



Dennis van 't Kruis
6 juni 2007

© Rijtesten.nl

Intro

De reclamemakers zijn er duidelijk over: Saab is een merk voor aardige mensen. Een merk voor personen die het liefst in een â€œkan wel, maar hoeft niet zo nodigâ€™ auto rijden. Een auto dus die de reserve heeft om al het gros van de andere merken op een simpele en kordate manier kan overtroeven. Feit is dat Saab, net als Subaru, vooral een liefhebbersmerk is en dat leaserijder en kopers veel vaker voor de populaire merken kiezen. Als je dus minder populair bent, moet je jezelf extra bewijzen om te laten zien dat je het waard bent om gekozen te worden.



Het exterieur

Met viermeter vierentachtig is de deze Estate van een gemiddelde lengte in deze klasse. Met deze lengte is deze auto exact even lang als de Opel Vectra. De reden ligt voor de hand, beide auto behoren tot de GM-familie en delen het platform waarop ze zijn gebouwd. De klassiek gestylede estate werd in 2005 volledig gefacelift. De meest opvallende vernieuwing van dat moment waren de chromen randen rond de koplampen. Saab noemde deze toevoeging zelf "gedurfd"™, maar het verschilt per kleur hoe opvallend die randen zijn. Lichte kleuren en vooral zilvergrijs doen het erg goed op de 9-5. Een andere oplossing is om het chroom zelf te laten spuiten in de kleur van de rest van de auto. Of je kiest ervoor om gewoon lekker op te vallen en je te onderscheiden van de massa. Daarnaast, als je achter het stuur zit heb je geen zicht op



Saab 9-5 2.0t Business

de koplampen. Chroom is nu eenmaal iets wat op de juiste manier gebruikt moet worden; het kan een waardevolle toevoeging zijn aan de styling van een auto, maar het kan er ook uitzien als de bril van Dame Edna Average. Het zal echt een kwestie van smaak zijn of je wel of niet waardering kunt opbrengen voor dit deel van de 9-5. Nieuw en verrassend was deze design richting trouwens niet, in 2001 kwam Saab het de 9X conceptcar, die al reeds voorzien was van deze spiegelende delen.

Verder is het Zweedse product vooral een nette en behouden verschijning. De achterlichten zouden wat vrolijker kunnen lijken als ze niet zo naar beneden zouden zijn getekend. De velgen komen uit een rijtje van twaalf keuzemogelijkheden. De figurerende set 17 inch lichtmetalen velgen behoren niet standaard op de Business uitvoering, maar het is wel een goede keus geweest van de persoon die mocht beslissen. Uniek is de aanwezigheid van een trekhaak. Die was ik eerder nog niet op een dealerdemo tegengekomen.



Het interieur

Op basis van het materiaalkeuze en het afwerkingniveau kan deze auto moeiteloos de concurrentie aan met de andere merken. In de brochure koketteert het merk met zijn luchtvaartverleden. Er wordt openlijk gevraagd naar piloten. Maar buiten het "Night



panel™, waarmee het dashboard grotendeels verduisterd kan worden, zullen de meeste vliegeniers niet veel onderdelen uit hun dagelijkse praktijk herkennen. Er zijn bijzonder weinig cockpits die voorzien zijn van een volledig lederen interieur. De Saab is vele malen beter afgewerkt en het aandeel van zichtbaar metaal ligt 100% lager.

Zonder gekheid; het dashboard is rustig en overzichtelijk van opzet. Alle bedieningselementen hebben een logische en ergonomische plaats. Het middendeel staat onder een lichte hoek, waardoor die deel nog beter bereikbaar wordt voor de bestuurder. Voor personen die geen Saab gewend zijn, zal er heel even een moment van zoeken kunnen ontstaan, als ze het contactslot proberen te vinden op de normale plek naast het stuur. De reden dat Saab al sinds jaar en dag het slot op het middenconsole monteert ligt in het feit, dat op deze manier de knie, bij een aanrijding, niet in aanraking kunnen komen met het scherpe metaal van de sleutelbos. Keerzijde is echter wel dat diezelfde sleutels krassen kunnen veroorzaken, omdat ze nu liggen in plaats van hangen. In de testauto was er al een lichte beschadiging te zien rond die plek.

De stoelen zijn wat zacht, maar geven toch een redelijk steun aan zijn bezitter. De zitting loopt door tot in de knieholte, waardoor de bovenbenen te allen tijde goed ondersteund zijn. Zoals het een Zweeds merk betaamt zijn de stoelen voorzien van een uitgebreid systeem dat een whiplash, ten gevolgen van een aanrijding aan de achterzijde, moet voorkomen. De beenruimte op de achterbank is prima, in ieder geval voldoende om geen geklaag te hoeven horen van personen die het voorrecht hebben om achter in jouw 9-5 te mogen zitten. Voor het vervoer van goederen is er in de normale stand 416 l. beschikbaar in bagageruimte. Daar komt 1084 liter bij als de achterbank wordt omgeklapt.



© Rijtesten.nl

Het rijden

Standaard, en ik zeg met opzet ‘standaard’™, heeft de 2.0t 150pk bij 5.500 tpm en 240 Nm bij 1.800 tpm. Daarmee haalt de 1.500 kg zware Estate in een respectabele 9,8 seconden de honderd kilometer per uur. En met deze gegevens in zijn achterhoofd, begon deze testrijder aan de proefrit. Het viel behoorlijk snel op dat de testauto wel heel erg snel was, voor een 150 pk sterke twee liter met dit gewicht. Het eerste vermoeden was simpelweg het redelijk hoge koppel en mogelijk een gunstige overbrengen. Pas tijdens het nagesprek met de verkoper kwam ter sprake dat er een software aanpassing was verricht.

Deze aanpassing van Hirsch Performance zorgt, op een redelijk goedkope manier, voor



een forse vermogenstoename. De 150 pk wordt maar liefst met 40% verhoogd naar 210 pk en het koppel neemt 33% toe richting 320 Nm. Dit levert een twee seconden snellere acceleratietijd van stilstand naar 100km/h op. Het gaspedaal indrukken betekent een forse schop in de rug, die pas ophoudt op het moment dat je het pedaal weer wat laat vieren. Het snelheidsgevoel is net zo groot als de acceleratie. Uitdagingen van andere weggebruikers worden simpel en resoluut omgezet in een steeds kleiner wordend stipje in de binnenspiegel. En dan kom je bij een bocht

In die bocht merk je dat het onderstel sportief genoeg is, de wielen hebben er geen probleem mee om op een hoge snelheid de bocht om te gaan. Maar tijdens een dergelijke richtingswissel voel je dat de body van de auto heel goed weet wat overhellen is. Zittend achter het stuur, heb je als bestuurder de aandrang om je schrap te zetten zodat je niet van je stoel glijdt. Ook de minirotonde levert in principe geen hoofdbrekens op, maar ook hier zal de chauffeur voor een iets lagere snelheid kiezen. Dit alles resulteert uiteraard wel in een rustiger rijgedrag, iets wat vooral gunstig is voor het brandstofverbruik. De prima mix van comfort en sportiviteit regelt onderwijl dat de geteste 9-5 heel geschikt is als autobahncruiser.

De testauto is voorzien van een automatische 5-versnellingsbak; de Sensotronic. De verzameling raderen laat niet blijken dat ze moeite hebben met het toegenomen vermogen. Het systeem reageert wakker en alert op het voet beweging van de bestuurder. Plant je het pedaal stevig in het tapijt en het zal het niet lang duren, voordat het landschap sneller langs je heen zal gaan. Zelf schakelen kan ook. Nadat de keuzehendel op stand M is geplaatst, is het mogelijk om met de knoppen op het stuur zelf de schakelmomenten te kiezen. De vraag is alleen; waarom kies je een automaat, om vervolgens zelf te willen schakelen. De bestuurder zal het geen moment beter doen dan het systeem. Opvallend tijdens het testen van deze knoppen, was dat de bak minder snel op- en terugschakelde. Nu lag de snelheid op wel iets lager, maar het viel wel op.

Deze testrit was niet de eerste ervaring van deze testrijder met een 9-5. Tijdens de meest recente AutoRai was er de mogelijkheid om een het zogenaamde Eco-village te



Saab 9-5 2.0t Business

rijden met milieuvriendelijke auto van de verschillende automerken. Geheel toevallig, omdat alle andere auto reeds bezet waren, viel de keus op de 185 pk sterke 9-5 2.3 biopower. De gereden snelheid met die auto is geen moment boven de 50 km/uur geweest, vanwege de gekozen route en de daar aanwezige politie controlepunten. Deze auto viel vooral op door zijn comfort en met 185 paarden onder de kap is hij verre van langzaam te noemen. In 8,8 seconden wordt de sprint naar honderd kilometer per uur afgewerkt. De aandrijving wordt verzorgd door bio-ethanol. Dat is een brandstof, die ontstaat door microbiële fermentatie van koolhydraten, die onder andere gewonnen worden uit suikerriet, gerst en nog een aantal andere gewassen. Het aantal tankstations die deze brandstof momenteel kan leveren is echter nog beperkt, dus het is maar goed, dat de 2.3 ook op normale brandstof kan rijden.



Slot

De basis 2.0t business staat in de prijslijst vanaf â,- 45.195, -. Aan de testauto zijn als opties toegevoegd: Colourpack (â,-300, -; deurgrepen, portierbescherming in kleur), Dakrails (â,-300, -), Lichtmetalen velgen 17 inch (â,- 300, -), Metallic lak (â,- 1.100, -), Elektrisch verwarmde stoelen (â,- 450, -), Hout accenten (â,- 450, -), Lederen bekleding (â,- 2.500, -), het Audio systeem 4 (95audio4; â,- 950, -), de Hirsch performance aanpassing (â,- 1.350, -), de kosten voor het rijklaar maken (â,- 975, -), de verwijderingsbijdrage (â,- 15, -) en de leges voor de tenaamstelling (â,- 46,-). Tezamen komt dat op een totaal van â,- 53.930,25.

Als je eens buiten de â€˜boxâ€™™ kiest, kan er absoluut een indrukwekkende auto voor



Saab 9-5 2.0t Business

deur staan. De 9-5 is een goed in elkaar stekende auto, die meer volgelingen verdient. In de 10 jaar, sinds de introductie in 1997 zijn er 9.106 Saab 9-5's op de Nederlandse weg verschenen, waardoor het een redelijk exclusieve auto is, die je beslist niet op elke straathoek zal tegenkomen. In de brochure staat een wijze raad: vergeet niet op de snelheidsmeter te letten. Dat gaat over 260 pk 2.3t Aero, maar het kan ook voor deze 2.0t gelden, want voor je het weet, bereik je snelheden die niet meer gedoogd zullen door de heer Spee en de zijne. Zijn sterkste punt is toch wel de scherpe prijs tegenover wat je ervoor terug krijgt. De standaard uitrusting is indrukwekkend, waarbij alleen het lijstje van veiligheidssystemen de achttien bereikt. Menig concurrent zal flink duurder zijn met dezelfde opsomming van de aanwezige zaken.

Plus

- + Comfortabel
- + Echt snel dankzij Hirsch
- + Exclusief

Min

- Helt licht over
- Chrom rond koplampen geen designtopper
- Beetje onrustig bij sterke zijwind