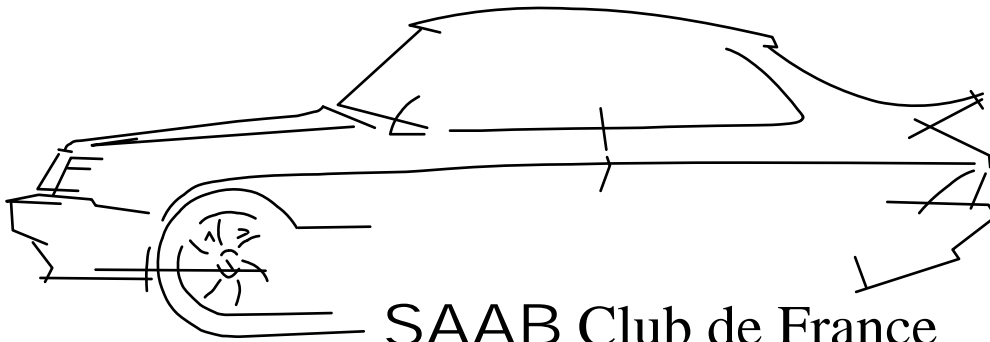


Manuel d'instruction SAAB 900 M 1987

Fiches extraites du manuel d'instruction SAAB

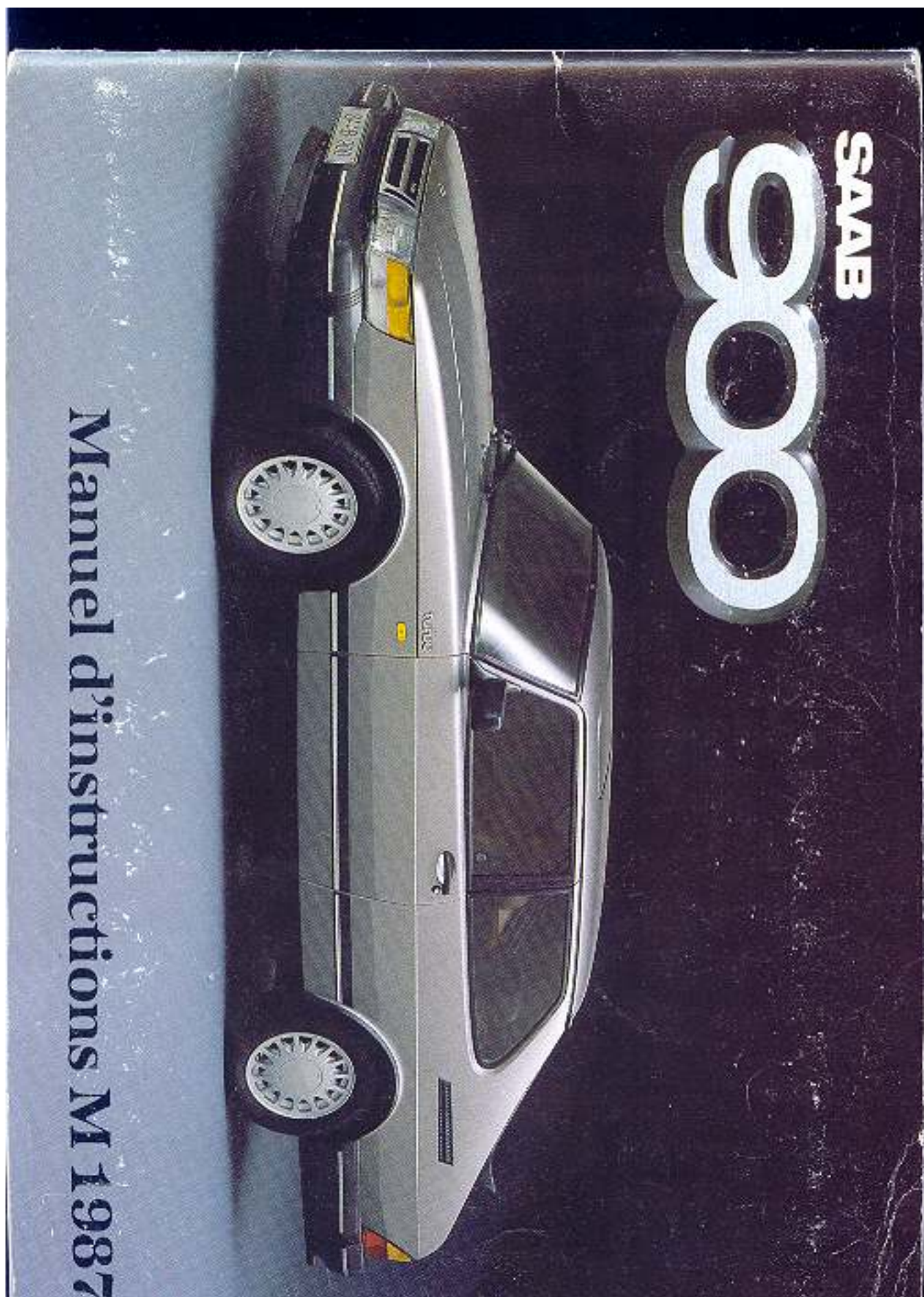


SAAB Club de France
[Http://www.saabclubdefrance.com](http://www.saabclubdefrance.com)

Avec la contribution de kevin (alias slash)

Documents donnés à titre indicatif, le SAAB Club de France ne saurait engagé sa responsabilité sur le contenu et l'utilisation des documents.

Manuel d'instruction SAAB 900 M 1987



Manuel d'instruction SAAB 900 M 1987

Le présent manuel est conçu pour servir de guide de conduite et d'entretien de la Saab 900. Seulement l'essentiel des divergences existant entre modèles différents y est décrit.

Modèles Saab 900:

- 900 — moteur à carburateur
- 900 i — moteur à injection
- 900 Turbo 5 — moteur à injection à 5 soupapes avec turbo
- 900 Turbo 16 — moteur à injection à 16 soupapes avec turbo

Seulement Canada

- 900 — moteur à injection
- 900 S — moteur à injection à 16 soupapes
- 900 Turbo — moteur à injection à 16 soupapes avec turbo

Nous recommandons si possible avant de conduire la voiture pour la première fois, le manuel dont, après, être consciencieusement conservé en permanence dans la voiture.

Le manuel est accompagné d'un carnet de service pour l'entretien de la voiture et de la garantie, dans laquelle figurent des renseignements importants sur les garanties qui concernent la voiture. Pour trouver les recommandations et renseignements pouvant vous être nécessaires, vous pouvez vous servir de la table rapide ci-contre ou de l'index alphabétique à la fin du livre.

Saab-Scania poursuit sans arrêt le développement technique de l'automobile et se réserve le droit d'apporter, sans préavis, des modifications à l'équipement et aux spécifications de la série en cours de production.

Avec nos salutations cordiales

SAAB-SCANIA AB

Division Voitures Saab

Équipement intérieur a

Démarrage du moteur et conduite b

Entretien et descriptions techniques c

**En cas d'imprévu —
détection des pannes d**

**Accessoires —
équipement supplémentaire e**

Caractéristiques techniques f

Index alphabétique g

© Saab-Scania AB 1986

Production: Production Techniques Saab-Scania, Turin/Italie, Suède

Manuel d'instruction SAAB 900 M 1987

Saab-Scania — une présentation

Le groupe Saab-Scania est la plus grande organisation Scandinave engagée dans la recherche et développement de technologies de pointe.

En 1985, le nombre d'employés était supérieur à 46 800 et les ventes atteignait le chiffre de 31 840 millions de SEK, ce qui confère à Saab-Scania la quatrième place parmi les groupes industriels les plus importants de la Suède. Les trois Division principales de Saab-Scania sont: Division Aéronautique, Division Voitures Saab, et Division Scania. Autres membres du Groupe sont Saab-Scania Combitech AB, manufacturier de fusées militaires, d'équipements d'entraînement d'autres produits pour l'espace, la marine et l'industrie électronique, et Saab-Scania Ener-tech AB, qui est à la tête des producteurs scandinaves de soupapes, d'armatures, d'instruments, de produits de freinage, de chaudières, d'échangeurs thermiques et de brûleurs.

Division Voitures Saab

Siège: Nyköping

Ventes en 1985: 12 094 millions de SEK

Nombre d'employés: 14 200

Historique

La Saab a commencé le développement et la production de voitures en 1949. Traction avant et sécurité, voici deux réalisations qui ont depuis toujours été le leit-motiv de Saab.

La première voiture de série jamais produite par Saab la Saab 92 sortait de la chaîne de montage en décembre 1949. C'était une quatre places, traction avant équipée d'un moteur deux temps de 25 CV. La production en 1950 fut de 1 246 voitures, chacune peinte en vert.

Organisation et commercialisation

La direction de la Division et son organisation commerciale sont localisées dans la ville de Nyköping. Le développement et la production des voitures sont réalisés à Trollhättan.

Les voitures Saab sont aussi assemblées à Aulöv, dans la Suède méridionale, et par Oy Saab-Valmet AB à Luskajärvi en Finlande.

Certains éléments sont fabriqués à Södertälje (moteurs), Göteborg (boîtes de vitesses), Kristinehamn (essieu arrière et pièces plastiques), Nyköping (châssis des sièges, systèmes d'éclairage) et à Kramfors (câblages et radiateurs). En 1985, la production de voitures Saab s'éleva au chiffre de 111 800. Sur cette quantité, 74 100 étaient montées en Suède et 37 700 en Finlande. Le nombre total des voitures vendues par Saab en 1985 fut de 26 800 en Suède et 79 800 dans les marchés d'exportation.

La Division a des filiales d'importation et de vente dans les pays suivants: USA, Grande Bretagne, Allemagne, France, Danemark, Norvège et Finlande. La Saab est représentée dans les autres marchés d'exportation par 30 importateurs indépendants environ. De tous ces marchés, les plus importants sont les USA, et la Grande Bretagne, avec 38 200 et 8 300 voitures vendues respectivement. Les dix marchés

externes les plus importants absorbent presque 86 % des ventes d'exportation.

Division Aéronautique

Siège: Linköping

Ventes en 1985: 3 271 millions de SEK

Nombre d'employés: 6 500

La Division Aéronautique est, en Europe, l'un des plus importants constructeurs d'avions militaires. Son programme de développement, qui inclut des fusées et des éléments électroniques en vol, est aussi d'une grande envergure. Dans les dernières années, la Division a intensifié le développement et la production d'avions civils.

Division Scania

Siège: Södertälje

Ventes en 1985: 13 617 millions de SEK

Nombre d'employés: 21 000

La Division Scania développe, manufacture et commercialise des poids-lourds, des cars et des moteurs Scania. En 1985 la Division a produit 25 800 véhicules et 4 600 moteurs indépendants.

Scania est représentée dans 80 marchés et 90 % de sa production est vendu à des clients hors de la Suède.

a

Serrures

- L. Position verrouillée
- Position conduite
- P. Position de stationnement
- S. Position de démarrage



Positions de la clef d'allumage S G 073



Verrouillage de capot

Capot

La commande d'ouverture du capot est située sous le tableau de bord, à côté du panneau du passage de roue gauche.

Pour ouvrir le capot, procéder de la façon suivante :



Commande de capot

1. Tirer la poignée de commande sous le tableau



- Boîte à gants
1. Déverrouillage
 2. Verrouillage
 3. Ouvrir la boîte à gants



Porte arrière, Saab 900 Combi Coupé

1. Déverrouillage
2. Verrouillage
3. Poignée d'ouverture



Poignée de fermeture

Coffre à bagages

Pour ouvrir le hayon, il faut enfoncer le blocage de la poignée d'ouverture. Le hayon est pourvu d'une poignée intérieure qui facilite sa fermeture.



Saab 900 Berline sans serrure centrale

1. Déverrouillage
2. Verrouillage

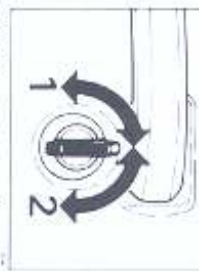


Saab 900 Berline avec serrure centrale S G 034

1. La serrure dépend de la serrure centrale
2. Position de verrouillage indépendante de la position de la serrure centrale
3. Ouvrable avec la serrure centrale verrouillée

Portes

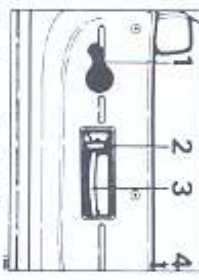
Les poignées des deux portes avant sont verrouillables. La plupart des modèles sont dotés de serrure centrale, voir section Serrure centrale. La clé s'adapte à toutes les serrures de la voiture. Le numéro de combinaison est estampé sur une plaquette fixée à la clé dont elle doit être séparée. Prendre note, en même temps, du numéro de la clé en prévision de son égarement. Les deux portes avant sont dotées de poignées verrouillables.



Serrure, porte gauche

1. Déverrouillage
2. Verrouillage

Remarque: Voitures avec serrure centrale. Toutes les serrures de portes déverrouillées/verrouillées



Porte, version 2 et 3

1. Remonte-glace
2. Poignée intérieure de porte
3. Poignée d'ouverture de porte
4. Bouton de verrouillage



Porte, version 4 et 5

1. Poignée de porte intérieure
2. Remonte-glace
3. Bouton de verrouillage



Loquet de porte arrière, version 4 et 5 portes

1. La porte arrière peut s'ouvrir de l'intérieur et de l'extérieur
2. La porte arrière ne peut s'ouvrir que de l'extérieur



Saab 900 Berline sans serrure centrale

1. Déverrouillage
2. Verrouillage



Saab 900 Berline avec serrure centrale S G 034

1. La serrure dépend de la serrure centrale
2. Position de verrouillage indépendante de la position de la serrure centrale
3. Ouvrable avec la serrure centrale verrouillée

Équipement intérieur

1. Bases d'air (page 11)
2. Interrupteur, feux de stationnement et éclairage phares-codes (page 5)
3. Montre, compte-tours, certains variantes
4. Témoins de contrôle et avertisseurs (page 4)

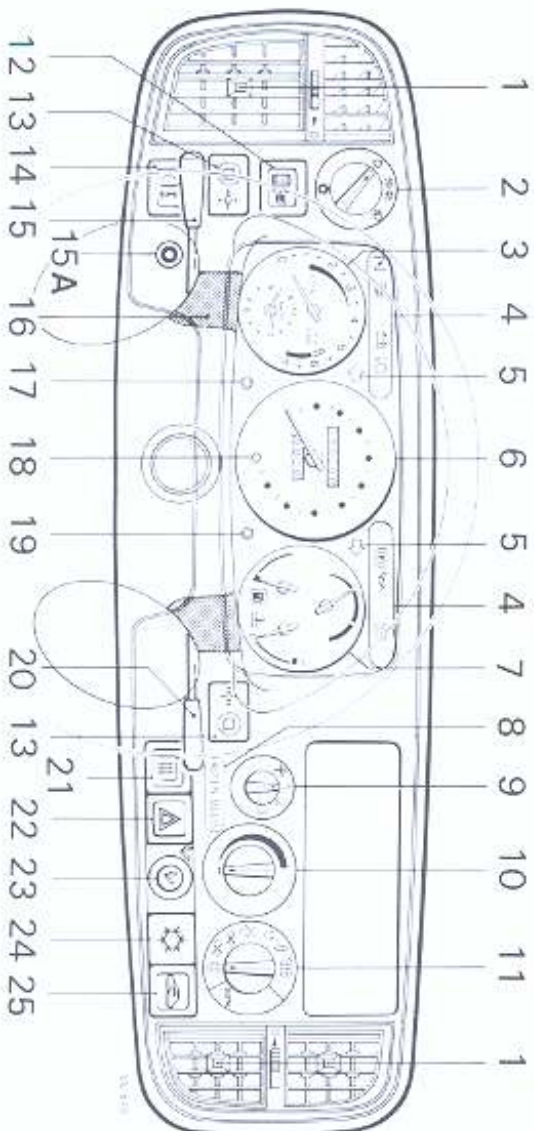
5. Témoins, clignotants (page 5)
6. Compteur de vitesses, compteur kilométrique et journalier (page 8)
7. Combiné d'instrument : jauge d'essence, thermomètre, manomètre
8. Témoin avertisseur de ceinture non bouclée (page 19)
9. Interrupteur, ventilateur habitacle (page 10)
10. Réglage de la température (page 11)



(Saab 900 Turbo 16)

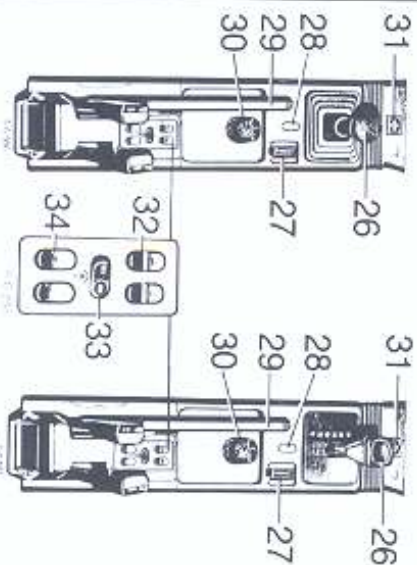


(Seulement le Canada)



11. Commande de distribution d'air (page 11)
12. Interrupteur supplémentaire/Interrupteur siège du conducteur électriquement chauffé, certaines variantes (page 7)
13. Interrupteur, réglage des rétroviseurs (page 13)
14. Interrupteur d'antibrouillard arrière (sauf Canada) (page 6)
15. Commutateur phares-codes et clignotants (page 5)
- 15A. Rhéostat, éclairage d'interrupteurs (Seulement le Canada)
16. Contact d'avertisseur sonore
17. Bouton de mise à l'heure, montre
18. Bouton de mise à zéro, compteur journalier
19. Bouton de rhéostat, éclairage des instruments (page 6)
20. Commande, essuie-glace et lave-glace, essuie-phares et lave-phares (page 6)
21. Interrupteur, chauffage lunette arrière (page 7)
22. Interrupteur, feux de déresse (page 6)
23. Allume-cigarette
24. Interrupteur supplémentaire/Interrupteur, climatisation (page 11)
25. Interrupteur supplémentaire/Interrupteur, climatisation (page 11)

- 26. Levier (sélecteur) de vitesses (page 22)
- 27. Commande de starter (étrangleur) (page 17)
- 28. Interrupteur, éclairage intérieur (page 7)
- 29. Frein de stationnement
- 30. Serrure d'allumage et antivol (page 17)
- 31. Interrupteur, toit ouvrant à commande électrique (page 15)
- 32. Interrupteurs, lève-vitres avant (page 13)
- 33. Interrupteur, immobilisation des lève-vitres arrière (page 13)
- 34. Interrupteurs, lève-vitres arrière (page 13)



Instruments

Témoin de contrôle et avertisseurs

Les témoins avertisseurs s'allument à la mise du contact, avant le démarrage. Dès que le moteur est en marche, ils doivent s'éteindre.



Témoin de contrôle, starter

Ce témoin se trouve sur les voitures à carburateur et il brille tant que le starter est en fonction.



Témoin de contrôle, chauffage de lunette arrière

Le témoin brille quand le chauffage électrique de la lunette arrière est en circuit.



Témoin avertisseur de charge

Le témoin s'allume quand la batterie ne se charge pas. S'il s'allume en cours de route, il faut arrêter la voiture le plus tôt possible et contrôler la tension de la courroie de l'alternateur.



Témoin de contrôle, éclairage phares

Le témoin brille quand l'éclairage phares est en circuit.



Témoin de contrôle, frein de stationnement

Le témoin brille quand le frein est tiré.



Témoin avertisseur de pression d'huile (huile du moteur)

Le témoin s'allume quand la pression de l'huile dans le moteur est trop basse. Si la lampe clignote ou qu'elle s'allume pendant la marche, il faut arrêter immédiatement, enlever le contact et contrôler le niveau de l'huile.



Témoin avertisseur, frein de route



(frein au pied)

Le témoin s'allume quand le niveau dans le réservoir du liquide de frein est trop bas. Si le témoin s'allume en cours de route, il faut s'arrêter immédiatement et contrôler le niveau du liquide de frein.

Témoin d'entretien du système d'épuration des gaz d'échappement (seulement Canada)

Ce témoin s'allume tous les 45 000 miles pour rappeler que les composants du système d'épuration des gaz d'échappement doivent être objets des soins d'entretien. (Ce témoin n'indique pas des défaillances).

Témoin avertisseur, système d'alimentation en carburant

Le témoin s'allume en cas de défaillance dans les conduits du système d'injection de carburant. La voiture peut continuer à rouler, mais les performances du moteur sont limitées. Le système d'alimentation en carburant doit être immédiatement contrôlé par un atelier Saab agréé.

Interrupteurs

Phares et feux de stationnement

L'interrupteur à clé présente trois positions:

- D Clé en position inclinée, supérieure, gauche

Le circuit est coupé.

☰ Clé en position verticale

Les feux de stationnement sont allumés indépendamment de la position de la clé de contact. Ne pas utiliser les feux de stationnement pendant la marche.



Interrupteur des feux de stationnement et des phares



Clé en position inclinée, supérieur, droite

Les phares sont allumés si la clé de contact est en position de stationnement ou de conduite.

ATTENTION

Les phares s'éteignent quand la clé de contact est en position L. Les feux de stationnement, par contre, peuvent s'allumer en plaçant la clé de l'interrupteur en position inclinée.



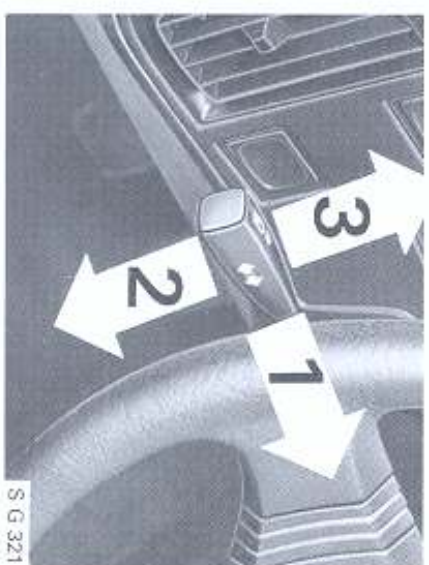
Commutation phares — code

La commutation entre éclairage route et code s'effectue en déplaçant le levier vers le volant. Si les feux de stationnement sont en circuit, la même opération actionne l'avertisseur lumineux.

↔ Clignotants

Les clignotants sont mis en circuit en déplaçant le levier dans les sens de rotation du volant. Le commutateur comporte une position à ressort de rappel non fixe, utilisée pour le changement de file ou pour doubler. Il comporte aussi des positions fixes pour les virages avec rappel automatique à la position 0 quand le volant est redressé.

Les témoins du tableau de bord clignotent en même temps que les clignoteurs.



Commutateur phares—code, avertisseur lumineux et clignotants

1. Eclairage de route et de code; avertisseur lumineux
2. Clignotants de gauche
3. Clignotants de droite

a

Clignotants/éclairage latéral (seulement Canada)

Le levier des clignotants met en circuit l'éclairage latéral du côté des clignotants en service. L'éclairage latéral s'éteint quand le levier des clignotants reprend sa position de repos.

Phares de recul

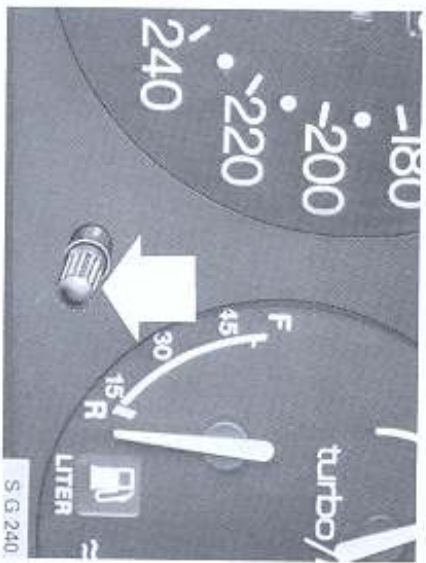
Les phares de recul s'allument automatiquement quand le levier ou le sélecteur de vitesses sont placés en position de marche arrière.

Eclairage des instruments

L'intensité de la lumière est réglée en tournant le bouton du rhéostat.

Feux arrière de brouillard (sauf Canada)

Les feux arrière de brouillard sont incorporés



Rhéostat pour l'éclairage des instruments

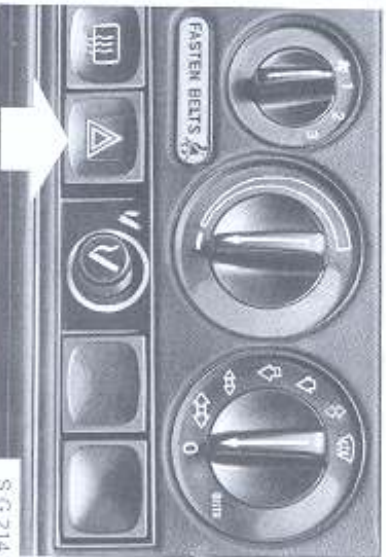
6

aux feux arrière combinés. Ils sont allumés par un interrupteur du tableau de bord. Pour ce faire, il faut que l'éclairage principal soit en circuit. Un témoin de contrôle s'allume sur le tableau de bord quand les feux sont en circuit. Il convient de s'informer sur les dispositions nationales concernant l'emploi des feux arrière de brouillard.



Feux de détresse

Lorsque l'interrupteur à touches est enfoncé, tous les quatre feux clignotants entrent en fonction simultanément. Un témoin de contrôle sur l'interrupteur et les deux témoins des clignotants de direction commencent à clignoter en même temps. Ce moyen d'avertissement ne doit s'utiliser que si, à la suite d'un accident, d'une panne, etc., la voiture reste sur la route en position gênante ou dangereuse pour la circulation.



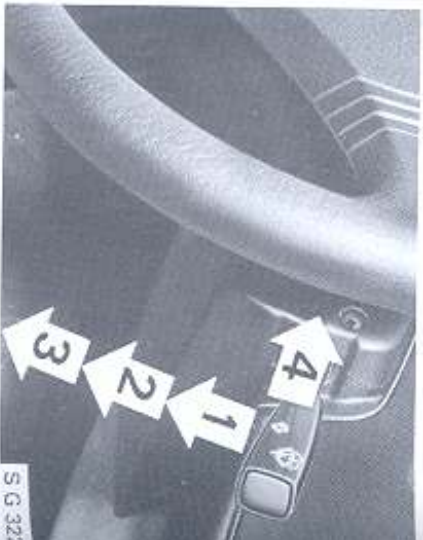
Interrupteur des feux de détresse

S G 214

Commande d'essuie-glace, de lave-glace, d'essui-phares et de lave-phares

L'interrupteur pour l'essuie-glace, le lave-glace, l'essui-phares et le lave-phares présente les positions suivantes:

1. Essuie-glace, balayage intermittent. Une séquence complète des balais est déclenchée à des intervalles de quelques secondes. Cette fonction est spécialement appréciable par temps brumeux.
2. Essuie-glace, balayage lent.
3. Essuie-glace, balayage rapide
4. Lave-glace et lave-phares. Essuie-glace et essui-phares.



Interrupteur d'essuie-glace, de lave-glace, d'essui-phares et de lave-phares

S G 322

Eclairage intérieur

L'éclairage intérieur comporte trois lampes, une au plafond, une près du rétroviseur et une près de la serrure d'allumage. L'éclairage est réglé à l'aide d'un interrupteur à trois positions situé sur la console entre les sièges. Appuyer sur le symbole: L'éclairage s'allume d'une façon permanente.

Appuyer sur la partie noire: L'éclairage s'allume lorsque l'une des portes est ouverte.

Position intermédiaire: L'éclairage s'éteint. Quelques variantes sont pourvues d'un retardement d'extinction de l'éclairage arrière, ce qui fait que l'éclairage intérieur ne s'éteint que 15 secondes après la fermeture des portes ou dès la mise de la clé de contact en position de conduite.



Interrupteur, éclairage intérieur

SG 368

Eclairage du compartiment à bagages

L'éclairage du compartiment à bagages est de même exécution que l'éclairage intérieur. Il dépend de la position de la porte du compartiment à bagages, mais il peut être éteint en amenant le commutateur en position centrale.



Lunette chauffée électriquement

La connexion et déconnexion du chauffage de lunette arrière se fait à l'aide d'un interrupteur sur le tableau de bord. Deux témoins de contrôle, l'un dans l'interrupteur, l'autre dans le tableau de bord, s'allument quand le chauffage est en circuit.

Déconnecter le chauffage électrique dès que la lunette arrière est redevenue libre de givre et



Interrupteur du chauffage de lunette arrière.

SG 213

de buée. Eviter les objets lourds et volumineux sur la tablette arrière qui pourraient facilement endommager les résistances électriques de chauffage.

Il ne faut pas mettre en circuit le chauffage électrique de la lunette avant de démarrer le moteur.



Siège du conducteur électriquement chauffé

Quelques variantes sont équipées de chauffage réglable du coussin de fond et du coussin de dossier du siège du conducteur. Le chauffage peut être connecté en trois étapes.

Position 3 – chaleur maximum.
En position 0, le chauffage est déconnecté.



Interrupteur, siège du conducteur chauffé électriquement

SG 652

Autres instruments

Montre

Sur toutes les versions, exception faite de la Saab 900, la montre est incorporée au compteur. La Saab 900 n'est pourvue que de montre.

Compte-tours

Le compte-tours indique le régime du moteur en milliers de rev/min. L'index peut être occasionnellement dans le secteur d'ombre rouge, mais jamais dans le secteur rouge. Pour obtenir la meilleur économie de consommation, il faut conduire de façon à maintenir l'index dans le secteur vert. La Saab 900 Turbo 8 et la Turbo 16 ont une fonction protectrice qui limite la régime à 6 000 rev/min.

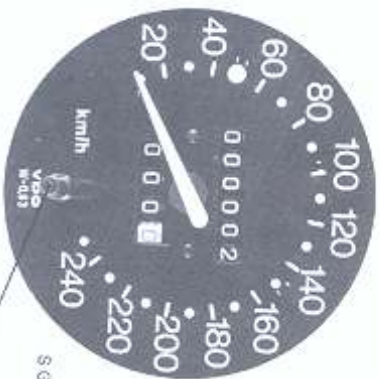
Compteur de vitesses, compteur kilométrique et journalier

Le compteur kilométrique indique le parcours en km, le compteur journalier en km et hm.



S 0 135

Montre et compte-tours



S 0 051

Compteur de vitesses et compteur kilométrique journalier. Remise à zéro (compteur journalier)

Jauge d'essence (FUEL)



Témoin de contrôle-réserve d'essence. Le témoin brille constamment quand le contenu du réservoir est inférieur à env. 7 litres.

Thermomètre (TEMP)

Le thermomètre indique la température du liquide de refroidissement du moteur. Lorsque l'aiguille est au début du champ vert, elle indique une température de 50°C, ce qui correspond à la température de régime du moteur. La pleine charge est alors admise pendant de courtes périodes.

Pour la Saab 900 Turbo 8 et Turbo 16, il ne faut pas entreprendre d'accélération à fond, tant que l'aiguille indicatrice ne se trouve pas sur le champ vert. Si l'indication de température du thermomètre s'approche de la zone rouge (en cas de température élevée de l'air extérieur ou lors de très haute charge du mo-



S 8253

Jauge d'essence (FUEL) Thermomètre (TEMP)

teur), on doit alors utiliser le rapport de vitesse le plus haut possible ainsi que la vitesse la plus basse en évitant de rétrograder. Si, malgré ce le thermomètre indique la zone rouge, arrête la voiture et laisse le moteur tourner au ralenti. Si le thermomètre indique à plusieurs reprises la zone rouge, arrête la voiture aussitôt que possible et contrôler le niveau du liquide de refroidissement.

Manomètre, Saab 900 Turbo 8, et Turbo 16

Le manomètre indique la pression dans le collecteur d'admission. A basse charge et lors de l'utilisation du frein moteur, dans le collecteur d'admission règne la dépression. L'aiguille se situe alors sur le secteur blanc. Quand la charge et le régime augmentent, le turbocompresseur génère de la pression dans le collecteur d'admission. L'aiguille passe alors sur le secteur orange. Normalement, elle n'est pas sur le secteur rou-



S 0 131

Jauge d'essence Thermomètre Manomètre

grâce à l'action d'un dispositif du moteur qui limite la pression de charge. Dans certaines conditions de pression d'air, l'aiguille du manomètre entre dans la première partie du secteur rouge sans pour cela signifier la présence d'une défaillance. Si, par contre, l'aiguille revient à plusieurs reprises sur le secteur rouge, le moteur peut subir une perte soudaine de puissance pour la mise en service du système de sécurité. Contacter immédiatement un garagiste agréé.

Sièges

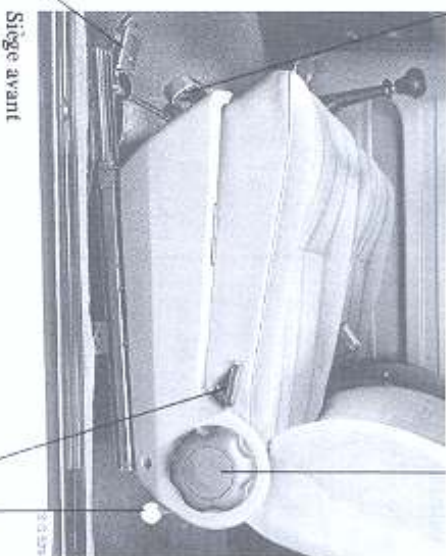
Le dossier et le coussin du siège du conducteur comportent un chauffage électrique à commande thermostatique qui entre immédiatement en fonction lorsque la clé de contact est tournée en position de marche. Quelques variantes ont aussi de chauffage pour le siège AV du passager. Le thermostat ne met en circuit le chauffage que lorsque le siège est froid.

Certains variantes sont équipées d'un chauffage réglable du siège du conducteur.

Le siège du conducteur est réglable en longueur et en hauteur; le siège avant de passager n'est réglable qu'en longueur. L'inclinaison des dossiers est réglable en continu. Les sièges avant sont pourvus d'un appui-tête réglable en hauteur. Pour une protection maximale, régler l'appui-tête à la hauteur de la tête.

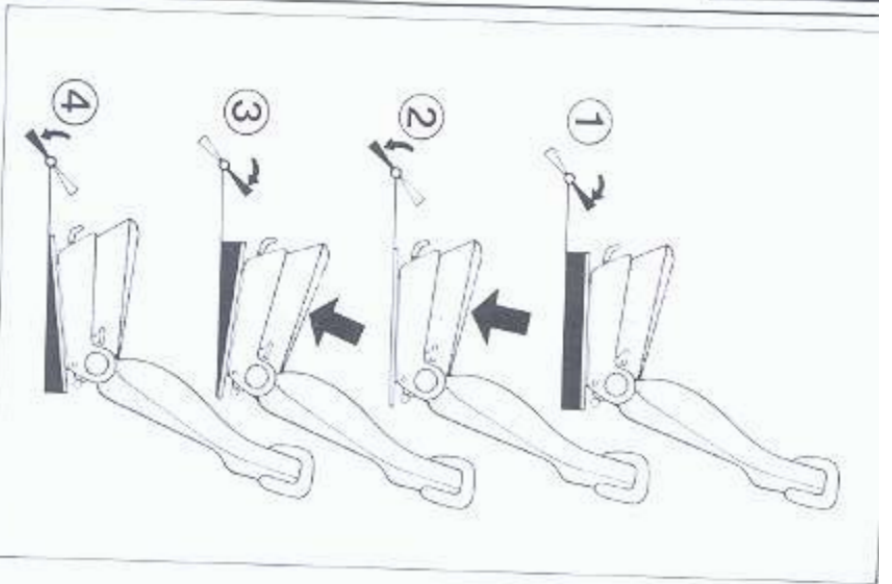
Réglage en longueur
Lever le verrou et amener le siège à la position voulue.

Réglage de l'inclinaison du dossier
L'inclinaison du dossier peut être réglée en continu à l'aide de la manette.



Réglages en hauteur
La hauteur et l'inclinaison variables du siège du conducteur, permettent de le régler en quatre positions différentes. Le changement de position s'effectue au moyen de la poignée disposée sur le bord antérieur du siège. Le déverrouiller en appuyant sur la poignée et en l'amenant à la position intermédiaire.

Inclinaison du dossier vers l'avant, version deux et trois portes
Enfoncer le verrou et incliner le dossier vers l'avant. Les passagers arrière peuvent le faire après avoir tiré vers le haut le verrouillage du bord inférieur arrière des sièges.



- Niveau et position du coussin du siège AV**
1. Siège élevé (amener la poignée en arrière sans que le siège soit soumis à une charge).
 2. Siège non élevé (amener la poignée vers l'avant tout en chargeant le siège).
 3. Côte avant élevée (amener la poignée en arrière tout en chargeant le siège).
 4. Côte arrière élevée (amener la poignée vers l'avant sans que le siège soit soumis à une charge. Parfois, il faut soulever le côté arrière).

10



Appui-tête

Démontage du siège avant

- A. Défaire les connexions des câbles du chauffage électrique (disposés sous le siège).
- B. Libérer le siège en amenant la poignée en position intermédiaire.
- C. Desserrer les vis du bord avant des rails du siège. Soulever le siège du côté avant, le faire basculer vers l'arrière et le dégager de son arrière.

Le remontage s'effectue dans l'ordre inverse.

Démontage du siège de passager AV

Le siège du passager AV peut être démonté après avoir retiré les vis de fixation et les connexions de câbles placés sous le siège. Les vis de fixation se dévissent avec une clé spéciale qui fait partie des outils de la voiture.

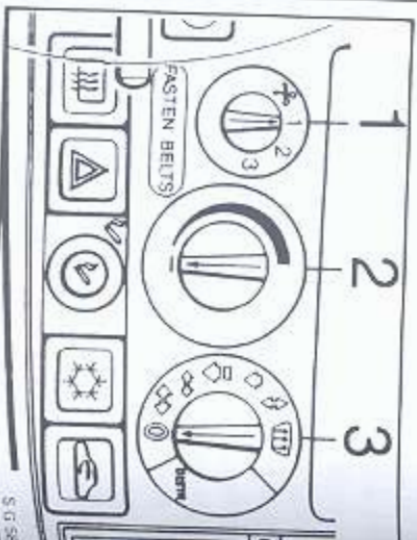
Commande de chauffage et d'aération

L'air est admis par une ouverture du capot. Il passe par l'épurateur où il est filtré d'une façon efficace, avant de pénétrer, par le système de chauffage et d'aération, dans l'habitacle. L'air est évacué par des ouvertures d'échappement sur les côtés de la carrosserie.



Ventilateur

Le renouvellement d'air de l'habitacle est régi par l'interrupteur du ventilateur. Le ventilateur est toujours en circuit, sauf quand la commande de distribution d'air est en position 0. En tournant dans le sens de la montre — la vitesse de l'air monte



- Commandes de chauffage et d'aération
1. Interrupteur de ventilateur
 2. Réglage de la température
 3. Commande de distribution d'air

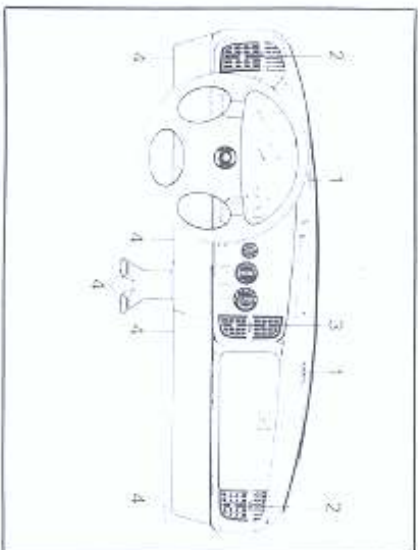
Réglage de la température

La température de l'air d'admission est réglable en continu par la commande de chauffage. En tournant dans le sens de la montre — plus chaud.

Distribution d'air

La commande est utilisée pour distribuer l'air admis entre les buses de dégivrage, les buses du tableau de bord et les buses du plancher.

Les buses du tableau de bord sont orientables, ce qui permet de changer la direction du courant d'air. La force du courant d'air est réglée par des manettes placées entre les buses. Les buses supérieures orientées vers l'extérieur du tableau de bord sont toujours ouvertes.



- Buses d'air**
1. Buses de dégivrage
 2. Buses latérales du tableau de bord
 3. Buses centrales du tableau de bord
 4. Buses du plancher

Calage de la commande de distribution d'air

Par temps froid

L'effet dégivrant maxi est obtenu à la position **VTP** avec ventilateur à haute vitesse. Une ambiance agréablement confortable est obtenue aux positions V ou V conjointement avec une vitesse de ventilateur et une position de chauffage convenables.

Par temps chaud

Utiliser la position V pour le refroidissement efficace. Pour une ventilation agréable, choisir les positions V ou V combinées à une vitesse de ventilateur convenable. Le ventilateur doit être en marche, même avec la voiture à haute vitesse, afin d'avoir une bonne circulation d'air dans l'habitacle. Régler la température de l'air d'admission selon le besoin. Les buses centrales du tableau ne fournissent que de l'air froid.

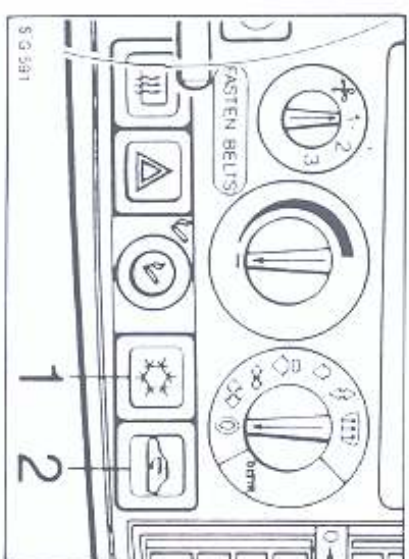
Climatisation (AC)

La climatisation est incorporée au chauffage et à l'aération ordinaires de la voiture. Elle est réglée par les mêmes commandes. Elle est mise en circulation par l'interrupteur, position 1. Le Canada: Pour ne pas charger le moteur au démarrage, la mise en circuit du compresseur AC est retardée d'environ 10s lorsque l'interrupteur AC est enfoncé avant l'allumage.

Avec l'interrupteur 2, l'admission d'air ordinaire peut être fermée (position recirculation = circulation d'air intérieure). Dans cette position ce n'est que l'air même de l'habitacle qui est mis en circulation par le système de ventilation.

Avec la commande de distribution d'air dans les positions 0 et V la position de recirculation est en service, c'est à dire que l'admission d'air est fermée indépendamment position (1 et 2) des interrupteurs.

La recirculation est utilisée pour obtenir un rapide refroidissement ou pour éviter la pénétration de gaz d'échappement dans les arrêts de circulation. **ATTENTION:** La recirculation ne doit pas être utilisée en hiver. Le givrage ou l'embouement des vitres pouvant en être la suite. Pour les pannes et l'entretien de la climatisation, voir page 49. **ATTENTION:** Si le moteur a une tendance à devenir trop chaud, la climatisation ne doit pas être débranchée. La mise en circuit/hors circuit du compresseur est commandée par thermostat.



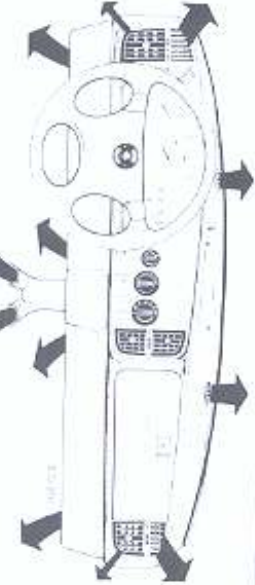
- Interrupteur, climatisation**
1. En service/hors service
 2. Recirculation (circulation d'air intérieure)



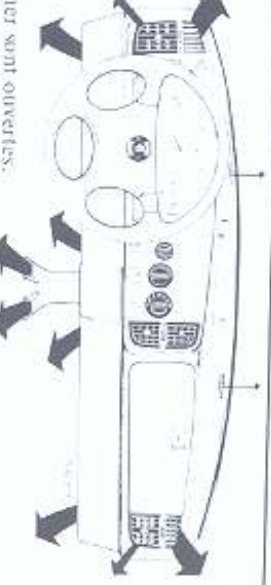
Le ventilateur est fermé.
 Voitures non climatisées: Un moindre flux d'air provenant des dégivreurs et des buses supérieures du panneau circule en permanence.
 Voitures climatisées: Toutes les buses sont fermées.



Les dégivreurs sont ouverts.



Les buses du plancher et dégivreurs sont ouverts.

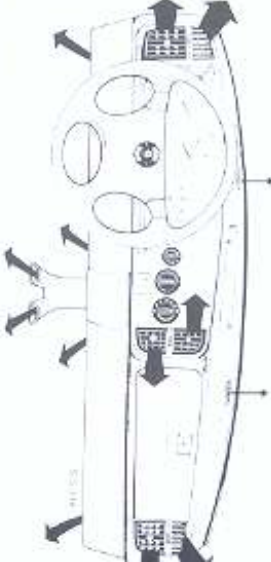


Les buses du plancher sont ouvertes.

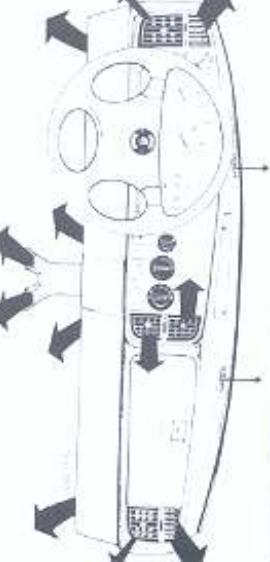


Renouvellement d'air maxi pour obtenir un prompt refroidissement. Les buses du tableau de bord sont ouvertes. Le ventilateur fonctionne automatiquement à toute vitesse indépendamment de la position du commutateur du ventilateur.

Voitures non climatisées: Ouverture réduite des buses du plancher.
 Voitures climatisées: Buses du plancher fermées.



Toutes les buses du tableau de bord sont totalement ouvertes.
 Voitures non climatisées: Ouverture réduite des buses du plancher.
 Voitures climatisées: Réglage normal. Buses du plancher fermées.



Les buses du plancher et les buses centrales du tableau sont complètement ouvertes.

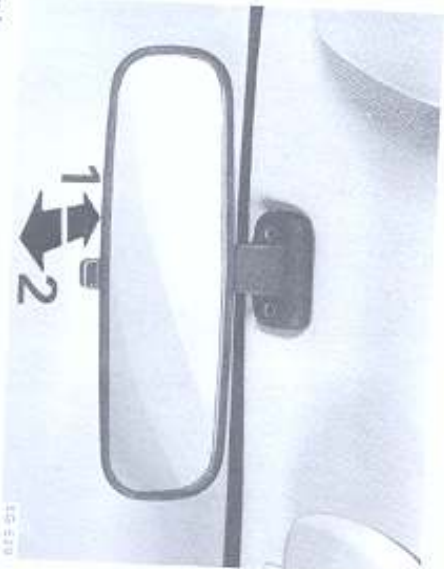
Rétroviseurs

L'angle de réflexion du rétroviseur intérieur peut être changé à l'aide de la commande en dessous, pour éviter l'éblouissement.

Les rétroviseurs extérieurs ont subi un traitement contre l'éblouissement. Ils sont réglés manuellement par des commandes placées à l'intérieur des portes. Le rétroviseur de la porte gauche est à exécution grand angulaire.



Quelques variantes sont pourvues de rétroviseurs extérieurs à commande électrique. Les commandes sont placées à chaque côté du volant, et les rétroviseurs sont orientés dans le même sens que ces commandes.

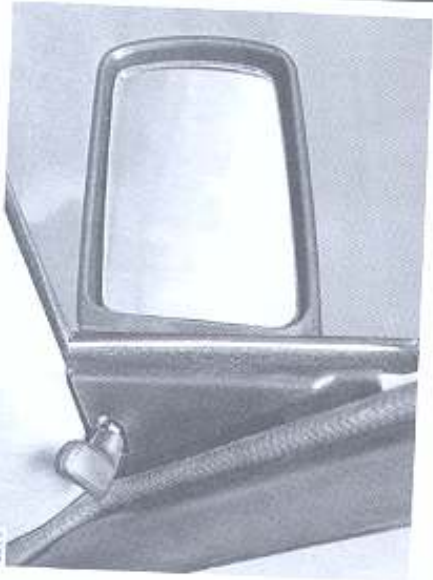


Rétroviseur intérieur

1. Position normale
2. Anti-éblouissant



Rétroviseur extérieur, gauche



Rétroviseur extérieur, gauche (seulement Canada)

Lève-vitres à commande électrique



Les interrupteurs sont placés sur la partie arrière de la console centrale. Ils sont basculants. L'interrupteur de la vitre de la porte AV du côté conducteur a une troisième position au-delà de l'arrêt avec retour par ressort qui permet d'ouvrir complètement la vitre sans avoir à le maintenir en position enfoncée. Les lève-vitre des portes arrière peuvent aussi être commandés par les interrupteurs placés dans les poignées intérieures des portes. A côté de ces quatre interrupteurs de la console cen-



Interrupteur, lève-vitres arrière

a

trale, il y en a un cinquième qui sert à immobiliser les interrupteurs des portes arrière.

Il faut toujours emporter la clé de contact quand vous quittez la voiture, pour éviter des accidents personnels dont les vitres à manoeuvre électrique pourraient être la cause.

Cendriers

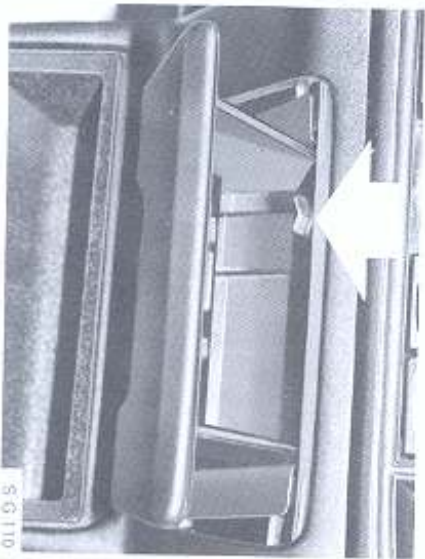
La voiture est équipée de deux cendriers: l'un au centre sous le tableau de bord, l'autre sur la paroi arrière de la console centrale entre les sièges avant. Les cendriers peuvent être enlevés de leurs logements pour les vider et les nettoyer. Le cendrier avant est muni de blocages latéraux qu'il faut enfoncer pour pouvoir



Cendrier et allume-cigarette
1. Blocages, cendrier
2. Allume-cigarette

14

l'enlever (Saab 900). Pour le remettre en place, appuyer sur le cendrier jusqu'à le bloquer. Quelques variantes ont un cendrier dans la console centrale avant. Il peut être retiré en enfonçant le ressort du côté gauche, en même temps que le cendrier est retiré.



Cendrier, avant

S G 110

Pour retirer le cendrier arrière, il faut l'ouvrir totalement et l'enfoncer tout en prolongeant le mouvement d'ouverture. Pour la mise en place du cendrier, les deux ressorts doivent être introduits dans les accrochages respectifs. Appuyer ensuite sur le cendrier et procéder, en même temps, à sa fermeture.

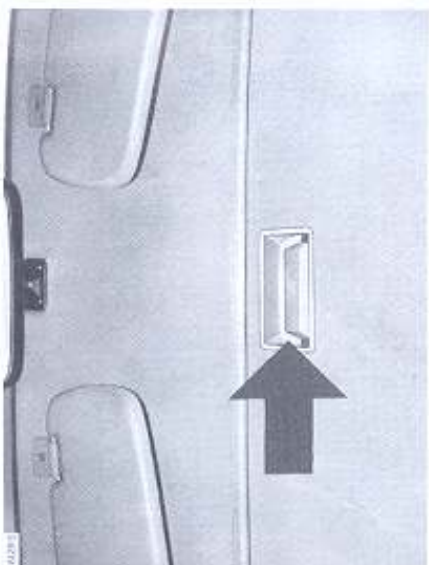


Cendrier, arrière

S G 1

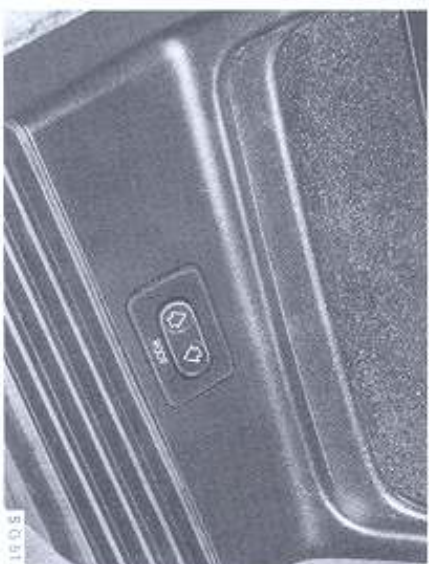
Toit ouvrant

Le toit ouvrant est manoeuvré par la commande du bord avant du panneau. Pour ouvrir le toit, pousser la commande et le panneau vers l'arrière. L'ouverture peut être totale ou partielle. Dès que la commande est lâchée, le panneau se verrouille. Pour fermer le toit, pousser vers l'avant la commande et le panneau jusqu'à le verrouiller en position fermée.



Poignée de toit ouvrant

ROOF Quelques variantes sont équipées de toit ouvrant à commande électrique. Cette commande est placée dans la console centrale.



Interrupteur, toit ouvrant à commande électrique

En cas d'une panne électrique, le toit ouvrant peut aussi être actionné par une manivelle placée sur le moteur du toit ouvrant, qui est monté à droite sur le longeron arrière sous l'ouverture du coffre à bagages. En tournant dans le sens inverse de la montre le toit ouvrant est fermé.

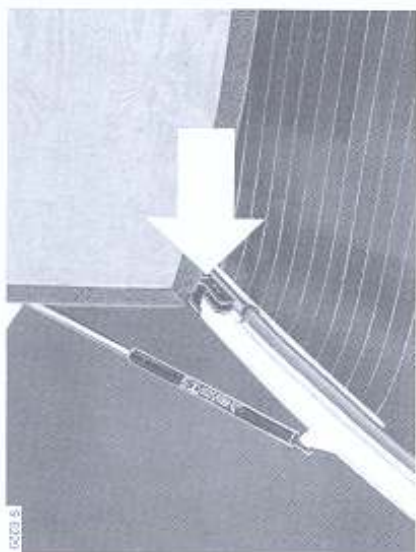


Moteur, toit ouvrant

a

Coffre à bagages

La porte du compartiment à bagages est pourvue d'un blocage qui maintient la tablette arrière levée pendant la charge et la décharge. Elle est abattue automatiquement quand la porte se ferme.



Verrouillage, tablette AR

16

La capacité de charge peut être augmentée en retirant la tablette arrière ou en rabattant la banquette arrière. Déverrouiller le blocage de la banquette arrière en tirant sur l'estrope placé entre la banquette et le dossier diagonalement vers le haut. Redresser la banquette contre les dossier des sièges avant.

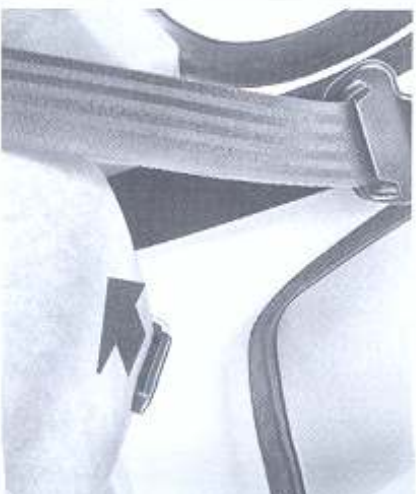


Estrope, banquette arrière

Déverrouiller le blocage du dossier de la banquette arrière et le rabattre vers l'avant. La roue de secours, le verin et la trousse à outils sont placés sous un couvercle dans le coffre.

AVERTISSEMENT

Veiller à ce que la ceinture de sécurité soit pas pincée par dossier de la banquette quand il est rabattu ou redressé.



Verrouillage, dossier

Démarrage du moteur et conduite

Serrure centrale

Avec la serrure centrale sont fermées/ouvertes toutes les portes de la voiture et aussi celle du compartiment à bagages, quand la porte avant est verrouillée/déverrouillée. Quand la serrure centrale est verrouillée, les portes de passagers peuvent être ouvertes indépendamment avec la clé ou le presse-bouton. La porte du compartiment à bagages peut être ouverte aussi avec une clé indépendante. Quand la serrure centrale est ouverte, les portes de passagers peuvent être fermées avec le presse-bouton.

Serrure d'allumage et antivol

La serrure d'allumage et antivol présente quatre positions:



Position verrouillée

La clé de contact ne peut être retirée qui si le levier (sélécteur) de boîte de vitesses est en position de marche arrière R (boîte manuelle) ou en position de stationnement P (boîte automatique), positions dans lesquelles le levier et le sélecteur de boîte de vitesses sont verrouillés. Les feux de stationnement et les clignotants de détresse peuvent être allumés.



Position de stationnement
Levier (sélécteur) de vitesses non verrouillé. Lanternes AR et plaque de police allumées.



Position conduite
Tout le système électrique est en circuit. Il ne faut pas laisser la clé en position de conduite quand le moteur est à l'arrêt.



Position de démarrage
Démarrateur en circuit. La clé reprend la position conduite sous l'action d'un ressort. La voiture est pourvue d'un blocage au redémarrage. Après un essai de démarrage raté, il faut tourner manuellement la clé en position de stationnement pour pouvoir la tourner à nouveau en position de démarrage.

Démarrage du moteur

Généralités

Le démarreur ne doit pas tourner plus de 10 à 15 secondes sans interruption. Ainsi, entre chaque essai de démarrage, il y a lieu d'attendre 20 à 30 secondes afin de **stabiliser** la batterie. Veiller à ce que l'éclairage ou le chauffage de la lunette arrière ne soient pas en circuit lors du démarrage du moteur en hiver. Eviter d'ambalber le moteur ou de lui imposer une charge importante tant qu'il est froid.

Faire rouler la voiture le plus tôt possible après l'extinction du témoin de pression d'huile afin que le moteur puisse atteindre la température de service appropriée.
Attention: L'oxyde de carbone rend dangereux le fonctionnement du moteur dans un local fermé. Veillez à ce que les portes de votre garage soient ouvertes quand vous démarrez le moteur.

Démarrage du moteur à carburateur

Le carburateur est pourvu d'un starter sensible à la charge qui dose l'essence selon les besoins du moteur.

Quand la commande de starter est tirée, un témoin de contrôle s'allume sur le tableau de bord.

Enfoncer à fond la pédale d'embrayage, si la voiture est à boîte de vitesses manuelle.

Attention: Les voitures à boîte automatique



Commande de starter

b

ne démarrent que lorsque le levier est en position P ou N.

A Moteur froid dans une température ambiante inférieure à +20°C.

— Tirer à fond la commande de starter. Ne pas bouger la pédale des gaz.

— Tourner la clé de contact en position de démarrage et la laisser reprendre la position d'origine, par l'action du ressort de rappel, quand le moteur démarre.

— Enfoncer la commande d'env. 2 cm quand le moteur démarre. (A de très basses températures, le starter à fond peut être requis pendant quelques secondes).

— Introduire la commande de starter au fur et à mesure du chauffage du moteur.

B Moteur froid dans une température ambiante supérieure à +20°C.

— Tirer la commande de starter à moitié (Solex-carburateur).

— Tirer à fond la commande de starter, enfoncer la commande jusqu'à la position sensible (Pierburg-carburateur).

— Tourner la clé de contact en position de démarrage et la laisser reprendre la position d'origine, actionnée par le ressort de rappel, quand le moteur démarre.

— Enfoncer légèrement la commande de starter 1 min après env.

— Enfoncer la commande complètement après env. 3 minutes.

C Moteur chaud

— Ne pas utiliser le starter.

— Enfoncer à fond la pédale des gaz ou presque.

— Tourner la clé en position de démarrage et la laisser reprendre la position d'origine par l'action du ressort quand le moteur démarre.

Mise en marche du moteur à injection

Le moteur est pourvu d'un starter automatique pour le démarrage à froid. La mise en marche doit s'effectuer de la façon suivante:

A Enfoncer complètement la pédale d'embrayage si la voiture est pourvue d'une boîte de vitesses manuelle.

NB: Le démarrage de voitures à boîte automatique n'est possible que si le levier sélecteur est en position N ou P.

B Amener la clé en position de démarrage et la laisser revenir à son point initial lorsque le moteur démarre. Laisser le moteur tourner pendant 10 secondes avant de toucher à l'accélérateur. Ne pas mettre les pleins gaz que 2-3 min. après démarrage du moteur au plus tôt.

Saab 900 Turbo 16

Si par temps rigoureusement froid le moteur s'arrête immédiatement après le démarrage (en cas, p. ex. d'avoir relâché la pédale d'embrayage trop vite), il faut tenir la pédale des gaz enfoncée à fond pendant en court moment et le démarreur en même temps en fonction pour ne pas fournir au moteur un mélange trop riche. Par la suite, démarrer le véhicule comme d'habitude.

Information importante pour la conduite, Saab 900 Turbo 8 et Turbo 16

1. Démarrage et mise en route
— Ne pas charger le moteur tant qu'il est froid.

Rouler en douceur pendant les premières minutes.

— Il ne faut pas accélérer à fond tant que l'indicateur du thermomètre n'est pas dans le secteur vert.

— Si l'aiguille du manomètre entre maintes fois dans le secteur rouge, le moteur peut soudain perdre de la puissance à cause de la limitation de la pression de charge imposée par le système de contrôle. Contacter le un atelier Saab agréé immédiatement.

Dans certaines conditions de pression d'air, l'aiguille du manomètre peut entrer dans la première partie du secteur rouge sans pour cela signifier la présence d'une défaillance.

— Une fonction de protection limite le régime du moteur à env. 6 000 rev/min.

Les poussoirs de soupape du moteur à 16 soupapes sont hydrauliques, ils n'ont besoin d'aucun entretien. Le jeu des soupapes du moteur est correctement réglé lors de sa fabrication et il n'a pas besoin de nouveaux réglages.

Les poussoirs hydrauliques peuvent, cependant, produire en certain cliquetis, ce qui peut arriver quelques secondes après le démarrage, pendant le temps de constitution de la pression du moteur.

Lors du changement d'huile ou du filtre à huile, de l'air peut pénétrer dans les systèmes de graissage. Ceci peut aussi arriver lorsque la voiture a été garé pendant longtemps. Dans ces cas, un cliquetis peut être entendu pendant les 15 premières minutes de conduite sans pour cela être en présence d'une défaillance quelconque.

Il ne faut donc pas dépasser le régime de 3 000 rev/min tant que ce cliquetis sera entendu.

2. A la fermeture du contact

- Après la conduite, laisser le moteur tourner au ralenti pendant 20—30 secondes avant de couper le contact, pour permettre un léger refroidissement du turbocompresseur.
- Ne pas accélérer le moteur immédiatement avant l'arrêt: le moteur doit être arrêté quand il tourne au ralenti, afin d'éviter que le turbocompresseur ne tourne sans graissage d'huile à pression pendant trop longtemps.

3. Qualités de fonctionnement du système APC

Le meilleur rendement du système est obtenu par l'usage d'essence à indice d'octane 97 RON. Avec cet indice d'octane ou un indice supérieur, on obtient le plein rendement du moteur. L'un des avantages du système APC est la possibilité de réduire le coût par l'emploi de carburant à moindre indice d'octane (mini 91 RON) sans aucun dommage pour le moteur, et avec la possibilité d'obtenir momentanément la même puissance qu'en utilisant de l'essence à indice d'octane 97 RON. On peut donc dire qu'un haut indice d'octane est performant tandis qu'un bas indice d'octane réduit le coût. Le système APC règle la pression d'alimentation maxi en accord avec les tendances au du moteur. Que le moteur cliquette pendant de courts moments est tout à fait normal. Il peut se produire lors d'une forte charge du moteur à env. 3 000 rev/min, et son importance dépend de la qualité de l'essence utilisée. Un bas indice d'octane peut produire de légers cliquetis du moteur.

Cette forme contrôlée de cliquetis comporte une baisse de pression d'alimentation et n'est que la preuve du bon fonctionnement du sys-

tème APC et de ce que le moteur ne subit pas des dommages. Si par contre, le moteur cliquette constamment en cas de charge sans la baisse correspondante de pression d'alimentation, cela signifie que des défauts sont survenus et qu'il faut recourir aux soins d'un garagiste agréé.

Ceintures de sécurité

Les ceintures de sécurité doivent toujours être utilisées. Cela est valable même pour les passagers de la banquette arrière puisque des essais ont montré que le danger est aussi grand à l'avant qu'à l'arrière. En effet, en cas d'accident, les passagers assis à l'arrière sont projetés contre les dossiers des sièges avant, ce qui entraîne des accidents corporels pour toutes les personnes à bord. L'usage d'une ceinture de sécurité est individuel.

Conducteur et passager avant

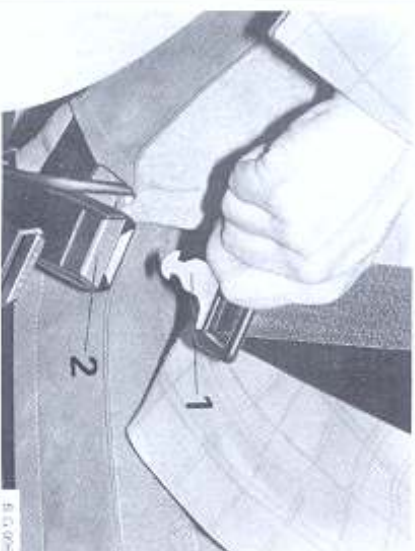
Les ceintures de sécurité sont pourvues d'enrouleurs automatiques. Pour les attacher, tirer doucement sur la sangle et placer la languette de verrouillage dans le dispositif de verrouillage entre les deux sièges.

Veiller à ce que la languette de verrouillage soit bien accrochée dans le dispositif de verrouillage. Placer la partie inférieure de la bande aussi près que possible de la base des hanches. Tirer en-

suite sur la partie supérieure pour bien serrer la partie inférieure contre le corps. La ceinture de sécurité offre une meilleure protection si la partie inférieure est placée bien bas sur la région des hanches et si la partie supérieure est placée bien au centre de l'épaule. Contrôler que la ceinture de sécurité ne présente pas de torsion et qu'elle ne frotte pas contre des arêtes vives. La ceinture de sécurité se déclenche en appuyant sur le bouton rouge qui porte la marque PRESS.

Pendant l'usage, les enrouleurs ne sont pas verrouillés, ce qui permet une liberté de mouvements complète. L'enrouleur se verrouille si la sangle subit une brusque traction, si la voiture penche fortement, lors d'un puissant freinage à bloc ou lors d'une collision.

Une témoin brille sur le tableau de bord si le conducteur ou le passager n'ont pas bouclé leur ceinture.



Ceintures de sécurité, siège avant

1. Languette de verrouillage
2. Bouton de verrouillage.

b

Passagers arrière

Les ceintures de sécurité des places latérales sont pourvues d'enrouleurs automatiques. Pour s'attacher la ceinture, tirer doucement sur elle en dehors et introduire la languette de verrouillage dans la boucle. Saisir ensuite la partie supérieure de la ceinture et tirer vers le haut jusqu'à ce que la partie inférieure soit parfaitement serrée contre le corps. La ceinture se déclenche en pressant sur le bouton rouge de la boucle. La ceinture centrale, du type à hanches, se règle manuellement. Pour la rallonger, maintenir la



Ceinture latérale, siège arrière

20

languette de verrouillage à angle droit par rapport à la sangle et tirer en même temps vers le haut. Voir fig. Introduire ensuite la languette de verrouillage dans la boucle qui se verrouille automatiquement. Pour la raccourcir, tirer sur son extrémité libre jusqu'à ce qu'elle soit bien serrée au corps. La ceinture se déclenche en pressant sur le bouton de la boucle.

AVERTISSEMENT

Veiller à ce que la ceinture de sécurité ne soit pas pincée par le dossier de la banquette quand il est rabattu ou redressé.



Ceinture centrale, siège arrière

Conducteur et passager avant (seulement Canada)

Un témoin avertisseur brille sur le tableau de bord et un ronfleur devient audible si le conducteur et/ou le passager avant n'ont pas bouclé leur ceinture de sécurité.

Passagers arrière

Les ceintures de passagers arrière sont à trois points.

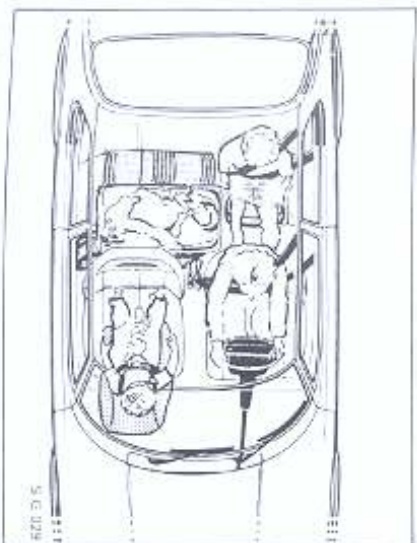


Rallongement de la ceinture centrale, siège arrière

La sécurité des enfants

La meilleure protection des enfants consiste à les attacher. A cette fin, ils peuvent être classés sous trois groupes suivant l'âge: l'âge de la voiturette, l'âge du siège d'enfant et l'âge de la ceinture de sécurité.

A l'âge de la voiturette, le berceau de celle-ci doit être placé dans la banquette arrière entouré d'une couverture ou de coussins, pour empêcher qu'il tombe au sol lors d'un freinage brusque ou d'une collision. La tête de l'enfant doit être tournée vers l'intérieur de l'habitacle. Lors que l'enfant est capable de rester assis, un siège à enfant offre la meilleure protection possible. Il peut être placé soit sur le siège avant soit sur la banquette arrière. Ce siège peut être



La sécurité des enfants

utilisé tant qu'il offre un bon appui pour la tête et pour les jambes de l'enfant. Après cette age, le plus efficace est d'asseoir l'enfant sur un coussin à ceinture de sécurité et de le protéger avec la ceinture de sécurité à trois points ordinaire.

Les règlements nationaux concernant la place des enfants dans la voiture doivent être suivis.

Indications importantes

Lampes d'avertissement qui ne doivent pas s'allumer pendant la marche



Témoin avertisseur de charge



Témoin avertisseur de pression d'huile (huile du moteur)



Témoin de contrôle, frein de stationnement



Témoin avertisseur, frein de route (frein au pied)

Il ne faut naturellement pas non plus que les lampes ci-après s'allument pendant la marche:



S'allume quand la ceinture n'est pas bouclée



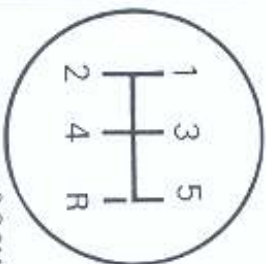
S'allume quand les clignotants prudence sont en circuit

b

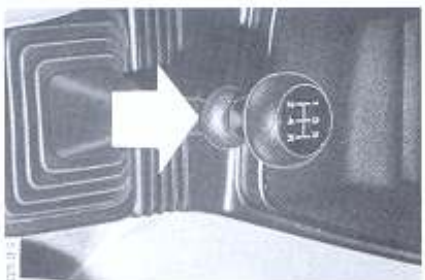
Levier (sélecteur) de vitesses

Boîte manuelle

Les positions des vitesses sont représentées sur le levier. Quand la marche arrière R doit être enclenchée il faut d'abord, déplacer le blocage vers le haut.



S G 311



Positions des vitesses et levier de vitesses, boîte manuelle

22

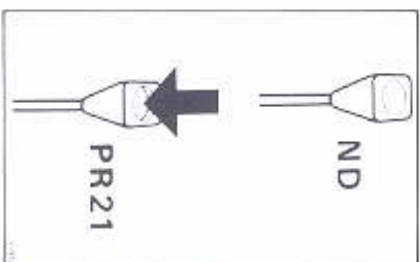
Boîte automatique

Sur le couvercle, à côté du sélecteur, une échelle comportant des symboles indique les positions des vitesses.

P R N D 2 1

- Position de stationnement
- Position de marche arrière
- Point mort
- Positions de marche avant

Dans certaines positions, le sélecteur est bloqué. Pour pouvoir le déplacer, il faut enfoncer le bouton de blocage. A partir des positions R, 2 ou 1, le sélecteur peut être librement déplacé sur les positions D et N.



Levier sélecteur de vitesses, boîte automatique

Changement de vitesses, boîte de vitesses manuelle

Lors du changement de vitesses, enfoncer la pédale d'embrayage complètement et relâcher ensuite en douceur. Pendant la marche de la voiture il n'y a que deux positions correctes de la pédale d'embrayage: entièrement relâchée ou enfoncée à fond. Conduire en faisant patiner l'embrayage ou en laissant reposer le pied sur la pédale est une pratique à éviter, étant donné qu'elle provoque une usure rapide de la butée et des garnitures. Lors de l'accouplement de la marche arrière, la voiture doit être arrêtée et la pédale d'accélérateur tout à fait relâchée.

Les vitesses de changement ci-dessous sont recommandées pour obtenir la meilleure économie possible:

Changement	Vitesse
1 - 2	25 km/h
2 - 3	40 km/h
3 - 4	65 km/h
4 - 5	75 km/h

Changement de vitesses, boîte automatique

Le moteur doit tourner au ralenti quand le sélecteur passe d'une position à l'autre, la voiture étant à l'arrêt. Le déplacement du sélecteur en même temps que le moteur est accéléré, peut

causer l'usure anormale de la boîte de vitesses. **Maintenez toujours le frein au pied enfoncé.** pour empêcher le déplacement de la voiture lors de l'engagement d'une position de conduite. Evitez de conduire avec la main appuyée sur le levier sélecteur, à cause de l'augmentation de l'usure de la boîte de vitesse que cela comporte.

Choix des positions

- D. La position D est normalement employée en marche avant. La vitesse la mieux appropriée des trois par rapport au régime et à la charge du moteur est engagée automatiquement.
- 2. En position 2, le changement entre la première et la deuxième est automatique tandis que la troisième est verrouillée. En passant le levier de D à 2, on rétrograde immédiatement et l'effet de freinage du moteur s'accroît. La position 2 est absolument contre-indiquée à des vitesses supérieures à 90 km/h.
- 1. La position 1 est utilisée quand on veut disposer d'un puissant frein moteur dans les descentes à forte pente. Elle est aussi utilisée pour la conduite sur de longues montées à pente raide, afin d'éviter une haute fréquence de changement de vitesses qui pourrait surchauffer l'huile de la boîte de vitesses. En déplaçant le sélecteur de la position D à la position 1, la rétrogradation en deuxième est immédiate. La rétrogradation en première se produit que lorsque la vitesse est descendue à 60 km/h. Le sélecteur ne doit être amené en position 1 à des vitesses supérieures à 90 km/h. La deuxième et la troisième vitesses sont bloquées quand le sélecteur est en pos. 1.

N. Dans la position N (point mort), aucune vitesse n'est accouplée. Le frein à main doit être serré lorsque le levier est en position N pour que la voiture reste immobile sur un plan incliné.

R. L'engagement de la position R (marche arrière) ne doit s'effectuer que lorsque la voiture est arrêtée.

P. La position P (stationnement) est utilisée pour le stationnement de la voiture. Le levier doit être dans cette position pour que l'on puisse amener la clé de contact en position L, et la retirer. Le levier sélecteur demeure alors verrouillé et la boîte de vitesses bloquée. N'engagez pas la position stationnement si la voiture se déplace.

Mise en marche

- A. Amener le levier sélecteur à la position voulue. (Pour la marche avant, la position D est utilisée normalement.)
- B. Desserrer le frein de stationnement et accélérer.

Kick-down

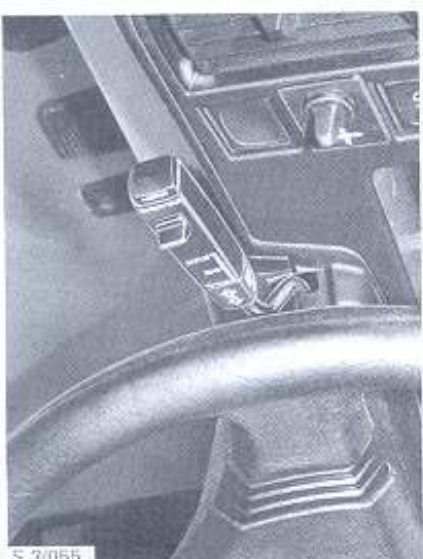
La meilleure accélération, par exemple dans les dépassements, est obtenue en enfonçant à fond la pédale des gaz jusqu'à la position dite de kick-down. A des vitesses entre 55 et 105 km/h, la boîte de vitesse retrograde immédiatement en deuxième. Quand le régime maxi de la vitesse engagée est atteint ou lorsque la pédale des gaz est relâchée, le passage au rapport immédiatement supérieur se fait automatiquement.

Système de contrôle de vitesse de croisière

Certains variantes sont équipées d'un système de contrôle de la vitesse de croisière. Le système est commandé par un commutateur à trois positions avec les dénominations OFF (déranché), ON (branché) et RESUME (rebranchage), et d'un interrupteur marqué SET SPEED (calage de vitesse désirée).

Réglage de la vitesse désirée

Placer le commutateur en position ON. Accélérer jusqu'à la vitesse désirée (40 km/h mini) et enfoncer le bouton SET SPEED.



Commutateur du système de vitesse de croisière

b

Reduction de la vitesse réglée

Accélérer jusqu'à la vitesse désirée. Appuyer ensuite l'interrupteur SET SPEED.

Augmentation occasionnelle de la vitesse

Pour l'augmentation occasionnelle de la vitesse, par exemple lors d'un dépassement, on ne doit qu'accélérer à la vitesse voulue à l'aide de la pédale des gaz. En la relâchant, la voiture reprend la vitesse de croisière réglée.

Descente occasionnelle de la vitesse

Le système de vitesse de croisière et mis hors fonction quand on enfonce la pédale de frein. Pour récupérer la vitesse à laquelle le système a été préalablement réglé il faut placer le commutateur en position RESUME pendant un court moment après chaque freinage.

Débranchement

Le système de vitesse de croisière se débranche :

- quand les pédales de frein ou d'embrayage sont enfoncées
- quand le commutateur est placé en OFF
- quand la vitesse descend au-dessous de 40 km/h
- quand le moteur est arrêté

AVERTISSEMENT

N'utilisez pas le système de vitesse de croisière par temps humide et/ou sur route glissante ou en circulation dense.

Freinage

Pour éviter une surchauffe des freins, par exemple dans les descentes de pentes raides d'une dénivellation de plusieurs centaines de mètres, il convient d'utiliser l'effet de freinage du moteur en engageant un rapport de vitesse faible. Dans les voitures à boîte de vitesses automatique, il y a lieu d'utiliser les positions 1 ou 2.

En cas de conduite à vitesse élevée, il est recommandé, si l'on veut préserver ses freins, d'envisager sa conduite de façon à éviter de longs freinages en freinant plutôt pendant de courtes périodes.

IMPORTANT

Pendant la conduite, il est recommandé de vérifier de temps à autre le bon fonctionnement des freins. Cette disposition revêt une importance particulière si les freins sont fortement exposés à l'action de l'eau, lors de la conduite sur la neige ou dans la boue mélangée au sel, étant donné que dans de telles circonstances, l'efficacité des freins peut être momentanément affaiblie.

Le système de freinage comporte un servo système n'agissant que lorsque le moteur est en marche. Le freinage de la voiture, moteur arrêté, exige donc l'exercice d'une pression notablement plus forte sur la pédale de frein.

Direction

La voiture a une tendance à sous-virer, c'est-à-dire que pour un angle de braquage donné, le rayon du cercle décrit par les roues a tendance à augmenter en rapport direct avec la vitesse de conduite. Cette caractéristique est voulue par le constructeur, étant donné qu'elle accroît la stabilité de la voiture et réduit le risque de dérapage des roues arrière. Cette tendance à sous-virer a été obtenue, entre autres, par la répartition du poids de la voiture. En effet, lorsque la voiture est en ordre de marche, environ 60 % de son poids porte sur les roues avant et ce chiffre est ramené à 50 % environ lorsque toutes les places sont occupées.

Rodage

Chaque voiture neuve exige une certaine période de rodage au cours de laquelle il est recommandé au conducteur d'observer certaines précautions. Les pistons, les parois de cylindre et les paliers ont besoin d'un certain temps pour obtenir des surfaces de glissement régulières et résistantes à l'usure. Si un moteur neuf est soumis à une charge excessive, on n'obtiendra pas de rodage progressif et la durée de service de la voiture et notamment du moteur en sera réduite. Pendant les premiers 2 000 km., les voitures à moteur turbocompressé ne doivent pas dépasser le régime de 5 000 rev./min.

Au cours des premiers 3 000 kilomètres, la voiture ne doit être conduite à plein gaz que pendant de brèves périodes.

Rodage des nouvelles garnitures de frein

La période de rodage des nouvelles garnitures de frein est d'environ 150 km en conduite de

ville ou 500 km en conduite sur route. Pendant cette période, il est recommandé d'éviter tout freinage puissant afin d'obtenir la meilleure durée de vie possible des freins.

Conduite économique

Pour obtenir le plus haut degré d'économie, aussi bien en ce qui concerne la consommation d'essence que l'usure, il faut qu'elle soit conduite avec souplesse et régularité, et qu'elle soit inspectée périodiquement.

A. Éviter les accélérations brutales et les régimes de moteur élevés. Voir les points de changement de vitesse recommandés sous "Changement de vitesses".

B. Ménager l'emploi du starter, et adapter sa position aux besoins du moteur pendant la période de rechauffage.

C. La conduite en ville, les démarrages à froid, les pneus cloutés et l'usage de galerie ou de remorque contribuent à augmenter la consommation d'essence.

Sur les facteurs qui influent la consommation de carburant

La consommation de carburant d'une voiture est hautement influencée par les conditions de conduite, les conditions climatologiques, l'état de la route, celui de la voiture, la vitesse, la technique de conduite, etc.

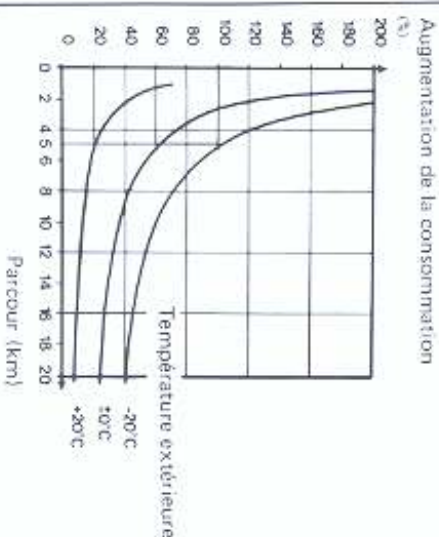
Rodage

Pendant la période de rodage (les premiers 5000-7000 km), la consommation de carburant peut être quelque peu supérieur à celle indiquée sur la déclaration du carburant.

Conditions climatologiques

La température d'été est meilleure que la température d'hiver pour l'économie du carburant. Il peut y avoir un différence de 10%.

La consommation augmente avec le froid par la prolongation de l'emploi du starter et du temps nécessaire au moteur pour obtenir la température de régime normale. Une prolongation de même sorte est nécessaire pour le chauffage de la transmission et des moyeux des roues. Les parcours réalisés sont aussi importants: entre 5-8 km, le moteur n'a pas le temps d'acquiescer la température de régime normale. Même les courants du vent ont une influence sur la consommation de carburant.



Augmentation de la consommation lors du démarrage à froid.

Lire le diagramme comme suit:

Si la voiture entièrement chaude consomme 10 l/100 km, la consommation pour 5 km, après démarrage à froid est de 12 l/100 km (20 % d'augmentation) par une température de +20°C
16 l/100 km (60 % d'augmentation) par une température de +10°C
20 l/100 km (100 % d'augmentation) par une température de -20°C

Comme on voit sur le diagramme, la longueur du parcours après démarrage à froid et la température extérieure, ont une très grande importance pour la consommation de la voiture. Si les parcours normaux sont de 5-8 km, c'est à dire, si la voiture est principalement utilisée pour rejoindre le travail et retourner à la maison, la consommation se trouve entre 60-80% par dessus de la normale pour la voiture.

Etat de la route

Les chemins humides nuisent à l'économie de consommation. Les routes non asphaltées aussi, par rapport aux routes asphaltées. De même lors que le terrain est très accidenté: le carburant épargné dans les descentes est inférieur au supplément nécessaire dans les montées.

Technique de conduite

Les grandes allures, accélérations inutiles, l'usage fréquent du frein et de la rétrogradation, donnent lieu à une haute consommation, tandis

b

qu'une conduite calme se traduit par une consommation plus basse. Aussi, les bas rapports puisent pour une même vitesse le moteur doit tourner à un régime plus haut.

Pour cette raison, il est recommandé de toujours conduire sur le rapport maxi permis par la circulation, et de maintenir engagé le plus haut tant qu'il sera possible.

Des essais pratiques ont montré que l'adoption des recommandations précédentes permet des économies considérables de carburant.

Etat de la voiture

L'état de la voiture est important pour l'économie de carburant. Voici quelques points à retenir:

- Veiller à ce que la voiture soit entretenue d'accord avec le programme de service.
- Pression des pneus correcte. Les pneus insuffisamment gonflés augmentent la résistance au roulement: la voiture s'alourdit et consomme d'avantage de carburant.
- Suivre les recommandations de la section Caractéristiques techniques.
- La galerie du toit amoindrit les qualités aérodynamiques de la voiture. Elle ne doit être montée que lorsqu'elle est utilisée.
- La conduite avec remorque augmente considérablement la consommation de carburant de la voiture.

Conduite en hiver

Par temps froid, avant le départ, il faut contrôler que les balais des essuie-glace et des essuie-phares ne sont pas gelés, ainsi qu'éloigner la neige pouvant se trouver dans la prise d'air du chauffage. Elle est placée sur le côté droit du capot. Il peut s'avérer nécessaire l'application d'huile dans les serrures pour en empêcher le givrage. Utiliser de l'huile au disulfite de molybdène (huile MoS₂). Si les serrures se givrent, il faut agir avec précaution lors du déverrouillage afin de ne pas casser la clé. Réchauffer la clé ou utiliser un dégivreur convenable.

En hiver, il faut de temps en temps ajouter de l'alcool à carburateur à l'essence, pour empêcher que l'eau de condensation en givrant ne cause des perturbations dans le système d'alimentation d'essence. Cette recommandation est spécialement importante pour les moteurs à injection. Le risque de condensation est minime si le réservoir est plein.

Quand la route est humide, il est très important que les freins et les pneus soient en bon état.

La Saab 900 est équipée avec des pneus radiaux qui peuvent aussi être utilisés en hiver, tant que la route ne soit en conditions extrêmes à cause du gel et de la neige. Les autres versions sont pourvues de pneus développés pour en obtenir la meilleure tenue possible aussi bien sur route humide que sèche. Ceci implique que le fabricant a dû renoncer en partie au qualités de friction des pneus, exigées pour la conduite sur la glace et sur la neige. Pour cette raison, il est recommandé l'utilisation de pneus d'hiver pour ces modèles.

En générale, il y a naturellement lieu de considérer les pneus d'hiver comme étant les plus recommandables pour la conduite sur routes hivernales, spécialement s'ils sont cloutés.

Si vous choisissez des pneus d'hiver, il faut chausser les quatre roues de la voiture avec le même type de pneus. Contactez le garagiste Saab le plus proche, chez qui vous trouverez l'information nécessaire sur les pneus qui conviennent le mieux à votre voiture.

En cas de dérapage des roues avant, il faut débrayer pour permettre les roues de ne pas entraîner ni freiner la voiture. Il faut, surtout, ne jamais freiner. Pour maîtriser un dérapage des roues arrière, manoeuvrer le volant dans le sens du dérapage. S'il s'agit des roues avant, il faut manoeuvrer précautionneusement la voiture dans la direction désirée.

L'emploi de chaînes antidérapantes à montage rapide doit être évité à cause du risque d'en dommager les freins à disque qu'elles comportent. Les chaînes ordinaires étant sans risque peuvent être montées à l'avant et à l'arrière. Conduire avec soin: les oscillations extrêmes de la suspension et les brayages violents peuvent provoquer le choc des chaînes contre le carrosserie.

Conduite avec remorque

Atelage de traction

Un atelage de traction spécial pour des remorques de maxi. 1 500 kg est disponible comme accessoire.

Poids de la remorque

Les codes et règlements nationaux particuliers visant la vitesse de conduite, le poids et le ma-

ériel de freinage pour les remorques devront, bien entendu, être observés.

Il n'est pas recommandé que le poids de la remorque soit supérieur à 1 500 kg (sauf Canada) lors de la circulation sur des routes à pentes normales jusqu'à 10% (seulement Canada: maximum 950 kg). Dans le cas de pentes à gradient de 10 à 12%, le poids de la remorque ne doit pas être supérieur à 1 200 kg. Lors de pentes très raides, la remorque ne doit pas dépasser les 850 kg. Ces poids présupposent le cas de remorques équipées de freins appropriés. Pour une remorque sans frein, le poids ne doit pas être supérieur à 500 kg (seulement Canada: maximum 450 kg).

Lors de la conduite avec remorque, il y a lieu d'éviter les côtes d'une déclivité de l'ordre de 15%, étant donné que la charge appliquée sur les roues avant motrices peut devenir si faible qu'elles peuvent patner, en rendant ainsi toute progression impossible. Pareillement, l'efficacité du frein à main peut être compromise au point qu'il est impossible d'immobiliser la tractrice et sa remorque à l'aide du frein à main sur des pentes très raides parce que les roues patinent sur la chaussée.

Charge verticale sur l'attache

La répartition de la charge de la remorque revêt une grande importance. Dans des remorques à deux roues, il faut s'efforcer de concentrer la charge sur les roues, son centre de gravité étant le plus bas possible. La remorque doit être chargée de façon que la charge verticale exercée sur l'attelage de la voiture ne dépasse pas 50 à 90 kg. Ce poids est compris dans la capacité de charge de la voiture. Il y a donc lieu de le ré-

duire de la charge du coffre. S'il s'agit d'une remorque lourde, nous recommandons d'équiper la voiture de ressorts pneumatiques spéciaux disponibles en qualité d'accessoires.

Conduite

Lors de la conduite avec remorque, il faut toujours prendre certaines précautions étant donné la modification des caractéristiques de conduite et de freinage imposées à la voiture. La construction de la remorque en ce qui concerne le matériel de freinage, la suspension et les amortisseurs, joue un rôle important.

Dans le cas de voitures à boîte de vitesses automatique, le levier sélecteur de vitesses doit être en position 1 pour des pentes raides. Il faut également que ce levier soit en position 1 dans des descentes à gradient abrupt pour profiter au maximum du frein moteur.

Sur les routes à pente raide, le refroidissement du moteur peut être amélioré si la commande de chauffage est placée en position de chauffage maxi, en même temps que le ventilateur d'aération fonctionne à haute vitesse.

Pour utiliser une Saab 900 Turbo à boîte de vitesses automatique comme tractrice d'une remorque, il faut la pourvoir d'un éjecteur. L'éjecteur fait baisser la température du liquide de refroidissement, de l'huile du moteur et de l'huile de la boîte de vitesses. Par une haute température extérieure (+30°C), le montage d'un éjecteur est aussi recommandé pour la Saab 900 Turbo, si la voiture doit tractier une remorque.

Emploi de la galerie

La charge maximum autorisée sur toit est de

100 kg. Il faut souligner que la capacité de charge de la voiture ne doit pas être dépassée, et que la charge sur toit fait partie de la capacité de charge de la voiture. La galerie doit avoir des fixations tout à fait satisfaisantes, capables de résister à des fortes tensions, et la charge doit être parfaitement attachée. Les représentants Saab vendent une galerie spécialement conçue pour la Saab.

Conduite avec le hayon

ouvert

Eviter de conduire avec la porte arrière ouverte, étant donné que les gaz d'échappement peuvent être aspirés par la voiture et pénétrer dans l'habitacle. Si, malgré tout, la conduite avec la porte arrière ouverte est obligée, il faut fermer toutes les fenêtres. Placer toutes les commandes de distribution d'air en position de ventilation et de dégivrage maxi. Ne jamais conduire avec la porte arrière ouverte sans l'amarrer au pare-chocs.

Conduite avec la roue de secours compacte

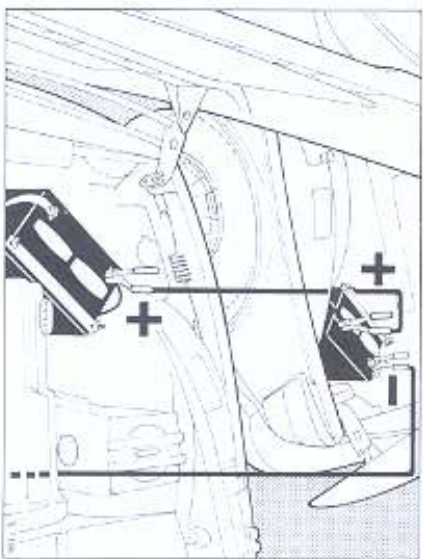
Lors de la conduite avec la roue de secours compacte, il faut tenir compte des suivantes remarques:

Il ne faut rouler que le temps strictement nécessaire, la longueur de la miniroue de secours n'étant que d'environ 3 500 km. Il ne faut pas dépasser la vitesse de 80 km/h. La garde au sol de la voiture devient plus courte. Il faut éviter le contact avec le bord du trottoir. Il ne faut pas utiliser de chaînes de neige. Ne pas monter l'enjoliveur.

b

Démarrage à l'aide d'une batterie de choc

En cas de branchement temporaire d'une batterie de choc, p.ex. pour faciliter le démarrage, il faut faire les connexions correctement, pour éviter l'émission d'étincelles. Couper le contact et déconnecter tous les consommateurs de courant (éclairage, radio, etc). Arrêter le moteur de la voiture d'appoint. Brancher d'abord le pôle + de la batterie de choc au pôle + de la batterie déchargée, et, ensuite, le pôle - de la batterie de choc au support du moteur de la voiture à batterie déchargée aussi loin de la batterie que possible. Démarrer le moteur de la voiture d'appoint. Démarrer ensuite le moteur de l'autre voiture, et laisser tourner quelques instants avant de débrancher la batterie de choc en suivant l'ordre inverse.



Démarrage à l'aide d'une batterie de choc

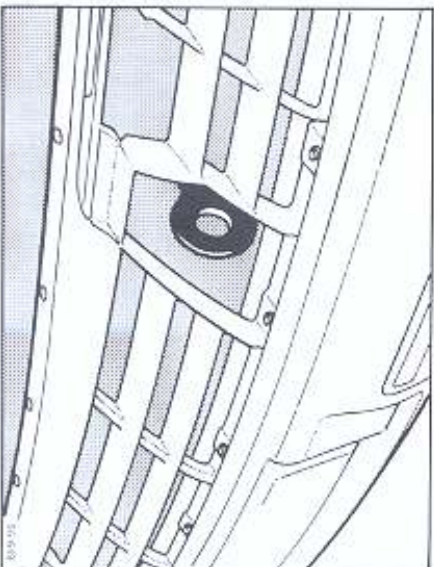
Remorquage

La voiture est dotée d'anneaux de remorquage aussi bien à l'avant qu'à l'arrière. Ils sont montés sur les supports de pare-chocs correspondants.

Conduire avec prudence et ne jamais dépasser la vitesse maxi. autorisée par la loi lors d'un remorquage. Tâcher de conduire de sorte que le câble de remorquage soit maintenu tendu en évitant une marche saccadée. Ne pas oublier que le servo-frein ne fonctionne pas avec le moteur arrêté. Lors d'un freinage, il faut, pour cette raison, exercer plus de force que d'habitude sur la pédale.

Les instructions ci-dessous doivent être observées lors du remorquage d'une voiture à boîte de vitesses automatique:

A Placer le levier sélecteur en position N.



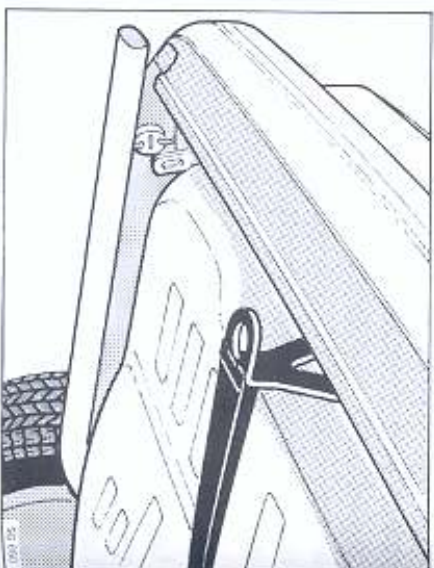
Anneau de remorquage AV

B Le niveau d'huile de la boîte de vitesses doit être correct. Faire le plein avec 2 litres d'huile de boîte de vitesses. Le niveau se place ainsi à env. 5 cm au-dessus du repère MAX.

C Les réglementations nationales relatives aux vitesses de remorquage doivent bien entendu être observées. Si le règlement le permet, la vitesse de remorquage maximum de la voiture est de 40 km/h.

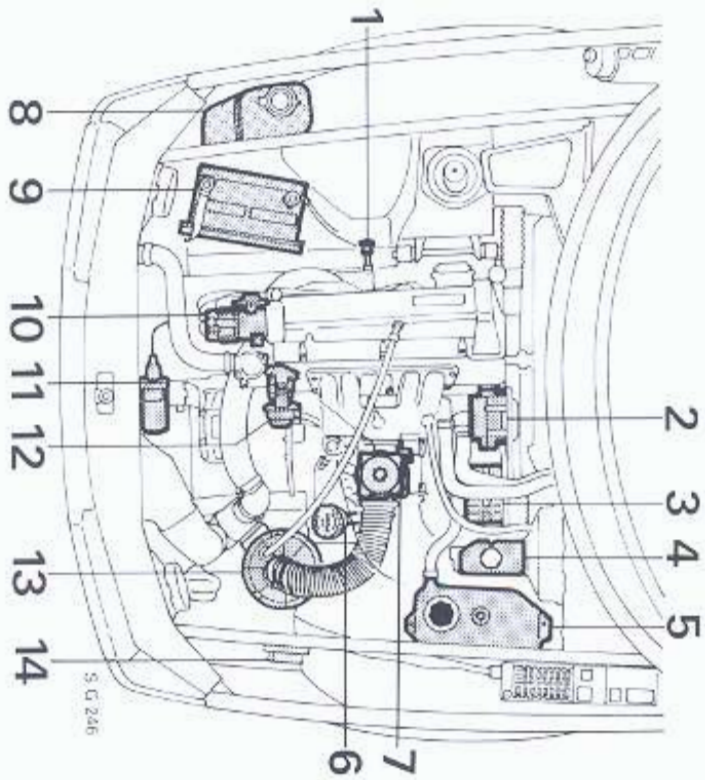
D La distance de remorquage maximum autorisée est de 40 à 50 km. Si la voiture doit être remorquée sur une distance plus grande, les roues AV devront être soulevées pour ne pas toucher la route.

E Il n'est pas possible de faire démarrer le moteur par remorquage ou poussée.



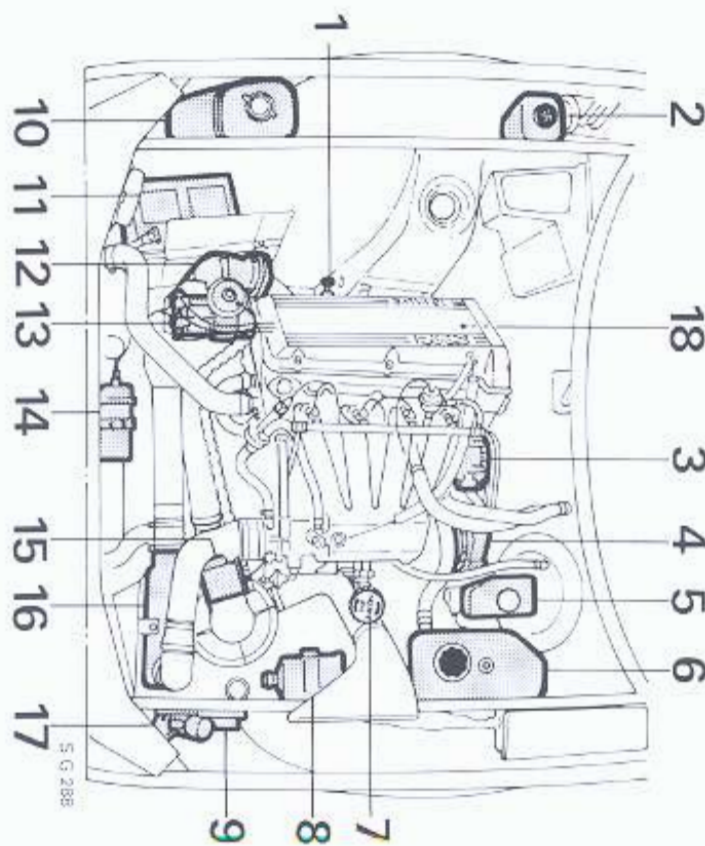
Anneau de remorquage AR

Entretien et descriptions techniques



- Saab 900**
1. Jauge d'huile, boîte de vitesses manuelle
 2. Pompe à eau
 3. Alternateur
 4. Réservoir de liquide de frein et d'embrayage
 5. Récipient de détente, radiateur
 6. Jauge d'huile, moteur

7. Carburateur
8. Réservoir de liquide de lavage
9. Batterie
10. Distributeur d'allumage
11. Bobine d'allumage
12. Pompe à carburant
13. Filtre à air
14. Unité de commande



- Saab 900 Turbo 16**
1. Jauge d'huile, boîte de vitesses manuelle
 2. Réservoir de liquide, servodirection
 3. Pompe à eau
 4. Alternateur
 5. Réservoir de liquide de frein et d'embrayage
 6. Récipient de détente, radiateur

7. Jauge d'huile, moteur
8. Filtre à essence
9. Unité de commande
10. Réservoir de liquide de lavage
11. Batterie
12. Turbo-compresseur
13. Distributeur d'allumage
14. Bobine d'allumage
15. Débitmètre d'air à fil thermique

16. Retroviseur d'air d'alimentation
 17. Pompe à dépression
 18. Pompe, direction assistée
- Observation: Sur les voitures à moteur à 8 soupapes, le réservoir de liquide de la servo-direction (pos. 2) est dans la servo-pompe.

Moteur

La Saab 900 est équipée d'un moteur à quatre cylindres en ligne, refroidi par liquide, avec arbre(s) à cames entraîné(s) par une chaîne à rouleaux.

Les moteurs à 16 soupapes sont pourvus de deux arbres à cames, étant donné qu'ils ont deux soupapes d'admission et deux soupapes d'échappement par cylindre, afin d'augmenter leur rendement volumétrique. Les moteurs à 8 soupapes sont pourvus d'un seul arbre à cames et de deux soupapes par cylindre.

Le bloc-moteur est en fonte, il a une inclinaison de 45° sur la droite. La culasse, en fonte légère, est du type à flux transversal, avec les canaux d'admission d'un côté et les canaux d'échappement de l'autre. Le vilebrequin repose sur 5 paliers principaux et entraîne la pompe à huile. Le distributeur d'allumage est directement entraîné par l'arbre à cames. Le préchauffeur d'air d'admission des moteurs à 8 soupapes est commandé par un thermostat. Sur les moteurs à 16 soupapes, le carter de papillon est directement chauffé par le liquide de refroidissement du moteur.

Systèmes d'épuration des gaz

Certaines variantes disposent de trois systèmes d'épuration des gaz différents. Ces systèmes sont brièvement décrits dans les sections suivantes.

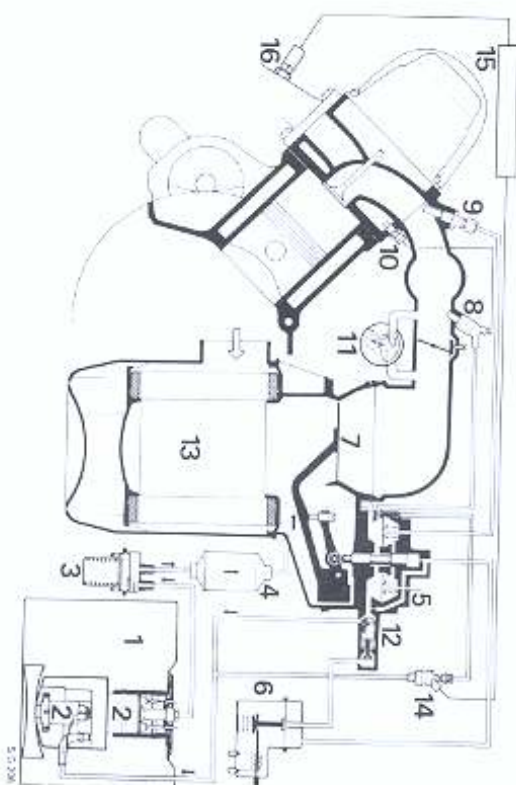
- I. Système d'épuration des gaz d'échappement
- II. Système d'épuration des gaz du carter de vilebrequin
- III. Système d'épuration des gaz d'évaporation

I Système d'épuration des gaz d'échappement

Le système d'injection permet le réglage précis du débit de carburant, ce qui, tout en produisant un bas niveau d'émissions, permet le souple fonctionnement du moteur sans en affecter ni

les performances ni l'économie. Le flux d'air d'admission détermine le dosage d'essence correct nécessaire à chaque un des quatre injecteurs pour une combustion optimale. Le volume de l'air aspiré est en rapport avec le régime et la charge du moteur.

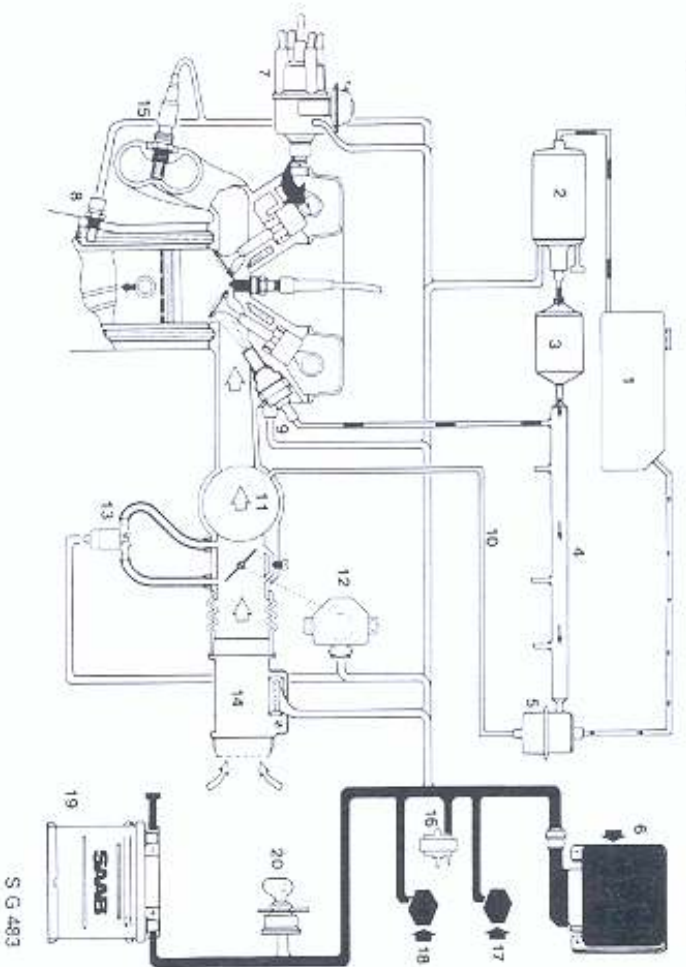
A. Système d'injection mécanique (CIS)



1. Réservoir d'essence
2. Pompe à essence
3. Accumulateur d'essence
4. Filtre à essence
5. Distributeur d'essence
6. Régulateur de pression de commande
7. Plateau sauto
8. Injecteur de démarrage à froid
9. Injecteurs (4)
10. Thermostat temporel
11. Tiror d'air additionnel
12. Régulateur de pression d'alimentation
13. Filtre à air
14. Soupape de modulation*
15. Unité de contrôle électronique*
16. Détecteur d'oxygène*

*) Système Lambda

B. Système d'injection électronique (LH)



1. Réservoir d'essence
2. Pompe à essence
3. Filtre à essence
4. Conduit d'essence
5. Régulateur de pression
6. Unité de contrôle électronique
7. Distributeur d'allumage
8. Transmetteur de température (NTC)
9. Injecteurs (4)
10. Boîte à dépression
11. Collecteur d'admission
12. Contact de papillon
13. Commande de ralenti (AIC)
14. Sonde de masse d'air, fil chaud
15. Détecteur d'oxygène rechauffé
16. Contact de surpression (seulement Turbo)
17. Système de relais
18. Relais de pompe à essence
19. Batterie
20. Contact d'allumage

C. Amortisseur de décélération (boîte automatique, 8 ou 16 soupapes)
L'amortisseur de décélération agit sur le mécanisme du papillon pour minimiser la combustion incomplète du carburant lors d'une décélération du moteur.

D. Fermeture de combustible de décélération (seulement boîte manuelle, 8 soupapes)

Une soupape de dérivation, activée par un solénoïde, réduit le flux d'air dans la sonde de masse d'air et fait baisser le plongeur d'essence qui interrompt le flux d'essence pendant une décélération. Le solénoïde est commandé par un relais de vitesse du moteur et un contact du papillon. Pendant la décélération du moteur à des régimes supérieurs à 1 575 t/min, le solénoïde ouvre la soupape de dérivation. Quand le régime descend au-dessous de 1 375 t/min, le système est mis hors fonction et le moteur reprend son fonctionnement normal.

E. Système de contrôle Lambda (8 soupapes)

Le système de contrôle Lambda est un circuit de réalimentation fermé adapté au système CI pour maintenir constant le rapport air/carburant dans toutes les conditions de fonctionnement. Par un rapport air/carburant de 14,5:1 (à ce rapport, Lambda = 1), les trois polluants régies (hydrocarbures non brûlés, monoxyde de

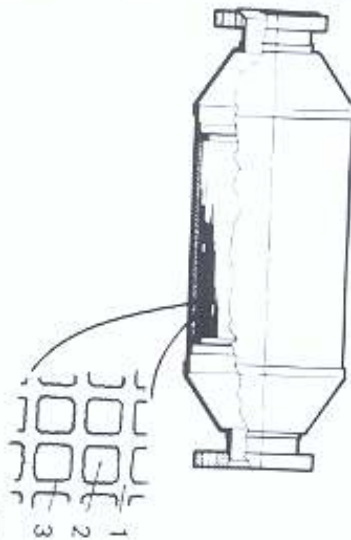
C

ment contrôlés simultanément par un catalyseur spécial à trois voies. Un détecteur d'oxygène dans le collecteur d'échappement détecte la teneur en oxygène des gaz d'échappement et envoie un signal proportionnel à une unité de contrôle électronique placée sous la banquette arrière. Ce signal est comparé à une valeur pré-établie et un signal de sortie est envoyé à une soupape de pression de modulation, qui règle le rapport air/carburant avec la précision nécessaire. Avant le chauffage du détecteur, après démarrage du moteur, et en cas de défaillance du détecteur, la soupape de modulation travaille en accord avec une valeur constante pré-déterminée.

Une lampe de service avec l'affichage « EXH » s'allume sur le tableau de bord tous les 30 000 miles pour annoncer que le détecteur d'oxygène doit être remplacé. (Après l'accomplissement de cette mesure de service, le mécanisme de commande de la lampe d'avertissement est remis à zéro par votre garagiste). Remarque: Les moteurs à 16 soupapes ont aussi un détecteur d'oxygène, mais d'un type différent, qui doit être remplacé toutes les 60 000 miles. Ces modèles n'ont pas de lampe d'avertissement.

Système de convertisseur catalytique à circuit fermé (Lambda)

Le convertisseur catalytique comporte deux segments spéciaux revêtus d'un substrat de platine et de rhodium qui libère en même temps l'oxygène des oxydes d'azote et oxyde (brûle) les hydrocarbures et le monoxyde de carbone.



- Convertisseur catalytique:
1. Element céramique
 2. Canaux
 3. Recouvrement catalytique

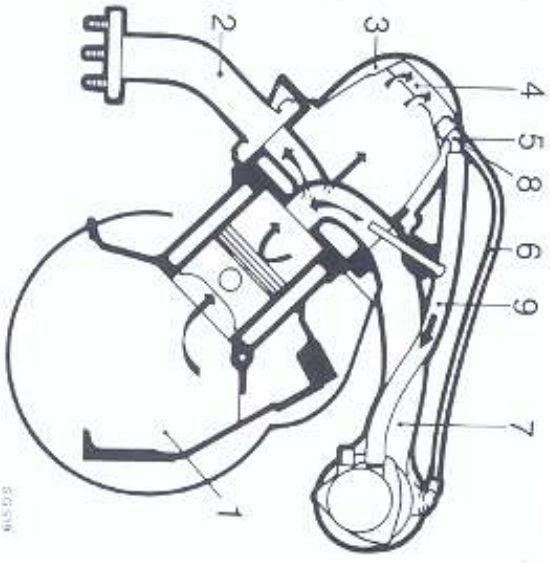
Pour assurer la conversion efficace du catalyseur, il faut utiliser de l'essence sans plomb. Le système comporte aussi un détecteur d'oxygène placé sur le collecteur d'échappement.

Soupape de décélération

Un amortisseur (dashpot) à ressort est utilisé pour maintenir une combustion maximale pendant la décélération du moteur. L'amortisseur agit sur un levier qui retarde le rappel du papillon lors de la décélération du moteur.

II. Système d'épuration des gaz du carter de vilebrequin

Un système de ventilation du carter complètement fermé est utilisé. Les fumées du carter

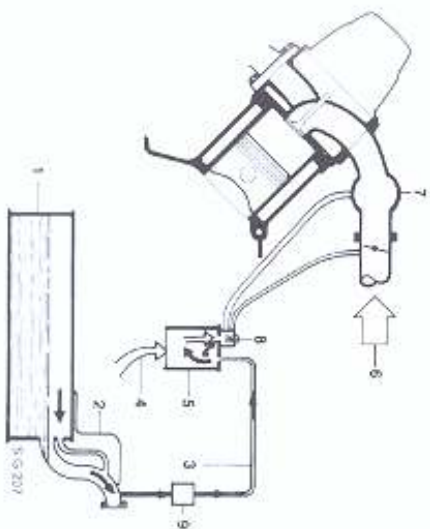


1. Carter de vilebrequin
2. Collecteur d'échappement
3. Converte d'arbre à cammes
4. Collecteur d'huile et pare-flamme
5. Raccord perforé
6. Flexible
7. Collecteur d'admission
8. Soupape de contrôle
9. Flexible vers le tuyau d'admission

sont directement conduites au collecteur d'admission sous toutes conditions de fonctionnement. La charge pleine et le haut soufflage du carter excepté, lorsqu'un partie des gaz est détournée en amont du carter de papillon. Le séparateur d'huile du cache-soupapes sert aussi de pare-flamme.

III. Système d'épuration des gaz d'évaporation

Il est utilisé un système d'alimentation en combustible étanche pour prévenir la pollution de l'atmosphère causée par les vapeurs accumulées dans le réservoir d'essence. Ces vapeurs sont évacuées du réservoir d'essence vers un boîtier collecteur connecté au carter de papillon. L'essence évaporée est absorbée du boîtier collecteur et brûlée par le moteur quand il est en marche.



1. Réservoir d'essence
2. Tuyau de ventilation du réservoir d'essence
3. Boîtier de ventilation du boîtier collecteur
4. Air d'arrivée
5. Boîtier collecteur
6. Arrivée d'air et des vapeurs des gaz
7. Collecteur d'admission
8. Soupape de contrôle
9. Soupape de renversement

Système EGR (sauf Canada)

La recirculation des gaz d'échappement (EGR) est utilisée pour réduire la formation d'oxydes d'azote en renvoyant une petite quantité des gaz d'échappement au côté d'admission pour réduire la température de combustion. Les gaz d'échappement sont retournés du collecteur d'échappement au collecteur d'admission par une soupape commandée par la dépression du collecteur d'admission au travers du carter de papillon. Une soupape thermostatique retarde la mise en service du système jusqu'à ce que le moteur soit chaud.

Système de turboalimentation

La mission du turbocompresseur est d'augmenter le débit d'air aux cylindres, ce qui entraîne que le moteur peut, à chaque coup de piston, brûler plus de combustible et augmenter sa puissance normale.

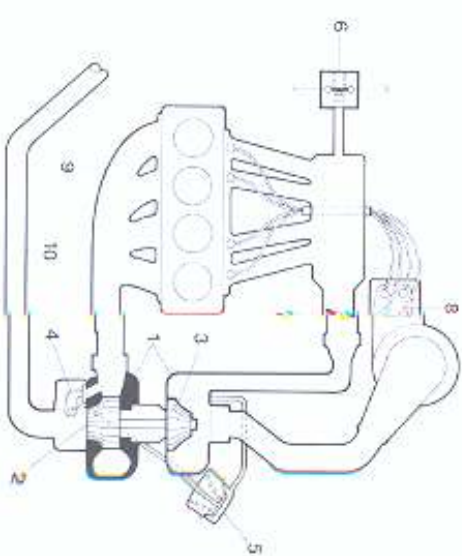
Le turbocompresseur est actionné par les gaz d'échappement du moteur qui font tourner la turbine du compresseur. Fixées sur le même axe, la turbine motrice et la turbine du compresseur tournent à la même vitesse. La turbine de compression est placée dans le système d'admission où elle produit une poussée de la pression de l'air d'admission. Etant donné que le turbocom-

presseur est actionné par les gaz d'échappement du moteur, le régime et la pression d'alimentation du compresseur s'adaptent automatiquement au régime et à la charge du moteur. Au-dessus d'une certaine charge, la pression d'alimentation est limitée par l'action d'un régulateur de pression d'alimentation qui règle le flux de gaz d'échappement vers la turbine motrice.

Système APC

Un moteur équipé du système APC s'adapte automatiquement à la qualité de l'essence utilisée.

Un détecteur sensible au cœnément du moteur transmet des signaux électriques à un dispositif de commande qui est aussi récepteur des signaux



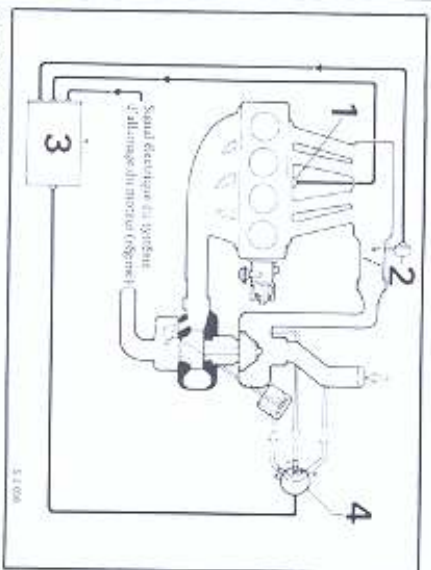
- Système de turboalimentation
1. Turbocompresseur
 2. Turbine motrice
 3. Turbine de compresseur
 4. Régulateur de pression d'alimentation
 5. Boîtie à membrane
 6. Pressostat
 7. Papillon des gaz
 8. Doseur distributeur, carter
 9. Collecteur d'échappement
 10. Tuyau d'échappement

électriques du transmetteur de signal de pression et du système d'allumage (régime du moteur). Traitée par le dispositif de commande, cette information est convertie en impulsions électriques agissant sur une soupape magnétique chargée de régler la pression d'alimentation.

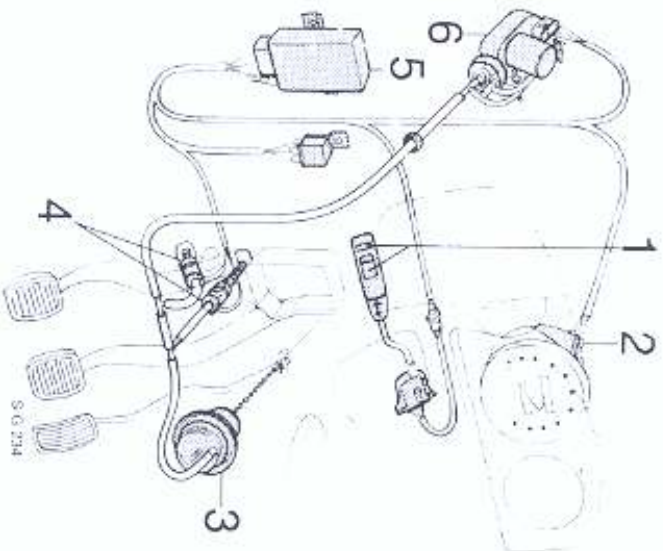
Vitesse de croisière

Le système de vitesse de croisière maintient constante la vitesse édue sans avoir à appuyer sur la pédale des gaz. En branchant le système, la pompe à dépression démarre. Celle-ci commande le régulateur de dépression de sorte que

la pédale des gaz, qui est combiné avec le régulateur, prend la position correspondant à la vitesse réglée. L'information sur la vitesse réglée est fournie, par un transmetteur de signal de vitesse, à l'unité électronique qui la compare à la vitesse réglée. En cas de divergence, la pompe à dépression reçoit un signal et commande le régulateur qui place l'accélérateur dans la position de reprise de la vitesse correcte. La mémoire de l'unité électronique permet la réhabilitation de la vitesse édue après un freinage.



- Système APC**
1. Détecteur de cogneement
 2. Transmetteur de signal de pression
 3. Dispositif de commande
 4. Soupape magnétique
- 34



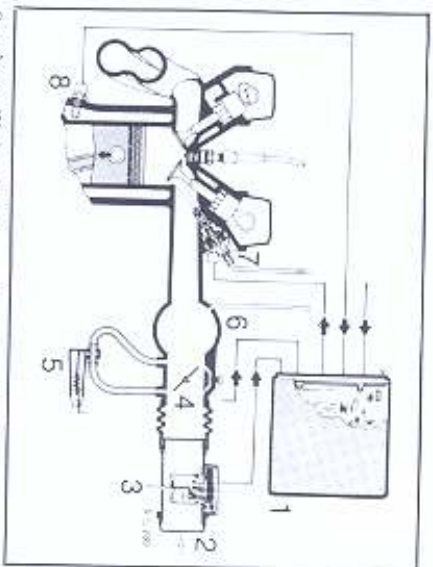
- Système de vitesse de croisière**
1. Commutateur
 2. Transmetteur de signal de vitesse
 3. Régulateur à dépression
 4. Contacts, pédales de frein et d'embrayage
 5. Unité électronique
 6. Pompe à dépression

Retrodresseur d'air d'alimentation

Le refroidisseur d'air d'alimentation est placé entre le turbocompresseur et le collecteur d'admission. Refroidi par l'air de déplacement, il a pour fonction de refroidir l'air d'admission du moteur, ce qui augmente sa puissance tout en maintenant une économie de carburant satisfaisante.

Système d'injection de carburant

La Saab 900 Turbo 16 possède un système d'injection de carburant de fabrication Bosch LH-Jetronic. Le système mesure la masse d'air com-



- Système d'injection de carburant, principe**
1. Dispositif de commande
 2. Débit mètre d'air
 3. Filr thermique
 4. Pupillon
 5. Tirour d'air additionnel
 6. Collecteur d'admission
 7. Injecteur
 8. Transmetteur de signal thermique

sommée par le moteur et prend ensuite en compte la température, pression et humidité de l'air. Les systèmes anciens ne tiennent compte que du volume de l'air admis et/ou de la pression atmosphérique. L'air passe par débimètre contenant un fil thermique constamment chauffé à une température supérieure en 100°C à la température de l'air admis. La valeur de la masse d'air admise est obtenue par la mesure des tensions différentielles du circuit de mesure du fil thermique. Les signaux en résultant sont traités par un dispositif de commande qui est aussi informé sur la température du moteur, l'angle du papillon et les impulsions d'allumage. Les signaux du dispositif de commande en résultant déterminent le temps d'ouverture des injecteurs.

Cette méthode permet la détermination très précise de la valeur de l'oxygène contenu dans l'air admis dans le moteur et, en réciproque, le volume exacte de l'essence nécessaire à une combustion efficace.

En cas de rupture du fil thermique, une protection incorporée au dispositif de commande assure la poursuite du fonctionnement du moteur, avec cependant une certaine limitation des performances.

Direction

Servo-direction

Sur certains modèles, le boîtier de direction est pourvu d'un dispositif d'assistance qui facilite les manoeuvres du volant à des toutes petites vitesses.

Transmission

La boîte de vitesses et le différentiel sont montés sous le moteur dont ils font partie intégrante. Une partie du carter de la boîte de vitesses constitue un carter d'huile. La section avant de la boîte de vitesses est occupée par l'engrenage primaire qui transmet la force du moteur à la boîte de vitesses.

Système de refroidissement

Avant que le moteur n'ait atteint sa température de service, l'admission au radiateur est fermée par un thermostat et l'eau de refroidissement circule dans le moteur et l'échangeur de chaleur jusqu'à obtention de la température d'ouverture du thermostat.

Le ventilateur de refroidissement est à entraînement électrique et réglé par une commande thermostatique. Il ne fonctionne que lorsque la température du liquide de refroidissement du radiateur est supérieure à la température d'intervention de la commande thermostatique. Le ventilateur peut continuer à fonctionner ou se mettre en marche automatiquement un moment après avoir coupé le contact du moteur.

Ne pas placer d'écran devant le système de refroidissement.

Freins

Le circuit de freins de route comporte un dispositif servo amplificateur de la force appliquée à la pédale lors du freinage. Cette amplification ne peut être produite que quand le moteur est en marche. Pour freiner la voiture avec le mo-

teur arrêté, p.ex. pendant un remorquage, il est nécessaire d'exercer beaucoup plus de force avec le pied.

Sur le tableau de bord il y a un témoin pour le frein de stationnement (frein à main) et un pour le frein de route (frein au pied). Le témoin du frein de stationnement brille quand le levier de frein est tiré. Le témoin du frein de route brille quand le niveau du liquide de frein est en dessous de la marque MIN, ce qui peut être indice de fuites du système. Le système étant composé de deux circuits indépendants agissant sur la diagonale, un seul de ces circuits peut être endommagé, ce qui signifie que l'effet de freinage limité qui en résulte, permet de conduire la voiture avec prudence jusqu'au garage Saab le plus proche, pour un contrôle.

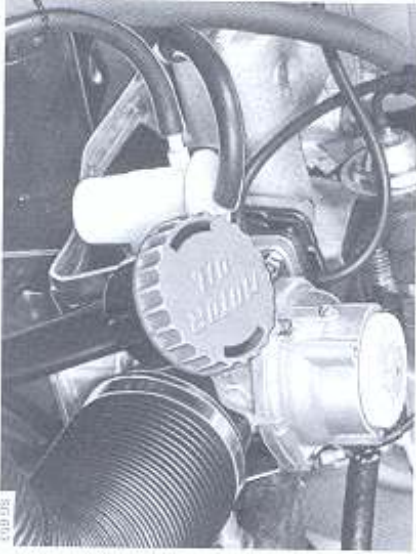
Pneus

Les pneus et jantes livrés avec la Saab 900 ont été soigneusement adaptés aux caractéristiques des différents modèles et contribuent d'une façon fondamentale, à la bonne tenue de route de la voiture. Si vous désirez monter d'autres jantes et pneus que ceux dont la voiture est équipée à la livraison, il faut que vous consultiez un garage agréé Saab sur les possibilités et alternatives existantes. Les ateliers agréés disposent d'information sur les pneus et jantes approuvés pour la voiture.

C

Huile de moteur

Vérifier l'huile à intervalles réguliers. Cette vérification doit s'effectuer de 2 à 5 minutes après l'arrêt du moteur. Il ne faut pas que le niveau de l'huile descende au-dessous du repère inférieur de la jauge ni qu'il monte au-dessus du supérieur, car, en ce dernier cas, il pourrait en résulter une trop forte consommation d'huile. La distance entre ces deux repères correspond au volume d'un litre. S'il y a lieu, faire le remplissage d'huile selon les recommandations. Le remplissage a lieu par le tuyau de la jauge de niveau. Si le niveau est au-dessus du centre des repères MAX-MIN, aucune huile ne doit être ajoutée. Après contrôle et remplissage éventuel,



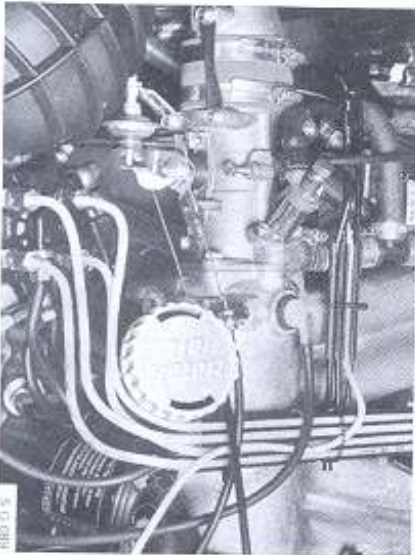
Couvercle de remplissage avec sonde de niveau (moteur à carburateur)

36

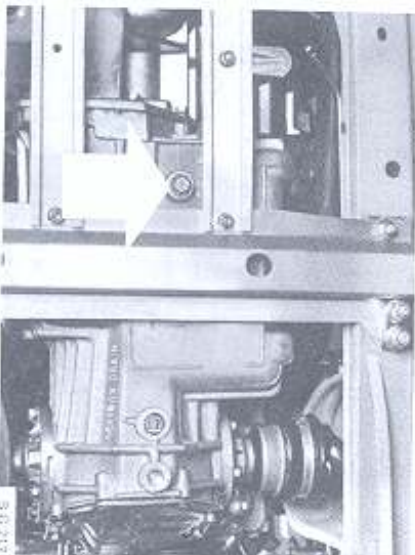
introduire complètement la jauge d'huile et serrer à fond le bouchon de remplissage.

L'huile du moteur doit être remplacée en accord avec la programme d'inspections. Pour les voitures à moteur turbocompressé et pour les voitures soumises à des conditions de conduite défavorables, les intervalles de remplacement en vigueur sont **plus courts**, 10 000 km. Sont considérées comme des conditions défavorables, la conduite à haute température extérieure, les longs parcours à haute vitesse ou les courts parcours par temps froid.

NB. Ne pas confondre les bouchons de vidange du moteur et de la boîte de vitesses.



Couvercle de remplissage avec sonde de niveau (moteur à injection)



Bouchon de vidange, moteur

3-6-27

Filtere à huile

Le filtre à huile doit être remplacé en accord avec le programme d'inspections. Graisser le joint en caoutchouc du nouveau filtre avec un peu d'huile et le visser à fond avec la main.

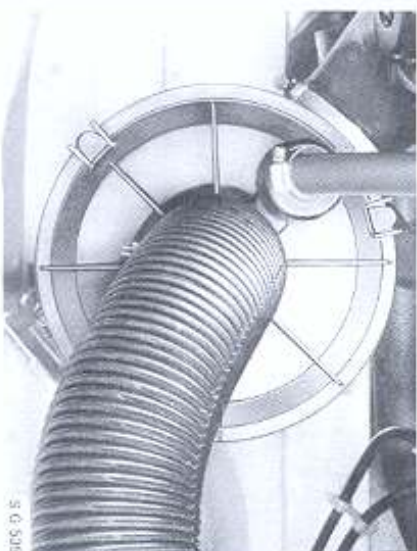


Filtere à huile

S G 000

Filtere à air

L'épurateur d'air est monté à gauche, dans l'avant partie du compartiment moteur. La cartouche filtrante est remplaçable et doit être renouvelée en accord avec le programme d'inspections. Lors de la conduite sur route poussiéreuse, il faut la changer plus fréquemment. L'élément filtrant est en papier spécial et ne doit pas être lavé ni humecté, mais on peut le nettoyer avec précaution, à l'air comprimé, par exemple. Le filtre à air est pourvu d'un pré-chauffeur d'air thermostatique et à régulation à dépression.



Filtere à air

S G 506

Crépine d'essence / filtre d'essence

La pompe à essence du moteur à injection est électrique et montée dans le réservoir d'essence. Le filtre à essence est monté sur le côté gauche du compartiment moteur et doit se remplacer conformément au programme d'inspections.



Filtere à essence, moteur à injection

S G 100

Liquide de refroidissement

Généralités

Le récipient de détente est transparent pour faciliter le contrôle. Le niveau doit se trouver entre les marques MAX et MIN du récipient. Remplir, s'il en est besoin, avec de l'eau pure et du liquide antigel à quantités égales. Si, au remplissage, le récipient de détente est vide, il faut en compléter le niveau après avoir chauffé le moteur.

Liquide de refroidissement

Le circuit de refroidissement est rempli en usine. Avec un mélange refroidisseur contenant 45 % de liquide antigel et anticorrosion. Il faut éviter des concentrations inférieures à celle-ci, étant donné le risque de corrosion que



Récipient de détente du radiateur

S G 010

38

céla comporte. Par temps rigoureusement froid, il faut augmenter le degré de concentration.

Pour la protection antigel à températures de -50°C , il faut employer 60% de liquide antigel. La protection antifouille du liquide antigel s'affaiblit après un certain temps. Le liquide antigel Saab (original) peut être utilisé sans changement pendant une période de 3 ans. Les liquides antigel d'autres marques peuvent exiger d'être changés plus souvent.

NB. Lorsqu'il s'agit d'ajouter de l'antigel, il faut tout d'abord le mélanger à de l'eau dans les proportions appropriées étant donné que l'on n'obtiendra pas une circulation complète avant l'ouverture du thermostat. Si de l'antigel est versé seul, le moteur risque de geler complètement, car le mélange de l'antigel au liquide de refroidissement ne s'est pas fait assez vite.

Contrôle du point de congélation du liquide de refroidissement

Contrôler le point de congélation du liquide de refroidissement suffisamment à temps avant

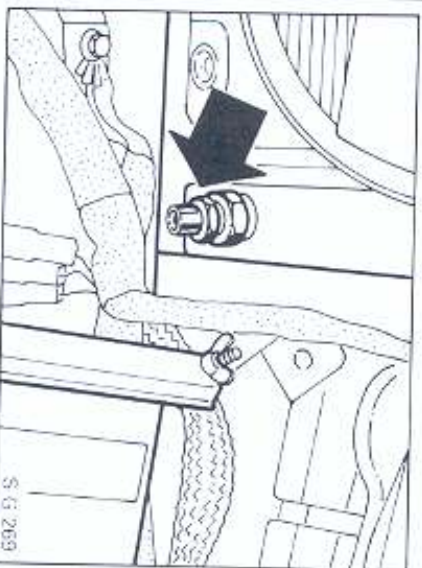
l'arrivée de l'hiver, ce qui peut être fait dans la plupart des stations de service.

ATTENTION

Le système de refroidissement est soumis à pression. Desserrer, pour cette raison, le bouchon du récipient de détente avec prudence, et laisser s'échapper la vapeur avant d'enlever le bouchon.

Changement de liquide de refroidissement

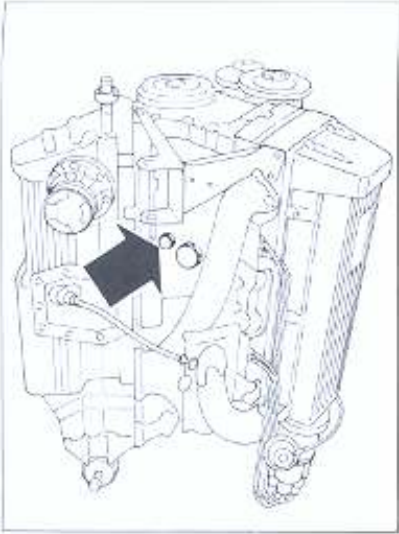
- Régler la commande de chauffage à la position maximum.
- Desserrer le bouchon à pression du récipient de détente.
- Ouvrir le robinet de vidange, à droite sous le radiateur. Tenir l'écran intérieur. Démonter le bouchon de vidange du côté droit du moteur, sous le collecteur d'échappement. Laisser couler le liquide.



Robinet de vidange du radiateur

S G 269

- D) Desserter le bouchon de vidange, placé à droite du moteur sous le collecteur d'échappement.
- E) Fermer le robinet et le bouchon de vidange et contrôler que la commande de chauffage est complètement ouverte.
- F) Ouvrir le raccord de purge et verser le liquide de refroidissement dans le récipient de détente jusqu'à ce que le liquide goutte par le raccord de purge.
- G) Fermer le raccord de purge et monter le couvercle du récipient de détente.
- H) Démarrer et chauffer le moteur, faire ensuite l'appoint du récipient de détente si nécessaire.



Bouchon de vidange du moteur

950 0001



Raccord de purge

951 0001

Huile de boîte de vitesses

Boîte de vitesses manuelle

Contrôler régulièrement le niveau d'huile de la boîte de vitesses:

La jauge du niveau d'huile est placée sur le côté droit du moteur. Le niveau d'huile doit se trouver entre les marques MAX et MIN de la jauge. Le remplissage a lieu par le tuyau de la jauge. Il ne faut pas changer l'huile de la boîte de vitesses. Le liquide de la commande d'embrayage hydraulique est fourni par le réservoir du liquide de frein.

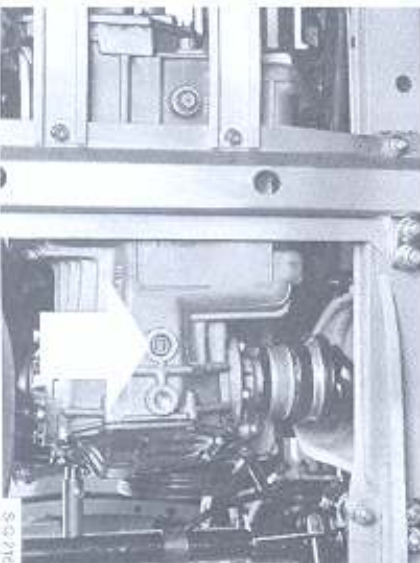
ATTENTION

Il ne faut pas confondre les bouchons de vidange du moteur et de la boîte de vitesses.



Jauge d'huile, boîte de vitesses manuelle

S.G. 536



Bouchon de vidange, boîte de vitesses manuelle

S.G. 276

C

Boîte de vitesses automatique

Contrôler régulièrement le niveau d'huile de la boîte de vitesses.

La jauge d'huile de la boîte de vitesses automatique comporte des repères différents pour la boîte de vitesses chaude et froide. Contrôler le niveau d'huile de la façon suivante:

A Tirer le frein à main. Laisser le moteur tourner au ralenti pendant 15 s. mini. avec le sélecteur en D; ensuite, 15 s. avec le sélecteur en R. et, en dernier lieu, 15 s. mini. avec le sélecteur en P.

B Contrôler que le niveau d'huile se trouve entre les repères de la jauge (le moteur tournant au ralenti avec le sélecteur en P). Les repères sur la jauge indiquent une différence de 0,5 l.

Attention: Si la température est très basse,



Jauge d'huile, boîte de vitesses automatique

40

Le niveau d'huile peut rester au-dessous du repère inférieur pour moteur froid.

C Si le niveau est trop bas, il faut faire l'appoint par le tuyau de la jauge.

D Après remplissage, faire tourner à nouveau le moteur au ralenti avant de contrôler le niveau. La jauge d'huile doit être essuyée au moyen d'une toile de nylon, d'un papier non pelucheux ou d'une peau de chamois. Il faut éviter d'utiliser les chiffons susceptibles de s'effilocheur sur la jauge.

Observer la plus scrupuleuse propreté lors du remplissage.

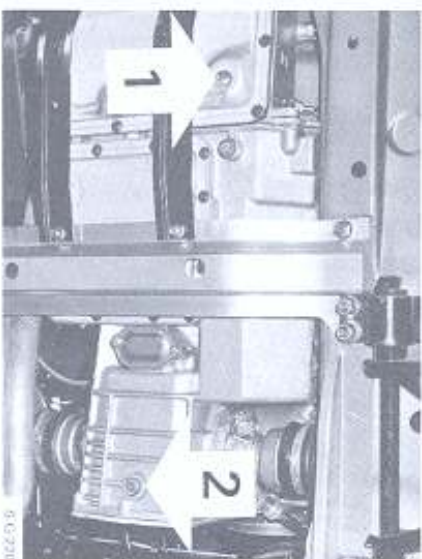


Jauge d'huile, boîte de vitesses automatique

5-110



Bouchon indicateur de niveau, transmission aux roues, boîte de vitesses automatique



Bouchons de vidange, boîte de vitesses automatique

1. Boîte de vitesses
2. Transmission aux roues

9-G-730

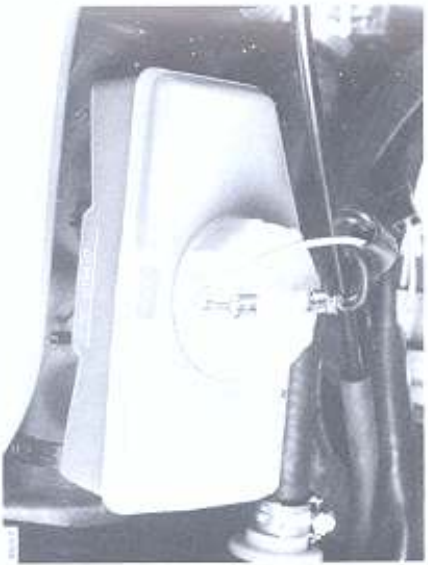
Liquide de frein/garnitures

de frein

Contrôle

Le réservoir est transparent pour faciliter le contrôle du niveau, qui doit se trouver entre les marques MAX et MIN. N'utiliser que de l'huile recommandée. Contrôler qu'il n'y ait pas de fuites dans le circuit de freinage.

Après longtemps d'utilisation, le liquide de frein se détériore par l'absorption d'eau et par l'oxydation. Il faut, par conséquent, le remplacer d'accord avec les recommandations du programme d'inspections. Ce travail doit être effectué par un garagiste agréé. Le frein au pied et le frein à main sont à rattrapper de jeu automatique. Aucun allongement de



Réservoir du liquide de frein

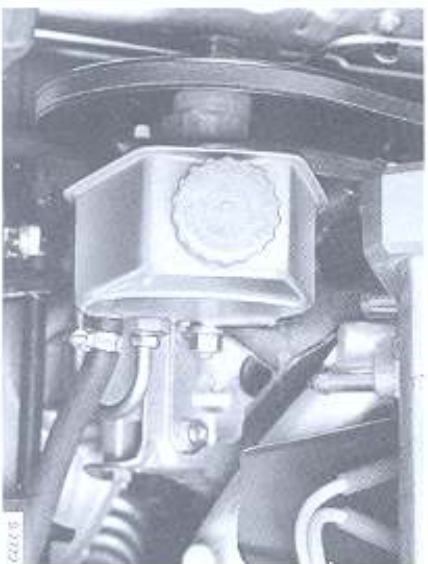
la course de la pédale ou du levier de frein n'aura donc sur l'état d'usure des garnitures. Pour cette raison, il est très important de contrôler régulièrement l'épaisseur des garnitures des freins en accord avec le programme d'inspections.

Le remplacement des plaquettes de frein doit être fait par un garagiste agréé. Il faut aussi veiller, lors du changement, à n'utiliser que des plaquettes et des mâchoires Saab d'origine.

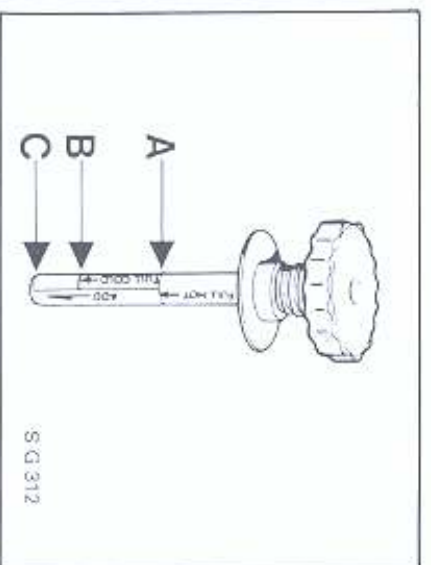
Direction

Concerne la Saab 900, 900 i et la 900 Turbo 8 à servodirection.

Il faut contrôler le niveau du liquide de la servodirection en accord avec le programme d'inspec-



Réservoir de liquide, servo-direction



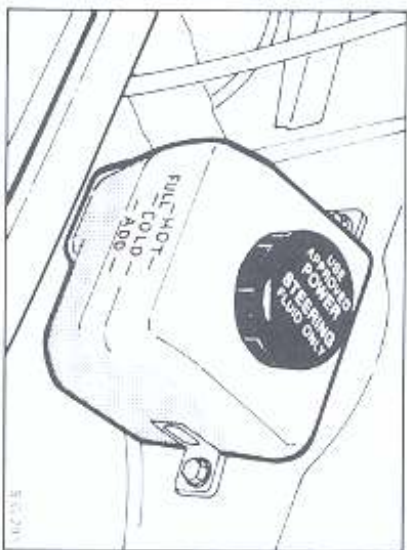
Jauge de niveau du réservoir de liquide

tions. La jauge du niveau, dans le bouchon du réservoir, est pourvue d'échelles différentes pour l'huile froide et chaude. Si, après conduite, la voiture est à température de régime, le niveau doit se trouver entre les graduations pour l'huile chaude (A) et froide (B). Si le contrôle se fait quand la voiture est froide, le niveau doit se trouver entre les graduations pour l'huile froide (B) et le bout de la jauge (C). Utiliser de l'huile de servodirection "Texaco Power Steering Fluid" lors du remplissage.

Concerne la Saab 900 Turbo 16

Il faut contrôler le niveau du liquide de la servodirection en accord avec le programme d'inspections. Le réservoir est pourvue d'échelles différentes pour l'huile froide et chaude. Si, après conduite, la voiture est à température de régime, le niveau doit se trouver entre les graduations pour l'huile chaude (HOT)

C



Réservoir de liquide, servo-direction et froide (COLD). Si le contrôle se fait quand la voiture est froide, le niveau doit se trouver entre les graduations pour l'huile froide (COLD) et le bout de la jauge (ADD). Utiliser de l'huile de servo-direction "Texaco Power Steering Fluid" lors du remplissage.

Batterie

AVERTISSEMENT

Lors de travaux avec la batterie, il y a toujours risque d'explosion à cause de l'inflammabilité de l'hydrogène qu'elle dégage, lequel, au contact avec l'oxygène de l'air, génère du gaz détonant (oxydrique).

La batterie contient de l'acide sulfurique dilué, d'action corrosive. Si l'acide est entré en contact avec les yeux, la peau ou les vêtements, rincer immédiatement avec de l'eau. En cas d'éclaboussures dans les yeux, il faut chercher les soins d'un médecin.

42

La batterie est du type à antimoine bas et très facile à entretenir. Le niveau de l'électrolyte n'a pas besoin d'être contrôlé si souvent que celui des batteries au plomb. Le niveau de l'électrolyte doit être au bord inférieur du tuyau de remplissage. Pour le remplissage, utiliser de l'eau distillée.

Les voitures à moteur turbocompressé sont pourvues d'une batterie exempte de service dont il, n'est pas besoin de contrôler l'électrolyte. La charge de la batterie doit être contrôlée

périodiquement. Ce contrôle est spécialement important en hiver, la batterie perdant une partie de sa capacité de charge à basse température. A la suite de déplacements courts et répétés en période d'hiver, le rechargement de la batterie peut être nécessaire. Pour cela, utiliser un chargeur de batterie ou parcourir quelques dizaines de kilomètres sur une grande route.



Batterie

Il faut faire très attention au branchement de la batterie. Connecter le câble isolé + au pôle + de la batterie et le câble de mise à la terre au pôle - de la batterie. Ne pas connecter ni déconnecter la batterie au circuit lorsque le moteur est en marche. En cas de charge rapide de la batterie, le câble + de celle-ci doit être déconnecté.

Alternateur

L'alternateur est placé à gauche du moteur, à côté du tablier. Il est actionné par deux courroies trapézoïdales à partir de la poulie du vilebrequin. Il est d'importance que la tension des courroies soit correcte. Pour régler leur tension, desserrer l'écrou 1 et pousser l'alternateur vers le dehors à l'aide de l'écrou 2. La tension des courroies doit correspondre à l'effort d'une flexion de 55 env. en appuyant au centre.

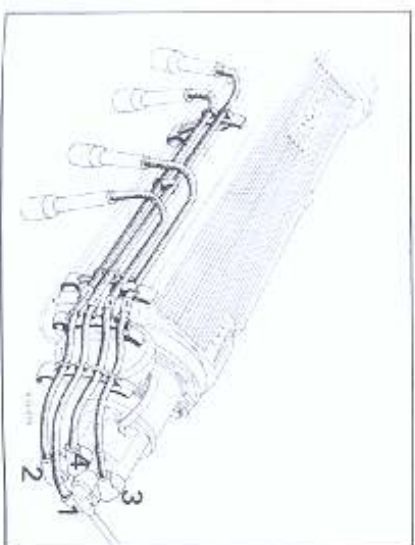


Vérification de la tension de la courroie

Bougies

La puissance maximum du moteur ne s'obtient que si les bougies recommandées sont employées. Pour régler l'écartement des électrodes, il faut agir sur l'électrode latérale. Veiller très attentivement à ce que des impuretés ne pénètrent pas dans les cylindres lors du démontage des bougies.

L'ordre d'allumage est: 1-3-4-2, le cylindre No. 1 étant celui disposé le plus à l'arrière.



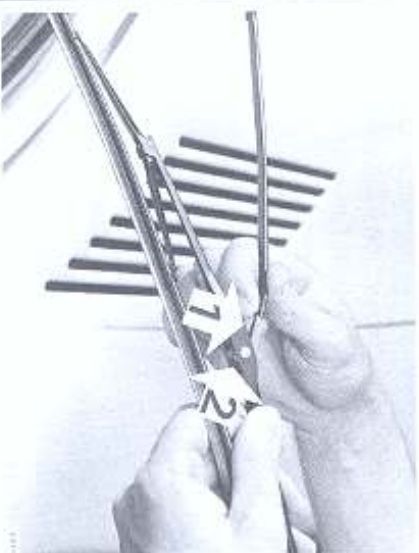
Disposition des câbles d'allumage

Essuie-glace et essuie-phares

Vérifier régulièrement les balais en caoutchouc des essuie-glaces et des essuie-phares. Il est recommandé d'utiliser de l'Alcoofol pour le nettoyage. S'ils présentent des indices d'usure, il faut les remplacer.

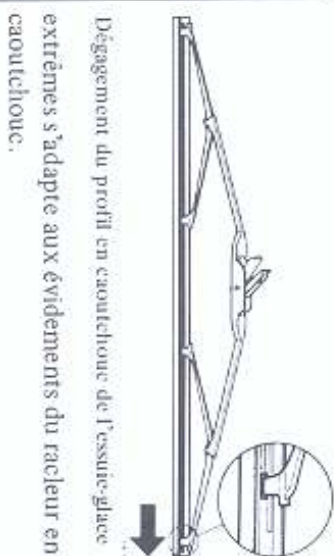
Changement des racleurs en caoutchouc de l'essuie-glace

Rabattre le porte-balai. Enfoncer le support en plastique et retirer le balai complet. Dégager le racleur en caoutchouc en tirant sur lui dans le sens de la flèche de façon à détacher de sa fixation l'évidement du racleur par l'une de ses extrémités. Pour le montage, le nouveau racleur en caoutchouc doit être enfilé dans les quatre fixations et tiré à fond pour le verrouiller en place de sorte que l'une des fixations



Démontage de racleur en caoutchouc

1. Comprimer le support en plastique
2. Pousser le racleur dans le sens de la flèche.



Dégagement du profil en caoutchouc de l'essuie-glace extrêmes s'adapte aux évidements du racleur en caoutchouc.

Changement de balai d'essuie-phare

Rabattre les porte-balais et retirer le balai complet. Monter le nouveau balai.

Lave-glace et lave-phares

Le réservoir du liquide de lavage a une capacité de 6 litres. Faire le remplissage avec du "Liquide de lavage Saab" et de l'eau. Les gicleurs des la-



Réservoir de liquide de lavage

veurs consistent en des billes orientables qui permettent de régler la direction du jet avec une épingle.

Réglage de phares

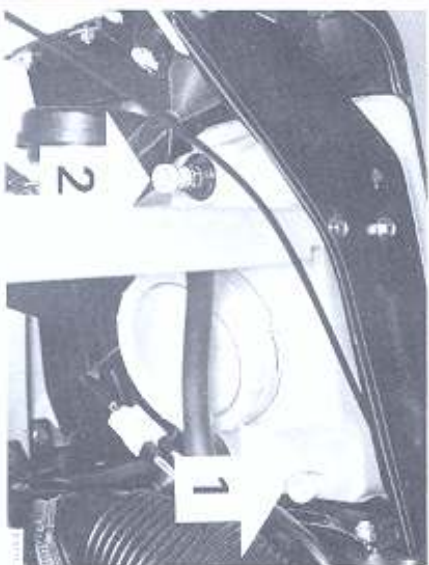
Le réglage des phares se fait avec un bouton placé derrière le corps des phares et accessible à partir du compartiment moteur. **Remarque.** Sur la Saab 900 Turbo avec refroidisseur d'air de suralimentation, une tôle d'appui doit être enlevée avant de régler le phare gauche. Dégager l'appui du longaron et le tirer vers la haut. Le bouton supérieur permet le réglage latéral: l'in-férieur, le réglage en hauteur.

Remplacement d'ampoule

Phares

Desserrer le couvercle postérieur des phares.

Remarque. Sur la Saab 900 Turbo avec refroidisseur d'air de suralimentation, une tôle



Boutons de réglage des phares

1. Bouton de réglage latéral
2. Bouton de réglage en hauteur



Démontage de tôle

d'appui doit être enlevée avant de changer la lampe du phare gauche. Dégager l'appui du longaron et la tirer vers la haut. Enfoncer la bague à ressort et la faire tourner légèrement dans le sens contraire de la montre.

Dégager la connexion et retirer l'ampoule.

Ne pas toucher au verre de l'ampoule. Il faut la monter de sorte que les trois talons de guidage soient correctement positionnés, monter en la vissant la bague à ressort fixée à baionnette.

Fixer les connexions et monter, en le vissant, le couvercle.

Feux combinés AV (Saab 900 unique-

ment, sans le Canada) et AR

Desserrer les vis de fixation et retirer le transparent. Appuyer sur l'ampoule, la faire tourner légèrement dans le sens contraire de la montre et la retirer. Monter une nouvelle ampoule et contrôler qu'elle soit bien fixée et que le contact soit correct. Les ampoules des clignotants AV



Remplacement d'ampoule, phares

et des feux de stationnement, sont des ampoules à double fil qui doivent être tournées du bon côté lors du montage.

Essuyer l'ampoule, le réflecteur et le transparent, qui doit être monté de sorte que le joint en caoutchouc rende l'ensemble parfaitement étanche.

Lanternes combinées avant (seulement 900 Canada, 900i, 900 S et 900 Turbo)

Les lampes des lanternes combinées avant se changent à partir du compartiment moteur.

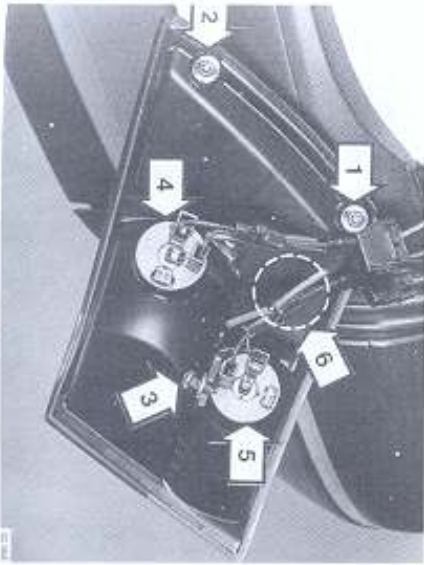
Dévisser les vis 1, 2 et 3 (les vis 1 et 2 n'ont pas besoin d'être enlevées). Dégager avec précaution les lanternes combinées. Le support est muni d'une douille à baionnette. Attraper les deux languettes de plastique et tourner le support dans le sens contraire des aiguilles d'une montre. Enlever le support du boîtier de lampe et changer l'ampoule. Contrôler qu'elle soit bien en place et fasse bon contact.

Manuel d'instruction SAAB 900 M 1987



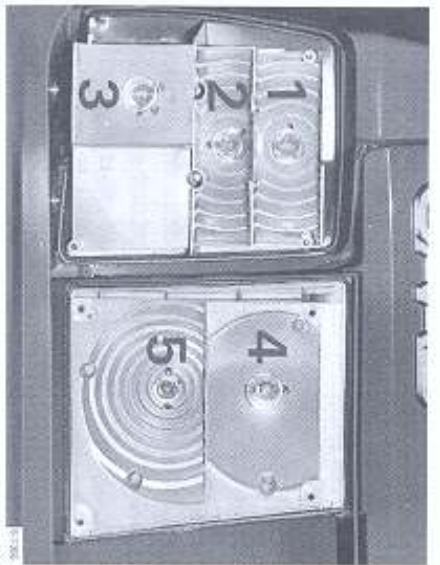
Ampoules, feux combinés AV (Saab 900, sans le Canada)

1. Clignotant
2. Feu de stationnement



Ampoules, feux combinés AV (seulement 900 Canada, 900i, 900S et 900 Turbo)

- 1-3. Vis
4. Clignotant
5. Feu de stationnement
6. Phare de recul latéral (certaines variantes)



Ampoules, feux combinés AR, Saab 900 Combi Coupé

1. Clignotants
2. Phare de recul
3. Lanterne AR/Feux stop (sauf Canada)
3. Feu de position arrière et latéral/feu stop (seulement Canada)
4. Antibrouillard arrière (sauf Canada)
4. Feu stop (seulement Canada)
5. Lanterne AR



Ampoules, feux combinés AR, Saab 900 Berline

1. Clignotants
2. Phare de recul
3. Lanterne AR/Feux stop (sauf Canada)
3. Feu de position arrière et latéral/feu stop (seulement Canada)
4. Lanterne AR
5. Antibrouillard arrière (sauf Canada)
5. Feu stop (seulement Canada)

Saab 900 Sedan

Retirer le carton derrière les lanternes arrière, dans le coffre. Dégager les garnitures jusqu'à rendre accessible la partie arrière de la lanterne et la retirer en appuyant sur le languettes plastiques de verrouillage contre le centre de la lanterne. Changer l'ampoule défectueuse.

Clignotants latéral

Amener vers l'avant le transparent pour retirer la section arrière. Remplacer l'ampoule. Au montage, veiller à ce que le ressort ait prise sur le bord de tôle.

Eclairage de plaque police

Desserrer le transparent. Plier prudemment l'une des languettes de contact pour pouvoir retirer l'ampoule.



Clignotants latéral

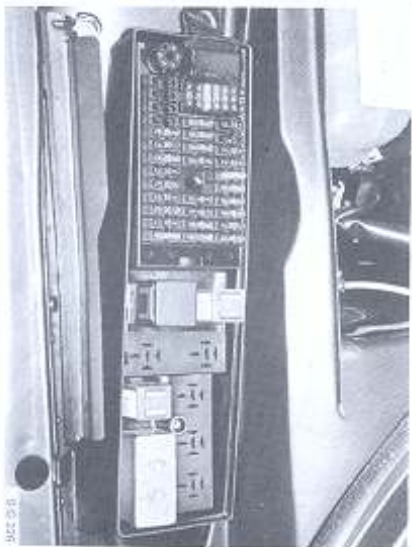


Plafonnier

Enlever le verre de lampe en le tirant vers le bas. Courber prudemment le contact de façon à ce que la lampe soit libérée. Pour les voitures à toit ouvrant : Dégager le carter de lampe en tirant le côté avant vers le bas.

Fusibles

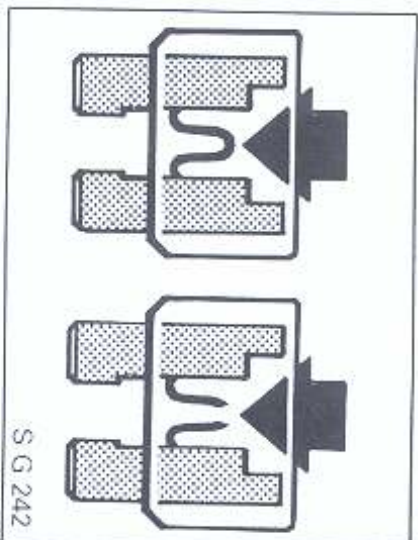
Les fusibles sont placés dans la centrale électrique, à gauche dans le compartiment moteur. Les fusibles sont numérotés. Cette numérotation est à côté des fusibles. Le système protégé par chaque un des fusibles est indiqué sur le couvercle de la centrale électrique. Ces indications



Centrale électrique

46

figurent aussi dans la section Caractéristiques Techniques. **Remarque:** le texte du couvercle n'est pas placé sur les fusibles auxquels il fait allusion. Quand le ruban métallique d'un fusible est abîmé, il faut le changer. Pour contrôler l'état des fusibles il faut les démonter. Pour faciliter le démontage des fusibles il y a un outil extracteur spécial placé immédiatement après la trisième rangée de fusibles. Embrasser le fusible avec l'extracteur et tirer perpendiculairement vers le haut. Lors du changement d'un fusible, il est très important que le nouveau soit du même empérage que l'ancien. Cette valeur est indiquée par la couleur du fusible et par un chiffre marqué dessus. Si le même fusible grille souvent, il faut confier la voiture à un garagiste agréé pour contrôle du système électrique.



Fusible en bon état

Fusible grille

Roues

Pression des pneus

Il faut vérifier régulièrement la pression des pneus. Elle doit être adaptée à la charge et aux vitesses de conduire de la voiture. Voir le tableau de pression des pneus dans la section Caractéristiques techniques. Les valeurs recommandées correspondent aux pneus froids. Ne baissez jamais la pression des pneus chauds. Le contrôle de la pression quand les pneus sont chauds, ne peut en occasionner le réglage que si elle est trop basse. La pression incorrecte considérablement la souplesse de conduite et la bonne tenue de route de la voiture.

Si la soupape n'est plus étanche, après contrôle de la pression de l'air elle peut facilement être remplacée.

ATTENTION

Ne pas oublier de régler la pression des pneus lors d'un changement important de la charge ou de la vitesse de la voiture.

Avertisseur d'usure

Les pneus sont pourvus d'un avertisseur d'usure qui consiste en une bande transversale (large d'environ 1,2 mm) qui devient visible lorsqu'il ne reste que 1,6 mm de la sculpture de la bande de roulement du pneu. Il faut alors remplacer les pneus.

Changement de roue

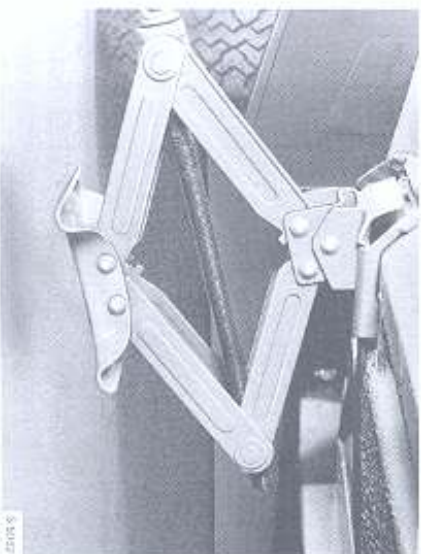
La roue de secours, la trousse à outils et le verin à manivelle sont placés sous un couvercle du planer du coffre.

Lorsqu'il est nécessaire de soulever la voiture à l'aide du cric, il convient d'engager le cric dans l'un des supports avant ou arrière qui se trouvent sous chaque marche de porte.

Lors de l'emploi d'un cric roulant, veiller à ne pas endommager le dessous de la carrosserie. Des renforts sont prévus à l'avant et à l'arrière pour l'application du cric.

Ne jamais se glisser sous la voiture tant qu'elle est soulevée par le cric.

A Immobiliser la voiture avec le frein à main et introduire le cric en le glissant dans le renfort. Actionner ensuite la manivelle jusqu'à rejoindre le sol avec la base du cric.



Mise en place du cric

S 9027

B Régler l'enjoliveur en y glissant un tournevis et le forcer hors de son logement. Les enjoliveurs couvrant entièrement la roue n'ont pas besoin d'être démontés.

C Avant de soulever, vérifier que la partie supérieure du cric soit bien dans le logement prévu et que le cric repose au sol sur toute sa base. Desserrer les écrous de roue, étant plus bloquée par le sol, puisse tourner librement. Dévisser les écrous et enlever la roue.

D Soulever la voiture jusqu'à ce que la roue, étant plus bloquée par le sol, puisse tourner librement. Dévisser les écrous et enlever la roue.

E Monter la roue et serrer légèrement les écrous (le dispositif de fixation de la roue de secours se démonte avec une clé à douille). Veiller à ce que les écrous et la jante soient bien positionnés.

F Faire descendre la voiture. Serrer les écrous à croix avec la clé à douille faisant partie de la trousse à outils de la voiture. Couple de serrage : 90—110 Nm.



Ordre de serrage des écrous de roues

S 9 397

la trousse à outils de la voiture. Couple de serrage : 90—110 Nm.

Le serrage des écrous doit se faire manuellement. Un serrage excessif à la visseuse-dévisseuse peut rendre difficile le changement de roue en cas de crevaison.

G Resserrer les écrous après avoir parcouru quelques dizaines de kilomètres. Couple de serrage : 90—110 Nm.

ATTENTION

Si des jantes en aluminium de la Saab d'ancienne modèle sont utilisées, il faut aussi utiliser les écrous correspondant à ce même modèle et pour ce même type de jantes.

ATTENTION

Les écrous des roues doivent être serrés manuellement. Un serrage excessif à la visseuse-dévisseuse peut rendre impossible leur démontage ultérieur, p. ex. quand il faut changer la roue en cas de crevaison.

La roue de secours compacte

Cette roue de secours est très légère et facile à manipuler lors du montage. Elle ne doit être utilisée qu'en cas de crevasion d'une des roues ordinaires. Les kilométrage d'utilisation maximum de la roue de secours compacte est de 3.500 km.

C

La vitesse ne doit jamais être supérieure à 80 km/h. La pression d'air doit être de 4,2 bar (kp/cm²).

Mettre la roue remplacée dans le sac plastique de la trousse à outils, la placer ensuite de sorte qu'elle ne soit projetée vers l'avant lors d'un coup de frein violent. Monter la roue originale dès qu'elle sera réparée.

Contrôler la pression de l'air au moins une fois par mois.

Pression: 4,2 bar (kp/cm²).

Permutation des roues

Du fait de la traction avant, les pneus AV s'usent plus rapidement que les pneus AR. Après un certain kilométrage, s'il est souhaitable, les pneus peuvent être interchangés de façon que les moins usés soient montés à l'avant. Par suite de cette permutation, les pneus ont à peu près tous la même durée de service. Veiller cependant à ce que le sens de rotation des pneus ne soit pas inversé. La roue AV gauche doit être changée avec la roue AR gauche.

Si la voiture est équipée de roues de type différent (pneus diagonaux ou radiaux à exécution d'été ou d'hiver), il faut que les pneus du même axe soient du même type.

S'il faut remplacer les pneus de la voiture, il faut le faire par paires, de façon à avoir les mêmes pneus sur le mêmes sur le même axe. La pression des pneus ne doit pas différer de celle qui est recommandée. Il est important que les pneus du même axe soient à la même pression.

Climatisation

Détection des pannes

En cas de panne de l'installation de climatisation, vous pouvez réaliser personnellement les contrôles ci-après.

Si malgré tout, le fonctionnement de l'installation n'est pas satisfaisant, il faut contacter un garage Saab agréé.

Remarque! Lors de la connexion de l'installation d'air conditionné, une condensation se forme dans l'évaporateur. Une fois la voiture garée, une petite flaque d'eau peut se former sous la voiture lorsque l'eau de condensation goutte sur le sol.

Refroidissement insuffisant

- Contrôler que les commandes de température et d'aération sont bien réglées.
- Contrôler que le condenseur (monté devant le radiateur) n'est pas colmaté par les insectes ou les saletés.
- Contrôler que la courroie du compresseur ne patine pas.
- Contrôler la température du moteur. Si l'indicateur du thermomètre est sur le secteur rouge, la climatisation est mise automatiquement hors circuit.
- Contrôler l'état des fusibles protégeant les ventilateurs et le compresseur.

Entretien et inspections

A Au printemps, il faut laisser la voiture chez un garagiste Saab agréé pour le contrôle de l'installation de climatisation.

B La courroie et les vis de fixation du compresseur ainsi que l'embrayage magnétique doivent être contrôlés lors des inspections ordinaires.

C Le condenseur et le radiateur doivent être maintenus propres, sans insectes ou autres saletés. Lors du lavage de la voiture, le radiateur et le condenseur (monté devant le radiateur) doivent être rincés par la grille du radiateur et par l'intérieur du compartiment moteur.

ATTENTION: Il ne faut pas monter de la toile métallique ou une autre sorte d'écran à insectes devant la grille du radiateur, la capacité de refroidissement de celui-ci devenant ainsi sensiblement inférieure.

D Pendant la saison froide, il faut mettre en service la climatisation 1-2 fois par mois, pendant 5-10 minutes, lors de la conduite sur grande route, quand la voiture est chaude. Cette mesure sert à empêcher la détérioration des joints. Graisser le compresseur avec un produit qui circule avec le réfrigérant.

ATTENTION: Il ne faut donc pas faire fonctionner l'installation quand la température extérieure est inférieure à +3°C.

Ceintures de sécurité

Contrôler, de temps à autre, le fonctionnement des ceintures de sécurité. Les boucles et les rouleaux doivent se bloquer quand la sangle est tirée. Les fixations du plancher ne doivent pas être attaquées par la rouille. Il ne faut pas non

plus que la ceinture présente des fibres cassées. Les ceintures ayant subi des efforts extrêmes à cause d'une collision, doivent toujours être remplacées, qu'elles présentent ou non des signes de dommage visibles.

Il ne faut pas intervenir personnellement sur les ceintures de sécurité. Des modifications destinées à changer les fonctions pour lesquelles les ceintures de sécurité ont été conçues, ne doivent pas être faites.

Le contact des ceintures de sécurité avec des produits tels que, p.ex. les abrasifs, l'huile ou les produits chimiques, doit être évité. Les sangles souillées se nettoient au savon et à l'eau tiède ou se remplacent.

Garnitures intérieures

Les tissus des garnitures intérieures se nettoient de préférence à l'aide d'un chiffon humecté à l'eau savonneuse. Utiliser de l'eau tiède.

Pour éviter que la tache ne s'étende lors de son nettoyage, commencer à l'enlever par sa périphérie. Si malgré tout il se forme une auréole au tour de la tache ou qu'elle n'a pas pu être complètement enlevée, il est recommandé l'emploi d'eau tiède savonneuse ou pure comme le moyen le plus efficace.

Les taches de produits liquides, type limonade ou huiles très fluides, doivent se nettoyer immédiatement avec une substance absorbante, comme par exemple du papier de ménage. Pour suivre ensuite l'opération avec un produit de détachage.

Pour les taches d'huile et de graisse en général, il est recommandé l'emploi de la ligroïne.

Si les garnitures en plastique deviennent sales, elles sont nettoyées de préférence à l'aide d'eau tiède et d'un détergent synthétique de lavage. Une brosse de durété moyenne peut être utilisée.

Nettoyage et conservation des garnitures intérieures en cuir

Noir produit pour le traitement des garnitures de cuir est principalement destiné à accroître la beauté naturelle de la texture de la peau et aussi pour fournir au cuir un revêtement protecteur. Particulièrement quand il s'agit de nuances claires, l'usage constant et les poussières atmosphériques peuvent être la cause du ternissage des surfaces du cuir. Bien que cela n'affecte pas sa résistance, et malgré le fait qu'une patine saine d'usure est souvent désirable pour le cuir, cela peut donner une apparence de qualité défallante que nous suggérons d'éviter en nettoyant les garnitures intérieures de cuir.

Essorer un linge doux après l'avoir trempé dans de l'eau savonneuse, et appliquer le linge humide (non mouillé) sur la surface du cuir doucement avec un léger mouvement circulaire jusqu'à élimination des saletés. Répéter l'opération avec de l'eau pure et appliquer ensuite le solvant de nettoyage Saab avec un linge doux. Laisser sécher et polir ensuite avec un linge doux sec. Le traitement au solvant de nettoyage peut être répété trois ou quatre fois à des intervalles de trois mois, au bout desquels, un

nettoyage au savon mou peut être repris. Il ne faut surtout pas oublier que le traitement avec le solvant de nettoyage est nécessaire après le nettoyage au savon.

Suivre les instructions ci-dessus et éviter l'emploi d'eau bouillante, de produits de polissage non spécifiés, du vernis, des détergents, des aérosols ou des savons abrasifs, et les garnitures de cuir de votre voiture se maintiendront propres, fraîches et attractives pendant beaucoup d'années.

Tapis textiles

Les tapis textiles doivent être nettoyés à l'aide d'un aspirateur. Ils peuvent aussi être nettoyés, à l'aide d'une brosse ou d'une éponge, au champagne à tapis. Il ne faut pas se servir d'aspirateur dépourvu de dérivation de protection à la masse.

Compartment moteur

Le compartiment moteur est nettoyé à l'aide d'un produit de lavage du moteur, puis rincé à l'eau chaude. Couvrir les phares. Il faut éviter la projection de l'eau sur des appareils électriques tels que le distributeur et l'alternateur, s'il est utilisé un éjecteur à haute pression. Ne pas utiliser de l'essence à moteur comme nettoyant ou solvant lors des travaux de réparation ou d'entretien. Il est recommandé l'emploi du pétrole lampant.

Lavage

Une voiture doit être lavée souvent. Quand elle est neuve, il est préférable de le faire manuellement à l'aide de l'eau froide et d'une brosse souple et propre permettant la circulation d'eau. Il convient alors, dans les premiers temps, d'éviter le lavage automatique de la voiture. Après cinq, six mois, quand la peinture a durci, un champoing spécial ou un détergent doux peuvent être ajoutés à l'eau, celle-ci pouvant être tiède, mais non chaude. Les éclaboussures d'asphalte peuvent être enlevées avec un torchon imbibé d'un solvant pour peinture. Éviter l'emploi de produits chimiques de nettoyage plus actifs, étant donné le risque qu'ils comportent de sécher la peinture.

Ne pas laver les verres des lanternes combinées avant et arrière avec un produit solvant, ceci pouvant donner lieu à la formation de fissures dans le verre.

Le dessous de la voiture doit être aussi nettoyé régulièrement, ce qui, à la fin de l'hiver, doit être fait avec une minutie spéciale. Cette recommandation doit être prise en considération après plusieurs lavages automatiques de la voiture, étant donné que d'ordinaire ce procédé ne comprend pas le dessous du véhicule.

Il ne faut jamais nettoyer la voiture au soleil. Il ne faut pas non plus la laisser sécher au soleil. Il y a lieu, au contraire, de la sécher à l'aide d'une peau de chamois propre immédiate-

ment après le lavage, afin d'éviter la formation de tâches par suite du séchage.

Ne pas oublier, à chaque lavage de la voiture, de nettoyer la face intérieure et extérieure des vitres, de préférence à l'aide d'un produit de nettoyage adéquat.

Contrôler le bon fonctionnement des freins après lavage.

Afin d'éviter l'endommagement des bras d'essuie-glace lors du lavage automatique de la voiture, il faut les placer verticalement sur la glace. Couper, à cette fin, le courant des essuie-glaces avec la clé de contact, mais non avec le commutateur d'essuie-glaces.

Cirage et polissage

Une voiture neuve ne doit être cirée qu'après 3 ou 4 mois. Elle ne doit être polie que lorsque la peinture a perdu son éclat à cause de l'oxydation. Les produits de polissage contenant des abrasifs ne sont recommandables pour une voiture neuve que dans des cas exceptionnels.

Ni le cirage ni le polissage ne doivent être entrepris avant de nettoyer convenablement les surfaces peintes.

Raccords de la peinture

La réfection de projections de gravillons, d'éraflures ou d'autres dommages légers, peut être réalisé personnellement. Vous trouverez, chez les concessionnaires Saab, les pinceaux, cou-

leurs de surface et d'apprêt, etc., nécessaires.

Si les dégâts n'ont pas atteint la tôle et qu'une couche de couleur reste toujours intacte, la peinture de réparation peut être appliquée directement, après avoir enlevé les saletés éventuelles avec la pointe d'un couteau.

Si, la projection du gravillon ayant pénétré jusqu'à la tôle, de la rouille s'est formée, il faut d'abord l'éliminer complètement avec la pointe d'un couteau. S'il est possible, la peinture de toute la surface endommagée doit être enlevée. Appliquer ensuite, au pinceau, une fine pellicule d'apprêt (primer) de deux couches.

Finir la réparation en appliquant la couleur de surface en plusieurs couches fines de sorte à égaliser la surface endommagée avec les surfaces environnantes.

Aussi bien l'apprêt que la couleur de surface doivent s'agiter convenablement avant d'être appliqués. Aucune application ne doit être faite avant que la précédente ne soit bien sèche.

Peinture bicouche

Lors de l'application de la peinture bicouche on commence par la couleur de base qui contient, entre autres, du pigment, des particules métalliques et du liant. Un vernis est ensuite appliqué, qui donne à la surface terminée son brillant et qui protège la peinture de base contre l'humidité et l'action du milieu.

Réparer les projections de gravillons comme suit: Après nettoyage, appliquer une couche

d'apprêt sur la surface affectée. Continuer par l'application de la peinture de base et, ensuite, par le vernis. Le meilleur résultat est obtenu si l'application de l'apprêt se fait en deux ou trois fois.

Traitement antirouille

(Sauf Canada)

Les voitures Saab reçoivent en usine une protection antirouille. Mais il faut, pour se garder convenablement contre les attaques de la rouille, que le traitement avec un agent antirouille réalisé en usine, soit repris 12 mois après la livraison de la voiture. Cette mesure est nécessaire au prompt perfectionnement de la protection antirouille. Si ce premier traitement après livraison se réalise dans le temps prescrit et selon nos instructions, des nouveaux traitements antirouille ne seront nécessaires qu'une fois tous les deux ou trois ans.

Contrôle antirouille (seulement Canada)
Vous êtes prié de consulter le "Programme de protection antirouille".

Programme de service

Service périodique

Pour assurer son bon fonctionnement, une voiture doit être objet de contrôle et d'entretien. À cette fin, nous avons composé pour votre voiture un programme de service fruit de l'expérience, dont le contenu doit être réalisé avec une certaine périodicité. Il est à noter que certaines différences existent entre un pays et un autre, suivant les exigences locales. Les coupons de service indiquent les mesures essentielles à chaque service. Des mesures complémentaires locales et des variations dans l'utilisation des coupons ne sont pas à exclure.

Après 1 000 km de conduite, vous avez droit au service de garantie (seulement les huiles et filtres sont à la charge du client).

Par la suite, le service de la voiture doit être réalisé suivant les prescriptions du programme de service tous les 10 000 ou 20 000 km. Ces services sont aux frais du client. La réalisation à temps des services et des changements d'huile par un garagiste agréé Saab est une des conditions importantes pour la validité de la garantie. Pour que le service de votre voiture soit réalisé d'une façon parfaite, rationnelle et économique, le programme de service a été divisé en deux groupes.
Services de sécurité et de fonctionnement, à

réaliser tous les 10 000 km (compteur kilométrique à 10 000, 20 000 km etc.). Ce service comporte des mesures préventives contre les dérégléments de fonctionnement général de la voiture et des mesures visant à ratifier la jouissance continuée d'un haut degré de sécurité personnelle.

Service complet, à réaliser tous les 20 000 km ou une fois par an mini. Ce service est destiné à la sécurité et au fonctionnement ainsi qu'à satisfaire les prescriptions concernant l'épuration des gaz d'échappement en vigueur.

La division en des groupes ne comporte pas d'estimation du degré d'importance ou d'urgence des travaux, qui doivent tous être réalisés.

N'oubliez pas le carnet de service lorsque vous laissez la voiture pour le service, et contrôler, lorsque vous allez la chercher, que tous les points du programme ont été réalisés et que le carnet de service a été marqué dans l'endroit correct. Un carnet de service correctement marqué n'est pas seulement la garantie d'une conduite sûre et économique; il vous assure aussi une haute valeur de revente de la voiture. Le contenu et extension du programme de service peuvent subir de modifications, mais votre garagiste agréé Saab dispose toujours des instructions concernant le service de votre voiture.



d

En cas d'imprévu — détection des pannes

Moteur à carburateur

Le moteur ne démarre pas, bien que le démarreur le fasse tourner au régime normal.

Pour obtenir un bon démarrage du moteur, il est très important de suivre les instructions relatives au démarrage.

A Vérifier l'essence dans le réservoir et que le témoin de charge s'allume lorsque l'on met le contact d'allumage.

B Vérifier que la pompe à essence assure l'alimentation en carburant, en desserrant le raccord du tuyau d'alimentation au carburateur et en faisant tourner le moteur de quelques tours au moyen du démarreur (la pédale d'accélération est en position de ralenti).

C Démontez une bougie et la mettez en contact à la masse. Rebrancher le câble d'allumage et faire fonctionner le démarreur pendant un moment. Si l'allumage fonctionne, il doit se produire une forte étincelle.

Attention! Ne pas dégrader les câbles d'allumage quand le moteur est en marche étant donné le risque de crachement du système d'allumage que cela comporte.

Il ne faut pas faire des essais de démarrage avec la tête de l'allumeur démontée.

D S'il ne se produit pas d'étincelle ou qu'elle est très faible, il faut vérifier si les cosses des fils sont bien enfoncées dans le distributeur et la bobine d'allumage. Vérifier les connexions basse tension de la bobine d'allumage.

B Le régulateur de charge ou l'alternateur sont défectueux.
La batterie est déchargée. La cause peut être:
A Des consommateurs de courant sont restés en circuit pendant l'arrêt de la voiture.
B Le niveau de l'électrolyte est trop bas.
C L'emploi fréquent de gros consommateurs de courant, par exemple, le dispositif de chauffage de stationnement, associé à de très courts déplacements.
D Le régulateur de charge ou l'alternateur sont défectueux.

Le moteur a des ratés, sa puissance diminue ou il tourne irrégulièrement. La cause peut être:
A Fil d'allumage détaché.
B Une bougie défectueuse est encrassée ou a besoin d'être ajustée.
C Présence d'un court-circuit dans le système d'allumage.

Moteur à injection
Le moteur ne démarre pas, bien que le démarreur le fasse tourner au régime normal.
A Vérifier l'essence dans le réservoir et que le témoin de charge s'allume lorsque l'on met le contact d'allumage.
B Démontez une bougie et la mettez en contact à la masse. Rebrancher le câble d'allumage et faire fonctionner le démarreur pendant un moment. Si la bougie est en bon état, une forte étincelle doit se produire.
Attention: Ne pas dégrader les câbles d'allumage quand le moteur est en marche étant donné le risque de crachement du système d'allumage que cela comporte.
Il ne faut pas faire des essais de démarrage avec la tête de l'allumeur démontée.

D Les connexions basse tension de la bobine d'allumage n'assurent pas un bon contact.
E Givrage du carburateur par suite de temps humide.
F Le niveau d'huile dans le piston amortisseur du carburateur est trop bas.

C S'il ne se produit pas d'étincelle ou qu'elle est très faible, il faut vérifier si les cosses des fils sont bien enfoncées dans le distributeur et la bobine d'allumage. Vérifier les connexions de basse tension de la bobine d'allumage.

G Endommagement de la membrane en caoutchouc du piston de dépression du carburateur.

Le témoin de charge ne s'allume pas lorsque l'allumage est en circuit. La cause peut être:
A La batterie est déchargée ou l'un des câbles de batterie s'est détaché.
B Le fusible du témoin de charge est grillé.
C L'un des câbles présente un mauvais contact au niveau de la serrure d'allumage ou au témoin de charge.
D L'ampoule du témoin est défectueuse.

D L'ampoule du témoin est défectueuse.

Le témoin de charge s'allume en cours de route.
A Contrôler que les courroies de l'alternateur ne sont pas cassées ou insuffisamment tendues.

A Contrôler que les courroies de l'alternateur ne sont pas cassées ou insuffisamment tendues.

Le témoin de charge s'allume en cours de route.

A Contrôler que les courroies de l'alternateur ne sont pas cassées ou insuffisamment tendues.

Le témoin de charge s'allume en cours de route.

- D Enlever le couvercle du distributeur et essayer tout trace d'humidité éventuelle. Vérifier si le couvercle du distributeur n'est pas fendu. Si malgré ces mesures, le moteur ne démarre toujours pas, vérifier le système de carburant:
- A Vérifier que le couvercle de remplissage d'huile du moteur est bien monté et la jauge à huile bien enfoncée.
 - B Vérifier si le fusible de la pompe à huile est en bon état (fusible no. 30).
 - C L'un des passagers peut contrôler si la pompe à essence fonctionne: il est généralement possible de l'entendre fonctionner par le coffre arrière pendant le temps de mise en circuit du démarreur.
 - D Vérifier la connexion du câble de la pompe à essence (accessible par une porte de visite au plancher du coffre).
 - E Vérifier que toutes les connexions sont bien branchées.
- Le moteur a des ratées; sa puissance diminue ou il tourne irrégulièrement. La cause peut en être:
- A L'un des fils d'allumage s'est détaché.
 - B L'une des bougies est défectueuse ou a besoin d'être ajustée.
 - C Il existe un court-circuit dans le système d'allumage.
 - D Les connexions basse tension de la bobine d'allumage n'assurent pas un bon contact.

- E Vérifier que le couvercle de remplissage d'huile du moteur est bien monté et la jauge à huile bien enfoncée.
- Le témoin de charge ne s'allume pas lorsque l'on met le contact d'allumage. La cause peut en être:
- A La batterie est déchargée ou l'un des câbles de la batterie s'est détaché.
 - B Le fusible du témoin de charge est grillé.
 - C L'un des câbles présente un mauvais contact à la serrure d'allumage ou au témoin de charge.
 - D L'ampoule du témoin de charge est défectueuse.
- Le témoin de charge s'allume en cours de route.
- A. Contrôler que les courroies de l'alternateur ne sont pas cassées ou insuffisamment tendues.
 - B Le régulateur de charge ou l'alternateur sont défectueux.
- La batterie est déchargée. La cause peut en être:
- A Des consommateurs de courant sont restés en circuit pendant l'arrêt de la voiture.
 - B Le niveau de l'électrolyte est trop bas.
 - C L'emploi fréquent de gros consommateurs de courant, par exemple, le dispositif de chauffage de stationnement, associé à de très courts déplacements.
 - D Le régulateur de charge ou l'alternateur sont défectueux.

Accessoires — équipement supplémentaire

Accessoires supplémentaires

Il y a des accessoires supplémentaires spécialement conçus pour les voitures Saab, p.ex. coussins d'appui-tête, galeries, porte-skis, attelages de remorque et de caravane, récepteurs, etc. Toutes les Saab 900 ont un câble pour antenne monté. Certains modèles ont aussi un câble pour antenne à commande électrique et des câbles pour les haut-parleurs avant et arrière. Les câbles sont accessibles derrière le compartiment radio, sous le couvercle du haut-parleur du tableau de bord et derrière le revêtement du compartiment à bagages. Pour plus d'information sur ces accessoires, consulter la brochure spéciale disponible chez tous les concessionnaires Saab.

Voyages à l'étranger

Saab distribue une brochure — Saab European Service — contenant des conseils et des renseignements pratiques en vue d'un voyage à l'étranger. Elle comporte aussi une liste de garages agréés en Europe. Contactez votre revendeur Saab.

Caractéristiques techniques

Veillez toujours spécifier le numéro de châssis dans toute correspondance relative à votre voiture.

f



Numéro de boîte de vitesses, boîte de vitesses automatique



Numéro de boîte de vitesses, boîte de vitesses manuelle



Numéro de moteur



Plaque de travaux de modification



Numéro de châssis S 7774



Code couleur, carrosserie et garnitures



Clé



Numéro de châssis gravé sur la carrosserie (dans le longeron arrière sous le couvercle du coffre à bagages)

Manuel d'instruction SAAB 900 M 1987

Renseignements généraux

Longueur hors tout, y compris pare-chocs	4680 mm 4687 mm ou 4739 mm
Largeur maximum	1690 mm
Hauteur maximum (ordre de marche)	1395-1420 mm
Garde au sol (charge prévue, 2 personnes + 30 kg bagages)	120 mm
Voie, avant (jante 51 x 15" CH)	1420 mm
Voie, avant (jante 5 1/2J x 15 H2)	1430 mm
Voie, arrière (jante 51 x 15" CH)	1430 mm
Voie, arrière (jante 5 1/2J x 15 H2)	1440 mm
Empattement	2517 mm
Rayon de braquage (hors tout)	5,6 m
Poids ordre de marche (voiture avec carburant, liquide de refroidissement, outillage, roue de secours)	1210-1440 kg
Poids total	1620-1780 kg

Répartition du poids:

Ordre de marche, avant	58-60 %
Poids total, avant	49-52 %

Places (y compris conducteur) 5

Capacité du réservoir, carburant 63 litres

Capacité du réservoir, liquide de lavage (900, sans le Canada) 6 litres

Capacité du réservoir, liquide de lavage (900 Canada, 900i, 900 S et 900 Turbo) 5,3 litres

(Capacité, coffre à bagages (forme à SAE)):

Avec tablette	421 dm ³
Sans tablette	540 dm ³
Sedan	408 dm ³

Charge maxi recommandée du coffre à bagages:

En ordre de marche plus 4 passagers de 70 kg	80 kg
Pour chaque passager en moins sur le siège arrière la charge peut être augmentée de	30 kg
Capacité de charge maximum avec coffre à bagages agrandi	220 kg
Charge maximum sur le toit	100 kg
Capacité du compartiment à bagages	
Voitures à 3 et 5 portes	1600 dm ³
Voitures à 2 et 4 portes	1500 dm ³
Longueur du compartiment à bagages, banquette arrière rabattue	
Voitures à 3 et 5 portes	1835 mm
Voitures à 2 et 4 portes	1755 mm
Charge maximum sur remorque	1500 kg
Charge maximum sur remorque (seulement Canada)	900 kg
Charge maximum sur remorque sans frein (seulement Canada)	450 kg

Moteur

Renseignements généraux

Type de moteur	
Saab 900, 900i, 900 S et 900 Turbo 8	4 cylindres, 4 temps avec arbre à cammes en tête
Saab 900 Turbo 16, 900 S	4 cylindres, 4 temps avec deux arbres à cammes en tête

Taux de compression

Ne concerne les voitures destinées au Canada

Saab 900, 900i (sans épuration catalytique des gaz d'échappement)	9,5:1
Saab 900i (avec épuration catalytique des gaz d'échappement)	9,25:1
Saab 900 Turbo 8	8,5:1
Saab 900 Turbo 16	9,0:1
Supplément le Canada	
Saab 900	9,25:1
Saab 900 S	10,1:1
Saab 900 Turbo 16	9,0:1
Nombre de cylindres	4
Alésage du cylindre	90,0 mm
Course	78 mm
Cylindrée	1985 cm ³
Jeu des soupapes, moteur froid:	
Admission	0,15-0,30 mm
Echappement	0,35-0,50 mm
Contenance d'huile avec filtre à huile (par changement)	
Saab 900, 900i, 900 S, 900 Turbo 8	3,5 litres
Saab 900 Turbo 16	4,0 litres
Contenance d'huile sans filtre à huile et refroidisseur d'huile (par changement)	
Saab 900, 900i, 900 S, Saab 900 Turbo 8	3,2 litres
Saab 900 Turbo 16	3,7 litres
Contenance de liquide de refroidissement	10 litres
Thermostat, température d'ouverture	88°C



f

Ne concerne les voitures destinées au Canada

Moteur à carburateur (un carburateur)

- Puissance, DIN à 5 200 rev/min 73 kW (100 CV)
- Couple maximum, DIN à 3 000 rev/min 162 Nm (16,5 kpm)
- Vitesse au ralenti 850 ± 50 rev/min
- Un carburateur horizontal Solex 175 CD 175 CDUS
- Huile pour piston amortisseur du carburateur huile de boîte de vitesses automatique conforme à la spécification Ford M2C 33G

Moteur à injection (sans épuration catalytique des gaz d'échappement)

- Puissance, DIN à 5 500 rev/min 87 kW (118 CV)
- Couple maximum, DIN à 3 000 rev/min 167 Nm (17,0 kpm)
- Injection Bosch, système CI

Moteur à injection (avec épuration catalytique des gaz d'échappement)

- Puissance, DIN à 5 250 rev/min 81 kW (110 CV)
- Couple maximum, DIN à 3 500 rev/min 161 Nm (16,4 kpm)
- Injection Bosch, système CI

Moteur à injection, Turbo 8 (sans épuration catalytique des gaz d'échappement)

- Puissance, DIN à 5 000 rev/min 114 kW (155 CV)
- Couple maximum, DIN à 3 000 rev/min 240 Nm (24,5 kpm)
- Injection Bosch, système CI

Turbo compresseur,

marque Garrett AiResearch

Moteur à injection, Turbo 8 (avec épuration catalytique des gaz d'échappement)

- Puissance, DIN à 5 000 rev/min 103 kW (140 CV)
- Couple maximum, DIN à 2 500 rev/min 235 Nm (24,0 kpm)
- Injection Bosch, système CI
- Turbo compresseur, marque Garrett AiResearch

Moteur à injection, Turbo 16 (sans épuration catalytique des gaz d'échappement)

- Puissance, DIN à 5 300 rev/min 129 kW (175 CV)
- Couple maximum, DIN à 3 000 rev/min 273 Nm (27,8 kpm)
- Injection Bosch, système LH
- Turbo compresseur, marque Garrett AiResearch

Moteur à injection, Turbo 16 (avec épuration catalytique des gaz d'échappement)

- Puissance, DIN à 5 500 rev/min 118 kW (160 CV)
- Couple maximum, DIN à 3 000 rev/min 255 Nm (26,0 kpm)
- Injection Bosch, système LH
- Turbo compresseur, marque Garrett AiResearch

Seulement le Canada

Moteur à injection

- Puissance, DIN à 5 250 rev/min (seulement Canada) 81 kW (110 CV)
- Couple maximum, DIN à 3 500 rev/min 161 Nm (16,4 kpm)
- Vitesse au ralenti 875 ± 75 rev/min
- Injection Bosch, système CI

Moteur à injection, 900 S

- Puissance, DIN à 5 500 rev/min 92 kW (125 CV)
- Couple maximum, DIN à 3 000 rev/min 170 Nm (17,3 kpm)
- Injection Bosch, système LH

Moteur à injection, Turbo 16

- Puissance, DIN à 5 500 rev/min (seulement Canada) 118 kW (160 CV)
- Couple maximum, DIN à 3 000 rev/min 255 Nm (26,0 kpm)
- Vitesse au ralenti 875 ± 75 rev/min
- Injection Bosch, système LH
- Turbo compresseur, marque Garrett AiResearch

Huile de moteur (tous moteurs)

Qualité: Moteur turbo: huile de moteur Saab Turbo ou huile conforme Service SF/CD ou SF/CC dans le système API. Sauf moteur Turbo: Conforme au Service SF/CC dans le système API. Les huiles conformes au Service SF du système API comportent les additifs convenables pour le moteur et la boîte de vitesses. **D'autres additifs ne sont pas recommandés.**

Manuel d'instruction SAAB 900 M 1987

Viscosité: SAE 10 W 30 ou 10 W 40 peut être utilisée. Si cette huile n'est pas accessible, pour les moteurs turbocompressés il peut être utilisé de l'huile à viscosité SAE 15 W 40 ou 15 W 50. Par temps extrêmement froid, à des températures constantes au-dessous de -20°C, il y a lieu d'utiliser de l'huile à viscosité SAE 5 W 30.

Boîte de vitesses manuelle

Type 4 ou 5 vitesses, complètement synchronisée avec transmission aux roues et différentiel

Type d'huile (remplissage) . . . huile de moteur, Service SF, SAE 10 W 30 ou 10 W 40, ou huile de transmission Service API GL-4 (ou GL-5) SAE 75W

Contenance d'huile, boîte de

4 vitesses 2,5 litres

5 vitesses 3,0 litres

Type d'embrayage, à commande hydraulique . . monodisque sec avec moyeu à ressort

Rapports de multiplication globaux:

	4-vites (MSN)	5-vites (MSE)
En 1ère	12,81:1	12,99:1
En 2ème	7,24:1	7,34:1
En 3ème	4,86:1	4,93:1
En 4ème	3,30:1	3,54:1
En 5ème	—	2,86:1
En marche arrière	14,09:1	14,28:1
Rapport, transmission aux roues	3,67:1	3,67:1

MSN = Boîte manuelle 5 vitesses rapport normal: Saab 900, 900 i, 900 S, 900 Turbo 8, 900 Turbo 16 (avec épuration catalytique des gaz d'échappement)

MSE = Boîte manuelle 5 vitesses rapport économique: Saab 900 Turbo 16 (sans épuration catalytique des gaz d'échappement).

Vitesse en km/h à 1 000 rev/min du moteur: Saab 900 (4 vitesses)

	175/70 R15 86T
En 1ère	9,0
En 2ème	15,9
En 3ème	23,7
En 4ème	34,8
En marche arrière	8,2

Vitesse en km/h à 1 000 rev/min du moteur: 5 vitesses rapport normal

	185/65 175/70 R15 87T ou 87H	195/60 VR15
En 1ère	8,2	8,1
En 2ème	14,6	14,4
En 3ème	21,7	21,5
En 4ème	30,2	29,8
En 5ème	37,4	36,9
En marche arrière	7,5	7,4

Vitesse en km/h à 1 000 rev/min du moteur: 5 vitesses rapport économie

	195/60 VR15
En 1ère	8,7
En 2ème	15,4
En 3ème	22,9
En 4ème	31,8
En 5ème	39,3
En marche arrière	7,9

Boîte de vitesses automatique

Type 3 vitesses, avec convertisseur de couple, transmission aux roues, et différentiel

Positions du sélecteur P R N D 2 1

Contenance d'huile, boîte de vitesses 8,0 litres

Type d'huile huile pour boîte de vitesses automatique conforme à la spécification Ford M2C.33G

Contenance d'huile, transmission aux roues 1,4 litres

Type d'huile huile EP SAE 80 W, ou huile de transmission Service API GL-4 (ou GL-5) SAE 75W

	(A3L)	(A3N)	(A3E)
Rapport, train primaire	0,97:1	0,93:1	0,88:1
Rapport, vitesse 1	8,54:1	8,11:1	7,69:1
vitesse 2	5,15:1	4,92:1	4,67:1
vitesse 3	3,57:1	3,39:1	3,22:1
En marche arrière	7,47:1	7,09:1	6,73:1
Rapport, transmission aux roues	3,67:1	3,67:1	3,67:1



f

A3L = 900 (sauf le Canada), 900 i, 900 S
 A3N = 900 Turbo 16 (seulement le Canada)
 A3E = 900 Turbo 8

Vitesse au ralenti sélecteur de vitesses
 position P ou N

Vitesse en km/h à 1 000 rev/min du moteur:

Boîte de vitesses automatique (A3L)

	175/70	185/65	195/60
	R15 86T	R15 87T	R15 86H
Vitesse 1	13,5	13,3	13,2
Vitesse 2	22,2	21,9	21,8
Vitesse D	32,2	31,8	31,6
Marche			
arrière	15,4	15,2	15,1

Vitesse en km/h à 1 000 rev/min du moteur:

Boîte de vitesses automatique (A3N)

	195/60	R15 86H
Vitesse 1	13,9	
Vitesse 2	22,9	
Vitesse D	33,3	
Marche arrière	15,9	

Vitesse en km/h à 1 000 rev/min du moteur:

Boîte de vitesses automatique (A3E):

	185/65	195/60
	R15 87H	VR15
Vitesse 1	14,8	14,7
Vitesse 2	24,3	24,1
Vitesse D	35,2	35,0
Marche arrière	16,9	16,7

Vitesses aux différents rapports (km/h):

Passage à une vitesse supérieure

	1ère-2ème	2ème-3ème
Plein gaz	env. 50	env. 80
Plein gaz (Turbo)	env. 50	env. 95
"Kick-down"	env. 65	env. 115
"Kick-down" (Turbo)	env. 70	env. 125

Passage à une vitesse inférieure

	3ème-2ème	2ème-1ère
Plein gaz	env. 95	env. 45
"Kick-down"	env. 110	env. 45

Système électrique

Tension	12 Volts
Capacité de la batterie	60 Ah
Démarrateur	1,4 kW (1,9 CV)
Alternateur, tension/intensité de charge maximum	70 A/14 V
Alternateur, tension/intensité de charge maximum (seulement Canada)	80 A/14 V
Courroies trapézoïdales	9,7 x 971 mm
Ordre d'allumage (cylindre No. 1 côté tablier)	1-3-4-2

Bougie

Sauf le Canada

Saab 900, 900i	NGK BP-6ES
	Champion N9 YC
Saab 900 Turbo 8	Bosch W7DC
	NGK BP-7EV
	Champion N7GY
Saab 900 Turbo 16	Bosch W6DC
	NGK BCP-7EV
	Champion C7GY
	Bosch F6 DC

Seulement le Canada

Saab 900	NGK BP-6ES
	Champion N9 YC
	Bosch W7DC
Saab 900 S	NGK BCP-6ES
	Champion C9YC
	Bosch F7DC
Saab 900 Turbo 16	NGK BCP-7EV
	Champion C9YC
	Bosch F7DC

Ecartement d'électrodes 0,6-0,7 mm

Calage de l'allumage (ne concerne les voitures destinées au Canada)

Calage à 2000 rev/min, régulateur à dépression débranché:
 Saab 900, 900 i (sans épuration catalytique des gaz

d'échappement) 18° P.M.H.
 Saab 900 i (avec épuration catalytique des gaz d'échappement), 900 Turbo 8 20° P.M.H.




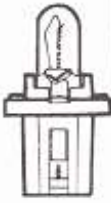

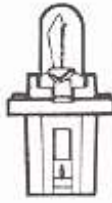









Calage à 850 rev/min, régulateur à dépression débranché:
 Saab 900 Turbo 16 16° P.M.H.

Seulement le Canada

Calage à 2000 rev/min, régulateur à dépression débranché:
 Saab 900 20° P.M.H.
 Calage à 850 rev/min, régulateur à dépression débranché:
 Saab 900 S 14° P.M.H.
 Saab 900 Turbo 16 16° P.M.H.

Manuel d'instruction SAAB 900 M 1987

Tableau des lampes à incandescence

 Phares 60/55 W H4 p43 t-38	 1,2 W W2 x 4,6d	Eclairage: interrupteurs, ceintures de sécurité, cendrier, serrure d'allumage.
 21 W BA 15s Clignotants AV (seulement 900 Canada, 900i, 900 S et 900 Turbo), clignotants AR, feux stop, phares de recul, antibrouillard AR	 Lampe de 1,2 W avec douille	Témoins et contrôle: pression d'huile, frein de route, clignotants, starter, chauffage électrique de lunette, éclairage route, frein de stationnement.
 21/5 W BAY 15d Clignotants AV et feux de stationnement (900 uniquement, sans de Canada) feux stop/lanterne AR	 Lampe de 2,0 W avec douille	Témoins de charge
 5 W BA 15s Lanterne AR, feux stationnement intérieur (seulement 900 Canada, 900i, 900 S et 900 Turbo)	 2 W Eclairage de commande de chauffage et d'aération	 W2 x 4,6d
 5 W SV 8,5-8 Eclairage de plaque de police, rétroviseur, boîte à gants	 3 W Eclairage: instruments	 W2,1 x 9,5d
 10 W SV 8,5-8 Eclairage intérieur: plafond, coffre à bagages	 5 W Clignotants latéral	 W2,1 x 9,5d

S G 5566

No.	Function	Ampères
1-4	Réserve	-
5	Essuie-glace, avertisseur de liquide de frein, témoins avertisseur de ceinture	15
6	Système APC	30
7	Clignoteurs, témoins avertisseur de starter et charge, compte-tours	15
8	Essuie-phares, rétroviseurs, vitesses de croisière	10
9	Ventilateur de l'habitacle	30
10	Système APC	10
11	Lève-vitres, toit ouvrant	30
12	Chauffage électrique, siège éclairage intérieur	15
13	Phares de recul et éclairage d'allume-cigarette	20
14	Projecteur, droite	15
15	Projecteur, gauche; témoin d'éclairage phares	15
16	Croisement, droite	15
17	Croisement, gauche	15
18	Feu stationnement, droite; lanterne AR, droite; éclairage plaque; éclairage boîte à gants et cendrier; éclairage instruments	10
19	Feu stationnement, gauche; lanterne AR, gauche	10
20	Réserve	-
21	Phare de brouillard AR	15

f

Manuel d'instruction SAAB 900 M 1987

No.	Function	Ampe- res
22	Système de carburant, système d'allumage, thermomètre, témoins de avertisseurs à frein de stationnement	10
23	Réserve	-
24	Serrure centrale	10
25	Ventilateur, système de refroidissement	30
26	Signal acoustique	25
27	Feux de détresse	15
28	Eclairage intérieur, monte, radio, antenne	15
29	Chauffage électrique de lunette	20
30	Système de carburant, moteur à injection	20
31	Feux stop	15

f

Freins

Frein à pied hydraulique, servo-assisté, à disque, système à deux circuits, disposés en diagonale

Frein à main à commande mécanique, agissant sur les roues avant

Liquide de freins conformément aux spécifications DOT4

Volume de liquide 0,58 l

Diamètre des disques:

AV 280,0 mm

AR 269,5 mm

Surface de friction totale des plaquettes:

Roues avant 148 cm²

Roues arrière 80 cm²

60

Roues de pneus

Dimensions de la jante (ne concerne les voitures destinées au Canada)

Saab 900, 900 i et 900 Turbo 8 (certaines variantes)	5 1/2 J x 15" H2 (acier)
Saab 900 i et 900 Turbo 8 (certaines variantes), 900 Turbo 16	5 1/2 J x 15" H2 (aluminium)
Roue de secours	4 J H1 x 15" (acier)

Dimensions de pneus (ne concerne les voitures destinées au Canada)

Saab 900 175/70 R15 86T

Saab 900 i	185/65 R15 87T
Saab 900 Turbo 8 (certaines variantes)	185/65 R15 87H
Saab 900 Turbo 8 (certaines variantes), 900 Turbo 16	195/60 VR15
Roue de secours	T115/70 D15

Dimensions de la jante (seulement le Canada)

Saab 900 5 1/2 J x 15" H2 (acier)

Saab 900 S, 900 Turbo 16

5 1/2 J x 15" H2 (aluminium)

Roue de secours 4J H1 x 15" (acier)

Pression d'air recommandée (pneus froids)

Dimension	AV	AR
175/70 R15 86T	1-3 personnes 0-190 km/h 4-5 personnes 2,1 2,2	2,3 2,4
185/65 R15 87T	1-3 personnes 0-190 km/h 4-5 personnes 2,0 2,1	2,2 2,3
185/65 R15 87H	1-3 personnes 0-210 km/h 4-5 personnes 2,0 2,1	2,2 2,1
195/60 R15 86H	1-3 personnes 0-210 km/h 4-5 personnes 2,1 2,2	2,4 2,5
195/60 VR15	1-3 personnes 0-210 km/h 1-3 personnes > 210 km/h 4-5 personnes 2,1 2,2	2,4 2,5 2,4 2,5

Pneu de la roue de secours T115/70 D15: 4,2 bar (kp/cm²), kilométrage d'utilisation maxi: 3.500 km, la vitesse maxi, 80 km/h.

Manuel d'instruction SAAB 900 M 1987

9

Circuit de refroidissement, remplissage	38	Distribution d'air	11	Gicleurs des laveurs	43
Clé de contact	38	Eclairage	5	Hayon	2
Cles	2	Eclairage de bord	6	Huile de la boîte de vitesses	57
Clistants, commutateur	5	Eclairage du compartiment à bagages	7	Huile de moteur	56
Clistants "prudence"	5	Eclairage intérieur	7		
Climatisation	11	Eclairage plaque	45	Inspections	51
Code couleur	54	Élévation de la voiture	46	Instructions d'entretien	29
Coffre à bagages	2, 16	Emploi de la galerie	27	Instruments	4
Commande d'aération et de chauffage	10	En cas d'imprevu	52	Interrupteurs	5
Commande d'ouverture de capot	2	Endommagement de la peinture	50	Interrupteur de clignotant de direction	5
Commande de starter	17	Entretien et descriptions techniques	29		
Commandes	3	Entretien et inspection	48	Jauge d'essence	8
Commutateur de passage en code	5	Équipement supplémentaire	53	Jauge d'huile, boîte de vitesses	39, 40
Compartiment moteur, nettoyage	49	Espace de charge	16	Jauge d'huile, moteur	36
Compte-tours	8	Essuie-glace	6, 43	Jauge de niveau, servo-direction	41
Compteur de vitesse	8	Essuie-phares	43	Jeu des soupapes	55
Compteur journalier	8				
Compteur kilométrique	8	Feux arrière de brouillard	6	Kick-down	23
Conduite avec la hayon ouvert	27	Feux combinés	44	Lampes à incandescence	44
Conduite économique	26	Feux de stationnement, interrupteur	5	Lampes d'avertissement	4
Conduite en hiver	25	Filtre à air	37	Lampes témoin	4
Courroie trapézoïdale de l'alternateur, tension	26	Filtre à essence	37	Lanterne AR	4
Crépine d'essence	42	Filtre à huile	37	Lavage	50
Cric	37	Freinage	24	Lave-glace	6, 43
	47	Frein à main	35	Lave-phares	43
Dégivrage	12	Frein au pied	35	Levier du changement de vitesses	22
Démarrage du moteur	17	Frein de marche	35	Levier sélecteur de vitesses	22
Détection des pannes	52	Frein de stationnement	35	Liquide de freins, réservoir	41
Détection des pannes	24, 35	Freins	35	Liquide de lavage	44
Direction	18	Fusibles	46, 59	Liquide de refroidissement	38
Dispositif de démarrage à froid	18	Galerie	27	Lunette chauffée électriquement	7
Dispositif de traction	26	Garnitures intérieures	49		

Manomètre	8	Programme de service	51	Sièges	9
Montre	8	Raccord de purge, refroidissement	39	Sièges, démontage	10
Moteur à carburateur	56	Rapports	57	Sièges, réglage en hauteur	9
Moteur à injection	56	Rayon de braquage	55	Siège arrière	16
Moteur à turbocompresseur	36	Récipient de détente	38	Supports du criç	47
Moteur, changement d'huile	30	Refroidisseur d'air d'alimentation	34	Suspension	61
Moteur, description	36	Réglage de la température	11	Système APC	33
Moteur, vérification du niveau d'huile	36	Réglage des buses de lavage	43	Système d'allumage	58
Nettoyage	49	Réglage de phares	44	Système d'épuration des gaz	30
Numéro de châssis, emplacement	54	Réglage du train avant	61	Système de contrôle de vitesse de croisière	23,34
Numéro de la boîte de vitesses, emplacement	54	Remorquage	28	Système d'allumage	57
Numéro de moteur, emplacement	54	Remplissage d'huile, boîte de vitesses	39, 40	Système d'épuration des gaz	30
Outillage	61	Remplissage d'huile, moteur	36	Système d'injection de carburant	34
Peinture	50	Rétroviseurs	13	Système de turboalimentation	33
Permutation des roues	48	Robinetts de vidange, liquide de refroidissement	38	Tableau de bord	3
Phares	44	Rodage	24	Tableau des pressions	60
Phares de recul	6	Roue de secours	47	Tablette arrière	16
Plaque de travaux de modification	54	Roues et pneus	46	Tapis, nettoyage	49
Plaques d'identification de type	54	Roues et pneus, permutation	47	Témoins	4
Pneus	35,60	Schéma de vitesses, boîte automatique	22	Thermomètre, liquide de refroidissement	8
Pneus à neige, chaînes antidérapantes	26	Schéma de vitesses, boîte manuelle	22	Thermostat	35
Poids de la remorque	26	Sculpture des pneus, profondeur	46	Toit ouvrant	15
Poids et dimensions	55	Sécurité des enfants	21	Traitement antirouille	51
Polissage	50	Serrure centrale	2, 17	Transmission	35
Pompe à essence	37	Serrure d'allumage et anti-vol	17	Trousse à outils	61
Porte de coffre à bagages	2	Serrure du coffre à bagages	2	Ventilateur d'aération	10
Portes	2	Serrures	2	Ventilateur de refroidissement	35
Position des vitesses	22	Serrures de sécurité pour les enfants	2	Verrouillage de marche arrière	17
Pression des pneus	60	Serrures gelées	26	Vitesses de changement de vitesse	22
Pression d'huile	4	Servo-direction	35	Voyages à l'étranger	53

Lors du remplissage

Carburant (ne concerne les voitures destinées au Canada)

Voitures à moteur Turbo: indice d'octane 98, mais aussi de l'essence à indice d'octane 91 peut être utilisée. Voitures à carburateur et injection: indice d'octane 95. Tous les modèles peuvent être conduits avec de l'essence sans plomb. Sur les voitures avec épuration catalytique des gaz d'échappement, le plein doit être fait avec de l'essence sans plomb, min 91 RON.

Carburant (seulement Canada)

Saab 900, 900 S et 900 Turbo 16: sans plomb, 91 RON, mini

Pression de pneus
Voir section Caractéristiques techniques

Saab-Scania AB, Division Voitures Saab, Nyköping, Suède

Servo-direction
Le niveau doit, par température normale de fonctionnement, se trouver entre les graduations **HOT** et **COLD**.

Liquide de frein et d'embrayage
Le niveau ne doit pas être inférieur au repère **MIN** du réservoir. Utiliser le liquide de freins DOT4.

Liquide de refroidissement
Le niveau du liquide de refroidissement ne doit pas se trouver au-dessous du repère **MIN** du réservoir de détente. Utiliser le liquide de refroidissement SAAB. Il faut toujours dévisser le bouchon du récipient de détente avec précaution et laisser s'échapper la vapeur avant de l'enlever complètement.

Huile de moteur
Le niveau doit se trouver entre les repères **MAX** et **MIN**. Utiliser de l'huile de moteur SAE 10W30 ou 10W40.

Boîte de vitesses manuelle (remplissage)
Le niveau doit se trouver entre les repères **MAX** et **MIN**. Utiliser de l'huile de moteur SAE 10W30 ou 10W40.

Liquide de lavage (à plein)

Batterie
Le niveau de l'électrolyte de la batterie doit arriver jusqu'au bord inférieur du tuyau de remplissage.

Boîte de vitesses automatique (remplissage):
Le niveau doit se trouver entre les repères **MAX** et **MIN**. Utiliser l'huile de boîte de vitesses automatique de type Ford M2C 33G.

