

# Viimane Saab 9-3: mõne tüüpveega sümpaatne auto

Väga pikalt tootmisel olnud viimase põlvkonna Saab 9-3 on ilus ja küllaltki töökindel auto.

**N**agu eelkäijagi põhines 2002. aastal esitletud ning kuni 2012. aastani toodetud 9-3 General Motorsi ühisplatvormil, mida jagas näiteks Opel Vectra ning Cadillac BLS-iga. Ühelt poolt tagas see madalamad tootmiskulud, teisalt olid Saabil oma auto arendamiseks siiski üsna vabad käed ning kuigi põhiehituselt on 9-3 ja Vectra sarnased, võib nende kahe sugulus paljudele siiski üllatusena tulla. Nii välis- kui sise-disainilt on Saab palju ilusam ja isikupärasem, olulisi erinevusi on ka tehnikas.

Töökindlusega oli muresid enam just algusaastatel, siis löid välja rumalad tüüpvead. Kuid mudelivärskenduse ajaks oli enamikust neist üle saadud ning kui praegu leida hoitud ja hooldatud 9-3, võib selle ostu päris kindlaks valikuks pidada. Kui võrrelda kas või suurema venna 9-5-ga on tehasest sisse programmeeritud veakohti märksa vähem ning pidamiskulud madalamad.

**KERE**   
Kitsas tagaiste

Esialgu toodi turule sedaan, seejärel universaal ning kabriolett, 2009. aastal veel ka maastikusuunitlusega nelikveoline 9-3X. Oma nišši otsides tegi Saab panuse sportlikkusele ning turundas sedaani kui Sport Sedani ja universaali kui Sport Combit. Sport-auto see Saab küll pole, aga nii turbomootorite võimekuse kui sõidumadustega on kasutajad üldiselt rahul küll.

Sõitjateruum on selgelt saabilik ühes margile omaste joontega armatuurilaua ning omapäraste lahendustega, näiteks istmete vahel asuv süütelukk ning Night Panel ehk nupust ära kustuv (suurema osa) armatuurilaua valgustus. Istmed on mugavad, kuid sageli leitakse, et kahjuks mitte nii mugavad kui 9-5-l. Suuremale Saabile jääb 9-3 päris kindlasti alla ka



Teise põlvkonna Saab 9-3 toodeti väga pika aja vältel, uudiseid selle elektrautona taaselumise kohta tuli veel alles hiljuti.



Erinevalt eelkäijast näitas see 9-3 avariitests suurepärasest tulemust.



Probleemseim on olnud kuuekäiguline automaatkäigukast.

tagaistme ruumikuse poolest. Pikka kasvu juhi korral tuleb iste lükata päris tagumisse asendisse ning siis on tema taga põlveruumi vaid mõni sentimeeter. Seega jääb 9-3 mahuka pereauto ostja ostunimekirjast kahjuks välja.

Universaal on sedaanist suurema pakiruumiga ja praktilisem, kuid arvestama peab pisut kõrgema rehvimüraga ning ka tagaosa plastosad võivad nigiseda-nagiseda. Varustustasemetest oli kõige lihtsam Linear, sellele järgnevad Vector, Arc ning tippmodellina Aero.

Vigadest on kõige olulisem kontrollida roostet. Mitte et 9-3 oleks superroostetaja, aga muidu vähesõitnud ja korras autodel

võivad näiteks tiivakaared kahjustatud olla. Väga levinud probleem on veel juhiistme all oleva helivõimendi rikkimine sinna tungiva vee tõttu (lammutustest ostetakse see tavaliselt kohe ära), samuti on esinenud käivitusrasakusi võtme või süüteluku probleemide pärast. Algusaastatel esinenud elektrisüsteemi ja elektroonikaprobleemid peaks praeguseks olema „välja ravitud“. Ka kurdetakse, et sõitjateruumis kasutatud musta värvi kangas võtab väga kergelt kõik plekid külge.

**MOTOR**   
Bensiinimootorid on kindlamad  
9-3 mootorivalik algab 1,8liitrise vabalthingava mootoriga, mida

**Oma nišši otsides tegi Saab panuse sportlikkusele ning turundas sedaani kui Sport Sedani ja universaali kui Sport Combit.**

on nimetatud ka pühaduseteotuks, viidates just turbolaadimise puudumisele ning väetile ram-mule. 90 kilovatti ehk 122 hobujõudu ei anna tõesti suhteliselt raskele autole mingit lennukust, küll aga töökindlust ning väike-seid kulusid vähenõudlikule kasutajale.

Järgnevad kaheliitrise tööma-huga eri võimsuses turbomoo-torid. 110kilovattisele (150 hj) jõuallikale heidetakse teinekord samuti liigset uimasust ette, kuid enamiku jaoks piisab sellest siiski täiesti. 129- ning 154kilovattised versioonid on juba märksa väledamad ning rahulikult sõites - ehk tavaliselt seega ka praktikas - enam-vähem sama janused. Automaatkast paneb küll muidu väga mõistlikule kütusekulule keskmiselt paar liitrit juurde.

2005. aastal lisandus valikusse märksa võimsam (184 kW e 250 hj) ja kahjuks ka tunduvalt

## Saab 9-3 versioonid

Kabrioleti tõi Saab välja isegi enne universaali. 9-3 värskendati põhjalikumalt 2007. aastal, pildil uuema esiosaga auto.



Sedaan- ja universaalkerega 9-3 müüakse järelturul enam-vähem ühepalju. Pildil 2010. aasta mudelivärskenduse läbinud mudel.



Üldise linnadžiipide vaimustuse taustal pakkus ka Saab alates 2009. aastast kõrgema kliirensi ja nelikveega mudelit 9-3X.

Saab 9-3 Sport Combi 1,8t, 2007

► Madalaim hind: 1800 eurot  
► Kõrgeim hind: 15 000 eurot

### TEHNILISED ANDMED

**Mootor** ► R-4 otto, 1998 cm<sup>3</sup> (86 x 86 mm), 150 hj (110 kW) 5500 p/min, 240 Nm 2000 p/min, 16 V, DOHC, turbo  
**Jõuülekanne** ► esivedu, viiekäiguline automaatkäigukast; ülekanded: I 4,58; II 2,98; III 1,95; IV 1,32; V 1,0; tagasi-käik 5,02, peatülekanne 2,44  
**Vedrustus** ► ees vedrupidistikud ja alumised õõtsuuvad, taga mitmik-hoobvedrustus, stabilisaatorvarvad  
**Rool** ► võimendusega hammaslattrool  
**Rehvid ja veljed** ► 215/55 R16, 235/45 R17, 6,5J/7 J  
**Pidurid** ► ees ventileeritavad ketas-pidurid, taga ketaspidurid, ABS  
**Mõõtmed ja massid** ► pikkus 4655 mm, laius 1760 mm, kõrgus 1490 mm, telgede vahe 2675 mm, rööbe ees/taga 1525/1505 mm, tühimag 1535 kg, paki-ruum 420-1275 l, kütusepaak 61 l  
**Kiirusomadused** ► aeg 0-100 km/h 10,7 s, tippkiirus 200 km/h  
**Kütusekulu** ► linn/maantee/keskmine - 13,4/6,8/9,2 l / 100 km

### MUDELI AJALUGU

2002 9-3 esitus  
2007 mudelivärskendus  
2010 mudelivärskendus  
2012 tootmise lõpp