



Tüüpiline Saab oma kiiksude ja reeglina korraliku mugavusvarustusega.

suurema kütusekuluga V-6-turbo-mootor ning kaks aastat hiljem 9-3 tippversioon, Haldex-nelikveoline 206kilovatine (280 hj) Aero X. See võeti küll õige pea taas uuesti tootmisest maha.

Uue põlvkonna turbomootoreil esineb probleeme märksa vähem kui eelmise 9-3 ja 9-5 mootoreil, see kehtib nii mootoriketi, turbo kui ka süütesüsteemi kohta. Tõsi, vahel on purunenud ketitald ja on esinenud probleeme juhtploki ning vaakumpumbaga, kuid hooldatuna on need ikkagi väga head mootorid.

Märksa rohkem saab kritiseerida diisleid. Opelilt pärineb 2,2liitrine, mis on vastupidavam (siiski võib näiteks EGR tõrkuda, sisselaskekollektor täis tahmata või toitesüsteem tõrkuda) ja kettajamiga, aga ka lärmakam ja selgelt janusem kui Fiati kätetöö, 1,9liitrine diisel. Sel on ette tulnud veepumba kinnijooksmist, mis toob kaasa mootori hävingu, tüüpvead on sisselaskekollektori klappide purunemine (sama tulemus), kübemefiltri ummistumine, rikkis EGR, harvem turbo või kahemassilise hooratta tõrked. Mõni omanik on pidanud üle elama mitu sellist häda järjest ning kulutama remondile oma paar tuhat eurot.

Käigukastidest on kõige sagedamini probleeme tekitanud kuuekäiguline automaatkast – rikki läheb selle solenoidplokk.

KAALU KA NEID



Audi A4
2000–2007
Hind: alates 2500 eurost
♦ lai valik, 1,9 l diisliid ja 1,8 l bensiinimootorid, nelikvedu
♦ tagaistme ruumikus, 2,5 l diisliid ja Multitronic-käigukastid
Kokuvõte: Väga levinud ning üldiselt esinduslik ja hea auto, kui mõnda ebaõnnestunud mudeliversiooni vältida.



Lexus IS
2000–2005
Hind: alates 2800 eurost
♦ töökindel, varustus, tagavedu
♦ kütusekulu, vähe versioone
Kokuvõte: Väike Lexus on oma klassi töökindlaim, kuid kahjuks on see peamiselt müügil ainult kaheliitrise sedaanina.



Volvo S60
2001–2010
Hind: alates 2600 eurost
♦ disain, turvalisus, head mootorid
♦ pöörderaadius, vähe ruui tagaistmel, kohati varuosade hinnad
Kokuvõte: Mugav ja üsna vastupidav auto. Sarnaselt Saabiga on puuduseks tagaistme vähene ruumikus.

Esindus teeb vea korda umbes 1000 euroga. Kuuekäigulist kasutati V-6-mootoritel ja diisliid. 9-3 kurikuulus viga oli ka jahutusvedeliku lekkimine automaatkäigukastidesse, kuid esinduse hinnangul ei tohiks see enam päevakorras olla (tehas korraldas ka tagasikutsumise), nemad pole puutunud.

VEERMİK
Korralik juhitud

Nagu öeldud, kuulub kasutajatelt sõiduomaduste kohta peamiselt

kiidusõnu. Auto on mugav ja hästi juhitud. Küll aga tuleb selget vahet teha tavavedrustusega ning sportliku Aero ja samuti liisana soetatud sportvedrustusega autode vahel. Viimased on jäigad ja keskmisele kasutajale liiga ebamugavad.

Põhja all on omad veakohad nii esi- kui tagasillas. Ees kuluvad muust kiiremini odava hinnaga stabilisaatorvarva otsaliigendid, harvem õõtsuobade kuulliigendid, ette on tulnud ka vedrude purunemist.

Taga on nõrgaks kohaks üle-

mised pikivardad ning paljudele teistele autodele sarnaselt on üsnagi levinud tagumiste pidurite kinnijäämine. Nagu ikka, aitab hooldus ning aeg-ajalt intensiivsem kasutamine. Veermiku remont pole üldjuhul kallid.

HINNAD

Mõistliku hinnaga hea auto
Üksikuid autosid müüakse ka vähem kui 3000 euroga, kuid hea 9-3 eest tuleb tõenäoliselt välja käia pigem 3500–4000 eurot. Hind on samas klassis põhikonkurentide omaga.



9-3 pakiruum on väikesevõitu nii sedaanil kui ka universaalil.



Bensiinimootorid on palju kindlam ost kui diislid.



Tagaistmel on ruumi vähe, sama kehtib ka põhikonkurentide kohta.



Nupp Night Panel kustutab armatuurilt väheolulise valgustuse.



Nõrgad kohad on nii 9-3 esi- kui ka tagasillas.

Valik on suur: müüakse umbes 80 autot, millest suurem osa on diislid. Pärast 2007. aasta mudelivärskendust valminud autod maksavad alates 6000 eurost ning viimaste aastakäikude võimsamate ja korralikumate autode hinnad ulatuvad 10 000 eurost ülespoole.

Hooldusvajadusest annab märku auto ise, orienteerivalt võib arvestada 20 000 kilomeetriga. 1,8liitrise bensiinimootori hammasrihma vahetusvälp on 80 000 kilomeetrit, 1,9liitrise diisliil 120 000 kilomeetrit.

Mõlema puhul on rangelt soovitatav vahetada ühtlasi ka veepump. Teised mootorid kasutavad ketti.

Esinduse kinnitusel pole tootjatehase sulgemine õnneks kaasa toonud suuri probleeme varuosade tarnimises, kuid väiksemaid siiski: teinekord pole originaali kohe võtta ning selle asemel tuleb kasutada B-varuosa. Mitme mainitud tüüpvea remondikulu on ära toodud kõrvalolevas spetsialisti kommentaaris.

MARGUS PIPAR

HINNANGUD

Omanik: Marii, Saab 9-3 SportCombi, 2007

Ligi kaheksa aastat tagasi oma vanale Golfile asendust valides otsustasin teha kannapöörde. Kinnitasin endale, et kui kõik valikud tehtaks ratsionaalselt, käiks inimesed ringi mustade kummitallaga nahkingadega jne. Ühesõnaga valisin auto välimuse järgi. Nii saigi mu uueks neljarattaliseks punane universaalkerega Saab 9-3. Mu ilumeel ei vedanud mind alt, Saab pole mitte ainult ilus, vaid ka hea auto. Ma ei sõida väga palju, natuke üle 10 000 kilomeetri aastas ja suurema osa ajast veedab auto tänaval seistes. Autod armastavad üldiselt seismist veel vähem kui ringikärutamist, aga Saabi tunnus-tuseks tuleb öelda, et märkimisväärselt mädanemist pole vahtra all ootamine temas põhjustanud. Omal ajal tundus hea mõte valida autole sportvedrustus. Nüüd, Tallinna tänavatel rappudes ja raskete veokite poolt lainesse sõidetud maanteedel rooliga maadeldes tekib vahel küsimus, kas see ikka oli vajalik. Sportliku sõidu teine hädavajalik komponent on tugev mootor. Minu 1,8liitrise 121 „hobust“ seda öelda ei luba. Aga see-eest on ta küllaltki säästlik. Ka pole mingeid märkimisväärsed parandustöid tulnud ette võtta.

Spetsialist: Dago Piil, Viking Motors

Teise põlvkonna Saab 9-3 on tehniliselt suhteliselt lihtne auto, mille remondikulud jäävad enamasti 100–500 euro piiridesse. Kui autot korrektselt hooldada, siis on tegemist väga hea juhitavuse ja küllaltki ökonoomse autoga, mis omanikku harva alt veab. Sagedasim probleem on tagumiste pidurite pealejäämine, mistõttu vajaksid tagapidurid hoolsat tähelepanu ja ka aeg-ajalt tugevamat kasutust.

Bensiinimootori (110–154 kW) tüüpilisemad vead on balanssvõlli ketipinguti talle purunemine (remont 250 €), vaakumpumba lekked (230 €), üksikutel juhtudel ka mootori „aju“ vead (500–800 €) ja segusiibri rikked (400 €). Teise levinuma mootori, 1,9liitrise diisli sagedasemad probleemid seisnevad sisselaskekollektori klappimehanismi purunemises (remont koos kollektori vahetusega 600 €), EGRI ja tahmafiltri ummistumises linnasõidul ning generaatoris (remont 250 €). Käigukastidega tavaliselt muret pole. Kuuekäigulistel automaatkastidel esineb solenoidploki töö probleeme, millega kaasneb ligikaudu 1000eurone remondiarve. Veermikus vahetame enam stabilisaatorvarva otsi ja tagumist ülemist õõtsuhooba. Samuti esineb probleeme tagasilla kokkujooksu varda lõtkudega. Vahetusel vajab reguleerimist nii esi- kui ka tagasild. Reeglina on veermik vastupidav ning originaalvaruosade eluiga jääb 100 000 – 150 000 kilomeetri piiridesse.

Raskendatud käivitamine on tihti tingitud süüteluku mittetöötamisest või defektsest autovõtimest. Aitab kas süüteluku puhastus või vahetus või uue võtme programmeerimine (vana olemasolul). Kindlasti tasub omanikele südamele panna, et autole võiks lasta teha kaks süütevõtit. Kui võtmed kaotsi lähevad, tuleb välja vahetada nii võtmed kui ka CIM-moodul, mis tähendab 500eurost väljaminekut. Aeg-ajalt tekitab probleeme mootori juhtploki juhtmestiku katkemine (halb ühendus), remont pole reeglina ülemäära kulukas. Vahel lähevad rikki sõitjateruumi ventilaator ja helivõimendi, see on tingitud juhiistme alusest asukohast ja veekahjustusest.

KOKKUVÕTE

HEA

võimekad turbomootorid, disain, turvalisus

HALB

tagaistme ruumikus, probleemsed diislid

Hoolega hoitud ja bensiinimootoriga Saab 9-3 on hea valik: näeb ilus välja, sõidab hästi ning auto töökindlus on korralik.

AUTOLEHE HINNANG

