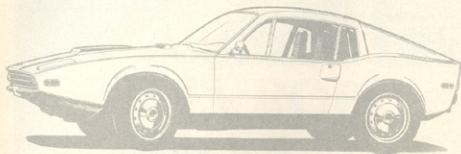


# SAAB sonett III



## Športnik s prednjim pogonom

Namesto prijetnega smučarskega hotela v Rättviku sta pramena žarometov osvetlila švedsko-norveško mejo pri Bjurbergetu: sto šestdeset zgrešenih kilometrov. Nalašč sem pozabil na debelo ledeno skorjo, ki je prekrivala pusto skandinavsko pot in pustil, da je mali saab pokazal, kaj zmore. Do križišča, ki sem ga spregledal tri ure prej, si je prislužil slavospev. Na tihem sem mu odpustil celo buško, ko mi jo je podaril, ko sem prvokrat sedel vanj.

### Martin Česenj

Če se je Šved v peugeotu, ki zagotovo ni pričakoval, da bo za ovinkom srečal drveci sonett, že prikloni večnosti, ni je hipec kasneje lahko čestital k drugemu rojstvu: drveci sonett III. Je bil namreč z desnimi kolezi v jarku prav tako okreten kot na cesti. Svojega severnjaškega porenka ne prikriva: obut v pasate jezevke nikdar ne dovolji, da bi prednji konec — četudi je cesta drsaljšče — zgrešil smer. Kadar sem v zavoj preveč pridrvel, sem moral dodajati volan, da je odneslo zadek. Potem ga z neposrednim volanom (prenos z zobato letvijo, prestava 15,5 : 1) ni bilo težko zravhati.

Trollhattanski inženirji so, premišljeno in varčno, zasnovali sonett III na preskušanem podvozju saaba 96. Spredaj se trapezaste prečne obese opirajo na vijačne vzmeti, zadnja prema je toga, upognjena kot črka U, z vzdolžnimi nihalkami in vijačnimi vzmetmi. Trdo vzmetenje preprečuje da bi se med zavijanjem preveč nagibala, velika, patnjastolska kolesa mu dobro služijo v snegu.

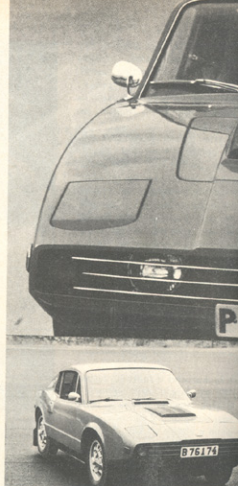
V tovarniški knjižnici malega dvoseda je pisalo: letnik 71. Torej letošnji izum za tiste, ki jim je kaj do majhnega avta, pa do športnega počutja. Čeprav so ga predstavili šele zadnje jeseni v New Yorku — uganite, kje si tovarna obeta največ kupcev? — je po družinskem stažu vnuč: za dedom sonettom iz leta 1956, ki ni nikdar zapeljal dlje, kot do parkirišča za prototipe in za očetom, sonettom II, ki je nastal enajst let kasneje. Temu so kasneje

zamenjali dvotaktni motor s štiritaaktnim in ga polepsali. Kljub temu ni zaslužil trojke za imenom. Sonett III mu je podoben, a je drugačen.

### Trpežnost pred hitrostjo

Fordovemu V-motorju, ki žene tudi saab 96, so povečali gib in zamenjali uplinjač. Zdaj ima 1698 kubikov delovne prostornine in zmore 75 KM pri 5000 vrtljajih v minuti (DIN). Še vedno premalo, da bi 810 kilogramov težak avto tudi s pospeški opravičil športni videz. Zaradi jezevk in le redkih koncev kopne ceste natančnih meritev nisem mogel opraviti. Stevilke so torej približne: od 0 do 100 kilometrov na uro je sonett pospešil v 12,8 sekundah, po dveh kilometrih zaleta je drvel 165 km na uro. Kazalec na merilniku vrtljajev je tedaj obstal ob številki 5600, rdeče polje sega od 5500 do 7000 vrtljajev. Ventili, ki jih krmili odmočna gred v sredini, so se sesuli vselej, kadar se je motor vrtil hitreje od 6600 vrtljajev v minuti.

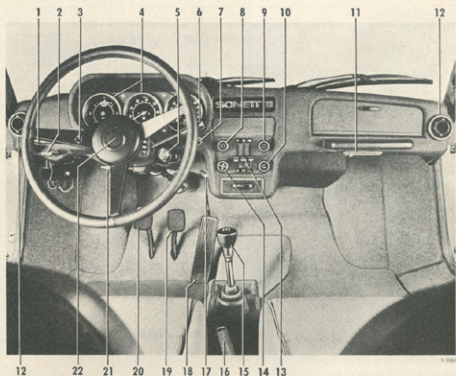
Slabim pospeškom botrujejo tudi slabo izbrana prestavna razmera. Iz prve v drugo sem — po neumerjenem merilniku hitrosti — pretikal pri 39 km na uro, iz druge v tretjo pri 68 in iz tretje v četrto pri 110. Druga in tretja prestava sta nevarno kratki za ostro prehitvevanje.



Vsi vemo: Saabovim inženirjem je več do vzdržljivosti, kot do dirkaških kvalitet, več do skrbne izdelave, kot do divje vrtečega se motorja. Splošna omejitev hitrosti na švedskih cestah pa je le argument več. Sitnarim naprej: kaj pa na tujem? Omejitve niso povsod! 15 000 sonettov, štiri petine celotne proizvodnje, bodo letos pokupili Američani. Všeč jim je takšen, kakršen je. Za druge kupce je sonett predrag, saj je še enkrat dražji kot vrstniki njegovega razreda. Jugoslovani, ki si ga bo zaželel, bo odšel debelih deset starih milijonov (preračunano v dinarje). V tolažbo mu bo, da bo to prvi sonett z jugoslovanskim uvoznim žigom.

Tako kot pretirano hitrost, sovraži sonett III tudi naglo zaviranje. Po enem samem ostrem pritisku na zavorni pedal je v notranjosti zasmrdelo in dokler se koluti na prednjih ter bobni na zadnjih kolesih niso dobobra ohladili, je med ustavljanjem avto vleklo v desno. Kot vsi saabi ima tudi sonett III še prosti tek: nekaj zaradi spoštovanja do prednikov, z dvotaktnim motorjem torej zaradi tradicije, pa tudi zato, ker je po snegu lažje voziti, če motor ne zavira prednjih koles. Sam sem ga preskusil, pa mi ni bil všeč. Verjamem, da je poraba precej manjša, tudi prestavljanje brez sklopke v mestu prav pride, ampak občutek je le neprijeten. Morda tudi zato, ker že dolgo nismo testirali wartburga.

Plastično karoserijo, ojačano s fiberglasom je ukrojil italijanski mojster Sergio Coggiola.



1 — ročica utripalk ter dolgih in kratkih žarometov, 2 — vzvod s katerim izvlečete žaromete, 3 — nastavev osvetlitve instrumentov, 4 — merilnik goriva in temperature, merilnik vrtljajev, merilnik hitrosti in števec kilometrov, razne signalne lučke, 5 — vžig in ključavnica volana, 6 — ročica brisalnikov, naprava „briši-peri“, 7 — varnostne utripalke, 8 — parkirne luči, 9 — stikalo za dodatno električno opremo, 10 — vžgalnik, 11 — lučka za branje zemljevidov, 12 — dotok svežega zraka, 13 — ogrevanje, zračenje, 14 — ventilator, 15 — prestavna ročica, 16 — ročna zavora, 17 — ročica prostega teka, 18 — pedal plina, 19 — zavorni pedal, 20 — pedal sklopke, 21 — vzvod za pokrov motorja, 22 — trobilja

Zašilil je nos in ga sploščeno razpotegnil do prednje šipe, hitri zadek pa oglato spodrezal. Ugašata stopničasta robova na obeh bokih, ki dajeta vozniku in sopotniku vtis varne širine. Praktične in lepe so kljuge na vratih, ki sploh niso kljuge pač pa le izbočena pločevina z gumbom za odpiranje. Zadnje steklo pokriva cel razpotegnjeni zadnji del in je hkrati pokrov prtljajnika. Nesorazmerno dolg se mi je zdel prednji konec, ki sega preveč čez kolesa spredaj! Mislim, da je bila prav ta štrlina kriva, da je avtu pri velikih hitrostih in vetru z boka narhlo prestavljalo nos. Luči je Coggiola skrtil pod poklopce, da jih čez dan ni videti. Halogenski žarometi (desni-zasenčeni in levi-nezasenčeni) sta privita v kljuno, za ozkimi okrasnimi letvami.

Nepripraven je pokrov motorja, ki ga odpiramo iz sredine prednjega dela. Odprtina je premajhna celo za izkušnega mehanika, sam pa sem zaradi nje običl na cesti. Sredi noči so je z alternatorja smel priključek in elektrika v avtu je pošla. Skozi pretresno luknjo napake nisem uspel odkriti; lahko sem le zmrzoval, dokler ni prišla pomoč.

voznika. Celo uglednemu predstavniku Saabovega propagandista, ki me je službeno pripravil o popolnosti toga pritlikavca, se je obraz neugledn spaciil, ki jo je lezel vanj.

Drugeče je, ko že sediš. Trdi, malce školjkasti sedeži, prevlečeni z usnjem in togo razpotegnjeni v opornike za glavo in vrat, odlično opirajo telo. Koristna je blazina za podporno hrteniči, ki jo je po višini moč prilagajati.

Noge udobno stegnemo, le ob pedalu za sklopko je premalo prostora: zimske čevlje bi moral sezuti. Kadar sta me trdo vzmetenje in prav nič mehkejši sedež na gubasti cesti treščila v strop, sem se razvelisil mehke, gumaste obloge pod prevleko iz umetnega usnja. Črno prebarvan in trdno oprt cevasti lok za sedežema viliva pogum in jamci, da bo med prevračanjem glava ostala cele. Trikotna varnostna sodstva posodita k serijski opremiti.

Ko sta sedeža v zadnji legi, je za njima za tanko aktovko praznine. Prostor za sedeži so konstruktorji izrabili za bencinski rezervoar in ga, kajpak, dobro izolirali. Za njim, pod zadnjim steklom, je (neločen od prostora za odpiranje) dvestolitrski prtljajnik, dovolj velik za najnujnejšo prtljago za dva. Za večje kose je treba odpreti stekleni pokrov — ročica za odpiranje je za voznikovim sedežem — po drobnejšije seže sovovznik lahko med vožnjo. Obroč volana je prijeten: zelo pokončen, obločen v usnje. Čeprav se z ene na drugo stran zavrti le 2,7-krat, je še vedno lahketen. Črna armaturna plošča s tremi okroglimi instrumenti je pregledna, prestavna ročica je

priročna in švedsko natančna. Primitiven je vzvod, ki ga je treba izvleči, da se izbulijo luči. Žaromete s tem tudi prižgemo.

Lučko za razsvetljevanje kabine težko najdeš, je pa praktična: sopotniku posveti na zemljevid, ne da bi bila v napoto vozniku.

Pogrešal sem prostor za običajno šaro, saj razzen zaprtega predala pred sopotnikovim sedežem ni ničesar: ne žepov na vratih, ne police nad nogami. Skatlasta vdolbina ob prestavni ročici je komaj dovolj velika za cigarete.

S tremi vzvodi je moč natanko uravnati gretje in zračenje: topel ali mrzel zrak vdira skozi odprtine pod prednjim steklom, samo hladen pa na obeh straneh armaturne plošče. Ventilatorja ni slišati. Reže za prezračevanje so nad zadnjimi, stranskimi okni. Trikotna okenska se ne odpirajo v najhujši vročini pomagajo odmaknjene zadnje šipe. Ošiljena karoserija odlično reže zrak, šumenja skoraj ni slišati, le motor malo preveč ropota.



Na kratko: sonett III je športnik po zunanosti, po opremiti, po počutju in po ceni. Motor, ki so mu ga prisodili, je preslaboten, da bi ga uvrstil med divjake, pač pa po švedskih principih jamci, da bo voznik dolgo živel. In morda je še najbolje tako.

Joj, kam bi del?

Sonett III je visok le 119 centimetrov in pri vstopanju ali izstopanju ne nudi nikakršnega razkošja. Zahteva gibčnega, na pol zložitljivega