

Datum _____ Kilometerstand _____ Preis _____ Verkäufer _____

Worauf es ankommt: Der B284 V6 ist robust, aber Hitze im Motorraum setzt Kühlsystem, Zündspulen und Ladedruckventil zu. Kurze Ölwechselintervalle (max. 10.000 km) sind entscheidend.

VOR DER BESICHTIGUNG

- Rückrufe mit FIN prüfen**
Saab existiert nicht mehr als Hersteller. Beim Saab-Spezialisten oder unter safety.saabparts.com mit der Fahrgestellnummer prüfen, ob der Airbag-Rückruf und die Ausgleichsbehälter-Aktion (#15460) erledigt sind.
- Wartungshistorie anfordern**
Nach lückenloser Dokumentation fragen, besonders nach Ölwechselintervallen. Werkseitig waren 18.000 km vorgesehen, empfohlen sind maximal 10.000 km. Zu lange Intervalle begünstigen Steuerkettenlängung.
- Getriebevariante klären**
Fragen Sie, ob Schalt- oder Automatikgetriebe (Aisin AW55-51) verbaut ist. Bei Automatik lohnt es sich, nach dem letzten Getriebeölwechsel zu fragen. Eine sogenannte Lebensdauerfüllung gibt es hier nicht.

AM FAHRZEUG

- Reifen und Karosserie**
Standardgröße beim Aero: 235/45 R17 oder 235/40 R18. DOT-Nummer auf der Reifenflanke zeigt das Alter (letzte vier Ziffern = Woche und Jahr). Auf ungleichmäßigen Verschleiß an den Vorderreifen achten, kann auf Fahrwerksprobleme hindeuten.
- Kühlsystem und Ausgleichsbehälter**
Behälter bei kaltem Motor auf Risse und Verfärbungen prüfen (sitzt rechts im Motorraum). Auch die Turbo-Kühlmittelleitungen auf feuchte Stellen kontrollieren. Der V6-Motorraum wird extrem heiß, Kunststoffteile altern schnell.
- Ölstand und Lecks**
Ölstand am Peilstab prüfen und beide Ventildeckel auf Ölspuren absuchen. Besonders den Bereich um die Kurbelgehäuseentlüftung kontrollieren. Önebel oder feuchte Stellen können auf undichte Ventildeckeldichtungen hindeuten.
- Kaltstart beobachten**
Motor unbedingt kalt starten lassen. In den ersten 10 Sekunden auf Rasseln aus dem Steuerkettenbereich achten (vorne am Motor). Kurzes Rasseln beim Start kann auf eine gelängte Zentralkette hindeuten.

WÄHREND DER PROBEFAHRT

- Volllasttest und Ladedruckaufbau**
Im 3. Gang ab etwa 2.000 U/min kräftig beschleunigen. Der Ladedruck sollte gleichmäßig und ohne Zögern aufbauen. Zeitweiser Leistungsverlust mit anschließender Erholung deutet auf ein klemmendes Ladedruckventil hin.
- Automatik-Schaltqualität**
Falls Automatik: Mindestens 20 Minuten fahren, damit das Getriebe warm wird. Auf harte oder verzögerte Schaltvorgänge zwischen 2. und 3. Gang achten. Probleme zeigen sich oft erst bei Betriebstemperatur.
- Turbogeräusche und Abgasfarbe**
Unter Ladedruck auf ungewöhnliches metallisches Pfeifen oder Rasseln achten. Im Rückspiegel die Abgasfarbe bei Beschleunigung beobachten. Blau-graür Rauch kann auf Turbolager-Verschleiß hindeuten.

NOTIZEN

DIESES AUTO AUF EINEN BLICK

Schnellster Serien-Saab mit prämiertem V6. Robuster Motor, aber der heiße Motorraum fordert Kühlsystem und Anbauteile.

BEKANNTE SCHWACHSTELLEN

Kühlsystemlecks

Behälter reißt, Turbo-Leitungen korrodieren
€300-1.200

Ladedruckventil klemmt

Rußablagerungen, Leistungsverlust
€100-300

Zündspulenausfall

Hitzerisse am Gehäuse, Fehlzündungen
€200-600

Turboladerausfall

Lagerverschleiß durch Hitzestau
€1.200-2.500

Getriebe-Ventilkörper

Harte Schaltvorgänge bei Automatik
€750-2.000

