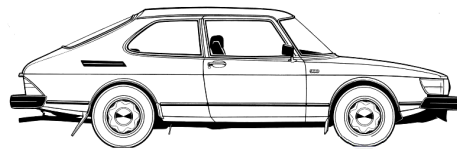


CHECKLIST BIJ AANKOOPGIDS SAAB 900 CLASSIC



DEEL 1: DE MOTOR

Wat doen?	Waar op letten?	Check!
Motorolie peilen bij koude motor	Uniforme substantie, geen klonten, sporen of 'mayonaise', peil tussen min. en max.	
Koelwaterreservoir bekijken en openen bij koude, stilstaande motor	Scheurvorming, olie in de vloeistof, het water moet transparant-helder zijn	
Massapunten inspecteren	Rechtsvoor onder de radiator zit een bundel kabels op een balk vast. Let op roest!	
Desgewenst compressietest uitvoeren	Voldoende compressie in verbrandingsruimten (>10 bar)	
Koud starten	Snel aanslaan, netjes stationair lopen, geen pluim blauwe rook, geen bijgeluiden, toerental < ca. 1.300	
Luisteren	Geen ratelende geluiden, zeker niet inwendig (ongeveer ter hoogte van de v-snaren)	
Warm starten	Snel aanslaan, netjes stationair lopen, geen bijgeluiden, toerental < ca. 1.000	
Visuele controle radiator en koelslangen	Geen (blauwgroene) leksporen in het circuit of op de radiator, geen beschadigingen	
Na rit radiateurslang rechts beoordelen op warmte	Wordt de radiator warm na een wat langere rit?	
Motortemperatuur aflezen in dashboard	Maximaal 80/85% uitslag naar boven, zeker niet in rood	
V-snaren tussen motor en 'voorruit' visueel inspecteren	Geen scheuren, geen wiebelende bewegingen bij draaiende motor, enige spanning op de snaren tijdens stilstand	
Uitlaatgas beoordelen	In principe geen overmatige witte rook (is iets anders dan damp) en geen blauwe rook	
Uitlaat en spruitstuk visueel inspecteren	Controleren op scheuren en (bij draaiende motor) op 'lekkend' uitlaatgas	
Turbodrukmeter in dashboard bekijken tijdens volgas	Moet minimaal tegen rood aan komen als de vaart erin zit	
Aantekeningen		

DEEL 2: VERSNELLINGSBAK EN KOPPELING

Wat doen?	Waar op letten?	Check!
Luisteren tijdens het rijden	Geen zingende / huilende geluiden (in 4 en 5) of vreemd schakelende automaatbakken	
Schakelen tijdens het rijden	Classics schakelen ietwat hakerig, maar wel soepel en zonder bijgeluiden, veel kracht is niet nodig; automaatbakken zijn wat lomp, maar pakken goed op en zonder geluid	
Luisteren tijdens het schakelen	Geen knarsende of metaalachtige geluiden	
Plankgas tijdens het rijden	Dat de versnelling er niet uit schiet (m.n. 1, 2 en achteruit)	
Stevig achteruit rijden en gas ineens los laten	Versnelling mag er niet uit springen en de auto mag niet blokkeren	
Vanuit stilstand de achteruit inschakelen	Dit gaat bij een classic niet altijd zonder knars, maar overdreven vaak mag dit niet gebeuren	
Bakolie peilen indien peilstok aanwezig	Uniforme substantie, geen klonten of sporen, peil tussen min. en max.	
Koppeling laten opkomen in (1 ^e) versnelling	De koppeling mag eigenlijk niet acuut of met het pedaal heel ver onderin aangrijpen	
Rijd weg en schakel van 1 naar 4 en laat opkomen	De auto moet gaan bokken en willen afslaan	
Koppelingspedaal indrukken	Het eerste deel mag niet te zwaar gaan en het tweede deel te licht (classic koppelt overigens wel relatief zwaar)	
Schakel terug van 3 naar 2	Dit moet soepel gaan zonder trillende auto of bonkende voortrein	
Aantekeningen		

DEEL 3: REMMEN, STUURINRICHTING EN OPHANGING

Wat doen?	Waar op letten?	Check!
Achteruit rijden	Geen klakkende geluiden vanuit de remmen	
Remmen tijdens rijden	Geen hobbelerende bewegingen door kromme schijven of trekken naar één kant	
Remslangen visueel inspecteren	Stuur helemaal naar L en naar R en beoordeel achter de voorwielen de slangen op staat	
Bij stilstand rempedaal stevig indrukken	Mag niet wegzakken	
Remvloeistof visueel inspecteren	Heldere vloeistof, controleer ook de laatste vervanging (minimaal elke 2 / 3 jaar)	
Wagen opkrikken en aan wielen draaien	Moeten soepel rondgaan en niet afremmen, kijk of de wielen/banden mooi rond zijn	
Tijdens rijden veel en maximaal sturen	Moet soepel gaan en niet haperen, direct na koude start moet het naar behoren werken	
Stevig aan het stuur rukken bij stilstand	Er mag op geen enkele manier speling voelbaar zijn	
Richtingaanwijzer i.c.m. sturen	Richtingaanwijzerhendel moet op juiste moment weer 'afslaan'	
Rechthout stoppen	Staat het stuur recht uitgelijnd	
Draaicirkel maximaal benutten en gas geven (zowel linksom als rechtsom)	Let op klikkende of klonkende geluiden	
Ca. 80 km/u rijden	Let op brommend geluid vanuit wielen (wiellager)	
Homokineethoezen visueel inspecteren	Zitten achter de voorwielen verstopt, harmonica-achtige rubberen hoezen, let op scheuren en ontsnapt vet	
Bij 100 km/u vanuit 4 ^e versnelling vol gas bij warme motor	Er mag geen trilling ontstaan in de aandrijflijn	
Auto en face bekijken	De auto mag niet achterover hellen (achterveren matig) (je kunt ook voor en achter vergelijken door de ruimte tussen band en wielkast met je vinger op te meten)	
Aantekeningen		

DEEL 4: INTERIEUR EN COMFORT

Wat doen?	Waar op letten?	Check!
Hemelbekleding inspecteren	Zit deze nog goed vast, hangt niet achterin	
Staat van interieur vs. km-stand beoordelen	Let op slijtage van pedalen, stuurwiel, tapijt, bekleding en stevigheid van de zittingen	
Bedien alle knoppen	Werkt alles naar behoren	
Bedien schuifdak/el. ruiten	Soepel en zonder kraken	
Voorstoelverwarming	Wordt de stoel warm bij koud weer	
Interieurverwarming/-ventilatie	Zet de verwarming op heet en op voorruit, het moet echt heet worden binnen	
Voetenruimte bestuurder en passagier	Nattigheid, kijk ook onder de matten	
Varieer bij draaiende motor de functiekноп van de ventilatie (rechter)	Of je de luchtstroom kunt variëren (je hoort duidelijke vacuümgeluiden)	
Controleer onderhoudshistorie	Uitgevoerd onderhoud + reparaties + APK-adviespunten (zie APK-formulier(en))	
Aantekeningen		

DEEL 5: CARROSSERIE EN BUITENZIJDE

Wat doen?	Waar op letten?	Check!
Algehele inspectie op roest	de binnenkant van de portieren (onderzijde, onder het rubber profiel)	0
	de wielkuipranden (voel er ook onder, zeker bij brede wielkuipranden)	0
	de hoeken onder de bodemplaat in de kofferbak (open daarvoor het bodemdekseel)	0
	de binnenste zijkanten (punten) van de motorkap	0
	de onderzijde van de punten van de motorkap	0
	de dragende gedeelten van de motorruimte	0
	de aandrijfastunnels (hefbrug nodig)	0
	onder de aeroskirts (moeilijk vast te stellen, soms net zichtbaar)	0
	de lekbakken aan de voorzijde onder de motorkap (onder de accu en aan de linkerkant)	0
	de bevestigingspunten van de voorste wieldraagarmen	0
	de kokerbalk van de bovenste schokdemperbevestiging van de achteras	0
	de chassisbalk ter hoogte van de voetenruimte	0
	de onderzijde van het binnenspatscher aan de voorzijde (in de motorruimte)	0
	de A-stijl bij geopende deur	0
	de onderrand van de voorruit (druk flink op het rubber en luister naar knispergeluiden)	0
	de dorpelbalk bij de kriksteunen voor en achter	0
	rond een eventueel open dak (zeker bij aftermarket)	0
	rond de uitklapramen van de driedeurs	0
	de buitenzijde van het tankklepje	0
de felsrand onder de portieren (van voor tot achter tussen de wielen)	0	
de bodem onder de achterbank (trek de zitting naar voren met de lus)	0	
Rubbers rondom	Spuitnevelsporen, algehele staat	
Aftermarket schuifdak	Roest rondom	
Bumpers rondom	Juiste versies rondom, alle chroomstrips aanwezig	
Ruiten rondom	Afgebeeld bouwjaar, pitten, krassen, uitzetraampjes achter (3-deurs)	
Cabriodak	Staat van het canvas + soepel, gelijkmatig in circa 20 seconden openen / sluiten	
Aantekeningen		

DEEL 6: KLOPPEND CHASSISNUMMER

Waar op letten?	Check!
Controleer of het chassisnummer overeenkomt met de aangetroffen auto en eerste tenaamstellingsdatum, let daarbij ook op: Chassisnummer modeljaar 1981 t/m 1983: Karakter 5 (G = GL, S = EMS, E = GLE, T = Turbo), karakter 6 (3 = 3-deurs, 4 = 4-deurs, 5 = 5-deurs), karakter 7 (1 = Enkele carburateur, 2 = Dubbele carburateur, 3 = Injectie (8-klepper), 4 = Turbo (8-klepper)), karakter 10 (B = 1981, C = 1982, D = 1983). Chassisnummer modeljaar 1984 en 1985: Karakter 7 is nu versnellingsbak (4 = 4-bak handgeschakeld, 5 = 5-bak handgeschakeld, 6 = 3-bak automaat) en karakter 8 het motortype (C = Enkele carburateur, T = Dubbele carburateur, J = Injectie (8-klepper), S = Turbo (8-klepper)), karakter 10 (zie boven + E = 1984, F = 1985). Chassisnummer vanaf modeljaar 1986: Karakter 6 is nu de carrosserievariant (2 = 2-deurs t/m 5 = 5-deurs, 6 = 4-deurs sedan, verlengd (900 CD), 7 = 2-deurs cabriolet), karakter 8 is uitgebreid (D = B202 2.0 16v injectie, E = B212 2.1 16v injectie, J = B201 2.0 8v injectie, L = B202 2.0 turbo 16v fpt met intercooler, S = B201 2.0 turbo 8v fpt, S = B202 2.0 turbo 16v lpt) en karakter 10 ook (G = 1986, H = 1987, J = 1988, K = 1989, L = 1990, M = 1991, N = 1992, P = 1993)	
In de tussenschotten in de motorruimte, tussen blok en wielkast, zitten vanaf modeljaar 1991 vierkante uitsparingen voor airbagsensoren aan de voorzijde. Deze gaten kunnen dus nooit op een oud type 900 zitten.	
T/m modeljaar 1990 hebben de stoelen een handgreep op een pootje om in lengterichting te verstellen; vanaf modeljaar 1991 is dit een lage, horizontale, stalen greep midden voor.	
De oudere modellen (tot modeljaar 1987) hebben oude steek wielen, daarna kwam de nieuwe steek, met vier gaten in het wiel + een vijfde gat om goed te centreren. Diverse modellen wiel zijn in beide varianten gemaakt, dus het naafkapje verwijderen geeft de beste indicatie.	
Vanaf modeljaar 1986 verscheen de 900 met knipperlichten in de voorste flanken (dus tussen de wielkuip en de deur), daarvoor niet.	
Aantekeningen	