

SAAB 9000 TURBO 16 2,3 LITRES: L'HISTOIRE D'UN COUPLE PHENOMENAL



Quelques mois après la sortie de la 2,3 l injection, Saab élargit sa série 9000 en présentant au Salon de Paris la nouvelle 2,3 l turbo 16 soupapes qui vient ainsi coiffer la gamme suédoise.



roposée comme ses ainées en versions 4 et 5 portes, la nouvelle 2,3 l turbo ne surprend guère, sa ligne bien qu'agréable commençant à vieillir. Seules évolutions notables pour le millésime 1991: un capot plus plongeant et une grille de calandre chromée sur tous les modèles: c'était déjà le cas sur les versions CD et 9000 T. Toutes les 2,3 litres devraient être équipées de jupes aérodynamiques soulignant leur côté plus sportif. Pas de quoi téléphoner à la famille coté look: c'est sous le capot qu'il faut réellement chercher la nouveauté.

LES V6 ET V8

Les gammes 900 et 9000 ont encore de beaux jours devant elles, puisque leur remplacement n'est pas prévu avant cinq ans. Une belle longévité, soit dit en passant, pour la 900 dont la première version remonte tout de même à une quinzaine d'années. Il est vrai que le modèle a connu de nombreux et remarquables restylings, qui en font aujourd'hui une voiture toujours moderne et originale, à la clientèle inconditionnelle.

Actuellement connues sous les noms de code 104 et 106, les futures berlines de la gamme scandinave reprendront les groupes 4 cylindres déjà connus mais aussi et surtout disposeront d'un tout nouveau moteur V6 de 3 litres de cylindrée. Il s'agira là d'une grande première pour Saab, dont les voitures ont toujours utilisé des 4 cylindres, en V ou en ligne. Le V6 en question tour-

nerait déjà au banc aujourd'hui, et une usine serait en construction en Grande Bretagne où il sera fabriqué.

Enfin et plus haut encore dans la gamme, Saab s'attaquera également aux vedettes en place que sont Mercedes et BMW en proposant une berline de prestige (pour l'instant codifiée 108) équipée d'un gros V8.

On le constate, ce ne sont pas les projets qui manquent à Nikoping, et le plus étonnant est que tous aient déjà atteint des stades de développement avancés. Berlines et limousine de prestige pour après-demain, berlinette Maya pour demain peut-être, nous vous proposons à présent l'essai de la dernière 9000T16 2,3 litres: une familiale sportive de 200 chevaux disponible dès à présent et dont notre collaborateur François Ley pense le plus grand bien. ■

Un moteur exceptionnel

Il y a tout juste un an qu'était dévoilé le nouveau 2,3 litres, uniquement proposé en version atmosphérique. Il développait alors 150 ch. Avec l'adjonction du turbo sa puissance monte aujourd'hui à 200 ch, en attendant la version Sport Line qui devrait pour sa part atteindre 220 ch, mais il faudra patienter jusqu'en janvier pour la découvrir. Comme la version 2 litres

EXCLUSIF

bien connue, la 2,3 litres présente 2 arbres à cames en tête et 4 soupapes par cylindre pourvues de poussoirs hydrauliques. Comme plusieurs autres marques, Saab utilise deux arbres d'équilibrage contrarotatifs destinés à réduire (ou supprimer) les vibrations inévitables avec un quatre cylindres. A l'usage, le moteur développé à Nikoping se révèle réellement surprenant, ne serait-ce qu'en fonction du couple étonnamment élevé qu'il délivre : 33,6 mkg à 2000 trs ! Une performance unique pour ce type de véhicule, qui laisse la concurrence loin derrière, même si elle se nomme Mercedes ou BMW : le moteur Saab supporte sans complexe la comparaison avec des 6 cylindres de cylindrée supérieure: une réalisation exceptionnelle.

L'énorme avantage que procure un tel couple réside principalement dans les reprises qu'il autorise : changer de vitesse devient pratiquement inutile. A l'heure où bon nombre de constructeurs proposent ou vont proposer des boîtes 6, seuls 3 rapports suffiraient à la limite à la Saab: première, troisième et cinquième. Une fois cette dernière enclenchée, sur autoroute par exemple, il n'est plus nécessaire de rétrograder. Les reprises sont si puissantes, même à 1500 tours que les 80-120 km/h sont atteints en 7,8 secondes. A titre indicatif et pour le même exercice, une Porsche 928 GT réalise 8,6 secondes et une Ferrari Testa rossa 10,3 secondes. Les efforts des ingénieurs se sont concentrés sur cet aspect plus que sur la vitesse de pointe qui est de 230 km/h, ou sur les accélérations départ arrêté (le 0 à 100 km/h est tout de même atteint en 8 secondes). Ces caractéristiques procurent un indiscutable sentiment de sécurité: plus de rétrogradage inutile et des possibilités de dépassement fantastiques. Par ailleurs, on apprécie la souplesse obtenue à tous les régimes grâce à l'élimination presque totale du temps de

NOUVELLES SAAB V6, V8 ET BERLINETTE MAYA

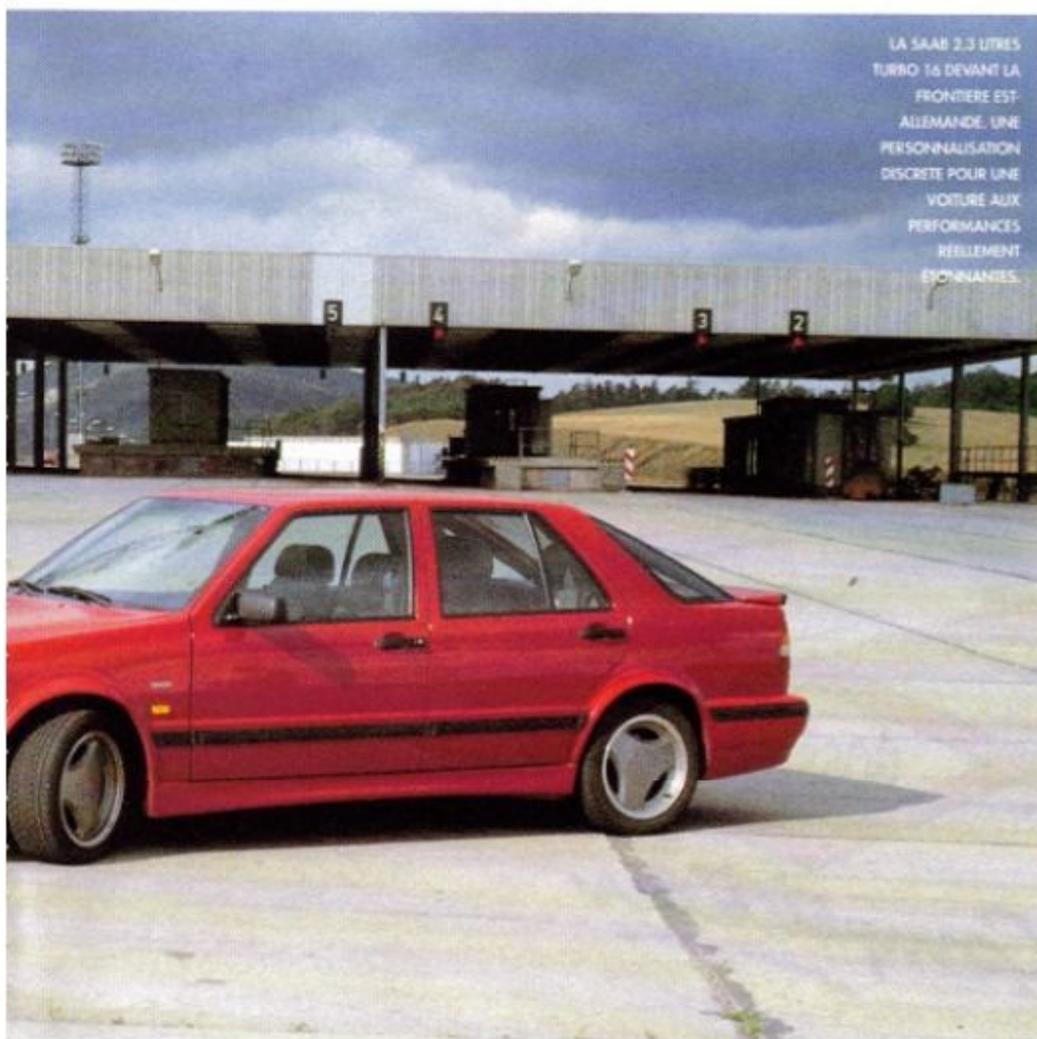
réponse du turbo et des vibrations. Affirmons-le tout haut, ce moteur est une grande réussite.

Des reprises stupéfiantes

Si le moteur a évolué, il n'en est pas de même pour l'habitacle. Celui-ci reste toujours aussi spacieux, la SE, qui remplace la gamme de luxe, propose en série une belle sellerie cuir avec insertion de daim, des sièges électriques à mémoires et l'air conditionné: tout le confort d'une voiture moderne. Cependant si la planche de bord reste très satisfaisante (instrumentation lisible et complète) il est dommage que l'ensemble demeure austère et que certains matériaux utilisés présentent un aspect un peu trop "cheap" qui ne correspond pas à l'image de la voiture.

Dès le démarrage, le silence de fonctionnement surprend. Le moteur est étonnamment discret et ce n'est qu'en accélérant fort qu'il se manifeste. Il est tout-à-fait possible de rouler à 230 km/h compteur et de tenir une conversation ou d'écouter votre morceau de musique favori en toute sérénité, d'autant plus qu'un des points forts de la voiture est une auto-stabilité fort rassurante, équipée en série de l'ABS 3+ la 2,3 l. T16 peut également recevoir un air-bag (8700 F) et surtout un système anti-patinage baptisé TCS (5800 F) qui se révèle bien agréable dès que l'on évolue sur une chaussée humide ou dégradée. En dessous de 40 km/h ce système intervient pour ralentir la roue motrice qui a perdu son adhérence et transmet la force de traction sur l'autre roue qui, elle, adhère à la chaussée. Au dessus de cette vitesse la régulation de la traction est assurée par le volet de l'accélérateur à commande électronique. Rien à redire,





LA SAAB 2,3 LITRES
TURBO 16 DEVANT LA
FRONTIERE EST-
ALLEMANDE. UNE
PERSONNALISATION
DISCRETE POUR UNE
VOITURE AUX
PERFORMANCES
REELLEMENT
EYONNANTES.

c'est vraiment efficace. Signalons au passage que le High-Way Loss Data Institute (société d'études statistiques des accidents sur autoroutes aux Etats-Unis) reconnaît la Saab 9000 comme la voiture la plus sûre du continent nord américain et la deuxième toutes classes confondues. Plus typé, le modèle SE se démarque de la série normale par l'adoption de roues en alliage "Cross-spoke" de 15 pouces chaussées de pneus 205 /50 R 15 et par une suspension abaissée.

Ceci au détriment du confort, il faut bien faire un choix.

La Saab 2,3 T16 est donc à l'évidence une voiture bien née. Le plaisir de conduite qu'elle procure est indéniable. Proposée à des prix très compétitifs, récemment repositionnés à la baisse, elle peut sereinement faire face à une concurrence de plus en plus sévère dans ce créneau. ■

TEXTE ET PHOTOS: FRANÇOIS LEY



230 KM/H EN TOUTE
DÉCONTRACTION.
QUE NOUS RÉSERVE
LA PROCHAINE
VERSION 220 CH.?



TECHNIQUEMENT

Moteur : 4 cylindres en ligne
 Puissance maxi : 200 ch à 5000 Tr/min
 Couple maxi : 33,6 m/kg à 2000 Tr/min
 Transmission : aux roues avant
 Freins : disques ventilés
 ABS en série
 Dimension : L 4,66 mètres / 4,78 mètres / 1,76 m
 Poids 1355 kg / 1470 kg
 Coffre : 625 dm³ / 675 dm³
 Réservoir : 62 l
 Pneumatiques : 205 /55 R 15 V
 205 /50 R 15 V (SE)
 Vt.maxi. : 230 km/h
 Prix de 219.900 F à 289.900 F suivant modèle