



Običajno pridejo na svet avtomobili v svojih osnovnih podobah. Šele pozneje jih tovarne oplemenitijo z dodatki pri opremi, ali pod motornimi pokrovi. Na primer s turbinskim polnilnikom, za prestižnejše moči.

Pri Saabu so staro navado prekucnili na glavo. Leta 1984 so kupcem ponudili saab 9000 turbo 16, lani pa saab 9000 i 16. Pa vendar to ni bil korak nazaj.

Razlika je opazna, a bistvena: saab 9000 i 16 – v primerjavi z navidezno enakim saabom turbom 16 (Vozili smo: Am, 1/1986) – ni izgubil le spojlerja na zadku, ampak tudi turbinski polnilnik na izpušne pline. Torej je jasno: motorna moč ni več tako silovita kot pri turbo različici, je uglajenejša in enakomernejša, pa je zlahka moč verjeti, da je mnogim kupcem bolj všeč. Navsezadnje tudi zaradi nižje, čeprav še vedno ne vabljivo nizke cene vozila.

Sicer pa motorja niso spremenili. Višja je le kompresija (9000 i: 10,0:1, 9000 turbo: 9,0:1), vse drugo je obakrat enako: štirje valji, 1985 kubikov, petkrat vležajena ročična gred, dve odmični gredi (zverigo), v lahki glavi, po štirje ventili za vsak valj in elektron-

### Saab 9000 i 16

## TLAK: NORMALEN!

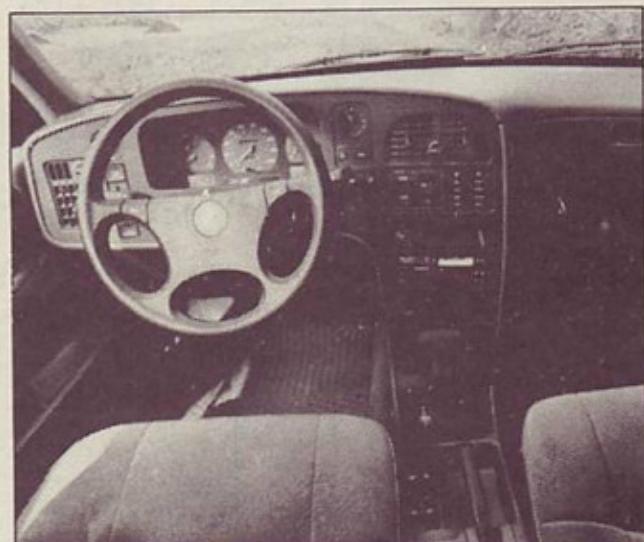
**Različica brez turbinskega polnilnika, a s katalizatorjem in s samodejnim menjalnikom**

sco vzbrizgavanje goriva merek tehnike, a boljšega pri (bosch-LH-jetronic). Motor ni Saabu (še) ne premorejo. Podobno kot turbo motor (s si-

stemom APC), je tudi motor saaba 9000 i 16 opremljen s tipalom zoper klenkanje, povezanim z Boschevim elektronskim vžigom. Sistem deluje za vsak valj posebej, znotraj možnih trinajstih stopinj prilagajanja vžigalnih časov. Elekronika se samodejno odziva na vsa nenadzirana zgorevanja, ko pa nevarnost klenkanja minе, se tudi samodejno vrne v izhodiščni položaj.

To pomeni, da zmora biti tudi motor tega saaba zadovoljen z različnimi oktanskimi števili pogonskega bencina. Toda testni avtomobil je bil opremljen tudi s kataliziranim izpušnim sistemom (katalizator plus sonda lambda) ter tako v celem prilagojen neosvinčenemu bencinu. Zaradi tega in v primerjavi s turbo različico (129 kW oziroma 175 KM pri 5300/min) največja moč ni upadla le na 96 kW oziroma 130 KM (velja za 9000 i brez katalizatorja), ampak 92 kW oziroma 125 KM pri 5500 vrtljajih v minutti. Logično nižji je tudi največji navor: 170 Nm pri 3000 vrtljajih v minutti (9000 turbo: 273 Nm pri istih motornih vrtljajih).

K še večjemu vrtisu o zmerinah in uglejih zmogljivostih pa je v testnem avtu prispeval samodejni štirostopenjski menjalnik, ki je za saabe 9000 novost tega leta. Ta avtomatika



Kokpit: neobičajen, temeljit



je v celi na novo zasnovana in prilagojena nalogam v avtomobilu s prednjim pogonom. Namenjena je obema saaboma 9000 hkrati, različnim motornim močem prolagodijo le njena prestavna razmerja.

Voznik ji ukazuje z zelo pravno oblikovano sploščeno ročico, ki jo je ob posamičnih gibih mogoče sprostiti s stiskom vzmetenih gumbov ob straneh in jo poljubno pretikati v položaju P-R-N-D-3-2-1. Menjalnik sam sproti prega muje vse vozničke surovosti, naj si bo pri ročnem izbiranju posamičnih prestav, ali pri odločnosti na pedalu za plin. Je pa seveda ravno zato občutek lenobnosti vozila varljivo močan. Čeprav se z merilniki na testni progi izkaže, da je saab 9000 i 16 tudi s kakatalizatorjem in avtomatiko še vedno dovolj zmogljiva kombi-limuzina.

Med našimi meritvami s polno posodo goriva in z dvema osebama v avtu smo pri pospeševanju z mesta dosegli naslednje rezultate: hitrost 80 km na uro v 8,6 sekunde, hitrost 100 km na uro v 12,9 sekunde, hitrost 120 km na uro v 17,9 sekunde in hitrost 140 km na uro v 24,6 sekunde. Ob pospeševanju s polno sapo in vključenim kick-downom pretika avtomatika pri 5600 motornih vrtljajih v minutu, torej takoj zatem, ko se pri številki 5500 začne opozorilno črtkanje polje na merilniku. Rdeče



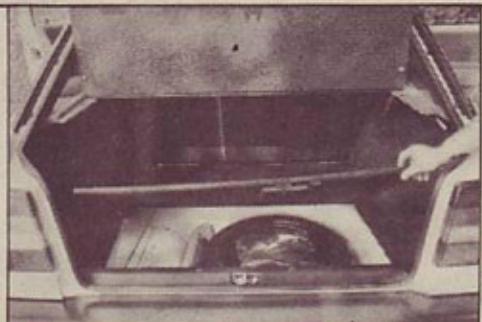
območje sega od številke 6000 naprej.

V še dovolj varnem območju motornega delovanja smo izmerili tudi največjo hitrost 184 kilometrov na uro.

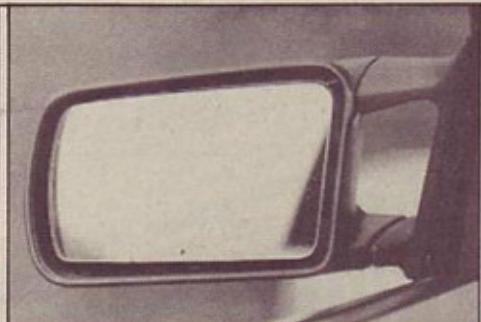
Seveda se je potrebno za lagodno udobje, ki ga med vožnjo omogoča samodejni menjalnik, oddolžiti z rahlo povečano porabo goriva (povprečno na našem testu: 12,2 litra na 100 km). A ostaja saab 9000i še vedno opazno skromnejši od svojega brata 9000 turbo.

Ampak skromnost gre le na račun zmogljivosti in motorne žeje. Vse drugo ostaja tudi pri saabu 9000 i na ugledno visoki ravni. Na primer zunanjji videz, z aerodynamiko vred. Pa prostorna kombi-limuzinska notranjost (to pomeni zložljivo zadnjo klop s po tretjini deljivim naslonjalom), temeljito obdelana, ergonomično doganjana in z napravo «Saab Automatic Climate Control» (glejte pod doplačila!) odlično klima-



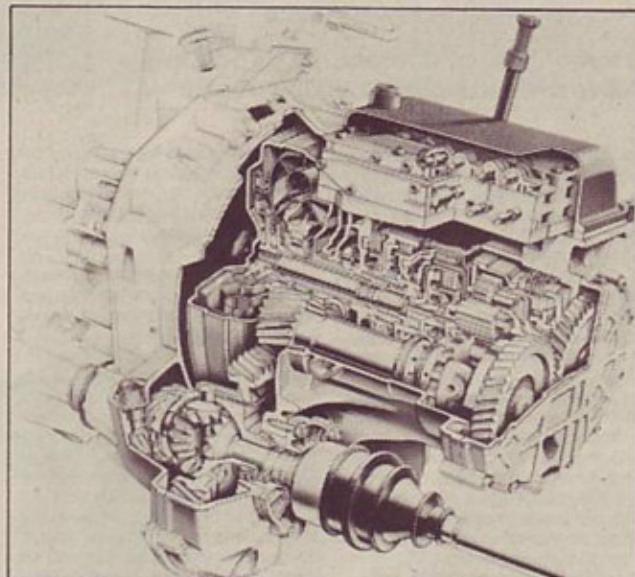


Prtljažnik: z zasišnim rezervnim kolesom v dnu



Ogledalo: zalameljno za večjo vidno polje

tizirana. Svojstvena, na letalo spominjajoča armatura plošča z vsemi potrebnimi merilniki in stikali, s klasično uro ter tako imenovanim »info-sistemom«, ki streže s podatki o voltaži akumulatorja, povprečni in trenutni porabi goriva (po želji v litrih na 100 km, ali pa po ameriško oziroma angleško v miljah na galonu bencina, je – tako kot temeljita prednja sedeža in udobna zadnja klop – že tradicionalna pri teh, največjih in najmodernejših saabih. K udobju sodijo še električno vodene šipe v vratih, osrednja ključavnica, po višini nastavljiv voznikov sedež, ogrevani in električno vodeni zunanjii ogledali, štirje zglavniki, na zgornjih oprijemališčih nastavljava prednja varnostna pasova in tako daže. In, ker je ta avtomobil iz hiše, ki slovi po prizadevanjih za varno vožnjo, streže pač s temeljito konstrukcijo v celiem, z dobro vidljivostjo, vključno delo brisalnikov in učinkovitost žarometov, z zavornim dodatkom ABS ter skrbno uravnoteženim podvozjem. Prednji kolesi se operata na vzmetni nogi, ob trikotnih prečnih vodilih in stabilizatorju. Zadnja prema je sicer toga, ampak temeljito zasnovana in brez težav, ki smo jih sicer vajeni pri tako narejenih premah. Za izredno dober stik



Samodejni menjalnik: letnik 1987

koles s tlemi skrbijo zadaj vijačne vzmeti, vzdolžna vodila, Panhardov drog in stabilizator. Ker je pri saabu 9000 i zdaleč manj težav s spravljanjem motorne moči na cesto kot pri odločnejši motoriziranemu saabu 9000 turbo, je vožnja s šibkejšo različico tudi po tej plati prijetnejša in za voznika manj naporna. Hitrostna povprečja so seveda nižja, ampak vozniku je prizaneseno z na-

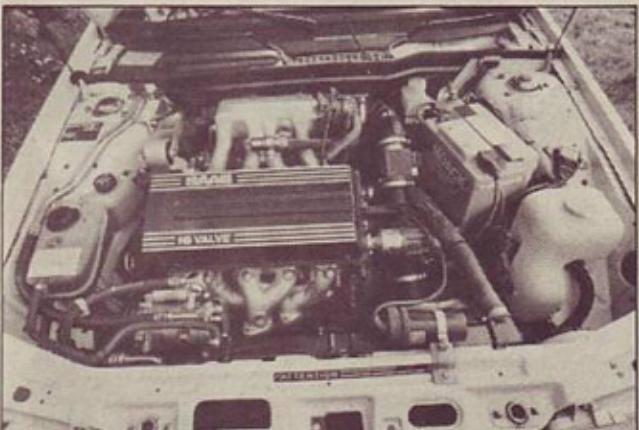
glim zdršavanjem notranjega prednjega kolesa na ostrih ovinkih, pa s tem v zvezi siljenja nosu proti zunanjemu robu vozišča. Manjše pa so sile tudi na volanu (servo, z nekaj več kot tremi zavrtljaji obroča od ene do druge skrajne točke), kar je vnovičen prispevek k zrelemu limuzinskemu potčutju.

Ce pristejem še temeljite in sprejed dodatno hlažene zavore, odlično zvočno izolacijo, v načelu zelo tiho vožnjo, ki jo zmoti le motor, prisilen v višje vrtljaje, je saab 9000 i – gledano v celiem – pač eden od tistih avtomobilov, ki se zmora zoperstaviti po obliki enakemu, po vsebinai (in ceni) pa odločno prestižnejšemu tekmeču. In zato je kupcem všeč.

**Tlak v njem je kar dvakrat normalen:** v motorju, ker je brez turbineskega polnilnika in pri vozniku, ker mu ni potrebno biti dirkaško vznemirjen. In normalnost, to vsi vemo, je zelo dragocena značilnost. Tudi pri avtih!

MARTIN ČESENJ

foto: SRDJAN ŽIVULOVIĆ



Motor: prileten, a s 16 ventili

## Tehnični podatki

**Motor:** štirivaljni – štirikatni – vrstni – nameščen sprejed prečno – vrtina in gib 90,0 x 78,0 mm – gibna prostornina 1985 Kubikov – kompresija 10,0:1 – največja moč 92 kW (125 KM) pri 5500/min – največji navor 170 Nm pri 3000/min – ročična gred v 5 ležajih – dve odmični gredi v glavi (veriga) – glava iz lahke litine – 4 ventilji za vsak valj – elektronsko vzbogavanje goriva (bosch LH-jetronic) – vodno hlašenje – akumulator 12 V, 60 Ah – alternator 1120 W – elektronski vžig s tipalom zoper klenkanje – izpušni sistem z uravnavanjem katalizatorjem.

**Prenos moči:** motor sprejed poganja prednji kolesi – testni avto: samodejni štiristopenjski menjalnik, prestavna ročica na tleh (pozicije: P-R-N-D-3-2-1) – prestavna razmerja I. 2,58; II. 1,41; III. 1,00; IV. 0,74; vzratna 2,88; diferencial 4,27 – platišča 6 J x 15 (rezervno kolo: 4 J x 15)-gume: 195/60 R 15 H (rezervno kolo: T115/70 D 15)

**Voz in obese:** kombi-limuzina za 5 oseb – 5 vrat – samonošna karoserija s pomognim okvirom – prednji kolesi na posamičnih obesah, vzmetni nogi, prečna vodila, stabilizator – zadaj toga prema, vzdolžna vodila, Panhardov drog, vijačne vzmeti, teleskopski blažilniki, stabilizator – dvokrožne zavore, štirikrat kolutiv (sprejed posebej hlažene), servo, omejevalnik moči zadaj, mehanska ročna zavora na zadnjih kolesih, (ročica med sedežema) – volan z zobato letvijo, servo, 3,2 zavrtljaja od ene do druge skrajne točke

**Mere in teže:** dolžina 4,620 m – širina 1,764 m – višina 1,420 m – medosna razdalja 2,672 m – kolotek sprejed 1,522 m, zadaj 1,492 m – rajdn krog 11,7 m – teža praznega vozila 1470 kg – dovoljena skupna teža 1870 kg – dovoljena teža prikolice z zavoro 1200 kg, brez zavore 500 kg – prtljažnik (tovarna) 450/1600 litrov – posoda za gorivo 68 litrov

**Zmogljivosti (tovarna):** največja hitrost 185 km na uro – pospešek 0–100 km na uro: 13,0 – s poraba goriva (ECE): 6,7/8,7/13,9 litra neosvinčenega bencina na 100 km