



Wilbert Huls
29 juli 2006

Intro

Het modellengamma van Saab in Europa geeft al vele jaren een vertrouwd beeld: een auto in de middenklasse (900/9-3) en een auto in de hoge middenklasse (9000/9-5). Aan de andere kant van de Atlantische oceaan heeft Saab echter al enige tijd nog 2 modellen in zijn aanbod, beide worden gemaakt door intensieve samenwerking binnen het General Motors concern, namelijk de 9-2X en de 9-7X. De laatste, een SUV, is met ingang van dit jaar ook in Europa leverbaar. Na wat gejojo tussen wel of niet naar Europa komen, staat de 9-7X nu bij de dealer en Rijtesten.nl heeft hem kunnen testen.



Het exterieur

Degenen die de Trailblazer van Chevrolet kennen, zullen wellicht de grote lijn van deze auto herkennen, maar verder is het ontwerp toch behoorlijk op Saab aangepast. Het smalle kentekenplaatje verraadt nog dat we te maken hebben met een auto van Amerikaanse komaf. Daarnaast staat deze 9-7X ook nog eens 9cm lager dan zijn Amerikaanse neef, omdat er door de gemiddelde Saab-rijder hier niet van het asfalt wordt getreden. En dan komt zo'n verlaging natuurlijk de sportiviteit (wat toch bij een Saab hoort) en de wegligging alleen maar ten goede.

Aan de voorkant is het Saab-gezicht aangebracht met de kenmerkende grille in 3 stukken. De hoge voorkant wordt iets minder kolossaal gemaakt door onderaan zwart kunststof te gebruik met daaronder nog weer een sierstrip die een beetje naar de looks



Saab 9-7X 5.3 V8

van een carterbeschermer neigt. Door gebruik te maken van een zwarte laatste stijl creëert Saab bij het achterraam een beetje het MINI-effect zoals ze bij de 9-5 Sport Estate ook al deden.

Over het algemeen is het in mijn ogen een leuke en stoere SUV. Toch wordt er op een aantal plekken qua design net de plank misgeslagen. Ik noem de achterlichten die qua design niet zouden misstaan op een 5e-hands Golfje van een 18-jarige. Ik noem het uitlaatsierstuk dat eigenlijk te klein is voor zo'n grote auto en dan bedoel ik niet de grote van de ovaal, alswel de lengte van het sierstuk. Met zo'n grote auto moet je er rekening mee houden dan een normaal mens van een afstandje ook makkelijk onder de auto kan zien. Daarnaast zit de GPS op een vreemde a-symmetrische plaats linksvoor op het dak. Het zijn allemaal echt geen schokkende dingen, maar toch ben ik bang dat de gemiddelde Saab-rijder geen liefhebber is van deze genoemde zaken.



Het interieur

Met een flinke stap neem ik plaats op de bestuurderstoel. De volledig in leer uitgevoerde stoel is royaal en heeft een comfortabele zitting. Links naast de stoel zitten enkele knopjes om de stoel elektrisch in de juiste stand te manoeuvreren. En dat is maar liefst op 8 manieren te regelen. Hoogte, diepte, helling zitgedeelte/rugleuning, lendensteun, enz. Daar moet voor een ieder de juiste positie mee te vinden zijn. En stel nu dat je dan goed zit en niet bij de pedalen kan komen, dan is er geen man over boord, want ook die zijn elektrisch in hoogte/diepte te verstellen.

Het dashboard is in Ã©Ã©n oogopslag te herkennen als eentje van Saab, afgezien van het Saab-logo op het stuur. Met name de kenmerkende ventilatieroosters dragen daaraan bij, maar ook het contactslot tussen de voorstoelen en de typische



Saab 9-7X 5.3 V8

bekerhouder zijn dingen die echt bij een Saab horen. Ook typisch Saab is de wat sobere en voornamelijk functionele aankleding van het dashboard. Een donkere soort kunststof, donker notenhout en minimaal gebruik van opsmuk als chroom of alu-look. Het enige chroom wat er te vinden is, zijn de omlijnningen van de klokken. En laat dat nu juist het minst Saab zijn in het hele interieur, want de klokkenwinkel en het stuur zijn rechtstreeks afkomstig uit de Chevrolet Trailblazer, waar de 9-7X grotendeels op gebaseerd is. Persoonlijk vind ik het stuur het meest storen, want zelfs de 9-3 en 9-5 hebben een stuur dat 'meer aanwezig' is en juist bij zo'n kolossale auto moet je toch wel wat in je handen hebben.

Uiteraard is in een auto van dit formaat nogal wat luxe te vinden. Hier is dat onder andere stoelverwarming (rug- en zitgedeelte afzonderlijk), links en rechts gescheiden klimaatregeling en personalisatie van alle elektrische instellingen.

Op de achterbank is ruimte in overvloed, maar dat is natuurlijk ook niet verwonderlijk. Er is zelfs nog extra luxe aanwezig voor de passagiers in de vorm van een extra audio-unit waar 2 koptelefoons op aangesloten kunnen worden. De bagageruimte is eveneens immens met 1127 liter, welke zelfs door het neerklappen van de achterbank nog meer dan verdubbeld kan worden tot 2268 liter.



Het rijden

De auto wordt gestart door middel van het centraal geplaatste contactslot. Zodra de motor draait klinkt een heerlijke zware roffel, vergelijkbaar met die van de eerder geteste Mustang. Het motorgeluid laat er in ieder geval geen misverstand over verstaan dat we hier te maken hebben met de 5.3 V8, al zal de 4.2 6-in-lijn ook niet onaantrekkelijk klinken.

Wanneer ik wegrijd, zet de motor de massa van 2180 kg makkelijk in beweging. Bij het rustige begin valt op dat het motorgeluid nog wel te herkennen is, maar dat het totaal niet storend aanwezig is. Je hebt dus niet continu een schreeuwerige V8 bij je. Na enkele km's rijden is duidelijk dat deze auto prima met lage en hogere constante snelheden te rijden is. De V8 is geen zenuwachtige krachtpatser die steeds zit aan te



dringen. Wil je echter toch een keer goed versnellen, dan zal hij graag aan de wens voldoen. De mate van versnelling is gevoelsmatig precies goed. Wanneer het pedaal plots halfweg wordt gedrukt, zet de 9-7X een aardige versnelling in, maar wanneer je het pedaal ineens helemaal wegdrukt, is de beer los. De automaat schakelt vlot terug en grijpt aan om in een mum van tijd flink hogere snelheden aan te nemen. Sowieso is de automaat er een van het goede soort. De schakelvertraging is amper merkbaar en het onderscheid tussen comfortabel of sportief rijgedrag wordt prima opgepikt en de automaat past zich er naadloos op aan.

Dat de auto 9cm lager dan bijv de Trailblazer met hetzelfde onderstel ligt, is geen overbodige luxe. Ook de niet te softe vering zorgt voor een prettig contact met het wegdek. Gelukkig is dat deinerige wat je bij veel Amerikaanse SUV's merkt goed weggewerkt, al merk je natuurlijk nog wel steeds dat je met een flinke massa, die relatief gezien nog steeds hoog op zijn poten staat, onderweg bent.

Ook bij de besturing heb je wel door dat je met een flink gevaarte onderweg bent. Niet zozeer omdat er flink aan het stuur getrokken moet worden, want dat is door de goede stuurbekrachtiging niet nodig. Je merkt het meer doordat de besturing niet zo scherp is als je van een Saab gewend bent. Natuurlijk kom je er prima de bocht mee om, maar de finesse ontbreekt.

Tijdens en na de rit viel op dat de motor enorm snel behoorlijk warm wordt. Ik had er nog maar enkele kilometers mee gereden voor de eerst stop en de warmte straalde je vanaf de kap al tegemoet. Direct na het uitzetten van de motor hoor je de auto ook altijd even flink tokkelen van het afkoelen.



Slot

Qua techniek is deze grote SUV van Saab echt een fijne auto. Exorbitante kracht gecombineerd met een fijne automaat is natuurlijk de sleutel tot succes. Het is jammer dat de besturing net even de scherpte mist, maar toch is dat niet hinderlijk tijdens alledaags rijgedrag. Ook van binnen is het natuurlijk allemaal prima voor elkaar. Hoogwaardige materialen, prima afwerking en een luxe uitrusting zorgen daar voor. Er zit echter nog wel 1 klein minpuntje aan de motor en het laat zich raden dat dat het verbruik is. Met 15,5 liter gemiddeld op 100 km is dat, met name in deze dure brandstoftijden, toch wel een minpuntje.

Wellicht dat je dan voor de brandstof bij aanschaf maar wat geld opzij moet zetten, want de aanschafprijs is vergeleken met zijn concurrenten gunstig. Met 68.990 euro is



Saab 9-7X 5.3 V8

dat voor deze uitvoering zeker niet gek. Voor 4000 euro minder is er eventueel al de 6-cilinder.

Plus

- + Stoelen
- + Bruut van een motor
- + Fijne automaat

Min

- Enkele on-Saabse elementen
- Besturing mist scherppte
- Verbruik