

# SAAB 99 L

Saab, tovarna na Švedskem, gradi letala in avtomobile. O letalih ne vem dosti, kadar pa je govor o avtomobilih, mirne vesti rečem: Saab

ne izdeluje avtomobilov, Saab izdeluje saabe. To se mi zdi najzgovornejša trditev za vozila, ki so jih v Trollhättanu namenili ljudem.



TEKST: Martin Česenj  
FOTO: Marjan Zaplatil

Že pred leti sem videl, kako je posebna naprava zgrabila čisto nov saab 99, ga obrnila na glavo, dvignila tri in pol metre visoko in ga spustila na tla. Stekla so se razkotala, toda stroha so ni sedela. Oporniki pod pločevino so odlično prestali preskušnjo. To je bil že drug izveren dokaz (saab 96 so z voznikom vred zvalili po smučarski skakalnici in oba sta ostala cela), ki je kričal: trollhättanski inženirji delajo za varnost.

Saab 99 so snovali deset let. Takina dolgotrajnost bi spravila na boben celo ameriški Ford. In Saab izdelava manj avtomobilov, kot jih Ford zavzre. Toda majhna avtomobilska tovarna se lahko rine vstric z velikani in s temeljitim razvojnimi delom in s skrbno izdelavo. To Švedi vedo. Saab 99, ki se je rodil novembra 1967, je bil poseben. Zdaj ga že sedem let izpopolnjujejo, pa še zmeraj velja: ta avto spominja na — prihodnost.

Šola vožnje se začne pri pokrovu

Saab 99 L ni le ljubezen na prvi pogled. Med vrstniki stopničaste oblike se pohvali s prav prijetnim videzom. In zaradi poudarjenih, gumastih odbijačev je všeč tudi ženskam, ki mislijo, da malce robotosti nikdar ne škodi. (Ko smo že pri ženskah: pustili smo jim govoriti, v okvirček na teh straneh pa zapisali, kar so rekle o Saabu.) Odbijači pa niso le za vsečnost, ampak služijo vsakdanji rabi in brezbrizno prenašajo udarce do hitrosti 8 km na uro. Četudi prav nič ne spominja na letalo, kot njegov manjši in starejši brat, saab 99 vseeno sodi med avte z najnižjim količnikom zračnega upora. Ploščat nos, močno upognjena prednja šipa, zaobljeni bokovi in razmeroma položen zadek niso le zaradi vetrovnika in matematike, temveč razveselijo tudi potnike: celo pri največjih hitrostih avto brez pretiranega šumenja rože zrak.

Potlačen gobec pa široko zajija, ko želimo pogledati k motorju: pri saabih ni nobena reč prepučena naključju, pokrov privzdigne naprej prednji del, potem se popelje naprej in šele nato ga lahko prekucnem pokonci. Ni ga zlodeja, ki bi ga odprl brez voznikove volje! Torej se pri trčenjih ni bati, da bi vozniku zastrla pogled nesrečno dvignjena pločevina. In kljuk na vratih se je treba prav tako navaditi (tesni avto je imel le dvoja vrata, še dvoja za doplačilo). Petelin, ki sproži začetek, postane pripraven za tistega, ki ga ne stiska, ampak povleče. Slabim cestam in skandinavski zimi na ljubo visijo pod avtom kar trije pari zavesic: za prednjimi, pred zadnjimi in za zadnjimi kolesi. Saabov trup je na visokih nogah, manjkalnik pod motorjem pa še posebej zaščiten proti udarcem od spodaj. Okrasi pokrovi in vse okrasne letve so iz nerjaveče pločevine, črna maska je plastična.

Naglica za 200 kron

Sprva so si Švedi izposojali motor pri Angležih. Januarja 1972 pa so 1,7 oziroma 1,85-litrski triumfova motorja zamenjali z 2000-kubičnim, made in Sweden. Osnovne konstrukcije niso spremenili, toda za povečanje gibne prostornine (s tem so ugledili kupcem in testnikom, ki so se dotle pritoževali nad saabovo zasnovo) so morali povečati vrtnice in pramakniti središča. To pa je zahtevalo tudi drugo obliko glave motorja. Kompresijo so prilagodili 94-oktanskemu gorivu, ostala sta enojen uplinjač in odmična grad v glavi. Z večjimi vrtljaji so pridobili moč. Motor je ohranil tudi vse iz poglavja v tradiciji: miren, tih in ubogljiv tek.

Z dvolitrsko gibno prostornino in 95 KM pri 5200 vrtljajih v minuti se je saab odločno zrinil med zgornji srednji razred v evropski konkurenci. Hkrati so njegovi



...konstrukcija odbijača (stovnje iz umetne snovi, prevlečeno z gumo) ...trženja do hitrosti 8 km na uro. Zadovo smo preskusili: „škoda“ je bilo ...na lepotilnem aluminijastem traku.

konstruktorji ujeli ravnotežje med motorjem in razmeroma težkim vozilom. To sicer ne pomeni, da se je saab 99 uvrstil tudi med dirkače, toda mnogo bolj kot prej je všeč voznikom, ki imajo radi malo športnega popra. Čeprav suhe ceste in zgodbna slovenska jesen nista saabov domači teren, pa se spomnim še iz Thorsbyja, da so motorji brez oklevanja vžigali pri trideset ood ničlo. Pomaga ročni čok s kontrolno lučko in z zobci za zelo natančno nastavljanje. Tako kot pri vžigu je motor ubogljiv tudi med vožjo. Visokih vrtljajev se ne

stne omejitve nihče ne prekorači. Zakaj neki bi potem delali avto, ki bi zmogli več kot 164 km na uro? ! Saabov motor ni pretirano žejan. Z njegovo lastnostjo, da je zadovoljen z gorivom super — slabšo kvalitete — prihrani tujec marsikak pfenning ali oer. Ampak pri nas je super pač super in še med najdražjimi v Evropi povrhu. Menjalnik saab 99 je bil nekaj let težava, ob katerih so zmigovali celo mehaniki. Tovarna je poskrbela, da zdaj ni več okvar, toda prestavna ročica še zmeraj ni pretirano lahkotna in jo je



...prostornost, prostorna in udobna. Sedeži z visokimi naslonjali lepo oprimejo telo in z ...vred varujejo hrbtenico pred udarci od zadaj.



otepa, in le ukaz iz tovarne ga brani pred pretiranimi napor: na doplačanih merilnikih vrtljajev se začne rumeno polje pri številki 5500, rdeče pa pri 5800 (sladno smo upoštevali tudi pri meritvah). Tovarni je očitno več do zgljedno dolgega življenja kot do dirkaških pospeškov, pa tudi za lastnika bi bilo zoprno, če bi motor odpovedal pokorščino, še preden bi starost nabela pločevino. So pa rezultati, ki smo jih namerili, povsem primerni za ljubizino saabovega kova; motor je zelo prožen v vseh območjih in pretiravanje je resnično odveč. Z največjo hitrostjo je dandanes tako kot s krepstno lepoticco. Ko jo pobožati, ti prisoli klofuto. Hudo kreposten je bil tudi policaj, ki mu je pred Husquarno zame zmanjkalo številik na lestvici kazni za prekoračitev hitrosti. K sreči nisem Šved, saj bi bil ob vozniško dovoljenje. Toda tudi 200 kron je že bogastvo in malem, Švedi pa pridno varčujejo: hitro

treba siliti v prvo in drugo prestavo. Mnogo bolj voljna je, če si voznik pomaga z vmesnim plinom. Prestavna razmerja so avtu narisana na kožo: prva prestava je razmeroma dolga, na račun poskočnosti z mesta; toda s pomočjo velikih koles prepnčuje težnje v prazno, ko gre motor v vrtljaje, moč pa v izgubo. Četrta prestava je izračunana tako, da doseže avto največjo hitrost prav na meji še trajno dovoljenih vrtljajev. Zraven pa v četrti gladko potegne tudi ob nižjih hitrostnih območjih.

Saab 99 L je zelo prostoren avto za štiri do pet ljudi. Izbočene boke so izkoristili z notranjimi vdrtnami na obeh straneh zadnje klopi in tako dosegli zavidljivo zajetno notranjo širino. Avto je znotraj mnogo širši, kot je videti od zunaj. Voznik in sopotnik dobiva odlična sedeža, prevlečena z blagom; visoki naslonjali togo preideta v opornika za glavo. To sta sploščana kolobarja, z luknjo v

prednji, skoki katero je z zadnje kateri moč videti naprej. Komur udobje zaenj ni mar, lahko luknji pri obeh sedežih zamaži z mehikima blazinicama.

Voznikov sedež je posebnost zase; tako kot pri saabu 96 lajša hladne dni s posebno ogrevalno napravo pod sedežno prevleko, ki se avtomatsko odklaplja in izklaplja v območju od 14 do 27 stopinj. Oba nastojnja je moč zvrniti v ležalnik, toda voznik si svoj sedež lahko naravnata tudi po višini — prajdni dol posebej in zadnji del posebej (saab izdeluje tudi različico za invalide, kjer se voznikov sedež pomakne za 30 centimetrov v smeri vrati).

Lučka sredi armaturne plošče ukazuje privržite se! Varnostna pasova sta avtomatska in ne nasadeta goljufiji. Za vrak sedež velja: Človek mora sedeti in se privezati, da signalna luč ugane.

Spodrezana armaturna plošča s tremi okroglimi instrumenti preprečuje bleščavo. Vse, kar voznik rabi, je preračunano blizu njegovih rok, ki so zato lahko skoraj ves čas na volanu.

In je saab spet nenavadne: stikalo za vžig (tudi ključavnica prestavne ročice) je tam, kjer bi ga iskal redkokateri nevednež: na tleh, med sedežema, ponódi osvetljen — ob ročni zavori in prestavni ročici. Zraven so še stikala za notranjo luč in ročici, ki uravnava ogrevanje v zadnjem delu kabine in sušenje zadnje šipe. Notranjost je bogato oblažljena, toda vse obloge in tapete so iz negorljivih snovi. Potniki so z ojačtvami v stranskih stenah, oziroma vratih, na varnem tudi pred udarci z boka.

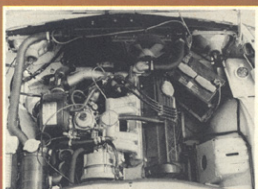
Vozniku saaba 99 se dobro godi: sproščeno sedi, levo nogo upira na sproščato oporo (ta je malca preskoga, namenjena krajšim stopalom), če je spreten lahko pritisaka hkrati na zavoro in na plin, oblažljen volan mu prijetno sega v roke in med pretikanjem se ne more pogrešiti: za vzvratno prestavo je treba povleči varovalko na stebilo ročice. Močno upognjena prednja šipa napravi notranjost še večjo.

Oba nosila stebra kažeta vozniku svoj najbliži del. Preglednost je dobra na vse strani: dovodi svežega in toplega zraka so prirejani tako, da v šipi osušijo prednjo, zadnjo in obe stranski šipi. Ogrevanje in zrachenje je učinkovito in natančno nastavlivo. Brisalniki ki odvijajo umazano ljo s serijalnoginski žarometov, sodijo k serijalnoginski opremlji. Za brisalnika šipe, žarometov in vodne črpalke, ki jim pomaga, je v avtu en sam vzvod. V blatnično posodo ob motorju gre pet litrov vode.

V veliko pomoč sta zunanji vzvratni ogledali na obeh straneh. Več vaje lahtiva občutek za dolžino prednjega in zadnjega dela. Položnega zadka voznik sploh ne vidi, ukrikljen nos pa je daljši, kot je videti skozi šipo.

Tudi tedaj, ko sta prednja sedeža povsem v zadnji legi, imajo potniki na zadnji klopi obilo prostora za kolena. Črp pa je tudi priročno zložljiva. Komur je le do vožnje v paru, jo zvrne in prideta kombijevski prtljažni prostor.

Je prtljažnik že sam dovolj velik in uporaben. Na zadnji strani stani rezervno kolo ne te, da je bolj pri roki, ampak tudi varuje posodo z gorivom.



Svedski motor saaba 99 je na zunanji prav takšen, kot je bil triumphov. Blok motorja je nagnjen na levo stran.



Odpiranje prednjega pokrova je zmotano, varnosti na ljubo.



Prijetnejša gipnata karoserija je glavni adut varnosti v rokah saabovih inženirjev. Črtkano označene so opore v prednjih nosilnih in okrepiteve na bokih.



Brisalnika (halogenskih) žarometov sodita pri saabu 99 v serijsko opremo. Tudi to je velik pripešek k varni vožnji, pa tudi k udobju voznika.



Kupec lahko izbira med dvojnimi in štirimi vrati (za doplačilo). Saabova vrata in pokrovi se zapirajo čvrsto, brez brčkov, ki bi se oglašali med vožnjo.



In saab ne bi bil saab, če ne bi imel na dnu lesene deske, ki pokriva prostorček za orodje in dvigalo.

Rekel sem že, da mečejo saabe ob tla, da bi dokazali, kako so varni. Pa sem le v zgornjem odstavku naštel še kopico oprave, ki s tistim razbijanjem nima nobene zveze, avto pa potiska na vrh avtomobilske varnostne lestvice. In če se sopotnica zmrduje, ker v njenem senčniku ni ogledala, tega niso krivi pozabljivci, ampak inženirji, ki menijo, da bi ta delček stekla ob nesreči utegnil razrezati nežen obrazek. Zato je oblažinjen še ročaj ročne zavore; lučka, ki oznanja, da je ročica potegnjena, pa zasveti tudi, če je gib zavrtnega pedala predoig. In če se spomnim še stropa kabine, ki je iz dveh plasti, med katerima je izolacijska snov proti mrazu in vročini, pritrdim sam pri sebi: to ni navaden avto, to je saab.

Saab 99 je namenjen švedski zimi, polletnemu snegu in ledu. Zato je v nosu celoten pogonski agregat, zato ima tudi velika petnajstcolska kolesa. Zato ima še ročno zavoro, ki prijmlje na prednji kolesi. To morda ni všeč športnikom, ki bi si z njo radi pomagali v ovinkih, a se hitro odkupi: na spolzkem, ko služi kot nadomestek

## Novosti za prihodnje leto

Vse, kar sem doslej napisal, velja za saab 99 L, letnik 1974, kakršnega smo preskusili. Te dni pa smo iz tovarne dobili spisek novosti, ki so jih pripravili za isti model, a za prihodnjo sezono. Saab 99 L, letnik 1975, bomo na zunaj spoznali po širokem trapezu na maski hladilnika. Motorju so z višjo kompresijo povečali moč za 5 KM (po novem torej 100 KM), v isti sapi pa obljubljajo manjšo porabo goriva.

Ostale spremembe gredo na račun zavrtnega sistema in večjih kolotov (tudi ročna zavora prijmlje po novem s koloti), močnejših kolesnih ležajev in polosi, izpopolnjenega izpušnega sistema in večje, 55-litrake posode za gorivo (doslej: 45 litrov). Nova, višja, bo tudi cena.

## Za konec

Saab 99 L je razumno zamišljen in natančno izdelan avto, ki je, razen v Skandinaviji, našel kupce pretežno še

### Kaj pravi Ona?

V saabu 99 sem brez utrujenosti prebila zelo dolgo pot. V njem sedim sproščeno in udobno, z občutkom, da me obdaja veliko večji avto, kot v resnici je. Odkar sem zvedela, da živi v gozdiču na robu Stockholma slikar, ki leto in dan ne dela drugega, kot da tovarni Saab predlaga nove barve in barvne kombinacije, se ne čudim več: Saab sodi med avte, ki so barvno vsklajeni, ne glede na to, kakšno barvo kupec izbere. Moti me, da moram vselej brskati za lastnim ogledalom, da ni ročaja pod robom strehe, ki bi ga zgrabila na ovinkih. Pravijo, da zaradi varnosti. Naj bo tako! Toda, če bi kupovala, bi vzela avto s štirimi vrati; tudi v saabu ni prijetno plezati čez zvrnjen prednji sedež, celo v hlačah ne, kaj šele v krilu! Le zase saab 99 L ne bi kupila, je prevelik. To je družinski avto, namenjen tudi tistim, ki veliko potujejo. Je pa avto, ki mu zaupaš z srcem.

zapore diferenciala in prepreči, da bi se kolesi vrteli v prazno.

### Na trdnih, švedskih nogah

Več kot 60 odstotkov teže, ki pritiska na prednji del avta, skrbi, da saab tudi na gladkih tleh odlično drži smer. V ovinkih zahteva razumno dodajanje volana, toda precej manj, kot bi mu prisodili na račun težkega nosu. Lahka zadnja toga prenaša vozniku ne dela težav. Saab sem z lahkoto lovil tudi, če sem v ovinkih preskočil vse norme o pametni vožnji. Neverjetno, toda otepanja z zadkom ta avto ne pozna. Celó odzemanje plina ali rahlo zaviranje v ovinku prinaša brez tragedij. Uživa, kdor zna hkrati uporabljati zavoro in plin.

Vzmetenje je prilagojeno za udobje, toda dovolj premišljeno, da je avto kos tudi daljšim valovom na neravni cesti. Saab 99 L, ki se mu zaradi pritožb voznikov pred poldrugim letom skrajšali prestavo volana, rabi zdaj 3,7 vrtljaja od ene do druge skrajne točke. Zato je volan dovolj lahkoten in povsem netežak tudi med počasno vožnjo skozi mestno gnečo. Saabove zavore so štirikrat kolotne in brezhibne.

v ZDA in Veliki Britaniji. Izven teh dežel so saabi redki tiči, vseeno pa jih vidavamo tudi na naših cestah. Jugoslovanski zastopnik je za letos razprodal vso zalogo. Tudi zato, ker je ponujal avte po razmeroma ugodni ceni. Za debelih 11 starih milijonov je bil saab 99 L v zadnjih mesecih, ko je večino drugih avtomobilov že zajela podražitev, ugoden nakup. Ko bodo Švedi dvignili ceno, in bo na trgu spet ravnotežje, cena verjetno ne bo več tako zelo vabljiva. Saj saabi že od nekdaj veljajo za vozila dražje sorte: na račun številčno skromne proizvodnje, dolgotrajnega razvoja in drage propagande (saabova reklama je med najmočnejšimi v ZDA). Toda ne gre pozabiti, da ponuja tovarna z avtom vred tudi vrsto serijskih dodatkov, za katere bi morali pri drugih avtih drago doplačati. Bi rekli: varnost v tem avtu je skoraj zastoj.

Saab 99 L ni čisto navaden avto in tega se morajo kupci zavedati. Videti je precej cenejši in manj ugleden, kot v resnici je. To je avto, ki naj bi pridobil nasprotnike običajnih vozil. Namenjen je tistim, ki ga znajo ceniti. Saab 99 L je zelo dober avto, ki bo še dolgo časa sodoben.