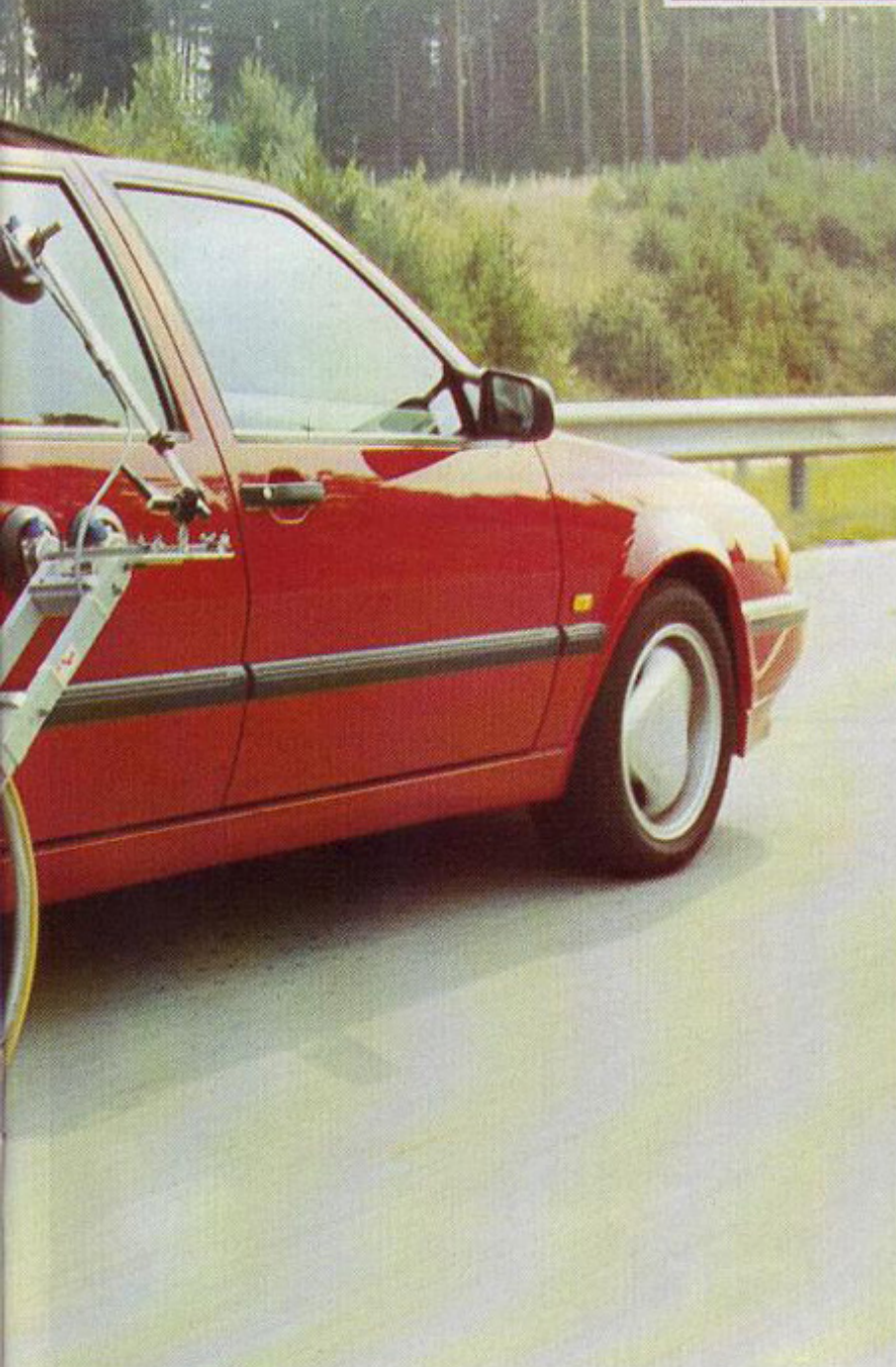




Test

SAAB 9000
AERO



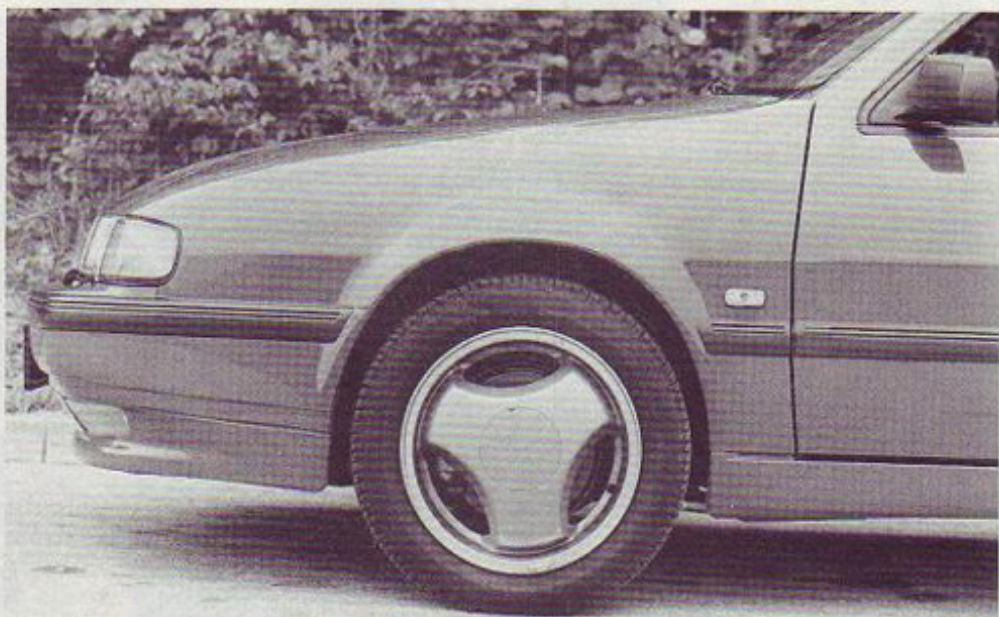
SAMO LETENJE JE LEPŠE

Pri Saabu se spoznajo na letala. Že dolgo. Pri Saabu se spoznajo na avtomobile. Tudi že dolgo. Stari dobri saab 95 je nastal pod vplivom njihovih letalskih oblik. Saab 9000 aero zdaj vrača uslugo: z imenom! Saj druge povezave med aeronavtiko in tem avtomobilom ni videti!

Test

Saab 9000 aero je nastal pred poldrugim letom in je še vedno najzmogljivejši saab vseh časov. V njem so združili zdaj že deset let staro karoserijsko zasnovo, kakovost šestnajstventilskega, štirivaljnega motorja s turbinskim polnilnikom, vso tisto varnost, ki jo Saab temeljito goji, pa tudi najsodobnejše tehnične dosežke: od trionica, ki je motorna elektronika z 32-bitnim mikroprocesorjem, do sistema DI (neoposredni vžig), ki se s trionicom odlično ujema.

Jedro različice aero je pravzaprav večji Garrettov turbinski polnilnik z vodnim hlajenjem, s hladilnikom polnilnega zraka ter z elektronskim nadzorom tlačjenja zraka in vsega v zvezi z njim. Tako je za 2,3-litrski motor že od prej znana zelo ugodna krivulja navora zdaj še ugodnejša: vrhunec (350 Nm) doseže pri aerov motor že pri 1950 vrtljajih v minuti, pa tudi za največjo moč (225 KM) zadošča že 5500 vrtljajev v minuti. Motor blesti s hladnim vžigom (z vročim namreč malce

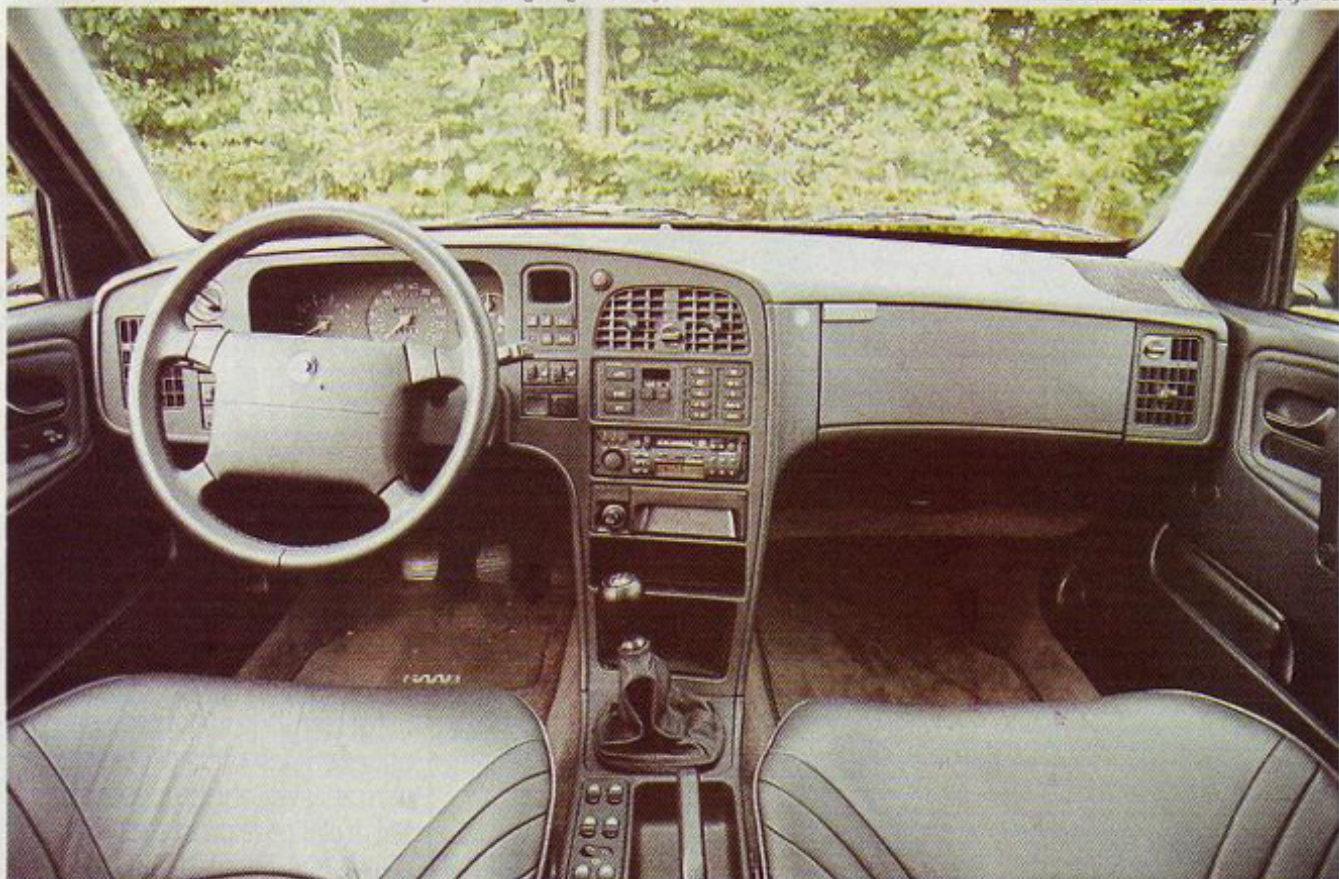


Aerodinamika: nos štrli daaaaleč čez prednjo premo

manj), potem pa z mirnostjo (tudi na račun dveh dodatnih gredi zoper tresljaje), s katero se vse skupaj dogaja. Zajemanju sapa, ki je značilno za skoraj vse motorje s turbinskimi polnilniki, pa se tudi Saabovi inženirji niso mogli ogniti, vsej

*Jedro aera je večji
Garrettov turbinski
polnilnik.*

prožnostni teoriji navkljub. Motor pač zahteva tisto sekundico časa, da se silovitost njegovega prisilnega polnjenja z gorivom zgane, potem pa steče brez vnovičnih obotavljanj in vse do velike končne hitrosti. Težave nastopijo le





med prenosom moči na cesto. Čeprav ima aero serijsko pritaknjeno napravo zoper zdrsanje gnanih (torej prednjih) koles, je trakcija tega vozila še najbolj odvisna od kakovosti

Takšen, kot je saab 9000 zdaj, ne bo več dolgo.

in vrste vozišča pod kolesi. Tudi trše blaženje in vzmetenje koles (v primerjavi z drugimi različicami saaba 9000) tega ne moreta omiliti. Razmeroma daleč nazaj pomaknjeni pred-

nji kolesi imata tudi z dobrimi Michelinovimi gumami kar trdo delo dosledno premikati 1500-kilogramsko vozilo. Plus potniki, plus prtljaga.

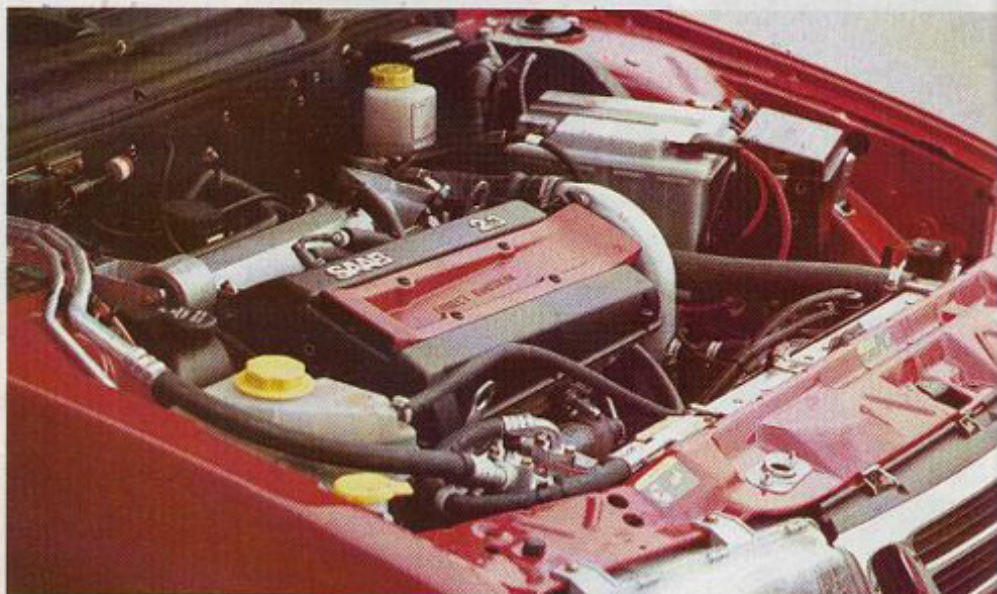
Motorna pohota, ki jo ta saab razglašča, je v nosu predvsem v prid prestižu. In temu so prilagodili tudi celotno zunanost ter notranost aera: lahka trikraka kolesna platišča, spojler na zadku, izbokline na blatnikih, potem pa usnje na sedežih (prednja sta po obliki precej samosvoja, a z zglatnikoma vred odlično oprijemljiva za telesi) ter obilo opreme (od potovalnega računalnika in klimatske naprave do odličnega radia, elektrificiranih (ter ogrevanih) ogledal in sedežev, meglenk, pomične strehe, višinskega nastavljanja žarometnih snopov in informativne plošče za trenutno zahtevane podatke o vozilu. Med merilnike so vtisnili tudi kazalec polnilnega tlaka, obenem pa tudi merilnik trenutne (in povprečne) porabe goriva: ta je med testom dosegla številko 16,1 litra neosvinčene bencina super na 100 prevoženih kilometrov. Usnje na sedežih (pa tudi na volanskem obroču, prestavni ročici in



Kombilimuzina: z velikim in povečljivim prtljažnikom

vratih) ter nekateri drugi luksusni dodatki rahlo zmanjšujejo prostor v vozilu, najizrazitejša pa je ta izguba v povečljivem prtljažniku. Avtomatski varnostni pasovi so štirje, štirje so tudi zglavniki v avtu, dve zračni blazini spadata k osnovni ceni in pokrov posode za gorivo je moč sprožiti s stikalom na notranji strani voznikovih vrat.

Tako ni dvoma - saab aero 9000 dosledno izpolnjuje zahtevano nalogo: goji tradicijo in hišni ugled, zagotavlja dobre zmogljivosti, ponuja precej potovalnega udobja in jamči varnost, primerno današnjemu času. Gume na kolesih so sicer šestnajstcolske, a zelo nizkopresečne (serija 55), ABS spada v ta avto enako logično kot bočne ojačitve in samozategovalniki varnostnih pasov, servojoščani volan je še pripravno neposreden, a vseeno lahкотen, in zavore so dovolj temeljite ter vzdržljive, da se velikih hitrosti (tam, kjer so dovoljene) ni treba ogibati. Vidljivost za vozilo ni ravno idealna in tudi kokpit v celem je tiste vrste in tako značilno saabovski, da zahteva vsaj kratkotrajno privajanje. Potem je vse jasno, vse logično in tudi vse zlahka nadzirljivo. Vožnja zahteva nekaj potrpljenja pri udobju na slabih cestisčih, a se s čvrstostjo podvozja od-



V kleti zadka: samo zasilno rezervno kolo



olži ob zahtevno hitrih viju-ganjih, čeprav je tamkaj vredno predvideti težo v nosu in s tem nekaj zahtev po večšem obvladovanju dela z volanom in zavorami. Seveda pa lahko že po prvem križišču pre-taknete v četrto ali peto presta-vo in izrabljate motorne last-nosti in zmogljivosti za povsem umirjeno, tekočo in elegantno vožnjo, ki se tudi temu saabu odlično poda. Težav z vožnjo v ravni smeri tako in tako ni, okretnost v gneči je dobra in tudi počutje, ko gre zgolj za notranjost vozi-la in njeno udobje, je na zelo solidni Saabovi ravni.

Takšen, kot je saab 9000 (ne glede na različico) zdaj, ne bo dolgo. Že letošnja jesen bo prinesla spremembe nje-gove zunanosti in notranosti, pretežno tudi na račun novega lastništva General Motors.

Toda kdor zna upoštevati, ceniti in uporabljati pravkar zapisane lastnosti in zmogljivi-vosti in kdor hoče vse to doživ-ljati ravno v saabu (če bodo dogovori med avstrijskim zas-topnikom Saaba in ljubljanskim Autocommercom uspešni, bodo saabi vnovič pogostejši tudi na naših cestah), ta bo tako zelo zadovoljen, da bo moral pritrditi: samo letenje je lepše. No, in kot rečeno, tudi na letenje se Saab (tovarna, ne avto) zelo dobro spozna.

Tekst: MARTIN ČEŠENJ
Foto: MATEJ DRUŽNIK

Tehnični podatki

Motor: štirivaljni - štiritaktni - vrstni - nameščen spredaj prečno - vrtna in gib 90,0 x 90,0 mm - gibna prostornina 2290 kubikov - kompresija 9,25:1 - največja moč 165 kW (225 KM) pri 5500/min - srednja hitrost bata pri največji moči 16,5 m/s - specifična moč 72,1 kW (98,3 KM)/liter - največji navor 342 Nm pri 1800/min - račična gred v 5 ležajih - 2 odmični gredi v glavi (veriga) - 4 ventili za vsak valj - glava iz lahke kovine - elektronsko vbrizgavanje goriva in vžig (bosch trionica) - turbinski palnik s hladilnikom palničnega zraka (1,08 bara) - vodno hlajenje 9,0 litra - motorno olje 4,0 litra - akumulator 12 V, 62 Ah - alternator 1215 W - uravnavani izpušni katalizator

Prenos moči: motor spredaj poganja prednji kolesi - enokolna suha sklopka - petstopenjski sinhronizirani menjalnik - prestavna razmerja: I, 3,380; II, 1,760; III, 1,180; IV, 0,890; V, 0,70; vzvratna 3,210; diferencial 3,610 - platišča 6,5j x 16 - gume 205/55 ZR 16 (michelin pilot MX) - kotalni obseg 1,92 m - hitrost pri 1000/min v V. prestavi 45,6 km/h

Voz in obese: kombimuzina, 5 vrat, 5 sedežev - samonosna karoserija, spredaj s pomožnimi okvirji - prednji kolesi na posamičnih obesih, vzmetni nogi, trikotna prečna vodila, stabilizator - zadaj toga prema, s po dvema napreji in nazaj usmerjenimi vzdolžnimi vodili, Panhardov drog, vijajčne vzmeti, teleskopski blažniki, stabilizator - dvokrožne zavore, servo, kalutne za vsa kolesa, ABS, mehanska ročna zavora na zadnji kolesi (ročica med sedežema) - volan z zobato letvijo, servo, 3,2 zavrtljaja od ene do druge točke

Mere, zunanje: dolžina 4760 mm - širina 1765 mm - višina 1420 mm - medosna razdalja 2670 mm - kalotek spredaj 1520 mm, zadaj 1490 mm - rajdni krog 10,9 m - najmanjša razdalja od tal 150 mm

notranje: dolžina (od armature plošče do zadnjega naslonjala) 1640 mm - širina (kolca) spredaj 1500 mm, zadaj 1500 mm - višina (nad sedežem) spredaj 850-900 mm, zadaj 880 mm - vzdolžnica prednji sedež 910-1100 mm, zadnja klopa 910-700 mm - premer volanskega obroča 390 mm - priložnik (normin) 485/1395 litrov - posoda za gorivo 66 litrov

Teže: prazno vozilo 1500 kg - dovoljena skupna teža 1960 kg - dovoljena teža prikolice z zavoro 1800 kg, brez zavore 750 kg - dovoljena obtežba steha 100 kg

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 240 km/h - pospešek 0-100 km/h 6,9 s - poraba goriva (ECE): 6,4/7,7/12,3 litra neosvinčenega bencina super na 100 km



Naše meritve

Največja hitrost:
238 km/h (V. prestava)

Pospeški:

0 - 60 km/h	4,4 s
0 - 80 km/h	6,2 s
0 - 100 km/h	8,0 s
0 - 120 km/h	11,0 s
0 - 140 km/h	14,2 s
0 - 160 km/h	18,1 s
1000 m z mesta	28,6 s (181 km/h)

Prožnost:

1000 m od 40 km/h (IV.)	32,7 s (179 km/h)
1000 m od 40 km/h (V.)	39,5 s (158 km/h)

Zavorna pot:

od 150 km/h	96,8 m
od 100 km/h	40,7 m

Natančnost merilnika hitrosti:

kazalec na	resnično
40	38,5 km/h
60	57,4 km/h
80	77,1 km/h
100	98,3 km/h
120	117,5 km/h
140	138,1 km/h

Poraba goriva:

testno povprečje
16,1 l na 100 km

Končna ocena

Saab 9000 aero je najzmogljivejši saab vseh časov. To je natančen švedski skupek dolgoletnih izkušenj s področja zmogljivosti, varnosti, udobja in prestiža, vse skupaj s pečatom aeronavtika, ki ji je Saab zelo dobro kos. Visoko ceno si zasluži, kajti poreklo, znamka in kakovost ga še vedno uvrščajo med imenitnejše avtomobile.

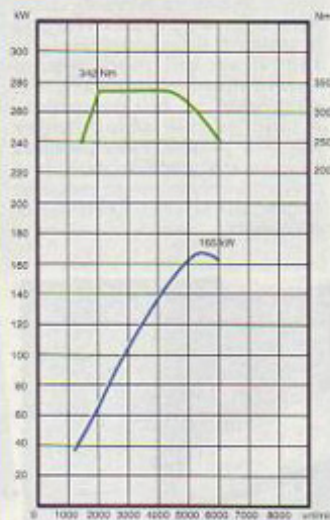


DIAGRAM MOTORJA

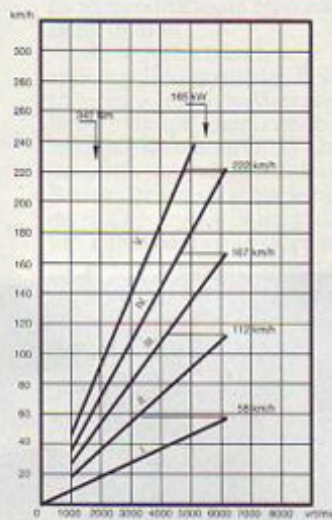


DIAGRAM MENJALNIKA

Hvalimo

- prednja sedeža
- motor, menjalnik in zmogljivosti
- lega na cesti
- počutje in imidž
- klimatska naprava
- končna obdelava

Grajamo

- nemiren prosti tek motorja
- trakcija na spolzkih tleh
- zasilno rezervno kolo
- vroča črnina notranjosti
- vidljivost nazaj

Cena ATS 743.000
(Swedcar, Avstrija)