

test Saab 9-3



Bilen fås med tre olika effektuttag ur motorn, från 150 till 210 hästkrafter. Bilen på bilden (i Vector-utförande) är sänkt vilket ger kortare och hårdare fjädringsrörelser men också en slingerfriare husvagnsresa.

Snygg, stark, sportig

Av Torbjörn Stålenhag

torbjorn.stalenhag@husvagnochcamping.se

"Alltså skall bilen vara smidig och lättkörd, den skall vara säker, komforten får gärna vara hög och priset helst lågt. Ingen bil erbjuder allt detta men Saab 9-3 når långt."

Med ett nytt sportigare utseende och en delvis ny målgrupp marknadsförs nya Saab 9-3 som en körglad bil tänkt att hitta hem till dem som vill ha "något utöver det vanliga". För att fullfölja denna förvandling från en folklig bil till ett mer exklusivt livsstilsverktyg har man gett bilen egenskaper och utrustning som gör att den ska tåla en jämförelse med konkurrenter vars varumärken värderas i bilvärldens högsta division. "Vector" står att läsa instansat i den testade bilens dörrtrösklar och det sken som kommer från de i dörrarnas nederkant monterade ljusen är ett av många sätt att berätta för den som är på väg att ta bilen i besittning att detta är en premiumbil. Prislappen är ett annat sätt.

Når långt

Med bandspelare och anteckningsblock i väskan, en husvagn på draget och en stor portion nyfikenhet

drog vi ut i höstmörkret för att ta reda på om man blir lika glad som mannen på streckteckningen i reklamen för bilen, eller om det fräsiga formspråket och den allmänna framtoningen bara är tomt prat och förhävelse. Är bilen duglig för den som gör husvagnsresor?

Det krävs en del för att en bil ska fungera bra i dessa sammanhang, men ingen drar alltid omkring med sin husvagn, de allra flesta dagar ska bilen fungera som traditionell familjebil också. Alltså skall bilen vara smidig och lättkörd, den skall vara säker, komforten får gärna vara hög och priset helst lågt.

Ingen bil erbjuder allt detta men Saab 9-3 når långt. Den är skön att åka i, den är pigg och smidig, och den är säker. Den är inte bränslenål, framför allt inte med husvagn efter, den är inte heller billig, men det finns inget som känns billigt i bilen heller, möjligen med undantag för den för designens skull dipplacerade cd-skivhållaren på mittkonsollen och för handbromsspakens handhavande. För att frigöra

den krävs att man trycker in en knapp på undersidan av spaken och inte som tidigare på spakens topp. I övrigt känns knappar och reglage både solida och genomarbetade.

Komfortabel fram, trång bak

Körställningen går att reglera för att passa de flesta, både ratt och stol är justerbara på höjd och längd. Nackstöden i framstolarna är utformade för att minimera pisksnärt-skador och även baksätet har justerbara nackstöd och tre trepunktsbälten, men utrymmet är begränsat. Både huvud och knä har nära till tak respektive stolsryggar.

Flexibelt bagageutrymme

Bagagekapaciteten är inte bäst i klassen men 421 liter räcker långt och bilens förmåga att bära bördan är bra. Två handtag i bagagerummets överkant frigör en spärr i ryggstödens infästning för enkel och snabb fällning av ryggstöden i fördelningen 40/60. Här finns också en skidlucka (som känns liten för fyra par skidor).

Saab 9-3 test



Automatisk växellåda med möjlighet till manuell växling. Notera den extra displayen högst upp på instrumentbrädan, i siktfället, som visar tid, utetemperatur, radioinställningar och varnings-signaler.

Hårt och bra

Den testade varianten, Vector, har bland annat hårdare fjädrar vilket styrar upp bilen, på bekostnad av fjädringskomforten, men dragjobben blir stadigare. Under testperioden kom ett oväntat snöfall och vägarna blev både spåriga, guppiga och stundtals riktigt hala men resan blev aldrig dramatisk.

Bilens antispinnssystem fungerar som starthjälp under 40 km/h och i farter därutöver jobbar systemet med motorstrykning om hjulspinn uppstår. Bilen var utrustad med en automatisk växellåda vars fem växlar också går att hantera manuellt, Saab Sentronic (15 900:-). Motorbromsning och utnyttjande av det vridmoment som finns tillgängligt innan turbon laddar är alltså möjliga för den som väljer att köra aktivt eller för den som vill hålla bränsleförbrukningen nere.

Motorn levererar 175 hästkrafter som mest men det är när turbon laddar som värst, det vill säga pres-

sar in optimalt med luft och bränsle. Det märks, inte minst vid omkörningar, men också vid tankstoppen. Under testperioden körde vi bilen både bekvämt (automat) och snålt, (manuellt). Då sjönk förbrukningen cirka tio procent.

Säker som få

Krocksäkerheten i bilen är av allra bästa sort med, utöver de nämnda nackstöden, bältesförsträckare, krockkuddar både i stolssidorna och i taket, så kallade sidokrockgardiner, och med uppgraderad säkerhetsbur och deformerbare strukturer i karossen. Bilen fick också högsta betyg i senaste krockproverna i Euro NCAP. Det är bara ett exklusivt fåtal bilar som klarat det!

Närmast jämförbara konkurrenter är Volvo S 60, som i sällskapet är komfortvagnen med härliga vinteregenskaper, Opel Vectra som passar bäst på kontinentens snabbare vinterfria vägbanor, Citroën C5, som är en utsökt dragbil, Ford Mon-

deo, som är rymligast och Mazda 6 som är snyggast. Saab 9-3 Vector (sport sedan) är säkrast av dessa och som dragbil kan man sammanfatta den med begreppen stark, snygg och stadig men också lite trång, lite dyr och ganska opraktisk för den som behöver kombi. Att Saab, som var bland de första i världen med strålkastartorkare, inte längre erbjuder det är möjligen att betrakta som en designmässig framgång men definitivt inte som en säkerhetsutveckling. Tvärt om. Man önskar sig torkarna tillbaka, om än bara för syns skull.

Snö och halka är inget stort problem för bilen som har ett inbyggt antispinnsystem vars bromsar "låser" spinande hjul (under 40 km/h) Det fungerar utmärkt som starthjälp, i högre hastigheter strypps motorkraften om sensorerna registrerar hjulspinn.



fakta Saab 9-3 sport sedan

Pris: 259 900:-

Motor Kraftöverföring:

1 998cm³ Rak 4-cyl, turbo
framhjulsdraft, 5 vx man/automat
Effekt: 175 hk vid 5 500 rpm
265 Nm vid 2 500 rpm

Mått: vikt/cm/kg

Längd: 463
Bredd: 176 (203 inkl backspeglar)
Höjd: 146
Lastvolym Liter: VDA min/max
421/i.u
Tjänstevikt: ca 1 535 (1 560 aut.)
Maxlast: 445 (440)
Max släpvikt: 1 600 (Med B-kort 1 520 man)
Axelavstånd: 267
Överhäng: ca 105 (avståndet mellan bakaxel och dragkula)
Vändcirkel: 10,8 m
Däck: 225/45R17
Bränsleförbrukning:
100 kilometer. Blandad körning (utan släp) 8,5 L (fabr. uppg)

Genomsnitt under testperiod 14,5 L (med släp)

Garantier

2 års nybilgaranti
1 år SAAB assistance
3 års vagnskada
10 års rostskyddsgaranti

Pris /skatt

Från 219 900:-
Årlig vägskatt: 1 628:-
Dragkrok inkl montering:
fast 3 635:- 4 955:- delbart

Övriga versioner:

1.8t (150hk) Linear från 219 900:-
1.8t Arc (150 hk) från 245 900:-
1.8t Vector (150 hk) från 249 900:-
2.0t Linear (175 hk) från 245 900:-
2.0t Arc (175 hk) Från 255 900:-
2.2 TiD (125 hk) Linear från 229 900:-
Arc från 255 900:-
Vector från 259 900:-
2.0T Aero (210 hk) från 291 500:-



Det är en aning trångt i baksätet. Mugghållaren är likadan som den man hittar i nya Opel Vectra som är en annan GM-bil.