

Na samotni zasneženi cesti iz Osrednje Švedske proti Torsbyju ob norveški meji že pol ure nisva srečala nobenega avtomobila. Martin Česenj, od »Avta«, je preklevl splošno omejitve hitrosti, ki na deželnih cestah nikoli ne dovoli voziti hitreje kot 90 km na uro, ter pohodil plin. Zakaj radio (zadnji krik varnosti: gumb za iskanje postaj ravnote z nogo, da sta roki vedno na volanu) je v dalmatinsko mikroklimo v saabu 99 pravkar sporočil, da je v Stockholmu zapadlo pol metra snega. To je zametlo zadnje upanje, da bova lahko speljala test do konca: z meritvami porabe, pospeškov in največje hitrosti na spluženi letališki stezi, ko bo saab obut v letne gume.



saab 99

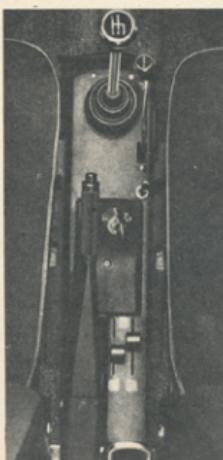
4000 km iz Trollhättena na severozahod

Ante Mahkota

Z „99“ sva se zato spoprijela le na njegovem igrišču: pozimi, na surovih švedskih cestah – čeprav je bila letošnjega februarja zima celo v Sandinaviji skrbasta. Z ježevkami torej 4000 km po kopnih in zaledenelih cestah in z okovanimi gumami (po 600 žebljev v vsaki) po zaledenelем Torsyškem jezeru in progah znamenitega švedskega rallyja.

Kazalec na merilniku spleza na 150. Veter pa še prav nič ne šumi in tudi noben čriček se ne oglesi v karoseriji – le „spikes“ bobnijo ob asfaltne zaplate. Skozi stransko okno oprezenjeno za radarsko kontrolo, ki bi ji, če bi naju prijela, zmanjšalo kazni. (Zoper kršilce omejitve hitrosti zakon ne pozna usmiljenja: 90 na uro – lep pozdrav, 100 km/h – 30 starih jurjev kazni, 110 – 60 000, 120 – 90 tisočakov, kar je hitrej pa pol leta voznika dovoljenja in ponoven izpit). Preskušati največjo hitrost je na Švedskem nevaren podvig ...

Zvezcer, ko se je vse srečno iztekel, sva se postavljala, da bi s policijo govorila le slovensko in kazala nalepkno na oknu najnjega saaba: pisanega Adama, ki z dlanmi skriva sramoto in v



Nenavadno, toda smotrn! Med sedežema je ključavnica za vžig (kluč gre ven, le če je prestavna ročica v vzvratni), ročica za prosti tek, zavora in regulacija ogrevanja in zračenja v zadnjem delu kabine.

oblačku iz ust pripoveduje: „Made in Trollhättan by Troils.“ Trollhättan je kraj, kjer je Saabska tovarna osebnih avtomobilov. „Midva Trole,“ bi se zagovarjala zoper preveliko hitrost – Trola v lepi gorenjsčini pomeni zabito Tirolko.

Lišpanje med vožnjo prepovedano!

Tudi brez radarja je v teh Trolls iz Trollhättene nekaj trolske počasnosti. Natančneje verujejo, da le izčirpno razvojno delo majhni avtomobilski tovarni reže kruh na tržišču velikih. Deset let so razvijali novi saab 99 – dvakrat več kot je to v navadi v drugih tovarnah. (Tako dolg razvoj bi vsako tovarno iz Detroita spravil na buben.) To si koncern Saab-Scania lahko privošči, ker je proizvodnja osebnih avtomobilov le majhen delček njegovega dohodka: večino zasluži z letali in raketami, s tovorjaki in avtobusi in z elektronimi računalniki. Kakorkoli že, letos nameravajo približati proizvodnjo 100 000 avtomobilom in jih kar tridesetisoč izvoziti v ZDA.



Prav popolnost v nadrobnostih – rezultat desetletnega piljenja prototipov – je glavna odlika „99“. Limuzina na dvoje vrat (poslej za doplačilo tudi s štirimi) za pet oseb, je poleg tega prostorna, udobna in jo je presenetljivo lahko voditi. Pri vsem tem pa jo izdelujejo predvsem za Skandinavijo, kjer hitra vožnja ni dovoljena...

Tudi poceni ni: pri nas stane saab 99 z dvoje vrat 1933,04 dolarjev. Toliko pač stane razmeroma majhna serija, dolg razvoj, draga propaganda (računajo, „a stane reklama za vsak „99“, ki ga prodaja v ZDA več kot 150 dolarjev) in izredno skrbna izdelava ter izbrusena kontrola.

Pri takšnih kupcih – glavne odlike „99“ so velika varnost, udobje, oblikovanje linij, premišljena oprema; slabosti pa trd volan in predvsem visoka cena – tudi ni čudno, da se Saabovi oblikovalci preveč ne menjijo za postavljanjsko zunanjost. Bolj kot po lepih linijah so se ravnali po aerodinamiki. Saab 99 precej bolje reže zrak kot drugi avtomobili – njegov kolčnik zračnega upora je 0,37, pri drugih avtih od 0,44–0,60. Zato je karoserija z vseh strani zaobljena: na primer, vetrna šipa je kot cinemascopsko platno.

Obiskovalcu tovarne s ponosom razkazajo debele jeklene profile, ki jih vgrada v opornike oken in strehe – ko se avto kotali, se streha ne vrde do sedežev, „99“ ima najbrž najmočnejšo kabino v tem razredu. Zaradi varnosti je nenavaden tudi zaklop pokrova na motorju: pokrov je treba poriniti najprej nekoliko naprej, šele potem ga lahko dvignete. Na vratih so posebne, varnostne klijučavnice, os volana se zlomi tako, da se voznik zadrži ne napiči, armatura plošča je bogato oblažnjena in serijski so varnostni pasovi, s katerimi se privežete čez ramo in okrog pasu, in Saabovi tehniki se hvalijo, da se jim je celo zdelo preveč nevarno namestiti ogledalo v senčnik pred sopotnicom!

K pasivni varnosti naj za zdaj pristejam samo še odlično napravo za ogrevanje in zračenje, ki v najhujši zimi odtaja prav vse šipe in ne dovoli, da bi se rosile.

Prosti tek gre v arhiv

Varnost je seveda tudi zelo dobrohotno podvozje, ki je zelo podobno preskušenim obesam saaba 96. Prednja kolesa so na dvojnih prečnih obesah in se opirajo na vijačne vzmeti, zadaj je lahka toga prema z vzdolžnima nihalkama, gornjima vodiloma in Panhardovim drogom. Težo so razporedili tako, da jo je kar 61 odstotkov na prednjih, pogonskih kolesih, zato avto odlično drži smer – še posebej na slabih cesti in v snegu. Mojsterstvu za zimo pomagajo še velika petnajst-colska kolesa. V ovinkih je „99“ treba na začetku nekoliko dodajati volan: če pridevrite prehitro, vleče nos navzen. Da je volan treba dodajati veliko manj, kot bi pričakovali po teži prednjega dela. Saaba ne zanese, če sunkovito odvzamete plin ali zmerno pritisnete zavoro.

Govorji se, da pozimi neizkušenega voznika moti zavorni učinek motorja na prednjih kolesih. Pomagal pa naj bi prosti tek, ki ga je saab ohranil iz časov, ko je „96“ še poganjal dvotaktni motor. Prosti tek je zame le saabova relikvija, ki jo pač imas (in jo lahko vklapljaš v gumomb z prestavljnim ročičem) – zunaj Svedske pa jo najbrž le malokodo uporablja. Ko odvzamete plin, namreč avto s prostim tekom drvi naprej z neznamljano hitrostjo, kar dobré vožnji v ovinkih ni v prid: zaradi zamude, preden motor iz mirovnega teka spet ujame vrtljaje koles. Mojstri za vožnjo z dvotaktnimi motorji znajo s prostim tekom prihraniti liter ali več goriva na 100 kilometrov. Jaz s prostim tekom vozim le po mestu, saj takrat lahko prestavljam, ne da bi pritisnil pedal na sklopko.

Tudi Saab se bo kmalu odpovedal prostemu teku, pri močnejšem motorju se mu je že. Za tiste pa, ki ne marajo sklopke, je zdaj na voljo Borg-Warnerjeva avtomatika v zvezi z 1,85-litrskim motorjem, ki mu gorivo vbrizgava elektro-nika in zmore kar 95 KM.

Trije motorji, dva menjalnika

Škoda, da se ta najmočnejši saabov motor ne dobi tudi z navadnim menjalnikom! Zakaj bolj za šport navdušeni voznik bi si v „99“ želel več moći, kot jo zmore običajni 1,7-litrski motor. Motorjev tovarna Saab že dolgo več ne izdeluje sama: od dvo-taktnika v „96“ naprej. Štiritakt-



Svedi tudi podnevi vozijo s prižganimi žarometi. V Skandinaviji je saab 99 običajno opremljen z dvema jodovkama in brisalniki na glavnih lučeh.

Votli oporniki za tilnik ne ovirajo pogleda nazaj. Če je vozniku več udobje, kot za razgled, zamaši luknji s posebno gumijasto blazino.



vozili smo

ni motor v saabu 96 je Fordov, motor v „99“ pa je „anglez“. Zasnovali so ga strokovnjaki britanske firme Ricardo Engineers, razvili pa družno Švedi in Triumph. Britanci motor tudi izdelujejo in v pogodbi so se dogovorili, da ga bodo morda v prihodnosti uporabili za novi avto BLMC.

Troljus zadrnost je pozna tudi motorju, ki bi iz sodobne zasnove – odmična gred v glavi neposredno krmili ventile, gib je manjši od vrtine, ročična gred v petih ležajih, horizontalni upisi Zenith-Stromberg – lahko izpihal več kot 80 KM pri 5200 vrtljajih v minutah. S to močjo pa se 1100 kg tožki „99“ pri pospeških ne more meriti s športnimi limuzinami, svojega razreda (BMW 1600, fiat 125). Pri največji hitrosti, ki so jo tuji preskuševali namerili do 160 km na uro, pa se „99“ bolje odreže. Odlike osnovnega, 1,7-litarskega motorja so pač predvsem mireteni, in pročnost v vseh območjih vrtljevanj.

Potem ko sem tisoč kilometrov vozil najmočnejši saab s samodejnim menjalnikom (mimogrede povedano: odlično uboga kickdown, iz druge v tretjo prestavlj v pri 100 km na uro), bi prisegel, da avtomatski „99“ pri pospeških pusti za sabo tudi letosnjega novinca z 1,85-litarskim motorjem in 86 KM – najmočnejše, kar se prestavlja na roko.

Naj se povrni k osnovnemu motorju, ki naše kupcem najbolj zanimal. Odlično včne in se tudi hladen lepo vrti, je dovolj skromen z bencinom na testnih vožnjah po Švedskem, kjer je večjo porabo zaradi ježevk kompenzirala omejitev največje hitrosti, smo v poprečju porabili 10,4 litra goriva super na 100 km, olja pa malodane ni porabil.

Mehanikom je najbrž všeč, da je na čelnih strani motorja sklopka, ker jo lahko popravljajo. Pa se obrabi se manj, ker se bolj hladni. Pod motorjem pa je menjalnik z diferencialom. Sklopka (zgoraj na motorju) in menjalnik (pod njem) – sta zvezana z zobjniki. Prestavna razmerjava so izbrana smerno in prestavna ročica med sedežema se dovolj natančno pretvira. (Druga prestava seže do 80 km na uro, tretja do 118).

Švedsko jeklo – za dolga leta

Motor in menjalnik v dveh nadstropijih zavzemata zelo malo prostora. Zato je tudi notranjost nadpoprečno dolga.

Za prijetno počutje v prostorni notranjosti skrbijo odlični sedeži, ki so prevlečeni z blagom iz umetnih vlaken. Prednje sedeže je mogoče tudi dvigati in spuščati, jim nagibati sedalo in jih seveda spremeniti v ležalnike. Razgled je na vse strani odličen – pravo nasprotno starega „96“, kjer voznika tare klavstrofobia.

Pri parkiranju moti trd volan, ki je bil s širokimi ježevkami še trši, in pa zaobljen zadek, ki mu ni videti do zadnjega roba.

Merilniki so pregledni in popolni. Med drugim je na voljo tudi kontrolna lučka za ročno zavoro, ki se prizge tudi takrat, ko je prosti gib zavornega pedala prevelik. Ročica na desni volana, ravna brisačinke in električno brizgalko. Kar v stiri položaje je mogoče pretiskati: za dve hitrosti brisačnikov, za brizgalko in za „trepalnice“. Trepalnice pravim brisačnikom na žarometih – serijski so za vse saabe v Skandinaviji. Iz šoba brizga voda na žaromet in brisačnik jih briše, ko je ročica v najnižjem položaju – pa tudi takrat, kadar utripijo brisačniki na vetrni šip z največjo hitrostjo. „To je naša luč na pot varnosti!“ hvali novost Saabova reklame.

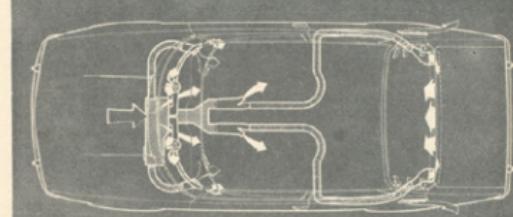
Prijetna je opora za levo nogo, da tam počiva, kadar ne pritisca sklopke. Praktični so žepi na vratih. Udobni oporniki za komolce in ročaji za sopotnika. Koristni pokrovčki na ključavnicah, da ne zamrzajo.

Prtljažniku bi očitali visoko zadnjino steno, ob katero je prislonjeno rezervoarno kolo (pod prepleko, seveda) in ga hvailili, ker se lahko poveča: prevrne se zadnja klop, pa se s tem podere tudi zadnja stena prtljažnika in prtljažnik sega do prednjih sedežev. Skratak, izvirnost, solidnost, varnost in udobje so tiste odlike švedskega avtomobila, zaradi katerih se (zadnje čase tudi pri nas) zarj vname prav poseben (tenak) sloj kupcev. Tisti pač, ki jim je več za kolutne zavore na vseh štirih kolesih kot za športne pospeške, več za jeklene opornike pod pličevino kot za obliko karoserije, več za nenavadnost (ključ za vžig je na sredi med sedežema) kot za razvajajo servisno mrežo.

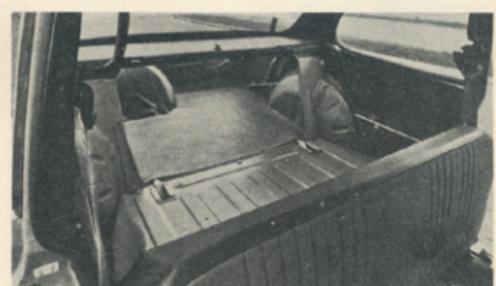
Zakaj zunaj Švedske je saab 99 zelo redek tič. Stane pa toliko, da se za ta denar dobti tudi večje in močnejše avtomobile. Če se torej odločite plačati ceno švedskega jekla, potem tudi upravičeno upate, da vam bo „99“ služil dolga leta. Po doseganjih izkušnjah se tudi ni bat, da bodo kaj kmalu predstavili novega.



Saab 96 niso za reklamo spustili po smučarski skakalnici kot predhodnika „96“, oporniki pa se vseeno niso zmečkali, ko so avto „vrgli“ na streho z višine 3,5 metra.



Topel zrak piha v notranjost kar iz 21 (z besedami: enaindvajsetih) rež: iznad in izpod armaturne plošče, ob stranskih oknih, pri prestavni ročici, izpod zadnjega okna.



Prtljažnik se poveča tako, da se podre zadnja klop. Zadnji sedež se prevrne za prednje našlanjače, naslonjajo pa pade naprej in odpre zadnjo steno prtljažnika.

