

## Saab 9-3 Aero etanolkonverterad av Nordic Uhr

**Det finns tusentals ganska nya, stora, säkra Saab och Volvo – men som har ett gemensamt problem. De går på bensin och de drar mycket bränsle. Nu finns möjligheten att bygga om dem till etanoldrift, med halverad klimatpåverkan som följd.**

Rolf Uhr har trimmat Saab sedan 1968, och de senaste åren har hans företag Nordic Uhr satsat mest på konvertering till etanoldrift, och alldeles nyligen har företaget flyttat till Borlänge där de ska utvidga verksamheten med etanol-snöskotrar och fyrhjulingar.

Vi lånar Rolfs egen etanolkonverterade 9-3, med ett par år på nacken och den förra, fyrcylindriga turbomotorn som grund – nya Aero har en V6:a från Mitsubishi under huven. Den startade livet som bensindriven, men har nu rullat ett antal tusen mil efter att den konverterats till etanoldrift. Bilens elektronikstyrning är omprogrammerad, med över hundra timmar framför datorn för att få bilen att ge rätt bränslemängd i alla lägen – merförbrukningen är inte linjär vilket gör jobbet större. När motorn är riktigt kall kan den behöva upp till femtio procent mer etanol än bensin, varma sommardagar räcker det med knappt tjugo procent.

Uhr övertar Saabs garantier för motor och drivaxel och säljer inga trimningssatser för hembygge. Allt görs i nya fabriken i Borlänge – ”det är praktiskt att vara nära Vägverkets huvudkontor” – eller hos en av tjugotalet auktoriserade Saabhandlare från Luleå i norr till Malmö i söder.

9-3:an är i Aero-utförande, vilket betyder 210 hästar som bensinmotor. Omställningen till etanoldrift får upp effekten till 271 hästar utan att mycket mer än spridare är utbytta. Det räcker och blir över; lastbilarna på Dalarnas krokiga vägar passeras utan problem och det går alltför lätt att köra för snabbt. Till skillnad från den konverterade 9-5 vi kört tidigare, är en konverterad 9-3 Aero nästan väl stark, med hjulspinn på både tvåan och trean om man ger gas. En normal 9-3 är en bättre grund för konvertering, även om Aeros uppgraderade bromsar uppskattas.

Uhr har kalibrerat om färddatorn så att den ger rätt värden för bränsleförbrukning och hur många kilometer man har kvar innan soppatorsk, men vi sätter ändå ett litet frågetecken för snittförbrukningen på strax under 0,9 liter etanol per mil. Det är klart lägre än Saabs egna 9-3 Biopower och är en anmärkningsvärt låg merförbrukning vid etanoldrift. Förklaringen enligt Uhr är dels att bilen är optimerad för etanoldrift – tankar man bensin hostar den sig fram – dels att de många hästkrafterna i kombination med turbotekniken gör att motorn går på sparlåga om man inte trycker hårt på gasen.

Också Rototests mätresultat visar att Uhrs bilar i normal körning är något snålare än normala Biopower, med ungefär samma utsläppsvärden. Vid full gas blir utsläppen förmodligen rejält otrevliga, men det har inte testats eftersom det inte ingår i någon lagstadgad körcykel.

Saab 9-3 Aero kostar från 300 000 kronor som ny. Då har den 280 hästar men kan inte köras på etanol. Etanoldrivna Biopower på 175 eller 200 hästar finns från 240 000 kronor, minus miljöbilspremie för privatpersoner på 10 000 kronor. Kombiversionen kostar 10 000 kronor mer, fyrhjulsdrift går ännu inte att kombinera med etanoldrift – synd!

Eftersom 9-3 med etanoldrift först kom april 2007, finns det inte så många begagnade att välja på, däremot finns det ett brett utbud av bensindrivna begagnade 9-3:or. De flesta har varit tjänste- eller förmånsbilar och har mycket utrustning som är dyr om du köper bilen ny.

Ombyggnaden till etanoldrift kostar normalt ungefär 10 000 kronor, men medlemmar i Gröna Bilister har rabatt på ombyggnaden och för att kompensera för att etanolen i nuläget är dyrare än bensinen har Uhr tillfälligt halverat priset.

Sen 1 juli 2008 finns det ett tydligt reglemente för efterhandskonvertering. Gör man det enligt konstens all regler och får avgasutsläppen godkända så typas bilen om till miljöbil, med alla de förmåner som det innebär. Rolfs Aero har inte typats om, men Uhr räknar med att snart kunna erbjuda både Saabar och andra bensinbilar som också formellt blir miljöbilar efter operationen.

Mattias Goldmann