



Pawel Piotrowski
20 oktober 2008

Scandinavisch offensief

Bij het horen van de naam Saab denk je niet meteen aan gespierde krachtcentrales of uitbundig uitgedoste koetswerken. Scandinavische auto's staan nou eenmaal niet bekend om hun atletische looks of sportieve aspiraties. Het is dan ook niet vreemd dat juist deze Noord-Europeanen zo af en toe verrassend hard terug kunnen slaan in de vorm van ABBA, Mika Häkkinen of Saab 9-3 Viggen's. Ook anno 2008 – het jaar van de meeste "groene" modellen – weten de Zweden onverwacht met een krachtpatser te komen. Met de gelimiteerde Saab 9-3 Aero Turbo X als pionier lijkt Saab met een sportief modellenoffensief te zijn begonnen. Het nieuwste wapen uit Trollhättan is het innovatieve vierwielaandrijvingsysteem XWD, dat voorlopig alleen gecombineerd kan worden met de sterkste benzinemotoren. Wij namen een 2.8 Turbo V6 Aero XWD mee de Duitse Eifel in.



Dynamisch understatement

Als we de spectaculaire 9-3 Aero Turbo X buiten beschouwing laten " vanwege zijn gelimiteerde oplage " constateren we dat de 2.8 Turbo V6 Aero XWD momenteel het topmodel vormt uit de 9-3 reeks. Echt zichtbaar is dat aan de buitenkant niet, ondanks de incidentele krachtpattingen zijn de Zweden altijd beschaafd gebleven. Zo ook dus bij deze 9-3, die vanwege zijn aandrijvingsysteem toch best onderscheidend mag worden genoemd. Helemaal los staat de auto natuurlijk niet van de rest van de reeks, het exterieur had echter best wat gedistingeerder gemogen. Ondanks dat het een Aero is valt het uiterlijk machtsvertoon in het niet bij de prestaties onder de kap. Aan de voorkant vallen alleen de mat chromen inzetstukken rondom de mistlampen op. Ook aan de achterkant gaat het er redelijk bescheiden aan toe, alleen de dubbele uitlaten en het minuscule XWD logo verraden de ware aard van het beest.



Saab 9-3 Sport Estate 2.8 Turbo V6 Aero XWD

Genoeg gezanik over de missende onderscheidende details. Als geheel oogt de 9-3 Sport Estate gedrongen en dynamisch, zonder agressief over te komen op zijn medeweggebruikers. De Aero stylingkenmerken versterken dat effect op een koele manier. Zeker in de kleur Jet Black straalt de 9-3 Sport Estate in zekere zin een natuurlijke autoriteit uit, waardoor geen overbodige poespas nodig is om te benadrukken dat dit een premium automobiel is. Vooral in vergelijking met het pre-facelift model valt op dat de huidige 9-3 een stuk scherper op het netvlies ligt dan zijn brave voorganger. Saab heeft er goed aan gedaan om de vernieuwde neus van de 9-3 te inspireren op de conceptstudie Aero X. Door de frisse lijnen van het front heeft de 9-3 een krachtiger aangezicht gekregen dat bovendien een harmonieuzer geheel met de achterzijde vormt.

Het moet wel gezegd worden dat niet alles even fraai is aan onze testauto. Onze Aero oogt wat vreemd doordat het onderstel van de XWD weliswaar voorzien is van stijvere veren en schokdempers, maar niet met de gebruikelijke 10mm is verlaagd. De wangen van de banden lijken ons ook wat hoger dan gebruikelijk. Door dit alles ogen de 17 inch velgen wat verloren in de forse wielkasten en lijkt de XWD wat hoger op zijn poten te staan dan een gangbare Aero. Een oplossing voor deze iele look vormt het optionele Sport Pack, dat naast het geroemde eLSD slipdifferentieel ook grotere velgen bevat. Het meest storend zijn echter de zichtbare ophanging punten van de veranderde achterste Multi-link assen. Ze steken onder de auto uit waardoor ze lelijk in het beeld liggen aan de achterzijde. Ook bepaalde delen van de dubbele uitlaat zouden we liever niet zien vanuit dat perspectief.



Welkom in de cockpit

Stap in, sluit de deur en geniet van de rust. Sinds de facelift is het interieur van de 9-3 opgeruimd en ontdaan van talloze omslachtige bedieningsorganen. Ondanks dat het dashboard nog steeds de kenmerkende Saab cockpitvorm heeft oogt het toch wat kil en leeg. Zijn de Zweden wellicht wat doorgeslagen tijdens het opruimen? Ja en nee. Het vernieuwde dashboard mag dan wellicht uit ergonomisch oogpunt een vooruitgang zijn, door het toepassen van klinische materialen en kille mat chromen strips mist het nu toch wel een beetje de Zweedse gemoedelijkheid. Stap voor het vergelijk maar eens in een Saab 9-5 uit eind jaren negentig van de vorige eeuw. Je denkt door de warme kleuren, het typische Ikea-hout en de ontelbare rechthoekige Saab knoppen in een Zweedse sauna terechtgekomen te zijn. Zeker in Aero uitdossing staat het binnenste van de 9-3 in schril contrast met die typische gezelligheid. Zo is het stuur bekleed met mat chromen elementen, die niet alleen kil uitzien maar ook ijskoud



aanvoelen.

Niet elke verandering is dus automatisch een verbetering. Het centrale display is van bovenop het dashboard verhuisd naar het instrumentarium, alwaar het nu dienst doet als "Saab Car Computer"™. Jammer, want de eerdere locatie was nagenoeg perfect. Deze boardcomputer is makkelijk te bedienen via de knoppen op het stuur. Een aparte eigenschap van de stuurbediening is dat er ook loze knoppen op zitten. Zo heeft onze 9-3 geen Bluetooth telefoonvoorbereiding, maar wel de bijbehorende druktoetsen op het stuur. Nogal zinloos aangezien je er verder niets mee kunt. Een andere misser zijn de knoppen van de raambediening die in de armsteun net iets te ver uitsteken. Daardoor gingen meerdere keren de ramen onbedoeld open, wat na een paar keer erg ging irriteren. Qua materiaalgebruik en afwerking is ook niet alles top. Met name het "smart slot"™ " een multifunctioneel opbergvak met opzetstuk " valt negatief op. Het zit erg losjes vast en is duidelijk van veel goedkoper materiaal vervaardigd dan de rest van het interieur. Er zijn dus nog zeker voldoende aandachtspuntjes aanwezig na deze redelijk uitgebreide facelift.

Wat interieurruimte betreft scoort de 9-3 Sport Estate niet veel beter dan zijn directe concurrenten. In deze klasse is een life-style stationwagon meer regel dan uitzondering. Een vlot gelijnde koets heeft vaak als grootste nadeel dat de ruimte binnenin beperkt is. Dat geldt ook voor de 9-3, met name op de tweede zitrij zit je niet bepaald riant. Voorin is het ruimteaanbod voldoende, zolang je maar geen achterpassagiers meeneemt. Met drie volwassen mannen achterin moet er namelijk een compromis gesloten worden over de ruimteverdeling tussen voor en achter. Door de standaard sportstoelen voorin blijft het zitcomfort ook met minder bewegingsruimte behouden. Achter gaat het er merkbaar krappier aan toe. De vijfde zitplek is niet meer dan een noodzitting. De harde rugleuning prikt in de rug en de hoge cardantunnel ontnemt belangrijke beenruimte. Lang houd je het op zo'n plek niet vol, temeer omdat een derde hoofdsteun ontbreekt. Best raar voor een merk dat veiligheid zo hoog in het vaandel heeft staan.



© Rijtesten.nl

Take-off

Turbo, Aero, XWD. Zo heten onze ingrediënten van vandaag voor een smakelijke rit door de Duitse Eifel. De Saab 9-3 Sport Estate heeft van huis uit een sportieve uitstraling die helemaal waar wordt gemaakt door de nieuwe aandrijflijn. In combinatie met de vernieuwende XWD vierwielaandrijving levert de smeuvige 2.8 Turbo V6 motor een vermogen van 280pk en 400Nm. Saab durfde het wel aan om de twin-scroll turbo meer koppel uit de motor te laten persen vanwege de verbeterde tractie. Zodoende levert de motor maar liefst 30Nm meer dan bij de voorwiel aangedreven modellen. Wie dit nog steeds te tam vind kan terecht bij huistuner Hirsch, die er nog eens 20pk en 30Nm meer uit weet te halen. Het is voornamelijk de overweging waard voor de versies met automatische transmissie. De sprinttijd naar 100km/h neemt dan voor de Sport Estate af met maar liefst 1,5 (!) seconde.



Saab 9-3 Sport Estate 2.8 Turbo V6 Aero XWD

Voldoende gekletst over de papieren waardes. Onder zomerse omstandigheden beginnen we aan onze afdaling naar het zuiden, alwaar we in een prachtig herfstlandschap terechtkomen. De weergoden gunnen ons duidelijk ideale omstandigheden om de 9-3 Sport Estate 2.8 Turbo V6 Aero XWD uitgebreid aan de tand te voelen. Al tijdens de afzakking naar de Eifel konden we bij onze oosterburen gretig gebruik maken van het potentieel van de motor. De auto spurt vooral bij tussensprints met enorme stappen vooruit. Wat een kracht! Onder het genot van het turbo gefluit is het elke keer weer een feest om het gaspedaal volledig in te trappen. De automatische zesbak maakt gulzig gebruik van het aanwezige koppel, waardoor je bij elke snelheid een duw in je rug krijgt. Bij hogere toerentallen komt dan nog eens de turbo in actie voor het naverbrandereffect. Binnen de kortste keren zit je daardoor ongemerkt op hoogst illegale snelheden naar Nederlandse opvatting, pas boven de 230km/h raakt de turbo uitgeblazen en neemt de stuwkracht af tot kruipsnelheid. Om de opgegeven top te halen moet je redelijk wat geduld meebrengen. Topsnelheid is echter een zijde van het spectrum, de 2.8 Turbo V6 maakt van de 9-3 Sport Estate een acceleratiekanon.

Terug naar de Eifel, alwaar we de potentie van het nieuwe Haldex Generation 4 vierwielaandrijving systeem met volle teugen kunnen ervaren. Het systeem maakt gebruik van een koppilverdeler die de trekkracht van de motor variabel naar de nieuw ontworpen Multi-linkas overbrengt. De achterwielen sturen licht mee in bochten, wat merkbaar voor meer stabiliteit zorgt. We kiezen voor een route door de Eifel rondom de wereldberoemde Nordschleife. Onze route bestaat voornamelijk uit smalle kronkelende wegen door het grootste heuvelachtige landschap. Door de ontelbare bochten, heuvels en haarspeldbochten is dit pas de echte groene hel, op de meest bizarre momenten kan er namelijk zomaar een net zo enthousiaste tegenligger opduiken. Hier wordt kortom alles gevraagd van zowel de motor, XWD-systeem, onderstel en bestuurder. Waar we zonet nog op de snelweg comfortabel talloze kilometers konden wegtikken, gaan we hier volledig geconcentreerd te werk. De stijvere veren en schokdempers van het Aero onderstel houden de auto keurig vlak in snel genomen bochten, toch had het onderstel naar onze smaak nog wat stugger mogen zijn. Het XWD systeem houdt de 9-3 keurig in balans, de elektronische stabiliteitscontrole hoeft maar zelden in te



Saab 9-3 Sport Estate 2.8 Turbo V6 Aero XWD

grijpen. Het koppel wordt vooral in haarspeldbochten razendsnel naar de achterwielen gestuurd om onderstuur te voorkomen. Met een speelse kont gooi je de Saab met het grootste gemak de bocht om, om vervolgens onder het genot van turbo gefluit weer voort te blazen naar de volgende doordraaier.

Na enkele kilometers vallen dan toch nadelen nadrukkelijker op dan onder normaal gebruik. In de Eifel is een precieze en exacte besturing een must, die van de 9-3 voldoet daar bij lange na niet aan. Door de indirecte overbrenging is het elke keer weer een gok waar je precies uitkomt. In de regel vormt dit niet echt een negatief punt, maar bij een auto van dit kaliber mag je gewoon wat meer gevoel en precisie verwachten als bestuurder. De keerzijde van een indirecte overbrenging is dat op Autobahn-tempo de besturing precies op haar plek valt. Saab heeft de 9-3 duidelijk niet als scheurijzer bedoelt, maar meer als een smerig snelle cruiser. Ook het XWD systeem komt aan zijn grenzen als er teveel wordt gevraagd. Het naar achter gestuurde koppel gaat dan aan de binnenzijde ongebruikt in rook op. Het elektronisch gestuurd slipdifferentieel uit het optionele Sport Pack zou hier uitkomst hebben geboden. Ook de bijbehorende High Performance remmen zouden niet misstaan. Het standaard Aero remwerk laat na enkele afdalingen aan de bestuurder onverbiddelijk weten er genoeg van te hebben. Blijft over een krakkemikkige opmerking over de automaat, die schakeltoetsen op het stuur mist. Ook dat is een optie die je eigenlijk niet wilt missen op dergelijk terrein. Maar de automaat doet verder niet onder voor een handbak. De schakelmomenten zijn voorspelbaar, het koppel wordt goed gebruikt en als je het als bestuurder verlangd laat de bak de turbo naar lucht happen.



Uitbreiding van het gamma

Wisten de Zweden ons te verrassen met dit nieuwe sportieve model? Uiteindelijk niet helemaal, maar de Saab 9-3 Sport Estate 2.8 Turbo V6 Aero XWD is zeker geen groentje. De 2.8 Turbo V6 is een heerlijk soepele machine die mooi samenwerkt met de fijne zestraps automaat. De prestaties spreken voor zich, al valt de sprint naar 100km/h wat mager uit door de automaat en is de fut boven de 230km/h er ook wel wat uit. De subjectieve snelheidsbeleving is echter dik in orde, de tussenacceleraties zorgen daarnaast elke keer voor een glimlach op je gezicht. De vierwielaandrijving is een echte toevoeging aan het bestaande gamma en in de toekomst zullen meerdere motoren uit de 9-3 reeks ervan profiteren. Naast de beresterke 2.8 Turbo V6 motor is XWD momenteel ook leverbaar op de 2.0 Turbo met 210pk. Vanaf 2009 komt daar de 2.0t BioPower bij, eveneens geen kinderachtige motor. Dieselrijders zullen het voorlopig zonder de verbeterde tractie moeten doen. Alleen vierwielaandrijving maakt echter nog



Saab 9-3 Sport Estate 2.8 Turbo V6 Aero XWD

geen sportauto van de 9-3. Voor de echte sportieve feeling mist de 2.8 Turbo V6 Aero XWD het aan raffinement in de onderstelafstemming. Ook een directere besturing zou best mogen op zo'n topmodel. Waarom het eLSD een optie is blijft ook vreemd. Dat betekent echter niet dat de Saab 9-3 Sport Estate 2.8 Turbo V6 Aero XWD maar een middelmatige auto is. Het is een snelle, luxe en comfortabele life-style stationwagon die onder normale omstandigheden meer dan voldoet.

Foto- en videografie: Luuk van Kaathoven

Plus

- + Krachtige turbomotor
- + Fijne automatische transmissie
- + XWD vierwielaandrijving echte toevoeging aan het ~~Sport~~ aanvoelend rempedaal

Min

- Indirecte besturing
- Afwerking kan beter