



## Saab 9-5 2.0 TiD Vector Automatik (DPF)

Viertürige Stufenhecklimousine der oberen Mittelklasse (118 kW / 160 PS)

Es soll den Befreiungsschlag für Saab einleiten, der neue Saab 9-5. Im Jahr 2010 konnte das noch nicht gelingen, kaum mehr als die Händler-Zulassungen in Deutschland waren zu wenig. Obwohl der schwedische Hersteller ein gelungenes Auto anbietet, das mit technisch-kühlem Design außerhalb des üblichen Einerleis aufwartet und Individualisten anspricht. Im Innenraum gibt's viel Platz und neben den bequemen Sitzen allerlei Komfortdetails. Vielleicht liegt die Zurückhaltung der Kunden am brettharten Serienfahrwerk, das so gar nicht zur Limousine passen mag. Abhilfe: die optionale elektronische Dämpferkontrolle. Oder am brummigen Dieselmotor, der mehr Kapselung brauchen würde. Abhilfe hier: einen der Turbobenziner wählen und nicht zu viel fahren, weil diese nicht zu den sparsamsten gehören. Ansonsten gibt es technische Annehmlichkeiten wie ein Head-Up-Display und einen Spurverlassenswarner. In der Summe ein interessantes Fahrzeug für all diejenigen, die ein Auto außerhalb des Mainstream suchen.

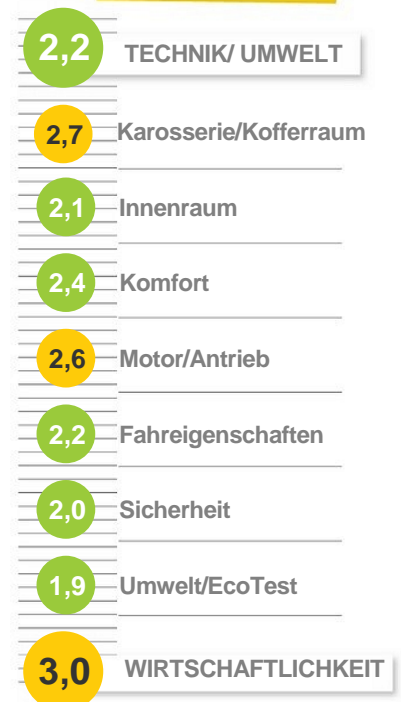
**Karosserievarianten:** Limousine und Kombi. **Konkurrenten:** u.a. Audi A6, BMW 5er, Jaguar XF, Mercedes E-Klasse.

**+** bequeme Sitze, gutes Raumangebot, aktuelle Technik

**-** viel zu straffes und unharmonisches Fahrwerk, brummiger Dieselmotor



### ADAC-URTEIL



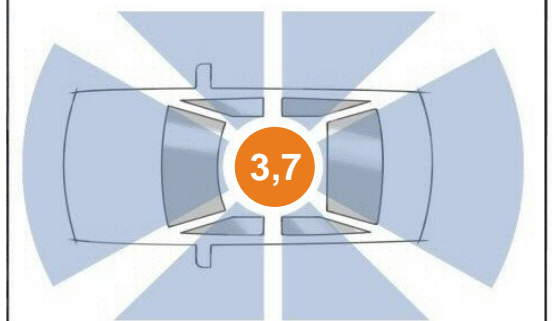
- ⊕ Die Verarbeitung der Karosserie zeigt sich auf hohem Niveau. Auch der Innenraum gibt wenig Anlass zur Kritik, die Haptik der verwendeten Kunststoffe gefällt; an manchen Details fehlt es den Verkleidungen aber an Stabilität. Der Motorraum ist fast vollständig nach unten abgeschottet, so dass kaum Straßenschmutz eindringen kann. Der Tankverschluss ist in die zentrale Türverriegelung mit einbezogen, die Bedienung des Deckels ist durchschnittlich. Die Türausschnitte sind nach außen gegen Verschmutzen gut abgedichtet; der Schwellerschutz gegen Verkratzen geht vorne in Ordnung, hinten fehlt er. Die maximale Zuladung beträgt beachtliche 530 kg. Ein Dachgepäckträger darf mit 100 kg belastet werden. Es gibt aber keine stabile Reling.
- ⊖ Es ist nur ein Reifenreparaturset vorhanden, welches sich bei größeren Reifenbeschädigungen schnell als unnützlich erweisen kann. Gegen Aufpreis ist allerdings ein Notrad oder ein Reserverad lieferbar. Ein Wagenheber oder Bordwerkzeug ist nur mit dem aufpreispflichtigen Zusatzrad im Fahrzeug vorhanden. Das Fahrzeug besitzt rundum keine Schutzleisten, welche bei kleinen Parkreplern oder dagegenschlagenden Autotüren den Lack vor Beschädigungen schützen würden.

Die Rundumsicht des Saab 9-5 ist nur ausreichend. Die Sicht wird speziell nach hinten eingeschränkt, da die C-Säulen sehr wuchtig ausgefallen sind. Die Fahrzeugenden lassen sich kaum abschätzen da die Motorhaube stark abfällt und die hoch angesetzte Heckscheibe den Blick nach hinten einschränkt. Die Sicht in den Rückspiegeln ist gut, die Spiegel sind groß genug, beheizt, verfügen links und rechts über einen asphärischen Bereich und blenden bei störendem Scheinwerferlicht von hinten automatisch ab (Option).

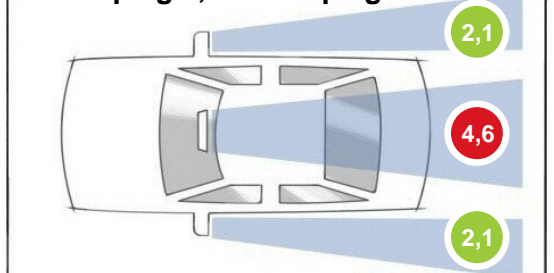
⊕ Die aufpreispflichtigen Xenonscheinwerfer gibt es auch mit Kurvenlichtfunktion. Abbiegelicht ist leider nicht erhältlich. Ein Fernlichtassistent steuert automatisch die Fernlichtfunktion und blendet bei entgegenkommenden oder vorausfahrenden Fahrzeugen automatisch ab (Aufpreis). Der Innenspiegel blendet bei störendem Scheinwerferlicht automatisch ab (Aufpreis). Das Fahrzeug ist vorne und hinten mit einer akustischen Einparkhilfe ausgestattet (Aufpreis).

Der Zustieg vorne fällt nicht optimal aus, da der Abstand zwischen Schweller und Sitz zu groß ist. Zudem ist die Höhe der Türöffnung eher gering, wodurch speziell große Personen beim Einsteigen auf ihren Kopf achten sollten. Hinten fällt die Türöffnung sehr breit aus, aufgrund der nach hinten abfallenden Dachlinie sollte man beim Einsteigen auch hier auf seinen Kopf achten.

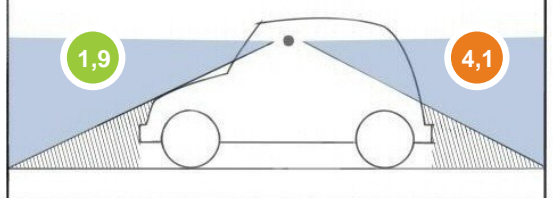
### Rundumsicht



### Innenspiegel, Außenspiegel



### Vorderes und hinteres Nahfeld



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch die Sichtbehinderung der 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.

Die Türaufhalter sind kräftig genug dimensioniert, um die schweren Türen auch an Steigungen offen zu halten, drei Rasterungen vorne gehen in Ordnung, zwei hinten sind zu wenig.

⊕ Die Fernbedienung für die Zentralverriegelung kann auch zum Öffnen und Schließen der Fenster verwendet werden. Haltegriffe sind für alle außen sitzenden Insassen vorhanden. Nach dem Aussteigen bleiben die Scheinwerfer noch für kurze Zeit eingeschaltet und beleuchten den Weg.

⊖ Sperrt man das Fahrzeug bei einer geöffneten Tür (außer Fahrerseite) mit der Fernbedienung zu, ist nach dem Schließen der geöffneten Tür das Fahrzeug komplett verriegelt. Liegt dann der Schlüssel noch im Innenraum, kommt man nicht mehr ins Fahrzeuginnere.

---

## 2,2 Kofferraum-Volumen\*

⊕ Der Kofferraum des 9-5 fällt mit 450 l groß aus. Bei geklappter Rückbank steigt das Volumen auf üppige 800 l an (gemessen bis Fensterunterkante).



Der Kofferraum des neuen Saab 9-5 gehört mit 450 l Volumen zu den Größten in dieser Fahrzeugklasse.

---

## 3,4 Kofferraum-Zugänglichkeit

Die Ladeöffnung der 9-5 Limousine ist recht klein. Die Nutzbarkeit ist nur befriedigend, da im hinteren Teil des Kofferraums der Boden nicht glattflächig ist und bei umgeklappten Rücksitzlehnen eine Stufe entsteht. Aufgrund der relativ kleinen Kofferraumöffnung und der großen Tiefe des Kofferraums ist die Zugänglichkeit nicht optimal. Die Kofferraumklappe lässt sich jedoch einfach öffnen und schließen.

---

## 2,7 Kofferraum-Variabilität

Für kleine Utensilien fehlen extra Ablagen oder Fächer. Es gibt nur eine variable Stange mit einem Schienensystem am Kofferraumboden, damit lassen sich aber nur größere Gepäckstücke fixieren. Die Rücksitzlehne kann asymmetrisch geteilt umgeklappt werden, der Mechanismus funktioniert leichtgängig. Eine störende Stufe am Kofferraumboden bleibt. Eine Luke in der Rücksitzlehne erleichtert den Transport langer und schmaler Gegenstände.

---

## 2,1 INNENRAUM

---

### 1,7 Bedienung

⊕ Das Lenkrad ist in Höhe und Weite einstellbar, der Einstellbereich ist groß. Der Schalthebel liegt günstig angeordnet. Die Instrumente sind klar gezeichnet, für alle wichtigen Funktionen gibt's Kontrollleuchten. Das farbige Mitteldisplay (Aufpreis) informiert über alle wichtigen Details des Bordcomputers. Auf Wunsch kann man auch ein monochromes Head-Up-Display für den Fahrer bestellen, es kann u.a. Tempo und Drehzahlmesser abbilden.



Wie bereits beim Vorgängermodell findet man beim neuen Saab eine klar gegliederte, funktionelle Gestaltung sowie gute Verarbeitungsqualität vor.

Ein Saab-Besonderheit ist die Night-Panel-Taste, sie erlaubt das komplette Abdunkeln der Instrumente und des Navimonitors mit Ausnahme des Tachos, um den Fahrer nachts weniger zu blenden und abzulenken. Die Klimaregelung ist zufriedenstellend erreichbar, die Bedienung erfordert aber aufgrund der vielen kleinen Tasten eine gewisse Eingewöhnung. Die Bedienung des Audio- und Navigationssystems ist teilweise gewöhnungsbedürftig, aber sinnvoll und dank hochauflösenden Touchscreen praktisch. Der Lautsprecherklang ist gut, optional gibt's ein Harman/Kardon-Lautsprechersystem. Die vorderen Fensterheber haben eine Auf-/ Abwärtsautomatik, für die hinteren Fensterheber kostet die Aufwärtsautomatik Aufpreis - in dieser Preisklasse unverständlich. Die Fensterheber funktionieren nur mit Zündung. Vorne haben die Insassen ein zufriedenstellendes Angebot an Ablagen, hinten stehen Lehentaschen, Türablagen und ein Fach in der Mittelkonsole zur Verfügung. Leseleuchten finden sich vorne und hinten. Im Display wird bei offenen Türen und offenem Kofferraum gewarnt. Die Ergonomie der Bedienelemente ist insgesamt zufriedenstellend. Aufgrund der gesamten Funktionsvielfalt benötigt man in der Regel eine gewissen Eingewöhnungszeit.

---

## 2,0 Raumangebot vorne\*

⊕ Das Platzangebot vorne ist dank der großzügigen Innenbreite und der weit zurückschiebbaren Vordersitze gut. Für über 1,90 m große Personen ist genügend Platz vorhanden.

---

## 3,2 Raumangebot hinten\*

Hinten geht es dagegen etwas enger zu. Hier finden aufgrund der limitierten Kopffreiheit nur Personen bis 1,82 m genügend Platz. Die Beinfreiheit reicht dagegen für zwei m große Personen (Fahrsitz auf 1,85 m große Personen eingestellt). Das subjektive Raumgefühl geht in Ordnung, auch lange Reisen legt man bequem zurück. Der Saab 9-5 bietet hinten drei Personen auf zwei vollwertigen und einem Notsitz Platz, für drei Erwachsene wird's aber eng.



Im Fond finden nur zwei Personen bis zu einer Körpergröße von 1,82 m bequem Platz.

---

## 2,4 KOMFORT

---

### 3,3 Federung

Auf Wunsch liefert Saab im 9-5 das DriveSense-Paket, es enthält eine elektronische Dämpferkontrolle und bietet neben dem (Standard-)Intelligent- Modus auch den Sport- und den Comfort-Modus. Im Testwagen war diese Technik nicht verbaut - wäre für den Fahrkomfort aber von Vorteil, weil das Standard-Fahrwerk unnötig hart abgestimmt ist und so gar nicht zu einer Reiselimousine passen mag. Freilicht bietet der 9-5 so eine sehr geringe Seitenneigung und kaum Nickbewegungen und lässt sich von langgezogenen Bodenwellen nicht aus der Ruhe bringen. Jedoch bekommen die Insassen jede noch so kleine Unebenheit deutlich mitgeteilt. Kurze Bodenwellen und Einzelhindernisse erschüttern den Innenraum, die Karosserie ist in ständiger Bewegung, weil zu wenig durch das Fahrwerk absorbiert wird. Der Fahrkomfort wird auch voll beladen nicht besser.

## 1,5 Sitze

+ Die aufpreispflichtigen Klimakomfort-Sitze bieten einen hohen Sitzkomfort. Sitzhöhe und Neigung können in einem großen Bereich eingestellt werden (Fahrer und Beifahrer). Der Seitenhalt ist auch bei schnell gefahrenen Kurven gut. Fahrer- und Beifahrersitz sind mit einer in Intensität und Höhe elektrisch einstellbaren Lordosenstütze ausgestattet. Hinten ist der Sitzkomfort dank gut ausgeformter Sitze ebenfalls ordentlich. Die ausgeprägte Beinfreiheit ermöglicht angenehmes Reisen, trotz des eher geringen Abstandes vom Boden zum Sitz. Die Fuß- und Beinabstützung des Fahrers ist nicht optimal, da der linke Fuß auf der schmalen Fußablage ohne Abdeckung nicht bequem abgestellt werden kann.

## 2,1 Innengeräusch

+ Das Innengeräusch fällt bis 130 km/h recht niedrig aus. Jedoch meldet sich der Motor hörbar zu Wort, sobald Leistung abgefordert wird - die Drehzahl spielt dabei gar keine so große Rolle. Die Fahrgeräusche an sich sind niedrig, auch Windgeräusche halten sich bis in hohe Geschwindigkeitsbereiche in Grenzen.

## 2,6 Klimatisierung

(Heizungstest bei -10 °C in der ADAC-Klimakammer)  
Die Heizung spricht vorne ordentlich an und zeigt eine zufriedenstellende Heizleistung.

+ Eine Zwei-Zonen-Klimaautomatik gibt es serienmäßig. Die Temperatur lässt sich für Fahrer und Beifahrer getrennt einstellen. Die Luftmengenverteilung kann nach oben, mitte und unten separat eingestellt werden, für Fahrer und Beifahrer gemeinsam.

- Hinten sind Ansprechen und Leistung der Heizung deutlich schlechter und bestenfalls ausreichend.

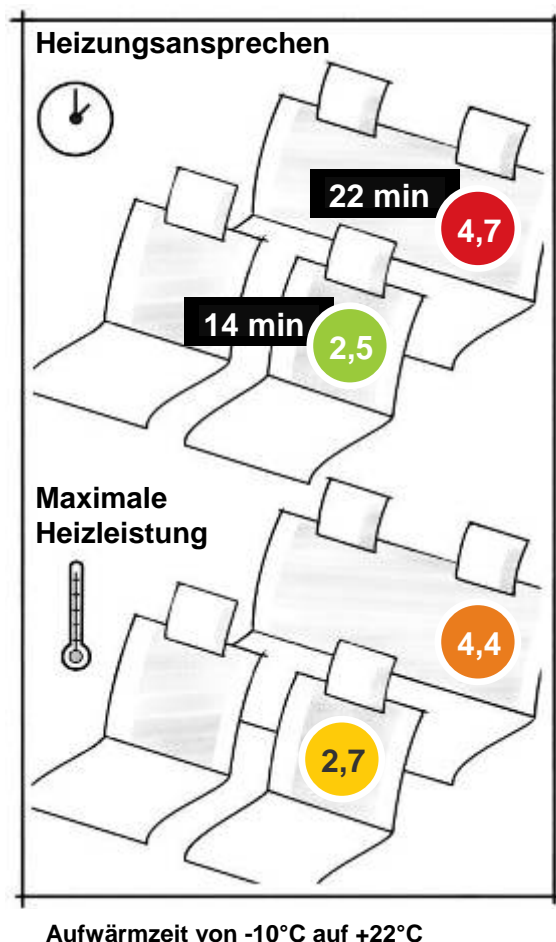
## 2,6 MOTOR/ANTRIEB

## 2,7 Fahrleistungen\*

+ Das Leergewicht von knapp 1,8 Tonnen drückt auf die Fahrleistungen, das schlägt sich auch auf die Messwerte nieder. Der 160 PS Turbodiesel hat ordentlich zu tun, kann dennoch für gute Fahrleistungen sorgen. Überholvorgänge sind so zügig absolviert.

## 3,3 Laufkultur

Die Laufkultur des 2,0-l-Diesel-Triebwerks kann nicht so wirklich überzeugen. Im Stand sind starke Nagelgeräusche des Selbstzünders vorhanden. Während der Fahrt halten sich die Vibrationen noch in Grenzen, es bleibt aber ein ständiges Brummen, das unter Last deutlich lauter wird. Hier gibt's inzwischen Dieselmotoren mit besserer Laufkultur, erst recht in dieser Klasse.



---

## 3,0 Schaltung

Die Sechsgang-Automatik macht einen zwiespältigen Eindruck. Mit ihrem eifrigen Einsatz der Wandlerüberbrückungskupplung versucht sie den Verbrauch zu senken, viele Schaltvorgänge gelingen aber nicht ruckfrei. Der Schalthebel lässt sich einwandfrei bedienen. Der Wechsel zwischen Vortwärtsgang und Rückwärtsgang klappt schnell.

---

## 1,0 Getriebeabstufung

+ Die Abstufungen der Sechsgang-Automatik passen ideal, es entstehen zwischen den einzelnen Stufen keine zu großen Sprünge. Auch bei höheren Geschwindigkeiten ist das Drehzahlniveau moderat.

---

## 2,2 FAHREIGENSCHAFTEN

---

### 2,0 Fahrstabilität

+ Der Saab 9-5 fährt sehr richtungsstabil und folgt gut dem Kurs. Nur Spurrillen läuft er etwas nach. Beim ADAC-Ausweichtest reagiert der Schwede gut auf Lenkbefehle, zeigt wenig Untersteuern. Beim Lastwechsel ergibt sich leichtes Übersteuern, das ESP greift effektiv ein und verhindert Schleudern.

---

### 2,0 Kurvenverhalten

+ Das leicht untersteuernde Fahrverhalten des Saab 9-5 kommt auch ungeübten Fahrern entgegen. Der Wagen zeigt wenig Lastwechselreaktionen, wenn der Fahrer in einer schnell gefahrenen Kurve plötzlich vom Gas geht. Das Eigenlenkverhalten ändert sich auch bei voll beladenem Fahrzeug kaum. Das feinfühlig reagierende elektronische Stabilitätsprogramm greift zuverlässig ein, um den Fahrer in kritischen Situationen zu unterstützen.

---

### 2,4 Lenkung\*

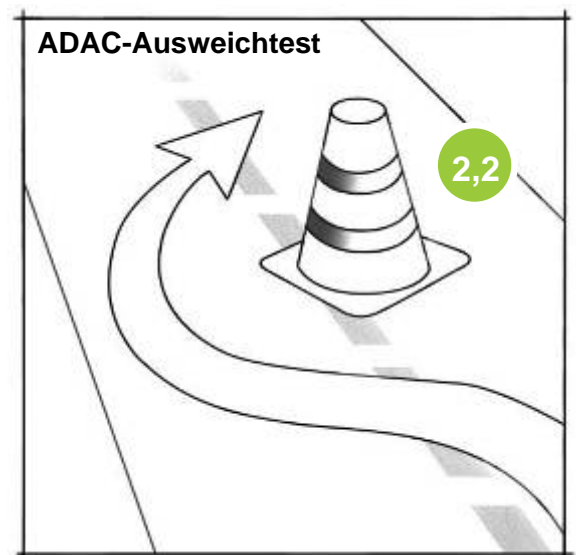
Die direkt ausgelegte Lenkung spricht aus der Mittellage heraus spontan an. Die Zielgenauigkeit ist gut, das Lenkgefühl könnte etwas besser sein. Die Lenkung ist vor allem aus der Mittellage heraus sehr direkt ausgelegt. Der Kraftaufwand beim Rangieren hält sich in Grenzen.

- Mit 12,25 m fällt der Wendekreis recht groß aus.

---

### 2,4 Bremse

+ Bei einer Notbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der Saab 9-5 durchschnittlich 37,5 m (Mittelwert aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Reifen 245/40 R19). Die Bremse zeigt sich dabei standfest, sie spricht gut an und lässt sich fein dosieren.



**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.**

## 2,0 SICHERHEIT

### 2,2 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Der Saab 9-5 ist serienmäßig mit dem elektronischen Stabilitätsprogramm und einem Bremsassistenten ausgestattet. Gegen Aufpreis ist ein Reifendruckkontrollsystem erhältlich, welches frühzeitig bei einer Reifenpanne warnt. Die gegen Aufpreis erhältlichen Bi-Xenon-Scheinwerfer beinhalten auch Kurvenlicht. Optional bietet Saab eine Frontkamera an, welche automatisch Verkehrsschilder einblendet und auch einen Spurassistenten beinhaltet. In der Aufpreisliste findet sich auch ein Head-Up-Display, welches den Fahrer u.a. über die Geschwindigkeit informiert.

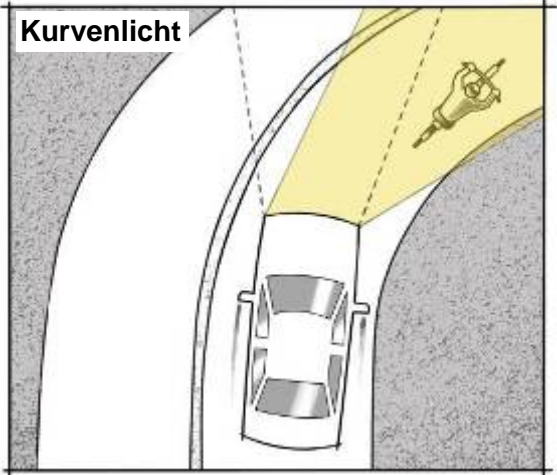
⊖ Es sind weder Rückstrahler noch Rückleuchten vorhanden, die bei geöffneten Türen warnen.

### 1,5 Passive Sicherheit - Insassen

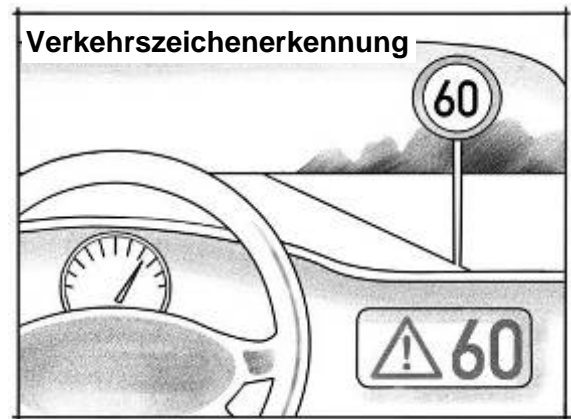
⊕ Der Saab 9-5 kann im Crashtest nach EuroNCAP-Norm ein sehr gutes Ergebnis für umfangreiche Insassensicherheit erzielen - 94 Prozent sprechen für sich (Test 2009). Front- und vorne Seitenairbags sowie von vorne nach hinten durchgehende Seitenairbags schützen die Insassen. Optional gibt's auch Seitenairbags hinten. Kopfstützen vorne bieten Personen bis 1,95 m sehr guten Schutz, der Abstand zwischen Kopf und Kopfstütze ist gering. Hinten reichen die Kopfstützen nicht so weit nach oben, jedoch ist der Abstand zum Dach so gering, dass dieses mit einer Abstützfunktion übernehmen kann. Die Insassen auf den Vordersitzen werden optisch und akustisch ermahnt, sich anzuschnallen. An den stabilen Außentürgriffen kann hohe Zugkraft angebracht werden, so ist es leichter möglich, nach einem Unfall verklemmte Türen zu öffnen.

### 2,2 Kindersicherheit

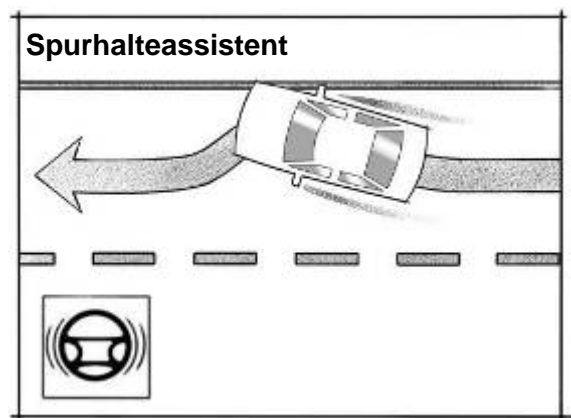
⊕ Es können zwei Kindersitze nebeneinander auf der Rückbank installiert werden, für drei ist die Innenbreite zu knapp. Zudem eignet sich der Mittelsitz nur bedingt zur lagestabilen Befestigung eines Kindersitzes, auch weil die Gurtgeometrie nicht optimal ist. Auf den äußeren hinteren Plätzen kann man Kindersitze per Isofix und Ankerhaken fixieren. Alternativ klappt auch das Anschnallen gut, weil die Gurtschlösser fixiert sind. Die Gurte sind lang genug und die Gurtanlenkpunkte liegen weit genug auseinander. Die Sitzkonturen sind günstig. Der Beifahrerairbag lässt sich deaktivieren, dann sind auch Kindersitze auf dem Beifahrersitz erlaubt.



Die Scheinwerfer schwenken (abhängig von Lenkradstellung und Geschwindigkeit) gemäß dem Straßenverlauf in Fahrtrichtung und folgen so der Fahrbahn in Kurvenrichtung.



Eine Videokamera an der Fahrzeugfront erkennt Verkehrszeichen, die auf Tempolimits oder Überholverbote hinweisen und stellt diese für einige Sekunden in einer Anzeige im Armaturenbrett dar.



Infrarotsensoren oder Kameras erkennen die Fahrbahn-Markierungen. Verlässt der Fahrer seine Spur ohne zu Blinken (etwa wegen Unachtsamkeit oder Sekundenschlaf), erfolgt eine optische, akustische oder haptische Warnung.

– Den Fensterhebern hinten fehlt ein Einklemmschutz - der ist nur gegen Aufpreis erhältlich und war im Testwagen nicht verbaut. Die Gurtschlösser hinten sind nicht verwechslungssicher.

### 3,3 Fußgängerschutz

Der Fußgängerschutz sollte verbessert werden, denn entschärft ist nur der komplette Stoßfänger und der mittlere Bereich der Motorhaube. Die Vorderkante sowie die hinteren und seitlichen Bereiche der Motorhaube sind noch zu aggressiv gestaltet. 16 von max. 36 Punkten werden beim Fußgänger-Crashtest nach EuroNCAP-Norm erreicht (2 von 4 Sterne).

## 1,9 UMWELT/ECOTEST

### 2,1 Verbrauch/CO2\*

+ Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch des Saab 9-5 2.0 TiD Automatik liegt bei 6,5 l Diesel alle 100 km. Damit verbunden ist ein CO2-Ausstoß von 172 g pro Kilometer. Im EcoTest ergibt dies gute 39 Punkte. Innerorts gönnt sich die schwedische Limousine 9,1 l, hier wirkt sich die Automatik negativ aus. Außerorts sinkt der Verbrauch deutlich auf nur noch 5,1 l/100 km. Auf der Autobahn liegt der Spritkonsum bei 6,4 l Diesel pro 100 km.

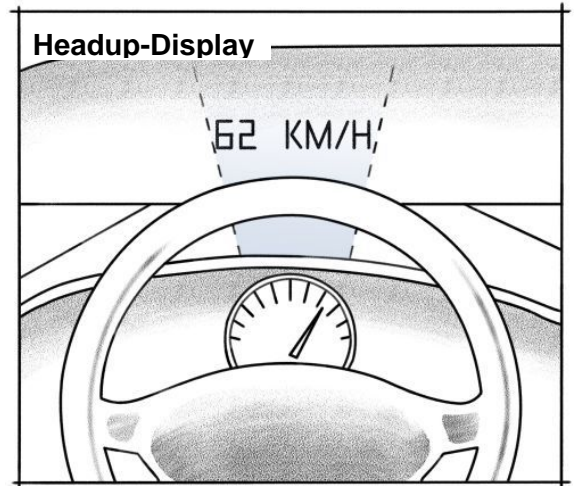
### 1,6 Schadstoffe

+ Die Schadstoffanteile im Abgas sind gering, selbst im anspruchsvollen Autobahnzyklus fallen die Stickoxid-Werte nicht zu hoch aus. Der Lohn sind 44 von 50 möglichen Punkten im EcoTest. Zusammen mit der CO2-Wertung ergibt das insgesamt 83 Punkte und damit locker vier von fünf Sternen im ADAC EcoTest.

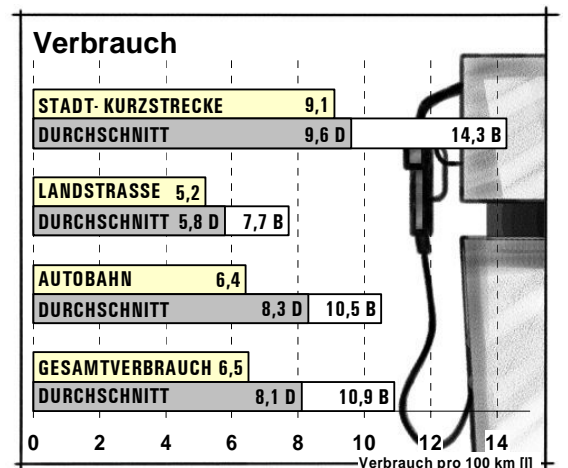
## 3,0 WIRTSCHAFTLICHKEIT

### 2,0 Betriebskosten\*

+ Die Kosten für den Betrieb ergeben sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der Verbrauch des Saab im Vergleich zu Konkurrenten in seiner Klasse moderat ausfällt, kann er hier eine gute Bewertung erzielen.



In die Windschutzscheibe werden Geschwindigkeit, Navigationshinweise und andere Informationen eingespiegelt. Dadurch muss der Blick nicht mehr so stark von der Straße nach unten auf den Tacho gesenkt werden, außerdem entfällt die Anpassung der Augen (Akkommodation) auf die unterschiedlichen Entfernungen von Fahrbahn und Kombi-Instrument.



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



## 2,4 Werkstatt- / Reifenkosten\*

Für eine Beurteilung liegen uns noch keine (endgültigen) Daten des Herstellers vor - die Berechnung der Werkstattkosten basiert auf Erfahrungswerten.

⊕ Saab gewährt eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.

## 3,9 Wertstabilität\*

Dem neuen Saab 9-5 wird nur eine mäßige Restwertentwicklung prognostiziert. Noch ist etwas unsicher, wie es mit Saab weitergeht. Der großen Limousine fehlen leider noch besondere Spritspartekniken wie Start-Stopp-System oder Batteriemangement (Rekuperation) - diese würden sich positiv auf die Wertstabilität auswirken.

## 3,0 Kosten für Anschaffung\*

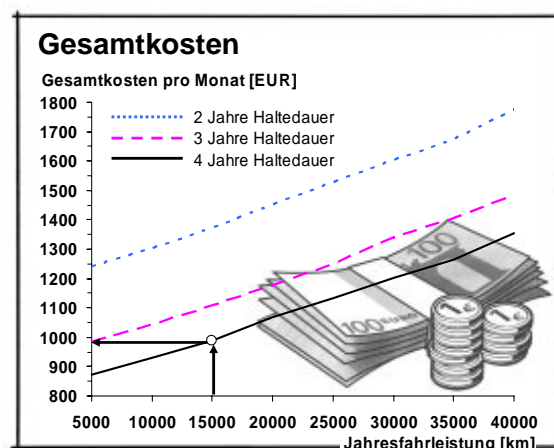
Mit einem Anschaffungspreis von 40.600 Euro bewegt sich der Saab im Mittelfeld seiner Klasse. Die Ausstattung ist nicht karg, aber auch nicht wirklich umfangreich. Vieles wie Navigationssystem oder Regensensor kosten Aufpreis, wobei die Preise durchaus selbstbewusst gestaltet sind.

## 3,1 Fixkosten\*

Die jährliche Steuer beträgt 308 Euro. Die Einstufungen bei Haftpflicht und Teilkasko bewegen sich im zufriedenstellenden Rahmen, deutlich teurer wird es bei der Vollkaskoversicherung.

## 3,1 Monatliche Gesamtkosten\*

Betrachtet man die absoluten monatlichen Kosten für den Saab 9-5 2.0 TiD Automatik, dann kann er sich im Mittelfeld seiner Klasse einsortieren. Die Betriebskosten fallen günstig aus, ebenso die Fixkosten moderat. Den größten Ausgabe-Posten macht der absolute Wertverlust in Euro und Cent aus.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 988 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

## DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.6T	2.0T	2.0T BioPower	2.8T V6	2.0 TiD	2.0 TTiD
Aufbau/Türen	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1598	4/1998	4/1998	6/2792	4/1956	4/1956
Leistung [kW(PS)]	132(180)	162(220)	162(220)	221(300)	118(160)	140(190)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	230/2200	350/2500	350/2500	400/2000	350/1750	400/1750
0-100 km/h[s]	9,5	7,9	7,9	6,9	9,9	9,1
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	220	240	240	250	215	230
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	7,9 S	8,4 S	10,9 ET	10,8 S	5,5 D	6,2 D
CO2 [g/km]	179	189	189	244	139	159
Versicherungsklassen KH/VK/TK	18/24/22	18/24/22	18/24/22	18/24/22	18/24/22	18/24/22
Steuer pro Jahr [Euro]	150	178	178	304	228	268
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	964	1037	1033	1300	933	980
Preis [Euro]	33.700	37.900	38.400	52.500	35.900	38.900

### Aufbau

ST = Stufenheck  
 SR = Schrägheck  
 CP = Coupe  
 C = 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  
 FG = Flüssiggas  
 G = Erdgas

## DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	1956 ccm
Leistung	118 kW (160 PS)
bei	4000 U/min
Maximales Drehmoment	350 Nm
bei	1750 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Automatikgetriebe
Reifengröße (Serie)	225/55R17
Reifengröße (Testwagen)	<b>245/40R19Y</b>
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	<b>12,15 m</b>
Höchstgeschwindigkeit	209 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	10,1 s
Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	<b>6,0 s</b>
Bremsweg aus 100 km/h	<b>37,5 m</b>
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	<b>6,5 l</b>
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	<b>9,1/ 5,2/ 6,4 l</b>
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Herstellerangabe/Test	179g/km / <b>172g/km</b>
Innengeräusch 130km/h	<b>67dB(A)</b>
Länge/Breite/Höhe	5008/1868/1467 mm
Leergewicht/Zuladung	<b>1750 kg/530 kg</b>
Kofferräumvolumen normal/geklappt	<b>450 l/800 l</b>
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/1800 kg
Dachlast	100 kg
Tankinhalt	70 l
Reichweite	<b>1075 km</b>
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	6 Jahre

ADAC-Messwerte fett

## KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	<b>135 Euro</b>
Monatliche Werkstattkosten	<b>67 Euro</b>
Monatliche Fixkosten	<b>109 Euro</b>
Monatlicher Wertverlust	<b>676 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	<b>987 Euro</b>
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	18/24/22
Grundpreis	40.600 Euro

## NOTENSKALA

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

Der ADAC-Autotest beinhaltet über 300 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC-Autotest ist nach dem neuen, aktualisierten ADAC-Autotest-Verfahren 2009 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 01.01.2009 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.07.2009 gültigen Steuergesetzgebung.



Saab 9-5 2.0 TiD Vector Automatik (DPF)

## AUSSTATTUNG

### TECHNIK

Digitaler Radioempfang (DAB)	400 Euro°
Abbiegelicht	nicht erhältlich
Totwinkelassistent	nicht erhältlich
Abstandsregelung, elektronisch	nicht erhältlich
Automatikgetriebe	2200 Euro°
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent (inkl. Xenon-Paket)	1480 Euro°
Head-Up-Display	1000 Euro°
Kurvenlicht (inkl. Xenon-Paket)	1480 Euro
Regensensor (Sicht-Licht-Paket)	220 Euro°
Reifendruckkontrolle	300 Euro
Spurassistent	700 Euro°
Tempomat	Serie
Xenonlicht	ab 940°

### INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/360 Euro
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend (Sicht-Licht-Paket)	220 Euro°
Keyless Entry	950 Euro
Klimaautomatik	Serie
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem	2830 Euro°
Rücksitzlehne und -bank umklappbar (geteilt)	Serie
Sitzbezüge, Leder	ab 800°

### AUSSEN

Anhängerkupplung (im Zubehör, + Einbau)	585 Euro
Außenspiegel, elektrisch anklappbar (autom. Abblendend)	330 Euro
Lackierung Metallic	850 Euro°
Schiebe-Hubdach	1350 Euro

° im Testwagen vorhanden

## TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT<sup>1</sup>

2,2

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
<b>Karosserie/Kofferraum</b>	<b>2,7</b>	<b>Fahreigenschaften</b>	<b>2,2</b>
Verarbeitung	2,4	Fahrstabilität	2,0
Sicht	2,8	Kurvenverhalten	2,0
Ein-/Ausstieg	3,1	Lenkung*	2,4
Kofferraum-Volumen*	2,2	Bremse	2,4
Kofferraum-Zugänglichkeit	3,4	<b>Sicherheit</b>	<b>2,0</b>
Kofferraum-Variabilität	2,7	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	2,2
<b>Innenraum</b>	<b>2,1</b>	Passive Sicherheit - Insassen	1,5
Bedienung	1,7	Kindersicherheit	2,2
Raumangebot vorne*	2,0	Fußgängerschutz	3,3
Raumangebot hinten*	3,2	<b>Umwelt/EcoTest</b>	<b>1,9</b>
Innenraum-Variabilität	4,0	Verbrauch/CO <sub>2</sub> *	2,1
<b>Komfort</b>	<b>2,4</b>	Schadstoffe	1,6
Federung	3,3		
Sitze	1,5	<b>WIRTSCHAFTLICHKEIT</b>	<b>3,0</b>
Innengeräusch	2,1	Betriebskosten*	2,0
Klimatisierung	2,6	Werkstatt- / Reifenkosten*	2,4
<b>Motor/Antrieb</b>	<b>2,6</b>	Wertstabilität*	3,9
Fahrleistungen*	2,7	Kosten für Anschaffung*	3,0
Laufkultur	3,3	Fixkosten*	3,1
Schaltung	3,0	Monatliche Gesamtkosten*	3,1
Getriebeabstufung	1,0		

<sup>1</sup>ohne Wirtschaftlichkeit \*Werte klassenbezogen

**ADAC** autotest