

Upam, da ste dvignili prste. Saab namreč leti. Draken, Viggen in Gripen. Ah, ja, in B 17. In ne, 9-3, vsaj pod normalnimi pogoji, ne leti. Tudi če je Aero.



besedilo: Vinko Kernc • foto: Aleš Pavletič

Leti, leti, leti, leti Saab!

► Blagovna znamka Saab ima namreč daljšo zgodovino v letalstvu kot v avtomobilizmu. Od tod tudi letalske asociacije. Ampak tu se letenje oziroma zveza z njim konča. Takšen 9-3, kot ga vidite na fotografijah, ima sicer zelo zmogljiv motor, a je na trgu veliko avtomobilov, ki so krepko hitrejši od njega in zato bližje vzletnim hitrostim.

Nekoč, v davnih časih, ki se jih le še redko kdo spominja, je imel Saab na naših tleh dobro ime in dober imidž. Tudi na naših cestah smo ga pogosto videvali,

delno tudi zato, ker je bil ves čas nekaj posebnega.

Saab je res posebež; dolgo so ponujali le en model (in še danes, če smo malce strogi, ponuja le dva), kljub temu pa se je dokaj pogosto pojavljal na straneh te revije. Prvič že leta 1968! A vsaj ko gre za avtomobilsko dogajanje na tej strani Alp, Saab ni imel ravno srečne roke. Postajal je vse bolj eksotičen; delno zato, ker ima zadnje čase smolo pri menjavanju lastnikov (prav te dni bi se ga rad otesel GM, sedanji lastnik), delno pa

zato, ker ima zadnje čase smolo glede uradnega zastopanja na našem trgu. Videti je, kot da nihče nima prav posebnega zaupanja v potencial te znamke in njenih izdelkov. Škoda.

Poglejte, na primer, 9-3. Ključ za zagon motorja je (še vedno) med sedežema (čeprav zdaj ni več treba pretakniti v vzvratno prestavo, da bi ključ lahko izvlekli) in vrtljivi gumb za prižiganje žarometov je treba zavrteti v nasprotno stran kot pri vseh drugih znamkah – v nasprotni smeri urinega kazalca. Toda posebnost se začne že zunaj: z malo domi-

| Saab 9-3 Sport Combi 2.0 Turbo (154 kW) XWD Aero

šljije ugotovite, da so Saabi eni izmed redkih avtomobilov na svetu, ki od svojega nastanka (tako po drugi svetovni vojni) sledijo podobnemu slogu oblikovanja. Čeprav Švedi niso svetovno znani oblikovalci, se je prva oblika Prasaaba prijela in obdržala. Kombijevski različici, parkirnim lučem LED in dvema izpušnima cevema na zadku navkljub.

Podobno je tudi znotraj: armaturna plošča je samosvoja in že dolgo po svoji obliki eden od Saabovih zaščitnih znakov. Zato se morda zdi rahlo zastarela, a s stališča ergonomije večjih zamer ni. Merilnikom, denimo, ne morete očitati ničesar, z izjemo morda videza (in premajhne količine hkratnih informacij, a to postaja že pravilo v avtomobilizmu ...), tam pa je celo 'turbometer', ki ga zadnje čase

Volanski obroč je dokaj velik in lahko bi se pomaknil še kak centimeter proti vozniku, je pa zelo dobro oprijemljiv. Okrasna plastika v videzu aluminija sicer ne pomaga pri oprijemu (prej nasprotno, še posebej poleti), je pa del splošne 'alu' dekoracije notranjosti, ki se zdi okusno dozirana in vključena v splošen videz. Barve so klasične: spodaj prevladuje črna, zgoraj sivina, siva pa je tudi tkanina na srednjem delu sedežev; njuna robova sta usnjena, sedalni del pa ne, kar je vsaj glede oprijema telesa dobra rešitev. Vse skupaj rahlo spominja na Ikea ali pa gre le za podzavestno asociacijo.

Sedenje za volanskim obročem je nešportno visoko, je pa športna mehanika tega Saaba. Tudi zagon motorja je poseben:



“Čeprav Švedi niso svetovno znani oblikovalci, se je prva oblika Prasaaba prijela in obdržala.”



le še redko srečate v avtomobilih. Na žalost je brez enot, a vseeno dobro prikazuje trenutno vlogo turbopuhala pri delovanju motorja. In Saab je (spet) eden redkih, ki ponuja 'nočni način' – s tipko ugasnete vse merilnike razen tistega za hitrost; s tem na daljši, lagodni poti (ponoči) razbremenite voznika s takrat nepomembnimi informacijami.

ob zasuku ključa traja vrtenje zaganjalnika zaznaven trenutek dlje kot pri večini avtomobilov, potem motor čisto narahlo poskoči in mirno steče, kar ima svoj šarm. Z zamolklim, a prijetnim zvokom takoj nakaže, da gre za športne zmogljivosti stroja. Dvolitrski motor ima turbopuhalo, a ne gre za 'downsizing' (zmanjševanje prostornine), temveč za izrazit

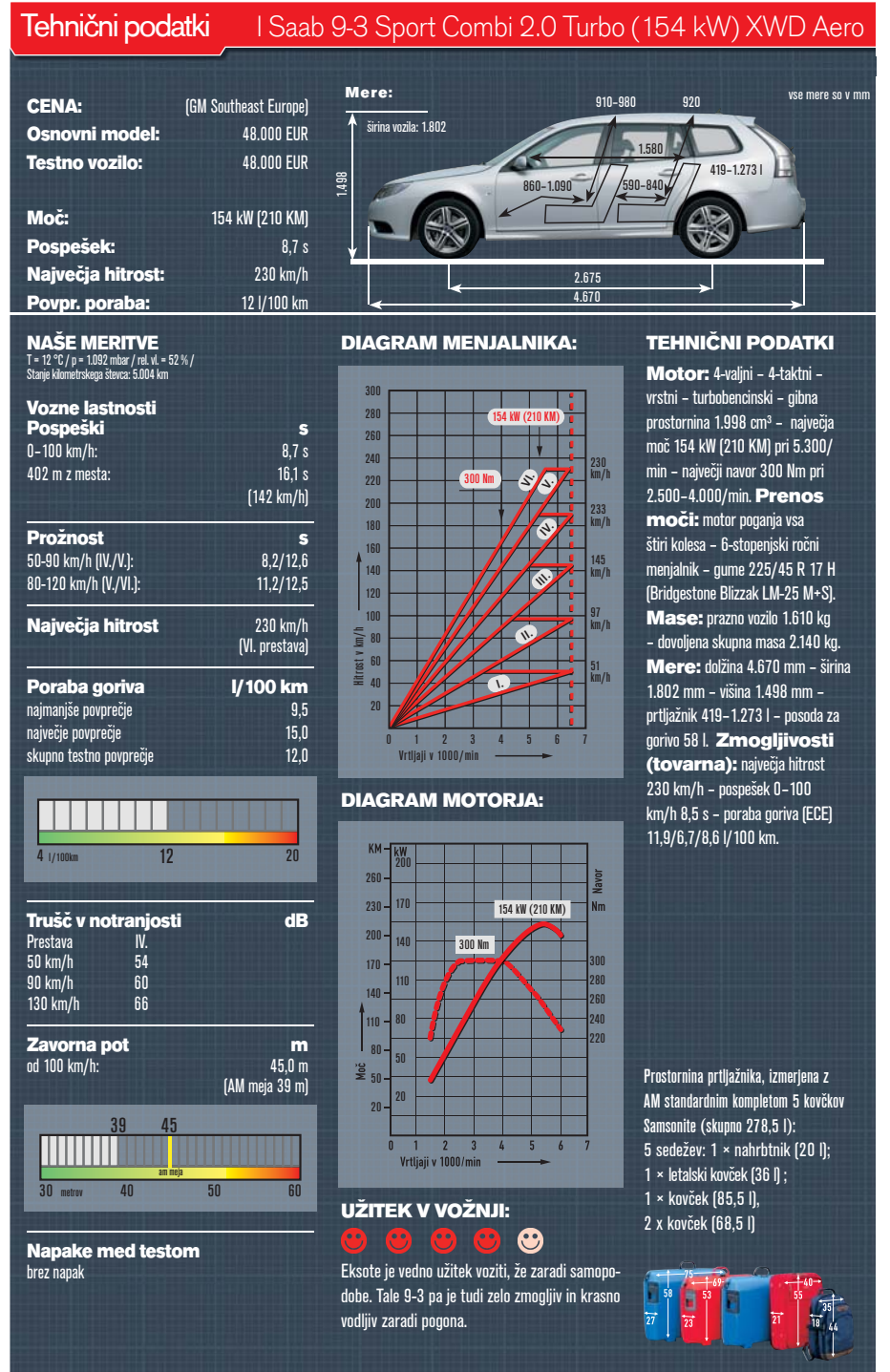


način povečevanja moči po starem načelu. Motor ima prijeten, športen turboznačaj, k čemur veliko doda tudi hipna odzivnost motorja na stopalko plina, kar je pri večini nežnih sodobnih avtomobilov prej izjema kot pravilo. Takšna odzivnost je pri športnem turbomotorju skoraj nujna, saj se motor zaradi

Zvok motorja z naraščajočimi vrtljaji seveda narašča, a ne linearno ali z drugimi besedami – narašča drugače, kot bi pričakovali. Ni pa moteč. Kot tipičen turbomotor pri 1.000 vrtljajih v minuti sicer vleče, a nerad, pri

Ja, XWD. Ta je v osnovi sicer mišljen za varno (in hitro) vožnjo posebej na bolj ali manj spolzkem, z izklopljenim sistemom ESP (na žalost se ta izkloplja prek menija z najmanj šestimi pritiski na gumb) pa dovoljuje tudi nekaj igranja. Ni slabo, če se pri tem voznik navadi pritisniti stopalko plina, sekundo

Zato je treba vedeti: letenje s (takšnim) Saabom je treba vzeti v prenesenem pomenu. Potem bo švedski posebnjež zares nekaj posebnega. ◀◀



Zunanost [15]	11	Ubijalco lep ni, je pa prepoznaven in nekaj posebnega.
Notranost [125]	95	Le povprečno prostoren, a z dobro Klimatsko napravo in z zelo prilagodljivim prtljaznikom.
Motor, pogon, podvozje [65]	53	Zelo zmogljiv motor, a še klasične gradnje. Zelo dober tudi menjalnik in odličen pogon!
Vozne lastnosti [70]	58	Zmogljivo mehaniko je lahko krotiti tudi na fizikalnih mejah, obenem pa je prijeten tudi med lagodno vožnjo.
Zmogljivosti [35]	27	Čeprav je menjalnik rahlo dolg, je motor dovolj močan za športne zmogljivosti.
Varnost [45]	37	Ker je v splošnem tehnično le povprečen, mu manjkajo številne tehnikalije za izboljšanje aktivne varnosti.
Gospodarnost [65]	31	Vselej najmanj povečana, če že ne velika poraba goriva. Ekskluzivnost ima svojo ceno.
Skupaj	312	Saab se z imidžem vriva med prestižnejše automobile tega razreda, s svojo posebnostjo pa ima v rokavu svoje adute. Obenem je 9-3 kot kombi tudi družinsko uporaben, v splošnem pa tudi zelo športen s tem motorjem in pogonom.

Hvalimo in grajamo

- ▲ imidž avtomobila
 - ▲ motorne zmogljivosti
 - ▲ pogon, lega na cesti
 - ▲ podvozje
 - ▲ klasična športna tehnika
 - ▲ delovanje klimatske naprave
 - ▲ ergonomija tempomata
 - ▲ prtljajnik
 - ▲ bočni oprijem sedežev
-
- ▼ majhni zunanji ogledali
 - ▼ visoko sedenje
 - ▼ prostor na zadnji klopi
 - ▼ poraba, domet
 - ▼ trušč pri velikih hitrostih (veter, motor)
 - ▼ rahlo predlog menjalnik