



**test**

Ante Mahkota

# SAAB 96 V4

LETALSKO SRCE NA ŠTIRIH KOLESIH

Cena: 1.500 dolarjev in  
15.870.000 din

Zavarovanje:  
kasko: 1.150,00 din  
jamstvo: 261,00 din

Cestnina: 170,00 din

Zastopnik »Hermes«,  
Ljubljana, Cigaletova 8

Ko je sabska kraljica stisala za Se-  
lomonovo modrost, je organizirala  
safari v Jeruzalem.

Saab 96 ni tako lep, kot je bila sabska kraljica, in niso vsi Salomon, ki objemajo njegov volan. Je pa po naši sodbi, avtomobili iz predvsem letalske tovarne SAAB (Svenska Aeroplans Aktiebolaget) bolj selomonsko zasnovani kot marsikateri lepotec. O tem pričajo tudi zmage na rallyjih — tudi na safariju.

Od letosnjega beograjskega salona na-

prej prodajajo saab 96 tudi pri nas. V šesti številki »Avta« smo vam ga predstavili, kot nam ga je predstavil dvakratni zmagovalec rallyja Monte Carlo Eric Carlsson, češ tako smo drvele, da smo v vsakem ovinku drseли — vse to je zato, da bi se prepričali, da saab nikoli ne zdrsi.

Tokrat bi radi zapisali, kakšen je avto, kadar ga vozijo povprečen voznik. In naloga preskuševalca je voziti, kot bo vozila večina.

## Dvtaktni predniki

Saab 96 je pri nas tako neznan, da mu moramo zapisati življenjsko zgodbo. Malodane zgodovino, ki seveda ne sega do sabske kraljice — v ta test je prišla pač zato, ker se tudi testerji vedno ne pogovarjajo samo o pločevinah in motorjih, ampak tudi, kot vsi, o lepoticih.

V zadnjem letu minule vojne, ki je Svedi skoraj niso poznavali, je letalska tovarna SAAB ugotovila, da bo zmanjkovalo naroci, pa so se managerji odločili — da bi konstruktorji in delavci ne ostali brez posebnih — izdelovati majhnan, gospodaren

Leta 1949 so predstavili saab 92 z dvovaljnim dvataktnim motorjem, prečno nameščenim pred prednjo premo. Zasnovan s

pogonom spredaj je tovarna ostala zvesta ves čas, ko je iz leta v leto razvijala vojnega prtilikavca, mu leta 1952 vz dolžino mestnilista 764-kubičnim dvataktnim motorjem, ki je tri leta kasneje dobil še tretji valj. Iz saaba 93 s 738-kubičnim dvataktnim motorjem je leta 1960 nastal saab 96 — še vedno z dvataktnim motorjem, ki ga na željo še danes vgrajujejo v »96e. Pred dveema letoma so »96e povečali moč z 1,5-litrskim motorjem forda 15 M TS. Stiritaktni saab je takrat dobil označo »V4 — takinega z bogato opremo (de luxe) in s pasastimi pnevmatikami smo dobili za test.

Tudi novi, lepši saab srednjega razreda, saab 99, ki so ga predstavili pozimi in ga bodo začeli prodajati letosnjeno jesen, je zasnovan kot »96e, le da je oblika prijetnejša za oči in motor močnejši.

## Letalo na štirih kolesih

Avtomobil, ki smo ga preskušali, je imel za sabo trdo življenje. Testjeri, ki so ga vozili pred nami, mu ocitno niso priznali, in tako smo morali našo preskušnjo dvakrat odložiti, da je ljubljanski servis avtomobil uređil, kot se spodobi znamki, ki je znamenita zaradi izredno črpelne in skrbne izdelave.

Tako je bil še tri tedne v našem uredništvu, in ko smo se ga navadili, se nam tudi za oko ni zdel več tako staromoden kot prej, in nowsezadnje je prav prijetno — kdo pa ni rad zadovoljen sam s sabo? — ko so se za našimi avtom venomer ozirali radovedni pogledi.

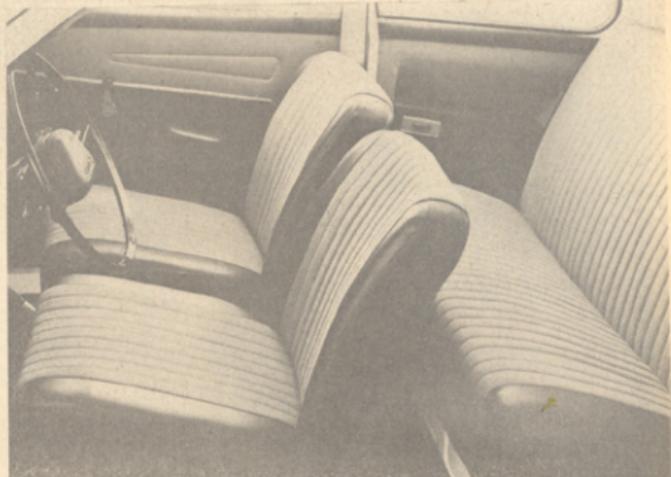
Svedski hrošč, bi mu lahko dejali, od strani ne more skriti, da je nastal na risalnih mizah letalskih inženirjev in da so mu karoserijo oblikovali v vetrovniku. Se posebej se aerodinamična oblika izkaže pri zelo hitri vožnji, ko je v avtomobilu nenavadno tiho in veter ne budi, čeprav je kavalec na merliniku hitrosti že segel v rdeče območje, ki so ga previdni Svedi narisali od 140 do 160 kilometrov na uro. Prav zaradi izredno majhnega zračnega upora se najbrž tovarna boji, da bi vozniški saab 96 ure in ure podlili hitreje, kot bi dobro delo motorju.

Avt je gladek in zaobjilen z vseh strani, karoserija pa je ojačena s posebnimi jeklenimi profilji, da se menda streha ne udre, ēstudi saab postavite na glavo. Dokaž o solidnosti karoserije je med drugim tudi teha, saj tehta prazen 880 kg, kar nowsezadnje izda tudi preprost kieparski poskus, ko potrake po vratih in strehi, pa pločevina zazvoni, kot pri sodobnih avtomobileh nismo več vajeni.

### Zelo neposreden volan

Je pa ojačena streha pri saabu povsem odveč, če ga voznik ne podi na rallyjih. Zdaj pa malo avtomobilov smo vozili določ, za katere bi se upali s tolikino gostoto preroaktivati, da jih voznik ne bo spravil v jarek.

Zar največjih saabovih odlik na zasnetih in poledenih cestah nismo mogli prekusiti. Smo pa po posutem makadamu na Crni vrh, na Krim, ob dolini Kolpe in na Vršiči utižali kot malokdaj. Pasaste



Prednja sedeža sta oblikovana po telesu — udobno in smetno. Klopi zadaj je mogoče spremenjati nagib. Skratka, sedeži so, da malo takih.

gume odilčno grabijo, prednja prema je dobro obežena z motorjem, ki je nameščen pred njo, zadnjo lahko togo premo pa ravno toliko spodnja, da avtomobilu ni treba zelo dodajati vožna.

Ze pri prebirjanju tehničnih podatkov — prednji kolesi na trikotnih obesah, vijačne vzmeti, neposreden volan, velika 15-colska kolesa — spoznamo, da je tovarna mislila predvsem na slabe ceste, ki jih na Svedskem ne manjka, in na športnike za vožnomo, saj je dirkanje z avtomobili na Svedskem malodane narodni šport.

Na zavitih makadamskih cesti saab spodbuja voznika, da ostro vijuga, da si v serpentinenah pomaga obračati z ročno zavoro, da se navadi izkoristiti predvsem navor in manj največjo moc motorja.

Pri dolgem potovanju po avtomobilski cesti pa se nam je zdel volan preveč neposreden, saj je od skrajne leve do desne komaj dva in četrzad zavrijala, in ne odusti niti najmanjšega poligraviranja.

Spoloh bi dejali, da volan z zobato letvijo posreduje voznikovim rokam marsikater trd udarec in je pač to cena, ki jo mora zmeren voznik plačati športnim nagnjenjem avtomobilske tovarne.

Prav presenetljivo je, da si je tovarna, ki je avto tako skrbno opremila, dovolila spodrsaj in pročni člen na osi volana namestila kar v notranjost vozila, da se včasih vanj zaplete noge, ki ravna sklopko.

### Kadar je voznik kolesar

Je pa res, da lahko v saabu prestavljate tudi brez sklopke.

Gre namreč za nenavadno napravo — le redki serijski avtomobili jo imajo — ki ji pravimo prosti tek. V mislih imamo zapor med sklopko in menjalnikom, ki jo lahko vključite z majhno ročico pri pečalih.

Spomnite se prostega teku pri kolesu, da kolesarju na trebu ne prestanato pogonjati gonilk. Podobno počiva saabov motor. Kadar je vključen prosti tek, motor namreč ne zavira.

Prosti tek zelo blagodejno vpliva na gladino goriva v rezervoarju, saj takrat motor obratuje kar najbolj skromno, in izmerili smo, da smo pri forsanri vožnji, Ljubljana—Kocevje—Stari trg—Crnomelj—Novo mesto, toda v prostem teku, porabili komaj 7,8 litra goriva super na 100 km.

Le za hitro vožnjo v ovinkih prostega teka ne moremo priporočiti, saj voznika



Oblikovalci karoserije so se predvsem ravnali po zakonih aerodinamike — kako bi drugate, ko pa avto izdeluje letalska tovarna.



Pričajnik je v saabu 96 večji kot bi pričakovali po zaobljenem zadku. Značilni sta škrki ob zadnjem oknu, ki iz notranjosti sesata zrak.

moti, ko prestavi nogo z zavore na plin in hoča pospeševati, pa se pospešek zamudi, ker morajo vrtljaji motorja najprej ujeti vrtljaje koles — še potem motor potegne.

Je pa prijetno in udobno prestavljati brez sklopice, in je prosti tek še posebno primeren za mestno vožnjo.

Kadar smo hoteli drveti, prostega teka nismo vklipili. Takrat je poraba seveda nekoliko višja, vendar po naši sodbi motor ni pretirano želen, saj smo na poti iz Beograda v Ljubljano — ves čas smo vozili s polnim plinom — s povprečno hitrostjo 115 kilometrov na uru — porabili 11,2 litra goriva na 100 km.

Pri tem se pri prestavljanju s kratko ročico ob volantu, ki rada zaškrta iz prve v drugo, nismo ravnali po oznakah na merilniku hitrosti. Tovarna namreč ukaže, da je treba prestaviti navzgor vedno, ko motor doseže 5000 vrtljajev v minutti. Očitno s tem hoče, naj motor kar najdiše živi. Fordov motor se namreč rad vrti, saj je gib batov v primeri s vrtino izredno majhen, in prepricani smo, da mu tudi 5700 vrtljajev, pri katerih smo prestavljali rmi, da jo avto bolje pospeševal, ne more preveč.

Tovarna SAAB vseeno priporoča nominalne vrtljaje, ko motor zmore 65 KM, ker najbrž sodi, da bi bilo narobe, če bi tudi proti koroziji zelo zaščiteni karosirja motor preveč prezivila.

### Odlično zračenje, bogata oprema

Zakaj bi voznik tudi preveč mučil motor, ko pa mu je v saabu tako prijetno. Sedeži so namreč, da si boljših le težko želimo.

Prevlčeni so s tkanino, ki diha. Naslonjač odlično podpira hrbet, in v ovinkih se vam ni treba oprjemati volana, da bi vas sredobeslna sila ne vrgla ob vrata.

sta na robovih armaturne plošče še dve posebni šobi, skozi kateri pilha topel zrak na stranski okni, da bi ne zaledenil.

Zračenje brez prepipa je odlično. Skrge na zadnjem delu karoserije in odprtine pod zadnjim oknom, ki vodijo v prtljažnik, skrajo zrake iz notranjosti, sved pa duteka skozi lupoto pred vetrovno šipo.

V saabu de luxe so serijski tudi varnostni jermenci — tisti najvarnejši, ki voznika privetijo čez pas in čez ramo. Zelo so nam ugajali plodovitost torbe pri dnu prednjih sedežev, in nenavadna ročica ročne zavore, ki se zelo lepo poda v roko.

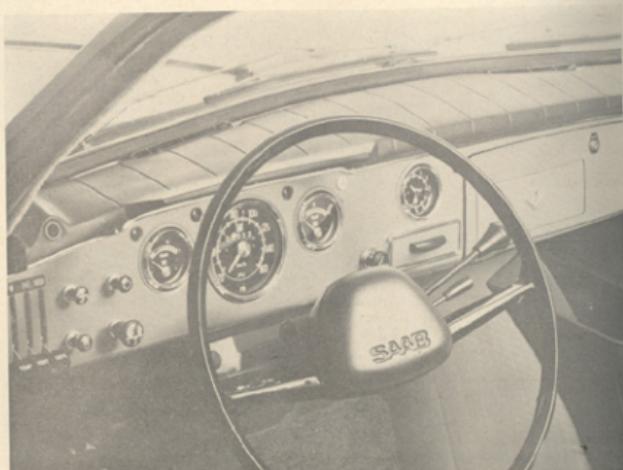
### Posebni znaki: mož jeklen

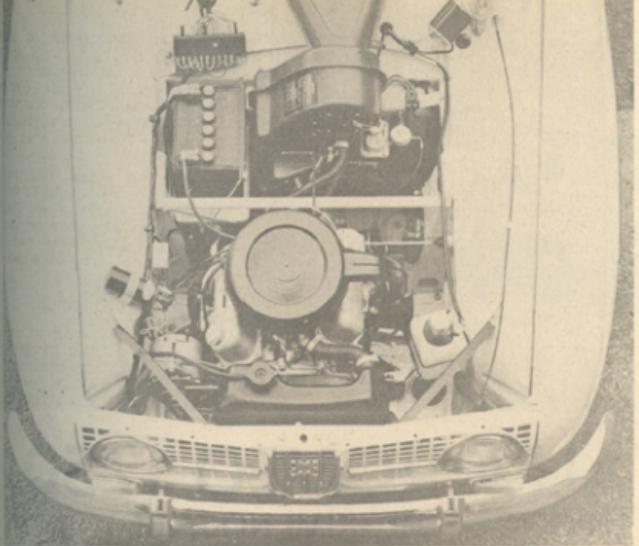
Voznik se od srca radi navadi avtomobilu, ki že s sedeži nedvoumno izprljuje, kako ga je treba voziti. Že po nekaj kilometrih mu postane domač, in čeprav ima avto visok pas, voznik kmalu občuti, da kod segajo stranski robovi — to pa ne pomeni, da bi skozi raznenorga osko vetrno šipo ne zeli boljšega razgleda.

Ko se privadite značilnemu podržavanju volana pri pospeševanju v ovinkih, ki ga očitno tudi z dobrimi homokinetičnimi členi ni mogoče povsem odpraviti, ko spoznate, kako odlično se avto drži ceste, pa naj bo razorjava, suha ali mokra, tudi v mirnem vozništvu nedanoma poskusi sportno sreč in voziti začne, kot v drugih avtomobilih 'ne bi nikoli': s polnim plinom do ovinka, zavore in spet potin plin, da prednji kolesi zanesljivo potegnete avto okrog vogla.

Saab je predvsem avto za vozilke, ki imajo v osebni izkaznici pod posebnimi znaki zapisano: trden. Ki jim ne manjka moči, da trdno primejo volan in ki tudi v noge niso slabotni, saj je zavorni pedal precej trd.

Pri vsem tem pa je najpomembnejše, da je avto tudi zasnovan, izdelan — in upamo, da bo v prihodnje pri nas tudi vzdrževan — za ostro vožnjo.





vse foto MARJAN ZAPLATIL

Pokrov motorja je v saabu 96 nenanaden kot še marsikaj — ko se odpre, se postavi navlek. Svedka zima je kriva, da se zdi naprava za ogrevanje in zračenje (zgoraj) večja kot motor »Ve, če pogledamo od zgoraj.

## SAAB 96 V4

VIDEZ	7	Oblikovalci so se pri načrtovanju bolj ravnali po aerodinamiki, kot po lepoti. Nenanaden avto.
PROSTORNOST	8	Dvoje vrat. Pritlijanek je večji kot bi pričakovali po obliku zadka — prostornina 210 kubikov. Da bi bilo zadaj več prostora, je mogoče spremenjati nagib klopi.
UPRAVLJANJE	8	Zelo neposreden vojan. Trd zavorni pedal. Kratka prestavna ročica pri volanu. Smotrne ročice za uravnavanje ogrevanja in zračenja. Električna brizgalka.
OPREMA	9	Dovolj praktičnih poličk in košar za drobne predmete. Dvojni varnostni pasovi, ura, termometer, pepelekinci tudi zadaj, zelo natancen merilnik hitrosti. Varnosna ključavnica na vzvratni prestavki.
VIDLJIVOST	8	Dober pregled nazaj skozi povečano zadnje okno letnika 1968, dve zunanjih vzvratnih ogledali. Pokrov motorja je precej visok, zato se slabo vidi do kod sega desni prednji blatinik.
NAJVEČJA HITROST	9	Za ta denar smo že vozili hitrejše avtomobile. Je pa pri največji hitrosti v notranjosti izredno tiho.
POSPESKI	8	Pri pospeševanju motek nekoliko skratak tretja prestava, tako da se pri hitrostih med 90 km in 110 km na uro slabše pospešuje, kot bi pričakovali po rezultatih do 80 km in nad 120 km na uro.
PORABA GORIVA	10	Motor s podigrivim litrom gibne prostornino je zelo varčen, še posebej če vozite v prostem teku.
LEGA NA CESTI	10	V ovinkih je treba nekoliko dodajati volan. Avto se izredno dobro drži spolzke in makadamske ceste. Bočni veter ne moti.
DOBROST	9	Fantastični prednji sedeži. Zadaj tesneje. Vzmeti zelo dobro požirajo udarce. Volan radi podržata. Odlično grejejo in zračenje.
MOTOR	8	Slabo vrlja — morda je tega kriva napaka na samodejni napravi testnega avtomobila. Zelo hitro se ogreje. Zelo prožen.
ZAVORE	10	Spreddy kolutine, zadaj hrbastne. Dvokrožni zavorni sistem — en krog ravna na primer prednje desno in zadnje levo kolo. Kontrolna lučka za zavore.

## NAŠE MERITVE

(Testni avto je prevozil 13.700 km, na našem testu 2.400 km)

Največja hitrost: 149,2 km na uro (merjeno povprečje zadnjih 200 metrov, zalet 2,6 kilometra, povprečje štirih meritev)

Kilometer brez zaleta: 37,3 sekunde — hitrost zadnjih pet metrov 131 km na uro.

Prožnost: (kilometer z začetno hitrostjo 40 km na uro v četrti prestavki) 39,2 sekunde — hitrost zadnjih pet metrov 128 kilometrov na uro.

### Pospeski:

- ▷ 0—40 km na uro: 3,5 sekunde
- ▷ 0—60 km na uro: 7,4 sekunde
- ▷ 0—80 km na uro: 11,6 sekunde
- ▷ 0—100 km na uro: 17,8 sekunde
- ▷ 0—120 km na uro: 25,4 sekunde

### Poraba goriva:

▷ na potovanju: najmanj 7,4 litra goriva super na 100 km (zmerna vožnja, v prostem teku) največ 12,2 litra na 100 km (s polnim pilom v klopcu čez Gorjance), na avtomobilski cesti (povprečje 115 km na uro, 11,2 litra na 100 km).

▷ po mestu: najmanj 8,7 litra na 100 kilometrov (prosti tek), največ 11,4 litra na 100 km;

▷ povprečna parsha pri mestnih voznjah: 9,8 litra na 100 km

### Natančnost merilnikov hitrosti:

- ▷ kazalec na 40 — res. hitrost 39,7 km na uro
- ▷ kazalec na 60 — res. hitrost 58,2 km na uro
- ▷ kazalec na 80 — res. hitrost 78,2 km na uro
- ▷ kazalec na 100 — res. hitrost 96,4 km na uro
- ▷ kazalec na 120 — res. hitrost 113,5 km na uro
- ▷ kazalec na 140 — res. hitrost 133,3 km na uro

## TEHNIČNI PODATKI

**Motor:** Stirvaljni — Stirktaktni — »V4« — r-tina in gib 90/89,86 mm — globina prostornina 1498 kubikov — kompresija 9:1 — največja moc 65 KM (DIN) pri 5000 vrtljajih v minutah — maksimalna hitrost 6000 vrtljajev v minutah — srednja hitrost 4000 vrtljajev v minutah — hitrost vrtja pritlijanja 0,8 metri v sekundi — ročna gred v trku — deljalni viseči ventili — odprtina gred pri strani — vodno hlajenje — v kartuji 3 litra olja — polnotodenčni vplijalnik solex — samodejna naprava za bladen vrljig — mehanizem črpalka za gorivo pogonska odprtina gred — skumrilač za volvo 0,04 amperovih uro — alternator.

**Prenos:** moči: motor sprejem poganja prednji kolesi — enoskulptno suho sklopko ravnen hidravlika — stirstoporjeni mehkičnik s sinhronizacijo — prednji kolesi — prosti tek — prestavki razmerje 1:1, IV — 4,5:1 — vzvratna 18,9:1, II — 11,3:1, III — 7,0:1, IV — 4,5:1 — vzvratna 17,3:1 — resonačna (teoretična) hitrost v IV prestavki pri 1000 vrtljajih v minutah: 24,9 km na uro — prestavna ročica pri volanu — guma 5,00X15 (serijsko), paseta 155x15.

**Voz:** Limožina za štiri osebe — dvoje vrat — samodejni karoserija z jeklenimi vložki v opornikih ekran in strehe — prednji kolesi na pojedinih vložkih — zadnji kolesi v enem vložku, vijak v vložku, teleskopski hidravlični blazniki — toga zadnja prema v obliku Y — vložje vmesni teleskopski hidravlični blazniki — sprejem prečni stabilizator — na prednjih kolesih kolutne zavore, zadaj bobnaste — dvokrožne, dežujejo po diagonalni — mehanična ročna zavora na zadaji kolesi — volan z zatočbo letvijo — prenos 14:1 — posodi za gorivo 40 litrov.

**Mens.** In teži: dolžina 4,17 m — širina 1,58 m — vzhodna 1,47 m — prednja razdaljina 2,498 m — najmanjša višina do podstička 180 mm — teža praznega voza 880 kg — največja dočasnata teža 1300 kg — ravnini krog 10,7 m (od skrajne leve do desne 2,25 zavrtljaja volana).