



## Saab 9-3X

### Eigenzinnig

Autotest | Een Saab-rijder is geen meeloper. Een Saab-rijder heeft een eigen mening en volgt niet blindelings iedere trend. Maar ook de Saab-rijder heeft wellicht verlekkerd gekeken naar avontuurlijke SUV's die er stoer uitzien en dankzij vierwielaandrijving extra vrijheid bieden. Maar de meeste SUV's zijn te log, te dorstig en bovendien politiek incorrect. Daarom komt Saab nu, geheel in stijl, met een extra veelzijdige versie van de vertrouwde 9-3: de 9-3X.

"Eigenzinnig", dat woord omschrijft de Saab 9-3X het beste. Wie eigenzinnig is, denkt zelf na over nieuwe oplossingen en loopt niet automatisch mee met de massa. De Saab 9-3X is een eigenzinnig alternatief voor de SUV.

Dankzij robuuste bumpers, duidelijk zichtbare bodembescherming en een verhoogd onderstel (+35 mm) heeft de 9-3X de stoere uitstraling die een SUV voor velen zo aantrekkelijk maakt. Tegelijkertijd behoudt de 9-3 z'n unieke charme: de 9-3X is niet zo steriel als een Duitse auto, maar ook niet zo extravagant als een Italiaan. Het Zweedse design zit er, zelfverzekerd en bescheiden, precies tussenin. Vooral in de kleur "Arctic white" is de 9-3X uiterst fotogeniek en wederom lekker eigenzinnig.



### Vierwielaandrijving

Saab weet dat de koper van een SUV geen jungle zal bedwingen en geen woestijn gaat doorkruisen. Vierwielaandrijving wordt hoogstens benut tijdens een wintersportvakantie, op een trailerhelling of op een drassige parkeerplaats.

Daarom heeft de 9-3X het "XWD" hetzelfde vierwielaandrijvingsysteem als de razendsnelle "9-3 Turbo X". Dat betekent dat het vooral is gemaakt om het motorvermogen optimaal om te zetten in prestaties. De kracht van de motor wordt afhankelijk van de situatie variabel over de voor- en achterwielen verdeeld. Zo wordt bij volle acceleratie meer vermogen op de achterwielen overgebracht, omdat die de meeste grip hebben.



In tegenstelling tot concurrerende "off-road stationcars" beschikt de 9-3X niet over een speciaal off-road programma voor het antislip systeem of over een afdaalhelp. Dit komt terug in de prijs, want de meerprijs ten opzichte van een gewone Saab 9-3 Estate wordt voornamelijk verklaard door de toevoeging van vierwielaandrijving en een speciale aankleding.

Naast "XWD" beschikt de testauto over "eLSD". Dit optionele elektronische sperdifferentieel kan de aandrijfkracht ook nog eens variabel over het linker en rechter achterwiel verdelen. Vooral in korte, snelle bochten is het effect van eLSD merkbaar. De 9-3X is veel wendbaarder dan andere auto's van deze omvang. Wel vraagt snel sturen met de 9-3X enige gewenning. In de regel stuurt de auto licht en dus met weinig gevoel, zoals de meeste luxe auto's. Maar zodra korte, snelle bochten worden gestuurd is de stuurreactie juist zeer scherp.



Enmaal gewend aan dit eigenzinnige stuurbedrag (daar is dat woord weer), kan de 9-3X desnoods gehoekt een bocht nemen met snelheden die andere auto's als pure kamikaze beschouwen. Het mag duidelijk zijn dat het verhoogde onderstel geen negatieve invloed heeft op de wegligging van de 9-3X.

## Prestaties

Ook de turbomotor heeft een tweeslachtig karakter. Al bij een laag toerental is de motor sterk en soepel. De 9-3X nodigt er daarom toe uit om al bij lage toeren een volgende versnelling te kiezen. Dit rijdt uiterst ontspannen en dankzij het lage toerental is de auto opmerkelijk stil. Tegelijkertijd voelt de 9-3X bij lage toeren futloos: wanneer in de zesde versnelling bij 100 km/u vol gas wordt gegeven, gebeurt er vrijwel niets. Het duurt ettelijke seconden tot de turbo bijspringt en de auto merkbaar versnelt.

Maar ... schakel terug, laat de krachtbron toeren maken en de 9-3X verandert in een ronduit snelle auto. Volgens de brochure bedraagt het vermogen van de twee liter viercilinder motor 210 pk / 300 Nm, maar gevoelsmatig is het beduidend meer. Niet alleen de sprint vanuit stilstand (in de tweede versnelling is precies 100 km/u te bereiken), maar ook de tussenacceleraties op de snelweg zijn zonder overdrijven opwindend te noemen.



## Verbruik

Juist omdat de 9-3X alleen snel is als de bestuurder de motor echt probeert, daagt de auto niet uit tot een sportieve rijstijl. Desondanks is het verbruik verontrustend hoog. Alleen wanneer de maximumsnelheid wordt beperkt tot 100 km/u is een verbruik van 1 op 10 haalbaar.



Dit maakt pijnlijk duidelijk dat de 9-3X is gebaseerd op een auto die al sinds 2002 op de markt is. Modernere soortgenoten hebben dankzij een schakelindicator, regeneratie van energie of een start/stop-systeem een beduidend lager brandstofverbruik.

## BioPower

Dit wordt deels goedgehaakt door "BioPower": de hier geteste uitvoering rijdt niet alleen op benzine, maar ook op bio-ethanol ("E85"). Daarmee zou de auto volgens Saab klimaatneutraal rijden. De theorie hierachter is dat bio-ethanol wordt gewonnen uit plantenresten. Deze hebben in hun leven CO<sub>2</sub> uit de omgeving opgenomen en die komt bij verbranding nu weer terug in het milieu. Benzine heeft miljoenen jaren in de aarde gezeten en zou daarom bij verbranding nieuwe CO<sub>2</sub> aan de omgeving toevoegen. Hoe het ook wordt uitgelegd: minder verbranden blijft beter.

Benzine en bio-ethanol kunnen straffeloos door elkaar gebruikt worden. In de praktijk is geen verschil merkbaar in prestaties, verbruik of motorgeluid tussen de beide brandstoffen. Wanneer bio-ethanol beschikbaar is, geeft het een goed gevoel om milieuvriendelijk bezig te zijn, in alle andere gevallen kan gewone benzine worden getankt.

## Uitrusting

Niet alleen in het mechaniek is merkbaar dat de 9-3X in feite een nieuwe uitvoering is van een model dat al jaren op de markt is. Ook de elektronica is minder verfijnd dan die van de directe concurrenten.



Zo voorziet Saab wel in Bluetooth telefoonkoppeling, maar is het aantal functies beperkt. De kaarten die het navigatiesysteem op het beeldscherm toont hebben

"rafelrandjes" en de menu's zijn oubollig vormgegeven. In een USB-aansluiting voor een geheugenstick of iPod voorziet Saab niet, alleen in een AUX aansluiting.

Opnieuw is het de kenmerkende Saab-charme die veel goedmaakt. Uit veiligheidsoverwegingen wordt de sleutel in een slot in de middenconsole gestoken. Op die manier zit er geen harde cilinder in de stuurkolom en dat maakt een knie-airbag overbodig.

De schaalverdeling van de snelheidsmeter is zeer exact op lage snelheid en wordt steeds grover bij hoge snelheid. Dit maakt het makkelijk om de maximumsnelheid in de stad en op de buitenweg exact aan te houden.



Nog zo'n oude-vertrouwde Saab-vinding: het "Nightpanel". In het donker kan alle dashboardverlichting, behalve die van de snelheidsmeter, worden uitgeschakeld. Dat maakt rijden in het donker veel rustiger voor de ogen.

De stoelen hebben al diverse onderscheidingen voor de veiligheid in de wacht gesleept en zitten bovendien zo voortreffelijk dat menigeen ze het liefst in de huiskamer zou willen hebben.



## Conclusie

Saab is een eigenwijs merk en de 9-3X misschien wel het meest eigenzinnige model van dit moment. De meningen over deze stationcar met off-road ambities lopen daarom sterk uiteen. Er wordt gesteld dat Saab te laat komt met de 9-3X en dat de auto merkbaar is gebaseerd op een model dat al jaren op de markt is. Vergeleken met de concurrentie is de techniek op punten verouderd. Alhoewel de prestaties voortreffelijk zijn, is het verbruik fors.

De 9-3X behoort in technisch opzicht niet tot de top in z'n segment, maar de auto scoort op geen enkel punt een onvoldoende. Als alternatief voor een SUV is de 9-3X bovendien zeer geslaagd. Dankzij vierwielaandrijving biedt de 9-3X meer vrijheid en gebruiksmogelijkheden dan zomaar een stationcar. De veiligheid staat op een zeer hoog niveau.

Daar komt een heel belangrijk punt bij: de 9-3X is een Saab. Deze ruige 9-3 is stoer en ruim als een SUV, maar is veel eleganter vormgegeven en heeft daarom een unieke charme. En juist daar gaat het om bij auto's als deze. ■



## Specificaties

### Saab 9-3X 2.0 Turbo BioPower Aero XWD

#### Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte	469 x 176 x 157 cm
Wielbasis	268 cm
Gewicht	1.580 kg
Aanhanger	750 kg
Aanhanger geremd	1.400 kg
Tankinhoud	61 l
Bagageruimte	477/1331 l
Bandenmaat	225/50R17

#### Motor en prestaties



Motorinhoud	1998 cc
Cilinders / kleppen	4/4
Vermogen	210 pk @ 5300 tpm
Koppel	300 Nm @ 2500 tpm
Aandrijving	vierwielaandrijving
Acceleratie 0 - 100 km/u	8,5 sec.
Topsnelheid	230 km/u
Verbruik gemiddeld	8,3 l / 100 km
Verbruik stad	INF l / 100 km
Verbruik buitenweg	INF l / 100 km
CO2 uitstoot	199 gr. / km

#### Prijs

Prijs	€ 49.995,-
Prijs instapmodel	€ 46.700,-