



vozili smo

Ante Mahkota

SAAB 96

Dokaz je bil na vides paradoksen:

Po zaviti, ozki, posuti makadamski cesti na pobočjih Begunjsčice je drvel svetlo sivi saab, za volanom je sedel dvakratni zmagovalec rallyja Monte Carlo, potniki smo se držali za sedeže. V vsak ovinek smo se pripravili tako hitro, da se je avto zasankal po vseh štirih kolesih, pa se že naslednji trenutek ujel, se sprilepila na cesto in zvozil natanko tako, kot je hotel voznik.

Drseli smo, da bi se prepričali, da saab nikoli ne zdrsi.

Ne le voznik Eric Carlsson, ki bo v prihodnjih dveh mesecih predstavljal saabe hollywoodskim zvezdnicam in levom v Nairobiju, tudi avto, ki smo ga vozili, je zmagovalec številnih rallyjev — še posebej tistih, kjer tekmujejo na slabih in gladkih, zelenelih cestah.

Seveda smo ga tudi vozili in nismo bili le sopotniki. Avto, ki so nam ga dali na kratko preskušnjo — švedska tovarna se je odločila izvažati tudi v Jugoslavijo — ni bil prirejen za rally, ampak prav tak, kakršnega bo zastopnik tovarne »Hermes iz Ljubljane prodajal, obetajo po 1400 dolarjev in carino.

V gostem prometu nedeljskega popoldneva smo vozili tudi po glavni gorenjski cesti. Da bi se prepričali, kako dobro se

avto drži ceste, smo ga največ podili po ozkih serpentinah strme poti, ki se neda leč od Trliča odcepi s ceste med Trličem in Begunjami. Le enkrat smo prosili znamenitega tehnologa, da nam je pokazal, kako bi vozil saab, če bi bil na tekmi in ne na testu. Občudovali smo ga, kako zanesljivo je podil po zaviti poti navzdol, si v ostrih serpentinah pomagal z ročno zavoro, da je avtu spodneslo zadek in je zato še z večjo hitrostjo lahko zvozil ovinek. Potem pa smo vozili mi, tako kot bi vozili nekoliko bolj za šport navdušen anedeljski sofeter.

Soveda smo na prazni cesti vozili tako, da bi nam oekosredni gotovo očitali, da smo prekršili zakon, češ, voznik mora prilagoditi hitrost elastnostim in stanju ceste. Pa jih zavrnemo, da smo hitrost prilagodili, kot tudi ukazuje zakon, stanju vozilne.

Še nikoli namreč nismo za ta denar vozili avta, ki bi se tako odlično držal ceste.

»Letalo« na prednji pogon

Saab 96 je nenavaden avto. Izdeluje ga švedski koncern SAAB, ki večino denarja zasluzi z nadvocoinimi lovci, raketarni in elektronskimi računalniki. Postavlja se, da je 50.000 saabov, kolikor jih izdelajo na

leto, le dokaz, kako je mogoče izkušnje letalske industrije postaviti na cesto.

Saab je na naših cestah zelo redek tif. Tudi lepoteč ni. Ze videx pove, da so ga oblikovali inženirji letalske tovarne, ki se jim je zdelo pomembneje, da ima avto obliko, ki najbolje reže zrak, kot da bi bil po modi.

Še preden smo sedli za volan, smo se bali, da bo karoserija z videzom peldesetih let za voznika nepregledna. Pa smo se kmalu prepričali o nasprotnem; sofer nenavadno dobro vidi, do kod segajo skrajni robovi pločevine.

Preskušali smo luksuzno opremljeni saab 96. Oprema je praktična in dovolj polna. Armaturna plošča oblažljena, merilniki okrogli in močno črni. Posebnost je kontrolna lučka, ki opozori, če odpove en zavorni krog. Odlične zavore so namreč dvokrožne in delujejo po diagonali, tako da en zavorni krog ravna prednje desno in zadnje levo kolo, drugi pa drugi dve kolesi.

Sedeži so oblečeni v blago iz umetne snovi, robovi ojačeni z umetnim usnjem. Prednjih si boljših ni želeti.

Ceprav ima limuzina samo dvoje vrat in očitno niso računali preveč na kolena sednjih potnikov, je tudi klop zadaj dovolj udobna.

Prijažnik je presenetljivo velik.

Tovarna se, podobno kot Volvo, postavlja, da jih ni, ki bi srebrna avtomobila tako odlično zaščitila pred rjavjenjem, kot zajo Švedi. SAAB je celo razvil poseben postopek za zaščito avtomobila pred korozijo. Pokrovji na kolesih in okrasne letve so iz nerjavečega jekla.

Prednji kolesi, ki poganjata avto, sta, seveda, na posamičnih obesah. Za boljše ligo na cesti skrbijo prečni stabilizatorji. Avto, ki smo ga preskušali, je bil obut v pasate gume, ki jih je treba doplačati.

Zadnja prema je toga, toda ker ni obtežena z diferencialom kot v avtomobilih, ki imajo pogon zadaj, ne škoduje dobri legi na cesti.

Predvsem varnost!

Tovarna SAAB je dolgo vztrajala pri dvotaktnem motorju. Še danes po želji prodajajo nove saabe 96 s trivaljnim dvotaktnim motorjem. Očitno pa je, da je čas dvotaktnih motorjev minil, saj porabijo preveč goriva in se iz izpušne cevi vali preost dim.

Zato gre veliko boljše v denar saab s štiritalnim štirivaljnim 1,5-litrskim motorjem »V« — takšnega smo tudi mi vozili. Menjalnik, diferencial in motor so postavljeni nad prednjo premo, kar pomaga, da avto zelo dobro drži smer. Bočnega vetra v saabu ne občutite.

65 konjev štirivaljnega motorja dovolj dobro pospešuje. Seveda pospeški niso dirkalni — tako se nam je zdelo, ko smo prehitevali na gorenjski cesti, v avtu pa smo bili štirje odrasli. Vsekakor je verjeti tovarni, da potegne saab 96, če sta v avtu le dve osebi, v 16 sekundah od 0 do 100 km na uro.

Največja hitrost je boljša kot pospeški. Zasluga aerodinamične oblike. Kazalec na merilniku hitrosti je nekajkrat kazal 160 — gotovo resničnih 140 km na uro.



Zmagovalec velikih rallyjev Eric Carlsson (na levi) predstavlja avtomobile saab po vsem svetu. Vozil je in vozili smo po makadamskih serpentinah pod Begunjsčico.

Toda bolj kot s hitrostjo in pospeški se saab postavlja z varnostjo:

- z močnimi jeklenimi vložki na robovih in opornikih strehe, da se ne udre, če se avto postavi na glavo;

- s serijskimi trikotnimi varnostnimi pasovi;

- z debelo oblažljenim volanom;

- z dvokrožnimi zavorami — na prednjih kolesih so kolutne zavore.

In na koncu, pa ne nazadnje, z malodane nedosegljivo lego na cesti.

Vsi smo verjeli varnosti... Pa se je pri naših preskusih vseeno zgodilo, da je pri vožnji po serpentinah Begunjsčice zmagovalec številnih rallyjev predlagal, da nas bo rajše gledal z ovinka, češ sje tako lepo sonce in trava tako mehka.

Cez uro pa je sedel za volan in smo prisegli.

»Zakaj pa so gospodje tako bleedi?« je dejala natakarica, ko smo spristala v bližnji gostilni.

