Michel van Breugel
19 juni 2008

Koud geboorteland

Wanneer er een cabriolet wordt gereden, hopen we uiteraard op mooi weer. Als het eenmaal zo ver is, en het weer is mooi, dan wordt er gretig gebruik gemaakt van de mogelijkheid om zonder dak boven je hoofd te rijden. Zelfs op wat frisse ochtenden zijn we niet te beroerd het dak te openen. Je doet gekke dingen wanneer je een schaarse keer per jaar in een cabriolet rijdt. Als we bedenken dat Saab een automerk is uit het koude Noorden, blijft het merk ons verrassen met een Cabriolet in hun programma. En wat voor Ã©Ã©n, al vanaf 1986 verwent het Zweedse merk ons met hun cabrio. Het hele 9-3 gamma, inclusief de Cabriolet, kreeg onlangs een opfrisbeurt. Deze facelift werd niet door iedereen bejubeld, maar maakt ondanks dat ook weer nieuwe vrienden. Het front werd fijngeslepen en oogt nu heel wat dynamischer. Om te zien of Saab met de laatste 9-3 een leidende rol in zijn segment opeist, ondanks de overvloed van CCâ€™s met metalen klapdaken, valt te bezien in deze test.

Aero X Concept Car

De Cabriolet van Saab werd net als zijn seriegenoten vorig jaar onderhanden genomen. Het koetswerk werd daarbij op een opfrisbeurt getrakteerd. Dit hield voor de 9-3 in: een nieuwe neus en nieuwe achterlichtunits. Deze vernieuwde aanblik bleek vooral aan de voorzijde te zijn afgeleid van de Aero X Concept Car, die al op diverse beurzen te bewonderen was. Het agressievere voorkomen kan andere reacties opwekken dan dat het brave Zweedse merk eerder deed. Daarbij vallen de witte achterlichten niet bij iedereen in de smaak, onze mening is dat dit met name afhangt van de lakkleur. Bij de gereden zwarte Cabrio is het een chique verschijning, zo is hij in het zilver metallic ook erg fraai te noemen. De gereden Aero wordt opgevrolijkt door wat sportiever spoilerwerk aan de voorzijde, een spoiler op de achterklep en de fraaie 17-inch lichtmetalen velgen. De zescilinder Aero is daarnaast te herkennen aan de enkele eindpijp aan beide zijden van de achterbumper.

Jammer van het exterieur is de dubbele antenne die is gesitueerd op de achterklep van de Cabrio. De â€œhaaienvinâ€• is van het kaliber â€œbeter goed gestolen dan slecht zelf verzonnenâ€• - kortom van BMW afgekeken â€“ en heeft naar onze mening weinig te doen op de achterklep. Aan de zijkant is een vrij grote antenne te vinden welke de radiozenders opvangt. Het doet helaas wat afbreuk aan het exterieur. Echter blijft de 9-3 Cabriolet mensen aantrekken, ook omdat deze laatste generatie nog niet vaak te bespeuren valt in ons land. In gesloten toestand zit de kap van de Saab strak en soepeltjes. Er kan al rijdend, tot een snelheid van 30 km/h, gekozen worden om de kap te openen. Dit gebeurt met een mooi schouwspel en binnen een redelijk afzienbare twintig seconden. Bij deze elektrische kap is er geen handmatige arbeid meer nodig in de vorm van loskoppelen of nog een vergrendeling loshalen. De kap zakt mooi onder een afdekplaat waardoor er geen stoffen elementen meer op de auto liggen bij een geopende kap.

Niet seizoensgebonden

Wanneer je voorin in wil stappen moet je goed opletten je hoofd niet te stoten aan het lijstwerk van het voorraam. Deze staat zo schuin dat daar zeker aandacht aan besteed mag worden. Wanneer de kap open is, heb je hier overigens meer erg in als wanneer deze gesloten is. Het bekende Saab dashboard is ook te vinden in de andere 9-3 modellen en doet al geruime tijd dienst bij dit automerk. Het zwarte kunststof oogt wat somber maar is uit nette materialen vervaardigd. Zoals we van Saab gewend zijn is de vormgeving vrij ongebruikelijk, maar wel lekker naar de bestuurder gericht. De vele knoppen en schakelaars maken een rommelige indruk, maar zitten wel allemaal op de juiste plek en zijn goed te bedienen. Het stuur is in deze Aero uitgevoerd met harde aluminium accenten. Dit staat zeer fraai maar komt het comfort tijdens het rijden wat minder ten goede. Het stuur wordt er erg hard van, wat op den duur wel gaat irriteren. Origineel is de hendel van de parkeerrem, welke in het ontwerp van de middentunnel is

meegenomen waardoor hij nauwelijks opvalt.

Wanneer de kap open is, kan er gemakkelijk achterin plaatsgenomen worden op de achterbank. Met de kap dicht wordt dit duidelijk een ander verhaal. De toegang is dan een stuk minder eenvoudig waarbij de hendel van de voorstoelen lastig te bedienen is. Hiermee kantelt de rugleuning en gaat de stoel naar voren toe. De riemen blijven echter in de weg zitten om een gemakkelijke instap te realiseren. Eenmaal achterin beland valt op dat de schouderbreedte behoorlijk smaller is geworden ten opzichte van voorin. De achterbank zit redelijk maar de beenruimte houdt niet over maar is voldoende in zijn segment. Wanneer de Saab open bereden wordt, blijft het lang behaaglijk wanneer de portierramen rondom dicht blijven. Met het windscherm achter de voorstoelen kan al met een relatief lage temperatuur open gereden worden. Daarbij kan je de stoelverwarming wat aangenaam werk laten verrichten.

Een groot pluspunt aan de 9-3 Cabrio is dat hij plaats kan bieden aan vier personen en bovendien twaalf maanden per het jaar inzetbaar is. Saab heeft concessies moeten doen om de kapconstructie te kunnen realiseren omdat een dragende dakconstructie bij deze Cabriolet immers ontbreekt. Achterin kunnen maximaal twee personen plaatsnemen mits ze niet te lang zijn. Bij volle bezetting kan het windscherm niet gemonteerd worden, maar de achterpassagiers zijn allang blij dat ze in dit blitse bezit een plaats hebben weten te bemachtigen.

Fluitorkest

De begrippen Saab en geblazen motoren zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden. Al jaren bouwt het Zweedse merk traditiegetrouw viercilinders met lage-drukturbo. De gereden tweeliter is van dezelfde makelij en levert 210 pk met een koppel van 300 Nm bij 2.500 tpm. De geteste uitvoering heeft de beschikking over een vijftraps automaat, de 2.0 Turbo Aero is ook leverbaar met een handgeschakelde zesbak. Voor de prestaties zou de handbak onze keuze zijn, deze doet er maar liefst 1,5 seconden korter over om de sprint vanaf stilstand tot 100 km/h af te leggen. De gereden automaat schakelt soepel zijn verzetten door. De manuele bediening is een leuke bijkomstigheid maar laag in de toeren schakelt de bak toch automatisch terug. De motor past uitstekend bij de cabriofilosofie van Saab. De 9-3 voelt soepel aan en is door zijn turbokarakter niet nerveus. Volgas vanaf 2.000 toeren levert een fantastische fluit op van de turbo. Vooral in viaducten en tunnels doet deze menig weggebruiker

omkijken. Een fantastisch geluid wat zelfs verslavend werkt. Overigens is dit geluid alleen goed te beluisteren met open kap en speelt met name tussen de 2.000 en 3.000 toeren zijn deuntje mee. De motor pakt over het algemeen mooi op vanuit lage toeren en klimt krachtig hoger de toeren in.

De stijfheid van de carrosserie blijft in cabrioland altijd het gesprek van de dag. Wie-o-wie maakt de stijfste bolide blijft altijd de vraag. Tijdens het realiseren van deze laatste generatie van de 9-3 heeft Saab zijn huiswerk beter dan ooit gedaan. Wie zich nog de wat zwabberige 900-serie kan herinneren van deze open Saab moet zich inmiddels achter zijn oren krabben. De stijfheid van de koets nam namelijk spectaculair toe, wat een nog fijnere stuurmansauto van deze Saab heeft gemaakt. De auto stuurt erg strak en zeker, wat een veilige indruk achterlaat en dat is precies wat Saab aan de klant probeert over te brengen. Dit mag ook wel met alle veiligheidsvoorzieningen, wat overigens het massa leeg gewicht van deze Cabrio naar de 1700 kg tilt. Bepaald geen lichtgewicht dus.

Over de ophanging zijn we ook erg te spreken en vooral de gereden Aero is niet zomaar van zijn stuk te brengen. Deze toevoeging betekent in de praktijk dat de auto wat dichter bij het asfalt is gebracht en er wat spoilerwerk is toegevoegd aan de carrosserie. Oncomfortabeler wordt de Aero zeker niet, oneffenheden worden eigenlijk onopgemerkt weggefilterd. Grotere bulten, vooral als ze kort zijn, krijgen de inzittende meer te voelen. Dat de voortrein de paarden strak aan de teugels houdt, blijkt ook uit de afwezigheid van koppelreacties in het stuurwiel. Dat de Saab 9-3 nog steeds een bijzonder lekker rijdende Cabrio is wordt geen geheim van gemaakt. Deze Aero is daarbij, naast het cruisen, ook nog eens geschikt om flink te accelereren. Vooral van tussensprints is de geblazen viercilinder niet vies.

Stof of staal

Tot op heden houdt Saab zich nog steeds vast aan een stoffen kap als dak voor hun Cabriolet. Een verstandige keuze lijkt ons, in ieder geval om gewicht te besparen, ware het niet dat dit feit bij deze Cabrio niet helemaal opgaat. Door de omvangrijke uitrusting wijst de weegschaal ook bij de 9-3 behoorlijk in de richting van de twee ton. Echt nadelig ondervinden we de stoffen kap niet in de 9-3, het windgeruis en geluid van het overige verkeer blijft goed binnen de perken. Alleen neerslag komt luidruchtiger over dan bij een stalen dak.

De 9-3 Cabrio blijft een aangenaam rijdende wagen die comfortabel is en is bovendien een prima keuze als je een echte vier-zitscabrio zoekt welke inzetbaar is in elk seizoen. Laat je niets wijsmaken over cabrioâ€™s met veel beenruimte achterin, deze zijn bijna niet te vinden en ook de 9-3 is achterin niet de ruimste. De gereden 2.0 Turbo Aero

maakt het feest helemaal compleet. De 210 paardenkrachten zijn altijd paraat waarbij de Turbo een heerlijk deuntje meeblaast bij acceleraties. Indien de portemonnee goed gevuld is, blijft het Ã©Ã©n van de betere Cabriolets.

Fotografie: Christian Wesselius

Plus

+ Strakke wegligging en stijve constructie
+ Fijne zitting
+ Mooie kapconstructie

Min

- Harde delen stuurwiel
- Beperkte ruimte achterin
- Manuele bediening automaat