

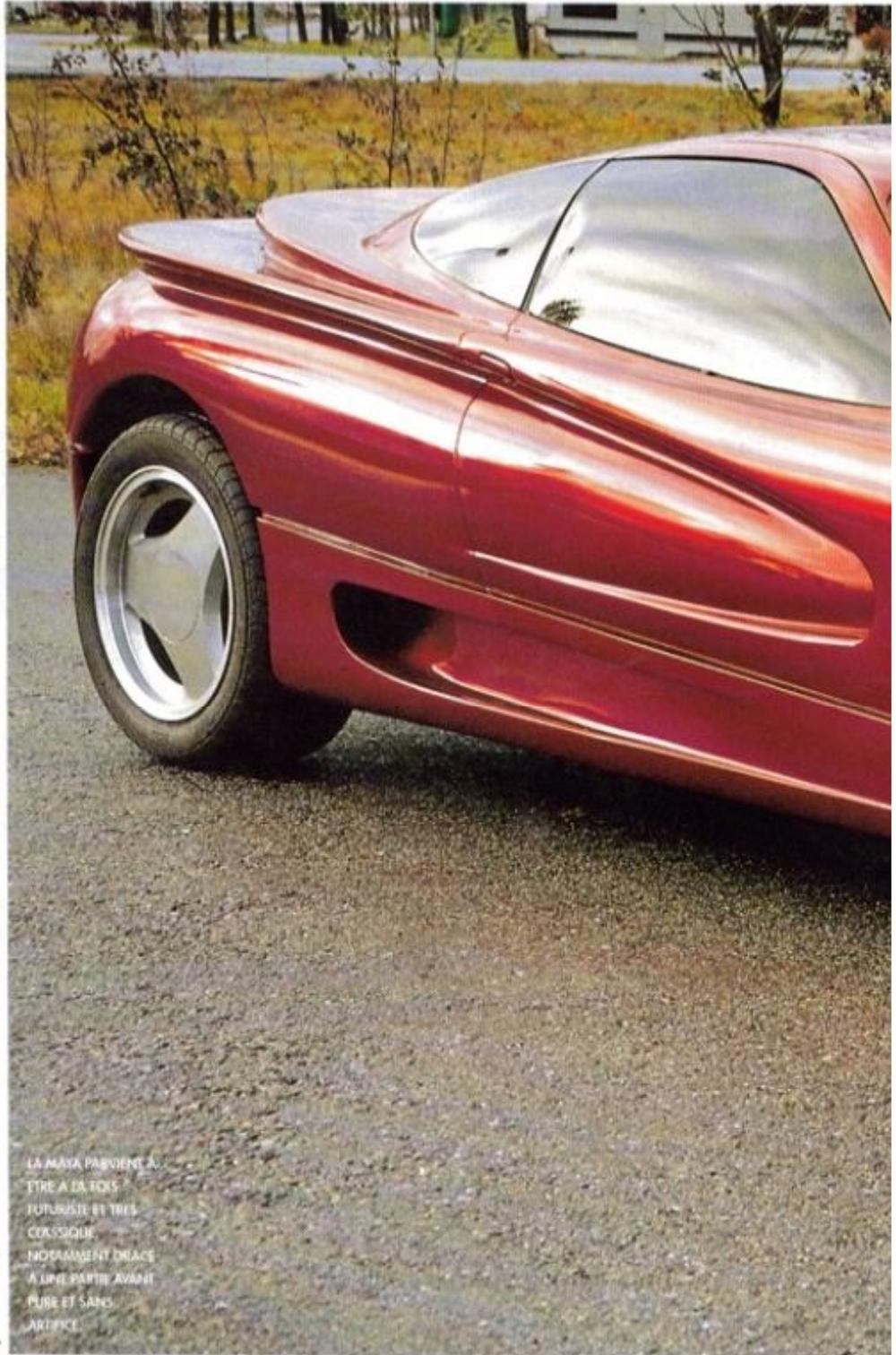
EXCLUSIF

NOUVELLES SAAB V6, V8 ET BERLINETTE MAYA

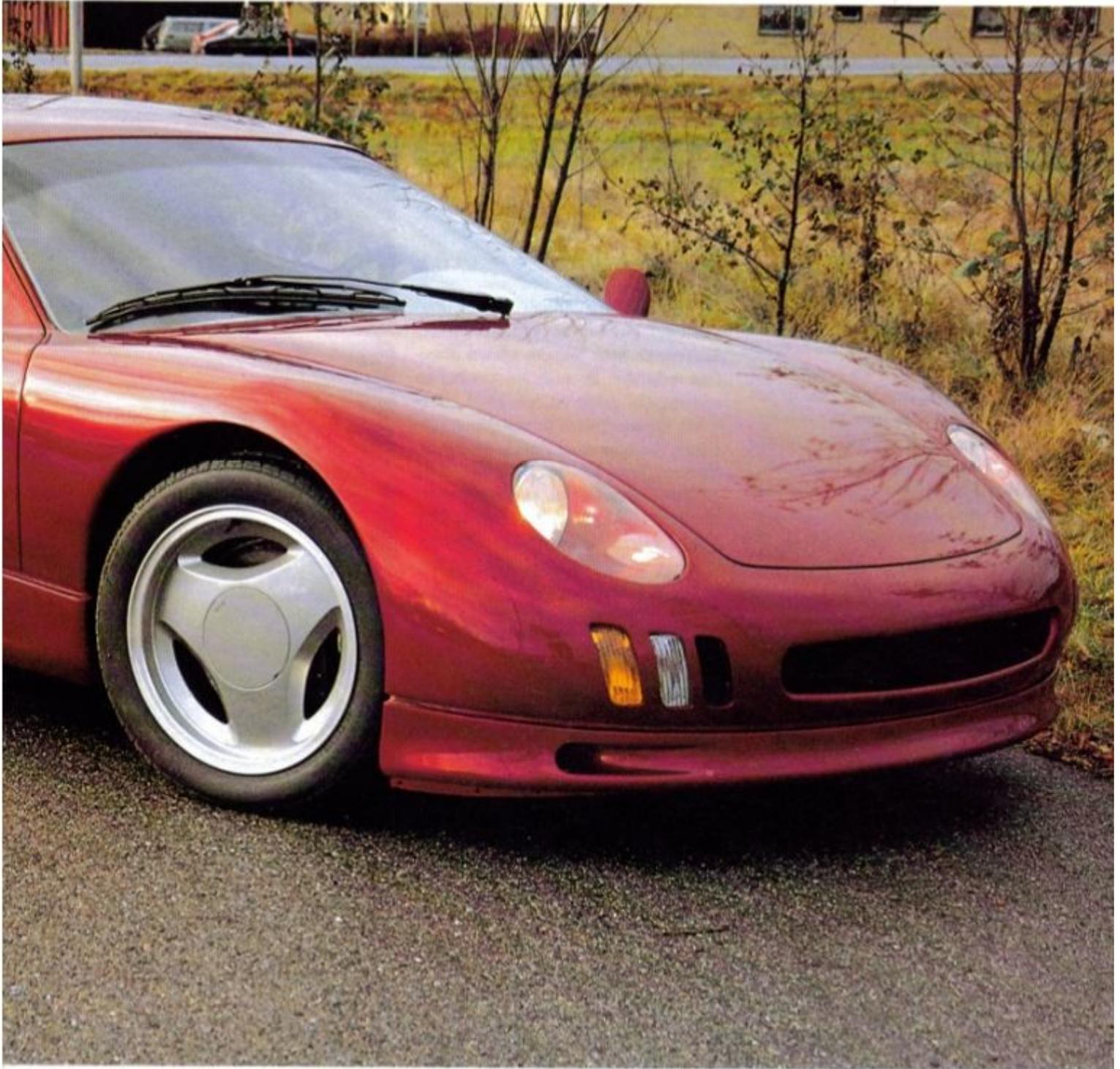
LE GRAND JEU

C'est un peu "Indiana Saab et le programme fou": le constructeur suédois, qui vient de nous gratifier d'un nouveau modèle à hautes performances (voir notre essai à la fin de cet article) et se prépare à en lancer un autre plus performant encore (dans notre prochain numéro) travaille (ou cautionne) simultanément, dans le plus grand secret, sur ses futurs modèles de (très) haut de gamme.

Exceptionnellement pour AUTO Références, les portes de Nikoping et de Vasteras se sont un instant entr'ouvertes. Mais commençons par la plus spectaculaire, j'ai nommé la Maya. Précisons au passage que cette appellation est encore provisoire, les différents pays destinés à commercialiser cette berlinette originale élevant toujours une objection quant au nom proposé. Ainsi pour nos cousins germains, "maya" représente une abeille, et la perspective d'une voiture ainsi prénommée ne les enchante guère. Nous indiquerons, mais cela n'engage que nous, que de nombreux appareils volants -chasseur Hornet américain et hélicoptère Super Frelon français- assument parfaitement pareilles appellations. Mais il est vrai ▶



LA MAYA PAROIENT À
ÊTRE À LA FOIS
TUNISIE ET TRÈS
COSSIQUE
NOTAMMENT DRACE
À UNE PARTIE AVANT
PURE ET SANS
ARTIFICE



EXCLUSIF

qu'une voiture de sport, hormis pour les Georges Sarre et consorts, n'est pas une machine de guerre. Exit donc Maya. La Suède propose "Mayo". C'est cette fois Claude Makowski, pour la France, qui craint que cette Mayo-là prenne...ou ne prenne pas! Un argument pertinent: pareille appellation pouvant en effet, à l'intérieur de nos frontières, gâcher la sauce...exit Mayo. Bref, le prototype que nous vous présentons aujourd'hui n'a à ce jour pas été définitivement baptisé: nous l'appellerons donc pour notre part de celui initialement pressenti par son créateur: Maya. Frère aîné de Bjorn Envall, chef designer de Saab automobiles, Sune Envall travaille pour sa part, depuis des années, un peu en marge de la firme suédoise. Résolument axé vers les réalisations exceptionnelles, il ne s'intéresse pas aux voitures de série pour se consacrer exclusivement à celles qui feront l'objet d'une diffusion confidentielle. Il a pris l'habitude de construire ses voitures chez Mellberg, l'un des plus grands carrossiers suédois. Si on devait, afin de fixer les idées, lui trouver un homologue en France, ce serait Lecoq: Mellberg exécute à la demande et avec le même bonheur des restaurations de voitures anciennes, des carrosseries spéciales (comme les limousines Saab 9000 à empattement long) et des réalisations exclusives. Ce fut notamment le cas du Speeder Saab (essai complet dans AUTO Références n°2) en 1986, qui valut une couverture presse conséquente au trinome Saab-Mellberg-Envall, alors que son objectif initial était de démontrer un certain savoir-faire. Coup d'essai coup de maître: Sune Envall avait d'ores et déjà dans ses projets la Maya: celle-ci allait prendre forme. A l'inverse du Speeder, qui utilisait une mécanique complète et un châssis de Saab 900 turbo, la Maya dispose d'un châssis autoporteur tout acier complètement

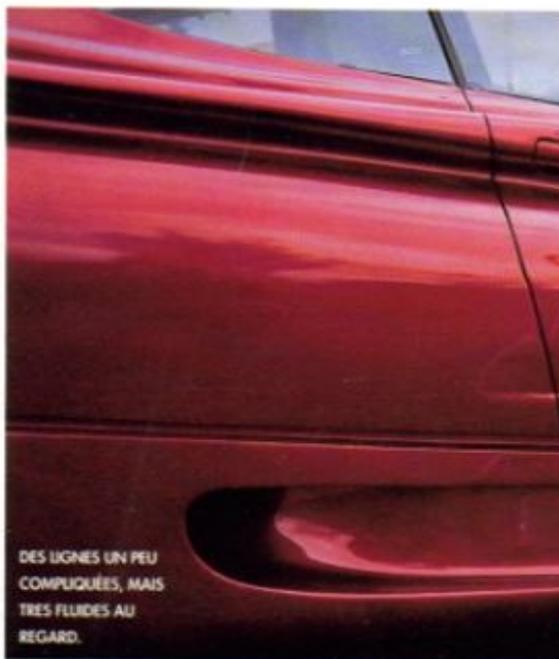
NOUVELLES SAAB V6, V8 ET BERLINETTE MAYA

original. La participation de Saab se limite donc ici à la fourniture du moteur -nous allons y revenir-, de la transmission, du train avant et de quelques éléments de l'habitacle.

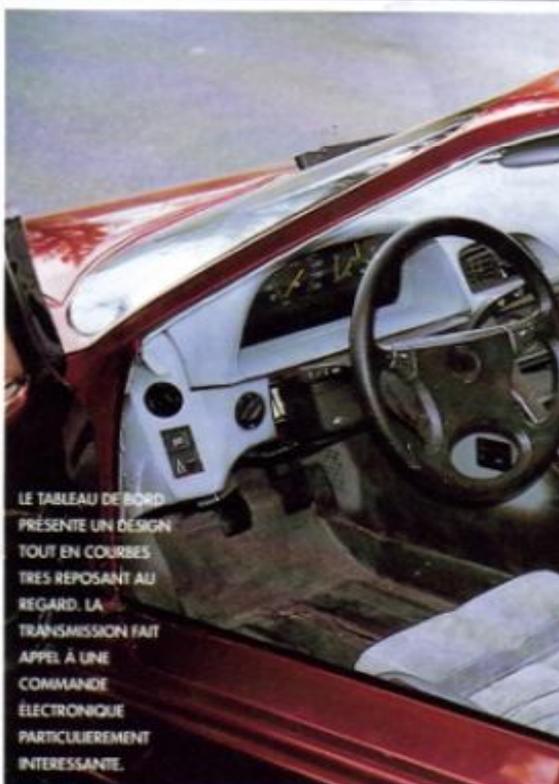
Avec 250 ch, la Maya dépasse 270km/h. Une version 400 ch est prévue...

Initialement développée -dès 1988- autour du 2,3 litres atmosphérique, la Maya reçoit finalement le tout nouveau 2,3 litres turbo, grâce à l'intervention de Sten Vennlo, ancien directeur technique de Saab aujourd'hui en retraite, qui garde un oeil aussi affectueux qu'attentif sur la marque et collabore toujours avec l'usine et, parallèlement, avec Mellberg. Sa réputation et son attachement au projet vont permettre à la Maya de disposer de l'un des premiers moteurs Saab 200 chevaux, puissance qui sera portée à 250 chevaux. Dans un proche avenir, Sune Envall espère en obtenir 270.

A l'exception des roues (elle utilise toujours les très typiques jantes de la 900 Aéro), la Maya est aujourd'hui prête à affronter le verdict du public. C'est Saab qui prendra en charge cette tâche délicate, la première présentation à la presse devant avoir lieu dans les toutes premières journées de 1991, avec l'appui de consultants extérieurs. Mais si Saab utilise promotionnellement la Maya, on remarquera que la berlinette ne porte pas le logo de la marque. La principale raison en est pour le moins surprenante: installé sur un berceau-moteur d'origine Saab 9000, le 4 cylindres turbocompressé pourra à la demande de la clientèle être remplacé par d'autres mécaniques. On sait en effet que les Saab 9000,



DES LIGNES UN PEU COMPLIQUÉES, MAIS TRÈS FLUIDES AU REGARD.



LE TABLEAU DE BORD PRÉSENTE UN DESIGN TOUT EN COURBES TRÈS REPOSANT AU REGARD. LA TRANSMISSION FAIT APPEL À UNE COMMANDE ÉLECTRONIQUE PARTICULIÈREMENT INTÉRESSANTE.



EXCLUSIF

NOUVELLES SAAB V6, V8 ET BERLINETTE MAYA



UNE AUTRE SURPRISE
AUX CÔTÉS DE LA
MAYA: CETTE
BERLINETTE À MOTEUR
CENTRAL ÉLABORÉE
AUTOUR D'UNE
MÉCANIQUE DE
9000T16 S'APPELLE
SIMPLEMENT
"FUTURE". TOUTE LA
PARTIE AVANT EST
TRÈS CHARGÉE MAIS
TOUT L'ARRIÈRE DE LA
VOITURE PRÉSENTE
UNE GRANDE
HOMOGENÉITÉ DE
FORMES, ALLÉE À
UNE ÉVIDENTE
AGRESSIVITÉ.

ville. Mais la Maya est-elle vraiment faite pour la ville? Sune Envall nous répond: il a également prévu une commande manuelle permettant de rentrer les rétros à grande vitesse, afin de supprimer leur résistance aérodynamique. Au fait, quelle vitesse, la Maya? Plus de 270 km/h, estiment Mellberg et Envall. Rappelons pour mémoire que le Speeder moins aérodynamique fut en son temps chronométré à 260 km/h, et de plus, le couple phénoménal de la dernière version du 4 cylindres suédois (33,6mkg à 2000trs!) confère à la Maya des reprises et des accélérations annoncées "tip-top": on peut de fait porter crédit aux valeurs annoncées.

Sune Envall peaufine aujourd'hui son nouveau bébé avant sa première présentation. Son objectif est d'en produire une petite série, chaque voiture étant totalement personnalisée: teinte de carrosserie, couleurs et matières intérieures et, nous l'avons vu, mécanique. Le prix annoncé est de l'ordre de 1,2 à 1,4 million de francs.

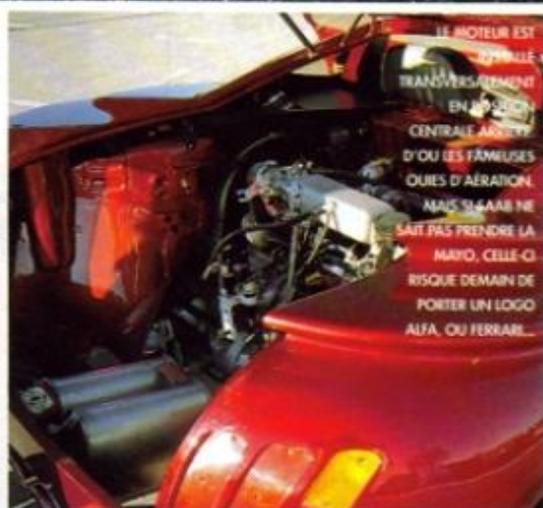
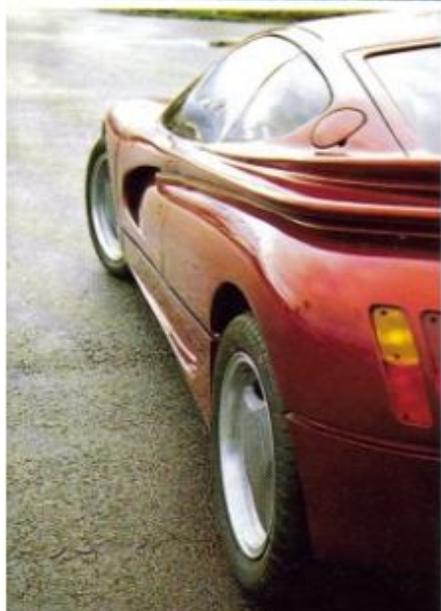
Compte tenu du dynamisme tous azymuts actuellement déployé par la firme suédoise, on ne peut bien sûr que regretter que Saab n'ait pas choisi d'utiliser cet écrin pour présenter son nouveau -et exceptionnel- moteur. ■

TEXTE: YVES DENIS

PHOTOS: MARGARETA ENVALL



IL NE MANQUE À LA
MAYA QUE SES
JANTES DÉFINITIVES
POUR ÊTRE
OFFICIELLEMENT
PRÉSENTÉE À LA
PRESSE ET AU PUBLIC.
LE JOUR DE NOTRE
REPORTAGE, ELLE
ÉTAIT ENCORE
ÉQUIPÉE DES TRÈS
BELLES ABSO DE LA
900 TURBO 16S.



LE MOTEUR EST
TRANVERSAL
EN POSITION
CENTRALE AINSI
D'OU LES FAMILIÈRES
OUIES D'AÉRATION.
MAIS SI SAAB NE
SAIT PAS PRENDRE LA
MAYO, CELLE-CI
RISQUE DEMAIN DE
PORTER UN LOGO
ALFA, OU FERRARI...

EN BREF

Longueur: 4,16m

largeur: 1,85m

hauteur: 1,04m

empat: 2,60m

voies AV/AR: 1540/1570mm

Réservoirs: 1 devant le compartiment moteur + 1 derrière les sièges. Capacité totale: 76 litres

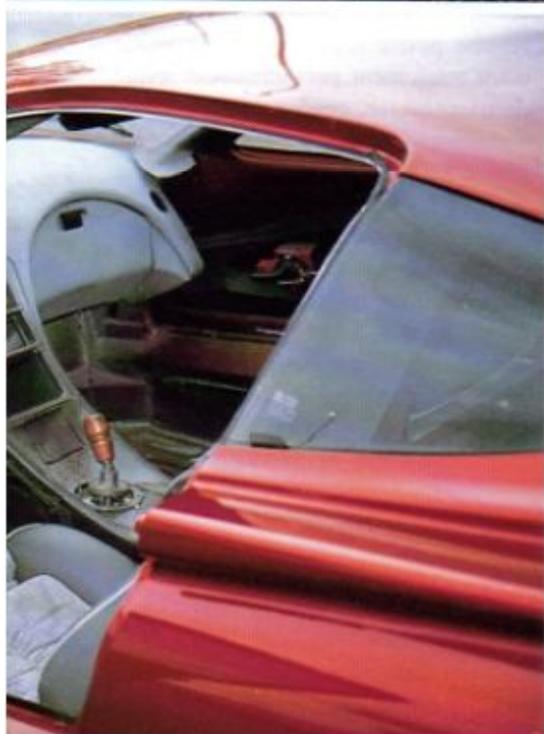
Pneumatiques: AV: 245x50x17 AR: 225x50x17

En projet: version avec mécanique Cadillac V8

Cylindrée: 4,5 litres

Puiss. maxi: 400 ch

Vit. maxi: + de 300 km/h



HISTOIRE DE
 COMPRENDRE
 LORSQUE L'UN DE SES
 HABITUÉS SOUS-
 TRAITÉS PROPOSE
 À UN CONSTRUCTEUR
 UN PRODUIT
 EXCLUSIF ET REUSI.
 POURQUOI CELUI CI
 RESTE À JOUER LE
 JEU D'UNE
 PRODUCTION EN
 SÉRIE LIMITÉE.



LE TROIS QUARTS
 ARRIERE DE LA MAYA
 EST IMPRESSIONNANT

Alfa 164, Lancia Thema et Fiat Croma partagent les mêmes bases, autour desquelles les ingénieurs des différentes firmes ont développé des produits personnels. Une particularité intéressante pour Sune Envall, puisque sa Maya peut ainsi recevoir indifféremment les moteurs Saab, le V6 3litres Alfa ou...le V8 Ferrari de la Lancia 8.32!!!

Esthétiquement, le voiture ne laisse pas indifférent. Sa partie avant n'est pas sans rappeler la Jaguar XJ220, mais profil et partie arrière lui sont très personnels. Pour être parfaitement objectif, je dirais que si le premier me séduit, Envall me semble être allé un peu loin avec la poupe de son auto:

Le dessin de Sune Envall hésite entre un nez très pur et une poupe assez chargée.

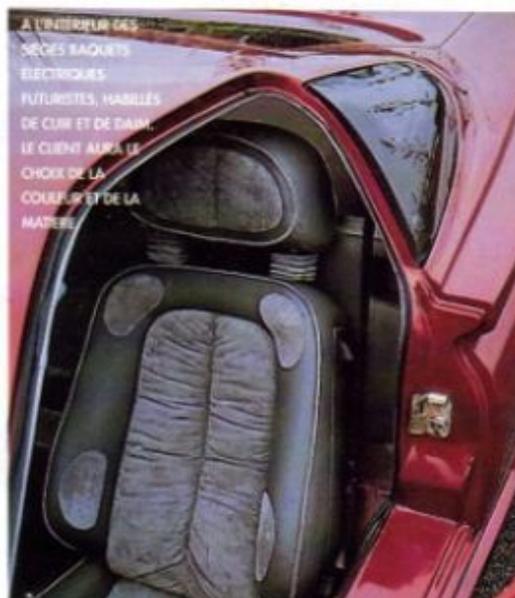
les proportions sont certes agréables mais les deux séries d'ouïes d'aération arrière me rappellent quelque Volkswagen des années 70 et les deux plissements hercyniens qui séparent le corps principal de la carrosserie de la lunette arrière seraient avantageusement remplacés par un aileron moins

spectaculaire mais plus esthétique.

A l'intérieur, nous retrouvons toutes les composantes d'un habitacle de GT moderne: cellule biplace confortable, sièges électriques cuir et daim et une planche de bord au dessin original, tout en courbes à l'instar de la voiture, reposant au regard et que l'on qualifiera sans hésitation de réussi.

Au chapitre des particularités on notera une commande de boîte de vitesses électronique, laquelle explique partiellement la facilité de substituer une mécanique à une autre puisqu'elle supprime l'habituelle tringlerie.

Surprenants également les rétroviseurs extérieurs rentrant automatiquement dans les portières lorsque l'on coupe le contact: un petit détail bien pratique en ►



A L'INTERIEUR DES
 SEGES BAQUETS
 ELECTRIQUES
 FUTURISTES, HABILLÉS
 DE CUIR ET DE DAIM,
 LE CLIENT AURA LE
 CHOIX DE LA
 COULEUR ET DE LA
 MATIERE.