

Upam, da ste dvignili prstke. Saab namreč leti. Draken, Viggen in Gripen. Ah, ja, in B 17. In ne, 9-3, vsaj pod normalnimi pogoji, ne leti. Tudi če je Aero.



besedilo: Vinko Kernc • foto: Aleš Pavletič

# Leti, leti, leti, leti Saab!

► Blagovna znamka Saab ima namreč daljšo zgodovino v letalstvu kot v avtomobilizmu. Od tod tudi letalske asociacije. Ampak tu se letenje oziroma zveza z njim konča. Takšen 9-3, kot ga vidite na fotografijah, ima sicer zelo zmogljiv motor, a je na trgu veliko avtomobilov, ki so krepko hitrejši od njega in zato bližje vzletnim hitrostim.

Nekoč, v davnih časih, ki se jih le še redko kdo spominja, je imel Saab na naših tleh dobro ime in dober imidž. Tudi na naših cestah smo ga pogosto videvali,

delno tudi zato, ker je bil ves čas nekaj posebnega.

Saab je res posebež; dolgo so ponujali le en model (in še danes, če smo malce strogi, ponuja le dva), kljub temu pa se je dokaj pogosto pojavljal na straneh te revije. Prvič že leta 1968! A vsaj ko gre za avtomobilsko dogajanje na tej strani Alp, Saab ni imel ravno srečne roke. Postajal je vse bolj eksotičen; delno zato, ker ima zadnje čase smolo pri menjavanju lastnikov (prav te dni bi se ga rad otesel GM, sedanji lastnik), delno pa

zato, ker ima zadnje čase smolo glede uradnega zastopanja na našem trgu. Videti je, kot da nihče nima prav posebnega zaupanja v potencial te znamke in njenih izdelkov. Škoda.

Poglejte, na primer, 9-3. Ključ za zagon motorja je (še vedno) med sedežema (čeprav zdaj ni več treba pretakniti v vzvratno prestavo, da bi ključ lahko izvlekli) in vrtljivi gumb za prižiganje žarometov je treba zavrteti v nasprotno stran kot pri vseh drugih znamkah – v nasprotni smeri urinega kazalca. Toda posebnost se začne že zunaj: z malo domi-

## | Saab 9-3 Sport Combi 2.0 Turbo (154 kW) XWD Aero

šljije ugotovite, da so Saabi eni izmed redkih avtomobilov na svetu, ki od svojega nastanka (takoj po drugi svetovni vojni) sledijo podobnemu slogu oblikovanja. Čeprav Švedi niso svetovno znani oblikovalci, se je prva oblika Prasaaba prijela in obdržala. Kombijeviski različici, parkirnim lučem LED in dvema izpušnima cevema na zadku navkljub.

Podobno je tudi znotraj: armaturna plošča je samosvoja in že dolgo po svoji obliki eden od Saabovih zaščitnih znakov. Zato se morda zdi rahlo zastarela, a s stališča ergonomije večjih zamer ni. Merilnikom, denimo, ne morete očitati ničesar, z izjemo morda videza (in premajhne količine hkratnih informacij, a to postaja že pravilo v avtomobilizmu ...), tam pa je celo 'turbometer', ki ga zadnje čase

Volanski obroč je dokaj velik in lahko bi se pomaknil še kak centimeter proti vozniku, je pa zelo dobro oprijemljiv. Okrasna plastika v videzu aluminija sicer ne pomaga pri oprijemu (prej nasprotno, še posebej poleti), je pa del splošne 'alu' dekoracije notranjosti, ki se zdi okusno dozirana in vključena v splošen videz. Barve so klasične: spodaj prevladuje črnina, zgoraj sivina, siva pa je tudi tkanina na srednjem delu sedežev; njuna robova sta usnjena, sedalni del pa ne, kar je vsaj glede oprijema telesa dobra rešitev. Vse skupaj rahlo spominja na Ikea ali pa gre le za podzavestno asociacijo.

Sedenje za volanskim obročem je nešportno visoko, je pa športna mehanika tega Saaba. Tudi zagon motorja je poseben:



“Čeprav Švedi niso svetovno znani oblikovalci, se je prva oblika Prasaaba prijela in obdržala.”



le še redko srečate v avtomobilih. Na žalost je brez enot, a vseeno dobro prikazuje trenutno vlogo turbopuhala pri delovanju motorja. In Saab je (spet) eden redkih, ki ponuja 'nočni način' – s tipko ugasnete vse merilnike razen tistega za hitrost; s tem na daljši, lagodni poti (ponoči) razbremenite voznika s takrat nepomembnimi informacijami.

ob zasuku ključa traja vrtenje zaganjalnika zaznaven trenutek dlje kot pri večini avtomobilov, potem motor čisto narahlo poskoči in mirno steče, kar ima svoj šarm. Z zamolklim, a prijetnim zvokom takoj nakaže, da gre za športne zmogljivosti stroja. Dvolitrski motor ima turbopuhalo, a ne gre za 'downsizing' (zmanjševanje prostornine), temveč za izrazit



“Nekoč, v davnih časih, ki se jih spominjajo le še redki, je imel Saab na naših tleh dobro ime in dober imidž.”

način povečevanja moči po starem načelu. Motor ima prijeten, športen turboznačaj, k čemur veliko doda tudi hipna odzivnost motorja na stopalko plina, kar je pri večini neznih sodobnih avtomobilov prej izjema kot pravilo. Takšna odzivnost je pri športnem turbomotorju skoraj nujna, saj se motor zaradi

puhala odzove z rahlim zamikom, ki se ga je treba privaditi. Zvok motorja z naraščajočimi vrtljaji seveda narašča, a ne linearno ali z drugimi besedami – narašča drugače, kot bi pričakovali. Ni pa moteč. Kot tipičen turbomotor pri 1.000 vrtljajih v minuti sicer vleče, a nerad, pri



1.500 pa že vleče brez stresa. Rahlo pod 2.500 se zbudi in je do 4.000 navorsko izjemen, tu pa se že pridruži velika motorna moč. Kombinacija navora in moči zadostuje do kakih 6.000 vrtljajev v minuti, kjer začnejo zmogljivosti opazno padati. V splošnem se motor obnaša kot dober športen turbobencinar: vzponi zanj niso ovira in lagodna vožnja ne zahteva pogostega pretikanja, čeprav se zdi menjalnik nekoliko na dolgo izračunan – predvsem ugodnim vrtljajem motorja pri potovalnih hitrostih na avtomobilski cesti na ljubo. V prvih štirih prestavah se motor zlahka zavrti do nežnega prekinjevalnika (6.400), v peti prestavi pa se zavrti 'le' še do dobrih 6.000 vrtljajev v minuti.

Ja, XWD. Ta je v osnovi sicer mišljen za varno (in hitro) vožnjo posebej na bolj ali manj spolzkem, z izklopljenim sistemom ESP (na žalost se ta izkloplja prek menija z najmanj šestimi pritiski na gumbe) pa dovoljuje tudi nekaj igranja. Ni slabo, če se pri tem voznik navadi pritisniti stopalko plina, sekundo

preden potrebuje motorno moč; potem bo ugotovil, da je to eden tistih avtomobilov, ki dopušča rahlo krmiljenje tudi s sunkovitim odvzemanjem ali z dodajanjem plina na fizikalnih mejah (in presenetljivo: delno to dopušča tudi vklopljeni ESP), pa tudi to, da gre takšen 9-3 na spolzkem lepo skozi ovinek, a le ko voznik doda plin – v razumnih mejah seveda. To omogoča le (dober) štirikolesni pogon.

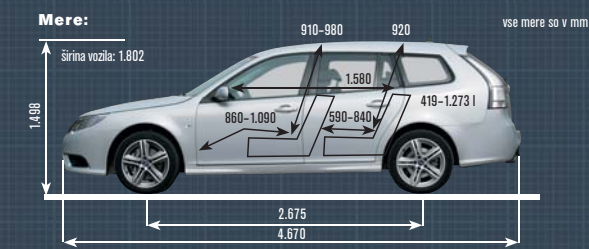
Ko gre za tehniko (pa ne le pogona), je 9-3 tipičen predstavnik stare šole. Pri vožnji je to, kot rečeno, le dobro ali vsaj nemoteče, je pa tudi res, da ne ponuja ničesar avantgardnega – z izjemo ksenonske tehnike žarometov. Tehnična klasika se na koncu pozna tudi pri porabi goriva: takšen 9-3 nikoli ne zmori biti varčen. Nam tudi z zelo nežno nogo porabe ni uspelo spustiti pod 9,5 litra za 100 kilometrov (do največ 130 kilometrov na uro na avtomobilski cesti), brez večjih naprezanj pa je narasla na 15 litrov na isti dolžini poti. To ne pomeni le drage vožnje, ampak tudi razmeroma kratek domet, čeprav s sedeži, motornim navorom in podvozjem zlahka ugaja vozniku tudi na daljših poteh.

Zato je treba vedeti: letenje s (takšnim) Saabom je treba vzeti v prenesenem pomenju. Potem bo švedski posebnost zares nekaj posebnega. ◀◀

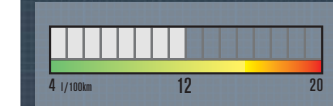


Tehnični podatki | Saab 9-3 Sport Combi 2.0 Turbo (154 kW) XWD Aero

**CENA:** (GM Southeast Europe) 48.000 EUR  
**Osnovni model:** 48.000 EUR  
**Testno vozilo:** 48.000 EUR  
**Moč:** 154 kW (210 KM)  
**Pospešek:** 8,7 s  
**Največja hitrost:** 230 km/h  
**Povpr. poraba:** 12 l/100 km

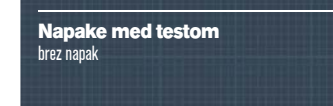


**NAŠE MERITVE**  
 T = 12 °C / p = 1.092 mbar / rel. vl. = 52 % / Stanje kilometrskega števca: 5.004 km  
**Vozne lastnosti**  
**Pospeški** s  
 0-100 km/h: 8,7 s  
 402 m z mesta: 16,1 s (142 km/h)  
**Prožnost** s  
 50-90 km/h (IV./V.): 8,2/12,6  
 80-120 km/h (V./VI.): 11,2/12,5  
**Največja hitrost** 230 km/h (VI. prestava)  
**Poraba goriva** l/100 km  
 najmanjše povprečje 9,5  
 največje povprečje 15,0  
 skupno testno povprečje 12,0

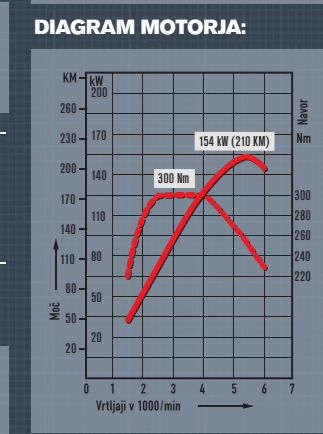
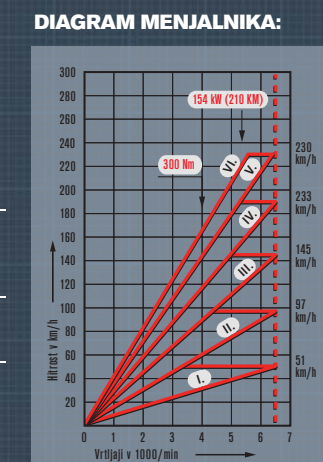


**Trušč v notranjosti** dB  
 Prestava IV. 54  
 50 km/h 54  
 90 km/h 60  
 130 km/h 66

**Zavorna pot** m  
 od 100 km/h: 45,0 m (AM meja 39 m)



**Napake med testom**  
 brez napak



**TEHNIČNI PODATKI**  
**Motor:** 4-valjni – 4-taktni – vrstni – turbobencinski – gibna prostornina 1.998 cm<sup>3</sup> – največja moč 154 kW (210 KM) pri 5.300/min – največji navor 300 Nm pri 2.500-4.000/min. **Prenos moči:** motor poganja vsa štiri kolesa – 6-stopenjski ročni menjalnik – gume 225/45 R 17 H (Bridgestone Blizzak LM-25 M+S). **Masa:** prazno vozilo 1.610 kg – dovoljena skupna masa 2.140 kg. **Mere:** dolžina 4.670 mm – širina 1.802 mm – višina 1.498 mm – prtlačnik 419-1.273 l – posoda za gorivo 58 l. **Zmogljivosti (tovarna):** največja hitrost 230 km/h – pospešek 0-100 km/h 8,5 s – poraba goriva (ECE) 11,9/6,7/8,6 l/100 km.

Prostornina prtlačnika, izmerjena z AM standardnim kompletom 5 kovčkov Samsonite (skupno 278,5 l): 5 sedežev: 1 × nahrbtnik (20 l); 1 × letalski kovček (36 l); 1 × kovček (85,5 l); 2 × kovček (68,5 l)

**UŽITEK V VOŽNJI:**  
 Eksote je vedno užitek voziti, že zaradi samopodobe. Tale 9-3 pa je tudi zelo zmogljiv in krasno vodljiv zaradi pogona.



Ocena | Hvalimo in grajamo

Zunanost (15)	11	Ubijalsko lep ni, je pa prepoznaven in nekaj posebnega.
Notranjost (125)	95	Le povprečno prostoren, a z dobro klimatsko napravo in z zelo prilagodljivim prtlačnikom.
Motor, pogon, podvozje (65)	53	Zelo zmogljiv motor, a še klasične gradnje. Zelo dober tudi menjalnik in odlični pogoni!
Vozne lastnosti (70)	58	Zmogljivo mehaniko je lahko krotiti tudi na fizikalnih mejah, obenem pa je prijazen tudi med lagodno vožnjo.
Zmogljivosti (35)	27	Čeprav je menjalnik rahlo dolg, je motor dovolj močan za športne zmogljivosti.
Varnost (45)	37	Ker je v splošnem tehnično le povprečen, mu manjkajo številne tehnikalije za izboljšanje aktivne varnosti.
Gospodarnost (65)	31	Vselej najmanj povečana, če že ne velika poraba goriva. Ekskluzivnost ima svojo ceno.
<b>Skupaj</b>	<b>312</b>	Saab se z imidžem vrva med prestižnejše avtomobile tega razreda, s svojo posebnostjo pa ima v rokavu svoje adute. Obenem je 9-3 kot kombi tudi družinsko uporaben, v splošnem pa tudi zelo športen s tem motorjem in pogonom.

**OCENA** avto magazin 1 2 3 4 5  
 Kriteriji ocenjevanja (Št. točk = ocena): 0-180 = 1; 181-240 = 2; 241-300 = 3; 301-360 = 4; 361-420 = 5

- ▲ imidž avtomobila
- ▲ motorne zmogljivosti
- ▲ pogon, lega na cesti
- ▲ podvozje
- ▲ klasična športna tehnika
- ▲ delovanje klimatske naprave
- ▲ ergonomija tempomata
- ▲ prtlačnik
- ▲ bočni oprijem sedežev

- ▼ majhni zunanji ogledali
- ▼ visoko sedenje
- ▼ prostor na zadnji klopi
- ▼ poraba, domet
- ▼ trušč pri velikih hitrostih (veter, motor)
- ▼ rahlo predlog menjalnik