

## POUR

- Performances.
- Confort et tenue de route.
- Finition soignée.
- Ligne originale.

## CONTRE

- Moteur creux à bas régimes.
- Freinage perfectible.
- Motricité.
- Commande de boîte.

## CARACTERISTIQUES TECHNIQUES

**Moteur :** 4 cylindres en ligne; 1985 cm<sup>3</sup>; 155 ch à 5000 tr/min; 24,5 mkg à 3000 tr/min; alimentation par injection mécanique; allumage électronique + APC.

**Transmission :** aux roues avant; boîte 5 rapports.

**Freins :** disques à l'AV et à l'AR.

**Dimensions (mm) :** L/l/h: 4740/1690/1425.

**Poids (kg) :** 1.320.

**Habitabilité (mm) :** largeur aux coudes AV/AR: 1400/1410.

**Volume du coffre (dm<sup>3</sup>) :** mini: 602; maxi: 1600.

**PRIX (au 01/07/88) :** 147.600 F.

**PUISANCE FISCALE :** 9 CV

## PERFORMANCES MESUREES

**Vitesse maxi :** 201,3 km/h.

**Accélérations : 400 m D.A. :** 16,6 sec.;

1000 m D.A. : 30,7 sec.

**Reprises à 40 km/h :**

en 4e: 400 m: 19,5 sec.; 1000 m: 34,2 sec.

en 5e: 400 m: 21,1 sec.; 1000 m: 37,8 sec.

## CONSUMMATION

**Selon les normes :** (90/120/CU en l/100):

7,5/10,3/12,5; moyenne: 10,1

**De l'essai :** (l/100): moyenne: 13,4

mini: 11,1; maxi: 17,5.

**Autonomie :** (pendant l'essai): ± 470 km.

## PRIX DE REVIENT KILOMETRIQUE

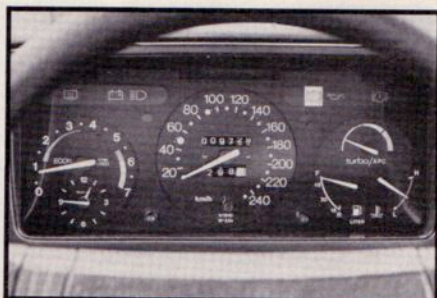
(3 ans - 15.000 km/an): 4,03 F.

## NOTE MONITEUR: 13,2/20.

**ESSAI MONITEUR :** n° 847 du 15/05/86.

## LES AUTRES VERSIONS INTERESSANTES

Une boîte automatique à 3 rapports est disponible en option, mais il s'agit d'un système trop ancien pour être véritablement intéressant. Cette boîte est incompatible avec l'option «équipement sport», comprenant la suspension de la Turbo 16, des jantes alliage, des pneus plus performants et des disques ventilés à l'avant.



## SAAB 900 TURBO 155

**D**irectement dérivée de la Saab 99 lancée en 1967, la 900 Turbo semble se moquer des années qui passent. Le temps n'a pas de prise sur sa ligne originale. Quatre versions de carrosserie sont proposées: berline 3 volumes, 2 ou 4 portes, et berline 2 volumes, 3 ou 5 portes. L'embarras du choix, ou presque, puisque toutes ces configurations peuvent être retenues dans la catégorie des «familiales sportives», le nombre de portes n'ayant pas d'influence sur l'habitabilité. Le train avant, lui, commence à dater et n'a pas été prévu au départ pour transmettre à la route le potentiel très honnête de ce moteur suralimenté. Ce manque de motricité s'accroît sur sol humide. La mécanique équipée du turbo a vu le jour en 1976, allégée en 1981, et dotée l'année suivante de l'APC. Depuis 86, le petit turbo Garrett bénéficie d'un refroidisseur d'air de charge (gain de 10 ch). Ce moteur offre un couple constant entre 2500 et 4500 tr/min et, comme l'effet du turbo intervient aux mêmes régimes, la puissance arrive brutalement. Par contre, en dessous des 2500 tr/min, le moteur est très lymphatique, ce qui explique les valeurs en reprise décevantes. En accélération, malgré ses 1.319 kg, la Saab ne se défend pas trop mal, mais reste en retrait par rapport à la plupart des voitures réunies dans cette catégorie, alors que la consommation en carburant est dans la moyenne.

La transmission pêche par une commande de boîte ferme et imprécise, et il faut impérativement décomposer les mouvements, surtout pour le passage de 2ème en 3ème. Défaut impardonnable sur une sportive de ce rang qui, par ailleurs, pro-

cure un plaisir de conduite grisant. Son comportement routier demeure très sain, avec un sous-virage très net, mais facile à maîtriser. La direction est assistée, mais le freinage se contente de disques pleins à l'avant, ce qui explique sans doute en grande partie le manque d'endurance du système en utilisation sévère, et il se passe également de répartiteur sur les roues arrière ce qui peut, en conduite énergique, engendrer quelques réactions d'instabilité. Le confort de cette Suédoise est aussi au-dessus de la moyenne et l'équipement est

## Toujours jeune

pratiquement complet. On ne peut enfin qu'apprécier l'atmosphère originale qui règne à bord, la verticalité du pare-brise arrondi donnant notamment l'impression de conduire une voiture d'une autre époque. C'est peut-être le cas, mais la position de conduite est en tout cas excellente et conducteur et passagers se sentent généralement d'attaque pour de très longs parcours. L'option cuir (d'excellente qualité) est on ne peut plus recommandable car elle contribue incontestablement au bien-être des passagers et apporte évidemment un plus à cet habitacle déjà très esthétique.

Bien que la planche de bord peut parfois se manifester par quelques craquements sur chaussée déformée, la finition est bien entendue à la hauteur de la réputation du constructeur suédois.