



Saab 9-5 Vinterns vinnare

♦ Karossen är över fem meter lång och vikten drygt 1,8 ton – Saab 9-5 borde vara en riktig kluns att lotsa fram på vintervägarna. Men icke! Testförarna övertäffade varandra med superlativer över den stora svensken.

- Den känns så välbalanserad, sa Håkan.
- Och smidig, tyckte Tommy.
- Och rolig och säker, menade Micke.
- Jag gillar verkligen att köra den, sa Erik.

Saab har de bredaste däcken av alla våra testbilar (dimensionen är 225/55-17) och vi trodde nog att den skulle ha svårt att hitta fäste i lösa fören. Men vare sig det är modd, hårdpackad snö eller isiga spår rullar Saab 9-5 stadigt. Den är dessutom behagligt tyst på alla slags underlag.

Bakom ratten märks inte bilens storlek, den är följsam och lättstyrd som en liten bil. Den långa hjulbasen – 284 centimeter – hjälper till att ge bilen ett lugnt beteende men om hjulen tappat greppet får föraren tydliga signaler från styrning och chassi. ESP-systemet aktiveras sällan och när det behöver gripa in, sker det nästan omärkligt.

Tyvärr finns det ingen handbroms som föraren kan ta till i nödfall om bilen inte vill svänga. Saab har ersatt spaken med ett elektriskt reglage som är oanvändbart för handbromsväng.

- +** Smidig och stadig att köra, kupévärmen, ljuset, ljudnivån, motorn.
- Billiga detaljer, röriga knappar, drar igen baktill, svårastat bagage.

Saab 9-5 är rustad för svenskt klimat. Motorn drivs med (ganska mycket) bensen och blir fort varm. Det dröjer inte många minuter förrän det är plusgrader i hela kupén, även om det är nedåt 20 grader kallt ute. De stora strålkastarna jagar bort vintermörkret – halvljuset från testbilens xenonlampor är bland det bästa vi mätt upp. Xenonljuset ingår i ett paket för 10 000 kronor, väl värt sina pengar.

Den som kommer ikapp Saab 9-5 i mörker ser direkt vad det är för bil. Mellan bakljusen löper en ramp med dubbla rader LED-lampor. Men i snöväder blir Saaben mer anonym. Bakdelen drar igen och täcks snart av ett tjockt fruset lager som begraver både ljus och lucklås. På nyckeln finns dock en knapp som öppnar bakluckan elektriskt. Det kräver långa armar och en böjlig kropp om man ska komma åt lasten längst in utan att smutsa ned kläderna på stötfångaren. Bagageutrymmet är ovanligt djupt.

Märkets flyghistoria är ju något som Saab gärna lyfter fram och den syns i instrumentens gröna färg som är både vilsam och tydlig. Däremot är man mer förtegen om GM-arvet men hela mittkonsolen är fylld med samma typ av knappar som vi hittar i Opel Meriva. Dock med grönlysande symboler istället för Opels röda. Lika plottrigt och svåröverskådligt är det i båda bilarna, men panelen är elegantare i – Opeln!



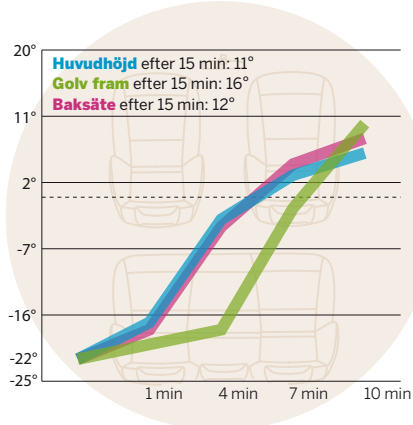
En tydlig hastighetsmätare dominerar instrumenten och i dess mitt visas farten på ett flygplansliknande instrument. Radion i mittkonsolen ser ut att komma från flygets överskottslager.

Lugna, gröna ljuspunkter gör det mysigt i Saab-kupén.



I snöväder blir Saab 9-5 så här anonym.

Kupévärme



◀ Motorn avger snabbt värme. När ventilationen ställs på "auto" efter fyra minuter sprids varmluften jämnt i kupén, även om lite mer blåser på fötterna. Utsläpp i baksätet ger snabbt plusgrader.

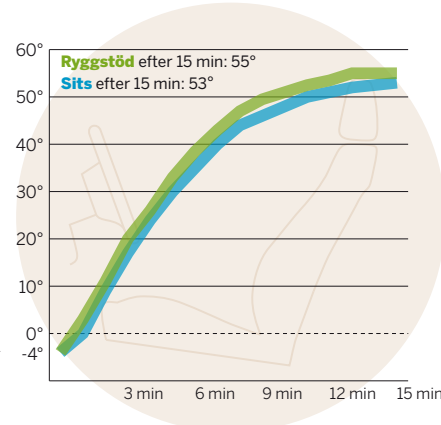
En massa små knappar sitter utspridda på ett inte särskilt elegant sätt. Symbolerna är desamma som i Opel, men lyser gröna.



GRAFIK SEFORMA

▶ Stolen har skinnklädsel på sidorna och den kyler länge mot låren. I ryggstödet sprider sig värmen långt upp, men det är snålare i sitsen. Framkanten är kall.

Stolsvärme



Ljustest

Belysnings-skala: >15 lux 7 lux 3 lux 1 lux

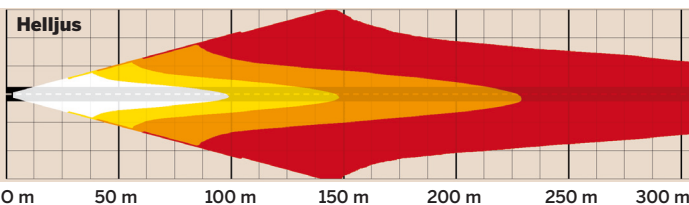
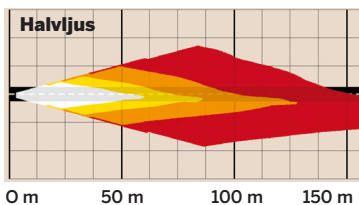
Bredden på halvljuset mäts 50 m framför bilen, bredden på helljuset mäts 150 m framför bilen.

Halvljus Xenon

Betyg	5
Längd m, 3 lux	123
Bredd m, 3 lux	25
Bländrisk	Hög

Helljus Xenon+H7

Betyg	4
Längd m, 3 lux	229
Bredd m, 3 lux	23



Oj oj oj. Ett halvljus som drar iväg över 100 meter och ett ovanligt långt helljus. 9-5 får mycket beröm för ljuset. Men de som kör framför i en kö eller möter 9-5 upplever viss bländning.