



vozili smo

SAAB 96 V4

Pločevinasti
oklepnik
prekaljen
na rallyjih

Andrej Sedej

Saab 96 je velik posebnež. In to v dobrem. Trpežnost, varnost, zanesljivost, gospodarstvo uvrščajo nad poprečje. Vse to dobro vedo tudi trgovci. Ponudili so nam v preskušnjo dve leti star saab, ki ima za seboj nekaj manj kot 80 000 prevoženih kilometrov. Pa ne običajnih! Najhujših 20 000 je tekmovalec na rallyjih Rajko Krašnja z njim prevožil na dirkah za državno prvenstvo. Tudi ostali kilometri se lahko stejejo skoraj dvojno. Avto je podjetju „Hermes“, ki v Jugoslaviji zastopa švedsko tovarno avtomobilov SAAB, služil kot „deklistica za vse“. Usluhovci in kupci so se menjavali za volanom in preskušali avto vsak na svoj način.

Poleg vseh posebnosti saaba, ki jih bomo



ponovili in osvojili, je posebnost predvsem v tem, da preskušamo star avto. Nov je bil prav isti pri nas na testu pred dvema letoma (14. številka, 1968).

Plastična operacija in nova oranžna obleka

Poleg vseh kilometrov ima testni saab za seboj tudi dve čelnih trčenji. Prvič mu je obliko spremenil tovornjak na rallyju „100 km Beograda“. Drugič so ga kleparji dobili v roke po karambolu v Beogradu.

Uničeno masko so nadomestili z novo izvedbo. Leta 1969 so namreč inženirji polepšali saabov nos. Mojster Magister, ki ima v Radovljici „zaprisežen“ servis za saabe, je to operacijo uspešno opravil in mu nadel tudi oranžno obleko.

Lep zato še zmeraj ni. Je pa gotovo, da je ta barva zanj kot nalašč. V tem vzorno urejenem servisu so ta avto tudi prej redno vzdrževali. Mojster nam je zatrdil, da motorja in menjalnika nikoli še odpril ni.

Prednji pogon ima poleg znanih prednosti tudi slabosti: drage polosi, ki morajo prenašati moč na najdnejša kolesa. Zanimalo nas je, kako so zdržale pri saabu. Po tolikih uničujočih kilometrih so zamenjali samo eno polos in še to je bila menda posledica trčenja s tovornjakom. Komaj verjamemo, saj je bil avto dvakrat na Makedonskem rallyju, kjer je polovico proge (nekaj manj kot 1000 km) speljane po makadamu, kjer za komolec globoke luknje sploh niso redkost. Po vsem, kar je ta avto prestal, tudi ni čudno, da sedaj pri speljavanju poka tudi druga polos. (Zrak v homokinetičnih gibih).

Volan je zdržal brez zamenjav: skoraj brez zraka je in zato še vedno zelo natančen. Lahkoten pa volan tudi pri novih saabih ni. Koliko so zamenjali blažilnikov so nam zamolčali. Gotovo imajo naše luknjaste ceste manjkaterega na vesti.

Zavore in sklopka pri vsakem avtu najprej zbolijo, če vozite ostro in brezobzirno. Oboje je bilo v našem saabu novo. Na zavorni pedal smo morali pritisniti z veliko silo, pa se niso dobro prijele. Po nekaj deset kilometrih so se obloge toliko obrabile, da so zagrable po celih površini in zato tudi bolje zavrtle.

Prevoženi kilometri se pokažejo še na prestavnih ročicah, ki je ob volanu. Prenosi do menjalnika so se zrahljali in tako prestavljanje ni več tako natančno.

Karambola sta gotovo kriva tudi za cviljenje gum. Že pri zelo majhnih hitrostih, posebno pri zavijanju v levo.

Osebni opis

Na prvi pogled se zdi kot pločevinasti oklepnik. To ime zasluži zaradi debele pločevine. Tanjše od enega milimetra je samo dno prtljažnika in bočna pločevina med vrati in zadnjim blatnikom. Karoserija je varnostna. Prvi del „požre“ silo udarca, prostor za potnike ostane nepoškodovan. O tem so se pri tem avtu dvakrat prepričali.

Na robovih in opornikih ima z jeklenimi vložki ojačano karoserijo. Streha se pri prevrtačanju ne vdre. Na avtomobilskih sejmih Švedi kaj radi pokažejo film, v katerem se tovariški voznik vali s saabom po smučarski skakalnici v Holmenkolenu. V izteku se avto postavi na kolesa in s skoraj nepoškodovanostreho odpelje.

Spoloh so inženirji te predvsem letalske tovarne dali prvo besedo varnosti. Tu so zato serijski varnostni pasovi, in oblazinjen varnostni volan. Ročica in kljuka na notranji strani vrat sta zaradi varnosti ploščati. Saab ima dvokrožni zavorni sistem: Kontrolna lučka zasveti, ko so zavorne obloge preveč obrabljene. Izredno gretje in zračenje brez prepipa skrbita, da je vožnja prijetna in zaradi nezarosenih, oziroma nezaledenelih šip tudi varnejša. Skozi šobe piha mrzel oziroma topel zrak na vetrno in zadnjo šipo in še na stranski stekli.

Udobnost in prostornost sta presenetljiva. Potniki nimajo nikjer težav z nogami. Prtljažnik je pri tej obliki avta izredno velik.

Samo za sekundo slabši

Saabi se med redkimi avtomobili ponosijo s temeljito zaščito proti rjavenju. Na podu po dveh letih ni najti sledu rje. O kvaliteti laka ne moremo soditi, ker so avto prelakirali. Še ena bistvena prednost saaba je odlična lega na cesti. Prednji pogon, posamične obese in prečni stabilizatorji poskrbijo za to. Srce saaba je štirivaljni, štiritaktni 1,5 litrski Fordov motor. Avto poganja s 65 konji. Pospeški so za avto tega razreda zadovoljivi, še daleč pa ne športni. Od 0 do 100 km na uro potrebuje po tovorniških meritvah 16 sekund. Na testu predlanskim smo namerili 17,8 sekund za pospešek do 100 km na uro. Po 80 000 kilometrih je saabu toliko opešalo srce, da je pospešek do 0 do 100 km na uro 18,9 sekund. Največja hitrost je padla s 149,1 km na uro (test) na 144 km na uro.

Tudi vsi drugi rezultati meritev so slabši največ za dve sekundi. Poraba bencina ni skoraj nič narasla (10 litrov na 100 km), kar je po teh s polnim plinom prevoženih kilometrih samo pohvalno.

Omenili smo že, da je ta avto na rallyjih vozil Rajko Krašnja. Povedali pa še nismo, da je s tem saabom osvojil leta 1969 državno prvenstvo v kategoriji nad 1300 kubikov. Najbolj se je saab izkazal na Makedonskem rallyju, kjer sta med desetimi avtomobili, kolikor jih je prispealo na cilj, bila kar dva saaba.

Prijetnemu „starčku“, ki nas preseneča z mladostjo, gre spoštovanje.

Prihodnji

AUTO

16. septembra