





# SAAB 900 TURBO 16 S

## ON EN A POUR SON ARGENT

Saab-Scania AB, un grand nom dans les domaines de l'aéronautique et du poids lourd mais, également, une division automobile qui constitue, grâce à ses innovations techniques, une valeur sûre, dans le monde de la voiture sportive et plus ou moins « haut de gamme ».

■ Si les capacités financières de Saab ne lui ont pas permis d'envisager la sortie d'une voiture entièrement nouvelle 100 % suédoise, les efforts des techniciens ont porté sur une évolution d'un moteur connu. La voie choisie n'est pas loin d'être royale : turbo et, de surcroît, seize soupapes... l'acheteur potentiel est gâté !

Si l'on en juge par l'alésage et la course, rien n'est changé : 90 x 78, cela donne toujours une cylindrée globale de 1 985 cm<sup>3</sup>, correspondant en France à une puissance administrative de 9 CV, tout au moins jusqu'au jour où nos Lefuneste autophobes décideront de trancher le scandaleux turbo. Cependant, si l'on regarde de plus près, la mécanique a sérieusement évolué et pas dans le mauvais sens. Premièrement, la culasse : quatre cylindres seulement, c'est vrai mais, quand même, deux arbres à cames en tête commandant quatre soupapes par cylindre et un turbo, la paire se rencontre rarement, même dans le monde de la compétition.

Pourtant, la Saab 900 Turbo n'est pas à proprement parler une nouveauté. Elle a été essayée par l'A.-J. dans le cadre d'un comparatif publié en octobre 83 mais, en moins d'un an, la situation a évolué. Entre autres, le moteur dispose maintenant d'un échangeur air-air, ainsi que de l'ensemble alimentation par injection-allumage APC, déjà présenté par l'A.-J. en prototype voilà plus de deux ans, qui permet, à l'aide d'un détecteur de cliquetis et d'une électronique extrêmement sophistiquée de contrôler automatiquement le fonctionnement du moteur, quels que soient les efforts qui lui sont demandés et, de surcroît, indépendamment de la qualité de l'essence, de 91 à 99 d'octane.

Ainsi habillé, le moteur de la 900 turbo 16 a fière allure, la voiture comptant dorénavant parmi les tractions avant les plus puissantes du monde, avec, bien entendu, l'Audi 200 Turbo. En effet, la puissance disponible est maintenant de 175 ch à 5 300 tr/mn. avec un couple maximal de 24 mkg à 3 000 tr/mn. Par rapport aux 145 ch à 5 000 tr/mn de l'ancienne 900 Turbo, le progrès est sensible, même si le cou-

ple n'a pas été amélioré et si, d'autre part, le poids n'a pas spécialement diminué : 1 287 kg contre 1 242 kg pour l'ancienne version.

La boîte de série est mécanique et à cinq rapports, avec une quatrième et une cinquième surmultipliées, ce qui paraît quand même beaucoup. Le suspension comporte toujours des roues avant indépendantes montées sur ressorts hélicoïdaux et barre stabilisatrice tandis qu'on trouve à l'arrière un essieu rigide équipé de la même manière. Les freins sont à disque sur les quatre roues et la direction à crémaillère est assistée en série.

Amenée par nos soins sur l'anneau de vitesse de Montlhéry, la 900 Turbo 16 nous a gratifiés, avec deux personnes à bord, d'une vitesse de pointe de 206,6 km/h avec, en matière de nervosité, un 400 mètres départ arrêté parcouru en 16 sec. 1/10<sup>e</sup> et un 1 000 mètres couvert en 30 sec. Si l'on se retourne vers l'ancienne 145 CV, on note une vitesse maxi de 195,1 km/h combinée à un 1 000 mètres départ arrêté parcouru en 31 sec. 3/10<sup>e</sup>. On se rend donc parfaitement compte du progrès, réalisé, soulignons-le, à l'intérieur d'une classe de performances où le km/h ou le 1/10<sup>e</sup> de seconde coûtent cher.

Si l'on regarde la souplesse et les reprises, notre essai accompli en 5<sup>e</sup> et à partir de 50 km/h a fourni 19 sec. 6/10<sup>e</sup> au passage aux 400 mètres puis 36 sec. 4/10<sup>e</sup> au passage aux 1 000 mètres.

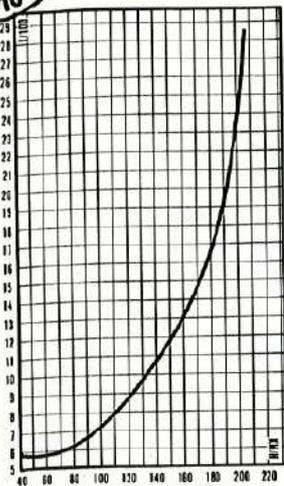
**En fait, la conduite de cette voiture réserve d'excellentes surprises mais également quelques déconvenues.**

Tant que l'on se trouve « dans les tours », c'est-à-dire à l'intérieur des limites de mise en action du turbo soit, plus précisément, au-dessus de 2 500/3 000 t/m, les accélérations sont à la fois progressives et d'une grande puissance. En revanche,

**le moteur est extrêmement « creux » sans son turbo**

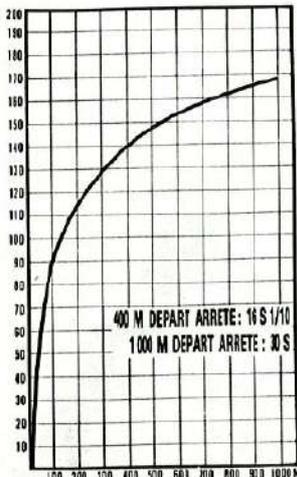
Suite page 69

# SAAB 900 TURBO 16 S



## CONSUMMATION STABILISÉE

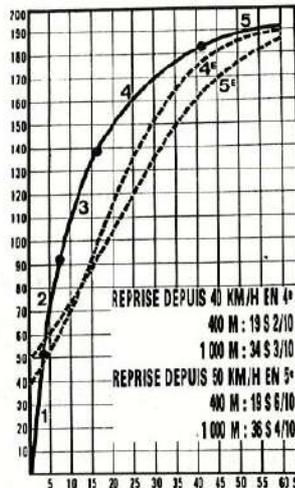
■ Roulant à vitesse constante, en cinquième, avec l'accélérateur calé, nous avons relevé une consommation aux 100 km de : 5,9 l à 40 km/h - 5,76 l à 50 km/h - 5,75 l à 60 km/h - 5,9 l à 70 km/h - 6,2 l à 80 km/h - 6,67 l à 90 km/h - 7,2 l à 100 km/h - 7,9 l à 110 km/h - 8,7 l à 120 km/h - 9,65 l à 130 km/h - 10,7 l à 140 km/h - 11,8 l à 150 km/h - 13,15 l à 160 km/h - 14,7 l à 170 km/h - 16,55 l à 180 km/h - 19,1 l à 190 km/h - 23,5 l à 200 km/h - 28,5 l à 206,6 km/h



## ACCÉLÉRATIONS VITESSE/ESPACE

■ Nous avons obtenu :

90 km/h	aux 100 mètres
114,5 km/h	aux 200 mètres
128,5 km/h	aux 300 mètres
140 km/h	aux 400 mètres
148 km/h	aux 500 mètres
153,5 km/h	aux 600 mètres
158 km/h	aux 700 mètres
161,5 km/h	aux 800 mètres
165 km/h	aux 900 mètres
168 km/h	aux 1 000 mètres



## ACCÉLÉRATIONS VITESSE/TEMPS

■ Avec 2 personnes à bord et en utilisant à fond les intermédiaires nous avons atteint :

40 km/h	en 2 s 7/10 - 50 en 3 s 4/10 - 60 en 4 s 2/10 - 70 en 4 s 9/10 - 80 en 5 s 8/10 - 90 en 7 s - 100 en 8 s 5/10 - 110 en 10 s 1/10 - 120 en 11 s 7/10 - 130 en 13 s 7/10 - 140 en 16 s 3/10 - 150 en 20 s - 160 en 24 s 7/10 - 170 en 30 s 3/10 - 180 en 37 s 6/10 - 190 en 54 s.
---------	---

En pointillés, courbe de reprises depuis 40 km/h en quatrième et à partir de 50 km/h en cinquième.

## PERFORMANCES/CONSOMMATIONS

■ **CONDITIONS METEOROLOGIQUES :** Pression barométrique : 751 mmHg. Vent : E 3 à 5 m/s. Température : 25°. Hygrométrie : 43 %.

■ **ESSAI DE VITESSE MAXI SUR L'AUTODROME DE LINAS-MONTLHERY** (anneau de 2 548,24 m): Avec deux personnes à bord : 1<sup>er</sup> tour : 46,9 s soit 198,2 km/h. 2<sup>e</sup> tour : 45,5 secondes soit 204,6 km/h. 3<sup>e</sup> tour : 45,1 secondes soit 206,6 km/h. 4<sup>e</sup> tour : 45,1 s soit 206,6 km/h.

### ■ ESSAIS DE CONSOMMATION :

a) Consommation mesurée durant l'essai routier : 15,6 l aux 100 km.

b) Consommation économique mesurée sur un circuit de 200 km : 7,8 l aux 100 km à 75 km de moyenne.

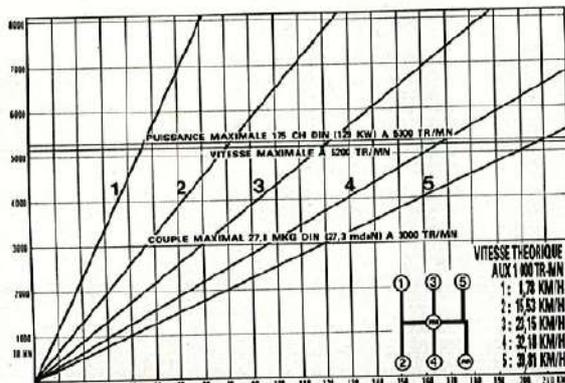
## EFFICACITÉ DE FREINAGE

■ Nos essais comportent cinq mesures pour une vitesse initiale de 100 km/h. Les deux premières, à froid, correspondent aux pressions de 15 kg et de la limite du blocage des roues. Ils sont répétés à chaud, et enfin, les possibilités extrêmes de freinage sont déterminées à chaud avec une pression maximale, mais toujours sans blocage. Cidessous, la Saab 900 Turbo (freinage non assisté).

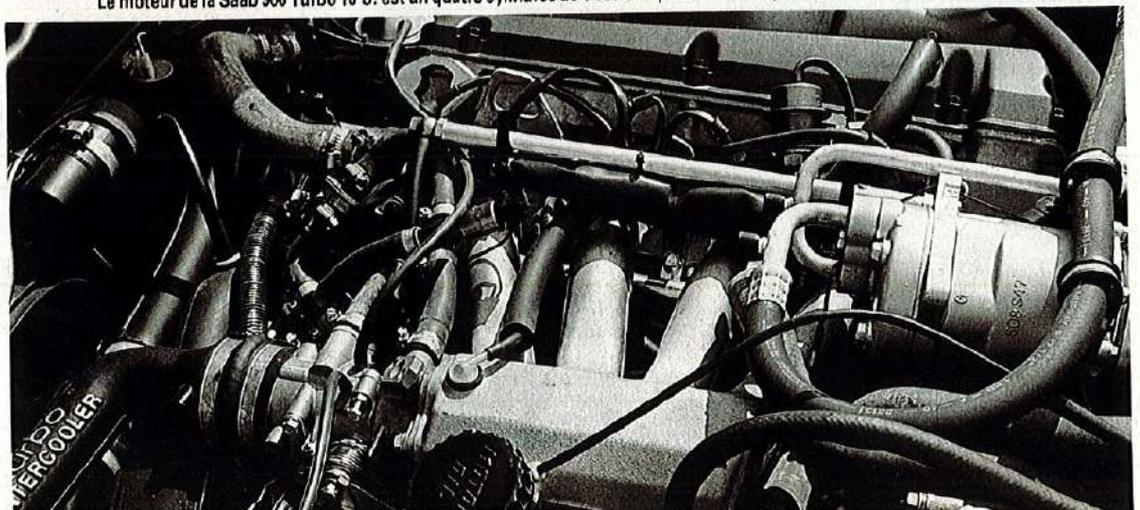
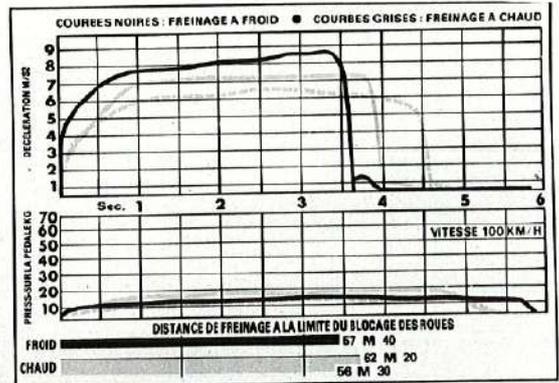
MESURES ESSAIS	DUREE TOTALE (sec.)	DÉCEL. MOYENNE (m/s <sup>2</sup> )	DÉCEL. AU PLEIN FREINAGE (m/s <sup>2</sup> )	DISTANCE D'ARRÊT (mètres)
FROID 15 kg	3,42	6,75	7,2	57,4
FROID (limite blocage) 15 kg	3,42	6,75	7,2	57,4
CHAUD 15 kg	4,44	4,3	4,5	62,2
CHAUD 15 kg	4,44	4,3	4,5	62,2
CHAUD MAXI 20 kg	3,82	5,4	6	56,3

## DIAGRAMME DES VITESSES

■ Ce diagramme sur lequel apparaissent les vitesses réelles en fonction du régime, permet de déterminer exactement les possibilités du moteur. Les droites issues du point zéro donnent les vitesses réelles sur chaque rapport de boîte, pour les différentes valeurs du régime. Nous avons obtenu les meilleures performances d'accélération en poussant la première, la seconde et la troisième à 6 000 tr/mn soit 52,7 km/h, 93,2 km/h et 138,9 km/h. Quant à la quatrième nous l'abandonnons à 5 700 tr/mn, ce qui représente 183,4 km/h. En conduite sportive, on poussera chaque rapport au régime convenable avoisinant celui de la puissance maximale pour tomber au rapport supérieur sur celui du couple maximal. En conduite touristique, nous nous contenterons de monter chaque intermédiaire à 2 500 tr/mn, obtenant ainsi une vitesse de 21,9 km/h en 1<sup>re</sup>, 38,8 km/h en 2<sup>e</sup>, 57,9 km/h en 3<sup>e</sup>, 80,5 km/h en 4<sup>e</sup> et 99,5 km/h en 5<sup>e</sup>. Les vitesses indiquées par le compteur se révéleront légèrement supérieures.



Le moteur de la Saab 900 Turbo 16 S. est un quatre cylindres de 1 985 cm<sup>3</sup> possédant une puissance de 175 ch Din à 5 300 tr/mn.



Suite de la page 67

et, d'autre part, la longueur exagérée de la 5<sup>e</sup> - 39,8 km/h aux 1 000 t/m - nuit à l'agrément de conduite, en imposant des retours en 4<sup>e</sup> dont la fréquence cadre mal avec les ambitions d'un moteur par ailleurs remarquable.

Au reste, il suffit de s'intéresser à la consommation pour comprendre quelques-unes des raisons ayant incité le constructeur à allonger de la sorte sa transmission. En demandant certes beaucoup au moteur, j'ai consommé sur route 15,6 litres/100 km, ce qui n'est quand même pas négligeable pour un 2 litres. A l'inverse toutefois, la consommation de croisière relevée par nos soins, sur un circuit - étalon et à 75 km/h de moyenne, ne dépasse pas 7,8 litres/100 km, que l'on peut par exemple rapprocher des 7,5 litres/100 km obtenus dans les mêmes conditions par la R 25 V6... le dilemme est connu : on allonge la 5<sup>e</sup> pour obtenir des consommations « conventionnées » séduisantes ainsi qu'une faible puissance administrative et on se rend compte ensuite que les conducteurs rétrogradent en 4<sup>e</sup> pour retrouver la nervosité qu'on leur a dérobée et qu'ils récupèrent de la sorte... au détriment de leur consommation réelle !

L'un des avantages annexes du turbo réside dans une certaine absorption des bruits d'échappement et, à cet égard, la Saab 900 ne fait pas exception à la règle. Malgré des formes de carrosserie qui n'ont rien de convaincant sur le plan aérodynamique,

### l'ensemble est silencieux, même à grande vitesse.

Rien n'est plus ingrat que de préférer un jugement en matière de tenue de route. Non seulement l'appréciation est basée sur les sensations du pilote plus que sur des données chiffrées mais, d'autre part, l'évolution qualitative constamment enregistrée chez l'ensemble des constructeurs contraint l'essayeur à durcir progressivement son jugement, sous peine de sombrer dans un laxisme dépourvu

de toute valeur. Dans ces conditions, on ne s'étonnera peut-être pas de me voir faire la moue, à propos des réactions routières de la dernière née des Saab. Ce n'est pas que la voiture ait dégénéré mais, ses rivales ont progressé et, par ailleurs, le fait de lui avoir asséné une bonne brassée de puissance et de couple supplémentaires, n'a rien arrangé.

A n'importe quelle vitesse, la tenue de trajectoire en ligne droite ne pose aucun problème et il est juste de souligner qu'il en est de même en virage, jusqu'à des vitesses de passage élevées. Mais,

### si l'on « attaque » vraiment, la tendance au sous-virage se précise peu à peu,

jusqu'à se manifester sous la forme de décrochages en forme de soubresauts, qui entraînent le capot vers l'extérieur par petits bonds successifs. C'est lorsque ce phénomène apparaît dans sa plénitude que la Saab trouve ses limites, un peu tôt à mon gré.

Toutefois, la motricité n'est pas mauvaise et le roulis en virage demeure modéré, sans doute grâce à une suspension ferme, que la présence des P6 Pirelli n'adoucit pas, on s'en doute. Assistée en série, la direction manque un peu de douceur dans les manœuvres et son irréversibilité n'est pas irréprochable. Quant aux freins, leur toucher à grande vitesse manque de netteté et,



### si le pied droit se fait insistant, les distances d'arrêt ont tendance à augmenter sensiblement,

tandis que la stabilité de la trajectoire va en diminuant.

La silhouette de la Saab est trop connue pour qu'on la juge... et pour que certains l'apprécient encore. De plus, le dessin de la planche de bord commence à dater - tout en se maintenant à un niveau élevé sur le plan ergonomique - et le velours ras dont on a garni les intérieurs respire un petit parfum désuet plutôt inattendu. Mais, en contrepartie,

### l'équipement de série est fastueux.

Qu'on en juge : spoilers, jantes en alliage léger, feux anti-brouillard arrière, lave et essuie phares, rétroviseurs à commande électrique intérieure, verrouillage central des portières, lave-glaces électriques, toit ouvrant à commande électrique, siège conducteur à multi-réglages, sièges avant chauffés électriquement, antenne radio électrique, régulateur de vitesse, minuterie d'éclairage intérieur, compartiment à bagages aménageable... A ce point de vue et compte tenu de son prix, la Saab 900 Turbo est imbattable !

En bref, cette voiture doit être jugée de la manière la plus mercantile qui soit : elle est vendue 159 800 francs et, en dépit des reproches que l'on peut formuler à son encontre, concernant essentiellement sa 5<sup>e</sup> trop longue, sa tendance à sous-virer à très grande vitesse et ses faiblesses de freinage dans les cas extrêmes, elle n'en propose pas moins un superbe moteur, ainsi qu'un ensemble mécanique de qualité et une finition quand même au-dessus de la moyenne. Il suffit de consulter le tarif des voitures neuves publié dans ce même numéro - en lorgnant entre autres du côté des modèles allemands - pour se rendre compte que la voiture suédoise offre un rapport prix-prestations des plus convaincants.

A. C.

**CONSOMMATION ÉCONOMIQUE : 7,8 L AUX 100 KM**  
**VITESSE MAXIMALE : 206,6 KM/H □ 1 000 METRES DÉPART ARRÊTE : 30 S**

■ **MOTEUR** : Puissance administrative : 9. Cylindrée : 1 986 cm<sup>3</sup>. Quatre cylindres en ligne montés longitudinalement au-dessus de l'essieu avant. Alésage : 90 mm. Course : 78 mm. Refroidissement par mélange anti-gel en circuit hermétique avec pompe, thermostat et vase d'expansion. Ventilateur électrique à commande thermostatique. Contenance du circuit de refroidissement : 10 l. Alimentation par un système d'injection électronique Bosch LH-Jetronic avec dispositif automatique de départ à froid et coupure à la décélération. Suralimentation par turbocompresseur Garrett. Echangeur air-air. Filtre à air sec. Contenance du réservoir : 63 l. Allumage électronique intégral. Distributeur et bobine. Batterie 12 V 60 Ah. Alternateur de 70 A. Graissage sous pression par pompe à engrenages. Filtre d'huile. Capacité du carter d'huile : 4 l. Soupapes parallèles en tête commandées directement par deux arbres à cames en tête entraînés par chaîne. Culasse en alliage léger. Bloc-moteur en fonte. vilebrequin à cinq paliers. Puissance maximale : 175 ch DIN (129 kw) à 5 300 tr/mn. Couple maximal : 27,8 mkg DIN (27,3 mdaN) à 3 000 tr/mn. Rapport volumétrique : 9 : 1.

■ **TRANSMISSION** : Traction avant. Embrayage monodisque sec à diaphragme à commande hydraulique. Boîte de vitesses à cinq rapports synchronisés. Levier de commande au plancher.

■ **RAPPORTS DE BOITE** : 1<sup>re</sup> : 3,542 ; 1 - 2<sup>e</sup> : 2,002 ; 1 - 3<sup>e</sup> : 1,343 ; 1 - 4<sup>e</sup> : 0,966 ; 1 - 5<sup>e</sup> : 0,731 ; 1 - M.A. : 3,896 ; 1. Couple de pont : 3,667 ; 1 (3,667).

■ **CHASSIS-SUSPENSION** : Caisse autoportante. Suspension avant à roues indépendantes par trapèzes

transversaux triangulés. Ressorts hélicoïdaux et barre stabilisatrice. Suspension arrière par essieu rigide sur bras tirés, barre Panhard. Ressorts hélicoïdaux et barre stabilisatrice. Amortisseurs hydrauliques et télescopiques sur les quatre roues.

■ **DIRECTION** : A crémaillère avec dispositif d'assistance hydraulique. Nombre de tours de volant : 3 3/4. Rayon de braquage : 5,15 m.

■ **FREINS** : A disque à l'avant et à l'arrière. Double circuit en diagonale. Commande hydraulique et dispositif d'assistance à dépression. Frein à main mécanique sur les roues avant.

■ **PNEUMATIQUES** : 195/60 VR 15.

■ **CARROSSERIE** : En tôle d'acier. Poids : 1 287 kg. (792 à l'AV et 495 à l'AR). Dimensions : longueur : 4,740 m. Largeur : 1,690 m. Hauteur : 1,425 m. Voie avant : 1,430 m. Voie arrière : 1,440 m. Empattement : 2,517 m. Cinq places.

■ **CARACTÉRISTIQUES DE PERFORMANCES** : Puissance au litre : 88,2 ch/litre DIN. Puissance à la tonne : 136 ch DIN. Cylindrée à la tonne : 1 542 cm<sup>3</sup>. Rapport poids/puissance : 7,4 kg/ch. Autonomie moyenne de la voiture : 750 km.

■ **EQUIPEMENT DE LA VOITURE DE L'ESSAI ET ENTRETIEN** : Phares Hella Iode H4. Système d'injection Bosch LH-Jetronic. Pneus Pirelli P6 sans chambre.

■ 1<sup>re</sup> révision : 2 000 km.

■ Espacement des vidanges : Tous les 7 500 km.

■ Révisions ou contrôles : tous les 15 000 km.

## QUALITÉS

- SUPERBE MOTEUR
- EQUIPEMENT LUXUEUX
- Ensemble silencieux
- Bonne tenue de route
- Bonne finition

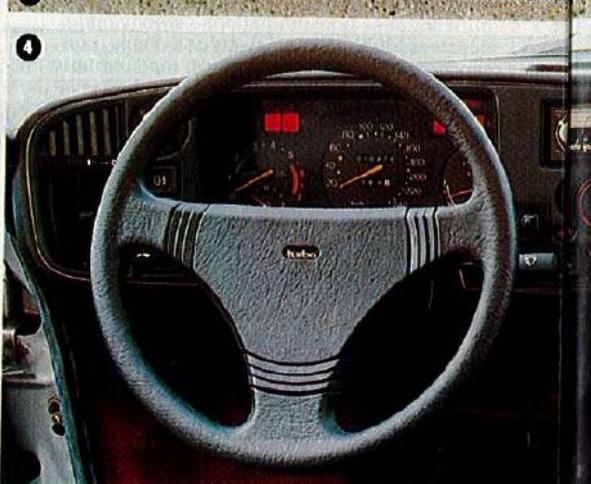
## DÉFAUTS

- Cinquième trop longue
- Tendance à sous-virer
- Faiblesse de freinage à très grande vitesse
- Silhouette très connue
- Présentation un peu « kitch ».

## PRIX/OPTIONS

Saab 900 Turbo 16 S ... 159 800 F  
 (907 060 francs belges)

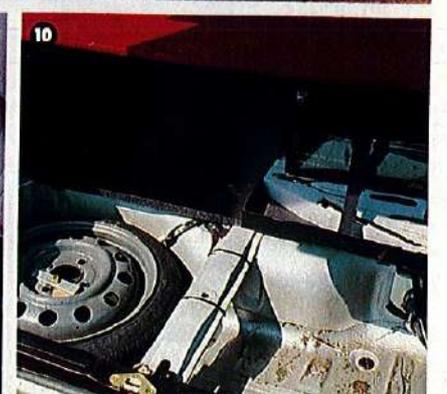
Sièges cuir : 6 750 F ; Air conditionné : 9 350 F ; Peinture métallisée : 2 150 F ; Peinture deux tons métal : 3 300 F.



La Saab 900 turbo 16 S est une berline sportive dont le profil est déjà bien connu. Il a de chauds partisans, mais bon nombre de détracteurs. Avec un pare-brise bombé et un arrière allongé (1-3) la carrosserie possède un Cx satisfaisant. Les pare-chocs peuvent supporter les chocs jusqu'à 8 km/h (2). Le tableau de bord (4) est à l'image de la voiture, très particulier, mais tout à fait lisible avec des gros cadrans ronds. Des sièges avant et arrière (6-7), en cuir, avec un dessin inédit sur cette version,

apportent un élément de luxe dans un intérieur pour le reste assez original. Des portes (8) massives avec un angle d'ouverture assez généreux, mais d'une manœuvre pesante. L'originalité Saab : l'antivol est couplé avec la marche arrière au niveau du contact qui a sa place entre les sièges avant (9). Le coffre (5) logeable à volonté grâce à la transformation, accepte en configuration normale 479,1 dm<sup>3</sup> de bagages selon notre essai. La roue de secours et le cric sont logés dans le coffre à bagages (10).





## SAAB 900 TURBO 16 S



### LE POINT DE VUE DE MADAME

■ Elle aurait snobé Oscar Wilde. Lui qui disait : « *La chose la plus commune, dès qu'on nous la cache, devient un délice* », aurait raffolé de la Saab, cette farceuse qui vient du froid.

A peine eus-je pris place au volant que je conçus pour ce qui me reste de raison une brusque inquiétude : à gauche de la colonne de direction pas de serrure de contact. A droite non plus. Sur le côté pas davantage. En-dessous rien. Bigre, bigre, je devais être vraiment très très fatiguée. Par bonheur, avant d'avoir cédé à la panique la plus abjecte, je découvris le corps du délit tapi au sol, non loin du frein de secours.

S'il est difficile d'établir le contact avec cette nordique, il est plus malaisé encore de le couper tout à fait. Certes les 175 ch se taisent à la demande, mais la maudite clé de contact s'incruste, refusant obstinément de sortir. On cherche le bouton libérateur en pure perte, on bataille, on s'escrime. Bernique... Ou plutôt bernique, pétoncle, bigorneau, la clé colle à la console comme le mollusque au rocher.

Avant que vous ne donniez votre langue au troll, le gentil farfard scandinave, voici la clé... de l'énigme : il faut enclencher la marche arrière pour retirer enfin la clé. Élémentaire, mon cher Gustavon !

16 soupapes et un turbo, ça vous en met plein la vue. Sur le papier d'abord, sur le terrain ensuite. Le démarrage déçoit pourtant. La 900 est lourde et le turbo tarde à s'animer. Vers 3 000 tours, il entre dans la danse. Changement à vue. Point de brutalité, non, la force, la foudre, la flamme, sans la fureur, telles sont les impressions que ce moteur procure. Très agréable boîte à cinq vitesses que parachève une commande nette et sans dureté, jusqu'à un coquet petit 210 km/h. Pas de vacarme ou de sentiment d'insécurité. Bien campée sur des Pirelli de forte peinture, la voiture respire une tranquille assurance, même dans la « bande des 200 ». Le freinage est à la mesure des vitesses atteintes : efficace, rapide, dosé.

Deux points me trouvent un peu moins enthousiaste. Le volant, petit à souhait, bénéficie d'une direction assistée, trop démultipliée, à mon goût. Par ailleurs, la suspension accepte inégalement les irrégularités de la chaussée. Par exemple, elle déteste les creux,

qu'elle accuse sèchement de l'arrière.

Maintenant, à vos sigles ! La Saab n'est pas pourvue de l'ABS mais elle dispose en revanche de l'APC (automatic performance control). En clair, elle accepte sans rechigner n'importe quelle essence. Que vous lui donniez à boire un petit piccolo de pays ou une premier grand cru classé, elle les absorbera avec bonne humeur, sans cliqueter ni hoqueter.

Ses performances étincelantes, des qualités de conduites si remarquables se paient à un prix élevé. Près de 160 000 F. Et l'addition paraît selée comme une autoroute d'hiver à cause de l'aspect un tantinet vieillot de la présentation externe et interne : la caisse n'en finit pas de monter et les vitres apparaissent bien étroites. Les portières sont lourdes, l'accès au compartiment passagers incommode et presque rustique pour un véhicule de ce calibre.

Plusieurs raffinements volent à la rescousse des fervents de l'étoile du nord : toit ouvrant électrique, fermeture centralisée, éclairage à temporisateur, air climatisé, intérieur de cuir bordeaux, sièges chauffants pour les frileux, pare-chocs ultra défensifs pour les inquiets.

Décidément snob, le 900 turbo 16 S se différencie du commun des véhicules par des singularités chères à la maison : commande d'éclairage au tableau de bord, une calandre à la limite du tarabiscoté, un grand becquet collerette, et pour finir en beauté, un pot d'échappement ovale très pur, si j'ose ici l'adjectif. Je laisse à ceux qui ne la connaissent pas encore la surprise de lever le capot qui bascule tout droit vers l'avant (attention, mieux vaut avoir de la place devant soi).

Le coffre très profond est malheureusement assez plat et n'absorbera pas, indifféremment, la malle ou la cantine. Les élitistes devraient se pâmer devant l'étiquette qui garantit la provenance écossaise du cuir intérieur. Il respire, on respire. Cela prend des allures d'édition originale à tirage limité.

Tantôt époustouflante, tantôt irritante d'archaïsme, la turbo 16 S m'amène à lancer un pressant appel : « *Echangerais 16 soupapes contre un pape du style, au crayon inspiré* ».

**Marianne ANTOINE  
Florence RÉMY**