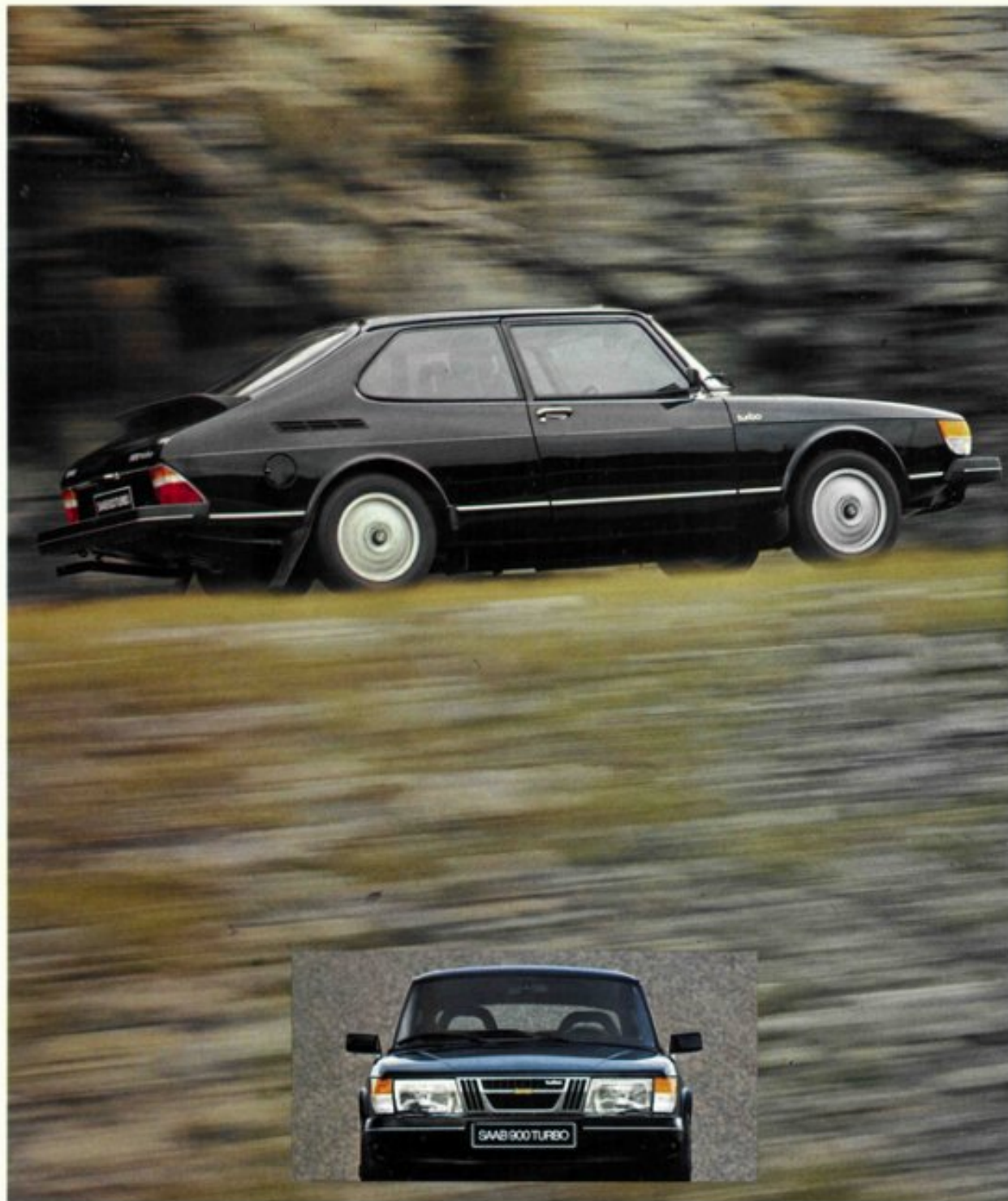


SAAB
900
turbo



VOICI LA SAAB 900 TURBO !
UNE COMBINAISON UNIQUE DES PERFORMANCES
DES VOITURES DE SPORT ET DU CONFORT
GÉNÉREUX DES GROSSES VOITURES.



Il est vraiment justifié d'attendre beaucoup de la Saab 900 Turbo. Une voiture à la fois unique et excitante. Plus sportive que la majorité des autres voitures. L'une des voitures de tourisme à cinq places aux accélérations les plus rapides du monde. Avec un moteur qui fit sensation pratiquement au moment même où il fut montré à des spécialistes automobiles du monde entier.

Une voiture dont les ressources d'accélération ne sont surpassées que par un petit nombre de voitures de sport bien plus chères. Ce qui se remarque surtout, ce sont les ressources de puissance dans la plage de vitesse de 60 à 160 km/h - par conséquent, la plage où l'on a le plus besoin d'un apport de puissance pour des dépassements sûrs et rapides. La vitesse de pointe de la Saab 900 Turbo est de 195 km/h environ.

En d'autres termes, la Saab 900 Turbo, c'est deux voitures en une. D'une part, une élégante voiture spacieuse et confortable, souple et pratique dans tous les types de conduite quotidienne. D'autre part, une voiture qui, au besoin, peut être transformée en une rapide voiture de sport aux reprises foudroyantes - une voiture parmi les plus rapides qui roulent aujourd'hui sur nos routes. C'est précisément cette combinaison étonnante qui permet à la Saab 900 Turbo de présenter une alternative si attrayante.

Ce que l'on vit et ressent au volant d'une Saab 900 Turbo est assez difficile à décrire. De l'harmonie, de la confiance et, peut-être, cette satisfaction supplémentaire d'avoir découvert une voiture avec tant de qualités de grande valeur.

Vérifiez donc si cela concorde avec vos propres points de vue sur la Saab 900 Turbo. Essayez une Saab 900 Turbo - The Superswede !

SAAB 900 TURBO, 5 PORTES.

La Saab 900 Turbo est une alternative très attrayante pour l'acheteur de voiture désirant quelque chose sortant vraiment de l'ordinaire. Un moteur aux performances uniques, une très grande sobriété en carburant, d'excellentes qualités routières et le summum du confort, voilà quelques unes des principales caractéristiques.



Équipement standard de la Saab 900 Turbo, 5 portes :
Roues en alliage léger, pneus Michelin TRX, spoiler, rétroviseurs
extérieurs commandés électriquement, glaces teintées, volant sport,
direction assistée, compte-tours, sièges avant réchauffés
électriquement, 4 coussins de nuque, toit ouvrant.



EN VÉRITÉ, UN TURBO N'EST RIEN DE REMARQUABLE. CE QUI EST INTÉRESSANT, C'EST LA MANIÈRE DONT SAAB UTILISE LE PRINCIPE TURBO.

La solution turbo de Saab, si appréciée déjà, est un moyen inédit et créatif d'utiliser un vieux principe. A savoir, de tirer plus d'énergie d'une quantité donnée de carburant à l'aide d'air comprimé. L'air comprimé est fourni par un compresseur - une roue à aubes.

Des compresseurs existent depuis de nombreuses années sur certains moteurs de camions. Saab-Scania est d'ailleurs l'un des premiers constructeurs automobiles du monde à avoir muni ses plus grands camions de moteurs suralimentés. Le but était de rendre des moteurs puissants encore plus puissants, sans les faire plus grands. Tout simplement,

accroître leur force tractrice pour des charges plus lourdes.

Des compresseurs existent également sur un petit nombre de voitures exclusives. Tout naturellement, l'idée est de leur donner une vitesse de pointe extrêmement élevée. Toutefois, elles sont le plus souvent étroites, peu confortables et onéreuses. Elles ne constituent donc pas une alternative satisfaisante pour les automobilistes exigeant un habitacle spacieux et un grand confort.

Les premiers de tous les constructeurs automobiles, nous avons réussi à adapter notre moteur turbo à l'usage quotidien. Cela dépend en grande partie du fait que nous sommes partis du moteur Saab ordinaire qui est très stable. Un moteur avec une robuste construction de base.

Voici comment fonctionne un turbo-compresseur ordinaire. Le groupe même se compose d'une turbine et d'un compresseur se trouvant sur le même arbre. La turbine est entraînée par les gaz d'échappement du moteur. Plus l'accélération est grande, plus la turbine tourne vite.

La puissance de la Saab 900 Turbo vient du moteur à injection ordinaire de Saab, équipé du petit turbo-compresseur léger et entraîné par les gaz d'échappement. Au besoin, il est embrayé en douceur et fournit un très grand apport de puissance.



Avec exactement la même cadence, le compresseur force un nouveau mélange de carburant et d'air dans les cylindres et ce, à une pression plus élevée que la normale. Le débit d'air dans les cylindres est ainsi plus élevé que si le moteur s'occupait lui-même de l'aspiration. Allié à une quantité de carburant judicieusement adaptée, cela libère plus d'énergie à chaque course des pistons. Le couple est ainsi plus élevé - et le moteur a une puissance de traction plus élevée.

Qu'est-ce qui diffère le turbo de Saab d'autres turbo-compresseurs ? Dès le commencement, les techniciens de Saab ont eu pour objectif de donner une plus grande puissance au moteur dès les régimes bas. La solution fut un turbo fournissant une force supplémentaire dès un régime d'environ 1500-2000 tr/mn. Et à 3000 tr/mn, le couple atteint le chiffre élevé de 24 m.kg, c'est-à-dire en chiffres ronds, 45% plus élevé que lorsque le turbo n'est pas en action. Le secret du turbo de Saab

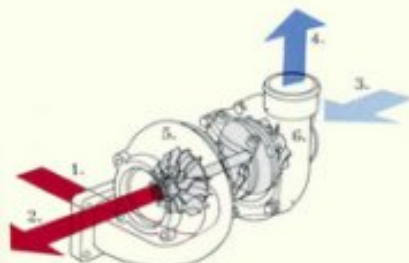
est qu'il est petit. C'est pourquoi, il suffit seulement d'un débit de gaz relativement faible pour que la turbine commence à tourner et fournisse un effet de suralimentation.

Une des caractéristiques majeures du Turbo Saab est qu'il entre en action seulement quand on en a vraiment besoin. C'est-à-dire pour des dépassements qui deviennent ainsi plus sûrs et plus rapides. Ou quand on désire compenser des pertes de vitesse dans de longues côtes éreintantes. Lors de l'accélération sur la quatrième, on ressent l'apport de puissance à des vitesses allant de 60 km/h jusqu'à 160 km/h. Sur des rapports inférieurs, cet effet se présente sensiblement plus tôt.

En conduite normale, qui représente en moyenne 80-85% du temps de marche, le turbo n'est pas mis à contribution. Le moteur travaille alors comme le moteur à injection ordinaire de Saab qui développe 87 kW (118 ch) DIN et dont les principales qualités sont sa prédisposition à la traction et son excellente sobriété en carburant qui est bien reconnue.

La valve de pression de charge est le « cerveau » du moteur turbo. Lorsqu'un moteur est suralimenté, la pression doit absolument être contrôlée très soigneusement. En fait, une pression de charge trop élevée peut conduire à une température de combustion trop élevée. La valve de pression de charge, ingénieuse et faisant l'objet d'une demande de brevet, équipe naturellement le turbo de Saab et règle efficacement la pression. Lorsqu'elle s'ouvre, les gaz d'échappement superflus sont déviés au-delà de la turbine, et la pression de charge est ainsi maintenue au niveau prévu sur toute la plage de régime et de charge.

Le moteur turbo de Saab marque le début d'une ère tout à fait nouvelle dans l'histoire de l'automobile: l'utilisation du principe turbo sur une voiture familiale.



Croquis de principe du turbo-compresseur de Saab : 1. Admission des gaz d'échappement. 2. Evacuation des gaz d'échappement, après avoir lancé la turbine. 3. Prise d'air pour le moteur. 4. Evacuation d'air comprimé aux cylindres. 5. Turbine de gaz d'échappement. 6. Roue de compresseur.



Le « cerveau » du moteur turbo de Saab est la valve de pression de charge qui a pour mission de régler la pression de suralimentation et de dévier les gaz d'échappement au-delà de la turbine.



MOTEUR TURBO ET GRANDES QUALITÉS ROUTIÈRES S'HARMONISENT TRÈS BIEN.

Au cours des années, les voitures Saab ont acquis leur renommée, grâce à leur grande fiabilité et à leurs excellentes qualités routières. Elles ont souvent prouvé leur aptitude à supporter des contraintes très sévères, entre autres, par une longue série de victoires dans des rallyes. Peu de voitures ont fait parler d'elles autant que la Saab, pour la bonne tenue de route et la bonne stabilité directionnelle.

Dès le commencement, nous avons construit nos voitures selon certains principes fondamentaux, simples, mais qui se sont avérés corrects : Moteur à l'avant, traction avant, pont arrière léger et non-divisé, carrosserie avec un excellent coefficient d'aérodynamisme. Nous avons ensuite perfectionné nos propres idées. Et avec les nouveaux modèles de la Saab 900, nous pouvons présenter une nouvelle construction raffinée du châssis qui marque clairement un grand pas vers les qualités routières parfaites que chaque constructeur d'automobiles espère atteindre.



Tout comme toutes les autres voitures Saab, la Saab 900 Turbo a le moteur à l'avant, elle est une traction avant et a une direction à crémaillère. Les roues motrices reçoivent près de 60% du poids de la voiture et obtiennent ainsi la meilleure tenue de route possible. Le pont arrière est droit et léger, car il n'a pas à porter de lourds composants de la transmission. Les roues arrière suivent simplement les irrégularités de la route, sans

On ne peut guère imaginer une voiture plus sûre sur la route que la Saab 900 Turbo. Elle supporte, mieux que la plupart des autres voitures, d'être conduite sur une chaussée irrégulière, par vent latéral violent, dans des virages serrés et sur des sommets de côte « abrupts » - sans plus grand risque de « perdre pied ». Chaque tendance de ce qu'on appelle l'auto-direction indésirable des essieux est éliminée. Les ressorts avant montés sur pivot travaillent toujours efficacement. A cela vient s'ajouter le fait que la Saab 900 Turbo est équipée d'amortisseurs à pression de gaz Bilstein et de pneus spéciaux à profil bas - des nouveaux Michelin TRX sur le modèle à 5 portes et des Pirelli P6 sur le modèle à 3 portes.

Chaque Saab a un comportement conséquent, ce qui est une propriété importante chez une voiture. Elle se comporte pratiquement toujours de la même manière ; qu'elle soit conduite rapidement ou lentement ; que, lors de la négociation d'un virage, on accélère fortement et qu'on relâche subitement les gaz ou

que l'on soit obligé de freiner violemment. Elle reste d'humeur égale, que l'on conduise seul ou qu'elle soit chargée de 4 adultes et d'un coffre à bagages complètement rempli.

Une coordination souple et digne de confiance entre le conducteur et la voiture. La Saab 900 Turbo a un comportement lui permettant de répondre immédiatement à chaque manœuvre du conducteur. Et elle indique rapidement et franchement comment elle interprète ce qu'il fait - comment elle réagit aux mouvements du volant et aux forces latérales. On contrôle toujours la voiture, même en cas d'une manœuvre rapide d'évitement dans une situation dangereuse éventuelle. Il n'y a guère d'autre voiture qui puisse donner plus de sécurité de conduite sur ce point.



Le spoiler à l'arrière de la Saab 900 Turbo a deux importantes fonctions pratiques : contribuer d'une part à améliorer la tenue de route à des vitesses très élevées et, d'autre part, à abaisser la consommation de carburant, car il dévie l'écoulement d'air et l'éloigne de la carrosserie. En outre, il donne à la voiture une touche plus sportive.

agir d'une manière sensible sur le confort de conduite. Le réservoir d'essence se trouve sous le plancher plat du coffre à bagages, bien protégé par les roues arrière. La Saab 900 Turbo a des freins à disque sur les quatre roues et, pour plus de sécurité, un système de freinage à deux circuits et divisé diagonalement. Les garnitures extérieures de frein avant sont du type semi-métallique, ce qui assure d'avantage de longévité.



QUELLE SENSATION DE S'ASSEoir AU VOLANT D'UNE SAAB 900 TURBO !

En effet, elle est parmi les voitures à cinq portes qui ont l'accélération la plus rapide. C'est l'une des voitures les plus sûres sur la route. En outre elle offre au conducteur un environnement rendant la conduite attrayante.

La mise au point du poste de conduite de la Saab 900 Turbo a été précédée de recherches scientifiques. Un être humain dans l'harmonie et la détente conduit toujours mieux qu'une personne nerveuse et pressée. Un conducteur pressé court plus de risques de mal juger des situations et, peut-être même, de confondre des fonctions. Nous avons donc jugé approprié de créer un environnement de conducteur où tous les organes ayant rapport à la manœuvre de la voiture soient agencés selon un certain modèle logique.

Nous avons coopéré avec des psychologues et des experts en

ergonomie. Nous nous sommes également fondés sur nos propres expériences qui, en effet, sont très riches. Le but a été de trouver des solutions optimales en partant des conditions physiques et psychiques de différentes personnes pour maîtriser la voiture.

Nous avons étudié en détail la faculté de l'être humain d'atteindre et de sentir, à l'aide de nombreuses statistiques portant sur les longueurs de jambes, bras et bustes de différentes personnes. Les conclusions tirées par nous sont à la base du placement et de la conception des commandes.

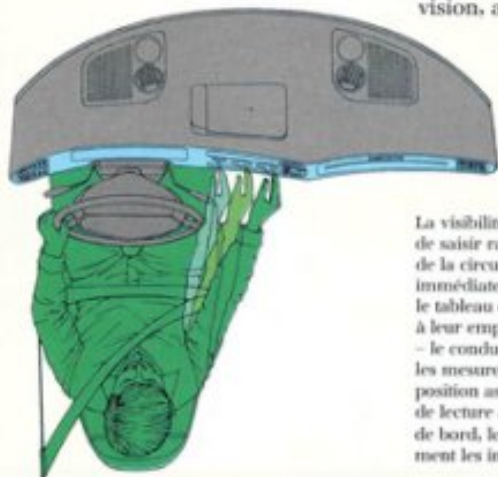
La faculté de voir et de saisir a également été cartographiée par nous. Partant de ce qu'on appelle l'ellipse des yeux, nous avons créé un rapport de position idéal entre les différents éléments, jante de volant, coussinet de volant, bords supérieur et inférieur du pare-brise, ligne de capot, etc.

Tous les instruments et toutes les lampes témoin sont en position haute, dans la zone centrale de vision, afin que les observations

n'accaparent pas une trop grande partie de l'attention que le conducteur accorde à la route et à la circulation. C'est la raison pour laquelle la Saab 900 Turbo ne possède pas non plus de support central placé verticalement - et qui, de plus, limiterait à l'avant l'espace réservé aux jambes.

A cela vient s'ajouter le siège de conducteur de Saab qui est reconnu comme l'un des meilleurs, des plus confortables et des plus anatomiquement corrects du monde. Et qui contribue dans une grande mesure au plaisir de conduire.

En résumé, on peut dire que le poste de conduite de la Saab 900 Turbo est conçu de manière à ce que le conducteur ne forme pratiquement qu'un avec la voiture. C'est pourquoi nous osons prétendre que c'est une sensation agréable et un vrai plaisir de posséder et de conduire une Saab 900 Turbo.



La visibilité améliorée permet au conducteur de saisir rapidement les situations variées de la circulation. Grâce à la proximité immédiate des organes de commande sur le tableau de bord bombé - et également à leur emplacement dans des zones spéciales - le conducteur peut prendre rapidement les mesures qui s'imposent sans modifier sa position assise. En outre et comme la zone de lecture a une place élevée sur le tableau de bord, le regard du conducteur atteint rapidement les instruments et les lampes témoin.



L'écran absorbant l'énergie, placé sous le tableau de bord, est conçu de manière à réduire les blessures aux jambes en cas de projection en avant lors d'une collision éventuelle. Cet écran répartit la pression sur tout le tibia, au lieu de concentrer la charge sur quelques points. Ici également, nous avons coopéré avec des experts médicaux.

SAAB 900 TURBO, 3 PORTES.

La Saab 900 Turbo est la première voiture à turbo-compresseur de l'industrie automobile qui soit adaptée à la conduite de tous les jours et qui ait des ressources de puissance disponibles lorsqu'on en a vraiment besoin.



Équipement standard de la Saab 900 Turbo à 3 portes :
Roues en alliage léger, pneus Pirelli P6 à profil bas, spoiler,
glaces teintées, glaces latérales arrière ouvrables, volant sport,
direction assistée, compte-tours, réchauffage électrique du siège
de conducteur, appuis-tête à l'arrière. Toit ouvrant en option.



ESPACE GÉNÉREUX, CONFORT AGRÉABLE - ET AIR D'HABITACLE PUR.

La Saab 900 Turbo possède tout : Espace, chauffage, faible niveau acoustique, sièges largement dimensionnés, aux lignes élégantes et confortables. Et de l'air d'habitacle pur, car il est filtré.



Le illustration montrent l'intérieur d'une Saab 900 Turbo, 5 portes.



1. La Saab 900 Turbo, 5 portes, a un toit ouvrant du type à casquette en version standard et le modèle à 3 portes peut être livré avec toit ouvrant en option.



2. Trois commandes tournantes pour le système de chauffage/ventilation :
a) Ventilateur - trois vitesses.
b) Chauffage - réglage en continu.
c) Distributeur d'air à sept positions de réglage (du type à clipage) dans un ordre logique d'utilisation.



3. Cotes du coffre à bagages avec la banquette rabattue : Longueur maxi 162 cm, hauteur maxi 92 cm, volume d'espace à bagages env. 1500 dm³.



4. Grand confort de position assise à l'arrière, notamment grâce à un espace de carrosserie bien utilisé dans le sens latéral. Bon espace pour les jambes. Sorties de chauffage aux pieds.



5. Garnitures spécialement conçues pour le modèle Turbo à trois portes. Accoudoir rabattable pour la banquette arrière.



LORSQU'IL S'AGIT DE LA SAAB 900, IL Y A VRAIMENT LIEU DE PARLER DU MEILLEUR ENVIRONNEMENT DE CONDUITE DU MONDE.

Chaque Saab 900 offre vraiment de l'espace, de la liberté de mouvement et un confort des plus agréables. Mais ce qui place l'environnement de conduite dans la classe « hors concours », c'est l'air de l'habitacle.

Le système de chauffage/ventilation de Saab est une nouveauté mondiale très remarquable. Le nouveau système ne satisfait pas seulement le besoin de chauffage et de ventilation, mais il garantit également la pureté de l'air de l'habitacle. Le secret en est un filtre spécial d'air qui empêche les petites particules, par exemple le pollen et la poussière, de pénétrer dans la voiture. Nous osons prétendre que nous pouvons offrir maintenant aux acheteurs de voiture l'air d'habitacle le plus pur du monde. N'importe qui comprend aisément ce que cela peut représenter pour le bien-être. Mais, peut-être, surtout les personnes souffrant d'allergie et d'asthme.

Les sièges avant sont d'une conception tout à fait spéciale. Les sièges et les dossiers sont anatomiques. Ils sont dotés de protège-nuques incor-

porés. Tout cela donne au corps un appui très agréable depuis la nuque jusqu'au creux du genou.

Même la banquette arrière offre un confort de grande classe. Les rotors des roues ne limitent pas la largeur des places arrière latérales. La hauteur de plafond est pratiquement la même qu'au-dessus des places avant. Et comme il n'existe pas de tunnel de cardan encombrant, le rembourrage est aussi épais sur toute la largeur de la banquette.

Un autre facteur de confort revêtant de l'importance : l'isolation contre le bruit du moteur et de la carrosserie. Tout comme les autres modèles 900, la Saab 900 Turbo est équipée, entre autres, d'une suspension spéciale du moteur, d'un revêtement supplémentaire d'isolation acoustique sur la paroi entre l'habitacle et le compartiment de moteur, d'un matériau d'isolation acoustique extrêmement efficace sous le capot de moteur et le tapis de plancher ainsi que d'un plafond capitonné.

Les 12 orifices d'air du système de chauffage et de ventilation sont réglés centralement selon un certain modèle à l'aide du bouton de distribution. Les deux bouches d'air frais du milieu ainsi que les deux bouches inférieures à gauche et à droite du tableau de bord peuvent être orientées/fermées séparément. Les entrées d'air supérieures à gauche et à droite sur le tableau de bord sont fixes et servent de dégivreurs pour les glaces latérales. Alors que les deux grandes buses d'air à grille sur la face supérieure du tableau de bord maintiennent efficacement le pare-brise libre de toute buée. Quatre grands orifices fournissent de l'air

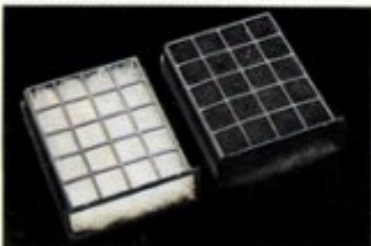
frais/chaud au plancher à l'avant et à l'arrière. La majeure partie de l'air pour le plancher avant arrive près des portes. En outre, une partie de l'air est dirigée directement sur les pieds par les fentes d'un canal transversal sous le tableau de bord.

Pour avoir un débit d'air régulier, quelle que soit la vitesse de la voiture, le placement de la prise d'air sur le capot n'a été fixé qu'après des essais très poussés en soufflerie aérodynamique.

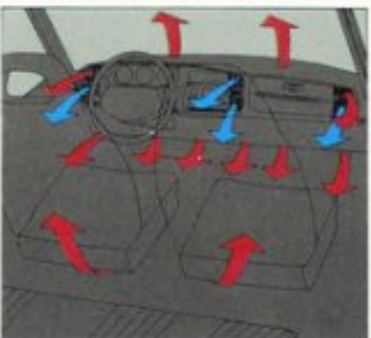
Le système de chauffage et de ventilation est préparé pour le conditionnement d'air.

La Saab 900 Turbo présente une très grande capacité de bagages. Quelques manœuvres très simples pour rabattre le dossier et le siège de la banquette arrière et l'on obtient un espace à bagages surdimensionné pour skis, équipement de golf, moteur hors-bord, sac à voile, etc.

Nous estimons que cette possibilité fait également partie du confort - d'un type peut-être plus commun, mais vraiment utile.



Le filtre vraiment unique pour l'air d'habitacle, agencé dans le système de chauffage et de ventilation, arrête toutes les particules d'une granulométrie dépassant 0,005 millimètre, c'est-à-dire le pollen et la poussière qui, autrement, polluent l'air et constituent une véritable nuisance pour les personnes souffrant d'allergie et d'asthme. De plus 75% de toutes les particules d'une granulométrie de moins de 0,005 millimètre sont également absorbées. Le filtre empêche aussi l'humidité de l'air extérieur de pénétrer dans l'habitacle et de former de la buée sur les glaces avant que la voiture n'ait eu le temps d'être chauffée. Le filtre d'air d'habitacle est placé à proximité de la prise d'air, un peu en dessous du capot. Il est aisément accessible et facile à remplacer, grâce à sa conception en cassette.



NOUS AVONS SOUVENT ÉTÉ À L'AVANT GARDE, AVEC DES SOLUTIONS TECHNIQUES DIRECTES ET NON-CONVENTIONNELLES.

On est assis confortablement sur les sièges Saab, surtout grâce à l'élasticité du rembourrage, au siège proprement dit et au dossier très judicieusement incurvés. Et la position assise peut être facilement modifiée, grâce aux différentes possibilités de réglage. Pour le conducteur, le siège proprement dit peut être monté, descendu ou incliné. En outre, il est réchauffé électriquement ainsi que le dossier - une idée que Saab mit au point très longtemps avant tous les autres constructeurs automobiles.

De bonne heure également, nous avons trouvé que la direction à crémaillère est le système idéal de direction pour une traction avant. La direction à crémaillère répond avec précision à chaque mouvement du volant de manière sûre et sans jeu. Comme souvent déjà, beaucoup de constructeurs automobiles suivent aujourd'hui notre exemple.

La suspension des roues avant fut complétée sur les modèles de 1973 par le montage sur pivot, ce qui signifie une meilleure tenue de route et un plus grand confort lorsqu'on roule sur une route au revêtement irrégulier ou déformé.

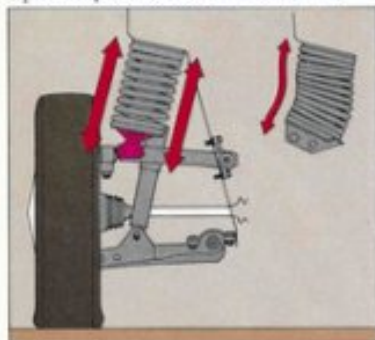
Saab fut parmi les premiers constructeurs automobiles du monde à présenter un système de freinage divisé. Notre préférence alla au couplage en diagonal des deux circuits de frein, ce qui implique qu'une roue avant et une roue arrière seraient toujours en action si l'un des circuits disparaissait, la répartition de la force de freinage à l'avant et à l'arrière étant aussi favorable que dans des conditions normales.

Sur le modèle 1971, nous avons adopté le dispositif d'essuyage et de lavage des phares comme équipement standard sur certains marchés.

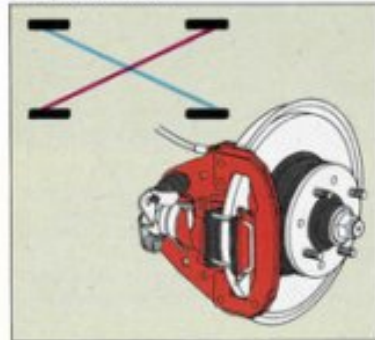
Avant tous les autres constructeurs automobiles. Et en même temps que le système automatique d'allumage et d'extinction de l'éclairage par la clé de contact, nous passâmes à la lampe à iode en 1973. Une autre preuve de l'intérêt actif de Saab pour le perfectionnement de l'éclairage est l'éclairage code à très longue portée qui fut présenté sur le modèle de 1976.

Notre pare-choc « absorbant les chocs » était déjà en production en série lorsque les Etats-Unis promulguèrent leur loi sur la résistance des pare-chocs. Les premiers parmi les constructeurs automobiles du monde, nous avons pu en remplir les sévères conditions. Les pare-chocs Saab sont basés sur le principe de blocs cellulaires en plastique qui sont comprimés lors d'une collision, mais qui reprennent leur forme et leur fonction d'origine au bout d'un moment.

Ressorts avant pivotés fonctionnant à pleine capacité sans tendances à fléchir.



Système de circuits de freinage. Des freins à disque tout autour.



Commande de volant d'une conception des plus sûres au monde.



FICHE TECHNIQUE SAAB 900 TURBO, 1979.

Moteur.

Description générale. Moteur à quatre cylindres en ligne, refroidi par liquide et avec arbre à cames en tête. Turbo-compresseur. Le moteur est incliné longitudinalement de 45° et forme une unité avec l'embrayage, la boîte de vitesses et le différentiel. Bloc-moteur en alliage de fonte. Cylindres en alliage léger. Vilebrequin et arbre à cames à 5 paliers. Arbre à cames et pistons de type spécial. Soupapes d'échappement refroidies au sodium.

Dimensions et performances. Cylindrée 1,985 dm³. Alésage 90 mm. Course 78 mm. Taux de compression 7,2:1. Puissance maxi 107 kW (145 ch) DIN à 5000 tr/min. Couple maxi 235 Nm (24 m.kg) DIN à 3000 tr/min. Vitesse de pointe avec spoiler arrière en place, env. 195 km/h. Reprises 0-100 km/h en 8,9 secondes.

Système de carburant. Injection de carburant à commande mécanique, système Bosch CI. Indice d'octanes recommandé 97RON. Contenance du réservoir de carburant 55 litres.

Système de suralimentation. Turbo-compresseur de marque Garrett A/Research. Régulateur de pression de charge à valve commandée par membrane et asservie par ressort. Système de sécurité avec témoin de pression. Pression de charge maxi 0,70±0,05 bar.

Système électrique. Batterie 12 V/60 Ah, ne nécessitant aucun entretien. Alternateur, charge maxi 950 W. 14 V/72 A. Système d'allumage électronique, sans vis platinées. Démarreur 0,8 kW (1,1 ch).

Système de refroidissement. Type à suppression. Radiateur à circulation transversale et avec vase d'expansion séparé. Volume de liquide 10 litres. Ventilateur électrique à thermostat. Refroidisseur d'huile de moteur commandé par thermostat.

Transmission.

Description générale. Boîte de vitesses manuelle. Embrayage mono-disque à sec à commande hydraulique. Embrayage et réducteur primaire placés à l'avant sur le moteur. Boîte de vitesses et différentiel sous le moteur. Réducteur primaire à chaîne. Deux joints d'arbre moteur grasses en permanence pour chaque roue avant.

Rapports de démultiplication. Total moteur/arbres d'entraînement : Première 11,9:1, deuxième 7,2:1, troisième 4,8:1, quatrième 3,3:1, marche arrière 13,1:1. Rapport primaire 0,8:1. Rapport final 3,89:1.

Chassis.

Freins. Freins à disque sur les quatre roues. Surface de freinage 228 cm² (surface balayée 2504 cm²). Système de frein à pied hydraulique à deux circuits en diagonale et avec servo à dépression de 9 pouces. Frein à pied et frein à main à rattrapage automatique de jeu. Frein à main agissant sur les disques avant. Garnitures de frein extérieures semi-métalliques à l'avant.

Montage des roues, suspension. Bras oscillants en V obliques et ressorts hélicoïdaux à action progressive et montés sur pivot à l'avant. À l'arrière, deux bras articulés dirigés vers l'avant et deux bras articulés dirigés vers l'arrière ainsi que barre de charge latérale. Amortisseurs à pression de gaz et à double effet, marque Bilstein, sur les quatre roues.

Direction. Boîtier de direction du type à crémaillère, 3,65 tours de volant d'une butée à l'autre. Direction assistée. Colonne de direction articulée et rétractable télescopiquement et avec soufflet en tôle cylindrique et plissé. Corbeille en tôle perforée et absorbant l'énergie devant le volant. Diamètre de braquage 10,3 m.

Roues et pneus. Roues en alliage léger de forme spéciale. Modèle à 3 portes : Jantes 5 1/2 JX15" H2, pneus 195/60 HR 15, Pirelli P6 (roue de secours en acier 5 JX15" FHA, pneu 175/70 HR 15). Modèle à 5 portes : Jantes 135 TRX390 FH, pneus Michelin TRX 180/65 HR 390 (roue de secours en acier 5 JX15" FHA, pneu 165 HR 15).

Cotes et poids.

Longueur, hors tout	4739 mm	Longueur maxi d'espace de chargement,	
Largeur, hors tout	1690 mm	banquette rabattue	1821 mm
Hauteur, poids en ordre de marche	1420 mm	Espace à bagages ordinaire, SAE	350 dm ³
Empattement	2525 mm	- tablette arrière enlevée	435 dm ³
Voie avant, modèle 3 portes	1430 mm	Volume d'espace de charge, banquette rabattue	1500 dm ³
Voie avant, modèle 5 portes	1420 mm	Poids en ordre de marche, env.	1230 - 1280 kg
Voie arrière, modèle 3 portes	1440 mm	Poids total maxi permis	1690 - 1720 kg
Voie arrière, modèle 5 portes	1430 mm		

Equipement.

Spoiler à l'avant et à l'arrière. Pare-chocs efficaces, se réparant d'eux-mêmes en cas de collision à faible vitesse. Grands blocs optiques angulaires avec clignotants, feux de stationnement, et à l'arrière également feux de stop et phares de recul. Lampes à iode dans les projecteurs principaux avec grande puissance lumineuse et grande longévité. Eclairage code à très longue portée. Essuie-phares. Essuie-glace à deux vitesses et avec relais de pause. Grands rétroviseurs extérieurs bien placés et traités contre l'éblouissement (commandés électriquement sur le modèle 5 portes). Clignotants d'avertissement. Catadioptre sur les champs des portes du côté du conducteur. Effets de remorquage à l'avant et à l'arrière. Peinture de fond anti-corrosive selon la méthode du bain à électrodes.

Jante de volant capitonnée et coussin de volant absorbant les chocs. Volant sport à 3 branches. Support de volant avec sécurité très poussée. Instruments et commandes sur tableau de bord bombé. Ecran absorbant l'énergie sous le tableau de bord. Eclairage d'instruments teinté en vert et réglable en continu. Riche assortiment de lampes témoin. Compte-tours. Compte-journalier. Montre. Rétroviseur intérieur nuit/jour.

Garnitures en velours. Accoudoir rabattable pour la banquette arrière. Coussins de nuque à l'avant et à l'arrière sur le modèle 5 portes et à l'arrière sur le modèle 3 portes. Sièges avant avec appui lombaire incorporé et protège-nuque intégré. Dossier inclinable en continu en arrière. Siège de conducteur réglable verticalement et inclinable. Réchauffage électrique du siège de conducteur également du siège de passager, sur le modèle 5 portes). Ceintures à enroulement automatique à l'avant et aux places extérieures arrière, ceinture mi-corps ordinaire au milieu à l'arrière. Poignées de virage sur le tableau de bord et au-dessus des portes des passagers. Plafond en fibres de verre moulées par compression. Glaces teintées. Lunette arrière réchauffée électriquement. Glaces latérales arrière ouvrables (modèle 3 portes). Toit ouvrant (en option sur le modèle 3 portes). Système de chauffage/ventilation : semi-automatique avec commande par dépression ; 12 orifices d'air dans l'habitacle ; commandes tournantes à placement central pour ventilateur, débit de chaleur et distribution d'air ; orifices de dégivrage pour le pare-brise et les glaces latérales ; orifices d'air aux pieds à l'avant, près des portes avant ; canaux d'air également pour l'espace arrière pour les jambes ; filtre d'air d'habitacle à grand effet d'épuration.

Eclairage intérieur n'éblouissant pas. Eclairage de serrure de contact. Contact lumineux dans toutes les portes. Lampe de lecture de cartes. Eclairage de coffre à gants. Eclairage de coffre à bagages. Système automatique d'éclairage (les lumières de conduite sont éteintes avec la clé de contact).

Coffre à bagages transformable. Plancher de coffre à bagages avec moquette textile. Tablette arrière amovible et habillée de textile. Roue de secours aisément accessible.

Couleurs extérieures/intérieures : Rouge cardinal métallisé/Bordeaux. Bleu aquamarine métallisé/bleu lavande. Bleu de minuit/bleu lavande (modèle 5 portes). Vert acacia métallisé/vert réséda. Brun dorado/Bordeaux. Blanc marbre/vert réséda. Noir/Bordeaux (modèle 3 portes).

- Les illustrations de cette brochure présentent, dans la plupart des cas, des voitures équipées pour le marché suédois. Les équipements et le choix des couleurs peuvent varier selon les différents marchés. Veuillez vous renseigner auprès de votre concessionnaire Saab pour ce qui concerne votre marché.
- Le fabricant se réserve le droit de modifier sans préavis les modèles de voitures décrits dans cette brochure.

LES SUPERSWEDES.



Björn Borg et la Saab 900 Turbo.

SAAB

Saab-Scania, Division Voitures Saab
Nyköping, Suède