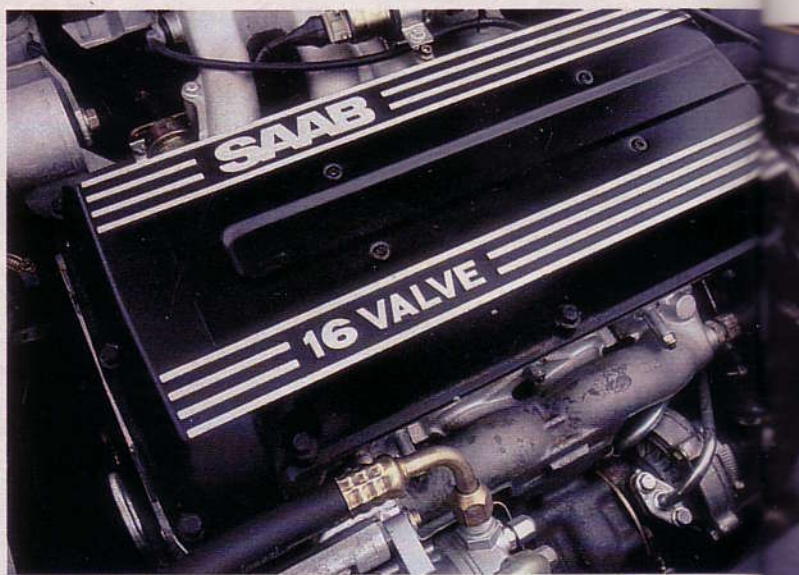


Saab se bat dans le très haut de gamme. Témoins, les 9000 Turbo (ci-dessous) et Automatique (p. 80). Dans les deux cas, le vrai grand luxe, discret comme il se doit...

ESSAI

La Saab 9000 Turbo 16 SP



CONVAINCANTE!



PAR HENRI PESCAROLO

Comme la grande majorité des Français, je n'étais jamais monté dans une Saab. Bien sûr, je connaissais la marque pour son passé sportif (mais celui-ci est déjà loin), et pour la bonne réputation de ses produits. Voitures fiables, solides et sûres. Trois qualités déterminantes pour un acheteur, mais peu enthousiasmantes pour un pilote. Poursuivant méthodiquement son ascension vers le haut de gamme, la firme suédoise nous propose maintenant sa 9000 Turbo 16, en version « SP »

(Sport et Performances). Avec 192 ch, elle s'attaque directement aux meilleures allemandes. Et j'ai eu la surprise de le constater : elle est bien armée pour le combat.

Trop discrète ?

Personnellement, c'est une qualité que j'apprécie, mais vu le mal que j'ai eu à faire se rabattre les usagers de la file de gauche – autant en France qu'en Allemagne d'ailleurs – la 9000 Turbo 16 dans un rétroviseur, ne doit pas être assez impressionnante. Pourtant,

elle possède tous les appendices aérodynamiques nécessaires à ses performances. Ils sont très bien intégrés, et la voiture est très fine ; par contre, vue de l'arrière, elle est assez massive. Son Cx inférieur à 0,30 est la preuve d'une étude aérodynamique soignée.

Cette discrétion se retrouve à l'intérieur. Pas de tape-à-l'œil, mais tout est de très bonne qualité. La finition est irréprochable. Le tableau de bord complet est très lisible. La console centrale est très (trop) importante, taillée dans la masse, elle laisse peu de place pour les jambes du passager. Une bonne position de conduite se trouve aisément, mais les manœuvres se font à la main. La





ceinture de caisse très haute donne un peu l'impression d'être dans une voiture ancienne. Malgré ma position reculée au volant, la place arrière n'est pas comptée.

Préparation rallye.

Les modifications apportées à la version de base sont peu importantes, mais le résultat est intéressant. Un changement du boîtier électronique, et une modification de l'échappement augmentent la puissance de 17 ch, et le couple de près d'un mkg. Pour adapter le véhicule à ses nouvelles performances, les suspensions ont été durcies ; ressorts plus courts et plus durs, amortisseurs plus efficaces et barres stabilisatrices plus grosses. Le freinage ayant toujours été le point faible des Saab, les disques de freins avant et les étriers sont plus importants et mieux refroidis.

Une belle santé.

Je vous l'ai déjà dit, au-delà d'une certaine puissance, je ne raffole pas des traction-avant. 192 ch, pour deux roues avant, ça fait beaucoup.

Ce ne sont pas les premiers kilomètres, en partant de chez moi, sous la pluie, qui allaient me faire changer d'avis. Sur de petites routes au revêtement bosselé, la conduite s'apparentait un peu à du rodéo. Il fallait dompter cette suédoise, plutôt fougueuse. Elle semblait n'avoir qu'une envie en tête, m'emmener faire un tour dans les bois environnants.

Sur le sec, et toujours sur terrain bosselé, chaque roue a envie de prouver à l'autre qu'elle est la plus forte. Il s'en suit des écarts de tra-

jectoires, avec des réactions dans le volant en fonction des reports de charge latéraux, chaque fois qu'une roue perd sa motricité. Par contre, quand le revêtement s'améliore, la Saab fait preuve d'un bel équilibre. Elle passe d'un virage à l'autre avec beaucoup de vivacité.

Le compromis confort/tenue de route est idéal pour ce genre de berline. Pour la performance, on pourrait durcir encore les suspensions, ainsi que l'amortissement, mais les passagers apprécieraient moins. Avec ses réglages actuels, on peut réellement rouler très vite dans un confort remarquable.

Le temps de réponse du turbo n'est pas parmi les plus courts. Sur l'autoroute, on soutient des moyennes très élevées, sans aucun effort. Les 230 km/h sont dépassés, aisément avec une stabilité exemplaire. Le moteur très brillant, est un peu creux à bas régime, de 80 à 120, la « SP » est moins performante que la version de série. Mais si l'on joue de la boîte de vitesse, et ce serait un péché de ne pas le faire, tant elle est douce et bien étagée, on dis-

pose alors de performances tout à fait intéressantes.

Même dans ces conditions, la consommation reste raisonnable (15 litres/100 km en conduite très rapide). La direction est précise mais pas exempte de réactions. Les nouveaux freins sont très efficaces en toutes occasions. La voiture a même pu faire 4 tours du routier de Montlhéry, sans qu'ils faiblissent : un beau résultat !

Avec ses performances, la qualité de sa construction, et son prix, la Saab 9000 Turbo 16 SP s'attaque aux européennes de très haut de gamme. Comme la Renault 25 turbo, elle est très habitable, possède un hayon et des sièges arrière rabattables. Mieux qu'une Mercedes 300 ou qu'une BMW 535,

POUR

- Performances
- Freins en progrès
- Qualité construction

CONTRE

- Motricité
- Direction
- Faible notoriété



elle roule à plus de 230 km/h. Comme une Lancia Thema 8.32, c'est une traction-avant. Mais, c'est une Saab, et elle ne demande qu'à être connue. Si vous la choisissez, vous ne serez pas déçu.

TECHNIQUE

Moteur : 192 ch DIN (141 kW) à 5 800 tr/mn ; couple maxi : 28 mkg à 3 200 tr/mn ; boîtier électronique d'alimentation spécifique ; échappement spécial.

Suspension : assiette abaissée de 2 cm à l'AV et de 1,5 cm à l'AR ; ressorts AV et AR plus courts et à flexibilité réduite ; amortisseurs AV spécifiques ; barre anti-roulis AV à diamètre augmenté.

Freins : refroidissement amélioré par suppression des tôles de protection des disques.

Pneumatique : Pirelli P700 205/50 VR 16 ; jantes 6 1/2 J 16 alliage léger.

Carrosserie : Cx = 0,295 ; S = 2,05 m² ; SCx = 0,605 m².

NOS PERFORMANCES (Montlhéry)

Vitesse maxi (km/h)	232
à (tr/mn) en 5 ^e	5 700
Accélération (secondes)	
400 m départ arrêté	15"6
1 000 m départ arrêté	28"8
de 0 à 60 km/h réels	3"8
de 0 à 80 km/h réels	5"5
de 0 à 100 km/h réels	8"3
de 0 à 120 km/h réels	11"3
de 0 à 140 km/h réels	15"2
de 0 à 160 km/h réels	20"4
de 0 à 180 km/h réels	27"7

Reprises (secondes)	
de 40 à 100 km/h réels en 4 ^e	16"7
de 80 à 120 km/h réels en 5 ^e	13"3

NOS CONSOMMATIONS (l/100 km)

Moyenne de l'essai (conduite sportive)	15,0
--	------

PRIX

Pack SP :	52 800 F.
Berline 9000i Turbo 16 SP :	280 800 F.