

Saab 9-3 Aero: viertürige Sportlimousine mit 180 PS (132 kW) starkem 1.9 TTiD-Motor, Frontantrieb und Sechsgang-Schaltgetriebe



Flottes Pferd, kräftiges Ross



Von Grund auf völlig neu entwickelt und besonders auf Fahrspaß getrimmt startete im Herbst 2002 der aktuelle Saab 9-3 als viertürige Sportlimousine. Im Frühjahr 2005 folgte der vom Bug bis zur Wagenmitte identische und dahinter völlig neu gestaltete 9-3 Sport-Combi. Nach der Auffrischung des Innenraums zum Modelljahr 2007 erhielt die Saab 9-3-Reihe (zu der seit 2003 auch die dritte Auflage des zweitürigen Cabriolets gehört) im vergangenen Sommer auch

noch ein markanteres Gesicht. Optisch und technisch ist die Weiterentwicklung der „kleinen“ Baureihe aus dem schwedischen Trollhättan damit komplett.

Neben dem geschärften Auftritt – weniger sichtbar, dafür aber im Fahrbetrieb und nicht zuletzt beim Einsatz als Anhänger-Zugfahrzeug deutlich spürbar – sind Verbesserungen des Antriebsstrangs. Dazu zählen der mit 180 PS (132 kW) und 400 Nm maximalem Drehmoment besonders kräftige Turbodiesel 1.9 TTiD 16V, mit



Verhältnis 40:60 geteilten) Rücksitzlehne nach dem Entriegeln vom Kofferraum aus mehr als verdoppeln. Ladegut, das weniger als einen Meter breit, 1,80 m lang und 35 cm hoch sein darf, kann so befördert werden.

Unpraktisch sind jedoch die deutliche Stufe in der verlängerten Ladefläche, die nicht bis zur Waagrechten klappenden Fondlehnen und die dar-

des Fahrzeugs länger direkter Sonneneinstrahlung ausgesetzt ist.

Neben Frontairbags, integrierten Seitenairbags und Kopfairbags sorgen Gurtstraffer und die zweite Generation der aktiven Kopfstützen SAHR (Saab Active Head Restraints) für Sicherheit. Verformbare Crashboxen hinter der vorderen Stoßstange verringern mögliche Karosserieschäden beim Aufprall

Besonders beeindruckend sind die für Überholmanöver wichtigen Zwischenspurts. Damit sind schnelle Reisen auch auf Autobahnen mit starkem LKW-Verkehr noch ein Vergnügen

aus hervorstehenden Bügel für deren Verriegelung. Bis zu zwei Meter lange Gegenstände wie Ski, Paddel oder Angelruten passen allerdings auch durch die 19 mal 23 Zentimeter messende Durchladeklappe hinter der Fondmittelarmlehne, ohne die äußeren Sitzplätze zu beeinträchtigen. Dort ist das Platzangebot besonders für die Fondpassagiere beachtlich, weil der stolze Radstand 2,68 m beträgt.

Ergonomie, Instrumentierung und Sitzposition in der Fahrgastzelle sind – ebenso wie das bogenförmige Cockpit – mit leicht zu bedienenden Schalt- und Steuerelementen auf den Fahrer ausgerichtet. Über dem in Länge und Höhe verstellbaren Lenkrad zeigt das SID-Informationssystem mit einem 6,5-Zoll-Bildschirm die Navigationsdaten auf

DVD-Basis, Radioeinstellung und Warnhinweise. Letztere und über das Bluetooth-Telefon mit Sprachsteuerung eingehende Anrufe werden kurzzeitig unterdrückt, wenn der Fahrer größeren Belastungen ausgesetzt ist oder scharf bremst. Ablenkung vermeidet auch die Night-Panel-Funktion, die die Beleuchtung im Augenblick nicht benötigter Instrumente mit Ausnahme des Tachometers ausschaltet.

Eine große Anzahl von Funktionen wie Einparkhilfe, Scheibenwischer mit Regensensor und Diebstahlalarm kann nach persönlicher Vorliebe programmiert werden. Die Zweizonen-Klimatisierungsautomatik regelt auch den Luftstrom getrennt, wenn eine Seite

mit niedriger Geschwindigkeit bis zu 15 km/h.

Vier Ausstattungslinien gibt es wahlweise mit pergamentfarbenem oder grauem Grundton. Aero, die edelste Designlinie, die auch unseren Testwagen zierte, enthält außen 17-Zoll-Leichtmetallräder mit 235/45-Bereifung, ein verchromtes Doppel-Auspuffrohr, spezielle Stoßfänger, integrierte Nebellampen und Bi-Xenon-Scheinwerfer. Das Wageninnere prägen Sportsitze, Leder an Schalthebel und Multifunktionslenkrad sowie zusätzliche Ablagen und Getränkehalter.

Statt des normalen elektronischen Stabilitätsprogramms ist bei unserem Wagen in der Aero-Ausstattung zum stärksten Dieselmotor das „ESP Plus“ enthalten. Zusammen mit größeren und kleineren Sonderausstattungen wie Business- und Komfortpaket, Premium-Lederausstattung, Navigationssystem, Glas-Schiebebedach sowie elektrisch verstellbaren Frontsitzen steigt der Grundpreis des 9-3 Aero 1.9 TTiD von 36.550 Euro mühelos um weitere 10.000 Euro.

Die stärkste Variante der drei verfügbaren 1,9-Liter-Vierzylinder-Turbodiesel – es gibt auch Versionen mit 120 PS (88 kW) und 150 PS (110 kW) – erlaubt mit ihrem maximalen Drehmoment von 400 Nm (im Solobetrieb mit von Hand geschaltetem Sechsganggetriebe) den Spurt aus dem Stand auf Tempo 100 in 8,7 Sekunden und 220 km/h Höchstgeschwindigkeit.

Besonders beeindruckend und fast so kurz wie die Werte der Sechszylinder-Benziner sind die für Überholmanöver wichtigen Zwischenspurts: 6,5 Sekunden dauert die Beschleunigung von 60

Saab 9-3 Sport Limousine

- Länge: 4,64 m
- Breite: 1,80 m
- Breite über Spiegel: 2,04 m
- Leergewicht: 1.410 bis 1.690 kg
- Zuladung: 400 bis 470 kg
- Anhängelast, gebremst (12 %): 1.400 bis 1.600 kg
- Zulässige Dachlast: 100 kg
- Preis: ab 26.650 Euro

Steil geneigte Front- und Heck-scheiben sowie kurze Überhänge unterstreichen das sportliche Erscheinungsbild des Saab 9-3 Aero

E85-Biosprit betreibbare Bi-Power-Motoren und die Einführung des XWD-Allradantriebs. Dieser ist vorerst in der Sonderedition Turbo X mit 280 PS (206 kW) serienmäßig oder optional zum 255 PS (188 kW) starken Sechszylinder-Benziner in den Aero-V6-Modellen erhältlich. Trotz coupéähnlicher Silhouette und hervorragender Aerodynamik (cw-Wert 0,28) ist die Saab 9-3 Sportlimousine ohne die frühere gewohnte Heckklappe ein Stufenheck-Viertürer mit separatem Kofferraum. Dessen 425 l Normalvolumen lassen sich durch Umklappen der (im



Ein sportliches Gespann bildet der Saab 9-3 Aero zusammen mit der von Drettmann Bremen zur Verfügung gestellten Cobalt 302, die die zulässige Anhängelast voll ausnutzt



Sauber eingepasst verbirgt sich der quer eingebaute Dieselmotor unter einer großen Kunststoff-Abdeckung



Relativ leicht ist der abnehmbare Zughaken von hinten einzusetzen oder herauszuziehen

auf 100 km/h im vierten Gang, und 9,0 Sekunden vergehen, um im fünften Gang von 80 auf 120 km/h zu kommen.

Damit sind schnelle Reisen auch auf Autobahnen mit starkem LKW-Verkehr noch ein Vergnügen. Bei 130 km/h Durchschnittsgeschwindigkeit klettert der Verbrauch zwar über den kombinierten Wert von 5,8 Litern hinaus, ist – knapp oberhalb der Sieben-Liter-Marke – aber völlig vertretbar. Aus 154 g/km CO₂-Ausstoß werden so gut 185 g/km. Merke: Wer Schnellzug fahren will, musste schon immer einen Zuschlag bezahlen.

Zum Fahrwerk gehört die passive Hinterradführung mit vier Querlenkern, die hervorragend auf Lenkimpulse anspricht und optimales Handling zusammen mit bester Stabilität beim Bremsen mit vier Scheiben und ABS bringt. Die elektrohydraulische Servolenkung der TiD-Varianten arbeitet präzise, und der Wendekreis von Bordstein zu Bordstein beträgt 10,80 m. Hilfreiche Fahrwerksysteme wie ESP, mechanische Bremskraftunterstützung, elektronische EBD-Bremskraftver-

teilung, die Kurven-Bremskontrolle CBC und die Traktionskontrolle TCS sind serienmäßig enthalten.

Eine starre Anhängerkupplung gibt es als Zubehör gegen 240 Euro, eine abnehmbare gegen 540 Euro Aufpreis. Dazu kommen bis zu 200 Euro Montagekosten. Von 1.410 bis 1.690 kg möglicher Zuglast waren unserem Testfahrzeug der maximal mögliche Wert von 1.600 kg für gebremste Anhänger genehmigt.

Bei 2,04 m Breite über beide Außenpiegel lassen sich ohne Zusatzspiegel Boote befördern, die auf dem Trailer in einem Meter Höhe nicht breiter sind. Auf ebener Strecke ist die Zugleistung des Turbodiesels mehr als ausreichend. Beim Anfahren an größeren Steigungen, auf lockerem Untergrund und vor allem beim Herausziehen eines Bootes über eine steile Slipanlage stößt der Frontantrieb bei maximaler Anhängelast schnell an seine Traktionsgrenzen. Da ist vorsichtiger Umgang mit der Kupplung geboten.

Eine erste Hilfe wäre die für 2.200 Euro Aufpreis auch beim Diesel erhältliche Sechsstufen-Automatik. Wer häufiger Trailer unter erschwer-

ten Bedingungen mit einem Saab 9-3 ziehen will, sollte eines der Modelle mit dem Allradantrieb XWD wählen. Für diese Sechszylinder-Varianten sind jedoch zumindest 42.800 respektive 45.000 Euro zu bezahlen – und durchschnittliche

nes neuen Fahrzeugs zusätzlich zu zwei Jahren Neuwagengarantie eine zwölfmonatige Anschlussgarantie für alle wichtigen Baugruppen kostenfrei gibt. Diese schließt im dritten Jahr (bis maximal 120.000 km) alle garantiebedingten Lohn-

Beim Herausziehen eines Bootes über eine steile Slipanlage stößt der Frontantrieb bei maximaler Anhängelast schnell an seine Traktionsgrenzen

Solo-Verbrauchswerte von 10,7 oder 11,4 l Super je 100 km in Kauf zu nehmen. Im Anhängerbetrieb steigt, stark abhängig von Größe und Gewicht der Ladung, der Verbrauch je 100 km beim Diesel um bis zu zwei, bei den Benzinern um bis zu drei Liter.

Saab selbst hilft jedoch, die Betriebskosten im Zaum zu halten, weil es inzwischen beim Kauf ei-

und Materialkosten ein. Danach besteht die Möglichkeit, die Garantie jeweils um ein Jahr auf bis zu volle zehn Jahre ab Erstzulassung oder maximal 200.000 km Laufleistung zu verlängern. Auch hier werden die vollen Lohnkosten bei entsprechenden Reparaturen und anteilig nach gefahrenen Kilometern die Materialkosten übernommen.

Text und Fotos: Karl Seiler



..... Saab Deutschland GmbH
..... Friedrich-Lutzmann Ring
..... 65423 Rüsselsheim
..... Tel. (0180-2) 24 95 95
..... saab.de