

Design Exterieur und Interieur

Der neue Saab 9-5: Ideale Verkörperung skandinavisch-puristischer Formensprache

- Ausdrucksstarke Premium-Limousine führt Saab in eine neue Ära
- Progressives Design orientiert sich an der Aero X-Studie
- Kombination aus typisch skandinavischem Stil und einzigartigem Luftfahrterbe
- Grosszügiger Fahrgastraum mit fahrerorientiertem Cockpit

Als echter Skandinavier macht der Saab 9-5 mit einem eleganten und gleichzeitig puristischen Stil Eindruck. Die neu entwickelte Limousine artikuliert eine frische, noch ausdrucksstärkere Formensprache der Marke.

Fortschrittliches Design im Einklang mit der Herkunft und dem Ursprung von Saab – so lautet die Kurzformel für den optischen Auftritt des 9-5. Saab Design-Chef Simon Padian drückt es so aus: „Wir haben ein neues Vokabular verwendet, um die Geschichte unserer Marke zu erzählen. Unsere klassischen Design-Merkmale erscheinen in einem sehr modernen Licht.“

Dieses neue Vokabular stammt von der preisgekrönten Aero X-Studie, die 2006 deutlich signalisierte, wohin sich das Saab Design entwickelt. Kraftvolle Front, umlaufende Scheibengrafik, saubere Karosseriefächen und „Ice Block“-Leuchten: Diese Kernmerkmale, die beim neuen 9-5 in eine beeindruckende Form einfließen, stellen eine Kombination aus typischem skandinavischem Stil und dem einzigartigen Luftfahrterbe der Marke dar.

„Mit der Aero X-Studie haben wir die Grenzen des Saab Designs ausgelotet“, sagt Padian. „Mit dem neuen 9-5 zeigen wir, wie sich dieser Look in eine ausdrucksstarke Serienform umsetzen lässt. Insofern läutet dieses Modell eine neue Saab Designära ein.“

Organische Skulptur

Das „Gesicht“ des neuen 9-5 dominiert der tief heruntergezogene Kühlergrill, der von den charakteristischen Ice Block-Scheinwerfern mit LED-Signatur eingerahmt wird. Die Fensterfront zieht sich wie ein geschlossenes Band um das gesamte Fahrzeug und wirkt wie aus einem Guss. Die dezenten, dunklen A- und B-Säulen verstärken den Cockpit-Look der Fahrgastzelle. Darüber hinaus wecken die Proportionen von Windschutzscheibe und Dach Erinnerungen an den Klassiker Saab 900.

Das grosse Saab Emblem prangt erhaben im Zentrum des Kühlergrills und setzt den i-Punkt auf die neue, markenbewusste Designsprache.

Die „organische Skulptur“ der tief liegenden Karosserie verbindet klare, fließende Linien mit einem natürlich geschwungenen, kurvenreichen Profil. Der Wagenkörper hat passend zum Luftfahrterbe der Marke die Anmutung eines windschlüpfigen Flugzeugrumpfes. Die sanft ausgestellten Radhäuser schliessen bündig mit den 17 bis 19 Zoll grossen Rädern ab und tragen damit ihren Teil zur energiegeladenen Erscheinung des Autos bei.

In guter skandinavischer Design-Tradition haben die Kreativen beim 9-5 auf Effekthascherei verzichtet. Sämtliche Details fügen sich harmonisch in die klare Linie ein und lenken so nicht vom grossen Ganzen ab. „Die grosse Stärke des skandinavischen Designs ist die Simplizität“, erklärt Simon Padian. „Die Dinge müssen nicht immer kompliziert sein, um anregend zu wirken. Weniger ist oft mehr.“

Die Aussenspiegel sind ein Beispiel für solche „passiven“ Design-Merkmale. Dazu Padian: „Während üblicherweise die Spiegelgehäuse in Wagenfarbe lackiert werden, sind sie beim 9-5 durchgehend schwarz. So stechen sie beim Blick auf die Silhouette nicht hervor, sondern sind ein optisch integraler Bestandteil des kraftvoll wirkenden, schwarz umlaufenden Fensterbands.“

Zu den bereits eingeführten markentypischen Elementen, die der 9-5 kultiviert, gehört die „Hockey Stick“-Gürtellinie, die, unterstrichen von einer Mattaluminium-Scheibeneinfassung, in die breite C-Säule führt.

Den dynamischen Charakter der neuen Limousine hebt die nach hinten abfallende Dachlinie hervor. Sie setzt sich über die ausgeprägten C-Säulen fort, die das eingerückte Heckfenster einrahmen. Diese Linie mündet sanft in die Heckklappenebene. Darunter verbindet eine durchgängige, rote Lichtleiste die Heckleuchten, die das Ice Block-Thema der Frontscheinwerfer aufnehmen und so den skandinavischen Charakter des 9-5 betonen.

Der Heckscheiben-Versatz mit eindeutigem Bezug zu früheren Saab typischen Design-Lösungen bildet einen Kontrast zum umlaufenden Front-Fensterband. „Im Prinzip haben wir das Fenster des 900 genommen und umgedreht“, verrät Padian. „Alles in allem wirkt die Heckpartie des 9-5 fast noch stärker als die Front. Und das, obwohl es in diesem Bereich bisher nichts wirklich Saab Typisches gab. Hinsichtlich künftiger Modelle wird das anders – die Lichtleiste und dieser Übergang in die Heckleuchten werden sicher Karriere machen.“

Der neue 9-5 macht aus jeder Perspektive einen kraftvollen Eindruck. Padian: „Wir wollten unbedingt den aktuell wohlfeilen Coupé-Limousinen-Look vermeiden. Stattdessen streckten wir die traditionelle, dreigeteilte Limousinen-Silhouette, ohne die Kofferraumlinie zu verwischen. Es handelt sich hier also um eine Sport-Limousine, die weder Coupé noch normales Schrägheck ist.“

Die schlanke Erscheinung des 9-5 kommt auch der Aerodynamik zugute. Der beeindruckende Luftwiderstandsbeiwert c_w 0,28 wirkt sich positiv auf Treibstoffverbrauch und Geräuschkomfort aus. Für zusätzliche Fahrstabilität sorgt die Tatsache, dass an der Vorderachse kaum Auftrieb entsteht, während hinten – unter anderem dank des günstigen Luftstroms über der leicht konkaven Heck-Oberfläche – sogar Abtriebskräfte wirken.

Zu den Kennzeichen der Aero-Topvariante gehören spezielle Stossfänger-Verkleidungen, 19 Zoll grosse Leichtmetallräder im Turbinen-Look, Nebelscheinwerfer, tiefer gelegte Karosserie mit Sport-Fahrwerk, Bi-Xenon-Scheinwerfer und zwei in die Heckschürze integrierte Auspuff-Endrohre.

Fahrerorientiertes Cockpit

Die schnörkellosen Formen im grosszügig geschnittenen 9-5-Fahrgastraum spiegeln die Klarheit des Karosseriedesigns wider. Materialauswahl, Passungen, Anmutung und die Haptik der Bedienelemente zeugen vom Premium-Anspruch des 9-5.

58 Millimeter mehr Beinfreiheit hinten sind eine Folge des gegenüber dem Vorgänger um 134 Millimeter verlängerten Radstands. Mehr Fond-Komfort hat kein Wettbewerber zu bieten. Auch für den Beifahrer steigern zusätzliche 11 Millimeter das Wohlfühl.

Saab typisch und doch völlig neu ist das konsequent fahrerorientierte 9-5-Cockpit. Die tief auslaufende Mittelkonsole neigt sich bogenförmig in einem flachen Winkel zum Fahrer hin. Es handelt sich hier um eine neue Interpretation der klassischen Cockpit-Auslegung, die sich schon im Saab 9000 und bis hin zum aktuellen Saab 9-5 bewährt hat. Die jetzt deutlich abgeflachte Konsole verbessert die Ergonomie und optimiert die Sicht auf das grosse Display der Navigation.

Klare Formensprache auch im Lüftungsbereich, der sich mit den typischen Saab „Joysticks“, oberhalb der Instrumente über den gesamten Armaturenräger erstreckt. „Damit tut sich vor dem Auge des Fahrers eine aufgeräumte Landschaft auf“, erläutert Simon Padian. „Verstreut positionierte, unzusammenhängende Luftöffnungen kamen für uns nicht in Frage. Dafür lag uns viel zu viel an der fließenden, verbindlichen Cockpit-Atmosphäre.“

Im Zentrum der zurückversetzten Hauptanzeigen fällt der Tachometer in Höhenmesser-Optik auf. Diese der Aero X-Studie entnommene Instrumentengestaltung ist eine Reminiszenz an das Luftfahrterbe von Saab. Die Tachonadeln sind genauso wie der Hintergrund des Navi-Monitors und des Head-Up-Displays Saab typisch grün illuminiert. Eine weitere Saab Spezialität, die so genannte „Night Panel“-Funktion, erlaubt es dem Fahrer, sich bei anstrengenden Nachtfahrten auf den Verkehr zu konzentrieren, indem bis auf den Tacho alle Anzeigen gedimmt werden.

Statt des Zündschlosses ist bei allen Varianten des neuen 9-5 eine Start/Stop-Taste zu finden – in bester Saab Tradition zwischen den Vordersitzen neben dem Schaltknopf und der elektrischen Parkbremse. Schaltung und Start/Stop-Taste wachsen dank Mattaluminium-Einfassung zu einer optischen Einheit zusammen. „Indem wir hier die Materialstärke und -breite variieren, um plane Oberflächen zu erreichen, empfinden wir innen die Qualität des Karosseriedesigns nach“, schwärmt Padian. „Mit solchen Details erzeugen wir eine qualitätsgeprägte Interieur-Anmutung.“

Zu den kleinen aber feinen Besonderheiten zählen die angedeuteten optischen Verbindungskanäle zwischen den Bedienelementen des Infotainment- und des Klimasystems in der Mittelkonsole. Die Linienführung orientiert sich am Vitruvianischen Menschen, der berühmten Proportionenstudie des Meisters Leonardo da Vinci. Damit spielen die Saab Designer ganz subtil darauf an, dass sich die Technik idealerweise nach der menschlichen Anatomie richtet – wie im Cockpit des 9-5. Durch die streng logische, gruppenweise Anordnung der Bedienelemente lassen sich die verschiedenen Regelungen im Innenraum, Chassiskontrolle und Lichtfunktionen quasi intuitiv steuern.

Die Mitteltunnel-Konsole beherbergt nach dem Wegfall des Handbremshebels zwei geräumige Staufächer mit Doppel-Cupholdern. Angesichts der USB-, AUX- und 12-Volt-Anschlussmöglichkeiten lassen sich alle gängigen tragbaren elektronischen Geräte im Auto nutzen und unterbringen. Auch das ausziehbare Schubfach nahe der Fahrertür eignet sich zum Verstauen persönlicher Gegenstände von der Brieftasche über das PDA bis hin zum Brillenetui.

Im Fond ist Platz genug für drei erwachsene Mitreisende. Den Wohlfühl-Komfort steigern nicht nur der gegenüber dem Vorgänger gewachsene Bein- und Schulterraum, sondern auch die optionale unabhängige Klimaregelung und die ausklappbaren Bildschirme in den Vordersitzlehnen. Die im Verhältnis 60:40 geteilt umklappbare Fondlehne enthält eine Armlehne mit Doppel-Cupholdern, ein Staufach und eine Durchladeöffnung.

Dekor und Ausstattung

Die Ausstattungsvarianten Linear, Vector und Aero haben jeweils einen ganz eigenen optischen Auftritt. Unterschiedliche Dekors werden vom Armaturenräger über die Mittelkonsole bis hin zu den Türgriffschalen durchdekliniert.

Im Linear-Trim sind die Armaturenverkleidung oben und unten genauso wie die Scheibeneinfassungen und die Dekors in Jet-Schwarz gehalten. Gleiches gilt für die Sitzbezüge, die alternativ in einem Pergament-Farbton erhältlich sind. Dazu passen die wahlweise hellen oder dunklen Türfüllungen und Armstützen.

In der Vector-Stufe sind Kombinationen aus Jet-Schwarz und einem dunklen Zinn-Ton sowie Dunkelbraun und Pergament für Armaturenverkleidung und Türen erhältlich. Hier sind gebürstete Metall-Dekors zugeordnet. Die Textilbahnen auf den Teilledersitzen gibt es in Jet-Schwarz, Pergament und in Hai-Grau.

Die Topversion Aero trägt ein sportliches Vollleder-Interieur zur Schau. Der auffällige Transparent-Längsstreifen im Armaturenräger sorgt für einen zusätzlichen optischen Reiz. Edelschwarze Oberflächen korrespondieren mit dunkel angehauchten Bürstmetall-Dekors. Wie beim Vector gibt es die konturierten, mit perforiertem Leder bezogenen Sitze in drei Farbstellungen.

Zur umfangreichen Linear-Grundausstattung gehören unter anderem: schlüsselloser Motorstart per Start/Stop-Taste, elektrische Parkbremse, sechsfach beziehungsweise vierfach einstellbarer Fahrer- und Beifahrersitz, Zwei-Zonen-Klimakontrolle, Audioanlage mit sieben Lautsprechern und AUX-Anschluss für Zusatzgeräte, Lederlenkrad und Text-Info-Display.

Die Vector-Version bietet zusätzlich: Geschwindigkeitskontrolle und Audioanlage mit neun Lautsprechern und USB-Schnittstelle samt Lenkradfernbedienung, Taschen in den Vordersitzlehnen, einstellbare Armauflage vorn, Ambientebeleuchtung, Grafik-Info-Display.

Beim Aero sind elektrisch einstell- und beheizbare Vordersitze mit Sitzflächenverlängerung Standard. Neben dem serienmässigen Farbmonitor sorgt im Topmodell auch das unten abgeflachte Sportlenkrad mit perforiertem Lederbezug und Aero-Emblem für die ganz besondere Note.

###

