsche 911, lavet på bestilling til deltagelse i 3.000-5.000 cm<sup>3</sup>-klassen.

Medens Bentley'en blev noteret for den imponerende fart af 230 km/t, satte Porschen en helt enestående svensk fartrekord på 'den flyvende kilometer', idet den nåede op på 315 km/t.

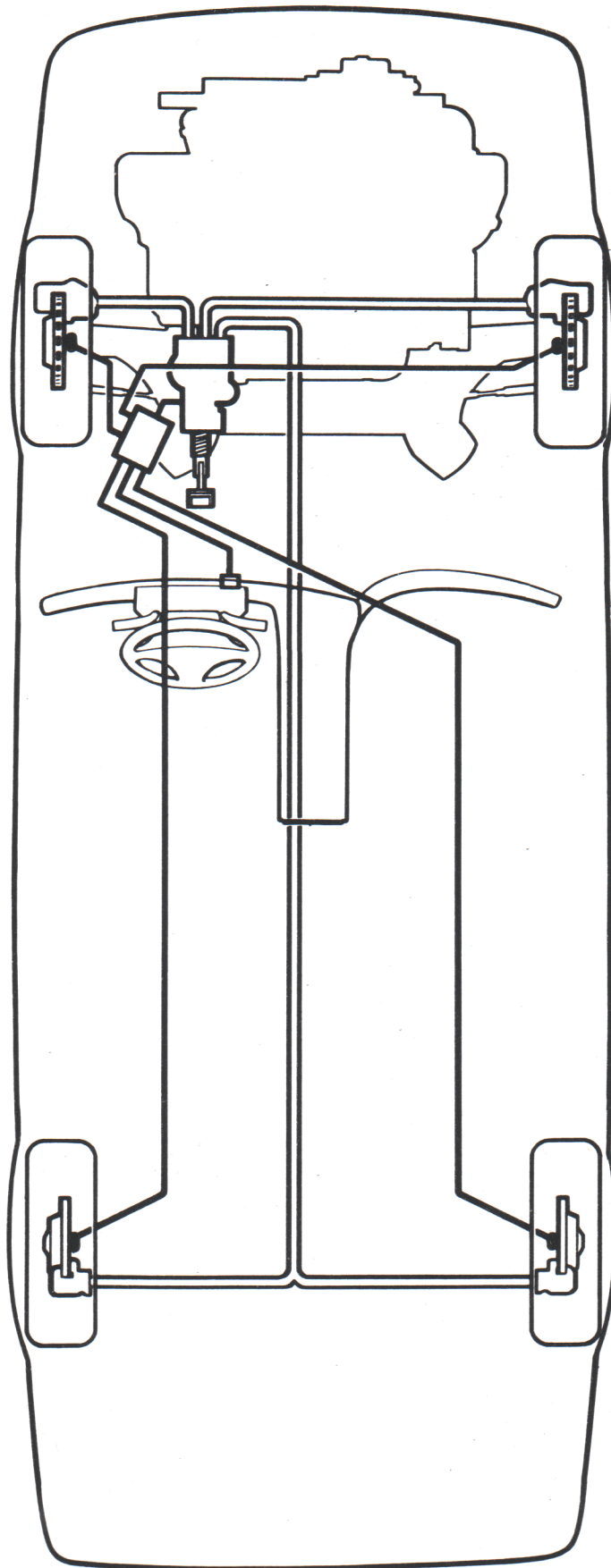
Rekorderne blev sat på en ny, endnu ikke åbnet sektion af E4-motorvejen ca. 200 km nord for Stockholm.



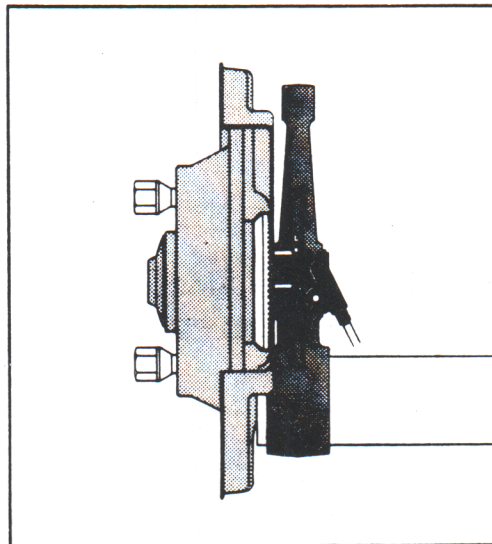
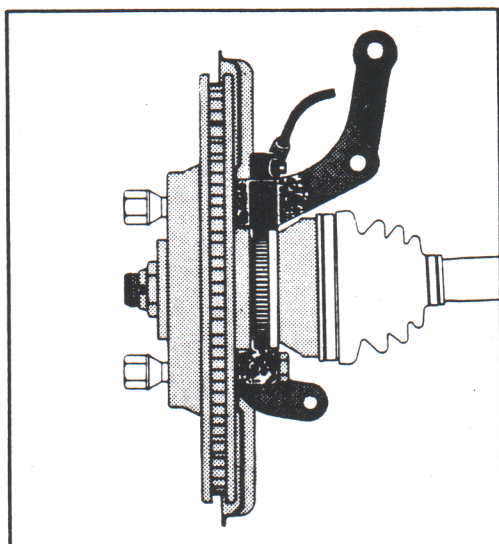
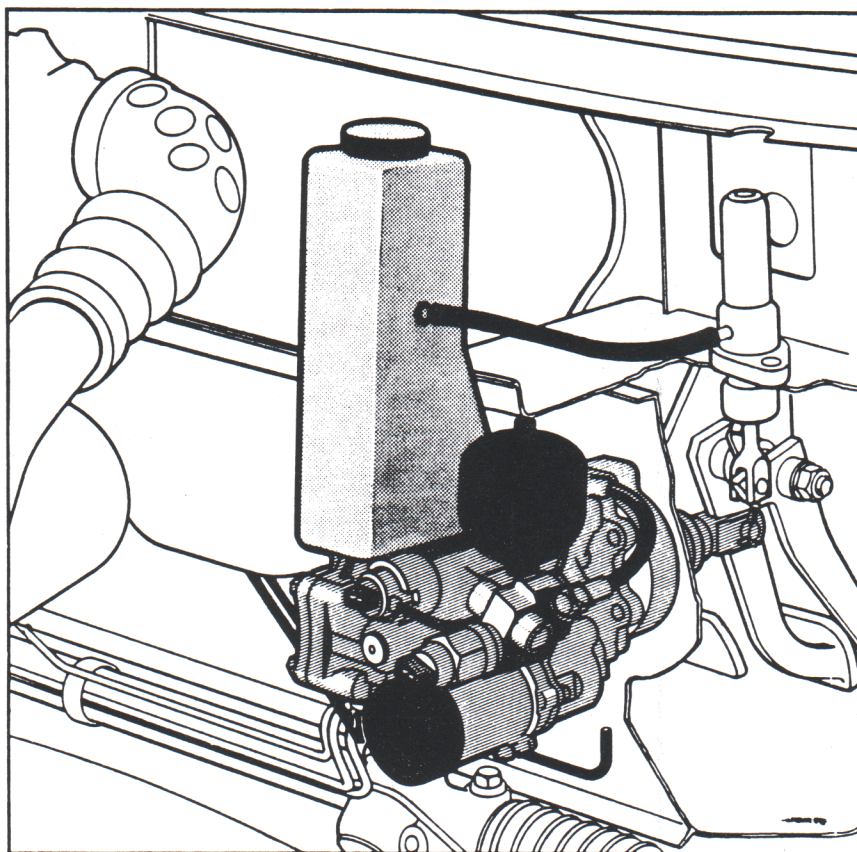
Verdensrekord-slugeren fra Talladega Saab 9000 Turbo 16 har sat ny svensk fartrekord: 282,911 km/timen.



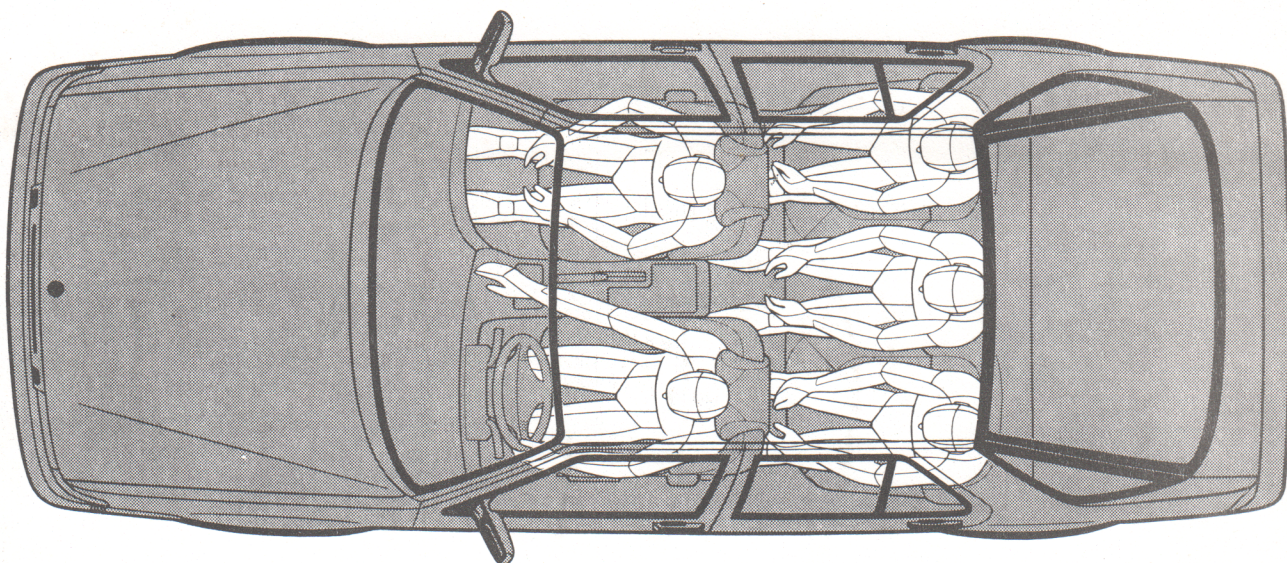
Verdensrekord-slugeren fra Talladega Saab 9000 Turbo 16 har sat ny svensk fartrekord: 282,911 km/timen.



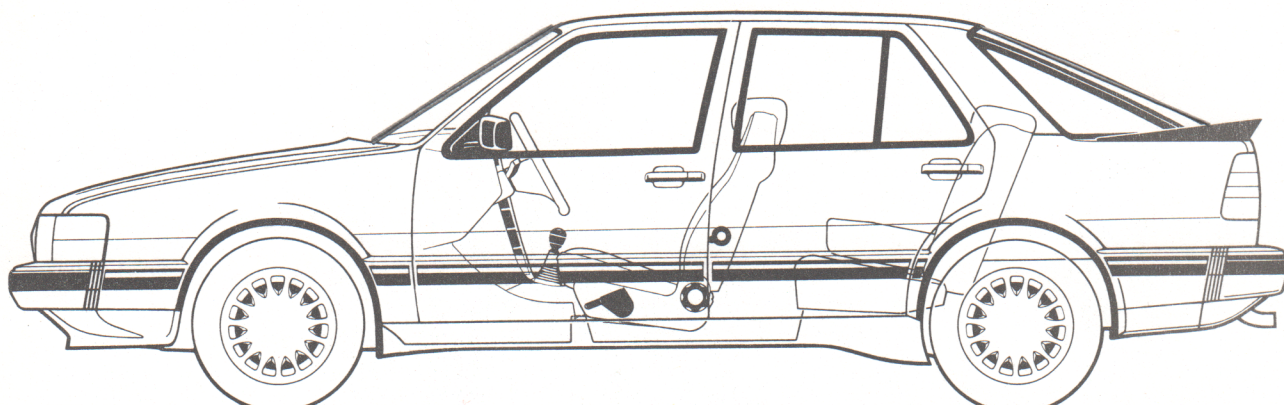
Saab ABS +3 består af tre hovedelementer: Centralenhed med bremsekraftforstærker og reguleringsventiler, elektronisk styreenhed samt sensorer på hvert hjul. Saab ABS +3 har endvidere tre separate bremsekredse, én til baghjulene og én til hvert forhjul.



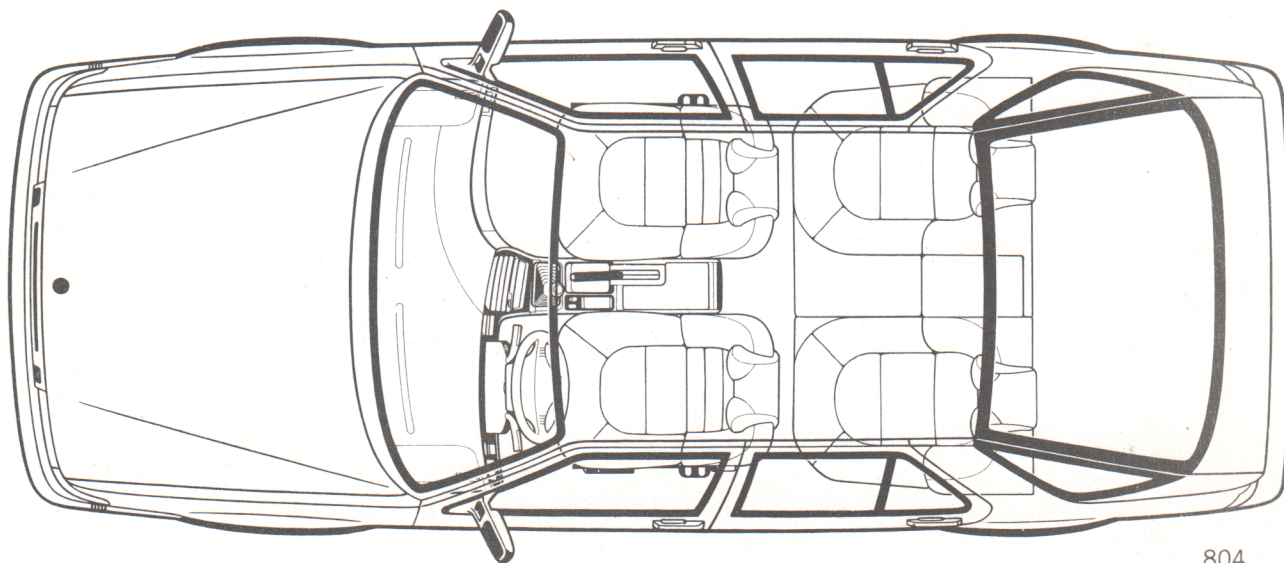
Centralenheden (store billede øverst) optager ikke mere plads end en almindelig hovedcylinder med bremse servo. Den består af hovedcylinder, bremsekraftforstærker med højtrykspumpe og akkumulatortank, bremsevæskebeholder samt reguleringsventiler. Sensorerne på hvert hjul (billederne nederst viser forhjul til venstre og baghjul til højre) får deres impulser fra "tandkranse". Konstruktionen er enkel, let og pladsbesparende.



302/802



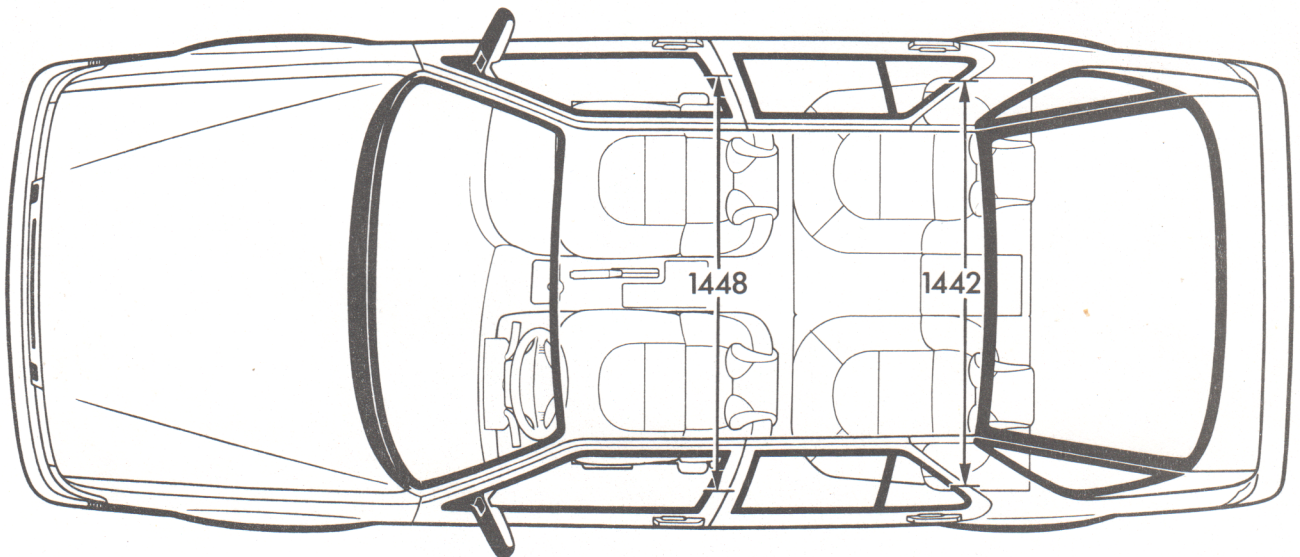
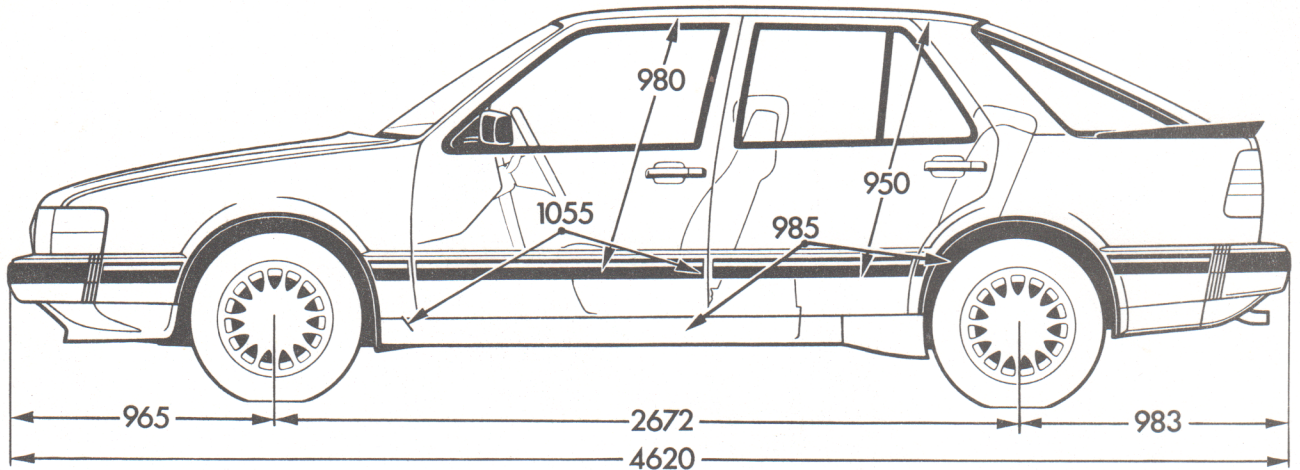
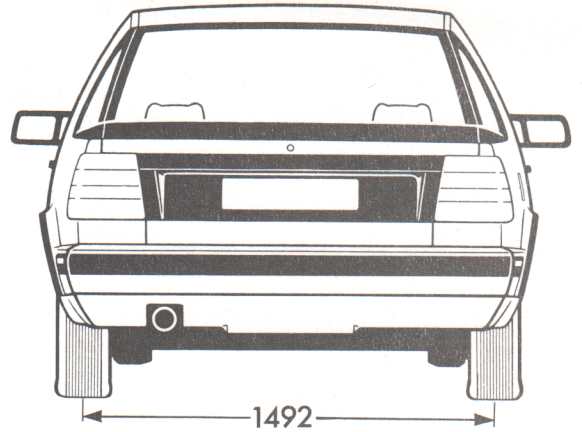
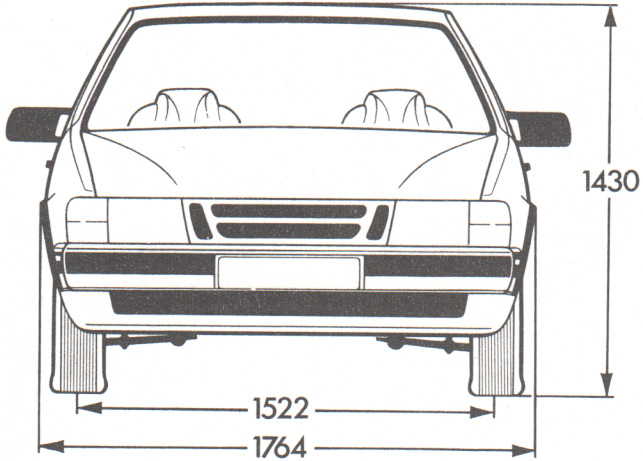
803



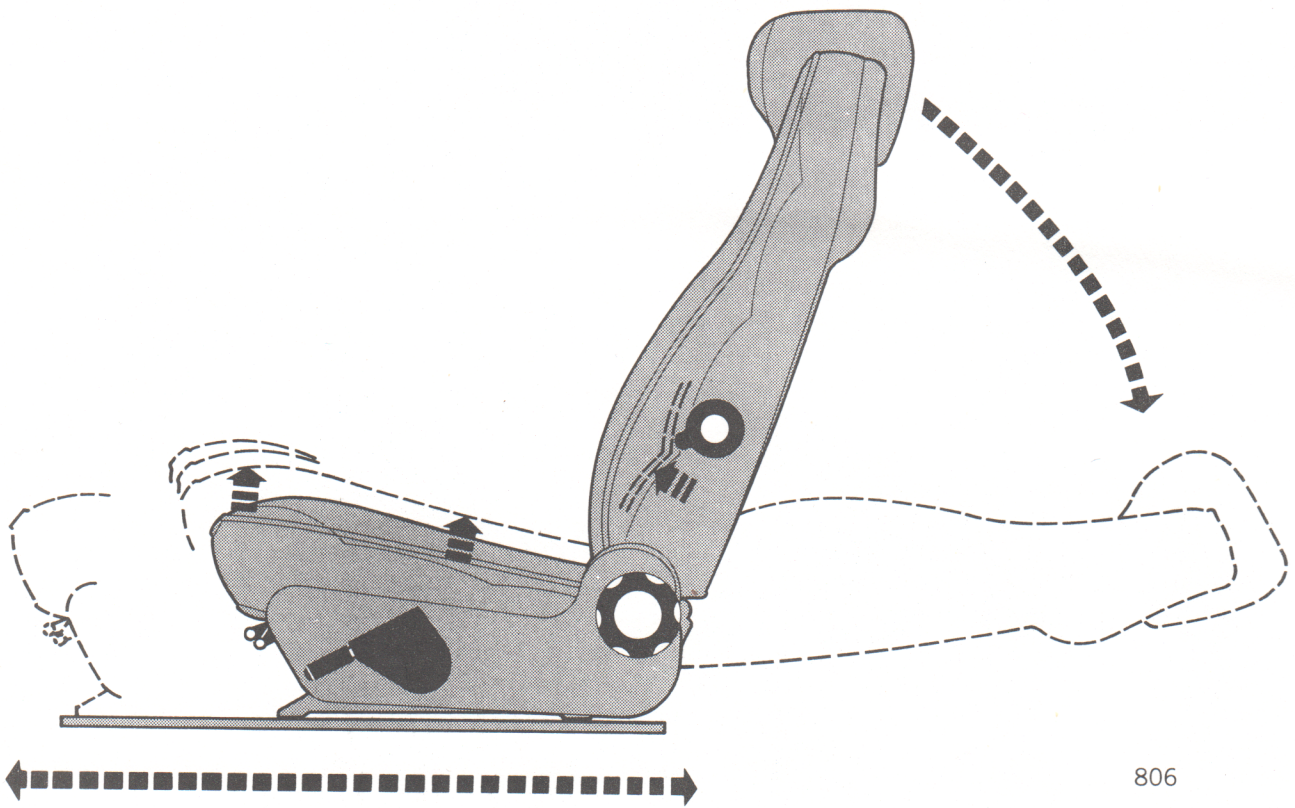
804

wdw. l.  $\div 14$  cm  $> 900$   
wheel. l. + 10 cm  $> 900$

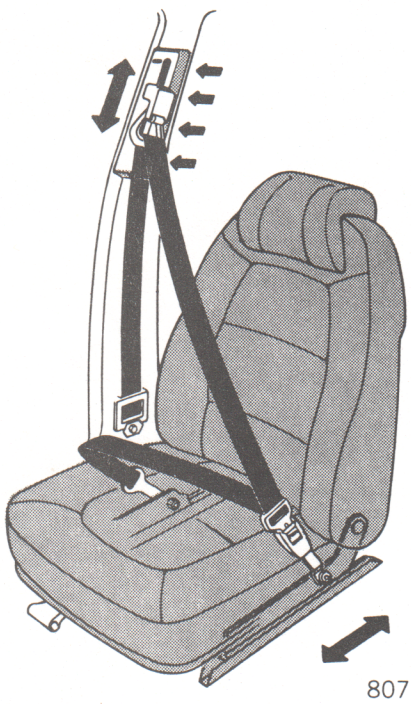
Large Car EPA



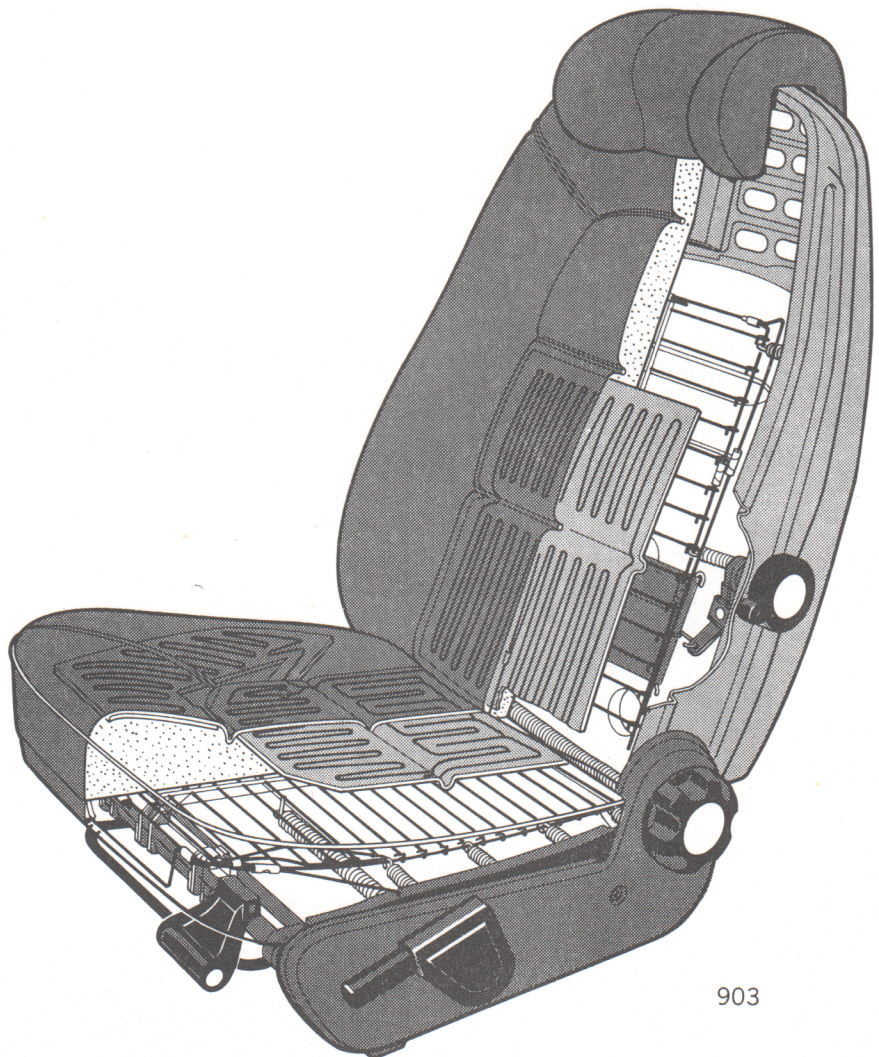




806



807



903