



Saab 900 turbo 16

Tovarna Saab se preživlja z letali. V manjšem obsegu, a enako uspešno izdeluje tudi avtomobile. Cvrste. Temeljite. Severnjaške. Zmogljive. Varne. Ter nadpovprečno drage. To so avtomobili s trdnimi značajmi. In saab 9000 turbo 16 je ta hip najboljši med njimi.

Švedsko jeklo

Od znotraj navzven: s turbinskim polnilnikom in šestnajstimi ventili

Na svet je prišel – maja 1984 – kot prvi od štirih, na začetku družno zasnovanih avtomobilov: pred lancio themo, fiatom cromo in za zdaj še nerojeno alfo. Podobnost razkazuje ne le z osnovnimi merami, ampak tudi s (klinasto) obliko in z vrati, ki se zajedajo v streho. Zanj značilna – poleg čisto saabovskih potankosti – pa so zadnja vrata z izrazito veliko šipo in obrobjena z zajetnim spojlerjem.

ERGONOMIJA

Torej je saab 9000 kombi-limuzina in kot takšen, z oznako vred, razvitejši »naslednik« ​​že od prej znanega in rahlo ostarelega saaba 900. Prav nova ter moderno zgrajena karoserija pa omogoča eno od njegovih poglavitejših dobrih lastnosti: odlične ergonomične lastnosti. Takole bi lahko rekli: ta avtomobil so snovali od znotraj navzven, pri čemer so začeli z osnovnim mestom v njem – z voznikovimi očmi pa je voltmeter,

oziroma merilnik trenutne ali povprečne porabe goriva, odvisno od tega, kaj si želite videti. Tudi vse ročica in stikala so natanko tam, kjer je potrebno: za električno ravnjanje obeh zunanjih ogledal ob ročaju na voznikovih vratih; za električni pomik okenskih stekel na ravnem delu, med sedežema; za luči pred levico; za brisalnice in klimo pred desnico. In tako dalje. Zajeten volanski obroč s stikali za trobljo na vsaki od treh prečk je moč nastavljati vzdolžno in po višini. Oprijemališča prednjih varnostnih pasov so pričvrščena na sedeža. In vidljivost na vse strani je – zaradi velikih steklenih površin – odlična. Testni avto je stregel z usnjenimi prevlekami v notranjosti in s klimatsko napravo, označeno s kratico ACC (Automatic Climate Control), ki je sicer za doplačilo. Nič drugega ni potrebno kot da na majhnem displayu izberete avtonomija očitna: sploščen nos je obrobjen s Saabovo masko in značilnima žarometoma (na novo razvitima z dvojnima fokusoma za

željeno temperaturno številko: in ACC vam greje ali hladi sam od sebe, ne glede na to, ali je zunaj polarni mrz ali afriška vročina. Je pa mogoče tej napravi tudi ročno ukazovati: s pomočjo navpično razporejenih in po letalsko označenih gumbov.

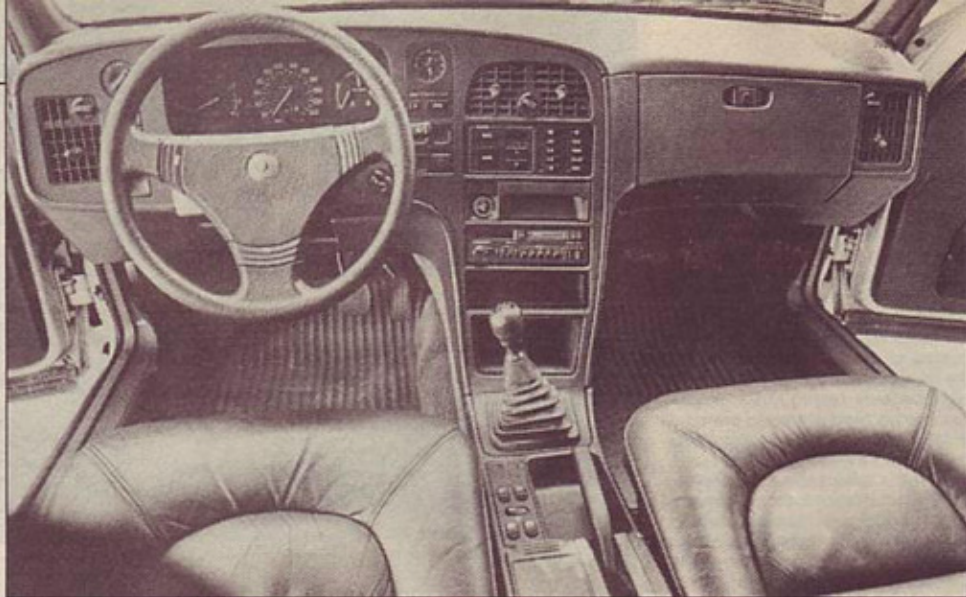
Notranjost saaba 9000 je za nekaj več kot petnajst centimetrov daljša od notranjosti saaba 900 in znaša skoraj okrogla dva metra. A je novi saab tudi po občutku znatno prostornejši od dozdajšnjih avtomobilov te znamke. Hočem reči, da ne grozi več z utesnjenostjo, ki je doslej po saabovski vzbujala občutek, da sediš v oklopniku. Zadnje naslonjajo je deljivo po tretjini, kar pomeni, da je mogoče prtljažnik povečevati potrebam primerno. In izrez za zadnja vrata sega povsem do odbijača, kar olajšuje nakladanje večjih prtljažnih kosov. Ampak saab 9000 je kljub temu predvsem limuzina. To dokazujejo sedemdesetstopinjski koti odpiranja vrat na bokih, izredno elegantne notranje obloge, odlično oblikovani sedeži in prostornost, ki je tudi na zadnji klopi ne zmanjkuje. Ker je tradicionalno saabovska tudi natančna končna obdelava, sega ta avto po tej plati odločno čez višji srednji razred, ki mu – formalno – pripada.

AVTONOMIJA

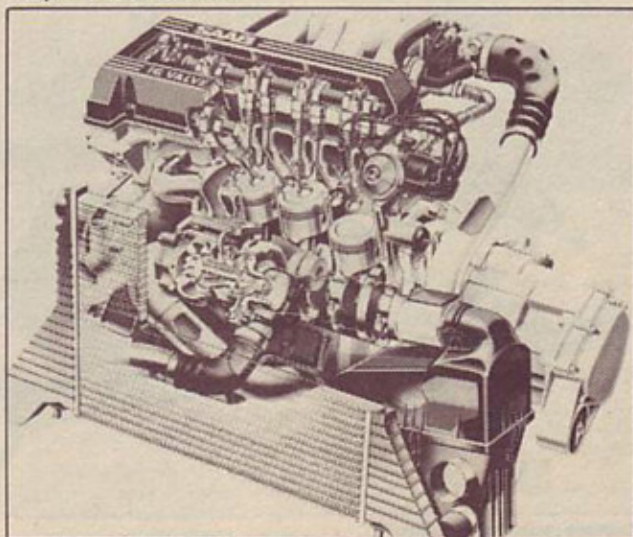
Takšen, torej več vreden, je saab 9000 tudi s svojo zunanjo podobo. Navkljub roki Giorgia Giugiarina in združenemu delu pri osnovnih karoserijskih potezah, je

večjo učinkovitost), značilni za to znamko pa so tudi odbijači, bočne obrobe, lahka platišča in seveda identifikacijski znaki na vozilu. Oblika sama po sebi je takšne vrste, da bo znala tudi v naslednjih letih kljubovati času, obenem pa je s količnikom zračnega upora $C_w=0,34$ tudi dovolj aerodinamična, da zna pomoči pri hitrostnih dosežkih vozila in pri znižanju porabe – kolikor je to ob visokozmogljivem motorju v nosu mo-goče.

Tudi motor je čistokrvni Saabov izdelek, ne tako zelo nov, da ga še ne bi poznali, a kljub temu opremljen z vsem tistim, s čimer zna tehnika na tem področju in ta hip postreči. Jasno: Saabova motorna težava je v tem, da nimajo pri roki nobenega šestvaljnika, ki bi z večjo lahkotnostjo opravljal razna športno-težaška dela. Torej je jasno, da je bilo potrebno štirivaljni agregat z lahko glavo na vso moč skrbno obdelati in obložiti s pripranimi izumi za dobre zmogljivosti. Glavnino tega dela so opravili že pred časom, takrat pač, ko so motor vsadili v starejše okolje saaba 900 turbo 16. Takrat so prenovili prečnatočno glavo in pritrinili po dva ventila za vsak valj. Glava iz lahke litine je prevzela opravke z dodatnimi termičnimi obremenitvami, pogon ventilov pa so po izkušnjah iz nekdanjih rallyevskih časov zaupali (duplex) verigam. Š šestnajstimi ventili v celem se je »prepih« v motorju povečal za okroglo četrtino, to pa je ugodnejšemu polnjenju in praznjenju v velik prid. Zraven sodi še sistem APC (Automatic Performance Control), ki je tudi Saabova domislica, pomeni pa dobrodošlico turbinskemu polnilniku. Gre za elektronsko centralo, ki bdi nad tipalom klenkanja, regulatorjem priti-



Kokpit: iz zraka na cesto



Motor: turbo, intercooler, 16 ventilov

ska v sesalni cevi in magnetnim ventilom. Njihova naloga je preprečevanje klenkanja v motorju, oziroma sprotno prilagajanje polnilnega pritiska, obenem pa tudi zmožnost prilagajanja nižje oktanskega gorivu. Po tej plati je prilagodljivost motorja precejšnja: od bencina super do še možnih 91 oktanov.

Seveda je vsa reč v tesni zvezi z elektronsko napravo za vbrizgavanje goriva (bosch LH-jetronic), z elektronskim vžigom in s turbinskim polnilnikom znamke Garret T3. Ta je opremljen s hladilnikom polnilnega zraka in zmore največji polnilni pritisk 0,85 bara pri 3300 motornih vrtljajih.

Eno z drugim omogoča največjo moč 129 kW (175 KM) pri 5300 vrtljajih v minuti in največji navor 273 Nm pri 3000 vrtljajih v minuti. Te zmogljivosti so zelo spretno vskladili s petstopenjskim, tako kot motor prečno nameščenim menjalnikom z izrazito dolgima

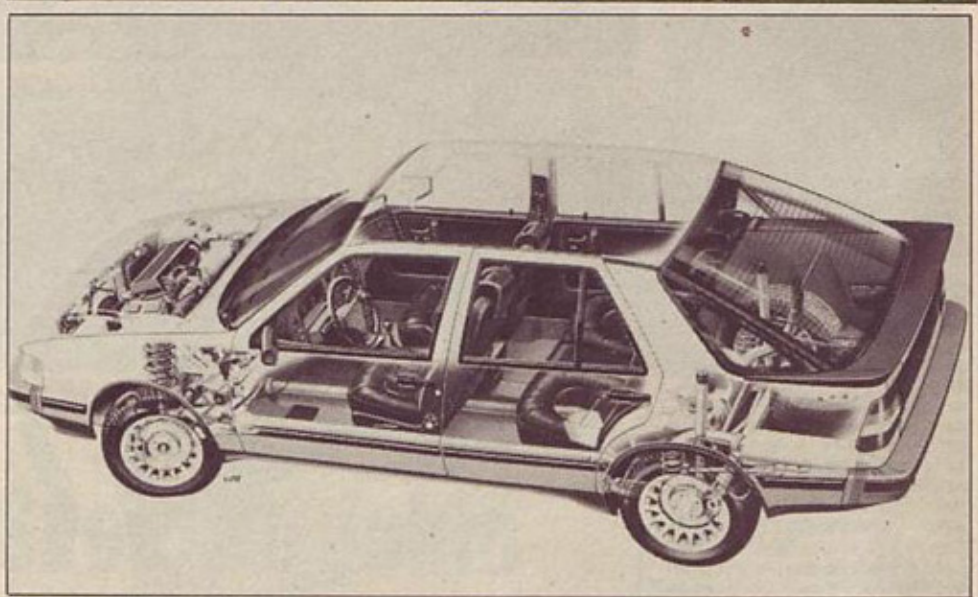




četrti in peti prestavo. Namenjeni sta večjim končnim hitrostim, manjšemu naprežanju motorja in, jasno, zmernejši porabi goriva.

Gospodarnostno gledano je takšne saab seveda relativna reč. Zavoljo temeljitosti pri zasnovi, izdelavi in zmožljivostih pa tudi zaradi prestižnosti, ki je avtomobilom iz te švedske hiše prilepljena že dolga leta, sodi ta avtomobil v višji cenovni razred. Torej je prvi udarec po žepu potrebno preboleti takojci, ob nakupu vozila. Je pa pametno, če človek v isti sapi ve: s takšnim avtom – upoštevaje predvsem njegove zmožljivosti – tudi pri gorivu ni mogoče prepričljivo varčevati. Našo preskušnjo smo že po stari navadi opravili ostro, povsem brez prizanašanja vseh 5000 prevoženih kilometrih, katerih večina se je zvrstila na zelo hitrih cestah in ob zgledno visokih hitrostnih povprečjih. Povprečna poraba celotnega testa je znašala 13,3 litra za vsakih 100 prevoženih kilometrov, segala pa je, glede na vozne okoliščine v približnem območju od 11,5 do 16,0 litra na 100 kilometrov. Morebiti: če bi s tem saabom ravnali posebej pazljivo, seveda varčnosti na ljubo, bi bile številke zmernejše. Povsem varčne pa ne bi bile v nobenem primeru. Kajti avtomobili te vrste so namenjeni vožnji v pravem pomenu besede in ne voznikom, ki se morajo držati za žepa.

Pri nas izmerjena največja hitrost je znašala 221 kilometrov na uro. To je saab 9000 turbo 16 zmožgel v peti prestavi in v popolnoma potovalnem območju motornih vrtljajev. Tej hitrosti bi bil avto kos v nedogled, pravzaprav do zadnje kaplje bencina v 68-litrski posodi za gorivo. Z dvema osebama v avtu in s polno posodo goriva smo



Zasnova: vozniku na kožo



Saabi so – skladno s padanjem kupne moči pri nas in zavoljo visokih cen – na naših cestah razmeroma redki avtomobili. Tale dva saaba 900 na sliki (temnejši je turbo 16) pa sta vseeno na pol naše gore lista. Malce zaradi Stenmarka, malce pa zaradi poslovnosti nasploh švedska tovarna Saab in naša tovarna športne opreme Elan že več let dobro sodelujeta. Tudi za tokratno zimsko sezono so Švedi odstopili Elanovi tekmovalni službi dva avtomobila, ki bosta ne glede na okoliščine prevozila vsak po 50000 močno zimskih kilometrov.

merili pospeške. Z mesta do hitrosti 80 kilometrov na uro smo prispeli v 5,5 sekunde, do hitrosti 100 kilometrov na uro v 8,1 sekunde, do hitrosti 120 kilometrov na uro v 11,3 sekunde, do hitrosti 140 kilometrov na uro v 14,9 sekunde, do hitrosti 160 kilometrov na uro v 21,0 sekunde in do hitrosti 180 kilometrov na uro v 28,9 sekunde.

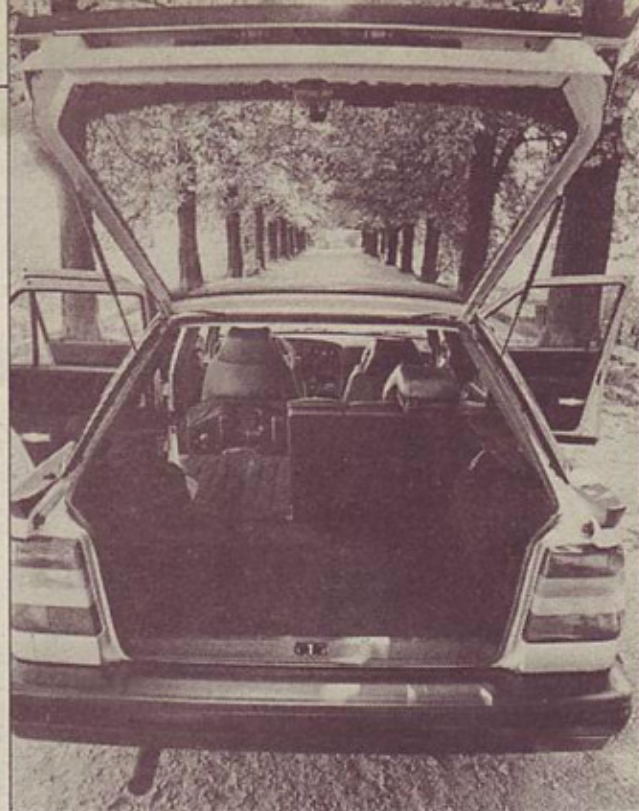
Med ostro vožnjo se izkaže tole: do približno 2500 vrtljajev v minuti so konji v nosu še zelo pohlevni. Tistih 1985 kubikov je očitno še preskromna hrana, da bi vas saab pritisnil ob sedež. Zgane se pa hkrati s turbinskim polnilnikom, ko se začne krivulja moči strmo vzpenjati vse do vrha pri 5300 vrtljajih, čeprav je motor brez težav kos sukanju v rdeče območje na merilniku, ki se začne pri številki 4400. Ves ta čas se motor z razmeroma kratkimi gibi batov suvereno odziva na dodajani plin, obenem pa z naraščajočim truščem označja, da je kljub moči le štirivaljnik. Toda ta štirivaljnik, vroč ali hladen, zelo rad steče, se uglajeno ogreva in nasploh prizanaša s težavami vseh vrst. Malce zaradi slabotnosti v spodnjem območju vrtljajev, malce pa zaradi izrazito dolgih prestavnih razmerij zahteva

precej sprotno pretikanje navzdol, seveda, če vam je kaj do odločne vožnje in do zares vzpodbudnih pospeševanj. Če pa ta saab vzamete kot limuzino, ga je mogoče voziti tudi brez nenehnega pretikanja, tako pač kot se avtomobilom bolj gosposke sorte poda.

Ampak pretikanje je vozniku v veliko veselje. Prestavna ročica je kratka, primerno daleč od rok in neverjetno natančno ubogljiva. Kdor ji zna pomagati še z vmesnim plinom, bo pretikal po dirkaško bliskovito.

Dirkaškim željam po volji je tudi podvozje tega avtomobila: spredaj z vzmetnima nogama in prečnimi vodili, zadaj pa z močno modificirano in skrbno vodeno togo premo, pri kateri so zradirali praktično vse slabe lastnosti togih prem, ne glede na zahtevnost voznika.

Nekaj malega težav je na zelo ostrih ovinkih le s spravljanjem moči na cesto, saj notranje pogonsko kolo rado zdrsne navkljub zajetnim meram nizkopresečnih gum. Takšen »power-slide« je seveda izrazitejši na spolzki podlagi, ampak samo v nižjih prestavah. Splošno vzeto pa je saab 9000 turbo 16 s podvozjem in zavorami



Kombi-limuzina: prilagodljiv prtlačnik

vred zelo dobro kos nalogam varne, pa četudi hitre vožnje.

Rahlo dodajanje volana zahteva šele na mejnih hitrostih, a mu je moč pomagati tudi z odvzemanjem plina, na katero se odzove zlagoma, brez slabih vplivov na željeno smer. Volan s servo-ojačevalnikom (ki se zdi pri zelo hitri vožnji pretirano lahkoten), in s 3,2 zavrtljaja od ene do druge skrajne točke je za nagle popravke primerno prestavljen, zaznavnejšo večjo pozornost pa zahteva pri hitrostih nad 210 kilometrov na uro, ko postane nos vozila rahlo nemirnejši.

Seveda: vse te opazke zadevajo vožnjo s polno sapo, zbledijo pa v hipu, ko nogo na plinu prilagodite vsakdanjšim potrebam. S tem bi se saab 9000 turbo 16 prelevil v udobno, čeprav športno čvrsto in z dvema stabilizatorjema skrbno nadzirano limuzino, ki je kos tudi največjim potovalnim razdaljam.

Saab 9000 turbo 16 je avtomobil za vzvišene okuse. Je kot kaviar na krožniku s sardinami. Je švedsko jeklo. Je saab, ki si dobrega imena pač ne da odvzeti.

MARTIN ČEŠENJ
foto: MARJAN ZAPLATIL

Tehnični podatki

Motor: štirivaljni – štiritaktni – vrstni – nameščen poprek pred prednjo premo – vrtna in gib 90,0 · 78,0 mm – gibna prostornina 1985 kublikov – kompresija 9,0:1 – največja moč 129 kW (175 KM) pri 5300/min – največji navor 273 Nm (27,8 kpm) pri 3000/min – ročična gred v 5 ležajih – 2 odmični gredi v glavi (veriga) – po 4 ventili za vsak valj – glava iz lahke litine – 2 električni črpalčki za gorivo – elektronsko vbrizgavanje goriva (bosch LH-jetronic) – turbinski polnilnik na izpušne pline (garret airesearch T3), s hladilnikom

polnilnega zraka, največji polnilni pritisk 0,85 bara – APC – vodno hlajenje – akumulator 12 V, 60 Ah – alternator 930 W (ob klimatski napravi 1070 W) – elektronski vžig

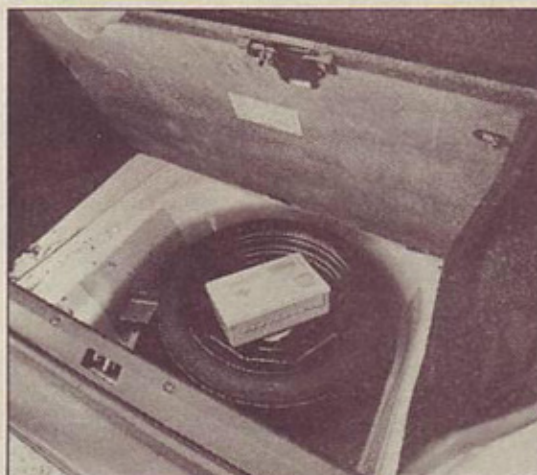
Prenos moči: motor spredaj poganja prednji kolesi – enokolutna suha sklopka – petstopenjski sinhronizirani menjalnik – prestavna razmerja: I. 3,308; II. 1,762; III. 1,166; IV. 0,857; V. 0,684; vzvratna 3,213; diferencial 4,12 – lahka platišča 6 J · 15 – gume 195/60 VR 15 (pirelli P6), rezervno kolo 115/70 R 15

Voz in obese: kombi-limuzina za 5 oseb – 5 vrat – samonosna karoserija – Cw = 0,34 – prednji kolesni na posamičnih obesah, vzmetni nogi (s plinskima teleskopskima blažilnikoma), prečna vodila, stabilizator – zadaj tega prema, vijalni vzmeti, plinska teleskopska blažilnika, vzdolžna vodila, Panhardov drog, stabilizator – dvokrožne zavore, štirikrat kolotne, spredaj posebej hlajene, servo, omejevalnik moči zadaj; mehanska ročna zavora na zadnji kolesi – volan z zobato letvijo, servo, prestava 17,9:1, 3,2 zavrtljaja od ene do druge skrajne točke.

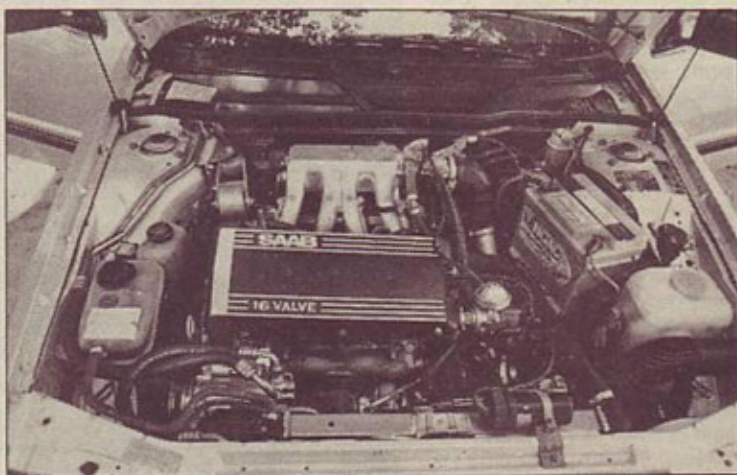
Mere in teže: dolžina 4,620

m – širina 1,764 m – višina 1,430 m – medosna razdalja 2,672 m kolotek spredaj 1,522 m – kolotek zadaj 1,492 m – najmanjša razdalja od tal 0,150 m – rajdni krog 10,9 m – teža praznega vozila 1300 kg – dovoljena skupna teža 1800 kg – dovoljena teža prikolice z zavoro 1600 kg, brez zavore 500 kg – dovoljena obtežba strehe 100 kg – posoda za gorivo 68 litrov – prtlačnik (normno) 449/950-1600 litrov.

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 220 km na uro – pospešek 0-100 km na uro: 8,3 s – poraba goriva (ECE): 6,9/9,1/11,1 litra becina super na 100 km.



Na dnu: zasilno rezervno kolo



Hidravlično vpet: motor z menjalnikom