

# CLASSIC DRIVER

## Saab 9-3 Aero Cabriolet 2.8 V6 Turbo



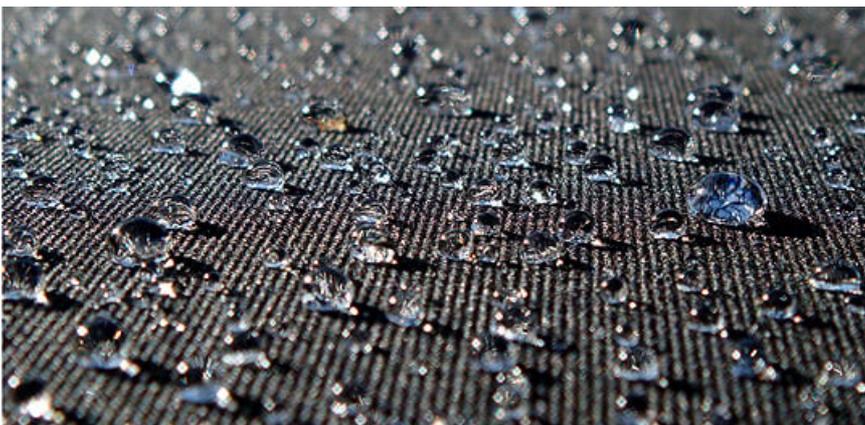
**Willkommen im Winter. Jetzt muss ein Cabriolet her, welches sich mit allen Wettern auskennt: zum Beispiel das Saab 9-3 Aero Cabriolet mit dem 2,8-Liter V6 Turbo-Aggregat. Mit 255 PS will der Schwede ab 45.500 Euro für nordisch frischen Wind im Segment der viersitzigen Open-Cruiser sorgen. Scandic-Kenner stellen sofort die Frage: Kann der Aero an den Klassiker 900 Turbo anknüpfen? Classic Driver ging der Sache auf den Grund, testete bei Wind und Wetter, Schnee und Sonne. Das Ergebnis in Kurzfassung: „Saab, ja!“**

„Good old times!“ Wie schrieb die New York Times vor knapp 20 Jahren? „Es sind diese Erinnerungen an eine Vergangenheit, die schon damals ihrer Zeit voraus war, die den Reiz eines Saab ausmachen. Und das wird auch in Zukunft für all diejenigen wichtig bleiben, die sich für einen Saab entscheiden.“ Treffende Worte. Auch Classic Driver Kollege Jan-Christian Richter dachte bei seiner [ersten Saab Begegnung in der Neuzeit](#) zunächst einmal retrograd, also rückwärts gewandt. Bei mir ist es nicht anders: assoziiere ich doch die Stichworte „Saab“ und „Cabriolet“ zuerst mit dem klassisch kantigen 900er Turbo - heute längst ein Youngtimer.





Denn dieser markante Skandinavier erscheint immer noch zeitlos und individuell. Sind wir mal ehrlich: Seine direkten Nachfahren haben dies Erbe nie wirklich fortzuführen gewusst. Solide Autos, sicher, doch mit jedem Generationswechsel schien auch ein Stück Geschichte verloren und mehr und mehr stereotype Eigenschaften der GM-Konzernflotte die Oberhand zu gewinnen: Späte 9000er Saabs wirkten nicht von ungefähr in Anmutung und manchen Details wie die nordische Verwandtschaft der Rüsselsheimer Opel-Großfamilie. Kann also das Saab-Topmodell in Gestalt des Aero Cabriolets mit dem 2,8-Liter-Vollaluminium-Turbomotor reüssieren? Nota bene: Dies ist das erste Sechszylinder-Triebwerk, das speziell für die Anwendung der Turboteknik von Saab gebaut wurde. Mit einer Leistung von 255 PS, entsprechend 188 kW, soll der Motor die Laufruhe von Mehrzylinder-Triebwerken mit herausragender Turboleistung verbinden. Ein zweistufiger Turbolader wird von beiden Zylinderbänken gefüttert.



Doch zunächst einmal der Look: immer noch erkennbar eigenwillig und nachdem man zwei- oder dreimal ums Auto gegangen ist, ohne ernsthaften Fehl und Tadel. Nach vorn gerichtetes Design mit ausdrucksstarker Front, eine hohe Seitenlinie und ein wuchtiges Heck mit ungewöhnlichen Leuchteinheiten lassen den Saab eigenständig, gleichwohl schlüssig erscheinen. Die Grafik des neuen Kühlergrills mit seinem zentralen Flügel-Motiv lehnt sich ebenso an das spektakuläre [Konzeptfahrzeug Aero X](#) an wie die U-förmige Stylinglinie der Motorhaube im klassischen „Muschelschalen“-Look. Die offene Linie des 9-3 ist gänzlich bügelfrei. Klare Kanten – so kennen und mögen wir die Schweden. Das weich wattierte dreilagige Dach öffnet und schließt bewegungstechnisch in [Porsche-Manier](#) – auch während langsamer Fahrt: die in Wagenfarbe lackierte Verdeckhaube vollführt dabei einige sehenswerte Verrenkungen. In den 20 Sekunden der lautlosen Dachlüftung ist der Saab ein echter Hingucker. 258 Liter verbleiben dann als Stauraum – mit Stoffmütze sind es 352 Liter. Schade nur, dass der Zugang zum Gepäckabteil sehr eigenwillig geschnitten ausfällt. Die Bequemlichkeit eines Norweger-Pullis ist diesem fremd.



Kommt das Dach von hinten wieder zurück über die Sitze geschwungen, stellt sich innen spontan ein gemütliches Iglo-Gefühl ein. Optional erhältliches Leder und lackierte Zierteile erfreuen die Sinne; reduziertes skandinavisches Design. Nur manche Bedienelemente wirken allzu massenkonform, um zu gefallen. Stichwort: Ikea. Oder besser GM. Doch in der gänzlich weißen Höhle sitzt man warm und trocken, so wie im nordischen Schneehotel. Aber nicht in Finnland! Denn dort wird das aktuelle Cabriolet nicht mehr gefertigt. Vielmehr kommt es aus einem anderen „Winter Wonderland“: Österreich. Genauer gesagt aus Graz – der Heimat des legendären [Mercedes-G](#). Hier wird das Saab Cabriolet bei Magna-Steyr produziert. Seit der akuten Schwächephase von General Motors werden die Spezialisten für Allradssysteme sogar als möglicher Interessent für die gesamte Marke gehandelt. Das sind Spekulationen. Was sich mit Sicherheit feststellen lässt, sind die aktuellen Gegner des Saab-Cabriolets. Bestimmt durch das Preisniveau, sind dies [Mercedes-Benz CLK](#), der Klappdach [BMW 3er](#) und das [Audi A4 Cabriolet](#), die alle vier Sitzplätze bieten. Nicht

fehlen darf bei dieser Aufzählung das Volvo C70 Cabrio.



Der Saab geht sportlich ans Werk. Schon nach den ersten Richtungswechseln fällt die hohe Steifigkeit der Karosserie auf. Kein Vergleich zu den weichen Vorgängern. Woran liegt das? Das Saab 9-3 Cabrio wurde zusammen mit der Sportlimousine entwickelt, so dass alle besonderen Anforderungen an die Struktur eines offenen Fahrzeugs berücksichtigt werden konnten. Hochfeste und ultrahochfeste Stähle machen rund 60 Prozent des Karosseriegewichts aus. Im Vergleich zu seinem Vorgänger fährt das Saab 9-3 Cabrio denn auch deutlich agiler und dynamischer.





Der starke V6 zieht bullig an und verlangt den elektronischen Traktionshelfern viel ab. Davon spürt man jedoch wenig. Auch auf feuchter Strecke geht es ohne nennenswerte Leistungseinbußen sehr rasant vorwärts. Dabei klingt der Skandinavier richtig zornig – erst recht, wenn man den Sportmodus betätigt. Und so fährt er sich auch – aber nur, wenn der Befehl es gebietet. Sportwagenschnell geht es dann durch winterliche Kurven. Vierlenker-Einzelradaufhängung und passive Hinterradführung sorgen für gutes Ansprechverhalten, übrigens ohne Stabilität und Komfort zu vernachlässigen. Die Lenkung geht leicht und punktet präzise. Bei Lastwechseln allerdings spürt man das Leergewicht von knapp 1,7 Tonnen. Schnell abrufbare Motorleistung kompensiert indes entstehende Trägheitsmomente. Auf den vorderen Plätzen sitzen Passagiere geborgen, auch hinten lässt es sich in den tiefen Sitzmulden aushalten, wenigstens bei geschlossenem Dach.



Offen hingegen fasst der Wind kräftig in die zweite Sitzreihe. Vorne spürte man unter Tempo 100 kaum etwas. Die Spitzengeschwindigkeit liegt getriebeabhängig bei 245 km/h (manuelles 6-Gang-Getriebe) oder bei 240 km/h (automatisches 6-Gang-Getriebe). Der Automat schaltet dabei fließend aber nicht blitzschnell. Beim Sprint von 0 auf 100 km/h verliert der Automat 0,9 Sekunden auf den Handschalter, der den Sprint in 7,2 Sekunden schafft. Wer mehr Schub benötigt, muss sich an die [Firma Hirsch](#) wenden. Die Eidgenossen verhelfen dem Schlitten zu noch mehr Sportlichkeit. Das eigentlich Schöne am Saab: er kann auch eine sehr kultivierte Gangart einlegen. Dann säuselt der Sechszylinder geradezu und macht den 9-3 zum leisen Gleiter. Insgesamt bereitet das winterliche Fahrerlebnis im Saab 9-3 Aero Turbo Cabriolet einige Freude. Die eingeschworene Gilde des kantigen und zeitlosen 900 Turbos mag dennoch mit den Achseln zucken. „Zeitlos“ – dies eine Attribut ist eben schwer verdient.

Text & Fotos: [Mathias Paulokat](#)







**Source URL:** <https://www.classicdriver.com/de/article/saab-9-3-aero-cabriolet-28-v6-turbo>  
© Classic Driver. All rights reserved.