

Piloti zaželeni

Redkokomu je znano, da so pri SAAB-u domači tudi z letali. Zato ni nujno, da morate biti kot lastnik njihovega avtomobila tudi ljubitelj letal, je pa vsekakor priporočljivo. SAAB 9-3 ima kar nekaj tehničnih rešitev, ki so v letalstvu že dolgo poznane!



Dinamične zunanje linije, eksotičnost znamke, skandinavsko poreklo (čeprav na koncu pregledano in odobreno od lastnika, ameriškega podjetja General Motors), v notranjosti pa nekaj tehničnih rešitev, ki jih že dolgo poznajo v letalstvu, so zagotovilo, da boste s SAAB-om vsekakor nekaj posebnega. Ne bomo sicer trdili, da vedno dobrega, kaj šele poceni, a pomanjkanje samosvojih rešitev pri modelu 9-3 pač ne moremo tajiti.

Tisto, kar je pri testnem avtomobilu najprej padlo v oči, je dinamična zunanost. Če dobro pogledate na fotografije, je 9-3 obdan s spojlerji,

nizkimi pragovi in športno oblikovanimi odbijači, a kot skupek je avtomobil še vedno videti eleganten, kompakten in prav nič vsiljiv. Teško se boste z njim postavljali ob kakšnem BMW-ju, čeprav ste zanj odšteli enako (ali vsaj podobno) količino denarja. In če pogledate bolj natančno, mu kljub sodobnim oblikovalskim smernicam prav pristajajo črne kljuge in prav tako črne zaščitne obrobe. Kaj pravite?

Povsem druga pesem je v notranjosti. Oblika armaturne plošče je čistih linij, pregledna, z vojaško urejenimi gumbi in stikali, vendar je skoraj preveč staromodna za nov avtomobil. In kontrast,

ko iz navdušenja nad zunanostjo sedete za volan, si ogledate armaturno ploščo in ste razočarani, je pač prevelik, da bi ga spregledali in zamolčali. Nekaj smeha v redakciji so sprožila tudi vodila usmerjevalnikov zraka (to so tisti okrogli vzvodi na rezhah!), saj takih ne delajo več niti Korejci, ko so poskušali kopirati japonske avtomobile iz sedemdesetih. Vendar pa izza 'armaturke' nismo slišali kakšnih nadležnih čričkov, rokovanje z gumbi in vzvodi je prijetno opravilo, ki ne daje občutka, da boš čez dve leti iskal sestavne dele po tleh. Oblikovalci zaslužijo pohvalo za dve posebnosti: za ročico parkirne zavore, ki je posrečeno

skrita v držalu, in zagonsko ključavnico, ki je dobila mesto med prednjima sedežema. Rešitvi sta nemoteči, učinkoviti in samosvoji, zato tudi vsečni! Prej napovedano vojaško (letalsko) tehnologijo pa zasledite pri zaslonih, ki so sicer tehnološko preprosti (le zelena barva črk in števil), a povsem izklopljivi. Ponoči (ali podnevi, kakor želite) jih lahko z gumbom na sredinski konzoli povsem ugasnete, to pa je videti tako, kot bi polovico avtomobila povsem umrla. Ekran se povsem ugasnejo (in se ne le zatemnijo, kot je v navadi pri tekmečih), najbolj zanimivo pa je gledati igle vseh merilnikov (razen hitrosti), ki padejo na izhodiščni položaj. Zanimivo, nenavadno in očem tako prijetno, da to kar nekajkrat ponoviš le zato, da to znova izkusiš ...

Trše, skoraj športno podvozje ne bi prišlo tako do izraza, če se pred voznikom ne bi bohotil 1,9-litrski turbodizelski štirivaljnik. Sto petdeset konjčkov lepo rezgeta pod motornim pokrovom, ko jim pri delu pomaga turbopuhalo, sicer pa je bila moteča tako imenovana turboluknja. Če smo hoteli v mestu dinamično speljati s križišča, je bilo treba kar počakati, da je turbopuhalo zadihalo, sicer je bil motor bolj lenoben. Mogoče je za to kriv tudi menjalnik, saj je imel testni SAAB 9-3 samodejni prenos z možnostjo pretikanja z volanskima vzvodoma, a kaj ko je treba za to priročno zadevico plačati skoraj pol milijona tolarjev! Aha, pa še 65 tisočakov za multifunkcijski volanski obroč, ki s postavitvijo vzvodov (namesto pogostejših obvolanskih uhljev ali volanskih tipk) prav nič ne razočara. Položaj za volanom je izvrsten, saj ponuja tudi nizko (športno) sedenje in skupaj z dobro ergonomijo prav vabi h kakšnemu dinamično odpeljanemu ovinku. In po pobalinskem škripanju z gumami se vam bo prikredel na obrazu prav prešeren nasmeh, saj je športnost eden od močnejših adutov tega avtomobila.

Ni sicer tako bahaški kot BMW, niti ne tako udoben kot Mercedes-Benz, a SAAB 9-3 nedvomno ima svoje prednosti. Mogoče pritegne z diskretnostjo pojave, nenavadnostjo tehnike ali le zaradi drugačnosti? Mogoče zato, ker ga dacar ne prepozna kot luksuzen avtomobil, ali pa le zato, ker ukradeni na vzhodu nimajo toliko odjemalcev? Tista peščica slovenskih lastnikov že ve, zakaj. ■

»Kot skupek je avtomobil še vedno videti eleganten, kompakten in prav nič vsiljiv.«



Saab 9-3 1.9 TiD (110 kW) DPF Auto Vector

Cena osnovnega modela: 8.110.000 SIT
Cena testnega vozila: 9.394.000 SIT

NAŠE MERITVE

(T=20 °C / p=1000 mbar / rel. vl.: 67 % / Stanje km števec: 9172 km)

POSPEŠKI

0-100 km/h: 10,0 s
402 m z mesta: 17,2 s (131 km/h)
1000 m z mesta: 31,3 s (168 km/h)

PROŽNOST

Meritev s tovrstnim menjalnikom ni možna.

NAJVEČJA HITROST

206 km/h
(Izbirna ročica v položaju D)

ZAVORNA POT

od 100 km/h: 40,3 m (AM meja 40 m)

PORABA GORIVA

skupno testno povprečje 10,1 l/100 km

TEHNIČNI PODATKI

Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - turbodizelski z neposrednim vbrizgom - gibna prostornina 1910 cm³ - največja moč 110 kW (150 KM) pri 4000/min - največji navor 305 Nm pri 2000-2750/min. Prenos moči: motor poganja prednji kolesi - 6-stopenjski samodejni menjalnik - gume 225/45 R 17 W (Pirelli P Zero Rosso). Mase: prazno vozilo 1595 kg - dovoljena skupna masa 2030 kg. Mere: dolžina 4635 mm - širina 1762 mm - višina 1466 mm - prtljajnik 425 l - posoda za gorivo 61 l. Zmogljivosti: največja hitrost 210 km/h - pospešek 0-100 km/h 11,0 s - poraba goriva (ECE) 9,5/5,4/6,9 l/100 km.

HVALIMO IN GRAJAMO

- ▲ motor pri višjih vrtljajih
- ▲ (športnejši) položaj za volanom
- ▲ možnost zatemnitve zaslonov
- ▲ posebnosti (ključ med sedežema, ročica ročne zavore je skrita v držalu)
- ▼ glasen motor
- ▼ delovanje motorja pri nižjih vrtljajih (ko še ne dela turbopuhala)
- ▼ cena

Končna ocena

Nekaj navdušenja nad jeklenimi pticami v tem avtomobilu ne bo škodilo, ni pa nujno, da imate tudi znanje pilota. SAAB 9-3 se je izkazal kot lep, športen avtomobil (predvsem po zaslugi trdega podvozja), ki pa stane toliko, da je lastnikov v Sloveniji le peščica.

