

Här är mina synpunkter på "framtidens Saab"

Lars Widstrand, 187 Sunnyside Road, Lunenburg, MA 01462-1332, USA

MOTOR:

- Färdigt utveckla SVC-motorn (Saab Variable Compression engine) som GM lade locket på för år 2000. Den var presenterad som en kompressormatad 5-cylindrig motor med en volym på 1,6 liter som drog mellan 20 och 30% mindre bränsle men fortfarande kunde ge ifrån sig prestanda som en 3-liters V-6a vid behov.
- Undersök andra "udda" motoralternativ, som tillfällig direkt etanolinjektion (vatteninjektion finns ju redan att tillgå) vid högre effektuttag, ladd-hybrider (dvs 220/380V laddning). Är en "Stirling-motor" som ladd-generator helt utesluten i ett elektriskt alternativ?
- Återanvänd spillvärme från förbränningsmotorer till att generera lagrad energi (elektrisk). Massor av energi går förlorad den vägen idag.
- Låt föraren ha tillgång till olika motorstyrningsprogram - ekonomi, med måttlig styrka, "normal" och sportläge. Ha adaptiva program som gör att om du "stampar på gasen" du får tillgång till full motorstyrka tillfälligt (eller via tryck-knapp). För oss som har bensin med olika oktantal i pumparna (USA: prisskillnad, motsvarande 40 öre litern) kan det vara bra att kunna välja vilken "styrka" man vill ha.

TRANSMISSION:

- DSG-växellåda som alternativ till automatlådan.
- Undersök möjligheterna att vidareutveckla CVT-transmissionen som annat automatalternativ.
- Vidareutveckla XWD så att minimalt ingrepp av XWD behövs, dvs sträva efter att koppla ur alternativt fram- eller bakaxelparet så mycket som möjligt för att minska bränsleförbrukning - speciellt "sommarsläge" med enbart tvåhjulsdraft och bortkopplade hjulpar (låt inte alla axlar, differentialer etc. vara med och "snurra" hela tiden). Elektromagnetiska kopplingar i hjulnaven?

STYRNING:

- Elektrisk, hastighetsberoende assist på styrservon. Möjlighet att själv variera hur mycket assist man vill ha (underlättar för rörelsehindrade och äldre förare, och ger även möjlighet att minska assisten för en mera "direkt känsla")

BROMSAR:

- Tekniken där är redan så pass utvecklad med ABS och bromskraftsdistribution - och inget nytt, intressant (som jag har sett) annat än Volvos "anti-kollisions-radar" för stadstrafik.

INSTRUMENTERING:

- Ta från flygindustrin och sätt in elektroniska display - mätarna kan fortfarande vara analoga, men med val av vilka "tavlor" som ska visas (och placering?). "Born from jets" är ju en klar vinkling av det. Ge även föraren tillgång till motor/styrdata via displayen som en diagnostikfunktion. Alla data finns ju tillgängliga via OBD-II och jag har sett "entusiaster" plugga in det i den existerande SID-panelen. Kan visas med grafisk representation av var värdena hämtas.

LJUDISOLERING/AUDIO:

- Reducera i största möjliga mån "fast" ljudisolering och ersätt med "aktiv", dvs mot-fas-riktat ljud ur bilstereon. Tekniken finns redan men kan förfinas ytterligare genom utplacering av flera, mindre högtalarelement runt kupén. Undersök möjligheterna till att använda elektrostatiske högtalarematerial (gör hela innertaket och dörrsidorna till högtalare!) istället för vanliga spole/magnet/membran-högtalare. Möjligt område för nano-teknik? Kan reducera fordonets totalvikt ganska rejält.

SÄTEN/KOMFORT:

- Bygg vidare på nuvarande sätesteknologi - spara inte pengar på ergonomiskt utformade säten. Saab har absolut bland de mest komfortabla säten i industrin och likaså placeringen - förar och passagerar-position i bilen. Man sitter bra med stöd i alla riktningar (lite mera sidostöd för låren kanske...) och benvinklar etc. är föredömliga. Jobba vidare med det, så att även vi som börjar bli lite äldre kan kliva ur bilen efter ett antal timmar utan att se ut som en Hasse's och Tage's Lindeman: Jag kunde inte räta på ryggen - jag hade knäppt ihop västen med gylfen!
- Luftkonditionering - försök utveckla luftdistributionen till att bli mer som en "ridå" och inte riktade munstycken som ofelbart känns som drag efter ett tag. Saab har föredömlig värme (de japanska bilar jag har haft har alla haft undermålig värme för föraren, medans passageraren blir grillad - en funktion av att bilarna designats som högerstyrda/japanska marknaden?)

KAROSSFORM:

- 5-dörrars "hatch-back" är ett måste. Mazda har en (i europa, men slopade den här i USA igen, tyvärr), flera andra tillverkare tar upp modellen. Den "ligger i tiden". Men se till att säten och golv blir plant när man fäller ned det hela såatt lastgolvet kan utnyttjas! Återinför den utdragbara "lastsläden" som fanns som tillval till den gamla 900:an på 80-talet.

BELYSNING:

- Strålkastarrensöring är fortfarande en fantastisk sak att ha i slaskväder. Med nya projektorlampor som inte har facettslipade glas, kan rengöringen tänkas om. Undersök möjligheterna att ha snabb-roterande lampglas (som på fartygsbryggor) som håller dem rena. I stället för en centralt (nav-) placerad drivmotor, använd el-/magnetdrift via periferin på cirkeln. Alternativt teflon eller liknande behandling av ytorna som gör dem maximalt "hala" och ultraljudssändare som vibrerar glasen. Om LED-teknik används måste alternativ värme tillföras stråkastarna så de inte isar/snöar igen under vinterbruk.