



## Saab 9-3 Estate

### Koud Zweed

**Er zijn voldoende redenen om voor een Saab 9-3 te kiezen. De auto is slimmer ontworpen dan gemiddeld, biedt een unieke mengvorm van comfort en sportiviteit en maakt dat af met een exclusieve en toch beschaafde uitstraling. Er waren tot voor kort ook redenen om niet voor een Saab 9-3 te kiezen: het instapmodel was erg kostbaar en er was geen stationcar leverbaar. Het goede is gebleven en de bezwaren worden opgelost met de nieuwe 9-3 Sport Estate. Alle reden voor een uitgebreide test.**

Het is inmiddels enige jaren geleden dat de Saab 9-3 Sport Sedan werd getest. Een belangrijk kenmerk van Saab is de eigenzinnige ergonomie. Daarom was het weer even wennen aan de 9-3 Sport Estate. Alles, van de stoelen tot de startsleutel, is net even anders. Aan iets elementairs als een stoel lijkt niet veel te verbeteren, maar wie plaats neemt in de 9-3 weet wel beter. De omvang, de vorm, de hoofdsteun en vooral de zitpositie zijn allemaal beter dan gemiddeld en zorgen voor een aangenaam begin van iedere rit.

#### Piloot

---

Bij iedere Saab wordt de bestuurder als een piloot omringd door een enorm instrumentarium. Alhoewel Saab alle functies had kunnen bundelen in één aanraakgevoelig scherm, kiest het merk er voor om iedere functie een eigen knop te geven. Met iedere nieuwe generatie Saab wordt dat arsenaal knoppen minder rommelig, maar het blijft overdonderend bij de eerste kennismaking. Een voorzichtige telling levert 75 knoppen en schakelaars rondom de bestuurder op!



De nieuwe Sport Estate is gebaseerd op de uit 2002 stammende Sport Sedan en Saab heeft niet de moeite genomen de auto tegelijk te moderniseren. Daarom scoort de auto op het ene punt zeer goed, maar is op andere punten merkbaar uit de tijd. Saab scoort met xenon licht, een prima klinkend audiosysteem, een 6 cd-wisselaar in het dashboard en een ingang voor een mp3-speler.

Het navigatiesysteem gebruikt echter verouderd kaartmateriaal en plant de routes niet altijd even logisch. De Bluetooth-implementatie is incompleet. Lang niet alle functies van telefoon en auto worden gedeeld, waardoor toch een extra SIM-kaart is vereist voor onder andere de carkit en WAP-browser (Internet in de auto!).

Echt Saab is het "night panel" waarmee alle niet essentiële displays en knoppen kunnen worden verduisterd om rijden in het donker rustiger te maken voor de ogen. Even slim en doeltreffend is de schaalverdeling van de snelheidsmeter, die bij lage snelheid zeer precies is en bij hoge snelheden steeds grover wordt. Het maakt de auto niets duurder, maar wel veel aangenamer.

Een laatste Saab-kenmerk is het contactslot in de middentunnel. Deze plek tussen de voorstoelen is niet alleen makkelijker bereikbaar, maar vooral veiliger omdat het geen knieletsel kan veroorzaken bij een eventueel ongeval. Naast de contactsleutel is de handrem te vinden die is vermomd als rand van de middenconsole. De andere rand verbergt een zweedse-verrassing: een uitneembare ruitenkrabber. Slim, functioneel en nog mooi ook: allemaal typisch voor een vliegtuigbouwer die zich op auto's is gaan toeleggen.



## Aero

Draai de contactsleutel om en het verband met de luchtvaart is duidelijker dan ooit tevoren. De 9-3 Sport Estate is leverbaar met zuinige dieselmotoren en beschaafde benzine-exemplaren, maar de hier gereden "Aero" is alles behalve zuinig of beschaafd. Onder de motorkap van deze snelste 9-3 huist een 2.8 liter V6 krachtbron die wordt bijgestaan door een "Twin scroll" turbo.

Wat dat betekent? Denk aan het geluid, de kracht en de

prestaties van de gemiddelde straaljager. Neem die straalmotor en verklein deze tot de schaal van een auto, maar behoud het acceleratievermogen en het ontzagwekkende geluid. Voldoende voor koud zweet nog voordat het gas tot de vloer is ingedrukt.

De koppeling grijpt vroeg en bruusk aan, waarna de 9-3 zich met de overmacht van een taxiënd vliegtuig in beweging zet. De eerste minuten op het vliegveld weet iedereen wat er gaat komen, maar pas op de startbaan mag het toestel echt presteren. Zo "sluip" deze 9-3 Aero met lage toeren en een diep motorgeluid door de stad, wachtende op een kans om te lanceren op de snelweg.

Als de kans zich eenmaal voordoet om de motor voluit te laten draaien, komen 250 paardenkrachten los met een geluid dat vriend en vijand even doet verstommen. Als deze krachtpatser zich boos maakt, is de 9-3 Sport Estate een uiterst spannende bestelauto. Dan is het bovendien prettig te weten dat deze Saab nooit zal opstijgen, want de fabrikant heeft al haar kennis van de aërodynamica gebruikt om de 9-3 stevig aan de grond te houden.



Ondanks de ontstellende sprintcapaciteiten is de 9-3 Aero geen sportwagen. Dit is vooral een reisauto die dankzij de gigantische reserves ontspannend en comfortabel rijdt. Om een indruk te geven: als alleen de 2e en 6e versnelling worden gebruikt, komt de auto nog steeds moeiteloos mee met het overige verkeer. Bovendien voelt 100 km/u niet als kruipsnelheid, waardoor het geen bovenmenselijke zelfbeheersing vraagt binnen de wettelijke grenzen te blijven.

Ook de wegligging maakt van de 9-3 Aero geen sportwagen.

De auto is aangenaam stevig geveerd, mede met het oog op de extra belading die een stationcar kan dragen. Opnieuw weet Saab iets wat heel gewoon en uitontwikkeld lijkt te perfectioneren. De 9-3 is levendig en houdt de bestuurder steeds bij de les, zonder ooit vermoeiend te worden. Ook bij hoge snelheden is de auto rustig en controleerbaar.

Wanneer de limiet wordt opgezocht, is merkbaar dat de gewichtsverdeling niet ideaal is. De auto is zwaar en gaat sneller dan de echte stuurmansauto's in dit segment wegglijden, en wel over de voorwielen. Ook bij remacties is de 9-3 Aero merkbaar een grote zware auto.

## Sport Estate

De meeste testkilometers zijn gemaakt zonder belading, maar de Sport Estate is bedoeld als serieus werkpaard en niet als imago-auto. Toch is veel aandacht besteed aan de vormgeving. Onder de noemer "Hockeystick design" zijn de voorste zijruiten hoger dan de achterste, wat de auto een slank en atletisch uiterlijk geeft. De donkere achterrauiten geven binnenin een geborgen gevoel en vormen buiten de auto een fraai contrast met de opvallende witte achterlichten. "Frozen look" noemt Saab dat.



De beenruimte op de achterbank is gering, de kofferruimte is daarom des te groter. Deze is afgewerkt met zachte stof die duurzaam aanvoelt. De bagageruimte is zelfs zonder dat de achterbank wordt opgeklapt om de volle 1.273 liter ruimte te bieden al zeer praktisch.

Zo kan, met een vliegtuigvormige hendel, een schot uit de bodem worden getild dat de bagageruimte in tweeën deelt. Op die manier ontstaan twee gescheiden bagageruimtes en kan worden tegengegaan dat de lading gaat schuiven. De beloofde

dubbele laadvloer is te ondiep om daadwerkelijk te gebruiken. Het verzonken vak voor een thermosfles kan wel een uitkomst zijn. Ook de diverse netten die worden meegeleverd zorgen ervoor dat de bagageruimte in iedere situatie slim kan worden ingedeeld om veel bagage handig en heel op de eindbestemming te krijgen.



## Conclusie

Saab speelt met de 9-3 Sport Estate goed in op de vraag uit de markt. Na een proefrit zal menigeen gecharmeerd zijn van het eigenwijze ontwerp van Saab dat niet alleen onderscheidend, maar vooral veel slimmer dan gemiddeld is. Deze stationcar biedt daarom buiten de voor Saab kenmerkende combinatie van comfort en sportiviteit ook heel veel gebruiksgemak.

Het aanbod van uitvoeringen en motoren is zo gekozen dat de 9-3 Sport Estate een prima alternatief vormt binnen het gemiddelde leasebudget. Saab is behalve autofabrikant ook vliegtuigfabrikant. Dat is niet alleen te merken in de ergonomie en aërodynamica, maar met deze Aero-uitvoering ook aan de overweldigende prestaties. ■



# Technische fiche

## Saab 9-3 Estate 2.8 Turbo V6 Aero

### Afmetingen

<b>Lengte</b>	465 cm
<b>Breedte</b>	176 cm
<b>Hoogte</b>	149 cm
<b>Wielbasis</b>	268 cm
<b>Gewicht</b>	1570 kg
<b>Sleepvermogen</b>	750 kg
<b>Sleepvermogen geremd</b>	1600 kg
<b>Tankinhoud</b>	58 l
<b>Koffierinhoud</b>	419/1273 l

### Motor en prestaties

<b>Cilinderinhoud</b>	2792 cc
<b>Cilinders / kleppen</b>	6/4
<b>Vermogen</b>	250 pk @ 5500 tpm
<b>Koppel</b>	350 Nm @ 2000 tpm
<b>Aandrijving</b>	voorwielen
<b>Acceleratie 0 - 100 km/u</b>	6,9 sec.
<b>Topsnelheid</b>	245 km/u
<b>Verbruik gemiddeld</b>	10,4 l / 100 km
<b>Verbruik stad</b>	15,5 l / 100 km
<b>Verbruik buitenweg</b>	7,4 l / 100 km
<b>CO2 uitstoot</b>	150 gr. / km



### Prijs

<b>Prijs</b>	39.550 €
<b>Basisprijs</b>	25.150 €