



Dreimal Saab
Turbo: der kernige
99, der kultivierte
900 und der
luxuriöse 9000.
Autos mit Charme
und Charakter, die
nicht perfekt sind,
aber besonders wertvoll.

Bleibt alles anders

Saab fahren intellektuelle Freiberufler, die sich dunkel kleiden und einen Sinn für Ästhetik haben. Saab-Fahrer sind Individualisten, sie mögen keinen Konsumzwang. Es sind Querdenker, die kurzlebige Moden verachten und auf Nachhaltigkeit setzen. Das Klischee lebt, und es stimmt – vor allem das vom Saab-Fahrer: Er würde nie in einen BMW oder Mercedes steigen. Ja, er hat noch einen Neuen in Reserve für später, weil es die Marke ja nicht mehr so richtig gibt.

Saabs erster Achtungserfolg in Deutschland war der viertaktende 96 mit dem 65 PS starken V4-Motor von Ford. Ein Auto für rallybegeisterte Außenseiter, die zugunsten der skurrilen, strömungsgünstigen Ei-Form und des Monte-Carlo-Mythos viele Nachteile des konstruktiv antiquierten Wagens in Kauf nahmen. Das erste Auto des schwedischen Flugzeugherstellers Saab war ein respektables Gesellenstück – meisterlich geriet es nicht.

Für diesen Generationsvergleich haben wir das Saab-Urgestein 96 weggelassen und uns der geradlinigen Saab-Erbfolge mit den Ziffern 99, 900 und 9000 gewidmet, allesamt als Turboversionen, weil aufgeladene Motoren ein Saab-Glaubensbekenntnis für Effizienz und Ökonomie sind. Man sparte sich die Entwicklung vielzylindriger Triebwerke und schuf den manierlichen Turbo, der Anständiges leistet, aber nicht säuft.

Individualität als Marktnische

Der 99 Turbo von 1980 ist ein Stufenheckmodell in auffälligem Metallicrot, die flauschigen Velourspolster dazu Ton in Ton. Respekt einflößende 268 437 km zeigt der Tacho, natürlich mit dem ersten Motor, wie Saab-Papst Johann Heuschmid aus Obergünzburg später mit lässiger Handbewegung betonen wird: „Ein Saab hält so etwas locker aus.“ Das Auto stammt aus Schweden, gebaut wurde es laut Typenschild bei Valmet in Finnland. Es trägt ein paar Gebrauchsspuren mit Würde, die weiß umrandeten Rückleuchten wirken wie selbst dekoriert, sind aber Serie.

Mit dem Combi-Coupé Heck wirkt der 99 Turbo viel dynamischer, die biedere Understatement-Stufe stammt noch vom frühen 99, dessen eigenwillige, aber zeitlose Form von Hausdesigner Björn Envall bereits 1965



1



1 Originelles Saab-99-Design mit kurzen Überhängen

2 Kompaktes Turbotriebwerk, der Garrett-Lader sitzt vorn, ab 2000/min setzt der Lader ein

3 Instrumente aus dem Ur-99, roter Bereich ab 5600/min

4 Extravagant gestylte Räder im Turbinen-Look – ein Tribut an die Turbotechnik

5 Im Fond sehr knapp geschnitten, Polster mutig in Form und Farbe

6 Aufrechte Sitzposition, bequeme, flauschige Sessel

7 Turbomerkmale Ladedruckanzeige, beim 99 aufgesetzt



DATEN UND FAKTEN SAAB 99 TURBO, BAUJAHR 1980

■ **Motor:** Typ B201, wassergekühlter Vierzylinder-Reihenmotor, um 45 Grad geneigt eingebaut, Bohrung x Hub 90 x 78 mm, Hubraum 1985 cm³, Leistung 145 PS bei 5000/min, max. Drehmoment 235 Nm bei 3000/min, Verdichtung 7,2:1. Querstrom-Zylinderkopf aus Leichtmetall, Block aus Grauguss, fünf KW-Lager, eine kettengetriebene

obenliegende Nockenwelle, parallele Ventile über Tassenstößel direkt betätigt, mechanische Benzineinspritzung Bosch-K-Jetronic, ein Garrett-AiResearch-Abgasturbolader, Ladedruck max. 0,7 bar, Ölinhalt 4 l

■ **Kraftübertragung:** Viergang-Getriebe, a.W. Fünfgang-Sportgetriebe. Frontantrieb, Getriebe und Differenzial in Etagenbauweise

über der Vorderachse angeordnet

■ **Karosserie und Fahrwerk:** Selbsttragende Stahlkarosserie, vorn Trapez-Dreiecksquerlenker, Schraubenfedern über dem oberen Querlenker angeordnet, hinten Starrachse an Längslenkern, Panhardstab, Wattgestänge, Zahnstangenlenkung, Scheibenbremsen vorne und hinten, Räder 5,5 J x 15, Reifen 175/70 HR 15

■ **Maße und Gewichte:** Länge 4480 mm, Breite 1690 mm, Höhe 1440 mm, Radstand 2475 mm, Gewicht 1160 kg, Tankinhalt 55 l

■ **Fahrleistungen und Verbrauch:** Beschleunigung 0–100 km/h in 8,9 s, Höchstgeschwindigkeit 195 km/h, Verbrauch 12,4 l/100 km

■ **Bauzeit und Stückzahl:** Saab 99 Turbo 1977 bis 1984: 46 789 Expl.



- 1 Aerodynamisch optimale Frontpartie nach 86er-Facelift
- 2 Imposanter 16-Ventil-Turbomotor mit zwei kettengetriebenen Nockenwellen
- 3 Zwischen den Achsen lässt stilistisch das 99 Combi Coupé herzlich grüßen
- 4 Spoilerlippe als Abrisskante, große Heckklappe ist praktisch
- 5 Der Ladedruckmesser wohnt jetzt im Kombi-Instrument
- 6 Feinstes schottisches Leder, umrahmt von Wurzelnuss
- 7 Das Alurad-Design kennt beim Saab 900 fünf Varianten, hier die 15-Zoll-Ausführung

kreiert wurde. Hätte der 99 Turbo die markanten Räder im analogen Schaufelrad-Design nicht, man würde ihn für einen 99 GL halten.

Saab fahren heißt umdenken bis zum Typ 9000: Die Motorhaube öffnet sich wie einst bei BMW gegen die Fahrtrichtung, und das Zündschloss sitzt auf der Mittelkonsole. Die stark gerundete, schmale Windschutzscheibe erinnert an eine Flugzeugkanzel. Man sitzt hoch und aufrecht, auch im 99 Turbo, die skurril geformten Sitze mit den langen Lehnen bieten Geborgenheit statt Seitenhalt. Die schmale, kompakte Karosserie ist auch innen kein Raumwunder. Satt fällt die Fahrertür ins Schloss, Saab steht für Gediegenheit und Qualität, das 34 Jahre alte Auto kennt keinen Rost.

So herrlich unvollkommen

Anders ist immer da, anders fährt auf dem Beifahrersitz mit, der 99 Turbo ist besonders anders. Der Motor klingt schon oberhalb der Leerlaufdrehzahl kernig und verheißungsvoll, wäre da nicht der Ladedruck-Zyklus im Blickfeld, man würde stoisch in etwas steifer Fronttriebler-Manier seine Bahn ziehen. Die Lenkung geht stramm und gibt die Antriebs-einflüsse auch mangels Servo ungefiltert weiter, andere Getriebe lassen sich leichter und geschmeidiger schalten. Wenn man unter zartem Gasgeben bei 3000/min in den nächsten der insgesamt fünf Gänge schaltet, wäre zwar immer noch alles anders, aber nichts besonders dynamisch. Turbo ist ein Versprechen, Turbo fühlt sich nach sanfter Gewalt an, Turbo heißt: Jetzt trete ich durch.

Anders beim Saab. Hier kann Turbo, muss aber nicht. Ich versuche es, spüre, dass schon bei 2000 Touren der Lader Rückenwind schaufelt, schalte erst bei 4500/min in den Dritten, Turbo zieht das kleine, relativ leichte Auto wie am Gummiband unaufhaltsam mit Nachdruck, aber ohne Entsetzen. Seine Leistungsentfaltung erinnert an einen bürgerlichen Dreiliter-Sechszylinder, Drehmoment satt, und das schon im Drehzahlkeller. Sicher ist der Saab sparsamer als ein Dreiliter von BMW oder Opel, weil der Turbo selbst bei zügiger Fahrt meist auf Sparflamme läuft.

Im Motorraum sieht man die armdicken Rohre, die zu einem Schneckengehäuse aus Guss führen; dort rotiert mit exorbitanter

DATEN UND FAKTEN SAAB 900 TURBO 16, BAUJAHR 1989

■ **Motor:** Typ B202, wassergekühlter Vierzylinder-Reihenmotor, Motorblock um 20 Grad nach vorn geneigt eingebaut, Bohrung x Hub 90 x 78 mm, Hubraum 1985 cm³, Leistung 175 PS bei 5300/min (G-Kat 160 PS bei 5500/min), Drehm. 273 Nm bei 3000/min, Verdichtung 9:1, Zylinderkopf aus Leichtmetall, Block aus Grauguss, zwei obenliegende Nockenwellen

über Duplexkette angetrieben, vier Ventile pro Zylinder über hydraul. Tassenstößel betätigt. Bosch-LH-Jetronic, Saab-APC-Antiklopfsystem, ein Garrett-Abgasturbolader mit Ladeluftkühlung 0,85 bar, Ölinhalt 4 l

■ **Kraftübertragung:** Fünfgang-Schaltgetriebe, Dreigangautomatik für Cabriolet, Frontantrieb, Getriebe über Vorderachse

■ **Karosserie und Fahrwerk:** Selbsttragende Ganzstahlkarosserie, vorn Trapez-Dreiecksquerlenker und Schraubenfedern über oberen Querlenker, hinten Starrachse an Längslenkern, Panhardstab, Wattgestänge, Servo-Zahnstangenlenkung, Scheibenbremsen rundum, auf Wunsch ABS, Räder 6 J x 15, Reifen 195/60 VR 15

■ **Maße und Gewichte:** Länge 4690 mm, Breite 1690 mm, Höhe 1420 mm, Radstand 2515 mm, Gewicht 1245 kg, Tankinhalt 63 l

■ **Fahrleistungen und Verbrauch:** Beschleunigung 0-100 km/h in 8,7 s, Höchstgeschwindigkeit 210 km/h, Verbrauch 11,8 l/100 km

■ **Bauzeit und Stückzahl:** 900 Turbo: 1979-1993: 236 789 Expl.

DATEN UND FAKTEN SAAB 9000 CSE 2.0 T, BAUJAHR 1993

■ **Motor:** Typ B204 ND, wassergekühlter Vierzylinder-Reihenmotor, quer eingebaut. Bohrung x Hub 90 x 78 mm, Hubraum 1985 cm³, Leistung 150 PS bei 5500/min, max. Drehmoment 215 Nm bei 3000/min, Verdichtung 9:1, Zylinderkopf aus Leichtmetall, Block aus Grauguss, fünf Kurbelwellenlager, zwei kettengetriebene obenliegende Nocken-

wellen, vier Ventile pro Zylinder über hydraulische Tassenstößel betätigt, mech. Einspritzung Lucas MPI, Saab-APC-Antiklopfsystem, kennfeldgesteuerte Zündung, ein Garrett-Abgas-Turbolader mit Ladeluftkühler, Ladedruck 0,45 bar, Ölinhalt 4 Liter, G-Kat

■ **Kraftübertragung:** Fünfganggetriebe, a.W. ZF-Viergang-Automatik mit Wandler, Frontantrieb

■ **Karosserie und Fahrwerk:** Selbsttragende Stahlkarosserie mit vorderem Hilfsrahmen, vorn McPherson-Federbeine, untere Querlenker, hinten Starrachse mit zwei gegenüberliegenden Längslenkern, Wattgestänge, Panhardstab, Schraubenfedern, Servo-Zahnstangenlenkung, Scheibenbremsen mit ABS, Räder 7 J x 16, Reifen 205/60 ZR 16

■ **Maße und Gewichte:** Länge 4760 mm, Breite 1780 mm, Höhe 1420 mm, Radstand 2670 mm, Gewicht 1375 kg, Tankinhalt 66 l

■ **Fahrleistungen und Verbrauch:** Beschleunigung 0–100 km/h in 9,8 s, Höchstgeschwindigkeit 205 km/h, Verbr. 11,5 l/100 km

■ **Bauzeit und Stückzahl:** Saab 9000 1985–1998: 503 087 Expl.

Der 9000 läutet eine neue Saab-Ära ein. Keine asketische Reduziertheit, sondern opulenter Luxus

Drehzahl von bis zu 300 000/min ein Schau-felrad, das dem Motor die Ansaugluft reinpresst. Der OHC-Motor ist für ein 70er-Jahre-Aggregat modern konstruiert, mit Querstromkopf und direkter Ventilbetätigung über Tassenstößel. Die Saab-Ingenieure mögen keinen Zahnriemen, also setzen sie auf eine solide Kette.

Plus an Laufkultur: 900 Turbo

Der Umstieg in den 900 Turbo mit 16-Ventil-Motor überrascht: Ein neues Auto, wo doch zwischen den Achsen alles beim Alten geblieben zu sein scheint? Optisch wirkt der Saab 900 weit opulenter, nicht mehr filigran, sondern satt und gediegen. Innen zeigt sich bis auf die Türverkleidungen alles neu tapeziert, wohnlicher, luxuriöser. Bestens profilierte Sitze, mit feinem Leder bezogen, eine renovierte Instrumententafel ohne Zyklop, in edlem Holzfurnier gefasst. Im Motorraum wohnt jetzt ein imposanter breitköpfiger Vierventiler mit zwei obenliegenden Nockenwellen, der Gussblock blieb, die Stirnseite zeigt nach wie vor zur Spritzwand. Auch die eigenwillige Etagenbauweise mit einem separaten Primärtrieb über eine dreigliedrige Kette von der Kupplung auf das darunterliegende Getriebe. Auch mit dem 900 bleibt Saab ziemlich anders.

Das Fahren fühlt sich weit kultivierter an als im 99, die Servolenkung ist angenehm direkt und filtert Antriebseinflüsse weg. Das sorgfältig geführte Starrachs-Fahrwerk wurde komfortabler abgestimmt. Vorne blieb es bei verwinkelten Doppelquerlenkern, die kunstvoll um die Antriebswellen herumgebaut sind. Eine McPherson-Achse, wie sie



1 Alles sauber in der Konsole integriert: Klimaautomatik, Bordcomputer, Radio/Kassette



2 Modernisierter 9000 mit schmalen Leuchtenband. CS steht für Schrägheckvariante



3 Serienmäßig hat der Motor 150 PS, mit unsichtbarem Heuschmid-Tuning 220 PS



4 Die breiten 16-Zoll-Räder heißen im Saab-Jargon Aero. Sie stehen dem 9000 sehr gut

5 Feineres Leder gibt es nicht mal bei Aston, Clubgarnitur von Bridge of Weir, Scotland

6 Design von Giugiaro, die Türen deuten klar auf Tipo 4





Der 99 Turbo zeigt noch das kantige Heck des 67er-Urmodells. Der 900 Turbo erinnert an das Combi Coupé der 70er, und der 9000 CS vollendet die Linie des stets avantgardistischen Saab-Looks.

die andern haben, wäre einfacher gewesen, aber nicht so stabil. Saab-Konstrukteure machen es sich eben nie leicht. Auch nicht beim 9000, der quasi schon fertig war. Als Tipo 4 von den Italienern angeliefert für Fiat Croma, Lancia Thema und Alfa Romeo 164, die gleiche Bodengruppe, die gleiche Karosseriestruktur. Also, liebe Saab-Leute, bitte bedient euch, hängt eure Motoren und Achsen rein und fertig ist das Luxusmodell oberhalb des 900, das ihr so dringend braucht. Aber die Saab-Ingenieure haben das Joint-Venture-Blech für zu weich befunden, Streben und Verstärkungen reingeschweißt, vor allem den Vorderwagen crashsicher versteift. Nur die Croma-Türen bleiben im Profil unverkennbar, Heck und Front bekamen von Saab-Designer Björn Endevall ein markentypisches Aussehen.

9000 – der ganz normale Saab

Die mechanisch so reizvollen und haltbaren Saab-Vierzylinder, diese brillanten 16-Ventiler, Sauger oder Turbo, blieben an der Kette, aber quer eingebaut. Der Antrieb nun mit angeflanschem Getriebe, die Vorderachse McPherson wie überall, aber die hintere Vierlenker-Starrachse mit Reaktionsdreieck blieb eigenständiges Saab-Kulturgut. Natürlich profitiert der 9000 in seiner überragenden Fahrkultur auch von den erprobten Segnungen des Mainstreams. Vieles, was seine charaktervolleren Vorgänger auszeichnete, war anders, aber unter dem Strich nicht besser. Unser später 9000 CSE fährt sich so komfortabel und souverän wie eine jüngere S-Klasse. Das ist die Sonnenseite verminderter Markenidentität, die auch den allmählich akzeptierten 900 Serie II auf Opel-Vectra-Plattform betrifft.

Der 9000 spielt die Rolle des famosen Reisewagens, sein Raumkomfort ist trotz des eher knappen Radstands fürstlich, die Fahrgeräusche sind stets dezent. Die ZF-Viergangautomatik harmonisiert wunderbar mit dem drehmomentstarken kleinen Turbo, wie der Zweiliter intern gerne genannt wird. Es gibt noch einen 2,3-Liter mit 220 PS, gegenläufige Ausgleichswellen für mehr Laufkultur. Aber die war noch nie ein wirklicher Kaufgrund für Saab-Fans. ■



FAZIT

Es war meine erste, buchstäblich ein-drucksvolle Begegnung mit dem 99 Turbo. Ein wohlklingender Vierzylinder mit richtig Dampf, ein gut abgestuftes Fünfganggetriebe und ein agiles Handling, das den Frontantrieb fast vergessen lässt. Der Urtyp 99 ist mein Saab. 900 und 9000 können viel mehr, aber das Erlebnis ist nicht so intensiv.

KAUFBERATUNG SAAB 99 (1967–1984)

Autos der 99er-Baureihe sind zwar selten, aber nicht teuer. Restaurierungen lohnen kaum. Gute Autos findet man noch in Schweden.

KAROSSERIE-CHECK

■ Frühe 99er aus Schweden zeigen sich erfreulich rostresistent. Erst die Blech-Malaise Mitte der 70er setzte dem Mittelklasse-Saab zu. Dennoch, **Lackierung und Korrosionsschutz** waren bei den Schweden stets vorbildlich. Es gibt auch kein Qualitätsgefälle zwischen Trollhätten und Uusikaupunki (Finnland). Saab 99 rosten an Kotflügeln und Stehblechen und an weiteren Peripherieteilen der Karosserie wie **Schweller, Radläufen und Endspitzen**. Manchmal ist auch das Windlaufblech samt Spritzwand befallen. Arg rostige 99er eignen sich nur als Teilespender, der Marktwert der normalen Saug-Modelle ist einfach zu gering.

TECHNIK-CHECK

■ Der zusammen mit Triumph bei Ricardo-Engineering entwickelte Vierzylinder mit **Tassenstößel-Ventiltrieb** ist ein robuster und langlebiger Motor. Werkstoffbedingt kann es passieren, dass die Nockenwellen einlaufen. Saab brachte 1972 mit der B-Engine eine Weiterentwicklung heraus, die kaum Verschleißprobleme kennt. Der Zweiliter wird zur standfesten Basis für den Turbo, der mit der Lkw-Konzernmutter Scania entwickelt wird. Die Getriebe brauchen einen **regelmäßigen Ölwechsel** und sind für das Turbo-Drehmoment zu schwach dimensioniert.

PREISE

Bei Einführung 1978 (Saab 99 Turbo) **25 950 Mark**
Classic-Analytics-Preis 2015 (Zustand 2/4)..... **9500/1800 Euro**

ERSATZTEILE

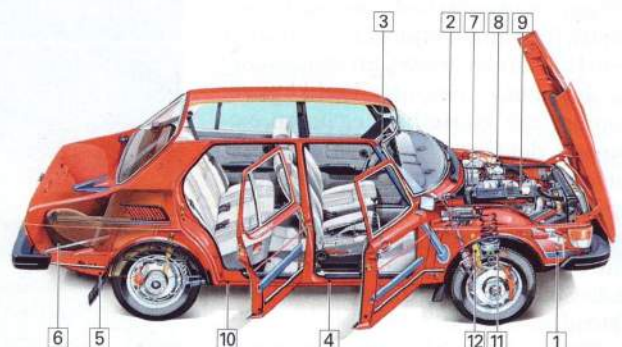
■ Die Lage ist ernst, aber nicht dramatisch. Teile für frühe 99er findet man nur noch bei Saab-Spezialisten. Manchmal helfen schwedische Saab-Internetforen. Weil die Qualitätsmarke deutsche Zuliefererteile verwendet hat, gibt es Gleichteile mit BMW, Audi etc.

DEUTSCHE CLUBS UND SPEZIALISTEN

Heuschmid GmbH, Verkauf, Ersatzteile, Restaurierung, Im Wang 2, 87634 Obergünzburg, Tel. 082 37/922 70 25, www.heuschmid.de

SCHWACHPUNKTE

- | | |
|------------------------------|---------------------------------|
| 1 Kotflügel und Stehbleche | 7 Nockenwelle (1,7-L., 1,85-L.) |
| 2 Windlaufblech, Spritzwand | 8 Zenith-Stromberg-Vergaser |
| 3 A-Säule | 9 Bosch-D-Jetronic |
| 4 Schweller, Wagenheberaufn. | 10 Fahrwerksbuchsen |
| 5 Radläufe/Endspitzen | 11 Antriebswellen |
| 6 Reserveradmulde | 12 Getriebelager |



ALLTAGSTAUGLICHKEIT

ERSATZTEILLAGE

REPARATURFREUNDLICHKEIT

UNTERHALTSKOSTEN

VERFÜGBARKEIT

NACHFRAGE



KAUFBERATUNG SAAB 900 (1978-1993)

Der 900 trifft nicht nur als Cabrio den sensiblen Nerv der Saab-Fans. Der Wagen hat eine Perspektive und ist gut gegen Rost geschützt.

KAROSSERIE-CHECK

■ Ein Saab 900 aus den 80er-Jahren ist als echtes Langzeitauto konzipiert. Lackqualität und Rostvorsorge sind vorbildlich. Selbst die Bremsleitungen führen korrosionsgeschützt durch den Innenraum. Trotzdem können nach fast 30 Jahren **Korrosionsherde** auftreten. Zu suchen sind sie in den vorderen Radhäusern und an den Schwellern; da bevorzugt an den **Wagenheberaufnahmen** und im Bereich der A- und B-Säule. **Blasenbildung an den Radläufen** ist nicht harmlos: An den doppelt gefalteten Blechen ist Rost besonders schwer in den Griff zu bekommen. Auch die schwellerüberlappenden Türunterkanten sind ein rostintensives Feuchtbiotop.

TECHNIK-CHECK

■ Im 900 kommen hauptsächlich die enorm standfesten 16-Ventil-DOHC-Motoren zum Einsatz. Ob Turbo oder Sauger, bei regelmäßiger Wartung halten sie ewig, wie die durchweg hohen Kilometerstände von Saab-Occasionen beweisen. Die solide Konstruktion setzt auf **Duplexkette statt Zahnriemen**. Wichtig ist die gesunde Thermik des Turbos. Oft sind altersbedingt zugesetzte Kühler an Hitzestaus schuld; der dann oft fällige Austausch der **Zylinderkopfdichtung** kostet knapp 2000 Euro. Das Getriebeöl ist nicht als Dauerfüllung zu verstehen, es gehört alle 60 000 km gewechselt.

PREISE

Bei Einführung 1986 (Saab 900 Turbo 16) **37 350 Mark**
Classic-Analytics-Preis 2015 (Zustand 2/4)..... **8600/1600 Euro**

ERSATZTEILE

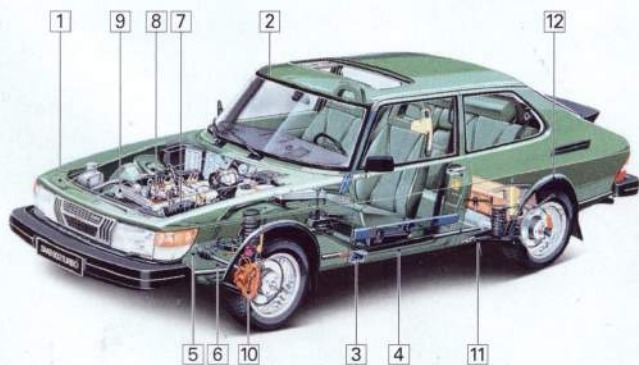
■ Die hohe Wertschätzung des 900 Cabrio sichert die Teileversorgung auch der anderen 900er. Technikeile sind meist unproblematisch, bei häufig gefragten Kleinteilen (Dichtungen) gibt es Nachfertigungen. Heuschmid hat ein großes Gebrauchtteilelager.

CLUBS UND SPEZIALISTEN

Heuschmid GmbH, Verkauf, Ersatzteile, Restaurierung, Im Wang 2, 87634 Obergünzburg, Tel. 082 37/922 70 25, www.heuschmid.de

SCHWACHPUNKTE

- | | |
|----------------------------------|--------------------------------|
| 1 Batteriehalterung, Radhäuser | 7 LH-Jetronic (Mengenteiler) |
| 2 Frontscheibenrahmen | 8 Zylinderkopfdichtung |
| 3 Schweller und Radläufe | 9 Turbolader, Ladeluftkühler |
| 4 Türunterkanten, Abflüßlöcher | 10 Bremsanlage, Sattelkolben |
| 5 Schaltgetriebe: Lager, Synchr. | 11 Fahrwerksbuchsen |
| 6 Lenkgetriebe (Undichtigkeit) | 12 Tieferlegungen, Tuning-Kits |



ALLTAGSTAUGLICHKEIT ★★★★★
ERSATZTEILLAGE ★★★★★
REPARATURFREUNDLICHKEIT ★★★★★
UNTERHALTSKOSTEN ★★★★★
VERFÜGBARKEIT ★★★★★
NACHFRAGE ★★★★★

KAUFBERATUNG SAAB 9000 (1984-1998)

Der 9000 braucht noch Akzeptanz. Es gibt jede Menge rostfreie, gepflegte Exemplare für kleines Geld. Der Aero CD gilt als Geheimtipp.

KAROSSERIE-CHECK

■ Von allen Tipo-4-Karosserien schneiden laut Mängelstatistik der teilverzinkte Saab und der im Bereich der Bodengruppe vollverzinkte Alfa 164 am besten ab. Saab 9000 vor Baujahr 1990 zeigen im Alter nicht selten die **typischen Rostherde** selbsttragender Karosserien. Befallen sind die Kotflügel und Stehbleche, die **Schweller samt Wagenheberaufnahmen**, die **Türunterkanten** und manchmal auch die Innenseite der Heckklappe. Das sorgfältig verarbeitete Interieur altert dagegen bis auf durchgeschuete Fahrersitzwangen kaum.

TECHNIK-CHECK

■ Saab-Technik ist hochkomprimiert und im Detail aufwendig. Sie erfordert regelmäßige Wartung von Spezialisten, sonst gibt es **teure Folgekosten**. Die 16V-Sauger halten locker bis 300 000 km, die Turbomotoren sollte man nach beherztem Ritt schonend „**kaltfahren**“. Die 9000er-Getriebe sind stärker dimensioniert als beim 900, die ZF-Viergangautomatik ist ein echter Dauerläufer. Bei den schnellen Reisewagen laufen rasch hohe Kilometerstände auf, das fördert den Verschleiß von Fahrwerk und Bremsen. Spurstangenköpfe und Traggelenke sind häufig ausgeschlagen.

PREISE

Bei Einführung 1985 (Saab 9000 Turbo 16) **46 320 Mark**
Classic-Analytics-Preis 2015 (Zustand 2/4)..... **3500/1100 Euro**

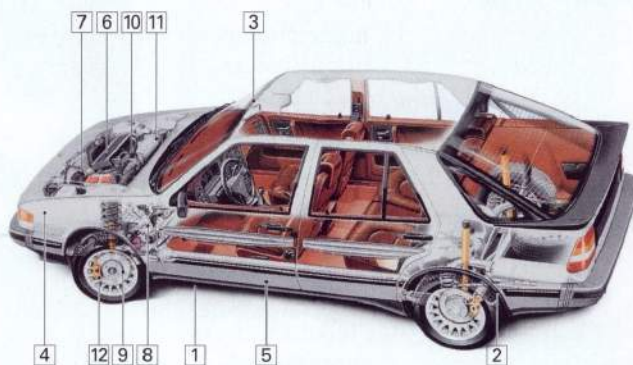
ERSATZTEILE

■ Die Teileversorgung für junge Saab-Modelle ist trotz des Verkaufs nach China gesichert. Für den 9000 sind Technikeile über das bestehende Saab-Werkstättenetz problemlos zu bekommen. Allerdings gibt es bei den Blech- und Ausstattungsteilen schon Engpässe. Im Bereich Elektrik (Bosch, Valeo, Lucas) und Verschleißteile (LuK, Bosal, Bilstein) helfen auch freie Ersatzteihändler weiter.

Heuschmid GmbH, Verkauf, Ersatzteile, Restaurierung, Im Wang 2, 87634 Obergünzburg, Tel. 082 37/922 70 25, www.heuschmid.de

SCHWACHPUNKTE

- | | |
|------------------------------|----------------------------------|
| 1 Schweller, Wagenheberaufn. | 7 Turbolader, Ladeluftkühler |
| 2 Radläufe hinten | 8 Getriebelager (Fünfganggetr.) |
| 3 Frontscheibenrahmen | 9 Traggelenke/Spurstangenköpfe |
| 4 Vorderkotflügel | 10 Zündsystem SDI |
| 5 Türunterkanten | 11 Steuergeräte (Motor/LH-Jetr.) |
| 6 Zylinderkopfdichtung | 12 Antriebswellen-Manschetten |



ALLTAGSTAUGLICHKEIT ★★★★★
ERSATZTEILLAGE ★★★★★
REPARATURFREUNDLICHKEIT ★★★★★
UNTERHALTSKOSTEN ★★★★★
VERFÜGBARKEIT ★★★★★
NACHFRAGE ★★★★★