

Test:

SAAB 9000  
CD 2,3  
TURBO  
GRIFFIN



Notranjost: usnje, les in temeljitost



Električna centrala: kar se le da pri roki



Prtljažnik: velik in dvakratno povečljiv

# SAFETY FIRST

Natanko tako! Šele za varnostjo potnikov so na vrsti zmogljivosti, udobje, natančnost, opazna prestižnost in dokajšnja mera samosvojesti. Takšen vrstni red je pri Saabu že dolgo v navadi ter povezan z zopno visoko ceno. Zato so vozniki avtomobilov te znamke v (zavidljivi) manjšini. Pri nas pa jih skorajda ni.

Samosvoj je saab že zaradi črkovne oznake. Črki CD, ki ju druge avtomobilске tovarne rade uporabljajo za oglašanje plemenitejšje opreme, pomenita v tem primeru kvečjemu »corpus delicti«, saj mora biti zaradi niju takoj jasno, da saab 9000 ni kombi-limuzina, ampak limuzina s klasičnim zadkom ter ločenim prtljažnikom v njej. Z njo so januarja 1988 osrečili vse tiste kupce, ki jim vrata na zadku dotlej zna-nega saaba 9000 – vsej prestižnosti navkljub – niso bila všeč.

Sicer pa: saab 9000 je na svetu že od leta 1984. Nastal je kot eden od četverčkov (v družbi z lancio themo, fiatom cromo in alfo 164) ter ostal predvsem saab. To pomeni švedsko jelko, švedsko temeljitost in švedsko stilistično trmo. Pa tudi solidnost, obilo že omenjene varnosti in splošen posluh za razmerja med udobjem in voznimi lastnostmi.

Saabi, ki prihajajo tako rekoč izpod polarnega sija, so bili namenjeni predvsem Američanom in, če se temu, kar ta tovarna zdaj doživlja, reče kriza, potlej so ameriške roke tiste, ki jo rešujejo. Ta hip pri saabu 9000 vpliva firme General Motors, oziroma njenega Opla, še ni čutiti. Ali je to dobro ali slabo, bo pokazal čas.

Saab 9000 CD je namreč še vedno zelo imeniten avtomobil. Čeprav prihaja iz tovarne, ki se odlično razume tudi na aeronavtiko, ni vzorno aerodinamičen. Je pa skladen, eleganten, skrbno odmerjen, najsi bo z zunanji ali notranji centimetri. Dolg nos čez prednji kolesi ni moteč, ker je privlačno zaobljen, zadek pa predvsem zaradi nežnega zavijka na pregibu prtljažnega pokrova ne spominja pretirano na lancio themo.

Vrata se zajedajo v streho, vsi karoserijski deli so mojstrsko

staknjeni, bočne obrobe so tudi optično povsem logična povezava med odbijačema in notranjost vozila je le še nadaljevanje te prijetne pravilice. Testni avtomobil je nosil še dodatno ime »griffin«. To prihaja iz grške mitologije in pomeni letečega leva z orlovsko glavo. Povezava s Saabom je na dlani: okronani griffin je tudi v Saabovem znaku, ki so ga nekoč »sneli« z orožja južne švedske province, latinsko imenovane Scania. »Griffin«, napisan na saabu 9000 CD, pa pomeni predvsem tradicijo, napredek, nobleso, športnost, moč in znanje. Tako pravijo v tovarni.

Pomeni pa tudi dolg seznam serijsko vgrajene opreme. Na primer zračno vrečo pred voznikom, zglajen orehov les v notranjosti, ročno šivano usnje (z jamstvenimi priveski) na sedežih in znotraj vrat, glasbeni stolp, tempomat, potovalni računalnik, klimatsko napravo z mikrofiltrm,





CD: limuzina s štirimi vrati



možnost vgradnje telefona, pa tudi trikrožni zavorni sistem z ABS, TCS proti zdrsavanju gnanih koles, katalizirani motorni izpuh s predgrevano sondo lambda ter elektrificirane šipe v vratih, zunanji ogledali, radijsko anteno in prednja sedeža, z njunim gretjem vred.

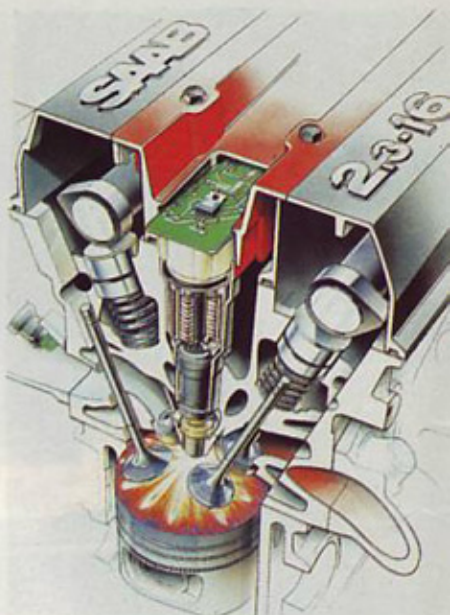
Saab griffin je poleg evkaliptusno kovinsko zelene barve, kakršne je bil testni avtomobil, na voljo še črn ali lemansko moder, vsakič s posebej izdelanimi lahkiimi petnajstcolskimi kolesnimi platišči.

Dopuščam možnost, da se vam kaj od naštetega zazdi odveč, ampak kdor sede v ta avto, se naglo premisli: vse skupaj, v paketu, ki se mu reče saab 9000 CD griffin, tvori celoto, ki jo je – na primer po dvotedenskem testu – težko spet pogrešati. Kajti saab 9000 CD ima že sam po sebi še eno veliko odliko: prostornost. Voznikov sedež, ki je tudi spominsko reguliran, omogoča povsem zeleno telesno lego, hkrati pa – tudi v skrajnem zadnjem položaju – dovolj prostora za sedenje na zadnji klopi. Vsa štiri vrata se odpirajo lahko in z velikimi koti; prednja sedeža sta odlična tudi glede bočne drže; zadnja klop je izdatna za tri in povsem udobna za samo dva

potnika (povrh tega je zložljiva in prevrtana z vrečo za daljše in ozke tovore); obdelava notranjosti je brezhibna; in kokpit, kakršen je, bi utegnil biti tudi v kakšnem lear-jetu. Saabovsko značilna je oblikovna povezava med armaturno ploščo z vsemi potrebnimi merilniki in sredinsko konzolo. Tako je pred očmi (ali le malce vstran), predvsem pa na dosegu rok vse, kar voznik potrebuje. Testnemu avtu sta – zaradi tridelnega hi-fija manjkala le pepelnik (kar je načelno dobro) in vžigalnik (kar je načelno slabo, saj je bil avtomobil s tem prikrašan za notranji električni priključek). Vse drugo so gumbi in večidel vrtljiva stikala: logično razmeščena in logično označena; ter ponoči (letalsko) zeleno osvetljena.

Prostornost potniškega se seli tudi v prtljažni prostor. Tam je za 562 litrov normne praznine, pa še prikladni predali za drobnarije. Pokrov, zarezan med trapezoidne zadnje luči, se odpira povsem do odbijača, kar olajšuje dostopnost, dno pod pokrovom s posebnim zatičem pa skriva tudi rezervno kolo.



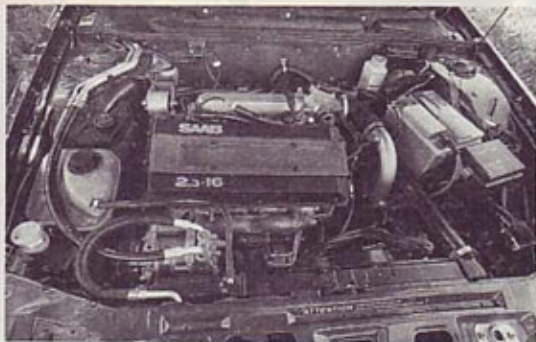


Motorni ustroj: sredinske sveče, ovalni izgorevalni prostori, ravni batni in Saabov DI.

Motor: štiri valji, šestnajst ventilov, dve dodatni gredi in polnilnik.

Ampak skrivnost tega saaba ni le v prijetni prostornosti in v dobrem počutju. »Safety first« je namreč njegova povsem nevidna lastnost. Že samo limuzinska oblika je – v primerjavi s kombi-limuzino – omogočila za tretjino večjo karoserijsko čvrstost. Hkrati pa Saabovi karoserijski konstruktorji temeljito obvladujejo tudi nadziranje udarcev vseh vrst, ki utegnejo prizadeti vozilo. Začeli so že pred davnimi leti, ko so tedanji saab 96 skotalili po smučarski skakalnici. In dokazali, da znajo opravljati svoje (konstrukcijsko) delo. Tudi pri saabu 9000 CD so vsa absorpcijska mesta na karoseriji temeljito izračunana in prilagojena varnosti žive vsebine. Ne le na zadku in nosu. Tudi na bokih in še posebej ob sedežih. Te ojačitve sestavljajo debelejši in računalniško »zavolani« kosi pločevine, temeljite strešne ojačitve v vsakih vratih posebej. Švedsko jeklo, pravijo v tovarni, dela čudeže. Kljub vsemu pravkar zapisanemu teža vozila ni prav nič prizadeta.

Nazaj, k oznaki avta! V njej piše tudi 2,3 turbo. To pomeni 2,3-litrski motor in turbinski polnilnik zanj. Motor je prečno nameščen v nosu in poganja prednji kolesi (tudi to je saabovi notranjosti prijetno v prid). Motor je štirivalnik, kajti Saab prisega na štirivaljne motorje: ker so lažji in po navoru ugodnejši od šestvaljnikov. Jih je pa treba spretno polniti in spretno uglati. Oboje so v Trollkättau opravili brezhibno. Dodatnih tristo kubičnih centimetrov so – glede na do prej znani dvolitrski motor – dobili s podaljšanimi gibi batov. Potem so pritaknili dve dodatni gredi zoper tresljuje: namestili so jih visoko v sivi blok in kot tehtnico ob vse štiri valje hkrati. Nato so vsakemu od valjev namenili po štiri ventile, ob dveh z verigami gnanih odmičnih gredeh v lahki glavi. In nazadnje so primaknili še vodno hlajeni turbinski polnilnik s hla-



dilnikom polnilnega zraka ter s polnilnim tlakom 0,77 bara. Za vbrzganje goriva skrbi Bosch-eva elektronika (LH-jetronic), za vžig pa Saabov neposredni vžigalni sistem (Direct Ignition), ki deluje brez razdelilnika in brez kablov, pa tudi brez posebnega vzdrževanja, jamči pa na dvojno vžigalno napetost, ne glede na mrz, vlago in ostale vremenske okoliščine.

**M**otor 2,3 turbo deluje izredno uglajeno. Morebiti bi znal biti tudi glasen, a mu to v smeri potniškega prostora preprečuje temeljita izolacija. Steče gladko, se povprečno rad vrtili (opozorilno polje na merilniku je pri 5500, prepevovano pa pri 6000 vrtljajih v minuti in se izkaže predvsem s prožnostjo. Šestnajst ventilov in skrbno prilagojen turbinski polnilnik omogočajo največji navor že pri 2000 vrtljajih v minuti, njegova krivulja pa ostaja povsem uporabna tudi do območja največje moči. To je veliko: 147 kW oziroma 200 KM pri 5000 vrtljajih v minuti. In čeprav ta številka namiguje na surovo poganjanje prednjih koles, prenos moči na cesti ni nikakršna težava. Prvič zato, ker je saab 9000 griffin opremljen s štiristopenjskim samodejnim menjalnikom. Drugič

zato, ker je ta menjalnik uravnan na udobno dolga prestavna razmerja. In tretjič zato, ker sistem TCS v avtu preprečuje zdrsavarnje gnanih koles, najsi bo med speljavanjem ali pozneje, ko gre zgolj za dobro lego na cesti.

Samodejni menjalnik je morebiti resda malce grob, predvsem po ostrih in »vročih« vožnjah, a se vozniku vseeno prikupe; tudi zaradi prikladno sploščene in kratkogibne ročice z dvojnimi zapornimi sprožilom. Hkrati se avtomatiki dobro podajo tudi odločne motorne zmogljivosti, ne glede na območje delovanja stroja. In navsezadnje je po saabovski temeljito tudi podvozje tega avtomobila. Prednji kolesi sta oprta na vzmetni nogi in prečna vodila, zadnji pa na togo, ampak zelo lahko in skrbno vodeno (vodila so »razcepljena« vzdolžno pred premo in za njo) premo s Panhardovim drogrom in s stabilizatorjem. Še najbolj vznemirljivo je razmerje med vzmetenjem in blaženjem koles. Med samo vožnjo je zaznati odlično dušenje udarcev z vozišča in mehko, ki se limuzinskemu značaju tega avta dobro prileže. Toda ostra vijuganja izza volana in celo z drugih sedežev niso nevarno zaznavna. Ampak, kdor gleda saab z zunanje strani, ta se drži za glavo. Vzmeti so tolikanj mehke, blaženje pa tolikanj nežno, da se karoserija nagiba dosti bolj, kot

bi se smela po meri športnosti, ki jo ta saab hoče razglašati. Čeprav: tudi največja ovinkarska izzivanja ostanejo le pri premočnih karoserijskih nagibih. Lege v celoti pa to prav nič ne skazi.

Zanesljiv ostane saab tudi med zaviranjem. Zavorni sistem z ABS je trikotžen: posebej za vsako od prednjih in za obe zadnji kolesi hkrati. Koluti ob vseh štirih kolesih prenesejo tudi večkratno mučenje, sledov pregrevanja nisem zaznal. In, če upoštevam še dovolj neposreden in servoojačani volan, potem je s tem saabom mogoče tudi zelo hitro in spretno voziti.



Pa saab 9000 CD 2,3 turbo griffin ni za dirke! Saabovi časi Erica Carlssona in Stiga Blomquista so le še v knjigah o slavni dogodkih. Tale saab je predvsem ugleden in uglajen avtomobil. O varnosti pri saabih pa tako ni bilo treba nikoli dvomiti.

Tekst: Martin Česenj  
Foto: Srdan Živilović



## Tehnični podatki

**Motor:** štirivaljni – štiritaktni – vrstni – nameščen spredaj prečno – vrtno in gib 90,0 x 90,0 mm – gibna prostornina 2290 kubikov – kompresija 8,5:1 – največja moč 147 kW (200 KM) pri 5000/min – srednja hitrost bata pri največji moči 15,0 m/s – specifična moč 64,2 kW/liter (87,3 KM/liter) – največji navor 300 Nm pri 2000/min – ročni gred v 5 ležajih – 2 odmični gredi v glavi (veriga) – 4 ventili za vsak valj – glava iz lahke kovine – elektronsko vbrzgovanje goriva (bosch LH-jetronic), vodno hlajeni turbinski polnilnik s hladilnikom polnilnega zraka (polnilni tlak 0,77 bara) – elektronski vžig (saab DI) – 2 dodatni gredi zoper tresljaje – vodno hlajeni 9,0 litra – motorno olje 4,5 litra – akumulator 12 V, 62 Ah – alternator 1070 W – uravnnavani izpušni katalizator

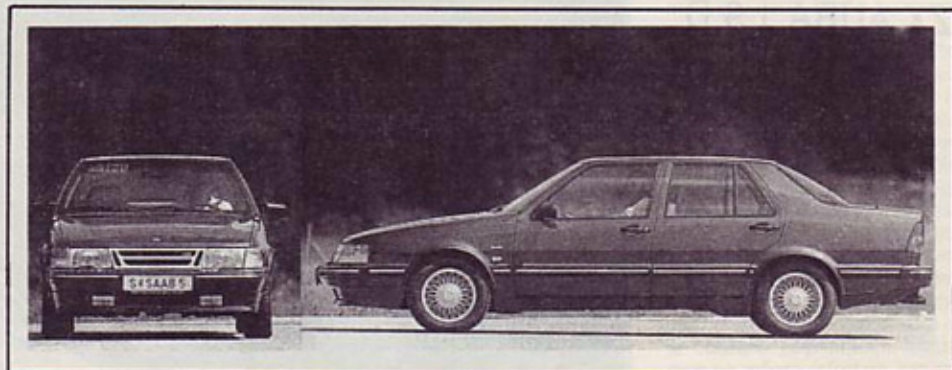
**Prenos moči:** motor spredaj pogonja prednji kolesi – štiristopenjski samodejni menjalnik – položaji prestavne ročice: P-R-N-D-3-2-1 – prestavna razmerja: I. 2,315; II. 1,264; III. 0,897; IV. 0,665; vzvratna 2,586; diferencial 4,280 – platišča 6J x 15 – gume 195/65 R 15 V, katalni obseg 1,99 m – hitrost pri 1000/min v IV. prestavi: 41,9 km/h

**Voz in obesa:** limuzina – 4 vrata, 5 sedežev – samonosna karoserija, spredaj s pomožnimi okvirji – Cx = 0,34 – spredaj posamična kolesa, vzmetni nogi, prečna vodila, stabilizator – zadaj toga prema s po dvema naprejin in s po dvema nazaj obrnjenima kolesa, vzmetni nogi, Panhardov drog, vijačne vzmeti, plinski teleskopski blaziniki, stabilizator – tri-krožne zavore, kolutne za vsa štiri kolesa (spredaj posebej hlajene), servo, omejevalnik moči zadaj, ABS, mehanska ročica zavora na zadnji kolesi – volan z zobato letvijo, servo, prestava 17,9:1, 3,2 zavrtiljajo od ene do druge skrajne točke

**Mere, zunanje:** dolžina 4780 mm – širina 1784 mm – višina 1420 mm – medosna razdalja 2672 mm – kolotek spredaj 1522 mm, zadaj 1492 mm – rajdni krog 11,9 m – najmanjša razdalja od tal 155 mm – **notranje:** dolžina (od arm. plošče do zad. naslonjala) 1750 mm – širina (komolci) spredaj 1510 mm, zadaj 1490 mm – višina (nad sedežem) spredaj 950 mm, zadaj 890 mm – vzdolžnica prednji sedež 910-1090 mm, zadnja klop 900-690 mm – premer volanskega obroča 390 mm – priključnik (normno) 562 litrov – posoda za gorivo 66 litrov

**Teže:** prazno vozilo 1475 kg – dovoljena skupna teža 1960 kg – dovoljena teža prikolice z zavoro 1200 kg, brez zavore 700 kg – dovoljena obtežba strehe 75 kg

**Zmogljivosti (tovarna):** največja hitrost 225 km/h – pospešek 0-100 km/h: 8,5 s – poraba goriva (ECE): 7,3/9,3/14,6 litra neosvinčenega bencina super na 100 km



## Naše meritve

### Največja hitrost

226 km/h (IV. prestava)

### Pospeški

0 – 60 km/h	4,1 s
0 – 80 km/h	6,2 s
0 – 100 km/h	8,8 s
0 – 120 km/h	11,7 s
0 – 140 km/h	15,4 s
0 – 160 km/h	20,5 s
0 – 180 km/h	29,0 s
1000 m z mesta	29,4 s (181 km/h)

### Prožnost

Meritev s samodejnim menjalnikom ni mogoča.

### Zavorna pot

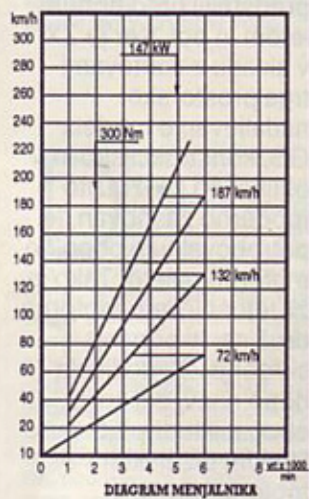
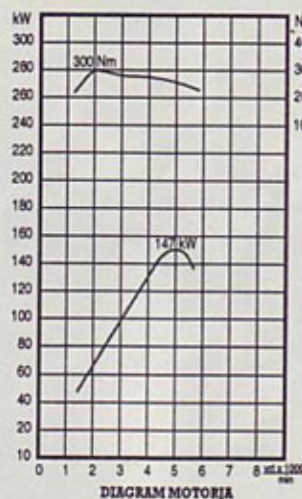
od 150 km/h	105,6 m
od 100 km/h	45,1 m

### Natančnost merilnika hitrosti

kazalec 60,	resnično 56,6 km/h
kazalec 80,	resnično 77,0 km/h
kazalec 100,	resnično 97,7 km/h
kazalec 120,	resnično 117,8 km/h

### Poraba goriva

testno povprečje  
14,5 litra/100 km



## Hvalimo

- motor: zasnova in zmogljivosti
- prostornost in počutje
- oprema
- lega na cesti
- končna obdelava
- prestižnost

## Grajamo

- grob samodejni menjalnik
- volanski obroč (zaradi zračne vreče) ni nastavljen
- osrednja ključavnica ne obsega posode za gorivo
- razmeroma visoka prednja sedeža
- tako rekoč nedosegljiva polica pred prestavno ročico
- ni vžigalnika (mišljeno kot električni priključek)

**Cena** 720.000 ATS  
(Swedcar, Avstrija)

**BEBOP**  
**OMNI**

MERITVE OPRAVLJENE S KOMPLETOM OMNI

BEBOP d. o. o.,  
Tel. & Fax. 061/571-250

proizvaja prenosne računalniške sisteme OMNI in programsko opremo za računalnike PC razreda