



Saab 9-3 Sport Sedan

Saab boven baas

Autotest | Maar heel af en toe komt er een geheel nieuwe auto uit het hoge noorden. De vorige Saab 9-3 is sinds 1994 op de markt en pas nu is er een opvolger ontwikkeld. Met de nieuwkomer wil Saab de bestaande klanten behouden met de voor Saab gebruikelijke onderscheidende vormgeving en doordachte ergonomie. De nieuwe Saab 9-3 moet dankzij vooruitstrevende techniek en superieure rijeigenschappen echter ook in de smaak vallen bij een nieuwe groep kopers. Zou dat lukken?

De 9-3 Sport Sedan moet het begin vormen van een geheel nieuwe Saab-modellijn en toont zowel groei als een duidelijk herkenbaar Saab-gezicht. De gehele auto oogt fors en imposant dankzij een brede grille met drie luchtinlaten, een Saab-logo in het midden en een paar koplampen die zelfverzekerdheid uitstralen. Kleine breedstralers en een laag doorlopende onderspoiler onderstrepen dat gevoel letterlijk en figuurlijk.

Het zijaanzicht van de 9-3 toont een eenvoudige lijn die dankzij een lange neus en korte overhang iets van een coupé weg heeft. Het zijn echter de grote lichtmetalen velgen die het beeld bepalen. Ze zijn zo groot dat de gehele wielkast is gevuld en dat geeft opnieuw een stoere uitstraling. De bijbehorende brede banden zouden in de loop van de test wel een nadeel blijken, want de auto is behoorlijk gevoelig voor spoorvorming. Toen de ontwerpers eenmaal aan de achterkant van de 9-3 toekwamen was de inspiratie zichtbaar op. Alhoewel het achteraanzicht zeker niet

lelijk is, staat het in geen verhouding tot de rest van de auto.

Cockpit

Het interieur kan alleen maar van vliegtuigbouwer Saab afkomstig zijn. Het dashboard is om de bestuurder heen gebouwd, net als bij een vliegtuigcockpit. Evenals in een vliegtuig is het aantal knoppen enorm. De bedieningselementen zijn over het gehele dashboard verspreid van links onder het stuurwiel via knoppen op het stuurwiel tot bijna een compleet toetsenbord op de middenconsole. Dit alles is aangevuld met drie displays, plus de gebruikelijke klokken achter het stuurwiel met daar achter weer een display. Desondanks is alles logisch gerangschikt en redelijk overzichtelijk.

Een paar zaken vallen echter direct op. Dat begint bij de schaalverdeling van de snelheidsmeter. Die is zo gekozen dat de getallen bij lage snelheid ver uit elkaar

staan en de snelheid daarom heel precies is af te lezen. Bij hogere snelheden wordt de schaalverdeling globaler. Dat is heel slim en in de praktijk bijzonder prettig! Zoals in iedere Saab kent ook de 9-3 het "night panel". Dit betekent dat een deel van de verlichting van de klokken en displays kan worden uitgeschakeld om een rustig beeld te geven in het donker. De schaal van de snelheidsmeter is tot 140 km/u verlicht, zodra die snelheid wordt overschreden, licht ook de rest op. Het "night panel" is niet alleen heel aangenaam op de uitgestrekte Zweedse vlakten, maar ook in een Hollandse polder bij nacht.



Op het stuurwiel en centraal op het dashboard is de bediening van het audiosysteem (radio/cd) te vinden. De bediening wordt gedeeld met die van de telefoon, waardoor het niet direct duidelijk is welke toetsen een gedeelde functie hebben en welke alleen voor de radio of alleen voor de telefoon bestemd zijn. Helaas zijn zowel de klank als de radio-ontvangst onder de maat voor een auto als deze.

Het klimaatcontrolesysteem is zo uitgebreid en zo effectief dat zowel een tropisch zwemparadijs als een koelhuis er nog wat van kunnen leren. Optioneel is het systeem links en rechts gescheiden, maar zonder passagier is dat ook uit te schakelen. Ook dit systeem telt een veelheid aan knoppen. Dankzij de duidelijke symbolen en logische indeling laat het zich echter intuïtief bedienen. Heel uitgekiend is de aan het klimaatcontrolesysteem gekoppelde stoelverwarming. Een koude start bewijst bovendien dat dit één van de weinige effectieve stoelverwarmingen is. Bij menig andere auto is het effect halverwege de rit merkbaar,

maar bij deze 9-3 gaat na luttele seconden na de start een warme gloed door de zetels. Dit is echt een zinnige aanvulling op de verwarming.



Een centraal geplaatst display net onder de voorruit toont gegevens over de actieradius, de gemiddelde snelheid en het gemiddelde verbruik. Weergave van het actuele verbruik ontbreekt helaas. Wat tenslotte opvalt is dat vele functies zijn voorzien van de knop "customize". Hiermee is het gedrag van de auto op vele punten naar wens in te stellen. Dat strekt zich uit van het gedrag van het alarm via gevoeligheid van de regensensor tot het gedrag van de klimaatcontrole.

Sentronic

Is alle elektronica naar wens ingesteld, dan is het tijd voor meer elementaire zaken, zoals de stoelen. De fauteuils die Saab monteert zijn meerdere malen onderscheiden voor de veiligheid, maar zitten ook nog eens voortreffelijk. Tijdens de eerste kilometers rees een vermoeden dat na de testperiode zou worden bevestigd: deze stoelen zijn zo goed dat menigeen zich na een rit met de 9-3 beter voelt dan er voor! Wie als passagier achterin meerijs is minder enthousiast, want de ruimte op de achterbank valt tegen gezien de omvang van de auto.

De 9-3 wordt geleverd met handgeschakelde vijfversnellingsbak of vijftraps automaat. Die automaat doet z'n werk naar behoren, maar niet beter dan gemiddeld. Heel aangenaam is de mogelijkheid zelf sequentieel te schakelen. Dit zogenaamde "Sentronic"-systeem is vooral prettig in druk verkeer,

waar een automaat niet kan voorspellen wat het verkeersbeeld zal doen, maar de bestuurder wel. Wanneer de motor te laag in de toeren komt, schakelt Sentronic zelf terug. Bij te veel toeren schakelt het systeem niet door, maar eindigt de pret bij de toerenbegrenzer van de motor.

Bij een nieuw ontwikkelde auto horen nieuw ontwikkelde motoren, daaronder een 2-liter turbomotor. Bij een constante snelheid doet deze krachtbron z'n werk geruisloos. Daarbij biedt de 9-3 iets heel bijzonders dat absoluut uniek is voor een grote auto als deze: het kan ook langzaam! Terwijl lage snelheden voor de meeste grote auto's als kruipsnelheden worden ervaren waarbij de maximumsnelheid nauwelijks acceptabel is als minimumsnelheid, rijdt de 9-3 op iedere snelheid heerlijk! Zelfs met 80 km/u, geeft de 9-3 het gevoel met een aangename snelheid op weg te zijn, zonder continu uit te dagen tot meer.

Dat wil echter niet zeggen dat de auto niet in staat is tot meer. Als de 175 pk sterke viercilinder zich boos maakt, is de 9-3 een ronduit snelle auto die op z'n tijd zelfs giftig kan zijn! Wie de snelheid langzaam opbouwt, wordt getraakteerd op een aardige voorstelling. Eerst geeft de turbodrukmeter aan hoe de druk wordt opgebouwd. Daarna toont de toerenteller hoe de motor gretig toeren maakt, om vervolgens de snelheidsmeter en auto met een machtige beweging te doen accelereren. Uiteraard kan het gas ook in een snelle beweging worden ingedrukt, waarop de auto direct uit de startblokken komt. Bij hoge snelheid blijft de 9-3 even comfortabel als bij lage snelheid. In vergelijking met een sportwagen voelt deze "Sport Sedan" erg massief en groot, zij het steeds capabel en controleerbaar.

Conclusie

Er zijn heel veel goede en zelfs zeer goede auto's in de klasse van de Saab 9-3. De meeste van die auto's geven na een proefrit een gevoel van "goed mee te leven" of "heel aangenaam". Maar de nieuwe Saab 9-3 Sport Sedan geeft vanaf het eerste begin een duidelijke meerwaarde. Dat begint met het exclusieve imago van Saab, maar komt ook duidelijk naar voren in de rijeigenschappen. De vele

ergonomische hoogstandjes, het riante uitrustingsniveau, de heerlijke turbomotor en de sublieme wegligging geven meer dan een gevoel van "voldoende" of "heel goed", ze tonen aan dat anders vooral beter is. Er is altijd baas boven ... Saab. ■



Specificaties

Saab 9-3 Sport Sedan 2.0t Vector

Maten en gewichten

| | |
|---------------------------|--------------------|
| Lengte x breedte x hoogte | 464 x 176 x 147 cm |
| Wielbasis | 268 cm |
| Gewicht | 1.351 kg |
| Aanhanger | 750 kg |
| Aanhanger geremd | 1.600 kg |
| Tankinhoud | 58 l |
| Bagageruimte | 425 l |
| Bandenmaat | 225/45R17 |

Motor en prestaties



| | |
|--------------------------|-------------------|
| Motorinhoud | 1988 cc |
| Cilinders / kleppen | 4/4 |
| Vermogen | 175 pk @ 5500 tpm |
| Koppel | 265 Nm @ 2500 tpm |
| Aandrijving | voorwielen |
| Acceleratie 0 - 100 km/u | 8,5 sec. |
| Topsnelheid | 225 km/u |
| Verbruik gemiddeld | 7,9 l / 100 km |
| Verbruik stad | 11,1 l / 100 km |
| Verbruik buitenweg | 6 l / 100 km |
| CO2 uitstoot | 189 gr. / km |

Prijs

| | |
|-------------------|------------|
| Prijs | € 40.090,- |
| Prijs instapmodel | € 30.590,- |