

SAAB 99 L - 2,0

Létnica rojstva 1974



Nó vem, čemu naj se zahvalim; sreči, ali lastni trmi. Bil sem edini med časnikarskimi gosti, ki sem smel sesti v enega od razstavljivih novincev in ga odpeljati po svojih željah. Uslužbenec Saabovnega »public relation« mi je pri tem prijazno vbiljaj v glavo, da je to prvi oranžni SAAB, ki se bo prikazal javnosti na obli, da pride naslednji dan še ena skupina novinarjev in bi bilo čudovito, če bi vrnil cel avto in da je hitrostno omejitév na Švedskem vredno upoštevati. Vse sem vdano vzel na znanje, razen slednjega in pognal dvolitrski saab iz Stockholma proti Nyköpingu.

Tako sem tudi vsaj za silo potolažil razočaranje ob spoznanju, da je novorojeni saabov combi coupe šele prototip in da z vožnjo ne bo nič, ter preskusil poldruého leto star dvolitrski švedski motor in spremembe za leto 1974 ob enem. Namreč: razlika med saabom 99 L in saabom combi coupe je le v drugače oblikovanem, prostornejšem zadku; prtljage pa tako ali tako nisem imel pri sebi.

MOTOR MADE IN SWEDEN

Saab 99 bo vsak čas šestletnik, toda lani januarja je dobil močnejše srce; takrat so namreč vgradili dvolitrski motor, ki so ga razvili in izdelali inženirji koncerna Saab-Scania. 1,7 in 1,85-litrske motorje so izdelovali Angleži — tvrdki Ricardo Engineers itd. in

Triumph Motor Company. Medtem ko so prvega že povsem opustili, pa bo drugi prihodnje leto poganjali le še saab 99 X-7. Čeprav so se oprali na angleški motor, obdržali so tudi njegovo zasnovno (odmična gred v glavi, neposredno krmiljenje ventilov), so strokovnjaki v Soedertaelju — rodnem Saabovem mestu — opravili veliko delo: vrtine so povečali za 3 mm, zato pa so morali prestaviti njihova središča; to zahteva še celo vrsto sprememb, tudi drugačno obliko glave. Ostal je enojni uplinjač zenith-stromberg, zmanjšali pa so kompresijsko razmerje, da je zdaj motor zadovoljen že s 94-oktanskim bencinom. Vrtljaje so povečali od 5000 na 5200 v minuti, moč pa je narasla od 86 na 95 KM (DIN). Tudi prestava v diferencialu je takšna kot prej: 4,22 : 1. Pač pa so malenkostno spremenili

razmerja v menjalniku, ki daje zdaj večje srednje hitrosti v posameznih prestavah. Zdi se, da novi motor laže diha in se raje vrti; tudi ko preseže svoj višek, opozori voznika, preden izgubi na moči.

Žal nisem imel ne priprav, ne dovolj časa, da bi s saabom 99 L opravil natančne meritve. Toda, če zapišem po občutkih in ob rezultatih, ki sem jih nameril s štoperico, je dvolitrski saab pri hitrosti izpod 70 km na uro manj živahen od prednika s šibkejšim motorjem. Zato ga pa prekaša pri največjih hitrostih, saj sem po avtomobilski cesti drvel preko 6160 km na uro. Po obnašanju in zvokih motorja sodim, da mu tudi dolgotrajno drvenje ne bi škodilo, torej je potovalna hitrost zelo blizu največje.

Seveda se saab niti v hitrosti niti v pospeških (od 0 do 100 km/h je potegnil v približno 14

skunduh) ne more meriti z večino starih skandinavskih razreda. V skladu s švedskimi predpisi, ki celo na avtomobilskih cestah ne dovolijo voziti hitreje od 110 km na uro, se razlika v saabu ne sme muditi. Med priganjanjem sem iz nižjih v višje prestave pretikal pri 55, 90 in 120 km na uro, toda saabov motor je tudi dovolj prožen, da v četrti prestavi povsem gladko potegne pri 25 km na uro. Približen izračun je še potrdil, da tudi večji motorji saaba niso spravili iz družine varčevnih. Pa saj je ekonomika na Švedskem domal



Aerodinamiki pomagajo še bolj ploščat nos, serijski brisalnik žarometov so še vedno saabova domena.

SAAB JE POSEBNE ŽE

Navzven se saab 99 v vseh teh letih ni dosti spremenil (izjema je le najnovější combi coupe). Zavoljo premišljenih oblin je že od vsaga začetka med avtomobili s najnižjim količnikom zračnega upora, ker pa je dvolitrski motor nižji od prejšnjega, je saabov nos zdaj še bolj potlačen. Odkar sem pred dvema leti videl, kako saab nastaja, verjameam v trdnost njegove karoserije. Za razliko od modela 96, ki so ga za reklamo valili po pobočju smučarske skakalnice, pa je ostal cel, so saab 99 vrgli na streho z višine 3,5 metra. Oporniki so vzdržali.

Ker so menjalnik in diferencial spretno namastili pod motorjem, je v saabu 99 dovolj prostora za 5 ljudi, precej več kot bi ga človek prisodil ob razmeroma kratki medosni razdalji. Avto, ki sem ga preskušal, je imel štiri vrata (zadnja so za doplačilo), zato potniki med vstopanjem in izstopanjem nimajo nobenih težav. Pri dvojih vratih pa je treba pravnjena prednja sedeža pac prestopiti.

Zdelo se mi je, da so pedalji in volan zamešeni pretirano proti sredini avtomobila. Pedala za zavore in plin sta ravno prav blizu, da je moč pritisniti na oba hkrati; levi nogi je namenjena pripravna opora na vrtni blatnik. Saab je ostal poseben: stikalo za vžig je, kot doslej, med prednjima sedežema. In ključ je moč izvleči le, če je prestavna ročica v vzratni prestavi. Zraven sta tudi ročici za natančno uravnavanje ogrevanja zadnjega stekla.

V usnje oblečen volan so na novo preoblikovali, da ne zakriva instrumentov, cela zgornja površina osrednjega dela pa je istočasno stikalo za troblju. Tudi sedeži so za prihodne kupce drugače oblikovani: preoblečeni z biogom odlično oprimejo telo, naslonjalo je tako spojeno z opornikom za glavo, za zimo pa je vozniku namenjeno še ogrevanje sedeža in naslonjala. Ravna ga avtomatika, ki se izključi pri 27°C.

Novi so serijsko vstavljeni varnostni pasovi, ki jih je zdaj zelo enostavno zapeti in odpeti in rdeča lučka na armaturni plošči, ki opozarja voznika, če ni privezan.

K posebnostim, ki so pri saabu že več let v navadi, sodijo še: debelci, z gumo prevlečeni obdobji, ki brez škode pretrpijo udarce do hitrosti 8 km na uro, brisalnik žarometov, h katerim sodi odslej petlitrska posoda za vodo in polna dvočlita pločevina pred koroziijo.

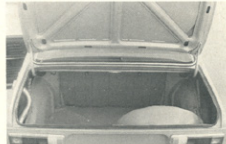
Saab je tih, udoben in varen avto — prijeten tudi med dolgimi potovanji. Potniki hitrosti v njem sploh ne občutijo. Prednji del je dobro pregleden, zadnjih vogalov pa voznik ne vidi — tega se mora navaditi.

Čprav je saab 99 lahko voditi, in voznika prepiča z zanesljivostjo, vseeno rad priseneiti s čudnimi treslji in z občutkom, da je volan



Od zadaj je saab 99 že šest let enak; spreminjajo se pa napisi s oznakami motorjev

1985-kubični motor: odmični gred v glavi natančno krmili ventile; motor, menjalnik in diferencial so v istem ohišju, vse tri maže isto olje.



347-litrski prtljažnik z rezervnim kolesom ob zadnji strani. Kolo je med naklajanjem priljaga v napotjo, toda kadar je treba, ga je zlahka moč izvleči.

Pregledna armaturna plošča, za prve občutke preveč položen obroč volene in zelo dobri sedeži, prestavna ročica z obročkomi, ki je varovalka vzvratne prestave.



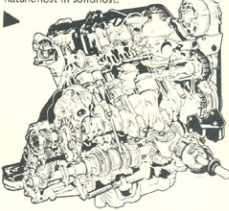
nenatenen. Toda že po dobri uri sem postal neobčutilji, privadil sem se in verjetno se zgodijo tako tudi drugim voznikom.

K poglavju o varnosti gre tudi podvozje: sprejedi dvojne prečne obse in ojačanih vzmeteh, zadaj toga prema s Panhardovim drogom. Prednja prema nosi več kot 60 odstotkov celotne teže vozila, kar je primerno za švedsko zimo, vendar to težo voznik občuti na ovinkih, ko vleče nos naravnost in je treba volan dodajati. Teda saaba ne zanese pretirano niti takrat, ko voznik nerodno in sredi ovinka odzavne plin ali celo rahlo zavira.

Prestava v volanu s tremi in po obrabi obroča je kriva, da je volan med počasno vožnjo pretežak. Prav tako okoren se zdi zavorni pedal, toda koluti na vseh štirih kolesih zanesljivo opravljajo svoje delo. Ročna zavora prijemlje na prednja kolesa, toda zaradi zelo tehtnega vzroka: pozimi, ko se kolesa med speljavanjem dostikrat zavrtijo v prazno, prevzame vlogo zapora pri diferencialu.

Drobnih izvirnosti, ki najbolj koristijo varnosti in udobju pri saabu 99 L ne manjka. Ta avto pač ne more skriti skrbnega dela inženirskih rok, ki so ga ustvarile.

Z dvolitrskim motorjem je saab 99 odločno stopil v zgornji srednji razred. Povečanje moči izboljša vsak avto — zaab pa ponuja še vrsto drugih prednosti. Koliko bo najnovější 99 L veljal pri nas, zdaj še ne moremo vedeti. Zanesljivo pa bo dražji od sedanega, in bo presegel 11 starih milijonov. Tudi hitrejši avto bi lahko kupili za ta denar, toda s saabom kupite še nekaj: obilo švedskega občutka za natančnost in solidnost.



TEHNIŠKI PODATKI

MOTOR: 4-valjni — štiritaktni — vrstni — vrtna in gib 90 x 78 mm — gibna prostornina 1985 kubicov — kompresija 8,7:1 — največja moč 95 KM pri 5200 vr/min — ročna in gred v 5 ležajih — odmični gred v glavi (veriga) — enojni prečnotočni uplinjač — mazanje pod pritiskom — vodno hlajenje (termostat, ventilator), akumulator 12 voltov, 60 amp. ur — alternator 420 vatov.

PRENOS MOČI: motor spredaj — pogon spredaj — enokolturna suha sklopka — štiristopenjski menjalnik (gume želji; avtomatika) — prestavna ročica na tleh — opo 155 SR 15

VOZ IN OBESE — limuzina za 5 oseb — dvoje (ali štiri) vrat — samonosna karoserija — spredaj: dvojne prečne obse — vliječne vzmeti — zadaj: toga prema — vzdolžne nihalka — Panhardov drog — spredaj in zadaj teleskopski blažilniki — dvokrožne, servo zavore — spredaj in zadaj kolutne — mehanska ročna zavora na prednja kolesa — volan z zobato levjavo
 MERE IN TEŽE: dolžina 4,37 m — širina 1,69 m — višina 1,44 m — medosna razdalja 2,473 m — kolotek spredaj 1,29 m — zadaj 1,40 m — teža praznega vozila 1120 kg — največja dovoljena skupna teža 1560 kg — posoda za gorivo 50 litrov
 ZMOGLJIVOSTI: največja hitrost preko 160 km na uro — pospeki od 0 do 100 km na uro: približno 14 sekund