

## Saab 9-3 Cabriolet 1.9 TTiD Aero (DPF)

Zweitüriges Cabriolet der Mittelklasse (132 kW / 180 PS)

### ADAC Testergebnis

**Note 2,3**

Das Cabrio vom Saab 9-3 ist eigentlich ein alter Bekannter, aber der schwedische Hersteller hält sein Open-Air-Auto mit optischen und technischen Überarbeitungen stets auf dem Laufenden. Äußerlich ist das aktuelle Facelift-Modell mit Standlicht-Streifen an der Oberkante der Scheinwerfer und an den weiß getönten Heckleuchten zu erkennen. Aber auch unter der Motorhaube bläst ein frischer Wind: der 1,9-l-Dieselmotor wird von zwei nacheinander geschalteten Turboladern zwangsbeatmet (Registeraufladung). So gibt er stramme 400 Nm und 180 PS ans Getriebe weiter. Man ist also flott unterwegs, wenngleich das Fahrwerk nicht verbergen kann, dass es etwas in die Jahre gekommen ist: zu unpräzise vor allem in Kurven lässt es die Ausgewogenheit manches deutschen Konkurrenten vermissen. Ansonsten gibt es viel Positives zu berichten, neben der vor allem für einen Diesel kräftigen Heizung gefällt die umfangreiche Ausstattung mit Klimaautomatik, E-Verdeck und sogar Xenon-Licht. Das hat aber alles auch seinen Preis - 42.800 Euro für das getestete Modell sind eine Menge Geld in dieser Klasse. Aber Saab fahren war schon immer etwas anderes fernab des Mainstream. **Karosserievarianten:** Limousine, Kombi, Cabrio. **Konkurrenten:** Audi A4 Cabrio, Chrysler Sebring Cabrio, Mercedes CLK Cabrio.

- + einfache Bedienung
- + gute Sitze vorne
- + kräftige Heizung
- + sehr gute Fahrleistungen
- + kräftige Bremsen
- + hohe passive Sicherheit
- + sauberes Abgas
- unflexibler Kofferraum
- hinten knappes Platzangebot
- hoher Kaufpreis



### Karosserie/Kofferraum

**Note 3,1**

#### Verarbeitung

**Note: 2,1**

- + Die Verarbeitung und das Finish der Karosserie hinterlassen einen guten Eindruck. Der setzt sich auch im Innenraum fort, die verwendeten Materialien wirken hochwertig und sind sauber verbaut,



Trotz versenkbarer Kopfstützen wird der Blick nach schräg hinten durch die breiten C-Säulen stark beeinträchtigt.

es knarzt oder klappert nichts. Applikationen in Alu-Optik unterstreichen den sportlichen Touch des Cabrios. Die Türausschnitte sind nach außen vollständig abgedichtet und verschmutzen nicht. Zusätzlich sind die Schweller durch Kunststoffauflagen vor Kratzern beispielsweise durch Schuhe geschützt. Der Tankverschluss ist in die zentrale Türverriegelung einbezogen. Das solide Stoffverdeck ist sorgfältig verarbeitet und gut isoliert. Die Heckscheibe besteht aus Glas und ist beheizbar. Das Öffnen und Schließen des Daches geschieht auf Knopfdruck vollautomatisch in unter 25 Sekunden, sogar bei Geschwindigkeiten bis 30 km/h. Die Verwindungssteifigkeit hat Saab offensichtlich verbessert, bei offenem Verdeck ergibt sich auch auf schlechten Strecken nur wenig Karosserie-Zittern.

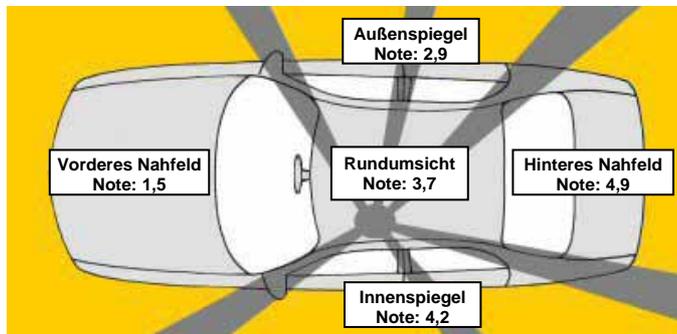
- Die Front- und Heckschürzen sind vollständig lackiert, die Folgen kleiner Rempler nur teuer zu beseitigen. Immerhin verfügen die Fahrzeugseiten über Kunststoffleisten, wenn auch lackiert; dennoch besteht damit ein gewisser Schutz fürs Blech. Als Reserve rad gibt es nur ein schmales Notrad.

#### Sicht

**Note: 2,7**

Die Karosserie ist nicht besonders übersichtlich, Front und Heck muss der Fahrer abschätzen. Zwar sind die hinteren Kopfstützen versenkbar, die breiten C-Säulen aus Stoff schränken aber besonders beim Abbiegen die Sicht deutlich ein. So ergibt sich bei der ADAC-Rundumsicht-Messung nur eine zufriedenstellende bis ausreichende Note. Die Sicht im Innenspiegel ist gerade bei geschlossenem Dach sehr mager, in den Außenspiegeln sieht man schon etwas mehr, der Spiegel der Fahrerseite deckt im linken Bereich auch den Toten Winkel ab.

- + Der Bodenblick nach vorne ist gut, ebenso die Wirksamkeit der Scheibenwischer, sie wischen ein großes Feld frei, auch bei höheren Geschwindigkeiten. Bei geöffnetem Dach ist die Rundumsicht sehr gut. Helle Bi-Xenonscheinwerfer sind serienmäßig, auf Wunsch gibt es auch Kurvenlicht. Der Innenspiegel blendet bei störendem Scheinwerferlicht automatisch ab. Die Außenspiegel sind serienmäßig beheizbar. Gegen Aufpreis liefert Saab für den Heckbereich Einparkensoren.
- Der Bodenblick nach hinten ist auf Grund des hohen Heckabschlusses immer mangelhaft, egal ob bei offenem oder geschlossenem Dach.



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterposten und Kopfstützen. Bei den Innen- und Außenspiegeln werden deren Sichtfelder aus dem Blickwinkel des Fahrers bewertet. Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor bzw. hinter dem Fahrzeug erkennt.

### Ein-/Ausstieg

**Note: 2,9**

Das Ein- und Aussteigen gelingt beim 9-3 Cabrio zufriedenstellend, der Sitz befindet sich mit 53 cm über der Straße etwas zu niedrig, zudem ist der Schweller nicht gerade schmal. Der Zustieg nach hinten verläuft Konzept-bedingt recht umständlich (Zweitürer), immerhin verfügen die Vordersitze über eine elektrische Einstiegshilfe. Die Türbremsen könnten etwas kräftiger ausgelegt sein und dann die Türen auch an Steigungen zuverlässiger offen halten.

- + Die Türen lassen sich mit einer praktischen Fernbedienung ent- und verriegeln. Nach dem Aussteigen bleiben die Scheinwerfer noch eine kurze Zeit eingeschaltet und beleuchten den Weg.

### Kofferraum-Volumen\*

**Note: 3,8**

355 Liter Volumen fasst der Kofferraum, wenn das Verdeck geschlossen ist. Offen reduziert sich das Volumen auf 230 Liter.



Natürlich muss man bei einem Cabriolet Abstriche beim Kofferraumvolumen machen. Jedoch ist für ein viersitziges Fahrzeug ein Volumen von 230 l etwas knapp.

### Kofferraum-Zugänglichkeit

**Note: 3,4**

Mit gut 70 cm liegt die Ladekante recht hoch, zudem stört innen die Bordwand von hohen 21 cm. Insgesamt ergibt sich nur eine ausreichend große Ladeöffnung, wenngleich es auch schlechtere Cabrios gibt. Öffnet man das Verdeck, schwingt der Verdeckkas-

ten weit in den Kofferraum, so dass nur noch ein flaches Format übrig bleibt. Die Zugänglichkeit des Kofferraums ist insgesamt noch zufriedenstellend, das Gepäckabteil aber recht tief.

- + Der Kofferraumdeckel kann leicht geöffnet und geschlossen werden.
- Die Beleuchtung im Gepäckabteil ist recht schwach.

### Kofferraum-Variabilität

**Note: 5,0**

- Die Rücksitzlehne kann nicht umgeklappt werden. Weder eine Durchladelupe noch ein Skisack sind erhältlich. Für kleine Dinge fehlen Ablagen.

## Innenraum

**Note 2,3**

### Bedienung

**Note: 1,4**

- + Das 9-3 Cabriolet lässt sich insgesamt leicht bedienen. Lenkrad (einstellbar in Höhe und Weite) und Sitz (Höhen- und Neigungseinstellung) lassen sich dem Fahrer optimal anpassen, der Schalthebel liegt gut zur Hand; das Zündschloss auf der Mittelkonsole ist zunächst gewöhnungsbedürftig, aber praktisch und sehr gut erreichbar. Die Außenspiegel sind elektrisch anklappbar, der Beifahrerspiegel senkt sich auf Knopfdruck Richtung Bordstein ab. Die Knöpfe für Nebelscheinwerfer und Nebelschlussleuchte befinden sich gut platziert beim Lichtschalter links neben dem Lenkrad. Die Audioanlage ist serienmäßig und liegt im Blickfeld des Fahrers. Das optionale Navigationssystem mit großem Touchscreen kann man einfach bedienen, die Menüstrukturen sind aber komplex und erfordern Einarbeitung. Die Rundinstrumente sind sehr übersichtlich und ideal skaliert, das Fahrerinformationssystem liefert Daten zu Außentemperatur und Verbräuchen. Das Handschuhfach ist gekühlt. Es gibt zahlreiche praktische Ablagen, ein Halter für große Flaschen fehlt jedoch.
- Beim Lösen der Handbremse kann man sich die Finger einklemmen. Die Fenster lassen sich nur mit Zündung öffnen und schließen. Für das Abblendlicht fehlt eine Kontrollleuchte.



Der Innenraum bietet gewohntes und bewährtes Saab-Ambiente mit guter Verarbeitungsqualität sowie Funktionalität.

### Raumangebot vorne\*

**Note: 2,0**

- + Auf den vorderen Sitzplätzen hat man ein großzügiges Raumgefühl, die Sitze lassen sich für Personen bis ca. 1,90 m Größe zurückstellen. Auch die Innenbreite ist großzügig bemessen.

### Raumangebot hinten\*

**Note: 4,5**

- Hinten sitzen erwachsene Mitfahrer wegen der geringen Kniefreiheit sehr beengt, sie reicht nur für 1,70 m große Personen, wenn die Vordersitze für 1,85 m große Menschen eingestellt sind. Auch subjektiv geht es eng zu.

## Komfort

**Note 2,2**

### Federung

**Note: 2,4**

Das getestete Modell ist serienmäßig mit einem Sportfahrwerk ausgestattet. Damit spricht die Federung insgesamt zufriedenstellend an, von sportlicher Härte bleiben die Insassen verschont. Die Seitenneigung hält sich in Grenzen.

- + Die Feder- und Dämpferabstimmung ist ausgewogen, tendiert in Richtung straff. Lange wie kurze Bodenwellen werden gut ge-

schluckt. Kleine Unebenheiten kommen aber deutlicher bis zu den Insassen durch. Stuckern zeigt das Fahrwerk aber nicht. Insgesamt liegt das 9-3 Cabrio recht ruhig auf der Straße, Aufbaubewegungen sind gut gedämpft.

### Sitze

**Note: 1,9**

Der Testwagen ist mit aufpreispflichtigen elektrischen Vordersitzen ausgestattet.

- + Die Vordersitze bieten hohen Sitzkomfort und festen Halt; sie sind höhen- und neigungseinstellbar. Selbst größere Fahrer sitzen angenehm tief. Der Fahrersitz verfügt über eine Lendenwirbelstütze. Auch hinten sind die beiden Sitze bequem, sie verfügen über eine hohe Lehne mit angenehmer Neigung. Lederbezug und Sitzheizung sind Serie.
- Die Atmungsaktivität der Lederbezüge lässt zu wünschen übrig.

### Innengeräusch

**Note: 3,1**

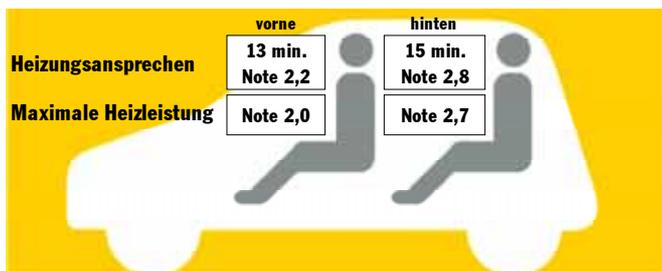
Der Motor ist stets leise, bleibt aber präsent. Bei hohem Tempo nehmen vor allem die Windgeräusche stark zu.

### Heizung, Lüftung

**Note: 1,8**

(Heizungstest bei -10 °C in der ADAC-Klimakammer) Die Heizung spricht hinten zufriedenstellend an und zeigt eine eben solche Heizwirkung.

- + Im vorderen Bereich des Innenraums sind Ansprechen und Wirkung dagegen gut. Bereits nach kurzer Zeit ist die Luft im Innenraum angenehm erwärmt - auch ein Verdienst des gut isolierten Verdeckes. Die Temperatur der serienmäßigen 2-Zonen-Klimaautomatik lässt sich links und rechts unabhängig einstellen. Bei geöffnetem Dach sind die Luftwirbel bis in hohe Geschwindigkeitsbereiche verhältnismäßig gering (hochgefahrte Seitenfenster, eingestecktes Windschott gegen hohen Aufpreis).



Heizung - Aufwärmzeit von -10°C auf +22°C.

## Motor/Antrieb

**Note 2,0**

### Fahrleistungen\*

**Note: 1,4**

- + Der 1,9-l-Biturbo-Diesel zeigt sich bärenstark und begeistert vor allem durch gleichmäßige und nachdrückliche Leistungsentfaltung. Nach einer kleinen Anfahrschwäche unter 1.500 U/min. erzeugt er ordentlich Druck und lässt bis 4.000 U/min. kaum nach. Entsprechend schaltfaul kann man fahren und trotzdem stets zügig beschleunigen. Auch wenn man die Gänge ausdreht und fleißig schaltet, sind beispielsweise Überholvorgänge rasch erledigt.

### Laufkultur

**Note: 2,5**

- + Der Vierzylinder-Dieselmotor zeigt sich insgesamt vibrationsarm, aber etwas brummig vor allem zwischen 1.500 und 2.500 U/min.

### Schaltung

**Note: 2,7**

- Die Schaltung ist insgesamt recht präzise, aber beim schnellen Schalten manchmal etwas hakelig.
- + Das Einlegen des Rückwärtsganges klappt problemlos, ein Ring am Schaltknäuf zum Ziehen verhindert versehentliches Verschalten.

### Getriebeabstufung

**Note: 2,0**

- + Die gelungenen Abstufungen und die passenden Ganganschlüsse des Sechsgang-Getriebes passen gut zur Leistungscharakteristik des Motors.

## Fahreigenschaften

**Note 2,1**

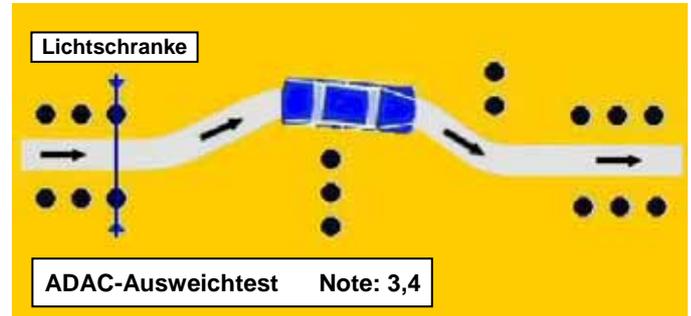
### Fahrstabilität

**Note: 2,6**

Das Saab Cabrio hinterlässt beim ADAC-Ausweichtest keinen so optimalen Eindruck, zu spät greift das ESP ein, um das deutlich überschiebende Heck einzubremsen. So ist es schwer, durch die Gassen zu kommen. Komplettes Schleudern oder gar Kippen wird

jedoch zuverlässig verhindert.

- + Bei schnellen Lenkbewegungen neigt der Saab zum Nachdrängen mit dem Heck, das sorgt bei hohem Tempo für ein etwas unsicheres Fahrgefühl. Trotzdem sind die Fahreigenschaften gut, denn bei sehr heftigem Ausweichen greift das Stabilitätssystem (ESP) korrigierend ein und hilft dem Fahrer, nicht ins Schleudern zu geraten. Die elektronisch gesteuerte Traktionskontrolle sorgt für sicheres Weiterkommen, auch wenn die Straße weniger griffig ist. Gegen Aufpreis ist eine Reifendruck-Kontrolle erhältlich.



Beim ADAC-Ausweichtest erfolgt die Einfahrt in die Pylonengasse mit einer Geschwindigkeit von 90 km/h bei mindestens 2000 Motorumdrehungen im entsprechenden Gang. Geprüft wird die Fahrzeugreaktion, d.h. die Beherrschbarkeit beim anschließenden Ausweichen.

### Kurvenverhalten

**Note: 2,0**

- + Die Kurvenlage ist problemlos. Wenn das Tempo etwas zu schnell ist, greift die Stabilitätskontrolle (ESP) weich ein, um Schleudern bereits im Ansatz entgegen zu wirken. Insgesamt werden schnelle Kurven untersteuernd durchfahren, was auch weniger geübten Fahrern entgegenkommt.

### Lenkung\*

**Note: 2,7**

Die Präzision der Lenkung ist zufriedenstellend, sie vermittelt dem Fahrer etwas wenig Kontakt zur Fahrbahn, in Kurven muss oft leicht nachkorrigiert werden.

- + Bei schnellen Ausweichmanövern spricht die Lenkung gut an. Der Kraftaufwand am Lenkrad ist auch beim Rangieren gering. 11,4 m Wendekreis sind für diese Klasse ein guter Wert.

### Bremse

**Note: 1,1**

- + Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt das Saab Cabrio durchschnittlich sehr gute 36 m (Mittel aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Serienreifen). Die Bremse spricht dabei gut an und kann fein dosiert werden. Auch bei starker Beanspruchung lässt die Bremswirkung kaum nach.

## Sicherheit

**Note 2,1**

### Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

**Note: 2,5**

- + Das Saab Cabrio ist serienmäßig mit ABS, dem elektronischen Stabilitätsprogramm ESP und einem Bremsassistenten ausgestattet - das ist inzwischen Standard in dieser Klasse. Gegen Aufpreis gibt es für die serienmäßigen Xenon-Scheinwerfer Kurvenlicht.
- Es sind weder Rückstrahler noch Rückleuchten vorhanden, die bei geöffneten Türen warnen.

### Passive Sicherheit - Insassen

**Note: 1,6**

- Die vorderen Kopfstützen bieten Personen bis zu einer Größe von 1,80 m guten Schutz.
- + Das Saab 9-3 Cabrio erreicht beim Crashtest nach EuroNCAP-Norm alle fünf möglichen Sterne für sehr guten Insassenschutz. Der Abstand zwischen Kopf und Kopfstütze ist vorne sehr niedrig, aber auch bei den hinteren Kopfstützen gut, die leider nur bis 1,65 m Körpergröße optimal wirken können. Auf den Vordersitzen werden die Insassen zum Anschlallen ermahnt. Bei einem drohenden Überschlag fahren hinter den Fondkopfstützen blitzschnell Überrollbügel aus, um die Mitfahrer zu schützen.

### Kindersicherheit

**Note: 1,7**

- Auf dem Beifahrersitz dürfen nur dann rückwärtsgerichtete Kindersitze befestigt werden, wenn der Beifahrer-Airbag beim Händler deaktiviert wurde.
- + Auf den Rücksitzen lassen sich Kindersitz-Systeme stabil unterbringen - auch mittels Isofix-System. Die Gurtlängen reichen auch für Kindersitzsysteme mit hohem Gurtbedarf aus. Die Gurtschlöss-

ser sind so kurz, dass ebenso Kindersitze mit sehr flach gehaltenen Aufnehmern lagestabil befestigt werden können. Insgesamt eignet sich der Saab also gut für Kindersitze.

- Das Einsetzen und Angurten von Kinderrückhaltesystemen auf den Rücksitzen ist besonders bei geschlossenem Verdeck umständlich.

### Fußgängerschutz

**Note: 4,0**

- Beim simulierten Fußgängerunfall (nach EuroNCAP) schneidet der Wagen mit einem von vier Sternen schwach ab.

### Verbrauch/Umwelt

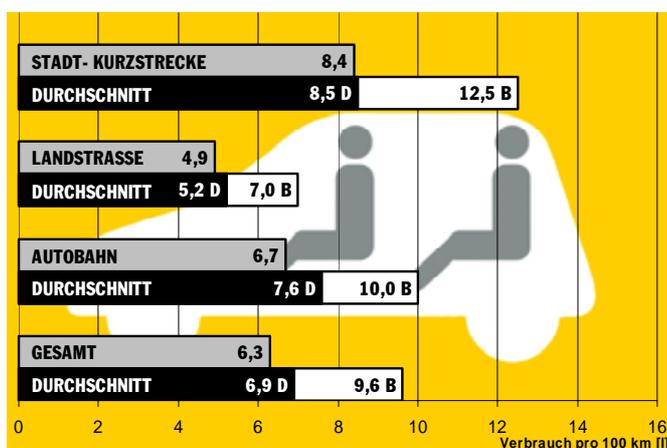
**Note 2,0**

#### Verbrauch\*

**Note: 2,4**

Innerorts verbraucht der Saab mit dem neuen Biturbo-Diesel moderate 8,4 l Diesel pro 100 km.

- + Außerorts sinkt der Verbrauch auf gute 4,9 l, auf der Autobahn steigt er wieder an auf 6,7 l, bleibt damit für seine Klasse aber immer noch im guten Bereich, insbesondere in Anbetracht der Leistung. So ergibt sich ein durchschnittlicher Gesamtverbrauch von 6,3 l, der bei gemischtem Betrieb in der Praxis gut erreicht werden kann, wenn man sich am Gaspedal zurückhält. Wer die Leistung des kräftigen Motors des öfteren fordert, muss mit Verbräuchen um 10 l/100 km rechnen.



Kraftstoffverbrauch in l/100 km - Klassendurchschnitt für Fahrzeuge mit Dieselmotor (D) und Fahrzeuge mit Ottomotor (B).

### Abgas

**Note: 1,6**

- + Die Schadstoffanteile im Abgas sind erfreulich niedrig, auch dank des geschlossenen Partikelfiltersystems.

### Wirtschaftlichkeit\*

**Note 4,6**

#### Betriebskosten

**Note: 1,8**

- + Dank des niedrigen Verbrauchs halten sich die Kosten für den

Betrieb in Grenzen - sie setzen sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff zusammen.

### Werkstatt- und Reifenkosten

**Note: 3,9**

Für die Beurteilung werden uns vom Hersteller keine Daten zur Verfügung gestellt - die Berechnung der Werkstattkosten beruht deshalb auf Erfahrungswerten.

- + Saab gewährt eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.

### Wertstabilität

**Note: 3,9**

Um die Wertstabilität ist es beim 9-3 Cabrio in dieser Ausführung nicht so gut bestellt, zu hoch ist der Kaufpreis und zudem wird ein Modellwechsel innerhalb des vierjährigen Berechnungszeitraums erwartet. Deswegen fallen die Prognosen nicht so gut aus.

### Kosten für Neuanschaffung

**Note: 5,5**

- 42.800 Euro sind trotz umfangreicher Ausstattung für die getestete Variante sehr viel Geld. Zudem der Verkaufspreis schnell auf 50.000 Euro steigt, wenn man noch weitere Luxus-Extras hineinpackt.

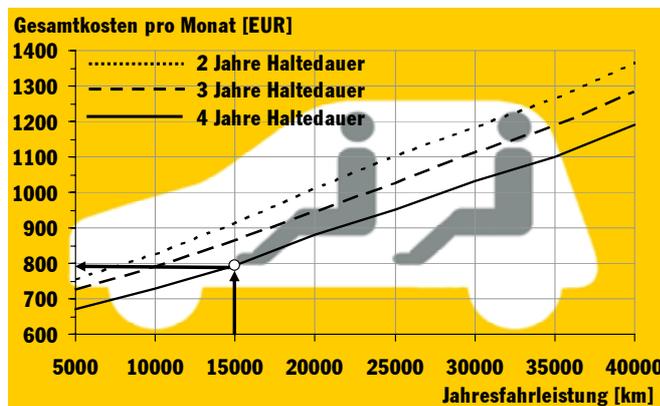
### Fixkosten

**Note: 3,3**

Die Einstufung in der Vollkaskoversicherung liegt im zufriedenstellenden Bereich.

- + Sehr günstig dagegen fallen die nötigen Aufwendungen für die Haftpflicht aus.

- Teuer wird es dann wieder bei der Teilkasko - typisch für Cabrios. Auch der Staat verlangt in Steuerform viel Geld für den Dieselmotor.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Autokosten (Beispiel: 793 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

### Die Motorvarianten

#### in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	1.8t	2.0t	2.0T	2.8T V6	2.8T V6	1.9 TiD	1.9 TTIID
Aufbau/Türen	CA/2						
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1998	4/1998	4/1998	6/2792	6/2792	4/1910	4/1910
Leistung [kW(PS)]	110(150)	129(175)	154(209)	188(255)	202(275)	110(150)	132(180)
Max.Drehmoment [Nm]bei U/min	240/2000	265/2500	300/2500	350/2000	400/2000	320/2000	400/1850
0-100 km/h[s]	10,5	9,0	8,0	7,2	6,7	10,4	9,1
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	205	220	230	245	250	200	220
Verbrauch pro 100 km [l]	9,2S	9,1S	9,5S	11,2S	11,1S	6,8D	6,3D
Versicherungsklassen KH/VK/TK	14/19/26	14/19/26	14/20/26	14/20/26	14/22/26	14/20/26	14/20/26
Steuer pro Jahr[Euro]	135	135	135	189	189	308	308
Monatliche Gesamt-Kosten[Euro]	722	742	816	958	1.052	714	734
Grundpreis[Euro]	34.700	36.500	41.050	45.500	52.500	36.300	38.000

#### Aufbau:

ST = Stufenheck  
 SR = Schrägheck  
 CP = Coupe  
 CA = Cabriolet  
 RO = Roadster  
 KB = Kombi  
 KT = Kleintransporter  
 TR = Transporter  
 GR = Großraumlimousine  
 BU = Bus  
 GE = Geländewagen  
 PK = Pick-Up

#### Versicherung:

KH = KFZ-Haftpfl.  
 VK = Vollkasko  
 TK = Teilkasko

#### Kraftstoff:

N = Normalbenzin  
 S = Superbenzin  
 SP = SuperPlus  
 D = Diesel

## Daten und Messwerte

4-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro4
Hubraum	1910 ccm
Leistung	132 kW (180 PS)
bei	4000 U/min
Maximales Drehmoment	400 Nm
bei	1850 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	235/45R17W
Reifengröße (Testwagen)	<b>235/45R17W</b>
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	<b>11,1 m/11,45 m</b>
Höchstgeschwindigkeit	220 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,1 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2.+3. Gang)	<b>5,3 s</b>
Bremsweg aus 100 km/h	<b>36 m</b>
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	<b>6,3 l</b>
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	<b>8,4/4,9/6,7 l</b>
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Herstellerangabe/Test	154 g/km/ <b>160 g/km</b>
Innengeräusch 130 km/h	<b>71 dB(A)</b>
Länge/Breite/Höhe	4647 mm/1762 mm/1437 mm
Leergewicht/Zuladung	<b>1720 kg/400 kg</b>
Kofferraumvolumen	<b>355 l</b>
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/1600 kg
Dachlast	-
Tankinhalt	58 l
Reichweite	<b>920 km</b>
Allgemeine Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	10 Jahre
ADAC-Testwerte	<i>kursiv</i>

## Kosten

Monatliche Betriebskosten	<b>130 Euro</b>
Monatliche Werkstattkosten(geschätzt)	<b>67 Euro</b>
Monatliche Fixkosten	<b>92 Euro</b>
Monatlicher Wertverlust	<b>504 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	<b>793 Euro</b>
(vierjährige Haltung, 15000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	14/20/26
Grundpreis	42.800 Euro

## Ausstattung

### Technik

Abstandsregelung, elektronisch	nicht erhältlich
Antriebsschlupf-Regelung	Serie
Automatikgetriebe	2200 Euro
Bremsassistent	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht	420 Euro
Parkhilfe, elektronisch	430 Euro°
Reifendruckkontrolle	300 Euro
Runflat-Reifen	nicht erhältlich
Überroll-Schutz	Serie
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht	Serie

### Innen

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne	nicht erhältlich
aktive Kopfstützen vorn	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, autom. abblendend (inkl. Außenspiegel)	320 Euro°
Isofix-Kindersicherungssystem	Serie
Klimaautomatik (2 Zonen)	Serie
Navigationssystem	2730 Euro°
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	nicht erhältlich
Sitzbezüge, Leder	Serie
Sitze, vorn, beheizbar	Serie
Windschott	550 Euro°

### Außen

Außenspiegel, elektrisch anklappbar	290 Euro°
Lackierung Metallic	790 Euro°
Scheinwerfer-Reinigungsanlage	Serie

°im Testwagen vorhanden

Nachdruck und gewerbliche Nutzung nur mit Genehmigung der Abteilung Test und Technik der ADAC-Zentrale Seite 5 / Saab 9-3 Cabriolet 1.9 TTIID Aero (DPF)

## Testzeugnis

### Technik/Umwelt(Testergebnis)2,3

<b>Karosserie/Kofferraum</b>	<b>3,1</b>
Verarbeitung	2,1
Sicht	2,7
Ein-/Ausstieg	2,9
Kofferraum-Volumen*	3,8
Kofferraum-Zugänglichkeit	3,4
Kofferraum-Variabilität	5,0
<b>Innenraum</b>	<b>2,3</b>
Bedienung	1,4
Raumangebot vorne*	2,0
Raumangebot hinten*	4,5
Innenraum-Variabilität	4,0
<b>Komfort</b>	<b>2,2</b>
Federung	2,4
Sitze	1,9
Innengeräusch	3,1
Heizung, Lüftung	1,8
<b>Motor/Antrieb</b>	<b>2,0</b>
Fahrleistungen*	1,4
Laufkultur	2,5
Schaltung	2,7
Getriebeabstufung	2,0
<b>Fahreigenschaften</b>	<b>2,1</b>
Fahrstabilität	2,6
Kurvenverhalten	2,0
Lenkung*	2,7
Bremse	1,1
<b>Sicherheit</b>	<b>2,1</b>
Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme ...	2,5
Passive Sicherheit - Insassen	1,6
Kindersicherheit	1,7
Fußgängerschutz	4,0
<b>Umwelt</b>	<b>2,0</b>
Verbrauch*	2,4
Abgas	1,6
<b>Wirtschaftlichkeit*</b>	<b>4,6</b>
Betriebskosten*	1,8
Werkstatt-/Reifenkosten*	3,9
Wertstabilität*	3,9
Kosten für Neuanschaffung*	5,5
Fixkosten*	3,3

Der ADAC-Autotest beinhaltet über 300 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt. Die Einzelbewertungen gehen mit unterschiedlicher Wichtung in die Gesamtnote ein, mit \* gekennzeichnete Kriterien und Noten beziehen sich auf die Fahrzeugklasse.

Notenskala:

Sehr gut	0,6 - 1,5
Gut	1,6 - 2,5
Befriedigend	2,6 - 3,5
Ausreichend	3,6 - 4,5
Mangelhaft	4,6 - 5,5

Dieser ADAC-Autotest ist nach dem neuen, aktualisierten ADAC-Autotest-Verfahren 2006 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.03.2006 vergleichbar.

Alle Angaben (Daten, Ausstattung und Preise) entsprechen dem Stand Juli 2008.