

Une appellation bien longue pour une berline dont la particularité est l'extrême discrétion. Les « connaisseurs » apprécient. Et nous ?...

ESSAI

Saab 9000

T16 Luxe

Automatique



LA DISCRÉTION ET LE CHARMES

TECHNIQUE

Moteur : AV, 4 cyl. transv. ; 1 985 cm³ (90 x 78 mm) ; 175 ch (129 kW) à 5 300 tr/mn ; couple maxi : 27,8 mkg (273 Nm) à 3 000 tr/mn ; rapp. volum : 9,0/1 (super) ; bloc fonte ; culasse alliage léger ; 2 arbres à cames en tête (chaîne) ; injection et allumage électron. Turbocompress. Garrett T3, échangeur air/air ; système APC (qualité carbur.). Radiateur d'huile.

Transmission : roues AV motrices ; boîte autom. ZF HP 18 ; vit./1 000 tr/mn 3^e/4^e : 28,96/39,14 km/h.

Suspension : AV McPherson, barre stabil. ; AR : essieu rigide, ress. hélic., 4 bras de réaction, barre Panhard, stabilisateur.

Freins : 2 circ. diagon. ; AV disques ventil. ; AR disques ; servo ; antiblocage ABS.

Direction : à crémaillère, assistée ; 3,2 tours (∅ 380 mm) ; diam. de braquage (murs) : 11,70 m.

Pneumatiques : 205/55 VR 15 (Pirelli P 600) ; jantes 6J x 15.

Dimensions : long. : 462 cm ; larg. : 176,4 cm ; haut. : 143 cm ; empattement : 267,2 cm ; voies AV/AR : 152,2/149,2 cm ; poids à vide : 1 395 kg (AV : 61,2 % ; AR : 38,8 %) ; charge utile : 525 kg ; poids maxi remorque (freinée/non freinée) : 1 600/500 kg ; Réservoir : 68 l ; Cx : 0,325.

Habitabilité : larg. aux coudes AV/AR : 150/149 cm ; garde sur sièges AV/AR : 96/88 cm ; dist. dossiers AV-AR (maxi-mini : 86-66 cm) ; espace jambes à l'AR (maxi-mini) : 35-15 cm.

Coffre : larg. : 121 cm ; prof. : 93 cm ; haut. 48 cm ; (banq. pliée respect. 100/164/81 cm). Seuil : 64 cm. Volume (valises Delsey) : 540-1 328 cm³.

La réponse est : oui ! Rien d'ostentatoire. Le luxe, le grand luxe même, presque dans l'anonymat. Presque, parce que Saab a réussi à faire son trou en France sous l'impulsion de son dynamique « patron » - Dieter-Mertz - qui a su mettre son réseau sur les rails de la réussite. Reste que même si Saab a décroché la palme dans le rallye Monte-Carlo à la fin des années 50, force est d'admettre que cette marque suédoise est encore loin de connaître la grande notoriété.

Rappelons que Fiat, Alfa Romeo et Saab ont réalisé une entente technique pour l'étude et la réalisation d'une structure de carrosserie commune. En sont bénéfi-

ciaires la Fiat Croma, la Lancia Thema, la Saab 9000 et la 164 Alfa Romeo qui doit faire son entrée ce mois-ci au Salon de Francfort. Ce « tronc commun » n'exclut absolument pas la personnalité, bien que cette Saab sache... se faire oublier. Un aspect trapu, un volet aérodynamique qui contourne l'arête du coffre, des jantes alliage affleurantes copieusement ajoutées, un hayon arrière qui donne à cette berline familiale une vocation multi-usages.

Pour les exigeants

A l'intérieur, même approche sérieuse. C'est propre, net, fonction-

nel. Cela fleure bon le cuir. Je ne sais si cela tient au fait que Saab a partie liée avec l'aviation, mais le poste de conduite a tout d'un poste de pilotage. Les instruments sont bien disposés, aisément repérables et lisibles, les commandes n'ont rien d'un casse-tête. Pourtant rien ne manque pour le « métier » du conducteur averti comme pour le bien-être des passagers.

On en viendrait presque à oublier à quel point la mécanique est élaborée (cf la fiche technique) avec, notamment, 16 soupapes et le système APC qui adapte le moteur





Simplicité, luxe, recherche du détail, telle la boîte à fusibles (ci-dessous).



SUÉDOIS

aux carburants selon leur qualité, la régulation du régime de ralenti. La pression maxi du turbo est limitée à 0,85 bar. La puissance atteint 175 ch, le couple culminant à 27,8 mkg à 3 000 tr/mn, valeurs que seul approche le 2 litres suralimenté de la Renault 21 Turbo. A mon avis, le plus agréable moteur turbo par sa progressivité. Il faut ajouter un équipement en tous points conforme aux critères que l'on est en droit d'exiger d'une voiture de ce standing : ordinateur de bord, sièges anatomiques chauffants (thermostat), dégivrage des rétroviseurs extérieurs, vitres électriques, volant réglable en distance, isolation phonique très soignée, climatisation contrôlée automatiquement (température constante dans l'habitacle), verrouillage central des portes, régulateur de vitesse. La vocation de berline de luxe n'exclut pas cependant les considérations pra-

tiques : ainsi, le coffre est accessible par toute la partie arrière (lunette comprise), permettant cinq variantes d'aménagement, la banquette étant repliable en deux parties asymétriques.

Douceur et efficacité

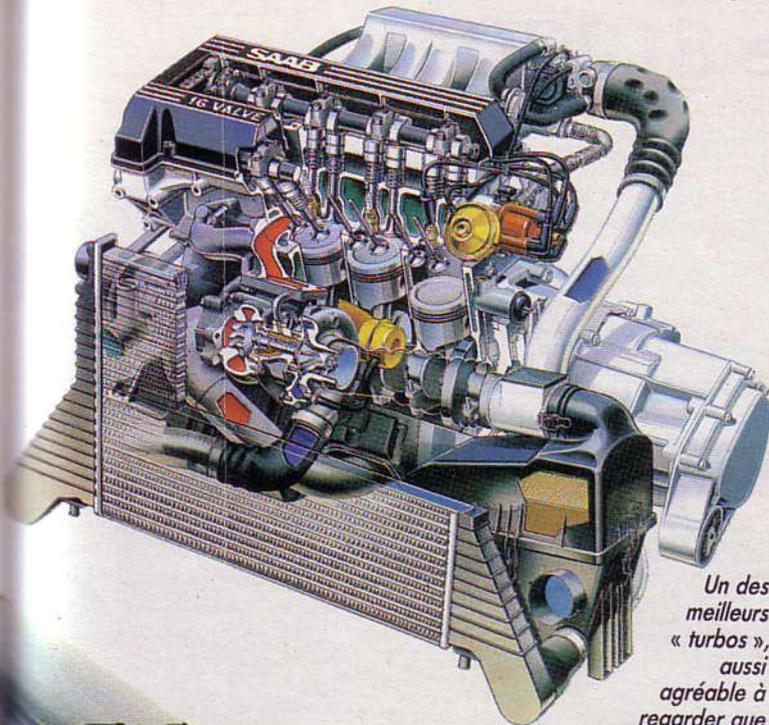
L'intérêt de cette reprise de la Saab 9000 Turbo 16 (lire AAT 289/Mai 85) tient dans le fait qu'elle est disponible en option avec une nouvelle boîte automatique ZF à 4 rapports dotée d'un amortisseur de torsion destiné à éliminer les vibrations et les à-coups. Boîte de la dernière génération, cette transmission verrouille le convertisseur sur la 4^e (pas de glissement) et, en 3^e, fait passer 40 % de la puissance par le convertisseur hydraulique et 60 % mécaniquement. L'échelonnement des vitesses pour 1 000 tr/mn donne respectivement pour la boîte 5 mécanique : 7,99, 15,00, 22,41, 30,95, et 39,29 km/h ; et, pour l'automatique 4 vitesses : 11,22, 20,54, 28,96 et 39,14 km/h. Proposée pour 7 300 F, cette boîte est dotée d'un circuit de refroidissement d'huile. Disons-le sans détour : cette boîte offre un agrément de conduite exceptionnel, tant par sa douceur de fonctionnement, que par la qualité de l'étagement et les possibilités qu'elle donne de s'en remettre entièrement à l'automatisme ou d'utiliser les ressources des changements de vitesse manuels ou des différents verrouillages. Qui n'a pas piloté semblable transmission ne peut prétendre parler de boîtes automatiques. On peut pratiquement tout faire. A commencer par goûter le plaisir d'une conduite « relaxe » aussi bien en ville que sur route. En « manuel » ou en « automatique », le passage limite des vitesses se fait au même régime (5 500 tr/mn) : 64 km/h réels en 1^{re}, 115 en 2^e et 160 en 3^e, la vitesse maxi s'établissant à 215 km/h ! Ce qui explique le rendement général. Accélérateur à fond (kick-down), on peut reprendre la 3^e en dessous de 147 km/h, la 2^e à moins de 90, et la 1^{re} de 46 km/h. Quant au rendement global, il est étonnant, pour la voiture comme pour la boîte, avec moins de 30 sec. sur le km départ arrêté, et de très bonnes valeurs de reprises. Pour une berline approchant les 1 400 kg à vide, il ne faut pas s'attendre à des miracles en consom-

mation, le constructeur avouant un « plus » avec la boîte ZF par rapport à la boîte manuelle. Rien d'étonnant à cela, mais 15 litres aux 100 en moyenne pour une conduite variée et soutenue, reste raisonnable. Avec le « pied léger » : 11-12 l.

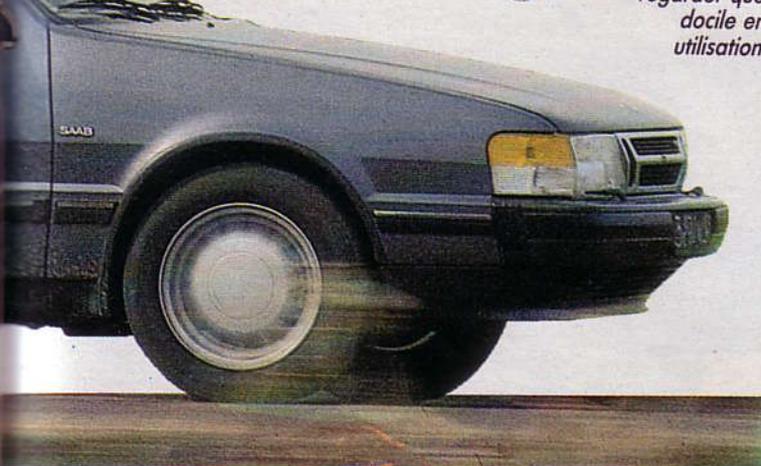
Direction (un peu pesante à notre goût), confort (j'ai été conquis), qualité d'ensemble, silence, brio, maniabilité, tenue de route font oublier une relative sensation de lourdeur, peut-être due à la construction « monolithe » garante de fiabilité et de solidité.

Je n'avais pas aimé la fermeté de la pédale de frein et le fading précoce en usage sévère, l'ABS « gommant » la vigilance à chaud. Les nouveaux freins (modèles 88) améliorent la puissance de freinage et ralentissent la montée en température, mais il est impératif de dégager les disques et les étriers des protections que nécessite la mise à l'abri des freins sur des routes souvent enneigées.

Alain BERTAUT



Un des meilleurs « turbos », aussi agréable à regarder que docile en utilisation.



PRIX (9 CV) 235 480 F

NOS PERFORMANCES

Vitesse maxi (km/h)	215,5
Accélérations (sec.)	
400 m D.A.	16,1
1 000 m D.A.	29,3
0 à 100 km/h	9,0
Reprises (sec.)	
40 à 100 en D (KD)	7,0
80 à 120 en 3 ^e (KD)	6,4
80 à 120 en 4 ^e (KD)	7,1
Boîte de vitesses	
maxi en 1 ^{re} /2 ^e	64/115
maxi en 3 ^e /4 ^e	160/215

NOS CONSOMMATIONS (l/100 km)

Cond. rapide	15,0
CEE : à 90 km/h	6,9
CEE : à 120 km/h	10,4
CEE : en ville	14,8

OPTIONS

Peinture métallisée	3 160 F
---------------------	---------

POUR

- Finition/Équipement
- Performances
- Boîte automatique
- Comport. routier
- Multi-usages

CONTRE

- Freinage
- Poids direction
- Consom. (cond. rap.)