

Supertest (100.000 km)

## Saab 9-3 1.9 TiD vector

V veselje nam je, da vam lahko predstavimo delo vsega tistega, kar smo doživeli z avtomobilom, s katerim smo v zadnjem poltretjem letu prevozili 100.000 kilometrov. Ne (samo) zato, ker bi nam bil tako zelo všeč, ampak predvsem zato, ker se nam zdi prevožena razdalja in dolžina supertesta takšna, da že razkrije, ali gre avtomobilu zaupati ali ne, ali je vredno svojega denarja in slovesa, ali je kljub nekaterim nevednostim solidna ali morda neprimerna izbira. Saab 9-3 je takšno preizkušnjo končal v prijetnem povprečju: vožnja z njim nam je ostala v dobrem spominu, enkrat nas je pustil na cesti (parkiršču), bellii smo si glavo, kaj je narobe z menjalnikom in zakaj se stranske šipe nevožno zaprejo. Načeloma pa je bil prav prijazen do nas ...



Tako je videti prijazen in nikoli utrujajoče voznikovo delovno mesto. Saabova filozofija izhaja iz letalstva in bi jo lahko s pridom prodajali običajnim razkaovalcem vseh mogočih barv in oblik merilkov.

Osaab 9-3 smo v času supertesta objavili že pet prispevkov, v njih smo opisali tudi posebnosti iz zaznamkov v spremenjeni vožnji. Med vožnjo vnanj seveda nisimo ničesar pisovali, se pa marsikomu utrnili misli, da dodatek vector pri tem saabu ni v prid linuznemu uspehu. Podvožje je namreč občutno trše, kar je sicer lah-

ko povsem sprejemljivo, a tu smo zares čutili vsako neravnino, kanal na cesti in podobno. Podpisnemu se je celo zdelo, da bi uregali biti saab kriv za občasne bolečine v hrbtenici, ki imajo sicer globlje vzroke, a jih je morda dolgotrajna vožnja naredila bolj izrazite. A te bolečine se niso pojavile vedno! Nobenih težav z njimi nisem imel na poti na lanski parkirišči avtomobilski salon (nikoli pa ne bom pozabil na avtocesti izpraznjene

pnevmatike in ročnega pogovora z vaškim vulkanizerjem, ki ni znal besedice angleško, jaz pa le ou in v francoskih), podobno je bilo med večkratnim obiskom Budimpešte – ja pa prišla v osredje dobra komunikacija med strojem in voznikom, dober občutek je okrepi bil izbrani dizelski motor, da o več kot zgledno urejenem delovnem okolju sploh ne govorim. Saab pač izhaja iz letalske industrije in med številnimi merilniki v kopitju se ne bi nihče zanašal, če bi jih ozvalja li s kakšno kričeco (po možnosti modro) barvo in prevec izrazitimi oznakami. V 9-3 ni prav nič odvec.

Euro NCAP:  
☆☆☆☆☆ (33 točk od 37)

Zelena svetloba je zelo prijazna tudi za utrujene oči med nočno vožnjo – ko se ne dogaja nič posebnega, jo je mogoče celo izkjučiti, de luje samo še merilnik hitrosti.

Skoraj popolni ergonomiji ni kaj očitati. Ko ti v koloni postane dolgačas, se lahko začneš igrati s tipično skandinavsko pogruntavščino v obliki držala za pijsko. Kako preprosto, kako učinkovito! Pogled pa vseeno ni smel zdrsniti nekaj centimetrov v desno in navzdol, kjer se je že kmalu začela luščiti zgornja plast na gumbu za odpiranje predala pred splojnikom. Na zadnjem servisu so jo zamenjali (še v garanciji, drugače bi morali odsteti dobrih 40 evrov), menda pa so rešili tudi večno težavo z zapiranjem stranskih stekel – najprej je ponagalo sovoznikovo, na koncu se voznikovo. Menjava stikal na voznikovi strani je stala 129 evrov.

Saab 9-3 je v redakciji vmes začel dobivati sloves avtomobila, ki ga imamo vsi radi, hkrati pa smo imeli ob kavi povedati marsikaj na njegov račun: to, da je trd, smo vedeli od začetka, a začeloma nas je skrbeli, da se v grabinah v volanovskem mehanizmu oglaš nekej prevec neznan zvok. Prav tako si nismo znali razložiti, zakaj med pospeševanjem slimo čudno šumenje in



Ni kaj, saab 9-3 je tipična linuzna srednjega razreda, dovolj nevpadljiva, da je zelo primerna alternativa nemiskim postavljačem (navsezadnje si veliko tehnične deli z Opelovo vectro). Na supertestu nas kljub občasnim muham ni razočaral.

izpuhletu 136,62 evra. Če avtomobil ne bi bil v garanciji. Kot se spodobilo, smo jih zraven prosili, naj utišajo še prej našete strahove in so jih: porabili so dva kita za popravo notranjega sklopa volanskega droga (pokošanje med vožnjo čez grbine je utihnilo; cena 178 evrov), zamenjali tesnilo ob hladilniku (24 evrov), plin hladilnika (6,26 evra) in olje kompresorja (6,53 evra) – in ni bilo več šumenja pri spjeljanju.

Ko smo prevozili 100.000 kilometrov, si nismo oddahnilii – avtomobil s težkim srcem odpeljal nazaj k zastopniku. Pa čeprav se je uredniku na avtomobilskem salonu v Celju spuntal (no, pozabl je, da se da težave rešiti tudi z odklopom in ponovnim priklopom akumulatorja), kovačeva je pač bosa, in čeprav smo na nekaterih delih že opažali, da saab postaja utrujen. Veselili smo se pač prijazno hitre, a varčne vožnje, njegovih sedežev v kombinaciji usnja in tkanine

(kolega se je očino veliko vozil z letali in jih je primerjal z Adriini mi v malih nadležjih, menda gre za kompliment), pridih prestiznosti in sorazmerne nevpadljivosti. Tudi zato bi imel raje saaba kot

mema. Še to takšnega saaba 9-3 ne morete več kupiti. Vmes so ga rahlo prenovili, tudi menjalnik so menda zamenjali.

Boštjan Okorn, foto dokumentacija Na kolesih

### Saab 9-3 za pol cene!

Ko smo na dvoletje pripeljali saaba 9-3 1.9 TiD vector z vsvo dodatno opremo, nam je bilo jasno, da bo med drugim prenosom izgubil dober del prvotne cene, ki je preselja devet milijonov tolarjev oziroma preučljivo 39.869 evrov. Zato nas je zdaj še kako zanimajo, kaj bodo ogrožili pri slovenski podružnici Eurotaxa, podjetja, ki se ukvarja s kotacijami rabljenih vozil. Brez dodatne opreme bi bil vreden le še približno 19-20 evrov, od tega je treba odšteti še 219 evrov zaradi prevec prevoženih kilometrov: povprečni voznik bi v času supertesta zmogel zgolj 46.400 kilometrov! Zaradi dolgega seznama dodatne opreme bo treba za supertestnega saaba vendarle odšteti nekaj več: zdaj so dodatki vredni še debelih 4273 evrov. Pod črto so pri Eurotaxu tako dobili znesek 20.657 evrov. Med supertestom je saab 9-3 1.9 TiD s samodejnim menjalnikom in kupom dodatnih 88 opreme izgubil nekaj več kot 48 odstotkov prvotne vrednosti. B. O.



### Stroški supertesta: saab 9-3 1.9 TiD vector

starost vozila	29 mesecev	100.000
prevoženih tolarjev		317.050 €
servisni pregled (delo)	3x	
motorno olje	15,1 litra	212,04 €
čistilne olja	3 kos	36,86 €
čistilne kreme	1 kos	40,44 €
čistilne trlake	2 kosa	36,44 €
čistilne goriva	1 kos	49,51 €
hladilna tekočina	1 liter	5,84 €
čistilo zavor	3 kos	21,70 €
metilica brisalca	2 kosa	55,88 €
zavorne ploščice spredaj	komplet	110,34 €
zavorne ploščice zadaj	komplet	87,85 €
drobni material		14,52 €
skupaj stroški materiala		669,820 €
povprečna poraba goriva	7,71 l/100 km	
stroški za gorivo (dizel)	7,712,48 litra	7.573,660 €
stroški obveznega zavarovanja		1.659,530 €
sedanja vrednost vozila (Eurotax)		20.657,00 €
izguba vrednosti		18.211,970 €
skupaj stroški supertesta		28.432,030 €
stroški na prevožen kilometer	100.000 km	0,28 €

DELO

### Še o saabu ...

Tim Malavašič: Ne spominam se, da bi imeli s kakšnim supertestnim avtomobilom toliko težav kot s saabom. Bilo je obdobje, ko je bil nenehno na popravilu. Zdaj so nagajale šipe, zdaj menjalnik, potem spet šipe ... A vendar se je na koncu pokazalo, da je šlo bolj ali manj za 'malenkosti', saj so bili vsi vitalni deli dobro ohranjeni. Na 100.000 kilometrov poti se je saab 9-3 1.9 TiD pokazal kot prijeten in udoben družni avtomobil. Z nekaj slabše odmerjenim prostorom za noge zadnjih potnikov (kar je nasploh značilno za ta razredni prijačnik), ki brez težav zadovoljuje potrebe zahtevnejše štiričlanske družine. Hivaliti smo 1,9-litrski dizelski motor TiD, medtem ko je bilo na račun samodejnega menjalnika izreženih kar nekaj pripomb. Večini v redakciji ni ustrezalo tudi izredno dro, športno nastavljeno podvožje, ki sodi v opremo vzelo.

### Tehnični drobnogled

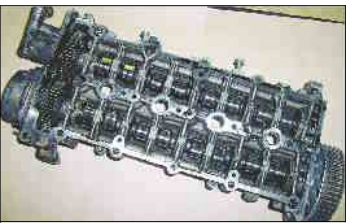
## Pohvalno in brez morebitnih pripomb

Finalni del dobri dve leti trajajočega testa tridivselni smo pričakali z velikim zanimanjem. S saabom 9-3 smo prevozili 100.000 kilometrov, dvakrat toliko kot z dosežanimi supertestnimi avtomobili srednjega razreda. Radovednost, kaj bo odkril finalni pregled pomanjkljivosti in obdeljivosti ključnih mehanskih delov, je dosegla vrhunec v prostorih Avto-moto zveze Slovenije, kjer smo švedsko limuzino zapeljali na nekaj tehničnih preskusov in ji pregledali dizelsko srce.

Zadnji del preskusa se je za šveda začel z merilno sondo v izpušni cevi, s katero smo preverili morebitno povečanje strupenih emisij v izpuhu. Analiza treh, vsaj dve minuti trajajočih meritev je dala pričakovane podatke. Prav vse je bilo v najlepšem redu in saab je dobil plaket, kot pravijo pri AMZS. Enako spodbudni so bili rezultati teste delovanja zavor na merilnih valjih. Na prednjih in zadnjih kolesih je bilo zaviranje optimalno. Celo običajne razlike, posledice različne mase, ki jo nosijo kolesa, tako rekoč ni bilo. Na prednjem kolesnem paru je dosegla omenjene nevedne štiri odstotke, na zadnjem celo zgolj odstotek. Enako je obveljalo za ročno zavoro z

dvoodstotno razliko – pri konkurenčnih avtomobilih s prejšnjih supertestov, honda accord, fordou mondeu in recimo BMW serije 3, rezultati po pol krajši razdalji niso bili tako izvirni.

Pri naslednjih meritvah smo se posvetili podvožju in pregledu morebitnega povečanja primarnih in sekundarnih kotov. Dobijeni podatki o zaostajanju, nagibih in stekanju koles na prednji in zadnji osi so bili v okviru pričakovanih oziroma tovarniško dovoljenih minimalnih in maksimalnih vrednosti. Sledil je preskus blažnikov, na katerem se je kar nekaj naših avtomobilov po 50 tisoč kilometrih pokazalo v precej slabi luči. Šved ni imel težav. Tako prednja kot zadnja blažnika sta delovala usklajeno in brez odstopanj. Absolutna razlika v delovanju prednjega para je bila celo ničelna, odstopanje pri zadnjem paru pa je doseglo zgolj odstotek, kar je nasploh eden najboljših izidov doslej. Sodeč po



Na obeh odmičnih grehah in zlasti njihov odmičnih za pomikanje sesalnih in izpušnih ventilov ni bilo motečih risov in lis obrabe, ki nastajajo večino zaradi prenizkega oljnega tlaka in neustrezne razporeditve mazalnega olja.

tem bodo športno nastavljeni blažniki, takšne ima pač saab v izvedbi vector, še lep čas uspešno iztrajajoč karoserijsko nihanje in opravilji zadano poslanstvo.

Sledil je zanimivejši del z razdiranjem večine bolj obrabljivih delov. K 'razpadlemu' motorju je



Na jeklenih valjih se še vidijo sledovi tovarniške obdelave s honomaj. Izmenili smo le 0,01-milimetrsko povečanje vrtn in skoraj nobene ovalnosti.



Na motorju greh in njenih spodnjih ojničnih ležajih nismo opazili nič izmerilni nič nezaželene.

stopil mojster podjetja Avto Novak. V roke smo mu najprej popolnili bate. Njihova drsna površina je bila skoraj neobrabiljena in brez opaznih poškodb. Enako so se odrezali batni obročki. O povečani zračnosti v njihovih kanalih ni bilo sledi. Z odklono so dvojni supertest končali valji. Na njih smo namerili le 0,01-milimetrsko obrabo in videli veliko znakov tovarniške obdelave površin s honomaj. Na zgornjih delih valjev, ki zaradi obrabe najprej dobijo ovalno obliko, nismo izmerili nobenih sprememb. Blok iz jeklene litine (večina drugih delov motorja je iz lažjega aluminija) je po tej prsti prelati preskus odlično, boljše od dosežanih motorjev z blokom iz aluminija.

Tovarniško formo so kazali tudi drugi motorni deli. Med njimi



Samodejno menjalnik, nad katerim so se nekateri člani redakcije občudo pritoževali, nismo razdirali. Sicer pa tega ne počne skoraj nihče več. Če se pojavijo resne težave, samodejno menjalnika zaradi zapletene konstrukcije ne popravljajo več, ampak ga zamenjajo z novim.



V delavnici Avto-moto zveze Slovenije na ljubljanski Dunajski cesti je saab najprej opravil nekaj testov, po razstaviti motorja pa je njegove dele temeljito pregledal mojster iz podjetja Avto Novak.

mi sesalnimi ter osimni izpušni ventil v ventili. Po vseh teh delih je mogoče skledati zgolj na utekanje oziroma pravilno delovanje v vedno zadostno količino mazalnega olja med posameznimi drsnimi površinami. O morebitni obrabi in poškodbah ni sledil! Enako lahko zapisemo za glavno greh in njene ležaje. Bili so brez risov in brez očitnega odstopanja od tovarniških toleranc. Povečana zračnost na drsni površini je

bilata tako rekoč neizmerljiva. Na splošno bi lahko zagotovili, da motor še dolgo teče kot švicarska ura. Dobro formo stroja je potrdila tudi minimalna sajavost na batih in glavi motorja. Oboje kaže na ustrezno zgozovanje in natančno določanje količine goriva in zraka – za omenjeno skrbita naprava za vbrizg goriva po skrupnem vodu in turbopolnilnik s spreminljivo geometrijo vodilnih lopatic.

Saab 9-3 je preстал 100.000 kilometrov tako rekoč brez omeje vrednega poslabanja vitalnih mehanskih delov. Vse njegovo, recimo mi tako, drobno deluje uglaseno in prav nič izrabljeno. Tako preprosto ni razloga, da ne bi verjeli v še dolga leta načeloma nezahvalnega življenja s švedsko limuzino. Na finalnem testu nisimo v pacientov zdravstvenih karton zapisali nobene črne plati.

BRUNO KUZMIN, besedilo in foto

**PREVELIKA HROST JE NAJNAJ**

ČISTE BIKO DIZELNOLUČE: VOZITE PO OMEJENJANI IN POZICIJSKI ENAKOSTI NAZMERE NA ČISTILNIH IN IZPUŠNIH PRIPOMOČNIKIH. PRAVA ZA IZPUŠNE

PRIPOMOČNIK ZA IZPUŠNE TRIGLAV