

## SAAB 9-5 I (1997-2010)



### Opis generacji:

Nowe trzybryłowe nadwozie typu notch-back było większe od poprzednika. Rozstaw osi zwiększono o 3 cm, ale długość całkowita wzrosła o ponad 18 cm. Nadwozie otrzymało obłe kształty, klinowy zarys boków oraz typowe dla tej firmy ukształtowanie wlotu powietrza. Uzyskano dobre własności aerodynamiczne. Struktura nadwozia została podporządkowana wymogom bezpieczeństwa. Zastosowano między innymi kilkustopniowy system pochłaniania energii zderzenia czołowego i tylnego.

Początkowo pojazd oferowano w trzech wersjach silnikowych. Wszystkie jednostki napędowe miały po 4 zawory na cylinder i były wyposażone w turbosprężarki. Silniki czterocylindrowe miały pojemność skokową 2,0 lub 2,3 dm<sup>3</sup>, natomiast silnik w układzie V6, adoptowany z Opla - 3,0 dm<sup>3</sup>. W układzie napędowym przenoszącym napęd na koła przednie stosowane były zarówno mechaniczne jak i automatyczne skrzynie przekładniowe. Jako wyposażenie standardowe zastosowano system TCS, który zapobiegał poślizgowi kół podczas intensywnego przyspieszania.

Jesienią 1998 roku zaprezentowano samochód 9-5 z uniwersalnym nadwoziem typu kombi. Mimo przedłużenia linii dachu nadal zachowano charakterystyczny dla nadwozia podstawowego kształt słupka C.

Gama silników została poszerzona o jednostkę o pojemności 2,0 dm<sup>3</sup> ze zwiększonym ciśnieniem doładowania (z 0,4 do 0,95 bara) co wpłynęło na wzrost mocy.

W 1999 roku pojawił się model Aero o podwyższonej dynamice. Zastosowano w nim turbodoładowany silnik o pojemności 2,3 dm<sup>3</sup>.

W połowie 2001 roku model 9-5 został poddany face-liftingowi. Zmiany, choć niewielkie, objęły przede wszystkim przednią część nadwozia. Zmodernizowano zderzak, który teraz stanowi całość z charakterystycznym dla Saaba wlotem powietrza.

W 2002 roku do gamy silników dołączyły również dwa turbodoładowane silniki Diesla o pojemności skokowej 2,2 i 3,0 dm<sup>3</sup> (V6), wyposażone w układ wtryskowy typu Common Rail. Silniki te adoptowano z modeli innych marek koncernu GM (Opel, Isuzu).

W 2005 roku ponownie przeprowadzono modernizację nadwozia. Najbardziej widoczne były zmiany w przedniej części nadwozia (wlot powietrza, reflektory, zderzak).

Wycofano z gamy silników oba dotychczasowe silniki Diesla i wprowadzono nową jednostkę napędową o pojemności 1,9 dm<sup>3</sup> (opracowaną przez firmę Fiat). Uruchomiono także produkcję silników dostosowanych do spalania bioetanolu.

Zakończenie produkcji samochodów pierwszej generacji odbywało się stopniowo. W lipcu 2009 roku wykonano ostatni egzemplarz z nadwoziem typu notch-back, a kilka miesięcy później zakończono produkcję wersji kombi. Łączna liczba wyprodukowanych egzemplarzy wynosiła 483,6 tysięcy.