

**Quelle: Die Zeit Magazin**

© Zeitverlag Gerd Bucerius GmbH &amp; Co. KG

ZEIT MAGAZIN

# Schwerer Trinker

**Christine Brinck und Josef Joffe fahren den Saab 9-5 Aero 2,8 XWD****\*Christine Brinck\*, \*Josef Joffe\***

Saab gleich sentimental - das ist der erste Gedanke. Die Erinnerung an den Saab 90, an das Flugzeug minus Flügel. An den 900 mit einem langen Keil, wo bei anderen das Heck saß - und einem Zündschloss am Schaltknüppel. Nun ist die Firma nach einem unglücklichen Umweg über Detroit (GM) nach Holland gewandert und müsste eigentlich Spyker Cars heißen, nach dem Hersteller, der Saab übernommen hat. In fünf Jahren hat sich der Verkauf auf 18000 Autos gezehntelt, die man weder cool noch schrullig nennen kann. Cool ist auch der Neue nicht, ragt er doch kaum aus der Masse der höheren Mittelklassewagen heraus. Unter dem unauffälligen Kleid des stärksten Saab 9-5 Aero verbirgt sich jedoch ein hocheffizientes Gefährt.

Die schlechten Nachrichten zuerst: Der Sechszylinder säuft wie ein Schwede beim Mittsommernachtgelage. Angegeben sind zwar knapp 11 Liter, und daraus werden schnell 14. Dann die Mittelsäule, breit wie der

Stockholmer Fjord, die den Blick nach schräg hinten blockiert. Ansonsten gibt es aber nichts zu nörgeln. Der nervige Zündschlüssel des 900 hat sich erledigt. Das Auto erkennt ihn von Weitem; Knopfdruck genügt. Die gefällige Karosserie kriegt auch Punkte, vermeidet sie doch das große Maul von Audi und den Techno-Barock von BMW (scharfe Kanten im Kampf mit schwellenden Formen). Die Beschleunigung ist sportwagenmäßig, das Raumangebot aber ganz Limousine, zumal hinten, wo sich auch Erwachsene beim DVD-Gucken fläzen können. Das Kurvenverhalten verdient das »Wie auf Schienen«-Prädikat; den Ingenieuren ist auch bei der Federung ein Kunststück gelungen: Sie ist straff und zugleich weich genug, um Verwerfungen zu schlucken. Außengeräusche werden auf Säusel-Niveau gedämpft.

Cool sind die Armaturen. Wo die anderen mit Rot und Blau spielen, leuchtet hier ein scharfes, aber augenfreundliches Grün.

Lobenswert: die Verkehrszeichenerkennung im Display, nützlich für alle, die Schilder übersehen und in die Radarfalle rauschen. Für den Grundpreis hat der Aero alles drin, was bei Benz & BMW viel Aufpreis kostet; nur für eine variable Fahrwerkabstimmung werden 1780 Euro extra fällig. Die Fast-S-Klasse-Länge gibt's umsonst.

Würde man dieses Saab-Flaggschiff kaufen? Ja, aber nur mit weniger Verbrauch - oder ein Diesel muss her.

Christine Brinck ist Autorin bei der ZEIT Josef Joffe ist Herausgeber der ZEIT

Technische Daten Motorbauart: 6-Zylinder-Benzinmotor Leistung: 221 kW (300 PS) Beschleunigung (0-100 km/h): 6,9 s Höchstgeschwindigkeit: 250 km/h CO<sub>2</sub>-Emission: 244 g/km Durchschnittsverbrauch: 10,6 Liter Basispreis: 52500 Euro