



Information

11 septembre 2007

Première présentation : Nouvelle gamme Saab 9-3

Une ligne dynamique, une technologie de pointe

- Design scandinave contemporain inspiré par le concept-car Aero X
- Saab XWD : pour profiter d'un comportement encore plus dynamique, disponible en France courant 2008
- Diesel à double turbo : mariage exceptionnel entre puissance et sobriété (disponible fin 2007)

La nouvelle gamme Saab 9-3 affiche une personnalité encore plus affirmée, ce que confirme sur le plan technique l'introduction d'un tout nouveau système de transmission intégrale et la hausse généralisée de la puissance des moteurs qu'ils soient diesel, essence ou BioPower (E85).

La nouvelle physionomie de la partie avant, inspirée par l'Aero X, concept car couvert de lauriers, est destinée à renforcer l'attrait sportif exercé par la gamme. Elle porte haut les couleurs d'une gamme de motorisations « tri-carburant » comprenant dorénavant un très moderne diesel à double turbo de 180 ch (132 kW), un 2.8V6 turbo essence dont la puissance est portée à 280 ch (206 kW), et la possibilité d'obtenir le 2.0t Saab BioPower de 175 ch, délivrant 200 ch (147 kW) avec de l'E85.

Le système de transmission intégrale sophistiqué (Saab XWD - 'cross wheel drive') est réservé à la série limitée Turbo X et aux 9-3 Aero Berline de Sport et Sport-Hatch. Cette transmission intégrale dispose d'atouts notables, innovant au niveau de la gestion de la perte d'adhérence de la roue et du couplage avec un différentiel arrière à glissement limité piloté par électronique.

Le nouveau diesel 1,9 litre à double turbo offre un rendement exceptionnel. Il s'agit du premier diesel sur le segment premium à utiliser un système de double turbo intégré.

Un design contemporain

- Allure dynamique, homogène avec nouvel avant, arrière et côtés modifiés
- Face avant inspirée du concept-car Aero X
- Capot enveloppant, surfaces lisses, optiques arrière claires givrées

La nouvelle gamme 9-3 se distingue sur le plan visuel avec un tout nouveau traitement de la partie avant à partir du montant de pare-brise, de nouveaux boucliers et des nouveaux blocs optiques avant et arrière, ainsi que de nouvelles portes et poignées de portes sur la Berline de Sport et le Sport-Hatch. Les extensions de bas de caisse sont désormais en série sur toute la gamme. Tous ces éléments s'associent pour conférer à la gamme une identité Saab encore plus marquée, affirmant une ligne pleine de personnalité. Sur la Berline de Sport, par exemple, 70% des emboutis de carrosserie sont totalement nouveaux.

L'orientation prise par le style est de concilier les thèmes de design actuels et classiques de Saab pour donner une interprétation contemporaine et moderne du caractère original de la marque.

A l'avant, la calandre évolue en accentuant fortement ses reliefs et en s'inspirant d'un thème découvert pour la première fois sur le concept Aero X. Elle est encadrée par des projecteurs remontant sur les côtés, incorporant un mince trait lumineux en forme de « sourcil », destiné à devenir une véritable « signature » de la marque. Ces optiques courbes se terminent dans un mouvement ascendant, reprenant un thème stylistique Saab vu sur la gamme 9-5 et sur la classique 900. Le motif central de la calandre en aile, référence évidente au passé d'avionneur de Saab, est naturellement conservé.

Le dessin de la face avant reprend également une autre figure de style classique de Saab : le capot enveloppant, venant coiffer le haut des ailes avant. Le capot se signale par un vaste embouti en forme de U, découvert sur l'Aero X, qui vient rappeler la courbure du pare-brise.

Les lignes frontales en arc sont soulignées par un bouclier et une jupe avant percée d'une profonde entrée d'air trapézoïdale, encore plus prononcée sur les versions Aero. Elle est encadrée par des ouïes noires profondément encastrées, cerclées comme la calandre d'un profil en chrome satiné. Comme sur le concept Aero X, elles sont traitées dans l'esprit des prises d'air des réacteurs de jets.

A l'arrière, la Berline de Sport et le Cabriolet disposent maintenant de feux en verre clair « givré ». Le bouclier a un dessin nettement plus englobant avec des surfaces bombées non interrompues. La portière de malle de la Berline de Sport et du Cabriolet sont également modifiées pour pouvoir recevoir un nouveau jonc chromé satiné faisant office de poignée avec badge intégré, comme sur le Sport-Hatch.

La disparition de toutes les bandes extérieures caoutchoutées des boucliers et des portes (couleur carrosserie sur le Cabriolet) contribue à donner à la voiture une apparence plus sobre et plus cohérente. Les panneaux de portes adoptent désormais une forme plus simple, très nette, et s'ornent de nouvelles poignées couleur carrosserie. Les bas de caisse évasés sont optiquement intégrés à l'avant et à l'arrière à la ligne des boucliers.

Les autres améliorations ont porté sur les essuie-glace, à lame plate pour réduire les bruits aérodynamiques, et sur l'offre en option sur toutes les versions (à l'exception des modèles 1.8) de nouvelles jantes alliage d'un diamètre de 18 pouces. Deux nouvelles teintes s'ajoutent à la palette offerte, dont un Argent Nordic similaire à celui découvert sur l'Aero X.

Séduire le conducteur sportif

- Une nouvelle dimension sportive grâce au Saab XWD, transmission intelligente
- Système actif exceptionnellement performant
- Technologie évoluée : embrayage des roues arrière au démarrage et eLSD
- Nouveau berceau arrière et géométrie de suspension arrière modifiée

Le système de transmission intégrale actif (Saab XWD) est destiné à optimiser la tenue de route et la stabilité quelles que soient les conditions de circulation. Il est monté en série sur la série limitée Turbo X et proposé sur les variantes Aero des 9-3 Berline de Sport et Sport-Hatch, en association avec le moteur V6 2.8 turbo porté à 280 ch (206 kW). Ce moteur délivre un couple 15% supérieur, permettant d'exploiter au mieux l'adhérence disponible. Il est accouplé au choix à une transmission manuelle ou automatique à six vitesses.

Ce système très évolué intègre deux dispositifs amenant des améliorations majeures : un engagement initial des roues arrière pour optimiser la traction au démarrage, et un différentiel

arrière actif à glissement limité (eLSD), permettant de répartir au mieux le couple entre les roues arrière.

Le Saab XWD est un système complètement automatisé, qui envoie sur demande du couple à l'arrière lors de la conduite. La distribution du couple à l'avant et à l'arrière est optimisée en permanence. Permettant d'offrir aux propriétaires de la nouvelle Saab 9-3 Aero une remarquable tenue de route en cas de faible adhérence, son fonctionnement sophistiqué ajoute aussi une dimension sportive à la conduite quel que soit l'état du revêtement. La répartition très fine du couple entre les essieux avant et arrière relève le seuil auquel l'ESP déclenche l'action sur l'accélérateur et les freins. Le conducteur dispose ainsi d'une plus grande marge d'action, qui lui permet de s'investir plus encore dans la conduite.

Le système est régi par sa propre unité de gestion électronique, qui fonctionne en coordination avec les modules de gestion du moteur, de la transmission et de l'ABS/ESP. Techniquement, le système se compose d'un ensemble mécanique Power Take-off Unit (PTU) situé dans le pont avant, transmettant le couple moteur par l'intermédiaire d'un arbre de transmission au module arrière d'entraînement Rear Drive Module (RDM). L'ensemble comprend aussi un dispositif de transfert de couple Torque Transfer Device (TTD) avec en option un différentiel à glissement limité à gestion électronique (eLSD), monté en série sur la Turbo X. Tous deux utilisent des embrayages multidisques à bain d'huile Haldex.

Au démarrage, le TTD est d'emblée mis en action en collant les disques d'embrayage par la pression hydraulique, engageant de ce fait le RDM. Cette fonction d'initialisation est un progrès intéressant par rapport aux dispositifs actuels, qui exigent la détection du patinage d'une roue avant d'activer le TTD. Pour le conducteur, cette amélioration lui permet de disposer de l'adhérence maximum immédiatement, avec une accélération souple et progressive depuis l'arrêt sans aucune hésitation initiale.

Sur route, le couple d'entraînement varie sans cesse de manière imperceptible par le biais d'une valve pilotée du TTD, qui augmente ou réduit la pression entre les disques d'embrayage. En virage, le Saab XWD est un vrai plaisir pour le conducteur, car il permet de profiter d'un comportement plus dynamique, avec un meilleur équilibre. Le pilotage du couple envoyé aux roues arrière est fonction des données fournies par les capteurs de l'ABS/ESP : vitesse de roue, taux de lacet et angle au volant. Elles sont finement analysées par le Saab XWD, ce qui permet de maîtriser le sur et le sous-virage, d'améliorer la stabilité et la tenue de route.

Sur autoroute, quand la recherche d'adhérence n'est pas un problème, seuls 5% à 10% de couple sont normalement envoyés aux roues arrière. Ce couple permet d'obtenir une meilleure stabilité en ligne droite, tout en minimisant la consommation.

La dernière « cerise sur le gâteau » du Saab XWD est le eLSD proposé en option et en série sur la Turbo X. Sur ce segment de marché, c'est la première apparition d'un différentiel à glissement limité piloté par électronique associé à une transmission intégrale. Installé à côté du RDM, il utilise un embrayage multidisque actionné par pression hydraulique, selon un principe identique au système TTD plus important. Pour détecter une route verglacée ou rendue glissante par l'humidité, par exemple, il se base sur les données fournies par les capteurs de vitesse de roue arrière et peut transférer jusqu'à 40% de couple entre chaque arbre de roue, selon celle qui conserve le plus d'adhérence.

Le eLSD confère également au conducteur une meilleure maîtrise du comportement en virage ou lors d'un changement de file à grande vitesse, comme un dépassement, en appliquant momentanément plus ou moins de couple à l'une ou l'autre des roues pour aider l'arrière de la voiture à suivre plus directement la direction des roues avant. De cette façon, le eLSD peut aider à conserver un meilleur équilibre de la voiture sans avoir besoin de recourir aux interventions « extérieures » des aides électroniques de stabilité.

Le montage du Saab XWD entraîne l'adoption d'un nouveau berceau arrière supportant le RDM, une modification de la géométrie arrière de suspension et de nouveaux moyeux de roue pour les arbres d'entraînement. Les arbres de roue en trois parties sont reliés à deux joints de cardan pour une transmission tout en douceur et sans à-coups. L'empattement et la dimension des voies arrière restent inchangés.

Autre améliorations dans le domaine du comportement :

Mode Sport de série sur les transmissions automatiques. Il est possible de sélectionner par un bouton au tableau de bord. Il fait réagir la boîte automatique au plus près des intentions du conducteur. Si celui-ci relâche l'accélérateur, le rapport engagé est maintenu pour conserver un frein moteur plus efficace et réaccélérer plus rapidement dès que cela devient nécessaire. Lors des freinages, les rétrogradages sont également plus finement adaptés au taux de décélération du véhicule.

Projecteurs bi-xénon directionnels optionnels. Ils apportent une amélioration de la vision nocturne. Leurs optiques liées à la direction peuvent pivoter sur un angle de 15 degrés lorsque l'on aborde un virage à une vitesse dépassant 15 km/h. En conduite sur autoroute au-dessus de 110 km/h, les feux de croisement sont automatiquement légèrement relevés pour améliorer la visibilité sans toutefois éblouir les conducteurs venant en face.

La performance responsable

- Un diesel double turbo aux performances exceptionnelles
- Extension de l'offre BioPower
- Moteur 2.8V6 turbo plus puissant avec le Saab XWD

Nouveau moteur 1.9 TTiD

La gamme 9-3 se signale aussi par le lancement d'un inédit quatre cylindres diesel de grande puissance, doté d'un système de double turbo unique. Première mondiale sur le segment des berlines de prestige, il offre un rendement remarquable. Le 1,9 litre 16 soupapes, dénommé TTiD, délivre 180 ch/132 kW avec un couple maxi de 400 Nm. La puissance spécifique est sans égale par rapport aux produits de la concurrence. Avec une consommation de carburant en cycle mixte de 6,4 l/100 km en version Berline de Sport, ce moteur affiche également une remarquable sobriété tout en proposant des performances en reprises le mettant sur un pied d'égalité avec le 2.8V6 turbo essence.

Le carter unique du double turbocompresseur recèle, en fait, « deux turbos en un ». Les deux aubes des turbines/compresseurs sont montées en série dans un carter unique, logé au sein du collecteur d'échappement. Le turbo le plus petit est en première ligne, devant le plus gros, et chacun d'eux peut détourner les flux d'entrée ou de sortie de l'autre. Ils peuvent aussi fonctionner en tandem.

Cette disposition offre au conducteur « le meilleur des deux mondes » : un couple présent et instantané aux basses rotations du moteur – grâce au petit turbo à faible inertie avec une pression d'échappement peu importante – et une puissance « top » à des régimes plus élevés, quand le turbo plus important se met en route.

La suralimentation à double turbo de Saab utilise un système de soupapes de dérivation qui répartit le flux des gaz d'échappement entre les deux turbines et sépare aussi l'air comprimé d'admission fourni par les compresseurs. Depuis le ralenti jusqu'à 1.500 tr/min, l'échappement alimente seulement le petit turbo. Entre 1.500 et 3.000 tr/min le flux est dédoublé entre les deux turbines, permettant une suralimentation plus forte et assurant une transition douce avec le fonctionnement à pleine puissance, au-dessus de 3.000 tr/min, avec le seul gros turbo en fonction.

Le dessin intégré a permis un fonctionnement beaucoup plus efficace que les systèmes utilisant deux turbocompresseurs séparés, reliés en série de l'extérieur. Il permet de réaliser la gestion complexe des flux de gaz tant côté turbine d'échappement que côté compresseur et admission avec un nombre minimal de joints et de raccords.

Le moteur TTiD est une évolution importante de l'actuel 1.9TiD 16 soupapes, utilisant une injection directe et multiple de carburant common rail. Il fonctionne avec une surpression maximum de 1,8 bar (1,4 bar pour le moteur actuel) ainsi qu'avec un taux de compression légèrement inférieur de 16,5 à 1 (17,5 à 1). Le bloc en fonte, la culasse en alliage et tous les composants internes sont renforcés en fonction des besoins pour résister aux contraintes thermiques plus élevées.

Le système de recyclage de gaz d'échappement (EGR) se caractérise par un refroidissement extrêmement efficace. Il comprend maintenant une dérivation pilotée électroniquement pour améliorer la propreté. Ce dispositif, ainsi que le montage d'un filtre à particules sans entretien, devrait permettre à ce moteur d'être en conformité avec les normes d'émissions Euro 5 plus rigoureuses devant entrer en vigueur en 2010.

Ce moteur reçoit d'autres raffinements techniques, comme l'adoption d'un échangeur air-air plus important, le montage de bougies de préchauffage plus efficaces dans la culasse pour assurer un démarrage plus rapide en périodes froides ou l'utilisation d'un collecteur d'admission en plastique pour gagner du poids.

Le moteur Saab TTiD répond à une demande croissante de conducteurs peu enclins à sacrifier les performances sur l'autel des économies de carburant. Avec des chiffres de performances dignes d'un moteur beaucoup plus gros, il illustre la volonté de Saab de produire des moteurs en jouant le « right-sizing », la juste taille, pour obtenir les performances d'un gros moteur

sans ses inconvénients classiques, tels que le poids supplémentaire, l'encombrement et consommation plus élevés.

Pour souligner son caractère exceptionnellement performant, le moteur Saab TTiD est disponible en version Aero et Vector. Il est offert sur les trois variantes de carrosserie, et s'ajoute aux 1.9 TiD actuels de 120 ch (88 kW) et 150 ch (110 kW). Il est accouplé au choix avec des transmissions six vitesses manuelles ou automatiques.

Nouveau 2.0t BioPower

Saab domine le segment des berlines de prestige fonctionnant avec des carburants multiples en proposant sa technologie originale BioPower. Elle associe la suralimentation à la possibilité de rouler au superéthanol E85, ce qui permet d'augmenter la puissance du moteur et les performances, mais apporte aussi un avantage environnemental en réduisant notablement les émissions de CO₂ fossile. La nouvelle gamme Saab 9-3 voit désormais l'arrivée d'un moteur BioPower plus puissant aux côtés de la version déjà existante.

En fonctionnant à l'E85 (85% bioéthanol, 15% essence), le nouveau 2.0t BioPower de la 9-3 délivre 14% de puissance en plus (200 ch/147 kW contre 175 ch/129 kW) et 13% de couple supplémentaire (300 contre 265 Nm). Dans la Berline de Sport, cela donne un chiffre d'accélération prévisionnel de 7,9 secondes pour le 0 à 100 km/h et de 10,0 secondes pour le 80 à 120 km/h sur le cinquième rapport, à rapporter aux 8,5 s et 11,1 s en fonctionnement essence.

Le superéthanol E85 offre un indice d'octane supérieur (104 RON) à celui de l'essence (95 RON). Le turbo du Saab BioPower permet d'utiliser une pression de suralimentation supérieure avec une avance à l'allumage plus précoce qu'avec l'essence. Ainsi, la puissance du moteur est supérieure sans encourir le risque de générer un cliquetis destructeur, significatif d'un auto-allumage.

Le système de gestion moteur 32 bits Trionic 8 de Saab gère la position du papillon d'accélérateur, le calage de l'allumage, l'injection de carburant, le débit d'air et la pression de suralimentation du turbo. Grâce à la puissance de l'architecture de cette plate-forme, il a été possible de reprogrammer facilement le logiciel pour qu'il gère les besoins particuliers du superéthanol sur le plan du calage de l'allumage et du mélange air/carburant. Les seules modifications techniques rendues nécessaires pour le moteur tout aluminium de la 9-3 sont le

montage de sièges de soupapes et de soupapes renforcés. Le choix des matériaux a également été adapté au superéthanol pour le circuit d'alimentation, c'est-à-dire le réservoir, la pompe, les canalisations et les durits.

Le Trionic analyse la qualité du carburant à chaque passage à la pompe. Il effectue alors automatiquement les réglages nécessaires au bon fonctionnement du moteur, que ce soit du superéthanol E85, de l'essence ou n'importe quelle proportion des deux. Cela signifie que le conducteur peut tout aussi bien faire le plein à l'essence s'il n'y a pas de pompe de superéthanol.

Puissance en hausse pour le 2.8V6 Turbo

Sur les nouveaux modèles 9-3 Aero XWD, l'actuel moteur V6 turbo 2,8 litres à 24 soupapes voit sa puissance portée à 280 ch (206 kW) avec un couple maxi de 400 Nm. Un surcroit de puissance dû à une augmentation de la pression de suralimentation, qui passe de 0,5 à 0,8 bar. Il permet à la Berline de Sport de franchir le 0 à 100 km/h en 6,3 secondes et de passer de 80 à 120 km/h en 7,9 secondes sur le cinquième rapport.

Voici les principales caractéristiques de ce moteur moderne : construction légère tout en aluminium, admission à calage variable, turbocompresseur à double entrée, collecteur d'échappement hydroformé avec doublage en acier inoxydable et injection d'air pour améliorer les départs à froid. Sur les versions à traction avant, ce moteur offre désormais 5 ch de plus (4 kW) et atteint 255 ch (188 kW).

Autres nouveautés :

Surveillance de pression des pneus TPM. Le TPM (Tire Pressure Monitoring) alerte le conducteur si la pression des pneus descend sous un certain seuil. Des capteurs dans les valves envoient un signal radio, ce qui déclenche un témoin lumineux au tableau de bord indiquant quelle roue est en cause. Le TPMS est proposé en option sur les versions Aero et est monté avec l'option jantes 18 pouces.

Système audio Bose Centerpoint Surround Sound. Disponible en option sur toutes les versions Berline de Sport et Sport-Hatch, il offre une qualité de reproduction exceptionnelle en cinq canaux à partir de CD, de MP3 ou de radio numérique transmise par satellite XM. La lecture est faite en qualité surround, même si le CD n'est pas codé avec cette fonction. Disposant de 11 (berline) ou 10 (break) haut-parleurs, il offre une acoustique optimisée pour chaque habitacle.

Septembre 2007

Saab 9-3 Berline de Sport et Sport-Hatch (Modèle 2008)

Caractéristiques techniques et performances

Moteurs essence :

2792 cm³ V6. Culasses et bloc aluminium. turbo double entrée, échangeur d'air, double ACT, 24 soupapes. Distribution variable (admission). Volant moteur bi-masse. Bosch Motronic

1796 cm³. 4 cylindres en ligne. Culasse aluminium, bloc fonte, double ACT, 16 soupapes, atmosphérique. Siemens.

Moteurs diesel :

1.910 cm³. 4 cylindres en ligne. Culasse aluminium Bloc fonte. Double ACT 16 soupapes / Simple ACT 8 soupapes.

Common rail, injection directe multiple.
Turbo : TGV/turbo double étage, refroidi
Volant bi-masse. Bosch ECM
Filtre à particule sans entretien.

BioPower :

1998 cm³. 4 cylindres en ligne. Culasse et bloc alu. Turbo refroidi. Double ACT, 16 soupapes. Arbres d'équilibrage. Boitier Saab Trionic 8.
1796 cm³. 4 cylindres en ligne. Culasse aluminium, bloc fonte, double ACT, 16 soupapes, atmosphérique. Siemens.

Mélange superéthanol (E85) /essence dans n'importe quelle proportion

Implantation :

Montage transversal avant pour tous moteurs. Cales hydrauliques. Traction avant.

Saab XWD (option 4x4 sur Aero)

Transmission :

Boîtes manuelles 5/6 rapports
Boîtes automatiques 5/6 rapports avec sélection manuelle Saab Sentronic

Suspensions :

Avant : McPherson et amortisseurs à gaz. Barre antiroulis. Berceau hydroformé.
Arrière : indépendantes, avec tirant de pinçage. Ressorts hélicoïdaux. Amortisseurs à gaz. Barre antiroulis. Berceau.

Direction :

Crémaillère à assistance hydraulique.
Electro-hydraulique sur les versions 1.8i, 1.9TiD
Diamètre de braquage (entre trottoirs) : 10,8 m (V6, 11,4 m).
Butée à butée : 2,75 tours (4-cyl turbo, 2,97 tours)

Roues et pneus :

16 x 6,5", 215/55. 17 x 7.0", 225/45
17 x 7,5", 235/45. 18 x 7.5", 225/45

Freins :

Circuit tandem hydraulique, assistance à dépression.
ABS, TCS, MBA, EBD, CBC.
Disques : 14 cylindres 1.9TTiD Aero:
285 mm (AV) ventilés / 278 mm (AR) pleins.
1.9 TTiD Aero : 302/292 mm, tous ventilés
2.8 V6 Turbo : 314/292 mm, tous ventilés
Tous modèles US : 302 mm ventilés / 278 mm pleins

Poids :

A vide : 1.410-1.690 kg (EU)
Répartition : 60%(AV) / 40% (AR)
Poids maxi remorquable :
1.400-1.600 kg (freiné), 750 kg (non freiné)

Capacités :

Bagages (VDA) : 425 dm³

Réservoir de carburant : 58 litres

Lave-glace : 5,2 litres

Moteurs essence et BioPower

MOTEURS	1.8i	1.8t Bio Power¹	2.0t Bio Power¹	2.8V6 Turbo	2.8V6 Turbo (Turbo X)
Cylindrée	1.796 cm ³	1.998 cm ³	1.998 cm ³	2.792 cm ³	2.792 cm ³
Puissance	122 ch (90 kW) à 5.800 tr/min	175 ch (129 kW) à 5.500 tr/min	200 ch (147 kW) à 5.500 tr/min	255 ch (188 kW) à 5.500 tr/min	280 ch (206 kW) à 5.500 tr/min
Couple	167Nm à 3.800 tr/min	265 Nm de 2.500 à 4.000 tr/min	300Nm de 2.500 à 4.000 tr/min	350 Nm de 2.000 à 4.500 tr/min	400 Nm de 2.150 à 5.000 tr/min
Alésage/course (mm)	80,5 / 88,5	86 / 86	86 / 86	89 / 74,8	89 / 74,8
Taux de compression	10,5: 1	9,5:1	9,5: 1	9,5:1	9,5: 1
Pression de suralimentation	--	1,1 bar	1,2 bar	0,5 bar	0,8 bar
PERFORMANCES	M5	M5 A5	M6 A5	M6 A6	M6 A6
0-100 km/h (s) berline	11,5	8,4 9,4	7,9* 8,9*	6,7 7,5	5,7* 7,2*
break	12,5	8,7 9,7	8,1* 9,2*	6,9 7,8	5,9* 7,4*
80-120 km/h en 5^{ème} (s) berline	15,5	13,9	10,0*	7,9	7,9*
break	16,5	14,0	10,5*	8,3	8,3*
Vitesse (km/h) berline	200	210 210	230* 225*	250 245	250* 250*
break	195	210 210	225* 220*	245 240	250* 245*
Consommations (l/100 km)	M5	M5 A5	M6 A5	M6 A6	M6 A6
Mixtes berline	7,7			10,2 10,8	10,9* 11,4*
break	7,8	n/a	n/d	10,4 11,0	11,0* 11,6*
CO₂ (g/km) berline	183	Environ 80% de CO ₂ fossile en moins	Environ 80% de CO ₂ fossile en moins	245 259	259* 272*
break	185			250 264	263* 277*

M5 = boîte manuelle cinq rapports

M6 = boîte manuelle six rapports

A5 = boîte automatique cinq rapports

A6 = boîte automatique six rapports

¹ Fonctionnement à l'E85 (85% essence, 15% bioéthanol)

A6 = boîte automatique six rapports

* Chiffres préliminaires

ND = non disponible à ce jour

Moteurs diesel

MOTEURS	1.9TiD 8v	1.9TiD 16v		1.9 TTiD 16v	
Cylindrée	1.910	1.910		1.910	
Puissance	120 ch (88 kW) à 4.000 tr/min	150 ch(110 kW) à 4.000 tr/min		180 ch (132 kW) à 4.000 tr/min	
Couple	280 Nm de 2.000 à 2.750 tr/min	320 Nm de 2.000 à 2.750 tr/min		400 Nm de 1.850 à 2.750 tr/min	
Alésage/course (mm)	90,4 / 82	90,4 / 82		90,4 / 82	
Taux de compression	18:1	17,5:1		16,5: 1	
Pression de suralimentation	1,1 bar	1,1 bar		1,8 bar	
PERFORMANCES	M6	M6	A6	M6	A6
0-100 km/h (s) berline break	11,5 12,0	9,5 11,0 10,2	11,2	8,2* 8,7*	8,9* 9,2*
80-120 km/h en 5^{ème} berline break	12,5 13,3	9,5 10,3		7,9* 8,5*	
Vitesse (km/h) berline break	200 195	210 200	210 195	225* 220*	220* 215*
CONSOMMATIONS (l/100 km)	M6	M6	A6	M6	A6
Mixtes berline break	5,4 5,5	5,8* 5,9	6,6 7,2	5,9* 6,0*	6,7* 6,8*
CO2 (g/km) berline break	147 149	156* 159	177 179	159* 162*	181* 184*

M5 = boîte manuelle cinq rapports

M6 = boîte manuelle six rapports

A5 = boîte automatique cinq rapports

A6 = boîte automatique six rapports

* Chiffres préliminaires

Septembre 2007

Saab 9-3 Cabriolet (Modèle 2008)

Caractéristiques techniques et performances

Moteurs

2792 cm³ V6. Essence. Culasses et bloc aluminium. Turbo double entrée, échangeur d'air, double ACT, 24 soupapes. Distribution variable (admission). Volant moteur bi-masse.

Implantation :

Montage transversal avant pour tous moteurs. Cales hydrauliques. Traction avant.

Diesel : 1910 cm³. 4 cylindres en ligne. Culasse aluminium, bloc fonte. Double ACT. Common rail, injection directe multiple.

Turbo : TGV/turbo double étage, refroidi
Volant bi-masse. Filtre à particule sans entretien.

BioPower:

1796 cm³. 4 cylindres en ligne. Culasse aluminium, bloc fonte, double ACT, 16 soupapes, atmosphérique. Siemens.

1998 cm³. 4 cylindres en ligne. Culasse et bloc alu. Turbo refroidi. Double ACT, 16 soupapes. Arbres d'équilibrage. Boîtier Saab Trionic 8.

Mélange superéthanol (E85) /essence, dans n'importe quelle proportion

Transmission :

Boîtes manuelles 5/6 rapports

Boîtes automatiques 5/6 rapports avec sélection manuelle Saab Sentronic en option : palettes au volant

Embrayage:

Monodisque à sec, diaphragme

Suspensions

Avant : McPherson et amortisseurs à gaz. Barre antiroulis. Berceau hydroformé.

Arrière : I indépendantes, avec tirant de pinçage. Ressorts hélicoïdaux. Amortisseurs à gaz. Barre antiroulis. Berceau.

Direction :

Crémaillère à assistance hydraulique.

Diamètre de braquage (entre trottoirs) : 10,8 m (V6, 11,4 m). Butée à butée : 2,75 tours (4-cyl turbo, 2,97 tours)

Roues et pneus :

16 x 6,5", 215/55. 17 x 7.0", 225/45
17 x 7,5", 235/45. 18 x 7.5" , 225/45

Freins :

Circuit tandem hydraulique, assistance à dépression. ABS, TCS, MBA, EBD, CBC ESP

Disques : 4 cylindres

285 mm (AV) ventilés / 278 mm (AR) pleins.

2.8V6 Turbo : 314/292 mm, tous ventilés

Poids :

A vide : 1.585-1.690 kg

Répartition : 55%(AV) / 45% (AR)

Poids maxi remorquable :

1.600 kg (freiné), 750 kg (non freiné)

Volumes :

Bagages (VDA) : capote en place 352 l ; capote
abaissée 235 l

Réservoir de carburant : 58 litres

Lave-glace : 5,2 litres

Moteurs essence et BioPower :

Moteurs	1.8t BioPower ¹	2.0t BioPower ¹	2.8V6 Turbo
Cylindrée	1.998 cm ³	1.998 cm ³	2.792 cm ³
Puissance	175 ch (129 kW) à 5.500 tr/min	200 ch (147 kW) à 5.500 tr/min	255 ch (184 kW) à 5.500 tr/min
Couple	265 Nm de 2.500 à 4.000 tr/min	300Nm de 2.500 à 4.000 tr/min	350 Nm de 1.800 à 4.500 tr/min
Alésage/course (mm)	86 / 86	86 / 86	89 / 74.8
Taux de compression	9,5:1	9,5: 1	9,5:1
Pression de suralimentation	1,1 bar	1,2 bar	0,6 bar
Allumage/système d'injection	Gestion Saab Trionic 8. Allumage direct. Injection multipoint	Gestion Saab Trionic 8. Allumage direct. Injection multipoint	Gestion 32 bit Bosch Motronic. Allumage direct bar bobine individuelle

Performances	1.8t BioPower ¹	2.0t BioPower ¹	2.8V6 Turbo
0-100 km/h (s)	M5 8,9 A5 10,1	M6 8,2* A5 9,3*	M6 7,2 A6 8,1
80-120 km/h en 5^{ème}	M5 15,9	M6 11,2*	M6 8,6

n/d = chiffres non disponibles

¹ Fonctionnement au superéthanol E85 (85% bioéthanol, 15% essence)

* Chiffres préliminaires

Moteurs diesel :

Moteurs	1.9TiD 16v	1.9TTiD 16v
Puissance	150ch (110 kW) à 4.000 tr/min	180 ch (132 kW) à 4.000 tr/min
Couple	320Nm de 2.000 à 2.750 tr/min	400 Nm de 1.850 à 2.750 tr/min
Alésage/course (mm)	90,4 / 82	90,4 / 82
Taux de compression	17,5:1	16,5:1
Pression de suralimentation	1,1 bar	1,8 bar
Gestion/injection	Système d'injection Bosch EDC 16.	Système d'injection Bosch EDC 16.

Performances	1.9TiD 16v	1.9TTiD 16v
0-100 km/h (s)	M6 10,4 A6 11,8	M6 9,1* A6 9,5*
80-120 km/h en 5^{ème} (s)	M6 11,0 A6 -	M6 9,1* A6 -
Vitesse km/h	M6 200 A6 195	M6 220* A6 215

Consommations	1.9TiD 16v	1.9TTiD 16v
Mixte (l/100 km)	M6 6,3 A6 7,4	M6 6,4* A6 7,1*

CO ₂ (g/km)	M6 169 A6 199	M6 173* A6 192*
---------------------------	------------------	--------------------

* Chiffres préliminaires

M5 = boîte manuelle cinq rapports

M6 = boîte manuelle six rapports

A5 = boîte automatique cinq rapports

A6 = boîte automatique six rapports

###

<http://media.saab.com>

Contacts:

Christer Nilsson
GME Corporate Communications, Saab Automobile
Phone: + 46 (0) 520 - 854 86
Mobile: +46 (0) 706 - 603 24 12
E-mail: christer.u.nilsson@se.saab.com