



Saab 9-3 Cabriolet Topscorer

Met de "9-3 Sport Sedan" is Saab een nieuwe weg ingeslagen. Alhoewel de auto nog steeds onmiskenbaar eigenzinnig is, is deze niet langer voorbehouden aan een klein publiek van liefhebbers. Saab is in de opzet geslaagd, want de auto scoort goed bij zakelijke rijders. Nu gaat de fabrikant een stapje verder, want de nieuwe 9-3 is binnenkort ook leverbaar als cabriolet.

Op het moment van testen staat nog maar een handje vol exemplaren op kenteken. Pas over een maand staat de 9-3 Cabriolet bij de dealer. De testauto trekt daarom veel bekijks. Dat beperkt zich niet, zoals voorheen, tot Saab-rijders. Op de snelweg kijkt menig een de nieuwe cabriolet na, tijdens fotostops komen diverse geïnteresseerden een praatje maken. De zwarte testauto heeft een chique, zakelijke maar tegelijkertijd ook stoere en zelfverzekerde uitstraling. Met al die aandacht wordt de testrijder als vanzelf ook Saab-verkoper.



Hoe is de cabrio?

De eerste vraag is natuurlijk: "hoe is 'ie als cabrio?". Dat is een terechte vraag, want het verhaal gaat dat een auto inzakt als een plumpudding zodra het dak wordt verwijderd. Daarom moet de stevigheid worden hervonden in andere delen, zoals de deuren, de dorpels en de voorruit. Dat is voor een tweezits sportwagen goed te doen, maar een vierpersoons auto brengt meer oppervlak en daarmee meer problemen met zich mee.

Ondanks spectaculaire cijfers van Saab zelf, is in de dagelijkse praktijk wel degelijk merkbaar dat de 9-3 als cabriolet tordeert. De 9-3 Cabriolet tordeert echter niet meer dan de gemiddelde tweezits sportwagen, waarmee de score voor deze vierpersoons cabriolet zeer goed is te noemen.



De kap is volledig elektrisch bedienbaar. De gehele procedure duurt 20 seconden. Dat is niet alleen in cijfers uitgedrukt snel, ook in de praktijk is het openen of sluiten van het dak verrassend snel geklaard. Bovendien kan het dak tot snelheden van zo'n 10 km/u worden geopend of gesloten. Als de snelheid tijdens het openen of sluiten toch te hoog wordt, grijpt de elektronica in en wordt de procedure gestopt of zelfs teruggedraaid.

Bovendien heeft Saab een prima manier gevonden om de bagageruimte zo veel mogelijk te behouden. De geopende kap verdwijnt in een zachte hoes in de bagageruimte. Als deze hoes wordt weggedrukt door bagage, blijft het dak gesloten.

Simpel, maar heel doeltreffend.



Met open kap zitten de vier geluksvogels uitstekend uit de wind. Ter illustratie: zelfs losse papieren waaien niet uit de passagiersstoel bij 100 km/u! (op moment van testen was de buitenwind gering).

Behalve goed uit de wind, zitten de inzittenden ook goed uit de kou. Het links/rechts gescheiden klimaatcontrolesysteem verandert van opzet zodra het dak is geopend. In plaats van de gewenste temperatuur, verschijnt een getal van 0 tot 10 op het display. Hiermee kunnen de inzittenden een extra kachel regelen die in staat is zo veel warmte te geven, dat de Saab-eigenaar zelfs tijdens de koude Zweedse winter open kan rijden!

Comfort

Alhoewel de 9-3 Cabriolet zeer aangenaam is als open auto, zit er een grens aan de weersomstandigheden waarbij het prettig is om open te rijden. Met gesloten dak is het comfort niet gelijk aan dat van de Sport Sedan, maar het comfort is zeker voldoende voor een auto van een halve euroton. De motor is zo goed als onhoorbaar en alleen lichte rijgeluiden dringen het interieur binnen. Harde wind zal afhankelijk van de windrichting vat proberen te krijgen op de kap, waarmee het geluid belangrijk kan toenemen.



De enige omstandigheid waarin de gesloten 9-3 Cabrio zichzelf verraadt is in een tunnel. In een tunnel (of bij een geluidsscherm) reflecteren de geluiden en dan is merkbaar dat een stoffen kap minder geluidsisolatie biedt dan een metalen dak. Dit is echter het geval bij iedere cabriolet, waarmee het eindoordeel over de kap uitstekend is.

Rijden met de 9-3 Cabriolet is zeker geen opoffering waarbij de bestuurder 360 dagen per jaar onder een wapperend en lekkend tentdakje zit, om van de resterende 5 zonnige zomerdagen te kunnen genieten. De 9-3 bestuurder doet geen enkele concessie aan het comfort, terwijl het cabrio-plezier bij geopend dak compleet is.

Achterin

Wie wel een concessie doet, is de achterpassagier. De instap naar achteren is goed geregeld, want de elektrisch verstelbare stoelen van de testauto rollen ook elektrisch naar voren om voldoende ruimte te maken voor de instap naar achteren. Maar wanneer de voorstoelen eenmaal terug zijn in de oude positie, is de beenruimte achterin minimaal.

Volwassenen hebben voldoende hoofdruimte en de breedte van de achterbank is riant. De benen van de achterpassagiers moeten echter in wonderlijke bochten worden gewrongen om nog te kunnen zitten. Kleine kinderen zullen echter wel voldoende ruimte hebben. De achterraut is van glas (met verwarming), zodat goed zicht naar achteren ook bij volle auto is gegarandeerd.



Saab-volk

De 9-3 Cabriolet is leverbaar met dezelfde motoren als de 9-3 Sport Sedan. Saab gaat er vanuit dat de cabriorijder geen kilometervreter is, want een diesel is vooralsnog niet leverbaar. De testauto is voorzien van een 175 pk sterke viercilinder. Deze wordt bijgestaan door een low pressure turbo, zodat een "bescheiden" 2-liter motor voldoet. Met de turbo is de auto echter niet bedoeld als sportwagen, maar vooral als luxe auto. Omdat de lage druk turbo al bij lage toeren extra vermogen levert, is de motor soepel en over het gehele toerengebied sterk. Het gevoel steeds een enorme reserve voor handen te hebben, geeft de bestuurder het gevoel met een superieure auto op stap te zijn.

Daarbij levert de "2.0t" meer dan voldoende prestaties. Dat wordt mooi geïllustreerd wanneer twee jongetjes met petjes (geen "Saab-volk") in een oudere maar zeer potente sportwagen de Saab de les willen lezen. De jongetjes gaan er bij het verkeerslicht met brullende motor en gierende banden vandoor. De testrijder is wel Saab-volk. De Saab zet zich daarom kalm in beweging, maakt een fractie meer toeren dan gebruikelijk en zet de heren met een zekere grandeur op hun nummer. De snelheidsmeter verraadt dat de sprint wel degelijk snel werd afgewerkt, de inzittenden ervaren de gebruikelijke rust.

De wegligging versterkt dit gevoel alleen maar. Terwijl ondergetekende de auto met sportonderstel genadeloos hard door een bocht stuurt, ervaren de passagiers dit slechts als vlot doorrijden. Het verschil met het overige verkeer zegt genoeg. Ook deze uitstekende wegligging maakt van de 9-3 geen uitdagende sportwagen, maar wel een veilige auto met grote reserves die daarmee een enorme rust uitstraalt.

Ergonomie

Met de betiteling "snelle comfortabele open auto" wordt de Saab 9-3 Cabriolet tekort gedaan. Saab is immers niet de enige die een capabele cabriolet voor vier aanbiedt. Saab onderscheidt zich vooral door eigenzinnigheid. Dat is niet zomaar om anders te zijn, maar vooral om beter te zijn. Dat begint met het omdraaien van de sleutel. De sleutel wordt in de middentunnel geplaatst, omdat de harde cilinder van het slot dan geen risico op knie-letsel vormt bij een aanrijding. En als het toch over veiligheid gaat, de stoelen zitten niet alleen formidabel maar hebben ook diverse prijzen gekregen voor hun veiligheid bij aanrijdingen van achteren.



Wat onwennig blijft in iedere Saab, is de overweldigende hoeveelheid knoppen. Blijkbaar ziet de fabrikant niets in het combineren van meerdere functies onder één toets. Daarom is enige studie geboden vóór aanvang van een proefrit, want anders is de verleiding groot de knoppen al rijdende uit te proberen. De meeste toetsen zijn voor het (optionele) audiosysteem en geïntegreerde telefoon. Dit is een uitgebreid en eenvoudig te bedienen systeem, maar de klank en ontvangstkwaliteit zijn onder de maat voor een auto in deze prijsklasse.

Het optionele navigatiesysteem is (opnieuw) duidelijk en eenvoudig, maar is gezien de mogelijkheden en uitleg van complexe verkeerssituaties niet van de allerlaatste generatie.

Bovendien vertoonde het beeldscherm in de testauto een storing in de vorm van een visgraatpatroon.

De rest van het interieur is een aaneenschakeling van ergonomische vindingen die Saab uniek maken en in de volgende testauto meteen missen. Een voorbeeld daarvan is de precies afleesbare snelheidsmeter met een schaalverdeling die bij lage snelheden heel gedetailleerd is en bij hogere snelheden steeds grover wordt.

De verlichting van het dashboard kan in het donker desgewenst worden uitgeschakeld ("black panel"), waarna alleen de snelheidsmeter is verlicht. Wanneer een andere functie noodzakelijk is of iets te melden heeft, wordt alleen die knop of alleen dat betreffende display alsnog verlicht. Dit is bijzonder aangenaam na een vermoeiende testdag op een donkere rit naar huis.

De 9-3 Cabriolet blijft scoren met dergelijke unieke voorzieningen, zoals ventilatieroosters met lamellen die precies zijn te doseren en te richten, aan het klimaatcontrolesysteem gekoppelde stoelverwarming en een menu om het gedrag van diverse voorzieningen naar eigen wens in te stellen. Saab is daarmee niet alleen anders om te onderscheiden, maar vooral anders om steeds weer te scoren.

Conclusie

Het maken van een cabriolet op basis van een bestaande personenauto, brengt vele risico's met zich mee. Saab scoort echter op ieder punt. Als gesloten auto is de 9-3 Cabriolet zeer geslaagd, zonder noemenswaardige concessies te doen aan het comfort. De kap opent binnen 20 seconden om daarna als cabriolet veel rijplezier te bieden. De inzittenden blijven goed uit de wind, terwijl een aangepast klimaatcontrolesysteem het hele jaar door cabrio-plezier garandeert. De 9-3 Cabriolet rijdt echter niet als een roadster, maar profileert zich nadrukkelijk als een luxe en riant bemeten cabriolet.

Met de 9-3 Sport Sedan als basis verzekert Saab zichzelf ervan ook te scoren op andere punten. De motor draagt bij aan een superieur gevoel, dankzij prima prestaties en minimale geluidsproductie. Diverse ergonomische vindingen en unieke veiligheidsvoorzieningen, bewijzen waarom de 9-3 Cabriolet niet zomaar een vierpersoonscabriolet is maar alleen een Saab kan zijn. Die vermelding "9 3" op de achterzijde is na de proefrit geheel terecht, als eindcijfer een 9.3 voor deze

nieuwe Saab Cabriolet! (Ivo Kroone) ■



Technische fiche

Saab 9-3 Cabriolet 2.0t Vector

Afmetingen

Lengte	464 cm
Breedte	176 cm
Hoogte	143 cm
Wielbasis	268 cm
Gewicht	1580 kg
Sleepvermogen	730 kg
Sleepvermogen geremd	1600 kg
Tankinhoud	62 l
Kofferinhoud	235/352 l

Motor en prestaties

Cilinderinhoud	1998 cc
Cilinders / kleppen	4/4
Vermogen	175 pk @ 5500 tpm
Koppel	265 Nm @ 2500 tpm
Aandrijving	voorwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	9 sec.
Topsnelheid	220 km/u
Verbruik gemiddeld	8 l / 100 km
Verbruik stad	11 l / 100 km
Verbruik buitenweg	7 l / 100 km
CO2 uitstoot	n.b.



Prijs

Prijs	39.400 €
Basisprijs	34.500 €