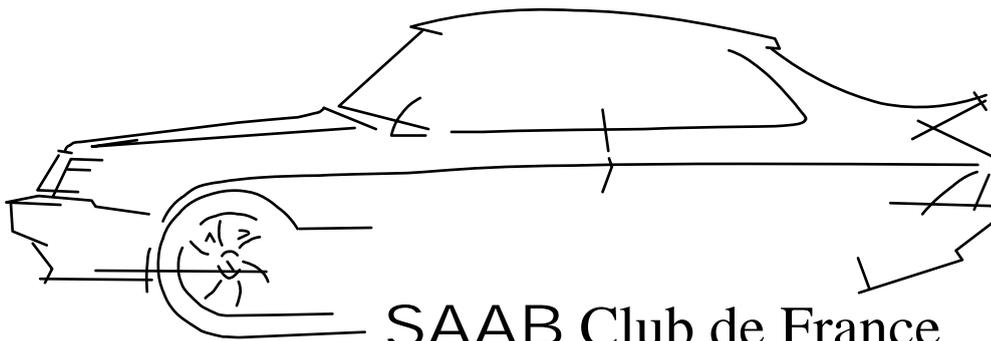


SAAB 9000 SP

Documents extraits de la revue AUTO et PRESTIGE numero 9 janvier fevrier 1988

ESSAI de la SAAB 9000 SP EXECUTIVE numero 1 (document de 11 pages)



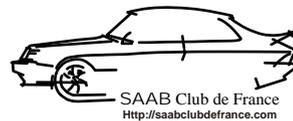
SAAB Club de France
[Http://saabclubdefrance.com](http://saabclubdefrance.com)

Voici donc un essai de sur la légendaire 9000 SP (Sport et Performance).
Ce reportage permet de se faire une idée de la 9000 SP telle qu'elle était vendue en 1988, cependant le catalogue accessoires SAAB était à disposition des clients pour une éventuelle personnalisation (en plus des options), si bien que on peut aussi trouver de nos jours des SP avec un becquet de hayon sport, une montre analogique ou digitale, le placage bois du tableau de bord, le toit ouvrant ou alors la climatisation automatique, ou encore un volant bois NARDI ou "MOMO". En tout cas, le kit carrosserie était unique, et n'était disponible qu'avec l'achat d'une version SP (pas le même kit que sur la T16S qui était une autre version sportive de la 9000, mais celle-ci non numérotée).

Bonne lecture

Documents donnés à titre indicatif, le SAAB Club de France ne saurait engagé sa responsabilité sur le contenu et l'utilisation des documents.

SAAB 9000 SP



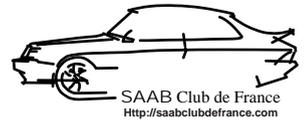
Documents extraits de la revue AUTO et PRESTIGE numero 9 janvier fevrier 1988

SAAB 9000 turbo 16 SP

***Originale
et performante***



SAAB 9000 SP



Documents extraits de la revue AUTO et PRESTIGE numero 9 janvier fevrier 1988

Essai

Voici un an, Bernard Darniche essayait pour nous la Saab 9000 turbo 16.

Il la trouvait «particulièrement moderne, extraordinaire vue de face avec son nez fin, bas et plat».

Il trouvait «son efficacité surprenante, de même que sa facilité à s'inscrire dans les virages et à suivre parfaitement sa trajectoire».



A l'époque, la berline suédoise faisait partie des musts d'une nouvelle génération de berlines hautes performances à traction avant, inaugurée par Audi avec sa 200, et bientôt rejointe par la Renault 25 turbo, la Saab et la Lancia Thema turbo.

La concurrence s'est depuis organisée, et la querelle des tractions et des propulsions s'est peu à peu effacée devant les qualités et les performances des voitures.

A tel point que les berlines hautes performances sont aujourd'hui légion et que l'amateur devra choisir parmi une dizaine de modèles.

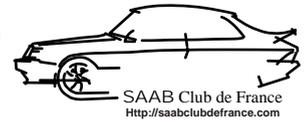
L'Audi, la Renault et la Lancia sont toujours là. Mais le constructeur italien a ajouté à sa gamme un navire amiral : la Thema 8.32 à moteur Ferrari (lire notre essai dans ce numéro). Mercedes propose sa 300E, une berline classique qui bénéficie de l'image

de marque de la firme étoilée. BMW aligne toujours sa 535 et sa M5, mais on sait d'ores et déjà que la nouvelle série 5, qui sera lancée début 88, marchera sur les traces de la '7 et sera très performante sur son marché. Elle sera proposée dès sa présentation en version 3 litres, peut-être même en 3,5 litres. Positionnée différemment mais tout aussi performante, la R21 turbo présente l'intérêt d'un prix moitié moindre. Pour toutes ces autos, le 220 chrono, moins de 29 secondes (parfois moins de 28) au 1000 D.A. et tous les perfectionnements modernes sont au rendez-vous.

Seules digressions aux lois du groupe : les italiennes ne proposent pas l'antiblocage ABS et la Renault 21 coûte - beaucoup - moins de 300.000 F, prix moyen de chacune des protagonistes.

C'est sur le haut de ce panier que Saab jette aujourd'hui sa 9000 turbo SP, comprenez *Sport et Performances*:

SAAB 9000 SP



Documents extraits de la revue AUTO et PRESTIGE numero 9 janvier fevrier 1988

Essai

PLUS PERFORMANTE

La «SP» constitue une extrapolation sportive de la 9000 turbo 16.

L'adaptation a donc porté sur trois points : amélioration des performances, de la tenue de route et adoption d'un look en rapport avec les nouvelles prestations.

Pratiquement, cela signifie intervention sur le moteur, sur le châssis et sur la carrosserie.

Le constructeur suédois n'a pas touché au propulseur. Il s'agit donc toujours du quatre cylindres deux litres suralimenté coiffé d'une culasse à seize soupapes.

Seul le boîtier électronique est remplacé par un nouveau modèle, programmé pour des lois spécifiques.

La ligne d'échappement de la 9000 turbo16 est également remplacée par un autre modèle, d'une définition également plus sportive.

La puissance passe de 175 à 193 chevaux, soit 17 chevaux gagnés, et près

d'un mkg de couple. Cela peut paraître peu mais c'est un beau résultat compte tenu de la nature des modifications.

Côté châssis, le travail a porté sur les suspensions, durcies pour être adaptées aux nouvelles performances.

Pour cela, des ressorts plus courts et plus durs ont été montés, associés à des amortisseurs plus sportifs et le diamètre des barres anti-roulis a été augmenté.

Il s'agit donc d'un travail très classique mais aussi très complet : tout ce qu'il a été possible de faire pour rendre l'auto plus efficace sans reconsidérer la définition même des suspensions a été réalisé.

De même le système de freinage, seul défaut dans la cuirasse de la 9000 T16, a également été revu, et a vu l'adoption de disques et d'étriers mieux dimensionnés, ainsi que d'un système de refroidissement rendu plus efficace, par la suppression des tôles de protection des disques.

Les roues elles-mêmes sont nouvelles, et participent autant à l'esthétique de la SP qu'à l'adéquation aux performances accrues.

Il s'agit de superbes jantes 6^{1/2} J16 dont le dessin hésite entre les nids d'abeille et les rayons, à flasque plate, et pourvues d'un large cache central imitant un écrou unique style F1. Ces jantes ressemblent aux fameux modèles Remotec : elles sont superbes.

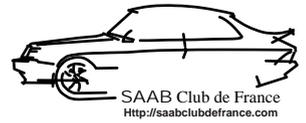
Elles sont chaussées de très performants pneumatiques Pirelli P700 en taille 205/50 VR16, c'est-à-dire un profil très bas associé à une bande de roulement large sans excès : un excellent compromis.

INTERIEUR INCHANGE : TANT MIEUX

L'habitacle de la SP est très exactement celui de la 9000 T16 dans sa définition luxe, et c'est tant mieux. Pour mémoire, rappelons que l'exécu-



SAAB 9000 SP



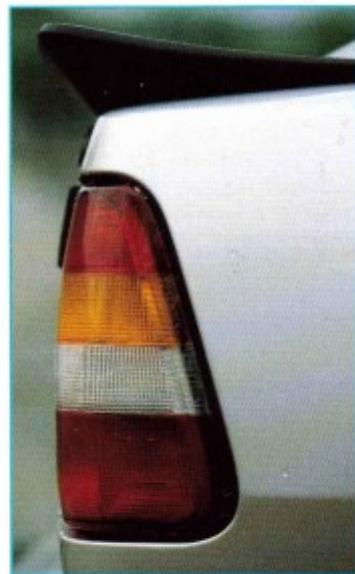
Documents extraits de la revue AUTO et PRESTIGE numero 9 janvier fevrier 1988



tion Luxe de la 9000 consiste en un package complet comportant : ABS, sièges cuir, air conditionné automatique et toit ouvrant.

Seul ce dernier ne fait pas partie de l'équipement de la SP. L'antiblocage était bien sûr indispensable, l'intérieur cuir et l'air conditionné s'imposaient autant que sur une voiture vendue près de 25 millions de centimes. On retrouve donc avec plaisir le tableau de bord de la 9000. Il n'est pas pourvu des placages bois que l'on a pu observer sur certaines exécutions spéciales, qui correspondent peu à la personnalité de l'auto et par conséquent y dénotent.

Les formes arrondies du tableau sont toujours aussi modernes et réussies. Directement sous les yeux du conducteur ou à portée immédiate de la main on trouve donc : l'ensemble de contrôle regroupant le tachymètre au centre, le compte-tours à gauche, à la française (quand les constructeurs du monde entier se décideront-ils enfin

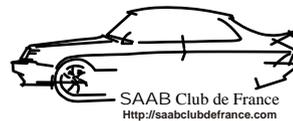


à uniformiser ce détail et installer le compte-tours là où il est le plus visible : à droite du tachymètre ?) et, groupés : thermomètre d'eau, jauge à essence et mano de pression du turbo.

Sous ces manomètres, une foule d'indicateurs lumineux permet un contrôle très complet et très efficace de l'état de la voiture. A noter également l'ordinateur de bord, qui fournit les indications classiques : température extérieure, vitesse et consommation moyennes, etc.

Sur la console, deux buses de ventilation dominent le pupitre de commande de la climatisation automatique, le poste auto-radio et le cendrier. Deux volumes restent disponibles au bas de la console. Le premier est aux normes auto-radio DIN et recevra donc un lecteur de compact disc, par exemple. Le second, plus généreusement dimensionné, servira de vide-poches pour les petits objets usuels. La console se poursuivant sur le plan horizontal jusqu'entre les sièges avant, on y trouve, en arrière du levier de vitesses, les commandes de glaces électriques et une seconde boîte à gants, aussi profonde que pratique.

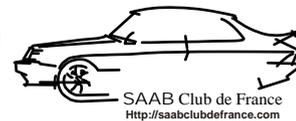
SAAB 9000 SP



Documents extraits de la revue AUTO et PRESTIGE numero 9 janvier fevrier 1988



SAAB 9000 SP



Documents extraits de la revue AUTO et PRESTIGE numero 9 janvier fevrier 1988



Précisons ici que la porte de la boîte à gants principale est équipée d'un petit bac fort utile pour y déposer les petits objets qui n'iront pas se perdre dans les tréfonds de celle-ci. Un petit détail bien pensé et fort pratique.

Les sièges sont bien dessinés et confortables et assurent un maintien satisfaisant pour une berline familiale. Le cuir qui les recouvre est d'excellente qualité.

Mais on regrettera qu'aucun système électrique ne prenne les réglages en charge, d'autant plus que ceux-ci sont complets, y compris l'ajustement de l'assiette.

PERFORMANTE ET FACILE

Au contact, le moteur paraît un peu mou : jusque 2000 tours, ses montées en régime paraissent un peu lymphatiques.

La boîte de vitesses de la 9000 a toujours été un modèle de douceur et demeure irréprochable.

La direction de la Saab est elle aussi un modèle du genre. Son assistance est parfaite.

Suffisante pour que les manœuvres urbaines, malgré la présence du

moteur sur le train avant et les pneumatiques 205, soient accomplies sans le moindre effort. Assez discrète pour se faire complètement oublier en usage sportif et permettre d'apprécier la précision diabolique du train avant. Car cette caractéristique, déjà remarquable sur la turbo 16 standard, se retrouve, optimisée, sur la SP.

La Saab 9000 se conduit comme une 205 GTi, à la puissance et au gabarit près.

Son train avant est incisif comme celui de la célèbre petite berline. Le conducteur averti le placera au centimètre et exploitera au mieux cet avantage. Les pères tranquilles apprécieront l'énorme facilité avec laquelle ils réaliseront des moyennes qui n'ont rien de légal.

Cette facilité, c'est le point fort de la 9000. Elle est très «pardonnante» comme toute traction bien née qui se respecte.

Si la tendance en entrée de courbe un peu optimiste est au sous-virage, il suffira de lever le pied pour que tout rentre dans l'ordre.

A l'inverse, elle permettra également un lever de pied en appui.

Il n'y a vraiment que dans une courbe abordée à très grande vitesse qu'il

faudra être plus circonspect si l'on souhaite interrompre l'appui. Mais aucune voiture au monde n'encaisse sans aucune réaction un coup de frein au cours d'un appui à plus de 200 km/h...

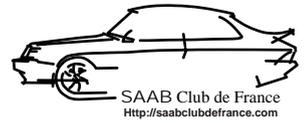
Avec l'augmentation des performances, la SP est évidemment un peu plus pointue. L'emmener aux limites imposera de fait un peu plus de technique, mais reste accessible à la majorité.

A bas régime, la SP apparaît moins à l'aise que la 175 chevaux. Non que, à l'instar des moteurs travaillés, elle «ratatouille», mais à l'évidence le moteur ne respire pas parfaitement et confirme l'impression de mollesse ressentie en mettant le contact.

A partir de 3000 tours, tout change, et le turbo se manifeste de manière convaincante.

Le Garrett T3 qui équipe la 9000 ne s'y est jamais illustré pour sa discrétion ni pour sa douceur. Alors que de nombreux constructeurs s'attachent à diminuer au maximum «l'effet turbo» en intervenant sur la pression de suralimentation et donc sur le temps de réponse, Saab exploite à plein le caractère exotique de cette technique. Ainsi, comme avec une Porsche 930 (toutes proportions gardées), ou une R5 turbo, le turbo compresseur ne

SAAB 9000 SP



Documents extraits de la revue AUTO et PRESTIGE numero 9 janvier fevrier 1988

Essai

téléphone pas son réveil et intervient soudainement.

S'en suit une accélération très franche, accompagnée selon les circonstances de quelques louvoiements du train avant. Les limites de motricité des tractions dans le domaine des voitures sportives ont toujours posé un problème aux ingénieurs.

Jusqu'en 1983, on pensait que 130-140 chevaux constituaient un maximum pour ce type de transmission. Audi a apporté un démenti formel en lançant sa 200 turbo de 182 chevaux. Nous l'avons vu en préambule : plusieurs autres constructeurs se sont précipités à la suite d'Ingolstadt, Saab en tête.

Il demeure qu'à ces niveaux de puissance, la motricité est un problème complexe et la Saab SP, avec ses 193 chevaux, en souffre plus encore que la Turbo 16 de base.

Dans la pratique, cela se traduit, dès que la chaussée devient glissante par de brusques incartades du train avant, qui ne passe pas le couple important du moteur turbo.

Ceci étant, une fois encore, le contrôle est facile : il suffit de lever le pied pour que tout rentre dans l'ordre. A cette réserve près -bien académique-, la 9000 SP permet de réaliser des moyennes très élevées dans d'excellentes conditions de confort et de sécurité.

Celui qui désire attaquer vraiment (et l'auto y prédispose ou alors autant acheter une turbo 16 standard) se fera plaisir au volant de la 9000 SP.

En entrée de virage, il piquera le nez de l'auto au freinage et enroulera facilement. Seule limite aux ardeurs les plus sportives, surtout si le revêtement n'est pas parfait : toujours l'éternel problème de la motricité lors

de la réaccélération en sortie de virage.

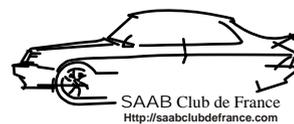
Les performances pures de la voiture font désormais partie des meilleures du genre : avec 232 km/h maxi, la 9000 SP fait mieux que les autres «tractions de choc», jeu égal avec la Lancia Ferrari et ne se fait donc distancer que par la BMW M5, sensiblement plus chère (399.900 F, 251 km/h).

Les 28,7 secondes obtenues au 1000 D.A. révèlent par contre les problèmes de motricité évoqués plus haut : avec 193 chevaux pour 1320 kg (soit un rapport poids-puissance de 6,83 kg/ch), la Saab devrait pouvoir être créditée de 28,1 ou 28,2 secondes aux 1000 mètres.

Avec sa *Sport et Performances* -drôle de nom pour une voiture-, Saab propose une «Super-9000 turbo», comme BMW une super-535 avec la M5 ou



SAAB 9000 SP



Documents extraits de la revue AUTO et PRESTIGE numero 9 janvier fevrier 1988



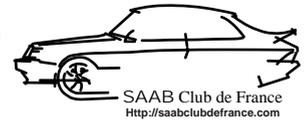
SAAB 9000 SP



Documents extraits de la revue AUTO et PRESTIGE numero 9 janvier fevrier 1988



SAAB 9000 SP



Documents extraits de la revue AUTO et PRESTIGE numero 9 janvier fevrier 1988

Essai



Alpina et AMG de supers BMW et Mercedes.

On se souviendra que voici moins d'un an, le préparateur germanique Heushmid avait tracé la voie avec sa H6 (210 chevaux, 234 km/h et 28,8 sec/1000 D.A., essai dans Auto & Prestige N°5).

La voiture présentée aujourd'hui par Saab propose une alternative intéressante aux modèles concurrents.

Son habitabilité et son confort sont ceux des Audi 200 et autres R25, ses performances supérieures à celles d'une Mercedes 300E ou d'une BMW 535, son efficacité n'est pas comparable dans son créneau, pas plus enfin que son image : une Saab 9000 reste une voiture rare et véhicule donc, plus que ses concurrentes, une personnalité différente, exprime clairement la volonté délibérée de rouler autrement.

Pour toutes ces raisons et pour 250.000 francs, la Saab 9000 turbo SP justifie pleinement son existence et gagne à être connue.

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

Moteur	
Type	4 cyl. en ligne+turbo+échangeur
Cylindrée	1985 cm ³
Puissance maxi	193 ch à 5 800 trs
Couple maxi	28 mkg à 3 200 tours
Alimentation	Boîtier spécial
Transmission	Aux roues AV, BV 5
Direction	Assistée
Freins	4 disques, ABS
Pneumatiques	Pirelli P700 205/50 VR 16
Dimensions	
Longueur	4,62 m
Largeur	1,76 m
Hauteur	1,43 m
Empattement	2,67 m
Poids	1 255 kg
Performances	
Vitesse maxi	232 km/h
1000 D.A.	28,7 sec.
Prix	249.600 F
Options	T.O. élec. 7 640 F Climat. auto 15 000 F