

Juin 2020

# SAAB CLUB DE France « la Gazette du SAABiste »



Numéro 2 : Rédacteur DIDIER

Introduction

## SOMMAIRE

- Introduction
- Retour sur le repas du début d'année du 25 janvier 2020
- La SAAB 9000 Long run 1986 et SAAB 900 Talladega challenge 1996
- Dossier de presse de la SAAB 900 NG Talladega de 1997
- SAAB 900 « ETAPE d'une carrière »
- Match comparatif SAAB 900 turbo16v /Porsche 944 (Revu AUTO HEBDO janvier 1985)
- La parole aux SAABistes

Chers SAABistes,

Nous voici à la moitié de l'année 2020. En tout premier lieu, nous espérons que vous êtes tous en bonne santé ainsi que vos proches. La première moitié de l'année 2020 a été très pauvre en rassemblement au vu de la crise sanitaire mondiale. Beaucoup de rassemblements automobiles ont été annulé, de notre coté l'assemblée générale qui devait avoir lieu en avril ou mai a également été reporté à une date non défini ce jour.

Les nouvelles depuis la dernière édition de la gazette (fin décembre 2019) :

Le repas de début d'année à eu lieu le 25 janvier 2020 en haute loire (43), région de YSSINGEAUX .

Nous avons ajouté des articles dans la boutique en ligne ,vous pouvez désormais y trouver une plaquette d'autocollants moteur pour 900 classique de 1991 à 1994, ainsi que des étiquettes de révisions conforme à l'origine.

Une liste de professionnels partenaires a également été mis en place avec le club, vous trouverez la liste complète sur le site internet, elle est d'ailleurs mise régulièrement à jour en fonction des nouveaux partenaires. Sur demande par email, nous vous transmettons les différentes remises que vous pouvez bénéficier en tant que membre cotisant.

Ce jour une trentaine de membres ont envoyé leur photo (et ou) la photo de leur SAAB pour figurer dans le trombinoscope visible sur le site internet (accès avec un mot de passe envoyé par email), beaucoup n'ont pas encore envoyé leurs photos , ce n'est pas trop tard pour le faire. Le trombinoscope a pour rôle de situer la situation géographique de chaque membre du club, et pourquoi pas pouvoir créer des liens entre membres.

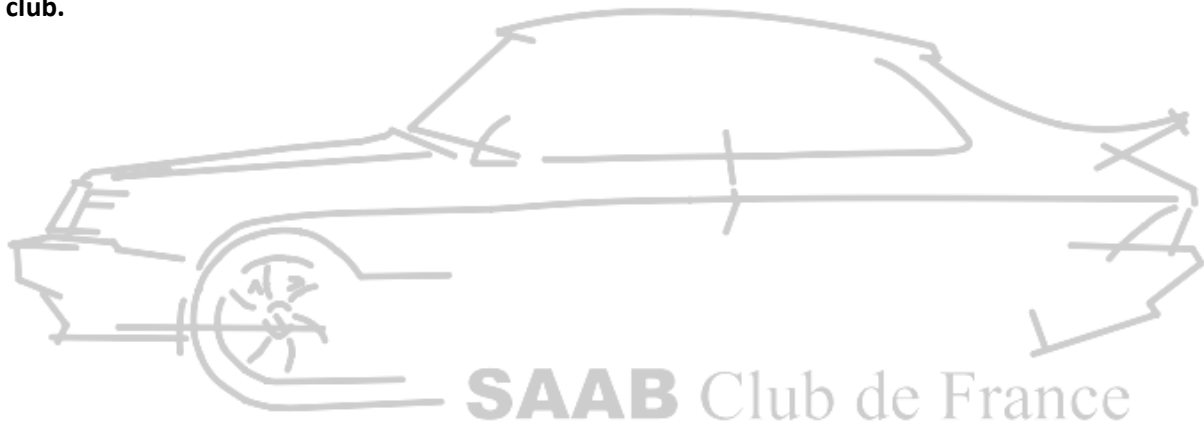
\_Nous remercions l'ensemble des membres pour leur participation financière à la vie du club, sans votre cotisation annuelle et achats divers dans la boutique, le club ne pourrait exister, ou tout du moins ne pourrait participer à aucune activité.

Nous remercions également ceux qui ont répondu par courriel pour proposer ou rédiger les articles présents dans cette gazette.

Nous rappelons que sur le site internet du club vous pouvez suivre l'historique de l'activité du club, et avoir accès à la boutique et aux documents réservés uniquement aux membres cotisants.

Pour information il existe un groupe privé du club sur FACEBOOK (le contenu n'est pas visible du public mais seulement des participants dont l'accès a été validé), le groupe compte ce jour environ 1800 participants. Le groupe sur FACEBOOK est ouvert à tous les SAABistes, membres cotisants ou non.

**Certaines photos de cette gazette proviennent des archives de SAAB France (NANTERRE) que le club a récupéré, nous remercions Thierry Loiseau société APS31 qui a fait don des documents au club.**



### Repas de début d'année

Le repas du début d'année 2020 du club s'est déroulé en HAUTE LOIRE (YSSINGEAUX) le samedi 25 janvier 2020, merci à la société FARING (Claude FABRE) de nous avoir accueilli pour l'apéritif avant d'aller chez MARCEL au restaurant le FLO à YSSINGEAUX

Le rendez vous était fixé pour 10h à la société FARING au TRIADOUR commune de QUEYRIERES (43) dans la caverne aux miracles du Saabiste , l'apéritif a été offert par le club et par Claude Fabre (Faring), ensuite nous nous sommes rendu à YSSINGEAUX au restaurant chez Marcel , restaurant « le flo », Marcel étant lui-même propriétaire de plusieurs SAAB. Après le repas nous avons posé pour la presse locale (LE PROGRES la TRIBUNE, et l'EVEIL), ensuite les plus motivés sont retournés chez FARING avant la tombée de la nuit.

#### **Merci à tous les participants :**

Jean luc, Claire, Antonny, Michel, Anita, Jean michel, Sébastien, Christian, Frédéric, Daniel, Marie Noelle, Michel, Karine, Laurent, Yves, Dominique, Alain, Nils, Eric, Jean Claude, Bruno, Claude, Genevieve, Didier.

Voici un extrait des photos qui sont consultables sur le site internet, à la rubrique « les rencontres »

Chez FARING le matin



Repas de début d'année

Le restaurant chez Marcel « le flo »



Le parking chez marcel (YSSINGEAUX)





## Repas de début d'année

la TRIBUNE LE PROGRES du 30 janvier 2020

YSSINGEAUX Automobile

## Le Saab club de France fait une pause à Yssingeaux



Les Saabistes étaient présents samedi dans la sous-préfecture, répondant à l'invitation de Claude (à droite). Photo Progrès/Herve GUILLAUMONT

Une quinzaine d'aficionados de la marque d'automobiles suédoise Saab du club de France était samedi en villégiature dans la sous-préfecture où réside l'un des leurs, Claude, surnommé amicalement le marquis de Saab. Tous ses mordus de Saab se sont également arrêtés pour une pause gourmande au restaurant Le Flo chez un autre passionné de la marque, Marcel.

Saab était, avant la Seconde Guerre mondiale, un constructeur aéronautique créé en 1937 avant après-guerre de se lancer dans l'automobile en 1947. La première Saab fut présentée à la presse et au public le 10 juin 1949. Quant au club de France, il a été créé en 1996. Après avoir cessé d'exister en 2001, grâce à la forte demande de Saabiste le club repris vie en avril 2005.

Repas de début d'année

**L'EVEIL de la haute loire du 1<sup>er</sup> février 2020 (Première rencontre de l'année)**

... en présence de nombreux enfants.

## Première rencontre du club Saab France

La première rencontre de l'année du club Saab France s'est déroulée à Yssingeaux samedi 25 janvier.

Une vingtaine de Saabistes se sont d'abord retrouvés au Triadour, sur la commune de Queyrières, pour l'apéritif chez Faring, entreprise de Claude Fabre-Ringborg. Une vingtaine de Saab ont ensuite pris la direction d'Yssin-



geaux pour un repas au restaurant Le Flo chez Marcel.

Les véhicules exposés devant le restaurant ont fait l'attraction des passants. Depuis son jeune âge, Claude s'est pris de passion pour la fameuse marque automobile suédoise.

Son rêve est maintenant réalité : Faring fournit des pièces d'occasions Saab. ■

**DEVANT CHEZ MARCEL.** Une vingtaine de véhicules exposés.


**SAAB** Club de France



### La SAAB 9000 The long run 1986

Le 16 octobre 1996, presque exactement dix ans après le «Long Run» couru par les modèles Saab 9000 Turbo, Saab retourne sur le Talladega Superspeedway en Alabama, aux États-Unis, pour de nouveaux records de vitesse. Ce sera désormais la Saab 900 NG qui subira «le record de qualité le plus rapide au monde». Les voitures utilisées pour cette tentative de record seront conduites par des journalistes automobiles de 24 pays, ainsi que par les propres ingénieurs de Saab. Les préparatifs battent maintenant leur plein. Les six voitures de série ont été sélectionnées par un représentant de la FIA le 3 septembre dans l'usine principale de Saab à Trollhattan, en Suède. La formation des 120 journalistes et employés de Saab a débuté le 10 septembre dans le but d'établir 40 records de vitesse internationaux en huit jours.

Sur les 40 records attendu, 18 sont les propres records de Saab de "The Long Run" qui ont duré une période de 20 jours et nuits et ont été détenus sur le même circuit en octobre 1986. Les records ont été établis par trois Saab de production standard modèle 9000 turbo. Le moment est venu désormais de laisser la Saab 900 NG montrer ses qualités. Tout comme les voitures Saab 9000 en 1986, les voitures engagées dans cet événement sont des voitures de série. Trois variantes de modèles seront utilisées pour cette tentative de record: trois Saab 900 NG Turbos, deux Saab NG 900 V6 et un Saab 900 NG 2.0i Coupé. Toutes les voitures ont des boîtes de vitesses manuelles à cinq vitesses. Les moteurs et les transmissions des voitures ont été scellés par un représentant de la FIA, et les voitures sont désormais équipées de composants de sécurité, tels que des cages de protection en acier tubulaire interne, des sièges de conducteur spéciaux et des ceintures de sécurité à six points fournies par une entreprise spécialisée. Tout cela est fait pour répondre aux exigences de sécurité rigoureuses du circuit de Talladega. Les voitures seront également présentées avant l'événement. L'ensemble du Challenge sera suivi par les autorités du sport automobile représentées sur la piste de Talladega par l'Américain NASCAR, plus connu comme l'organisateur des compétitions pour les stock cars américains.

#### **40 000 km non-stop**

Les voitures parcourront différentes distances. Deux voitures Saab 900 NG Turbo seront conduites 24 heures sur 24 pendant un total de 40 000 milles. Cela implique que la voiture roule à 5000 milles par 24 heures à plein régime, ce qui équivaut au voyage de Stockholm à Rome et vice-versa. La voiture sera ravitaillée toutes les heures, et un nouveau conducteur prendra le relais en même temps. L'une de ces voitures Turbo ne sera conduite que par des «chauffeurs professionnels» membres de la Saab Performance Team, tandis que l'autre 900 Turbo sera conduite conjointement par des journalistes automobiles et du personnel Saab. Les journalistes conduiront le jour, tandis que le personnel de Saab conduira le jour tous les deux jours, ainsi que le soir et la nuit. Les quatre autres voitures - une Saab 900 NG Turbo, deux Saab 900 NG V6 et une Saab 900 NG 2.0i seront conduites que par des journalistes et uniquement de jour.

Saab a invité 120 journalistes de l'automobile de 24 pays à se joindre à la conduite des voitures. Mais comme une licence de compétition internationale est nécessaire pour conduire les voitures, Saab a retenu l'ancien légendaire pilote de rallye Simo Lampinen de Finlande pour organiser un certain nombre de sessions de formation pour les pilotes en Europe et aux États-Unis, en préparation de la tentative de record. La première session de formation pour les journalistes européens se tiendra sur le circuit de Hockenheim en Allemagne du 10 au 12 septembre. La session pour les journalistes nordiques se déroulera le 16 septembre sur le Ring de Kineulle, à environ 70 km au nord-est de la ville suédoise de Trollhattan. Les journalistes arriveront à Talladega en cinq groupes de 14 personnes chacun pour prendre le relais les uns des autres dans la conduite des voitures. Les changements de pilotes auront lieu une fois par heure. Chaque journaliste aura la possibilité de conduire au moins deux variantes de modèle, et chaque groupe restera pendant quatre jours. L'objectif est de battre le record du monde de vitesse Saab sur une distance





### La SAAB 9000 The long run 1986

Construit entre 1968 et 1969, le circuit de Talladega a été conçu pour être la piste de compétition la plus rapide du monde. Le record du monde établi sur ce circuit le 9 août 1975 par Mark Donohue dans une Porsche 917-30 spécialement construite n'était pas moins de 355,923 km / h (221,160 mph).

Le circuit a une circonférence de 4,2 km , avec trois courbes. Deux d'entre elles sont très fortement inclinées à 33 degrés. La troisième, qui se trouve devant les tribunes, est inclinée à 18 degrés. Ainsi, les voitures Saab prendront les virages à leur vitesse de pleine accélération d'un peu plus de 220 km / h. Cela soumet évidemment la voiture et le conducteur à des forces « g » très élevées et à d'autres contraintes physiques. L'événement servira aux ingénieurs pour la vérification de la qualité de fabrication de la Saab 900 NG et fournira aux ingénieurs Saab des informations précieuses qui pourront servir de base pour le développement ultérieur des voitures Saab.

Un autre désagrément est imposé aux conducteurs, ce sera la chaleur. Bien que octobre soit un mois relativement «frais» en Alabama, avec des températures diurnes d'environ 25\_C, la température à l'intérieur des voitures sera supérieure à 40\_C. Pour des raisons de sécurité, les conducteurs doivent également porter une combinaison et un casque résistant au feu. Les exigences de sécurité sont très rigoureuses. Les postes de sécurité autour du circuit seront occupés tout au long de l'événement pour garantir que des mesures immédiates seront prises en cas d'accident.

#### Cinq sponsors

Le «Saab 900 Talladega Challenge 1996» sera sponsorisé par cinq sociétés indépendantes. Il s'agit de Michelin, le fabricant de pneus, la Lear Corporation qui produit les sièges pour les voitures Saab, les compagnies aériennes SAS / Lufthansa, Borealis qui fournit divers composants en plastique et pièces de sécurité pour les voitures Saab, et la société informatique EDS. Saab organisera des séminaires sur la Saab 900 NG et la sécurité, et a organisé un certain nombre d'expositions. Les sponsors auront leurs propres séminaires et expositions au Superspeedway.

Les journalistes recevront également une présentation des voitures Saab 1997 et auront l'occasion de les tester entre Atlanta et Talladega.

En octobre 1986, trois voitures Saab 9000 Turbo de série ont été utilisées pour «The Long Run» sur le circuit de Talladega en Alabama, aux États-Unis. Ils ont établi 21 records de vitesse internationaux et deux records du monde. Cet automne, Saab tentera d'améliorer 18 des records précédents et de créer 22 records de vitesse entièrement nouveaux dans les voitures Saab 900 NG


Les six voitures Saab 900 de série qui seront utilisées pour les essais à grande vitesse à Talladega ont été prélevés sur la chaîne de production le 3 septembre par un représentant de la FIA à l'usine Saab de Trollhattan, en Suède. Après inspection, les moteurs et les transmissions des voitures ont été scellés.

Les six voitures standard qui seront utilisées dans l'épreuve «Saab 900 Talladega Challenge 1996» ont été sélectionnées par un représentant de la FIA le 3 septembre à Trollhattan, en Suède.


Construit entre 1968 et 1969, le Talladega Superspeedway a été conçu pour être la piste de compétition la plus rapide du monde. Le circuit est utilisé pour des compétitions telles que les Winston 500 et DieHard 500 dans lesquelles les voitures sur mesure atteignent des vitesses allant jusqu'à 350 km / h.

Le Talladega Superspeedway est un circuit de forme ovale à trois courbes. Deux d'entre eux sont inclinés à 33 degrés, et la troisième courbe devant la tribune a une pente de 18 degrés.

### Record SAAB 900 1996 (Talladega Challenge)



## INFORMATIONS PRESSE



### Records de vitesse en km/h

	2.0 Turbo	2.5 V6	2.0i
10 km	213.406 <sup>10)</sup> (212.635 <sup>8)</sup> )	203.943 <sup>10)</sup> (202.317 <sup>2)</sup> )	180.935 <sup>8)</sup> (178.315 <sup>6)</sup> )
10 miles	221.639 <sup>10)</sup> (220.491 <sup>8)</sup> )	212.603 <sup>10)</sup> (210.548 <sup>6)</sup> )	187.808 <sup>8)</sup> (185.643 <sup>6)</sup> )
100 km	235.303 <sup>10)</sup> (232.802 <sup>8)</sup> )	225.118 <sup>10)</sup> (224.891 <sup>8)</sup> )	199.844 <sup>8)</sup> (197.828 <sup>6)</sup> )
100 miles	235.303 <sup>10)</sup> (233.933 <sup>8)</sup> )	226.182 <sup>10)</sup> (225.974 <sup>8)</sup> )	200.465 <sup>8)</sup> (198.869 <sup>6)</sup> )
500 km	230.833 <sup>10)</sup> (229.297 <sup>8)</sup> )	222.958 <sup>10)</sup> (222.163 <sup>8)</sup> )	195.319 <sup>10)</sup> (195.179 <sup>6)</sup> )
500 miles	231.508 <sup>10)</sup> (229.631 <sup>8)</sup> )	223.671 <sup>10)</sup> (223.031 <sup>8)</sup> )	195.288 <sup>10)</sup> (195.287 <sup>6)</sup> )
1,000 km	231.192 <sup>10)</sup> (227.887 <sup>6)</sup> )	223.699 <sup>10)</sup> (222.765 <sup>8)</sup> )	195.753 <sup>10)</sup> (195.600 <sup>6)</sup> )
1,000 miles	230.616 <sup>10)</sup> (227.574 <sup>6)</sup> )	223.400 <sup>10)</sup> (222.709 <sup>8)</sup> )	196.397 <sup>10)</sup> (196.038 <sup>6)</sup> )
5,000 km	227.172 <sup>5)</sup> (226.813 <sup>3)</sup> )		
5,000 miles	227.584 <sup>5)</sup> (226.449 <sup>3)</sup> )		
10,000 km	228.036 <sup>6)</sup> (227.037 <sup>4)</sup> )		
10,000 miles	228.286 <sup>7)</sup> (226.347 <sup>5)</sup> )		
25,000 km	227.811 <sup>8)</sup> (226.791 <sup>6)</sup> )		
25,000 miles	226.450 <sup>9)</sup> (213.822 <sup>1)</sup> )		
1 hour	229.367 <sup>10)</sup> (229.212 <sup>4)</sup> )	226.847 <sup>10)</sup> (226.245 <sup>8)</sup> )	200.722 <sup>8)</sup> (199.319 <sup>6)</sup> )
6 hours	230.660 <sup>10)</sup> (228.090 <sup>6)</sup> )	223.502 <sup>10)</sup> (223.029 <sup>8)</sup> )	196.397 <sup>8)</sup> (196.370 <sup>6)</sup> )
12 hours	230.366 <sup>10)</sup> (228.057 <sup>6)</sup> )	224.072 <sup>10)</sup> (222.492 <sup>8)</sup> )	197.433 <sup>10)</sup> (197.004 <sup>6)</sup> )
24 hours	227.497 <sup>5)</sup> (226.913 <sup>3)</sup> )		

1) Records set by Saab 9000 in October 1986  
 2) Speed records set on October 16  
 3) Speed records set on October 17  
 4) Speed records set on October 18  
 5) Speed records set on October 19  
 6) Speed records set on October 20  
 7) Speed records set on October 21  
 8) Speed records set on October 22  
 9) Speed records set on October 23  
 10) Speed records set on October 24



La SAAB 9000 The long run 1986

Saab 9000 Turbo in "THE LONG RUN"  
Talladega 1986  
Photo: Saab Automobile AB - 96031

**SAAB**



La SAAB 9000 The long run 1986



Saab 9000 Turbo in "THE LONG RUN"  
Talladega 1986  
Photo: Saab Automobile AB - 96029

**SAAB**



Saab 9000 Turbo in "THE LONG RUN"  
Talladega 1986  
Photo: Saab Automobile AB - 96030

**SAAB**

La SAAB 9000 The long run 1986



Saab Turbo – The long run 1986



Saab Turbo – The long run 1986

La SAAB 9000 The long run 1986



Saab Turbo – The long run 1986



Saab Turbo – The long run 1986



[La SAAB 900 Talladega dossier de presse 1997](#)

Saab lance une version spéciale de la Saab 900 - la Saab 900 Talladega. Le nom de Talladega vient du circuit de vitesse le plus rapide du monde - le Talladega Superspeedway, en Alabama -USA, sur lequel Saab a établi courant octobre une série de 40 records de vitesse internationaux avec six Saab 900 strictement de série.

La nouvelle Saab 900 Talladega est une voiture pour automobilistes appréciant le plaisir de conduire et les performances. Les modèles Talladega présentent un tempérament sportif et leur équipement intérieur comme extérieur diffère des autres Saab 900. La Saab 900 Talladega est disponible fin mars 1997 en trois carrosseries : coupé 3 portes, berline 5 portes et cabriolet.

Quatre fois autour du monde à pleine vitesse Le Saab 900 Talladega Challenge prit fin le 24 octobre dernier. 120 journalistes automobile du monde entier invités à participer à cet événement et le personnel Saab prirent part dans cette course d'endurance en couvrant 38.000 tours du circuit de vitesse de Talladega, soit une distance équivalant à 160.000 km ou 4 fois le tour de la planète. En plus des 40 nouveaux records internationaux, cette épreuve démontra très clairement la solidité et la fiabilité du modèle 900 même dans des conditions de conduite extrêmement sévères.

Plaisir de conduire et performances En conclusion du Saab 900 Talladega Challenge, Saab lance une édition spéciale exclusive, la Saab 900 Talladega. La nouvelle Saab 900 Talladega est disponible en deux finitions : Saab 900 SE Talladega et Saab 900 S Talladega. La présentation extérieure à caractère sportif et l'intérieur plus exclusif sont identiques sur les deux versions accentuant ainsi le plaisir de conduite déjà très significatif sur le modèle 900.

La Saab 900 Talladega dispose d'un équipement répondant à l'attente des automobilistes qui apprécient la conduite et qui sont particulièrement sensibles à la maniabilité exceptionnelle et les performances élevées démontrées par les six voitures ayant participé aux records de Talladega. La vitesse moyenne enregistrée sur un tour de circuit long de 4,2 km par la 900 turbo était de 238,248 km/h. La Saab 900 2.0-16 fut chronométrée sur le même tour à 217,109 km/h.

Au cours du Saab 900 Talladega Challenge, les Saab 900 turbo furent conduites non stop 24 h/24 pendant 200 heures durant. Le record des 25.000 miles (40.225 km) a été battu par l'une d'entre elles à la vitesse moyenne de 226,450 km/h.

Saab 900 SE Talladega En version SE, la Saab 900 Talladega dispose d'une motorisation Saab 2.0 litres turbo délivrant 185 ch et un couple de 263 Nm à 2.100 t/mn. Trois types de transmission sont proposés : boîte de vitesses manuelle 5 rapports, boîte de vitesses automatique 4 rapports, boîte de vitesses Saab Sensonic avec embrayage piloté.

La Saab 900 SE Talladega est disponible en 3 portes, 5 portes et Cabriolet ainsi qu'en trois couleurs de carrosserie : noir, gris Silver métallisé, rouge Cayenne métallisé. En plus de tout l'équipement de la Saab 900 SE incluant le climatiseur automatique (ACC), la Saab 900 SE Talladega possède un niveau unique d'équipement, à savoir :

- Jantes spéciales 7 branches 6,5 x 16 en alliage léger dotées de pneus hautes performances 205/50 R16 Michelin Pilot.



- Volant et pommeau de levier de vitesses gainés de cuir, soufflet de levier de vitesses en cuir (boite de vitesses manuelle).
- Assise des sièges cuir. • Intérieur Rocky Black avec panneaux intérieurs de portes recouverts de cuir.
- Poignées intérieures de portes chromées. • Tapis de sol textile noir. • Spoiler avant peint couleur carrosserie.
- Becquet arrière spécial peint couleur carrosserie (modèles turbo Coupé et berline 5 portes)
- Rétroviseurs peints couleur carrosserie.
- Pare-chocs intégralement peints couleur carrosserie.
- Logo Talladega turbo.

### **Saab 900 S Talladega**

La Saab 900 S Talladega est disponible en deux motorisations : 2.0-16 (130 ch) ou 2.3-16 (150 ch) avec boîte de vitesses manuelle 5 rapports ou boîte de vitesses automatique 4 rapports et en deux versions carrosserie : Coupé 3 portes ou berline 5 portes. La Saab 900 S Talladega est produite en trois couleurs de carrosserie : noir, gris Silver métallisé ou rouge Cayenne métallisé et, comme la Saab 900 SE Talladega, présente un niveau unique d'équipements :

- Jantes spéciales 7 branches 6,5 x 16 » en alliage léger dotées de pneus hautes performances 205/50 R16 Michelin Pilot.
- Air conditionné.
- Volant et pommeau de levier de vitesses gainés de cuir, soufflet de levier de vitesses en cuir (boite de vitesses manuelle).
- Spoiler avant peint couleur carrosserie.
- Becquet arrière peint couleur carrosserie.
- Pare-chocs intégralement peints couleur carrosserie.
- Logo Talladega.

Les Saab 900 S Talladega 2.0 et 2.3-16 peuvent recevoir, comme toutes les Saab 2.0 et 2.3-16, l'option bi-carburant GPL.

Les records de vitesse du Saab 900 Talladega Challenge Le tableau ci-joint donne les records de vitesse internationaux battus par les Saab 900 au cours du Saab 900 Talladega Challenge. Les chiffres (entre parenthèses) indiquent la seconde meilleure moyenne battue sur la distance. L'ensemble du Saab 900 Talladega Challenge a été placé sous le contrôle de la NASCAR, autorité sportive automobile américaine, pour le compte de la F.I.A. (Fédération Internationale Automobile).

Les voitures utilisées pour cet événement avaient été prélevées directement sur la chaîne de production de Trollhättan par les représentants de la F.I.A. qui en avaient immédiatement scellé les moteurs ainsi que les boîtes de vitesses. Les voitures sélectionnées étaient strictement de série sans aucun équipement spécifique supplémentaire hormis des équipements de sécurité, tels que arceau-cage, siège spécial conducteur et ceintures de sécurité six points.

La SAAB 900 NG Talladega



Car selecting by FIA  
 Saab 900 Talladega Challenge 1996  
 Photo: Saab Automobile AB - 96032

**SAAB**

La SAAB 900 NG Talladega



**SAAB**

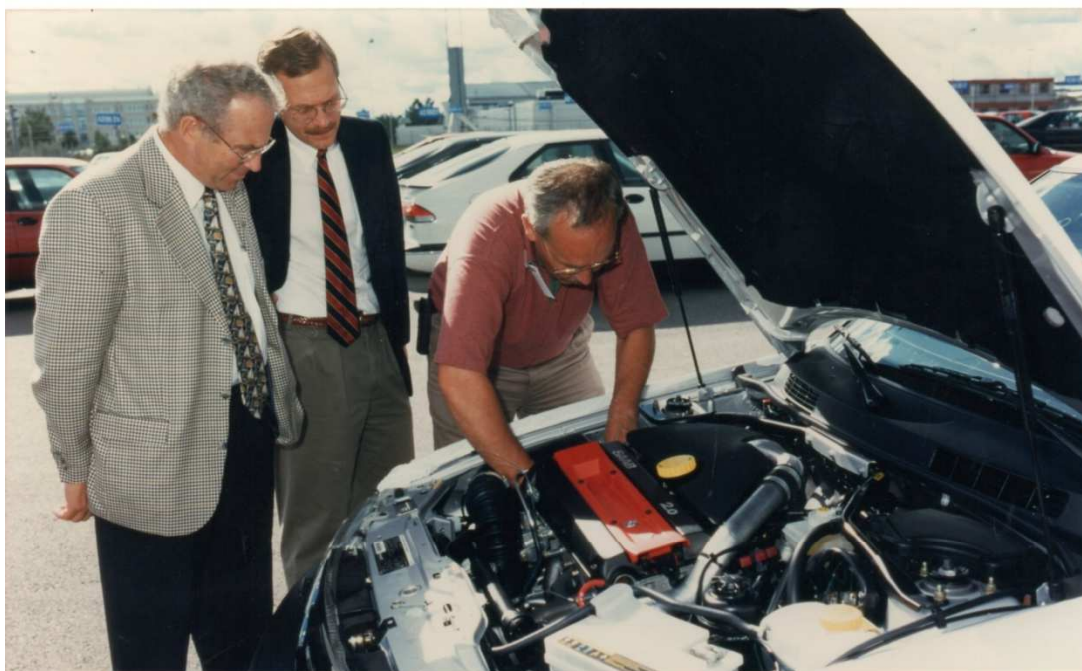
Saab 900 Talladega Challenge / Octobre 1996  
Infos Presse : 01 47 86 72 90



**SAAB**

Saab 900 Talladega Challenge / Octobre 1996  
Infos Presse : 01 47 86 72 90



La SAAB 900 NG Talladega

Car selecting by FIA  
Saab 900 Talladega Challenge 1996  
Photo: Saab Automobile AB - 96033

**SAAB**

Saab 900 Talladega  
Infos Presse : Saab France S.A. 01 47 86 72 90 / 91

**SAAB**



### *La SAAB 900 Classique l'histoire d'une carrière*

Dès le début, c'est une voiture parfaitement au point!" C'est ce qu'écrivit en 1979 Jan Norbye, ce journaliste bien connu des milieux automobiles, dans le magazine américain "Automotive News", après avoir testé pour la première fois la Saab 900. Aujourd'hui, 42 ans plus tard, non seulement cette voiture a gardé son look et ses qualités. Elle à longtemps était en avance sur son temps dans de nombreux domaines. La Saab 99, lancée en 1968, représentait pour Saab un pas de géant. Le modèle suivant, présenté 10 ans plus tard en 1978, ne comportait en fait que des modifications extérieures, ce que l'on appelle un "Facelift" de la Saab 99, mais pour Saab, cette voiture allait se révéler être une étape bien plus importante. Conformément à la politique traditionnelle de la conception chez Saab, on n'a transformé qu'une partie de la voiture, l'avant, et on l'a rebaptisée, la 900. Mais grâce à cette voiture et à cette nouvelle numérotation, Saab s'est engagé sur la voie de la gloire et des bénéfices. Cette évolution était à l'époque d'une absolue nécessité pour Saab: les normes américaines en matière de sécurité exigeaient, surtout aux Etats-Unis, de nouvelles capacités de résistance aux chocs, les réglementations concernant les gaz d'échappement ont engendré une évolution de la motorisation, qui nécessitait un volume supérieur sous le capot. Dans d'autres domaines, le souhait de revaloriser cette Saab avec par exemple la direction assistée. la climatisation, entre autres choses, rendait nécessaire d'en augmenter les dimensions. C'est pourquoi, la petite dernière fut dès le début plus longue de 210mm et son empâtement augmenta de 52mm. Le capot plat la faisait paraître beaucoup plus longue que ce que les chiffres laissaient suggérer et ce, bien que l'arrière n'ait pas subi de modification. Les nouvelles dimensions du véhicule ont apporté aussi d'autres avantages: la géométrie directionnelle a été optimisée et les suspensions se sont révélées beaucoup plus efficaces, ce qui a vraisemblablement conduit aux constatations exprimées par M. Norbye. De plus, il était possible d'équiper dès le début cette voiture du moteur turbo, ce qui par la suite contribua considérablement à l'image de fiabilité et de prestations de Saab. La solidité de la construction, avec les zones déformables et l'aluminium qui remplace en partie l'acier, dépasse aujourd'hui tous les standards de sécurité. Le nouveau tableau de bord et ses commandes ergonomiques, agencées de façon rationnelle, reste aujourd'hui encore ce qui se fait de mieux. Et parce que l'on ne savait pas comment mieux utiliser le volume disponible sous le capot. on ajouta une climatisation, qui rafraîchit très rapidement l'habitacle dans n'importe quelles circonstances. En y renonçant, vous renoncez par là à l'air pur. Car la Saab 900 est la première voiture à être équipée en série d'un filtre à pollen dès le début. Il y eut évidemment quelques nouveautés, qui dans les années suivantes ont contribué à faire de la Saab 900, ce qu'elle est aujourd'hui. et certains experts prétendent même qu'elles ont assuré l'existence de Saab. En 1980, on lui ajouta une boîte 5 vitesses, et de nouveaux sièges, en 1981, un moteur plus léger, plus économique, et une variante à la carrosserie, qui de nouveau apportait un plus dans le sillage du stylisme automobile: un troisième volume à l'arrière. L'avis de l'opinion publique vis à vis de Saab s'est transformée. Il y eut encore des gens pour qualifier la Saab de "voiture esthétique". Peut-être l'image s'en est-elle tout simplement trouvée améliorée, car les ventes mondiales ont soudain augmenté. En 1982 commença aux Etats Unis une incroyable série de records de ventes mensuels, qui dura 60 mois, 5 ans, sans interruption. Soudain, Saab faisait son apparition sur le marché de façon visible pour tous. Len Lonnegren fut de 1963 à 1989, année ou il prit sa retraite, Directeur du service de presse Saab aux Etats Unis. Et par ses articles, il a participé à l'histoire de la société, de la Saab 96, à la Saab 9000.

*La SAAB 900 Classique l'histoire d'une carrière*

Saab 900c 3-d, 1988  
Photo: Saab-Scania AB – 88K21-15



Saab 900i 4-d, 1988  
Photo: Saab-Scania AB – 88K10-11

*La SAAB 900 Classique l'histoire d'une carrière*

Saab 900 Turbo 2-d, 1988  
Photo: Saab-Scania AB – 88G16-3



Saab 900i 16 , 1989  
Photo: Saab-Scania AB

*La SAAB 900 Classique l'histoire d'une carrière*

Saab 900 Turbo 16 Cabriolet, 1988  
Photo: Saab-Scania AB – 88G37-10



Saab 900 Turbo 16S (Aero), 1988  
Photo: Saab-Scania AB – 88K15-16



### Match SAAB 900 T16 /Porsche 944

Comparatif paru en janvier 1985 dans la revue AUTO HEBDO, il est à noter que la 900 T16 était une série spéciale de 1984 avec le tableau de bord bordeaux, en France aucune autre 900 n'a été vendue avec un tableau de bord FULL bordeaux sauf cette série spéciale. Il y a eu suivant les demandes des clients des 900 avec la moquette, les sièges et les garnitures de portes bordeaux mais le tableau de bord était toujours noir.

#### COMPARATIF

Une Saab Turbo 16 S et une 944, quelle drôle d'idée de comparer ces deux-là... Pas tant que cela, vous allez voir. Tout d'abord, sous le capot de la Suédoise 175 ch et 163 pour l'Allemande. Deux quatre cylindres : l'un turbocompressé, l'autre atmosphérique. Deux portes toutes les deux, bien que l'une, il est vrai, s'apparente davantage à un coupé « 2 + 2 » et l'autre à une véritable quatre places. Et puis leur prix. Près de 150 000 F pour la Saab (147 800 F), et un peu plus de 170 000 F pour la Porsche (176 200 F). Disons, pour résumer votre démarche, que dans la fourchette 150/180 000 F, on peut hésiter entre ces deux voitures pas comme les autres. Mais le prix n'entre pas seul en ligne de compte : quand on est disposé à investir une telle somme, on est sensible aux « coups de cœur » provoqués par le brio, les qualités techniques, voire par l'esthétique tout simplement. Et, dans tous ces domaines, nos deux belles ne manquent pas d'atouts pour séduire...

#### Charme rétro contre GT classique

Première différence énormissime : la ligne. La Porsche fait partie de la nouvelle génération, apparue en 1976 avec la 924, laquelle fut fortement décriée par les Porscheistes, qui n'ont jamais voulu reconnaître en elle une digne fille de Zuffenhausen, en grande partie à cause de

**Saab 900 Turbo 16 S**

Vitesse maxi : 211 km/h  
1000 m départ arrêté : 30"02

son moteur Audi (à l'époque, ça n'était pas encore une référence ; loin de là...). Née sous l'égide du professeur Puhmann, la nouvelle lignée Porsche (moteur avant refroidi par eau et transmission « Transaxle ») a connu des débuts difficiles, surtout jusqu'en 79, date de naissance de la 928 « S » 4,7 l. D'ailleurs, depuis trois ans, la maison mère a fait quelque peu machine arrière, et le successeur de Fuhrmann, Peter Schultze, a relancé la 911, lui donnant un nouveau souffle. Mais revenons à notre 944. Celle-ci occupe une place médiane, entre la peu enthousiasmante 924 et la fabuleuse

**Sa ligne séduit autant qu'elle rebute : c'est le charme du rétro ! La 900 Turbo 16 S est l'application la plus sportive de la technique Saab. Turbo, 4 soupapes par cylindre, APC... Les techniciens suédois se sont donnés beaucoup de mal et le résultat en vaut la peine. Un gain de poids et des efforts pour réduire la consommation seraient toutefois les bienvenus.**

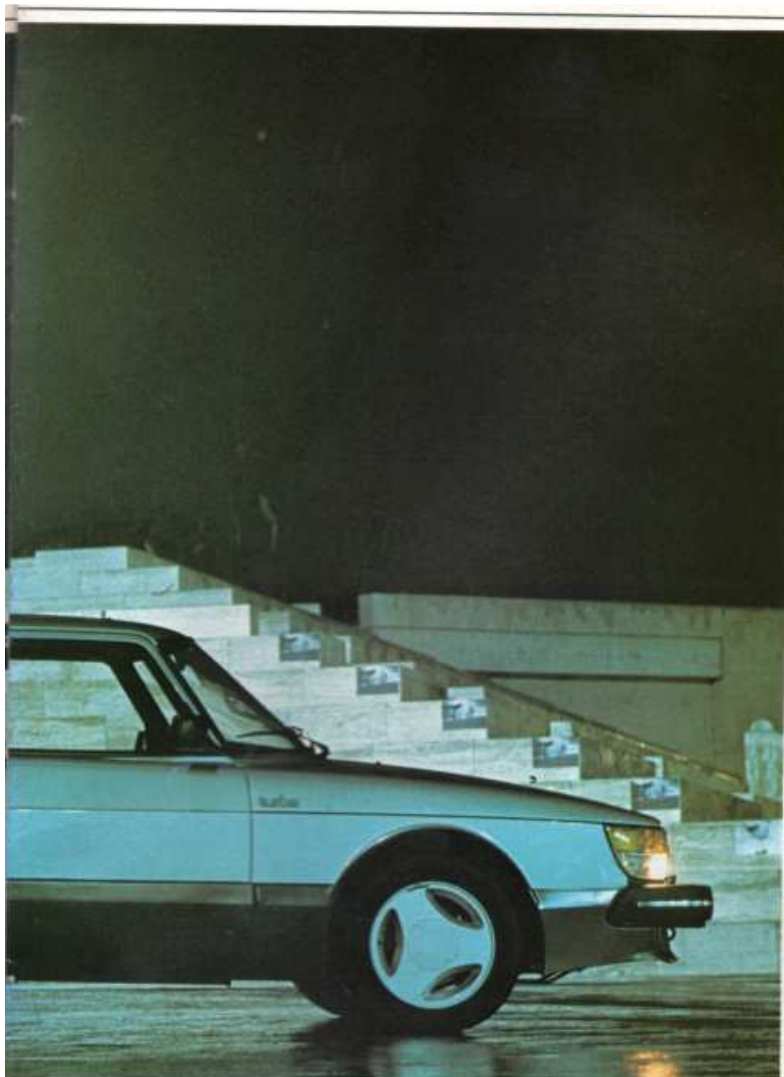


#### PRIX

En France (FF) :	147 800
Puis. fiscale (CV) :	9
En Belgique (FB) :	941 200
Puis. fiscale (CV) :	11



## Match SAAB 900 T16 /Porsche 944



928 S. On peut considérer qu'il s'agit de la première véritable sportive de cette série, engendrée par la crise et surtout les exigences de bruit et de pollution en vigueur aux USA (énorme marché pour Porsche), auxquelles la « vieille » 911 satisfait de plus en plus difficilement. Elle prend la place de l'éphémère 924 Turbo et de sa très intéressante extension 924 Carrera GT, malheureusement construite à 400 exemplaires seulement. C'est un coupé GT très classique à la ligne pure et élancée et au Cx fort honnête de 0,35, malgré ses ailes rebondies (reprises à la Carrera GT mais adaptées avec moins de bonheur sur le plan esthétique). Un large bouclier avant

**Saab 900  
Turbo 16 S**

Consommation :  
moyenne (l/100 km) :

15/16

et un becquet arrière lui donnent un aspect agressif qui lui sied bien : on est loin de la fade 924 ! Bref nous avons affaire à un coupé séduisant.

La Saab 900 turbo 16 S n'est en fait que l'extension de la 99 (née en 1967 !), rallongée, reliftée et baptisée 900 mais en fait inchangée depuis plus de quinze ans. Ce qui fait son originalité et tout son charme rétro. Très longue (4,74 m), elle est aussi très étroite (1,69 m) et assez haute sur pattes. A côté, la 99 fait figure de bête de course : 54 cm de moins en longueur hors tout, 14,5 cm plus large et surtout 14,5 cm plus basse... Evidemment, le Cx de la Suédoise accuse le coup : 0,40 pour une sportive, il n'y a pas de quoi pavoiser ! Pourtant, ce pare-brise vertical qui la pénalise en aérodynamique ne manque pas de charme, ce dessin très personnel a su vieillir et, face à la pureté de l'Allemande, cette drôle de berline assez hybride tire fort bien son épingle du jeu. Fortement personnalisée, elle attire le regard et séduit. Il faut bien dire que sa livrée « S » la rend encore plus attractive : spoilers et bas de caisse dans le ton de la carrosserie, jantes alu à trois branches au design futuriste et couleurs nacrées (le beige est d'ailleurs plus seyant que le gris de notre voiture d'essai...), c'est en fait un mélange de styles très réussi. Tant pis pour ceux qui n'apprécient pas ; dans ce cas, la 944 est faite pour eux !

#### Point commun : la finition

A l'intérieur, là aussi, les démarches ont divergé. Dans la GT allemande, on est assis comme dans une 928 S... en moins bien toutefois. En effet, si on s'y glisse les jambes allongées, volant tenu à bout de bras, et frein à main à gauche, la position est nettement moins bonne en raison d'un volant trop bas qui laisse peu d'espace aux jambes et qui se révèle gênant dans certaines manœuvres. Une option « volant surélevé de 30 mm » existe toutefois (à 1 530 F), mais de qui se moque-t-on ? Les sièges d'origine s'avèrent également insuffisants de maintien, surtout en conduite sportive, et une option « baquets » devient alors indispensable. Vous rajouterez 3 220 F... (ce n'est pas



## Match SAAB 900 T16 /Porsche 944

## COMPARATIF

tout, hélas...) La 944 est une « 2 + 2 », mais nous vous conseillons de réduire les deux derniers à un teckel plus un canari, vu ? La planche de bord, quant à elle, est très classique et bien faite, avec un compte-tours à lecture droite-gauche (comme dans les vraies voitures de course), plus facile à lire. Les montées en régime étant vives, ce détail a son importance. Le tout est complet et assemblé avec le plus grand soin. On peut regretter qu'il ne soit pas plus gai, mais c'est germanique !

Dans la Saab, on est plus à l'aise, au moins au niveau de la place. Malgré ses deux portes seulement, c'est une vraie quatre places et on peut y transporter des adultes sans problème sur les longs parcours. Les sièges sont très beaux... leur maintien est aussi insuffisant que ceux de la Porsche. La très belle option cuir à 9 500 F est donc à déconseiller aux sportifs, hélas... Le poste de pilotage ressemble à celui d'un avion : on y retrouve le savoir-faire des ingénieurs aéronautiques suédois. Il est disposé, pour le conducteur, en « boomerang », complet, très lisible et, ce qui ne gêne rien, agréable à regarder. Tout comme dans sa rivale allemande, il s'en dégage une impression de grande qualité. Un bon point pour la Suédoise, plus originale et plus gaie.

### Deux quatre cylindres bien différents...

A la Porsche, il ne manque qu'une chose : deux cylindres de plus. En effet, la 944 a hérité de la moitié du moteur de la 928 S, à savoir une seule rangée de cylindres, inclinée de 30°. Elle a gardé la même course mais adopté un alésage impressionnant de 100 mm ! Pour le reste, l'architecture du moteur (culasse « cross-flow » et soupapes en lignes) est la même que celle de son illustre modèle. Ce 2,5 l présente tout de même quelques particularités qui méritent l'attention. Tout d'abord, on y a adjoint deux arbres d'équilibrage (principe breveté par Mitsubishi) destinés à lui conférer le bel équilibre d'un 6 cylindres. De plus, cet étonnant « petit 4 cylindres » dispose d'un couple énorme quasiment constant entre 2 500 et 5 000 tr/mn avec un maxi culminant à 21 mkg à 3 000 tr/mn. En puissance pure, il avoue 163 ch à 5 800 tr/mn et rend donc 12 ch à la Suédoise, mais pour un atmosphérique de cette cylindrée, 66 ch/litre ce n'est pas mal du tout. Alimenté par une injec-

### Porsche 944

Vitesse maxi :  
1000 m départ arrêté :

219 km/h  
29"95

tion Bosch « L-jetronic » avec cut-off, il fait preuve d'une grande sobriété, et en conduite très sportive, il est rarissime de dépasser les 15 litres aux 100 km. Sa transmission est confiée au système « Transaxle » avec boîte-pont disposés à l'AR et reliés à l'embrayage par un petit arbre tournant à l'intérieur d'un gros, qui relie le tout de façon rigide. La boîte est à cinq rapports et sa commande est particulièrement précise et agréable.



### PRIX

En France (FF) :

178 200  
(dont : 165 150)

Puis. fiscale (CV) :

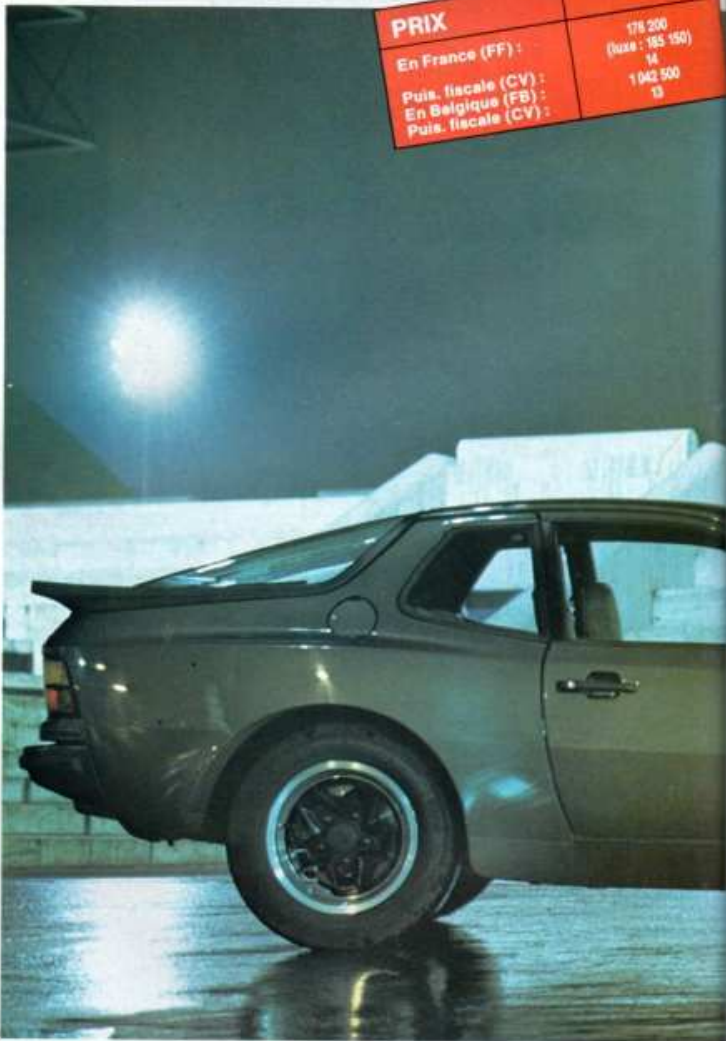
14

En Belgique (FB) :

1 042 500

Puis. fiscale (CV) :

13





### Match SAAB 900 T16 /Porsche 944



Chez Saab, la Turbo 16 est une application du système turbo déjà expérimenté depuis 1972 (modifié en 80), qui connaît ici une troisième évolution avec l'apparition (superbe) d'une culasse à 4 soupapes par cylindre. Celle-ci est également du type « cross-flow » coulée d'une seule pièce et équipée de poussoirs hydrauliques ne nécessitant aucun réglage. Le turbo qui suralimente le deux litres Saab est un Garrett T3 doté d'un échangeur de chaleur et bien sûr, le moteur reçoit le système APC breveté par Saab permettant de régler automatiquement la waste-gate du turbo et d'adapter instantanément le moteur aux différents indices d'octane. Le 2 litres a donc gagné 30 ch par rapport à la version turbo « de base » il atteint 175 ch à 5 300 tr/mn. Il est monté longitudinalement et est accolé à l'ensemble boîte-pont qui transmet le mouvement aux roues AV. Saab emporte donc, sur la papier, la palme de l'innovation technique, étant un des rares constructeurs à proposer à la fois le turbo et les 4 soupapes/cylindre. Ce qui confère à la Turbo 16 S un couple maxi de 27,8 mkg à 3 500 tr/mn, la courbe de couple est toutefois nettement moins plate que celle de la 944. Ce qui se ressent au volant, nous le verrons plus loin.

#### Porsche 944

Consommation :  
moyenne (l/100 km) :

12/13

Par rapport à la Turbo 16 de base, la seule particularité de la « S » (hormis les spoilers et jantes spéciales) est de posséder des barres antiroulis AV et AR, ce qui n'est pas un luxe quand on est aussi longue et aussi haute ! Il est bon de noter ici que dans le cas de la 944, les dites barres sont proposées... en option pour 1 180 F, oui monsieur ! C'est pourtant une voiture de sport... on croit rêver.

#### Souplesse et nervosité

Les apparences sont trompeuses, on ne le dira jamais assez. Tenez, en voyant la

*Vraie GT issue de la nouvelle génération des « sportives civilisées » made in Zuffenhausen, la 944 ne manque pas d'atouts pour séduire. Ligne racée, moteur très souple, freinage endurant et consommation raisonnable pour des performances très honnêtes. Il ne lui manque qu'un vrai 6 cylindres pour lui donner un peu de « peps », et un prix d'attaque plus réaliste (compte tenu des options !) pour être tout à fait convaincante.*



## Match SAAB 900 T16 /Porsche 944

## COMPARATIF

944 je suis sûr que vous pensez : « Voilà une bête qu'il doit être difficile de dompter du premier coup ». En revanche, en voyant la Saab, le sportif du type « pilote refoulé » aura un doute quant à la réelle sportivité de l'engin. Tout le monde peut se tromper, comme l'a si justement remarqué le hérisson, la plus indomptable des deux n'est pas celle que l'on croit. Trompé par les apparences accoustiques (aussi fades, soit dit en passant, dans l'une que dans l'autre), on s'installe dans la Suédoise avec la vague idée « qu'une auto comme ça, ça ne doit pas pousser vraiment »... Et puis on se retrouve avec la pression du turbo dans la zone rouge, et entre les mains, le volant devient difficile à tenir (surtout si le sol est un chouia gras...). Les trois premiers rapports sont courts et il convient de surveiller la zone rouge sous peine d'être mouché par le rupteur, comme un bleu ! Etonnant, isn't ? Ces Suédoises n'ont décidément pas fini de nous surprendre.. Ça, c'était le bon côté de la chose : une nervosité et un tempérament de feu. Le mauvais, c'est que le malheureux train AV a bien du mal à supporter ce déchaînement de puissance. Avec les 145 ch de la Turbo, ça allait, mais les 175 déchainés de la 16 S, il ne sait plus quoi en faire, le pauvre. Au lieu de patiner gentiment, la 16 S cogne et tape du train avant comme si elle voulait décoller. Ce qui provoque les conséquences fâcheuses que l'on imagine pour les organes boîte-pont et groupe propulseur, visiblement mal fixés sur la carrosserie. Lors des mesures d'accélération, ce fut même inquiétant. Il convient d'ailleurs de remarquer que cela se produit rarement sur la route, en utilisation normale. Pourtant, ces mouvements du moteur et de la boîte ont une incidence fâcheuse sur la précision de la commande de sélection des rapports, qui devient parfois imprécise. C'est gênant tout de même... Il faudrait que Saab corrige le tir, car s'il arrive rarement que l'on démarre accéléré-



*Un tableau de bord très classique sur la 944 et plus original sur la Saab Turbo 16 S. L'assemblage suédois n'a d'égal que la qualité allemande : rien à redire ! Les positions de conduite sont à l'opposé, sportive avec les jambes allongées dans la Porsche et assis plus bourgeoisement dans la Saab.*

*Le 2,5 l Porsche n'est hélas qu'un 4 cylindres mais il a du tempérament. Dommage qu'on s'en rende à peine compte en la conduisant... Le deux litres suédois a bien du charme mais son bruit est un peu décevant.*

## Porsche 944



## Match SAAB 900 T16 /Porsche 944



## Saab Turbo 16S



● L'habitacle de la 944 est à l'image du reste : très classique, presque trop sobre. Une bonne chose : les cadrans n'ont pas cédé à la mode digitale. Le compte-tours est à lecture droite/gauche, très pratique et bien lisible.

L'ouverture du hayon est commandée de l'intérieur par une tirette située en avant de la porte chauffeur. L'antivol est de série, pas le rétroviseur droit hélas, et pourtant en raison des ailes élargies et du becquet AR, il est indispensable ! Répartition de poids inhabituelle pour une propulsion à moteur AV : l'arrière est plus lourd que l'avant ! Ceci est dû au système Transaxle avec l'ensemble boîte/pont à l'AR.

● Le tableau de bord de la Saab Turbo 16 S est inspiré de l'aviation. Les commandes y sont disposées en arc de cercle (en forme de boomerang), face au chauffeur et leur dessin est très réussi. Les deux seules options prévues se limitent à l'air conditionné et aux sièges en cuir. L'équipement de base est vraiment complet, surtout en regard du prix. On trouve, en série, deux rétroviseurs électriques, le verrouillage centralisé des portières, une antenne de radio électrique, des vitres AV électriques, un toit ouvrant mécanique et des sièges AV chauffants. Chepeau !

LES PETITS DETAILS

rateur à fond, on peut être quand même surpris par ces réactions lors du déclenchement du turbo, vers 3 500 tr/mn. Hormis cet inconvénient, la Turbo 16 S fait la joie des amateurs de chevaux bien nourris et sa belle santé (surtout sur les trois premiers rapports) fait plaisir.

La 944 est beaucoup plus progressive. Les chevaux sont là, mais ils arrivent avec plus de douceur et ménagent leur effet. Les montées en régime sont vives et claires, mais sans essoufflement. Tant et si bien qu'on a vraiment l'impression de « se trainer ». Il faut jeter un coup d'œil aux chronos pour se convaincre qu'il n'en est rien. En réalité, soumises aux mêmes tests sur l'anneau de Montlhéry, les deux rivales ont réalisé des performances étonnantes de similitude. Hormis en vitesse maxi où la suédoise est pénalisée par son piètre Cx (211 km/h contre 219 à la Porsche, les deux rivales ont franchi la 400 m DA en 16''14 toutes les deux et le 1 000 m en 30''02 (Saab) et 29''35 (944) : kif kif. Les essais de reprises ont tourné à l'avantage de l'Allemande et ce, en dépit de la souplesse offerte par les 16 soupapes de la Saab Turbo. Si les reprises s'équilibrent à peu près en 3<sup>e</sup> et en 4<sup>e</sup>, avec le bénéfice de l'enclenchement du turbo, la 944 prend un net avantage en 5<sup>e</sup>, surtout lors des reprises à 40 km/h grâce à sa cinquième plus courte qui ne « tire » que 36,6 km/h à 1 000 tr/mn, contre 39,3 km/h à la Saab. En résumé, c'est le monde à l'envers : la Saab est plus nerveuse et la Porsche est plus souple ! Rodrigue, qui l'eût cru ?

Sur le plan du comportement routier, on a affaire à deux extrêmes, l'une étant une traction, l'autre une propulsion. Cependant, si l'on sait rester raisonnable (comme on nous le conseille tous les jours...), la 944 s'avère plus neutre que véritablement survireuse. Si on joue avec la boîte et l'accélérateur, on peut entretenir une dérive de l'AR, mais jamais dangereuse comme avec une 911 par exemple. En fait, c'est une auto sans



## Match SAAB 900 T16 /Porsche 944

## COMPARATIF

FICHE D'ESSAI	PERFORMANCES MESUREES (Montlhéry)	Conditions : sol gras 1 pers. à bord.	Saab 900	Porsche
			Turbo 16S	944
Vitesse maxi corrigée (km/h)	en 4*		—	—
	en 5*		211	219
	Régime/vitesse lue		—	—
Accélérations départ arrêté	400 m		16"14	16"14
	1 000 m		30"02	29"95
Reprises de 80 à 120 km/h	en 3*		6"06	5"48
	en 4*		8"44	7"98
	en 5*		11"69	11"02
A partir de 40 km/h réels en 5*	400 m		22"38	19"52
	1 000 m		39"29	35"60
A partir de 40 km/h réels en 4*	400 m		19"94	17"02
	1 000 m		34"58	31"11
Vitesse maxi lue sur chaque rapport et chute de régime (km/h - tr/mn)	1** - 2*		58/ 1 600	60/ 2 100
	2* - 3*		100/ 1 600	95/ 1 800
	3* - 4*		148/ 1 600	140/ 1 700
	4* - 5*		205/ 1 300	190/ 1 500
Régime maxi utilisé	(tr/mn)		6 000 (rupteur)	6 300 (rupteur)
Zone rouge	(tr/mn)		6 000	6 500
Etalonnage du compteur de vitesse (lu : réel en km/h)	60		55	56,5
	90		83	86
	110		102	106
	130		121	126
Circuit routier (Montlhéry)	Tour lancé		3"25	—
CONSOMMATION (litres)	Moyenne		15/16	12/13
	Capacité du réservoir		63	66
Selon les normes - UTAC - (A vitesse stabilisée)	à 90 km/h		7,1	7
	à 120 km/h		9,3	8,7
	En cycle de type urbain		12,4	11,4



**Saab 900 Turbo 16S**  
**Porsche 944**



	<b>Saab 900 Turbo 16 S</b>	<b>Porsche 944</b>
<b>MOTEUR</b>		
<b>Données chiffrées :</b>		
● Cylindrée (cm <sup>3</sup> ) :	1965	2479
● Alésage (mm) :	90	100
● Course (mm) :	78	79
● Rapport volumétrique :	9 à 1	10,6 à 1
● Puissance maxi (ch DIN à t/mn) :	175 à 5 300	163 à 5 800
● Couple maxi (mkg DIN à t/mn) :	27,8 à 3 500	20,9 à 3 000
● Equipement électrique : - batterie :	12 V - 60 Ah	12 V - 50 Ah
- alternateur :	70 A	90 A
<b>Construction :</b>		
● Emplacement :	AV	AV
● Disposition :	longitudinal	longitudinal
● Type :	4 cyl. en ligne	4 cyl. en ligne
● Refroidissement :	par eau	par eau
● Vilebrequin :	à 5 paliers	à 5 paliers
● Matériaux - bloc :	fonte	alliage léger
- culasse :	alliage léger	alliage léger
● Distribution :	2 ACT, 16 soupapes	1 ACT (courroie)
● Alimentation :	injection Bosch K-Jetronic	injection Bosch L-Jetronic
● Suralimentation :	turbo Garrett à régulation électronique (APC), échangeur	non
<b>TRANSMISSION</b>		
● Mode :	aux roues AV	aux roues AR
● Boîte de vitesses :	à 5 rapports	à 5 rapports (Transaxle)
● Rapports de boîte et vitesses à 1000 t/mn en km/h :		
— 1 <sup>re</sup> :	3,80/8,7	3,60/8,4
— 2 <sup>e</sup> :	2,15/15,4	2,12/14,3
— 3 <sup>e</sup> :	1,44/22,9	1,45/20,6
— 4 <sup>e</sup> :	1,04/31,8	1,07/28,3
— 5 <sup>e</sup> :	0,84/39,3	0,82/36,6
● Rapport de pont :	3,075	3,889
● Embrayage - type :	monodisque à sec	monodisque à sec
- commande :	hydraulique	hydraulique
● Autobloquant :	non	oui sur option (à 40 %)
<b>CHASSIS</b>		
Type :	coque autoporteuse (acier)	coque autoporteuse (acier)
Carrosserie :	berline 2 portes, 4/5 places	coupé 2 portes, 2 + 2 places
Cx (SCx) :	0,40/0,76	0,35/0,64
<b>SUSPENSIONS</b>		
● AV :	triangles superposés, ressorts hélicoïdaux, amortisseurs télescopiques à gaz, barre anti-roulis	type Mac Pherson renforcé, ressorts hélicoïdaux, amortisseurs télescopiques, barre anti-roulis en option
● AR :	essieu rigide, bras longi- tudinaux et barre Panhard, amortisseurs à gaz, barre anti-roulis	bras obliques, barres de torsion transversales, amortisseurs télescopiques, barre anti-roulis sur option
<b>DIRECTION</b>		
● Type :	à crémaillère, assistée	à crémaillère, assistée sur option
● Démultiplication :	18,9 à 1	22,39
● Diamètre de braquage (m) :	10,3	10,3
● Course du volant (tours) :	3,65	3,75
<b>FREINS</b>		
● AV :	à disques ( $\varnothing$ : 276 mm)	à disques ventilés ( $\varnothing$ : 282 mm)
● AR :	à disques ( $\varnothing$ : 267,5 mm)	à disques ( $\varnothing$ : 289 mm)
● Servo :	oui ( $\varnothing$ : 9")	oui
<b>DIMENSIONS</b>		
● Empattement :	2 517	2 400
● Voies AV/AR :	1 430/1 440	1 477/1 451
● Longueur/largeur/hauteur :	4 740/1 690/1 420	4 200/1 735/1 275
● Largeur aux coudes AV/AR :	1368/1535	—
● Jantes :	5 1/2 J x 15 alu	7 J x 15 alu
● Pneumatiques :	195/60 x 15 (P6)	185/70 VR 15
<b>POIDS</b>		
● Constructeur/contrôlé (en kg) :	1 275/1 335	1 180/1 230
● Répartition : - AV :	815 (61 %)	590 (48 %)
- AR :	520 (39 %)	640 (52 %)
● Rapport poids/puissance réel :	7,62 kg/ch	7,54 kg/ch
<b>CAPACITES (litres)</b>		
● Réservoir d'essence :	63	66
● Circuit de refroidissement :	10	7,8
● Huile moteur (y compris filtre) :	4	5,5
● Coffre :	602/770	250/500



## Match SAAB 900 T16 /Porsche 944

## COMPARATIF



problème, équilibrée, facile à conduire et silencieuse, faite pour traverser le pays d'un bout à l'autre dans le confort feutré d'une vraie GT bien construite et digne de l'héritage et de la légende Porsche. Ajoutons seulement, et c'est l'ombre au tableau, qu'il est impératif de la doter de quelques options (qui grèvent lourdement l'addition) si l'on veut conduire une « vraie 944 ». A savoir : un autobloquant à 40 % (5 720 F), les barres antiroulis vues plus haut (1 180 F) et surtout des pneus plus performants que ceux de série — ils sont indignes d'une telle auto ! — (1 960 F pour les 215/60 VR 15 ou 9 100 F avec les jantes forgées alu), sans oublier l'indispensable rétroviseur droit à 1 350 F ! Faites le calcul vous-mêmes : la 944 « améliorée » est bien loin du prix de base et frôle les 200 000 F... Equilibrée et efficace, la Saab Turbo 16 S l'est aussi. Par rapport à la 16, elle se comporte plus sagement en courbes et les barres antiroulis de la « S » remplissent très correctement leur fonction. L'équilibre de sa suspension la rend en outre agréable à conduire. Tout aussi insonorisée que la 944, les longs parcours y sont agréables et sa position de conduite est plus reposante à la longue que celle de la Porsche. Le freinage est endurant, sur les deux, et les autoroutes sont avalées à une moyenne soutenue, à faire frémir les poseurs de radars en tout genre ! Quant à la consommation, dernier point, et de taille, de notre comparaison, elle ressort nettement en la faveur de l'Allemande : on sait qu'Outre-

	Saab 900 Turbo 16 S	Porsche 944
<b>PLUS</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Moteur brillant (innovations techniques)</li> <li>● Excellent rapport prix/performance</li> <li>● Grande originalité</li> <li>● Equipement complet et finition</li> <li>● Comportement routier équilibré</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Moteur très souple</li> <li>● Vraie GT classique</li> <li>● Equilibre routier et facilité de conduite</li> <li>● Consommation modérée</li> <li>● Bonnes performances</li> <li>● Boîte agréable</li> </ul>
<b>MOINS</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Ligne « rétro » qui peut rebuter...</li> <li>● Puissance mal supportée par le train AV</li> <li>● 5' un peu longue</li> <li>● Commande de boîte parfois floue (voir train AV)</li> <li>● Consommation élevée</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Manque un peu de caractère...</li> <li>● Prix élevé et trop d'options (pourtant indispensables !)</li> <li>● Mauvaise position de conduite (volant placé trop bas)</li> </ul>

Rhin, on est passé maître dans ce domaine et qu'en outre un Cx de 0,40 pour une caisse assez lourde (100 kg de plus que la 944) ne penchent guère en la faveur de la Saab. Si vous utilisez constamment le turbo à pleine charge, ne comptez pas moins de 15 litres. Avantage à l'atmosphérique : pour la même moyenne, la 944 consommera 2 à 3 litres de moins !

**Mêmes prestations d'ensemble, même vocation autoroutière, puissance sensiblement équivalente, nos deux challengers ne manquent pas de points communs, malgré des apparences trompeuses. Le charme de l'une c'est le classicisme, le côté « conduite rapide et sans souci » et le prestige de la réputation Porsche. Celui de l'autre,**

**c'est l'originalité. De sa ligne d'une part, de son moteur d'autre part. On peut être séduit par les deux ou bien les rejeter franchement, question de charme et d'affinités. Il n'en reste pas moins qu'à performances sensiblement égales, la Saab reste la meilleure affaire du lot. A moins de 150 000 F avec seulement deux options (cuir à 9 500 F et air conditionné à 6 900 F), elle offre tout pour 30 000 F de moins. En parlant prix de base, car n'oubliez pas qu'en achetant la 944 vous devrez rajouter bien des options à une addition déjà salée. Ce qui est inadmissible, malgré les nombreuses qualités de la Porsche. A moins que ce ne soit le célèbre écusson de Stuttgart qui coûte si cher...**



La parole aux Saabistes

Alain (département 42) :

J'ai acheté ma première SAAB (9000 T) d'occasion, place du Bachut après l'été 86, été pendant lequel nous avons été fort éprouvés par la chaleur

De l'île de Ré à St-Etienne toutes vitres ouvertes dans une AUDI 100 Avant sans climatisation, même la chatte que nous avons lapait de l'eau pendant les haltes !

SAAB : découverte du grand confort pour ma part avec clim, T.O., sièges AV électriques, réglage de l'assise.

Mon frère par la suite a acheté sa 900 S coupé en 1992 à Tassin la demi-lune, le vendeur était M. Geoffroy me semble-t-il

Sur cette 900 S que j'ai récupéré par la suite, j'avais fait installer un toit ouvrant de ...Twingo.

Après trois 9000, dont 1 SP, j'ai eu deux 9,5 GPL.

Puis à St-Etienne plus de garage SAAB mais Volvo

Il me reste une 900 T de 1988 (échangée avec la « Twingo » au Garage des Dômes) et un cabriolet 900 S de 1992 rapatrié du Japon quand les normes anti-pollution sont devenues drastiques acheté en Belgique en 2008 !

Homo saabiens

Alain

