



TEKST: Martin Česenj
FOTO: Marjan Zaplatil



SAAB 96 V4

ZVEZDA, KI NOČE V ZATON



Bilo je štiri zime nazaj, ko sem sprejel prijazno povabilo in pristal sredi švedskega mraza. Potem smo se dva tedna podilili po snegu in ledu, privezani v saabih. Priganjal nas je znameniti Eric Carlsson, voznik, ki je v saabu dosegal čudeže in zmagoslavja. In sem bil tako presneto neroden, da sem avto postavil na streho. Meni nič, avtu nič.

— Nič hudega, so rekli tudi gostitelji, češ: saab se zlepa ne prekucne, če se pa le pripeti, je vseeno OK. Sem pač nehote dokazal, da reklama ni zlagana.



Klobuk doli! Saab 96 je še vedno avto, ki to zasluži. Prvim „je vedno“, ker gre h koncu tretje desetletje, odkar so v švedski letalski tovarni z istim imenom sklenili, da bodo v vetrovniku naredili še avto. Letalu so poredili krila in nastala je letalska kabina – na kolesih: saab 92, dvovaljni dvotaktnik s 764 kubiki in 25 KM. Potem so dodali še tretji valj, več moči in dosegli prve zmage na zasneženih tekmovališčih. Saab je postal pojem dobrega avta in je to dokazoval s priborjenimi lovorji. Jeseni 1966 so smradljivca zamenjali s štiritalnim Fordovim motorjem, kakršen je avto še danes. Ves ta čas se karoserija ni spreminjala, če seveda zanemarimo drobnarije, ki so šle v korak s časom in tehniko. In ko mi je zadnjic, tam nekje pri Joankopingu, Saabov lovec hušknal nad glavo, je bilo na dlan: čas je stekel hitreje od saaba, vrašje čudne stvari danes nastajajo v vetrovnikih. Saab 96 je trodruž avto. Večni mladinci, ki noče slišati za starost.

Posebnež je vrednež

Takšen saab 96 V 4 smo preskušali že pred šestimi leti. Spet dokaz, da se ob tem avtu pisje zgodovina: saj v drobovju skoraj ni razlik, na pločevini se pozna make-up, največ novega je pa v prid varnosti. Saab je še vedno dosti avta za svoj denar in čapar se zdi ženskam grd, moškim posebež, izdelovalcem pa vrednež, je res, da pa je treba gledati skozi okno inženirja iz Trollhaetana, ki vidi onstran okna večidel sneg, in mu je občutek za varnost v avtu, kdove od kdaj že, vcepjen pod kozo.

Saab 96 je švedski avto za švedske razmere in kdor hoče, da mu bo vlač, se mora s tem sprizneti.

Leto so mu zapustila visoko, ozko obliko, po ukazih aerodinamika. Dvignjeni bokli, skoraj ravnna prednja šipa in, zaradi zalijejene zadka, zelo ukrivljena in nagrnjena zadnja šipa, se kregajo s tistim, čemur pravimo danes dobra preglednost. Res pa je, da se voznik z rahlim občutkom za mero avta hitro privadi. Saab na naši preskušnji je bil izdelan po kopitu švedskega trga. To pomeni, da je vsa oprema vštata v švedsko ceno. Pri nas je (devizna) cena nižja, pa je tudi oprema manj: za brisalnice žarometov, opornike za glavo, varnostne pasove na zadnjih sedežih in halogenske žaromete je treba doplačati. K serijskemu paketu opreme pa sodijo: levo in desno zunanje vzvratno ogledalo, avtomatsko varnostni pasovi na prednjih sede-

žih z opozorilno lučko (spet podobnost z letali), luči za vzvratno vožnjo, zavese in ogrevan vozniki sedež. Tudi ta je posledica skandinavskega mraza, ampak ni odveč. Termostat poskrbi, da se grelec avtomatsko vključi, ko pade zunanja temperatura pod 14 stopinj, pa spet izključi pri 27 stopinjah. Bojazen pred poletnim pregrevanjem je torej odveč, topiota v zimskih jutrih pa še tako trpežnim zadnjicam dobro dene.

V saabovi karoseriji je tudi dosti tistega, kar se ne vidi: jekleni profili pomagajo zaobljeni strehi, da se med prevračanjem na vdre, nos vozila pa je zgrajen tako, da požre vse udarce, ki bi ob močnih trčenjih zadeli potnike.

Muzajska notranjost

Notranjost je po okusu petdesetih let: toga, toda uporabna. Avto je namenjen petim potnikom in če so tudi potniki za to, je prve težave konec. Strop, ki se proti zadku trmasto niza, ni neukrotljiv: zadnji klopi je moč nastaviti po višini. Toda do konca poti ostane vprašanje kam s koleni. Prednja sedeža segata, redalec nazaj.

Voznik sedi previsoko, da bi mu bilo to vlač. Spočetka išče pedale, ki so premaknjeni proti sredini avta. Vse drugo je natanko tam, kjer mora biti. Motno črna armaturna plošča z oglatim predalom in dvema okroglima merilnikoma je staroverska, ampak pregledna.

Posebnost je glavno stikalo žarometov z zaporo. Ta preprečuje, da bi se voznik zmotil in bi med ugaljanjem ventilatorja izklopil luči. In še lastnost vseh saabov: ključavnica ne sodi k volanu, temveč k prestavi ročici. Ključ je moč izvleči le, če je ročica v položaju vzvratne prestave.

Pohvala gre priročnoemu vzvodu ročne zavora in sistemu za zračenje in ogrevanje. Posebne šobe slišjo stekla: prednje, zadnje in stranski, reže pod zadnjim oknom (ki izginjajo v prtijažnik) in škrpe ob strani pa sesajo zrak iz avta. Naprava za ogrevanje in zračenje pod prednjim pokrovom je severnjaški zimi na ljubo skoraj večja od motorja. Voznik ki si je pravilno izbral delovni položaj, brez daljših gibov doseže vsa stikala in ročice. Prestavna ročica, ob volanu, z nerodnim vzvratnim gibom, pa zahteva nekaj vaje. In opominja na prijetnost.

Motor je takšen, kakršen je pradi leti poganjal Fordov 15M TS. Štirivalnik. V obliki, z osrednjo odmično gradjo in enojnim upljiščem. Zaradi razmeroma majhnega giba batov se rad vrti,

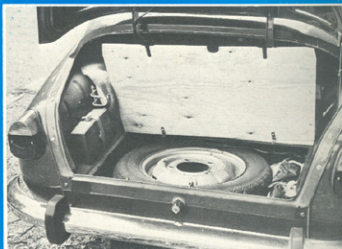


Privezi se! Ukaz z armaturne plošče, za varnost. (ZGORAJ)

Notranjost: za starejše okuse,

brez razspanja s prostorom. (DESNO)

Odpiranje in zapiranje prednjega pokrova je malce zamotano, toda tovarna je poskrbela, da se pokrov nikakor ne more odpreti sam od sebe. (SPODAJ)



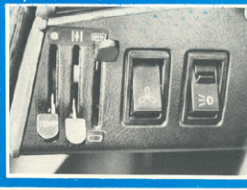
Švedska je z nana po lesu,

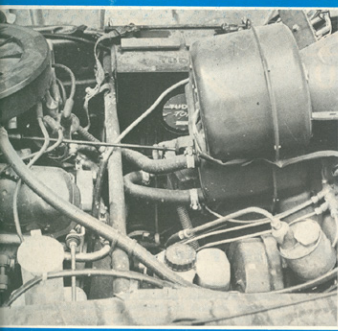
zato je dno prtijažnika leseno.

Prtijažnik je sicer dovolj velik, ampak zaradi rezervnega kolesa je treba včasih postaviti kovelce na dež. (DESNO ZGORAJ)

Fordov motor pred prednjo saabovo premo. Prostora za kaj sodobnejšega pa ni. Desno: ogromna in učinkovita naprava za zračenje in ogrevanje prostora za potnike. (DESNO)

Natančne ročice za nastavljanje ogrevanja, stikalo ventilatorja in stikalo žarometov, z zaporo. (SPODAJ)





tovarna na vnesno, ne priporoča pretiravanja čez 5000 vrtljajev v minuti. Motor rad vžiga in se hitro ogreje. Pri testnem avtu se je celo preveč rad ogreval. Ker je bil avto namenjen švedskim vremenskim razmeram, je imel prirejen termostat, manjši ventilator in ožji hladilnik. Temperatura motorja je bila ves čas tik pod še dovoljeno zgornjo mejo.

Varčujte — s prostim tekom!

Saab 96 ni avto, ki bi se bahal z naglimi pospečki. Med vožnjo v ovinkih in klancih je več vreden navor motorja kot pa njegova največja moč. In če je bila največja hitrost (tokrat smo namerili 148 km na uro) nekaj hvale vredna — po zaslugi oblike, ne pa motorja — je zdaj za ta razred dokaj pičila. Boljšim zmogljivostim bi botroval kvečjemu drugačen, sposobnejši motor.

Takšnega so v teh letih tudi pri Fordu že izdelali. Tode prostor v saabovem nosu je tako spretno porabljen, da za vrstni štirivaljnik ne bi bilo prostora. In tako saabu že v tovarni napišejo življenjsko viogo: to je avto, ki dolgo traja, pa ni za dirkače. Za tiste, ki bi ga radi gnali hitreje, ponuja tovarna rally različico istega modela z močnejšim motorjem.

Dediščina iz dvotaktnih časov je naprava za prosti tek, že prava redkost pri podobnih avtih. To je zapora med sklopko in menjalnikom, ki jo voznik po želji vkliči s kratkim vzvodom ob pedalih.

Vsa reč deluje nekako tako kot prosti tek pri biciklu. Motor ne zavira, temveč počiva pri najnižjih vrtljajih in ko hoče voznik spet pospeševati, mora motor najprej ujeti kolesa. Zato pospešek zamudi in vožnja s prostim tekom ni najprimernejša za drvenje v ovinkih. Je pa blagodenja na mestnih ulicah: poraba goriva je občutno manjša, voznik pa lenari, saj mu med pretikanjem ni treba uporabljati sklopke.

Mojster prahu (in zina)

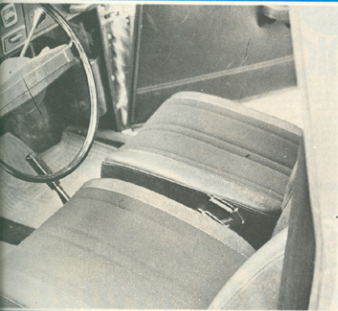
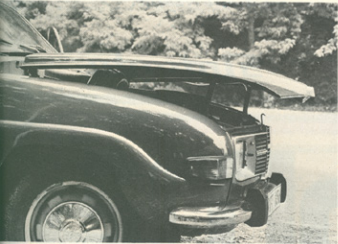
Poletje ni najprimernejši čas za preskušanje saaba. Prednji pogon, velika kolesa, lahka zadnja prema, neposreden volan in okretna ročna zavora so namenjeni predvsem spolzkemu ostiču, kjer se saab počuti kot riba v vodi. Pá smo zato med preskusom izbrali slabše ceste, da bi popravili zamujeno priliko. Podvozje, ki je staro toliko kot cel avto, še zmeraj ne zasluži, da bi o njem grdo pisali — tude ob vse modernejših avtih s prednjim pogonom vedno očitneje razkriva svoje na-

pake. Prednja prema — ne vijek njih vzmeteh, s stabilizatorjem — ima grdo navado, da na grbistem cestiču poskakuje in notranje kolo se na ovinku pogostokrat zavrti v prazno. Res pa je tudi, da je občutek v saabu varljiv: voznik moti visok avto na visokih nogah, ob razmeroma ozkem koloteku. Vseseno, saab je zelo stabilen avto, ki rade volje prenaša bočna drsenja, brez nevarnosti, da bi se znašel na stehi. Neposreden volan, s komaj 2,7 zavrtjaja od ene do druge skrajne točke, je med hitro vožnjo dobrodošel pomočnik, zato pa neusmiljeno prenaša vse sunka s koles, in hoče močno roko. Motor v nosu vleče prednji del avta iz ovinka, in volan je treba dodajati. Lahke zadek pa rad zdrine, da se avto sam izravna. Zavore — spredaj kolturne, zadaj bobnaste — so prilagojene zahtevam med vožnjo s prostim tekom, ko motor ne zavira. Zato so zelo zanesljive in se zlepa ne pregrejejo. Dva med seboj ločena zavorna kroga delujeta diagonalno, spreten voznik pa si veliko pomaga z ročno zavoro, ko nalašč spodnese zadek in zasuka avto v ovinek. Saab 96 je na cesti zanesljiv avto. Kos je prahu in mokroti, saj je avto iz časov, ko se je svet šele spogledoval z lepimi cestami, zato je drvenje po slabših poteh v njem še vedno užitek. To je klen avto za klenega voznika.



Saab 96 V4 je zajten drobec zgodovine švedskega avtomobilizma. Je poseben, ki se mu mora človek prilagoditi. Avto mu vrača s trmasto trpežnostjo in z dobrodošlo varnostjo.

To je avto s trdnim značajem. Je zvezda, ki noče v zastonj.



**ČEZ ŠTIRINAJST
DNI:
VOZILI SMO
AUDI 50**

**ČEZ ŠTIRI TEDNE:
TEST SAAB 99L**

TEHNIŠKI PODATKI

MITOR: štirivaljni — štiritalni — V (60 stop. C) — največje vzdolžno pred presveto premo — vršina in gib **90 x 58,86 mm** — gibna prostornina **1498** kubikov — kompresija **9:1** — največja moč **55 KM (DIN)** pri 4700 vrtaljih v minuti — literarska moč **43,6 KM (DIN)** na liter — največji navor **11,7 km (DIN)** pri 2500 vrtaljih v minuti — ročna predv. v 3 položajih — srednja odčitna pred. (za teleskopski vizir) ventil — enojni padajoči upnikaj PeMoCo 73 TF — 9510 — KEA — samodajni čok — mehanska črpalka za gorivo — mazanje pod pritiskom — oljni filter v glavnem toku — vodno hlajenje s črpalko, termostatom in mehanskim ventilatorjem, ekspanzijski posoda — svečke auto-lete A3 22, Bosch W 200 T 30, champion NBY — akumulator 12 voltov, 56 ampérskih ur — alternator 420 voltov

PRENOS MOČI: motor spredaj poganja prednji koleso — enokolna, zuba sklopka — štiripolenjski antrozvrajni menjalnik — prosti tek — prestavna ročica ob volanu — prestavna razmerja: **3,479; 2,086; 1,296; 0,836**; vzvratna **3,182** — diferencial s spiralnim ozobljenjem, prestavno razmerje **4,88:1**

KOLESA: platišča 4 J x 15, jeklena prestava — gume 15x SR 15 — pritisk zrakom in zadaj **1,9 atm**

VOZ IN OBSEI: limuzina za 5 oseb — dvoja vrata — samonacna karoserija — prednja kolona na posamičnih obojih, dvojna prednja vodilna kolona, teleskopski bližinski, stabilizator (— zadaj) toga prema, vzdolžna vodila, vijane z vmeti, teleskopski bližinski

ZAVORE: spredaj kolone, zadaj bobnaste — dvokolni, hidravilni vzorni sistem — servoočevalnik zavorne moči — mehanska ročna zavora na zadnja kolesa, ročica med sedetema

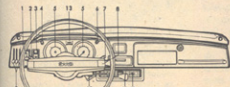
VOLAN: varnostni volan z zobato letvijo — prestava 15,8:1 — rabični krog 10,8 m — 2,7 zavrtajna od ene do druge skrajna točka

OPREMA: brisalnici z dvema hitrostima — električna črpalka za pranje šipe — avtomatski varnostni pasovi (s kontrolno lučko) — vgrajena luč za vzvratno vožnjo — zaščita podvožja — vgrajene zanke za visko vozila — varnostne utripalke — ogretni volznikv sedež — zunanji zvertni ogledali — zavesice

MERE IN TEŽE: dolžina **4,200 m** — širina **1,590 m** — višina **1,476 m** — medična razdalja **2,486 m** — kolosice spredaj (in zadaj) **1,220 m** — najmanjša razdalja od tal **0,130 m** (s dvema osebamama) — prostornina prtljajnika **370 litrov** — uporabna prostornina prtljajnika **264 m³** teža praznega vozila **910 kg** — obtežba **440 kg** — dovoljena skupna teža **1350 kg**

VZDRŽEVANJE: posoda za gorivo **38 litrov** — karter (s filtrom) **3,3 litra**, menjava na **10 000 km** — menjalnik in diferencial **3,7 litra**, menjava na **20 000 km** — podvožje ima 1 mazalno mazanje vsakih **10 000 km** — hladilni sistem z grelcem **6,8 litra**

ZMOGLJIVOST: teoretična hitrost v 4. prestavi pri 1000 vrt/min: **27,6 km na uro** — moč na tono praznega vozila (— volnik 75 kg) **56 KM (DIN)**, teža na KM **15,1 kg** — moč/tono pri toni polno navorovanejša avta **48,2 KM (DIN)**, teža na KM: **20,8 kg** — največja hitrost (tovarna) preko **145 km na uro** — pospešek 0–100 km na uro (tovarna) **16 sekund** — normalna poraba goriva po DIN 8,1 na 100 km



1 — stikalo ventilatorja, 2 — ročica utripalk, dolgih in kratkih žarometov, svetlobnega signala, 3 — stikalo pozicijskih luči in žarometov, 4 — stikalo varnostnih utripalk, 5 — merilna temperatura in goriva, kontrolne lučke, merilnik hitrosti, števec kilometrov, kontrolne lučke, 6 — stikalo za osvetlitev instrumentov — 7 — ročica brisalnikov in brizgalnic, 8 — ročica za nastavljanje ogrevanja ventilatorja in odtejalnika šip, 10 — stikalo vizira, ključavnica prestavne ročice, 11 — prestavna ročica, 12 — lučice za sveže zrak

NAŠE MERITVE

Testni avto je pred meritvami prevozil **18 000** kilometrov.
Meritve z dvema osebama.

Največja hitrost 148 km na uro — zalet 3 km, popooreje štirih meritv

Pospeški:

0 — 40 km na uro: **3,7 sek**
0 — 60 km na uro: **7,5 sek**
0 — 80 km na uro: **12,3 sek**
0 — 100 km na uro: **18,6 sek**
0 — 120 km na uro: **23,0 sek**

400 m brez zaleta: **21,0 sek** (končna hitrost 103 km na uro)

1000 m brez zaleta: **39,2 sek** (končna hitrost 130 km na uro)

Prožnost: kilometer z začetno hitrostjo 40 km na uro v IV. prestavi — **40,2 sek** (končna hitrost 125 km na uro)

Poraba goriva: Po običajnih cestah: **najmanj 7,7 litra goriva super na 100 km** (zmerno, večina v prostem toku), **največ 13,0 litra na 100 km** (zelo ostro po ovinkastih cestah in klancih).

Na avtomobilskih cestih: 10,2 litra na 100 km (poprečje pribl. 100 km na uro) oziroma **12,0 litra na 100 km** (poprečje pribl. 120 km na uro).

Po mestu: 9,8 (prostih tek) do 12,5 litra na 100 km Poprečna poraba na testu: **10,7 litra na 100 km** Poraba olja: **0,3 litra na 1000 km**

Natančnost merilnika hitrosti:

kazalec na 40, resnična hitrost 40 km na uro

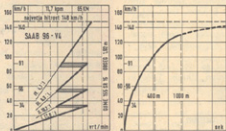
kazalec na 60, resnična hitrost 58 km na uro

kazalec na 80, resnična hitrost 77 km na uro

kazalec na 100, resnična hitrost 96 km na uro

kazalec na 120, resnična hitrost 117 km na uro

kazalec na 140, resnična hitrost 136 km na uro



Med meritvami smo pretilkali tako, kol priporočajo tovarni: pri 5000 vrtaljih v minuti. Menja se pri Saabu božjo, da bi motor omagal prej kot robustna karoserija. To pa ne pomeni, da se motor upira vrtaljem, saj je poslušen še tudi nad številko 6500. Ker je največji navor pri 2500 vrtaljih, je motor prožen in volzniku ni treba odlašati s pretikanjem v viske prestave. Poskočnost tonej ni njegova edinstvena značilnost, merjalnikom ugašena na dolgo življenje. Največja hitrost sega torej za v prepovedano območje in čeprav mislimo, da motorja skromen višek ne bi škodilo, velja upoštevati tovarniško priporočilo in na dolgih potovanjih priznati sli in polnim plinom. To zmanjša tudi porabo goriva, ki postane zares skromna med vožnjo s prostim tokom.

Cena: 10 460 SKr in 31 499,30 din
Osnova za izračun rep. in obč. davka: 54 147,75
Zavarovanje: obvezno 1113 din
kasko brez franšize: 5970 din
s franšizo 4000 din — 632 din
cestnina: 510 din

Proizvajalec: SAAB Aktieolag, Trollhättan, Švedska

Zastopnik in prodajalec: AutomakecKonja Skopje, predstaviteljstvo Ljubljana, Celovška 106
Servis: Ljubljana, Radovljica, Zagreb, Beograd, Skopje, Bitola, Štip

HVALIMO

— robusten, trpežen avto

— bogata, preudarna oprema

— varna gradnja karoserije, varnostni elementi

— odlične zavore

— tih avto

— dobra lega na cesti

— prosti tek

— brezhbitno ogrevanje in zračenje

— zelo dobra končna izdelava

GRAJAMO

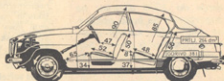
— zastarela oblika

— tesna notranjost

— trd volan pri majhnih hitrostih

— premajhna posoda za gorivo

— slaba vidljivost nazaj



NOTRANJE MERE (prednji sedež v zadnji legi) v cm: širina pri koloskih spredaj 122, zadaj 122; širina prednjega sedeža 50, zadnje klopi 125; notranja dolžina od armature plošč do zadnjega gaza naslonja: pribl. 146; pomik prednjega sedeža 17; odprina vrat (všina x širina) 100 x 98. Uporabna prostornina prtljajnika 264 m³.