

La Saab Aero est la voiture la plus puissante produite en série par Saab. Son développement profite habilement des travaux effectués sur le prototype Ecosport, tant en matière de gestion du moteur, que de sécurité.

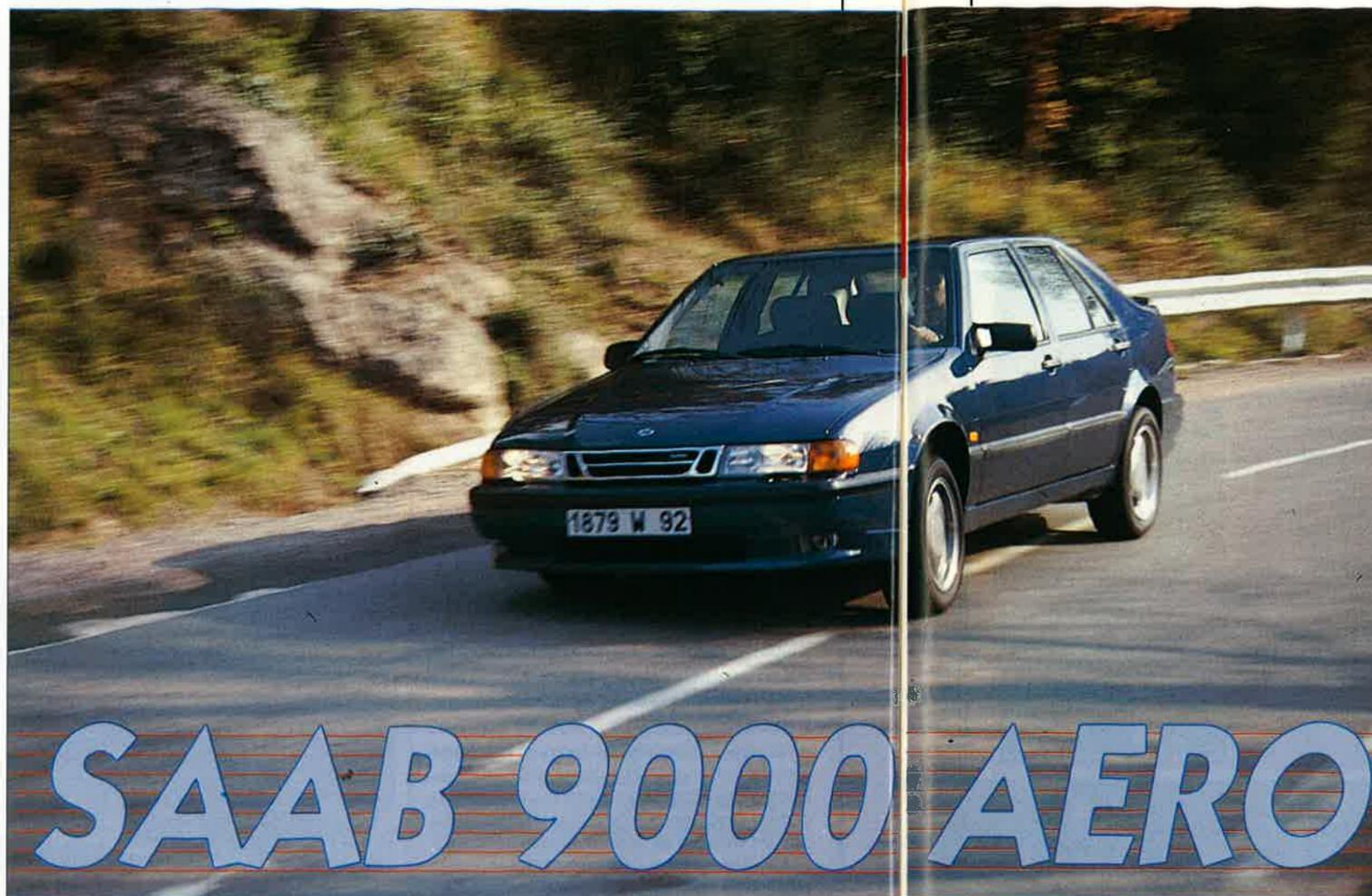
Entre la Saab 9000 et le 4 cylindres 2,3 litres, c'est l'amour fou. Tant attendu, un éventuel prétendant doté de 2 cylindres supplémentaires ne viendra pas. Qu'importe, la 9000 Aero est chargée de démontrer que le nombre de cylindres ne fait pas le bonheur (enfin pas toujours...). Elle chapeaute la famille des 9000 CS (les 5 portes) tout comme la 9000 Griffin le fait pour les 9000 CD (4 portes).

Dans l'air du temps, cette sportive ne joue pas l'esbroufe. Charme et discrétion sont au rendez-vous. Cela confirme bien la tendance actuelle qui veut qu'une berline à tendance sportive ne s'affiche pas trop. Certains détails ne trompent pourtant pas. Les jantes de 16 pouces chaussées en exclusivité des nouveaux Michelin Pilot HX en 205/55 promettent déjà quelques sensations fortes.

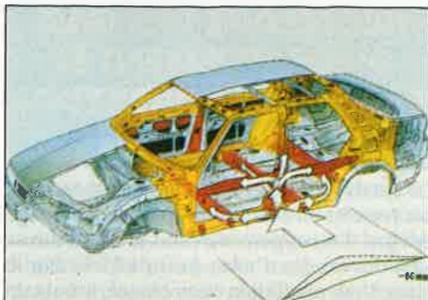
L'arrivée de cette Saab 9000 Aero commémore un anniversaire d'importance dans la courte histoire sportive du constructeur suédois puisqu'il y a 30 ans, Erik Carlsson s'imposait dans le Rallye de Monte-Carlo au volant d'une Saab 750 Granturismo (moteur 3 cylindres, 2-temps, 50 bhp). Depuis Saab a délaissé la compétition mais reste au top en matière de motorisation. Le 4 cylindres qui équipe cette 9000 en est le meilleur exemple.

Apparu au printemps 83, ses caractéristiques techniques le plaçaient déjà en tête des productions de l'époque : 2,0 litres, 16 soupapes, double arbre à cames en tête, turbo et échangeur d'air. Il développait à l'époque 175 ch à 5300 tr/mn et un couple de 27,8 mkg à 3000 tr/mn. Au fil des ans, ce bloc a gagné en cylindrée passant à 2,3 litres. La dernière évolution en date profitait à la Saab 9000 turbo qui devenait alors la traction avant la plus puissante du moment avec 200 chevaux.

L'Aero constitue une étape supplémentaire vers la meilleure exploitation possible du potentiel de ce moteur. Inchangé dans sa cylindrée (A x C : 90 x 90 mm), il se distingue par sa puissance élevée de 225 ch à 5500 tr/mn et son couple impressionnant de 35,6 mkg à 1950 tr/mn. Ce 4 cylindres reçoit un turbocompresseur Mitsubishi plus gros (il augmente le débit de 10%) qui souffle à la pression relativement importante de 1,02 bar. Pour la fiabilité, les paliers sont refroidis par eau. Tandis que l'air d'admission passe par un intercooler. Souffler plus est une chose, souffler bien en est une autre. Pour gérer au mieux cet ensemble injection/allumage et suralimenté, on retrouve le dispositif Trionic (présenté dans les pages suivantes). Mais les ingénieurs suédois ne se sont pas contentés d'augmenter



Un véritable arceau complète la structure de caisse au niveau du pilier C.



Dans le passé, les Saab s'illustrèrent en compétition et particulièrement dans certaines spéciales du rallye de Monte-Carlo. Cette 9000 Aéro n'est pas en reste sur un terrain aussi mouvementé.

La carrosserie dissimule une robuste cage de sécurité à zones déformables avant et arrière, des longerons anti-intrusion et des tôles de renfort.

CARACTÉRISTIQUES SAAB 9000 AERO

MOTEUR : 4 cylindres transversal avant, 2 ACT, 16 soupapes. Gestion électronique intégrale. 2290 cm³.

Alésage / course : 90 / 90 mm.
Compression : 8,5 à 1. 165,6 kW (225 ch) à 5500 tr/mn et 350 Nm (35,7 mkg) à 1950 tr/mn.

TRANSMISSION : Roues avant motrices. Boîte manuelle 5 rapports avec anti-patinage en option.

CHASSIS : Caisse auto-porteuse. Mac Pherson, ressorts excentrés, amortisseurs à gaz basse pression, barre stabilisatrice 19 mm de diamètre. Barre Panhard, ressorts, amortisseurs à gaz basse pression, barre stabilisatrice de 19 mm de diamètre. Direction à crémaillère avec assistance. Freins à disques sur les 4 roues ventilés à l'avant. ABS à 3 circuits.

DIMENSIONS : Longueur/ largeur/ hauteur/ empattement : 4620/1764/1415/2672 mm.

Pneumatiques : 255/55 ZR 16.
Carburant : 68 l. Volume du coffre : 610 l.

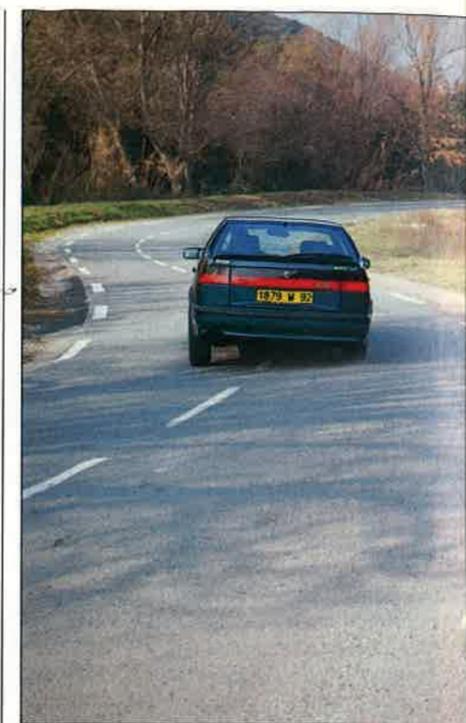
POIDS : 1430 kg

PERFORMANCES : 240 km/h (bridée électroniquement)

0-100 km/h : 6,9 s

80-120 km/h en 5ème : 8,9 s.

Prix : 302 000 F.



Le comportement de cette Saab traduit parfaitement sa vocation sportive.

seulement 6,5 kg/ch.

Dans son comportement, la Saab 9000 Aéro surprend agréablement. Levées de pieds et gestes brusques ne parviennent que difficilement à la mettre en défaut. Elle dérive sagement avec juste ce qu'il faut de sous-virage pour rassurer. Les inclinaisons de caisse restent par contre relativement importantes. Dans les changements de rapport, on regrette le débattement trop important du levier ainsi que la fermeté de la boîte. Les sièges étudiés spécialement pour elle maintiennent plutôt bien, même si une possibilité de réglage des lombaires serait souhaitable. Tendance sportive ne veut pas dire sportive "tout court", la Saab 9000 Aéro ne cherche pas à convaincre les "purs et durs". Elle se positionne simplement comme une berline très rapide et capable de certaines fantaisies. Les freins à disques de cette suédoise rappellent d'ailleurs très bien cet état de faits puisqu'ils n'acceptent que peu de temps une série d'efforts successifs. La Saab 9000 Aéro sera commercialisée au prix de 302 000 francs. En concurrence avec une Audi S4 (intégrale/313 850 F) ou une BMW M3 (propulsion/299 800 F), cette suédoise peut compter sur son excellente présentation et son confort pour convaincre. Par rapport à une propulsion, elle se montrera de toute manière plus sécurisante dans des conditions d'adhérence précaires. Reste qu'à ce niveau de prix, 4 roues motrices ne sont pas un luxe. ■