

L'histoire des modèles SAAB

[Http://www.saabclubdefrance.com](http://www.saabclubdefrance.com)



92



93



99



95



96



900 cab



Sonett



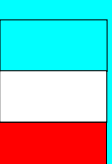
900



9000



900NG



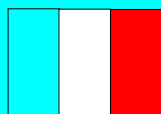
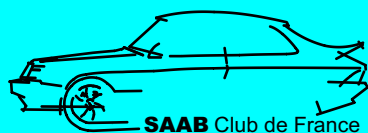
DOSSIER HISTORIQUE DES MODELES

SAAB 92

La toute première Saab, la 92, tire ses origines des croquis extravagants d'un ingénieur aéronautique. Avant la Seconde Guerre mondiale, Saab était reconnu comme un constructeur d'avions militaires. Quand la guerre tirait à sa fin, les dirigeants savaient que, pour survivre en temps de paix, l'entreprise devrait diversifier ses opérations. Après mûre réflexion (on avait même pensé fabriquer des grille-pain), ils décidèrent de tirer profit des connaissances en génie de l'entreprise pour construire un nouveau genre de voiture. Pour mettre en branle le projet, le président Sven Otterbeck demanda à Gunnar Ljungstrom, ingénieur aéronautique chez Saab, de constituer l'équipe qui serait chargée de construire la première Saab. Ljungstrom mit d'abord ses idées sur papier pour concevoir un véhicule de style aérodynamique à traction avant qui serait à la fois léger et sécuritaire, et présenterait une carrosserie aux lignes toujours en vogue. Il fit ensuite appel à l'équipe de Sixten Sason, célèbre dessinateur industriel, pour transformer ces idées en la première voiture de tourisme du constructeur. Avec la bénédiction du président Otterbeck, l'équipe de Ljungstrom entreprit la construction des prototypes des nouveaux véhicules. Mais il fallait maintenant donner un nom à ce véhicule. Puisque les numéros allant jusqu'à 89 étaient déjà utilisés pour des projets aéronautiques militaires et que les numéros 90 et 91 étaient réservés aux aéronefs commerciaux, on attribua le numéro 92 à la première voiture de tourisme Saab. Sous ce nouveau nom, on poursuivit son développement. Trois prototypes furent mis à l'essai sur plus de 275 000 km, et les lignes aérodynamiques de leur carrosserie furent perfectionnées à l'institut suédois de recherche aéronautique. Avant que les moteurs Saab aient été mis au point, les prototypes étaient mus par des moteurs du constructeur allemand DKW. Le 27 février 1947, les directeurs de Saab approuvèrent la production de la 92. Après avoir suscité les éloges de la presse suédoise tout au long de l'été 1947, la 92 fut mise à l'essai pendant une autre année. Finalement, en décembre 1949, les premières Saab 92 arrivèrent en salle de montage. Équipées d'un moteur deux temps à deux cylindres développant 25 chevaux, elles avaient une vitesse maximale de 100 km/h (62 mi/h) et coûtaient 6 550 couronnes. pendant la première année de production, Saab en construisit 1 248 92, toutes vert avion). Et après seulement un mois de production, Saab inscrivit une 92 au rallye de Monte-Carlo, le début d'une longue histoire de compétition rallye. En 1955, la 92 avait beaucoup évolué, et sa grande popularité força Saab à ouvrir une nouvelle usine de moteurs à Gothenburg. En fait, elle était devenue si populaire que Saab était déjà prêt à lancer son successeur, la 93.

Caractéristiques techniques de la Saab 92 (de 1950 à 1956)

- . Coupé deux portes
- . Traction avant, moteur transversal
- . Moteur deux temps à deux cylindres, 764 CC, 25 chevaux
- . Transmission trois rapports
- . Suspension indépendante à barre de torsion aux quatre roues.
- . Freins hydrauliques à tambour aux quatre roues
- . Vitesse maximale : environ 100 km/h



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

Le 28 octobre 2005

DOSSIER HISTORIQUE DES MODELES

SAAB 93

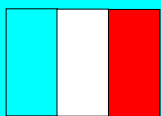
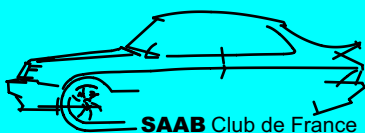
Le premier changement de modèle de l'histoire de Saab donna naissance à la 93. Une évolution de la populaire 92, la 93 présentait des lignes plus fluides et un moteur trois cylindres de 33 chevaux monté longitudinalement. Malgré que sa cylindrée soit légèrement inférieure à celle du moteur de la 92, ce nouveau moteur était plus puissant. On apporta aussi un changement considérable sous la carrosserie : la suspension à barres de torsion fut remplacée par une version à ressorts hélicoïdaux.

La 93 fut encore plus populaire que la 92, en grande partie parce qu'elle fut le modèle qui lança Saab sur le marché américain. Au début des années 50, Saab avait considéré la possibilité de commercialiser ses voitures aux États-Unis, mais avait en fin de compte décidé d'abandonner le projet. Puis en 1956, le président Tryggve Holm décida que la nouvelle 93 était idéale pour attaquer le marché américain. Pour mettre sur pied la nouvelle filiale, on fit appel à Ralph Turner Millet, représentant de Saab à New York. Après quelques mois, le premier chargement de Saab arrivait aux États-Unis.

Les débuts de la 93 aux États-Unis furent impressionnants, et ce, dès sa présentation au salon international de l'auto à New York en 1956. Mais Millet était convaincu que cela n'était que la pointe de l'iceberg. Pour prouver ses dires, il inscrivit deux Saab 93 au Great American Mountain Rally, une épreuve de 2 500 km dans les sentiers enneigés de la Nouvelle-Angleterre. Comme on aurait pu s'y attendre, la 93 termina en première place. Toute cette publicité fit grimper les ventes du jour au lendemain. En seulement douze mois, on avait vendu 1 410 93, et le constructeur avait réussi à établir un lien solide entre performance et durabilité et le nom Saab. Sur les 93 des années-modèles suivantes, on proposa un embrayage automatique appelé " Saxomat ", ainsi que d'autres améliorations telles que des freins plus gros et des brides pour des ceintures de sécurité - un dispositif qui serait sous peu offert en équipement standard sur toutes les Saab. Mais alors qu'on venait à peine d'apporter ces améliorations, Saab avait déjà élaboré le successeur de la 93, une nouvelle voiture qui offrirait certains de ses plus récents raffinements.

Caractéristiques techniques de la Saab 93 (1956 à 1960)

- . Coupé deux portes
- . Traction avant, moteur longitudinal
- . Moteur deux temps à trois cylindres, 748 cc, 33 chevaux
- . Transmission trois rapports
- . Suspension indépendante à ressorts hélicoïdaux aux quatre roues
- . Freins hydrauliques à tambour aux quatre roues
- . Vitesse maximale : environ 120 km/h



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

Le 28 octobre 2005

SAAB 850 et Sonett II et III

Pendant les années 50, Saab a su soutenir sa réputation sur la scène des rallyes internationaux, mais les épreuves étaient devenues beaucoup plus sophistiquées. Comme les voitures rallye étaient de plus en plus complexes et puissantes, les ingénieurs Saab décidèrent d'élaborer un modèle spécialement conçu pour le rallye automobile, la Sonett Super Sport. C'est Rolf Mellde, ingénieur des perfectionnements, qui entreprit le concept du prototype de la superbe Sonett Super Sport. Il lui donna une version de 57 chevaux du moteur de la 93, tandis que la sensationnelle carrosserie de fibre de verre était une œuvre du dessinateur Sason. On construisit cinq autres prototypes, mais la carrière de la Super Sport fut écourtée lorsqu'on adopta de nouvelles règles qui permettaient la participation de voitures de série modifiées. Du jour au lendemain, la Super Sport était devenue désuète.

Des cinq prototypes qui existent toujours, deux sont exposés au musée Saab de Trollhattan (Suède), et un appartient à Saab Cars USA Inc. Toutefois, les perfectionnements de la Super Sport furent immédiatement transmis à une nouvelle voiture rallye basée sur la plate-forme de la 93, la Granturismo 750. Il s'agissait essentiellement d'une version plus sportive de la 93B avec un moteur de 50 chevaux, des sièges sport et une sorte de régulateur de vitesse pour le rallye automobile. Comme la 96 remplaça la 93 moins d'un an plus tard, la Granturismo 750 emprunta la plate-forme de la nouvelle 96, tirant profit d'un moteur de 45 chevaux et d'une transmission à quatre rapports. À mesure que les victoires s'accumulaient, on perfectionnait la Granturismo 750. En 1962, on lui donna un carburateur triple, ce qui porta sa puissance à 52 chevaux et lui valut un nouveau nom :

la Granturismo 850 (la Saab Sport en Europe).

C'est au volant d'une Granturismo 850 qu'Erik Carlsson, grand pilote de rallye, remporta les championnats britannique RAC en 1960, 1961 et 1962, ainsi que le rallye de Monte-Carlo en 1963 et 1964. Pour souligner ces victoires en 1965, on donna à la voiture un nouveau moteur de 55 chevaux et on la rebaptisa Monte Carlo 850. Avec l'arrivée de la Sonett II à la fin des années 60, la Monte Carlo, à laquelle on avait greffé un quatre cylindres en V, fut mise à la retraite en 1968 avec tous les honneurs.

En 1966, le studio de design releva un nouveau défi en dessinant la première voiture sport Saab de série, qui deviendrait la Sonett II. Appelée Projet 97 au sein de l'entreprise, elle fut baptisée Sonett II en 1966 à Stockholm. Elle était le résultat des efforts combinés du studio Saab, toujours dirigé par Sixten Sason, et d'un studio indépendant. Mais à son lancement au salon de l'auto de Genève en 1966, la Sonett II était tout ce qu'il y a de plus Saab, tant à l'intérieur qu'à l'extérieur. Sa carrosserie deux places partageait le moteur deux temps à trois cylindres de la Monte Carlo : un carburateur triple fit passer sa puissance à 60 chevaux. Les composants mécaniques étaient empruntés à la Monte Carlo 850.

Peu après son lancement, le moteur de la Sonett fut remplacé dans tous les modèles Saab. Malgré qu'on n'eût construit que 258 Sonett à moteur deux temps, le lancement du moteur V4 lui valut un nouveau nom : la Sonett V4. Il n'aurait pas été nécessaire de changer le nom de la voiture, mais les dessinateurs durent créer un gros bombement sur le capot pour laisser assez de place pour le moteur plus gros. Mais ce nom n'allait pas demeurer, car le constructeur avait demandé à ses dessinateurs de remanier la carrosserie de façon à mieux intégrer le bombement du capot aux lignes de la voiture. En 1970, les dessinateurs de Saab avaient, avec le concours du dessinateur italien Sergio Coggiola, redessiné la carrosserie et la voiture fut renommée Sonett III. Malheureusement, la popularité des voitures sport était en baisse en raison de la crise du pétrole. Après avoir vendu 10 326 Sonett II et III, Saab décida d'abandonner la Sonett III en 1974.

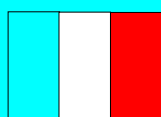
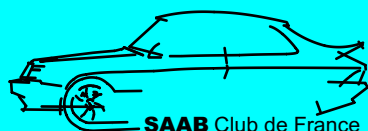
Caractéristiques techniques des Saab Sonett II, V4 et III (1966 à 1974)

Caractéristiques techniques de la Saab Granturismo 750/850/Monte Carlo 850 (1958 à 1968)

- . Coupé deux portes
- . Traction avant, moteur longitudinal
- . Moteur deux temps à trois cylindres, 48 à 50 chevaux dans les modèles de base, 57 chevaux dans la version super
- . Transmission trois rapports
- . Suspension indépendante à ressorts hélicoïdaux aux quatre roues
- . Freins hydrauliques à tambour aux quatre roues

Caractéristiques techniques de Saab Sonette II, V4 et III (1966 à 1974)

- . Coupé deux portes avec carrosserie en plastique renforcé de fibre de verre
- . Traction avant, moteur longitudinal
- . Moteur deux temps à trois cylindres 841 cc, 60 chevaux (moteur V4 par la suite)
- . Transmission quatre rapports
- . Suspension indépendante à ressorts hélicoïdaux aux quatre roues
- . Freins hydrauliques, disques à l'avant, tambours à l'arrière.



Host your Saab photos for free at www.saabphotos.com

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

Le 28 octobre 2005

DOSSIER HISTORIQUE DES MODELES

SAAB 95

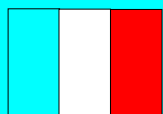
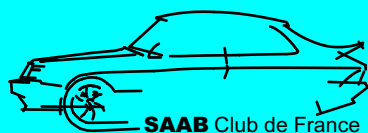
La première familiale Saab était probablement l'un des modèles les plus uniques de l'époque. Il s'agissait de la première Saab ayant quatre rapports en marche avant, et de la première Saab permettant de modifier la disposition des sièges. En utilisant la banquette médiane et de la banquette arrière de différentes façons, la Saab 95 pouvait servir de fourgonnette deux places, de voiture cinq places ou de familiale sept places.

La longévité de cette familiale prouve jusqu'à quel point Saab est un constructeur automobile flexible. Elle combinait les éléments mécaniques de la 96, qui n'avait même pas encore été lancée, ainsi que les portes articulées à l'arrière et de nombreux perfectionnements opportuns, comme le moteur V4 qui équiperait par la suite toutes les Saab, et les propres innovations sécuritaires du constructeur, dont les essuie-glace de phares.

Elle démontrait aussi jusqu'à quel point la réputation du constructeur était devenue durable. La 95 a fait partie de la gamme Saab jusqu'en 1978. Elle a fait l'objet de faits saillants des années-modèles

Caractéristiques techniques de la Saab 95 (1959 à 1978)

- . Familiale deux, cinq ou sept places
- . Traction avant, moteur longitudinal
- . Moteur deux temps à trois cylindres: 841 cc, 38 chevaux
- . Transmission à quatre rapports
- . Suspension indépendante à ressorts hélicoïdaux aux quatre roues
- . Freins hydrauliques à tambour aux quatre roues



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

Le 28 octobre 2005

DOSSIER HISTORIQUE DES MODELES

SAAB 96

Vendant maintenant plus de 30 000 voitures chaque année dans le monde entier, Saab investit le fruit de ses efforts dans le perfectionnement de la 96. À son lancement en 1960, la 96 arborait l'avant de la 93, un arrière complètement redessiné et un trois cylindres plus puissant de 38 chevaux. On apporta aussi d'autres modifications aux chapitres de la performance et de la sécurité : la lunette arrière était deux fois plus grande qu'auparavant, et en 1961, on donna à la 96 un circuit de freinage en diagonale. Ce système comptait deux circuits hydrauliques actionnant chacun deux tambours diagonalement opposés, ce qui aidait le conducteur à mieux garder la maîtrise de la voiture lors des freinages brusques.

Les innovations se poursuivirent tout au long du règne de la 96. La première Saab offrant la position de conduite à droite était une 96 de l'année-modèle 1962. La 96 fut aussi la première Saab à offrir un moteur quatre temps à lubrification séparée.

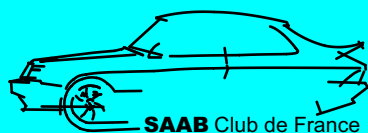
Auparavant, le conducteur devait mélanger l'huile à l'essence pour lubrifier le moteur deux temps de la voiture. C'est aussi dans la 96 qu'on utilisa la première colonne de direction télescopique et les premiers freins à disque.

Alors qu'elle remplaçait graduellement la 93, la 96 devint aussi le porte-étendard de Saab en rallye automobile. Les célèbres voitures rallye Saab des années 60 étaient essentiellement des 96 propulsées par des moteurs plus puissants. C'est aussi dans la 96 qu'on utilisa le dernier moteur deux temps de Saab. En effet, à la fin des années 60, de nouvelles normes antipollution aux États-Unis (alors l'un des plus importants marchés de Saab) forcèrent le constructeur à abandonner le traditionnel deux temps. Ainsi, en 1967, le deux temps fut retiré de la 96 à la faveur d'un nouveau quatre cylindres quatre temps produisant 65 chevaux.

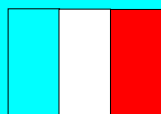
Au milieu de années 70, la 96 devint le modèle Saab le plus durable de l'histoire du constructeur. En 1975, on célébra le 25e anniversaire de la 96 en offrant une édition spéciale, couleur argent bien sûr. En retour, la 96 récompensa l'entreprise avec un cadeau surprise : elle avait raflé les trois premières places de l'édition 1975 du rallye arctique de Finlande. Après cinq autres années de service, la vénérable 96 fut remplacée par divers modèles de la 99 et de la nouvelle 900.

Caractéristiques techniques de la Saab 96 (1960 à 1980)

- . Coupé deux portes
- . Traction avant, moteur longitudinal
- . Moteur deux temps à trois cylindres: 841 cc, 38 chevaux
- . Moteur deux temps à trois cylindres: 841 cc, 38 chevaux
- . Transmission trois rapports
- . Suspension indépendante à ressorts hélicoïdaux aux quatre roues
- . Freins hydrauliques à tambour aux quatre roues



SAAB Club de France



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

Le 28 octobre 2005

SAAB 99

Le nouveau modèle Saab qui suivit fit ses débuts comme un crapaud, mais devint en fin de compte l'un des modèles les plus connus et les plus vendus chez Saab. Les ingénieurs commencèrent à travailler sur la 99 dès 1962. On donna le feu vert à la construction du prototype le 2 avril 1964 sous un nom de code qui passa au folklore chez Saab. Le 2 avril était le Gundmund's day, et le nom demeura. On voulait dessiner et construire un modèle complètement nouveau pour séduire un tout nouveau public. Par pure coïncidence, le projet Gudmund fut mis en branle 20 ans après la création des croquis de la toute première Saab, et moins de quatre ans plus tard, le concept devint la Saab 99. Les initiés appelèrent les prototypes de la 99 "gudmund" parce que ces derniers, avec leur nouvelle mécanique incorporée à des carrosseries de 96, avait l'allure accroupie d'un crapaud. En 1966, les prototypes de la 99 avaient parcouru les routes de la Suède, de l'Europe de l'est et de l'Italie, alors que les ingénieurs s'affairaient à la conception de son nouveau quatre cylindres et de son pont moteur avant. Finalement, il fallut mettre à l'essai la nouvelle carrosserie. D'astucieux ingénieurs décidèrent d'utiliser des lettres d'insigne provenant du bac de pièces de l'entreprise, et trouvèrent ainsi une désignation pour la 99. "Daihatsu" devint le nouveau nom de code de la 99, un excellent choix, puisque la marque existait déjà, mais qu'elle était pratiquement inconnue en Suède.

C'est finalement à Stockholm en novembre 1967 que le projet "Gudmund" fut présenté à la presse comme la Saab 99. L'année suivante, des modèles de pré-série furent mis à l'essai à grande échelle, et la 99 fut lancée sur le marché au début de 1969. Propulsée par un quatre cylindres en ligne de 80 chevaux, la 99 présentait des innovations au chapitre de la sécurité, dont des servo-freins à disque aux quatre roues et un habitacle renforcé. Plus tard, la 99 fut aussi la première voiture à présenter des pare-chocs amortissants pour les collisions à moins de 8 km/h et des poutres latérales de renfort. À chaque année-modèle, la 99 présentait de nouvelles innovations imaginées par les meilleurs ingénieurs de Suède. En 1976, on ajouta un convertisseur catalytique à trois voies pour limiter les émissions.

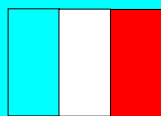
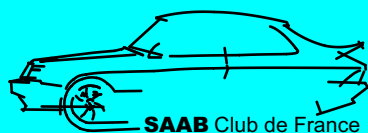
Entre-temps, les victoires en rallye automobile continuaient à inspirer les ingénieurs Saab. En adaptant un dispositif de voiture rallye aux voitures de tourisme, Saab offrit le premier système d'essuie-glace et de lave-glace pour les phares dans le monde entier. Durant ses 17 années d'existence, la 99 fit l'objet de nombreux raffinements, mais une chose demeura inchangée : la clé de contact était toujours sur le plancher.

C'est en 1976 que la 99 atteignit le sommet de sa gloire quand Saab lança le premier concept de turbocompression au monde. Les ingénieurs Saab démontrèrent avec brio qu'il était possible de concevoir un moteur de cylindrée relativement faible qui produit 145 chevaux et un couple exceptionnel à bas régime.

Comme elle accroissait la puissance du moteur en faisant appel à des moyens technologiques plutôt qu'à l'augmentation de la cylindrée, la turbocompression prouvait une fois de plus que Saab prônait l'ingénierie intelligente. Adulé tant par les ingénieurs que les consommateurs, le concept turbo devint réalité quand les premières Saab à turbocompression firent irruption chez les concessionnaires en 1977.

Caractéristiques technique de la Saab 99 (1969 à 1984)

- .Coupé deux portes (berlines quatre portes proposées en 1970)
- . Traction avant, moteur longitudinal
- .Moteur quatre temps à quatre cylindres : 1709 cc, 80 chevaux
- .Boîte de vitesses manuelle à quatre rapports
- .Freins à disques aux quatre roues



Host your Saab photos for free at www.saabphotos.com

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

Le 28 octobre 2005

DOSSIER HISTORIQUE DES MODELES

SAAB 900

Le tout nouveau modèle Saab qui suivit débuta comme une rénovation de la 99 hatchback. En raison des nouvelles normes américaines sur les collisions, le modèle évolua à un point tel qu'on lui donna un nouveau nom. La Saab 900, qui est à ce jour le modèle Saab le plus populaire, fut dévoilée en 1979. Pour la première année-modèle, la 900 fut offerte en versions hatchback deux et quatre portes. Dès le lancement de la 900, on offrait la turbocompression. Mais la puissance du moteur de la 900 n'était pas la seule chose qui démontre le penchant du constructeur pour la technologie intelligente. La 900 offrait, en équipement standard, le premier système de climatisation avec filtre anti-pollen ainsi que des pare-chocs autoréparables. N'étant pas satisfaits de l'accueil peu chaleureux qu'on avait fait à la 900, les ingénieurs s'affairèrent à la perfectionner.

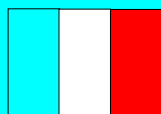
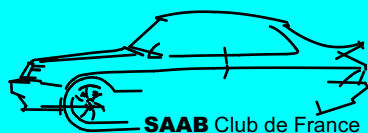
L'un des plus importants perfectionnements de la première génération de la 900 fut le dispositif APC (Automatic Performance Control), un système qui réglait automatiquement le degré de turbocompression selon l'indice d'octane du carburant. En diminuant ou en augmentant la pression d'admission, les ingénieurs Saab firent du moteur turbocompressé un champion mondial, et prouvèrent encore une fois que la turbocompression était une excellente solution de rechange aux moteurs de cylindrée élevée qui consomment beaucoup. L'importance de cette innovation fut égalée en 1984 quand Saab commença à offrir des moteurs multisoupapes (quatre soupapes par cylindre) en équipement standard sur tous ses modèles.

La 900 continua par la suite à être novatrice. En 1981, on ajouta à la gamme une berline quatre portes, puis en 1983, Saab fut le premier constructeur à offrir des garnitures de frein sans amiante. Pendant les années 80, les ventes de 900 Turbo montèrent en flèche, si bien qu'en 1984, Saab construisait sa 100 000e voiture à moteur turbocompressé. Le retour en force de le cabriolet en 1986 prit l'industrie automobile d'assaut, et le fait qu'il s'agissait d'une Saab 900 en a surpris plus d'un. Les freins à antiblocage équipèrent la Saab 900 pour la première fois en 1989.

À sa dernière année de production, la première génération de la Saab 900 atteignit de nouveaux sommets au chapitre des performances et de la consommation. Le clou de sa carrière survint en 1990, lorsqu'on l'équipa d'un nouveau moteur à turbocompresseur à basse pression qui développait 145 chevaux et consommait peu, tout en respectant des normes antipollution très strictes. Quand elle fut remplacée par la deuxième génération en 1994, la Saab 900 avait charmé un tout nouveau segment de la population grâce à son génie automobile d'avant-garde.

Caractéristiques techniques de la Saab 900 (1978 à 1993)

- . Hatchback trois ou cinq portes (cabriolets deux et quatre portes proposés ultérieurement)
- . Traction avant, moteur longitudinal
- . Quatre cylindres avec turbocompresseur en option : 1 985 cc, de 100 à 175 chevaux
- . Boîte de vitesse manuelle à cinq rapport (boîte automatique en option)
- . Freins hydrauliques à disque aux quatre roues



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

Le 28 octobre 2005

DOSSIER HISTORIQUE DES MODELES

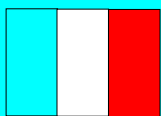
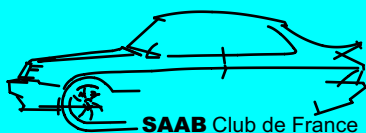
SAAB 900 cabriolet

Les origines du cabriolet suédois le plus connu n'ont rien d'ordinaire. En fait, la création de la Saab 900 cabriolet pourrait être attribuée à un coup de chance, et à quelques coups de ciseaux... Au milieu des années 80, le marché Saab aux États-Unis se détachait des autres marchés dans le monde. Les Américains voulaient des voitures hautes performances très équipées, tandis que les Européens préféraient des versions plus sobres. Quand les ingénieurs présentèrent une nouvelle 900 deux portes tricorps à la division marketing de la filiale américaine, la voiture semblait n'avoir rien de ce que les acheteurs américains voulaient. Tout de même, les dirigeants de Saab contraignirent Robert J. Sinclair (alors président de Saab Cars USA) à en vendre au moins 1 000 chaque année. Comme ils lui avaient dit qu'il pouvait y apporter des changements, il prit une photo de la tricorps, en découpa le toit et leur dit celle-là. Finalement, Sinclair et son équipe réussirent à faire approuver une étude sur la faisabilité d'un cabriolet basée sur cette 900 deux portes. Après avoir conçu un prototype avec le concours de la société American Sunroof Corporation, Saab la présenta au salon de l'auto de Francfort 1983, où elle émerveilla les foules. Les dirigeants de Saab donnèrent finalement le feu vert à la production de la Saab 900 cabriolet en avril 1984, et confièrent l'assemblage de la voiture à la société finlandaise Valmet.

Propulsée par un quatre cylindres 16 soupapes à turbocompresseur et équipée d'une capote à commande électrique, le tout premier cabriolet du constructeur fit immédiatement sensation. La première année, on n'en construisit que 350 pour le marché américain. Puis la demande croissante à travers le monde porta la production à plus de 1 500 voitures par année, et en 1990, Saab en avait vendu plus de 10 000 dans le monde entier. En 1991, on lança une version à moteur atmosphérique ainsi qu'un modèle Aero. On continua à construire la Saab 900 cabriolet jusqu'en 1994, année où l'on dévoila une version cabriolet de la toute nouvelle 900.

Caractéristiques techniques de la Saab 900 Cabriolet (1986 à 1994)

- . Cabriolet 2 portes
- . Traction avant, moteur longitudinal
- . Quatre cylindres 16 soupapes avec turbocompresseur (version atmosphérique proposée ultérieurement) 1 985 cc 175 chevaux
- . Boîte de vitesse manuelle à cinq rapports (boîte automatique en option)
- . Freins hydrauliques à disque aux quatre roues avec antiblocage



Host your Saab photos for free at www.saabphotos.com

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

Le 28 octobre 2005

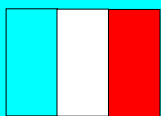
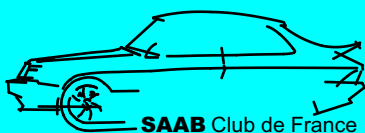
DOSSIER HISTORIQUE DES MODELES

SAAB 9000

Le concept de la première voiture de luxe Saab a commencé à prendre racine vers la fin des années 70. En 1984, il est devenu réalité avec le lancement de la Saab 9000, une berline fougueuse aux lignes fluides. Présentée au public en mai 1984, la 9000 était le résultat d'une mince collaboration entre Saab et Fiat. Les deux constructeurs voulaient partager leurs idées sur la conception du châssis et de la carrosserie d'une grosse voiture. En fin de compte, les deux voitures ne présentaient presque pas de composants communs, mais cet exercice a donné à Saab la 9000, tandis que Fiat lançait l'Alfa Romeo 164, la Fiat Croma et la Lancia Thema. Malgré ses origines avec Fiat, la 9000 était tout à fait Saab. Pour maximiser l'habitabilité de l'intérieur, on lui a donné le premier moteur transversal de l'histoire de Saab, le maintenant célèbre quatre cylindres 16 soupapes turbocompressé de 2 litres avec APC, qui développe 175 chevaux. Mais c'était son habitacle spacieux qui était le plus surprenant. D'ailleurs, selon les normes de l'EPA, la 9000 était considérée comme une grosse voiture, et ce, malgré que sa longueur hors tout soit légèrement inférieure à celle de la Saab 900. Pour consacrer les performances de voiture de luxe de la 9000, Saab décida de tenter de battre les records de vitesse au sol avec une voiture de série, du jamais vu jusque là. En novembre 1986, le constructeur envoya un trio de Saab 9000 au circuit de vitesse Talladega, où elles furent soumises à une épreuve de 20 jours en ligne. À la fin de l'épreuve, la plus rapide des trois 9000 avait parcouru plus de 100 000 km à une vitesse moyenne de 212 km/h en tenant compte des arrêts aux postes de ravitaillement. En tout, les Saab 9000 de Talladega établirent 21 records de vitesse performances, des modèles s'ajoutèrent chaque année à la famille des Saab 9000. En 1986, on lança une version à moteur atmosphérique de la hatchback cinq portes à moteur turbo, puis en 1988, les rangs furent grossis par une berline quatre portes, qu'on appelait la 9000CD aux États-Unis. En 1993, la 9000 fut récipiendaire d'un autre prix bisannuel Folksam pour la sécurité ; pour la troisième fois de suite, la 9000 fut déclarée la voiture la plus sécuritaire de Suède. En 1994, on ajouta à la gamme une version Aero à moteur de 225 chevaux, puis en 1995, on donna à la 9000 un moteur V6 3 litres qui développait 210 chevaux. En 1996, la 9000 reçut un nouveau moteur standard, le moteur à turbocompresseur à basse pression de 170 chevaux, qui fut déclaré deux fois de suite l'un des dix meilleurs moteurs par Ward's Auto World.

Caractéristiques techniques de la Saab 9000 (1985 à 1997)

- . Hatchback cinq portes (berline quatre portes offerte ultérieurement)
- . Traction avant, moteur transversal
- . Moteur quatre cylindres 16 soupapes à turbocompresseur avec APC : 1 985 cc, 175 chevaux puis 225 chevaux sur la version aéro
- . Boîte de vitesse manuelle à cinq rapports (automatique quatre rapports proposée à compter de 1987)
- . Freins à disque hydrauliques aux quatre roues (antiblocage offert ultérieurement)



Host your Saab photos for free at www.saabphotos.com

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

Le 28 octobre 2005

DOSSIER HISTORIQUE DES MODELES

SAAB NG

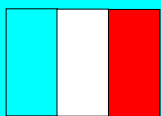
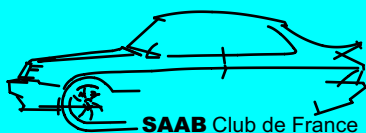
Cela faisait 15 ans que la Saab 900 s'était taillé une place de choix dans le marché des berlines sport. Depuis lors, Saab s'était joint au géant General Motors pour construire une nouvelle génération de Saab. La première itération du partenariat Saab-GM fut lancée sur le marché en 1994 : la toute nouvelle Saab 900. Saab avait déjà tracé les grandes lignes de la nouvelle 900, mais lors des négociations sur la fusion, les dirigeants de Saab réalisèrent qu'il serait très avantageux économiquement de tirer profit des ressources du plus important constructeur au monde pour construire la nouvelle 900. Ils étaient cependant aussi conscients qu'il était essentiel de maintenir la tradition Saab.

Lancée en 1994, la nouvelle 900 était manifestement Saab. Elle avait même la clé de contact au plancher. Elle présentait un mélange de tradition et d'innovation suédoises, surtout sous le capot. Le moteur de base était un quatre cylindres Saab de 2 L qui développait 150 chevaux. En option, on offrait un V6 2,5 L de 170 chevaux, le tout

premier six cylindres de Saab. Les deux moteurs pouvaient être assortis à une transmission automatique à quatre rapports.

Côté innovation, le conducteur avait droit à un équipement standard impressionnant. La nouvelle 900 était offerte avec deux coussins gonflables, les freins à antiblocage et le contrôle de climatisation automatique. Le Black Panel, qui obscurcit l'éclairage du tableau de bord à l'exception des instruments essentiels, fut aussi lancé avec la nouvelle 900. De plus, les modèles à moteur six cylindres étaient munis d'un système antipatinage, une première chez Saab. Au début, seule la hatchback cinq portes arborait la calandre et la glace de custode caractéristiques de Saab. Cette carrosserie fut soumise à des tests d'une rigueur sans précédent chez Saab, et s'avéra 55 pour cent plus rigide que celle de l'ancienne 900. L'année suivante, une hatchback trois portes rejoignit les rangs, ainsi que deux modèles bien connus : la foudroyante Turbo 16 soupapes avec APC qui développait 185 chevaux, et l'élégante décapotable.

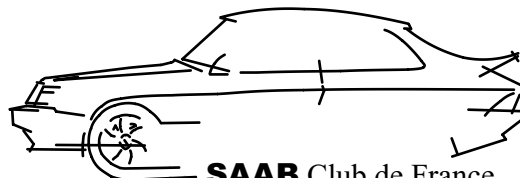
Dès son lancement, la cabriolet donna lieu à de nombreuses éloges, remportant entre autres un match comparatif aux dépens de la Audi Cabriolet et de la BMW 325i décapotable. Comme on aurait pu s'y attendre, Saab effectua un retour en rallye automobile en 1996 avec une version de 300 chevaux de cette 900. Fidèle à la tradition Saab, un constructeur reconnu pour ses voitures familiales au caractère sportif, on dépêcha une 900 cinq portes de série à Pike's peak, qui termina en deuxième place dans sa catégorie dans le cadre de l'épreuve renommée « Race to the clouds ».



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

Le 28 octobre 2005

PHOTOS DU MUSEE SAAB THROLATAN



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



Host your Saab photos for free at www.saabphotos.com

Moteur 2l 16v turbo 175 cv Equipe les Saab 900 d'avant 1993

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

Le 28 octobre 2005

PHOTOS DU MUSEE SAAB THROLATAN



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



Host your Saab photos for free at www.saabphotos.com



Host your Saab photos for free at www.saabphotos.com



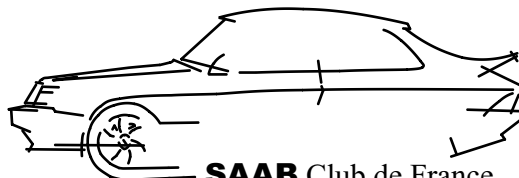
Host your Saab photos for free at www.saabphotos.com

Saab Sonet

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

Le 28 octobre 2005

PHOTOS DU MUSEE SAAB THROLATAN



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



Host your Saab photos for free at www.saabphotos.com



Host your Saab photos for free at www.saabphotos.com



Host your Saab photos for free at www.saabphotos.com



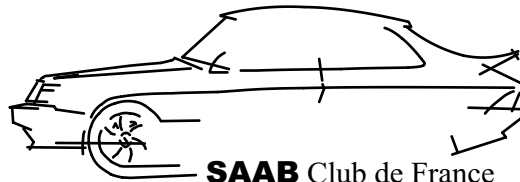
Host your Saab photos for free at www.saabphotos.com

URSAAB

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

Le 28 octobre 2005

PHOTOS DU MUSEE SAAB THROLATAN



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



Host your Saab photos for free at www.saabphotos.com



Host your Saab photos for free at www.saabphotos.com



Host your Saab photos for free at www.saabphotos.com

Le prototype

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

Le 28 octobre 2005

PHOTOS DU MUSEE SAAB THROLATAN



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



Host your Saab photos for free at www.saabphotos.com



Host your Saab photos for free at www.saabphotos.com



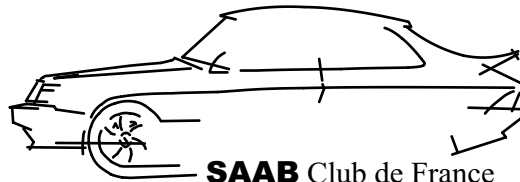
Host your Saab photos for free at www.saabphotos.com

Saab compétition

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

Le 28 octobre 2005

PHOTOS DU MUSEE SAAB THROLATAN



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



Host your Saab photos for free at www.saabphotos.com



Host your Saab photos for free at www.saabphotos.com



Host your Saab photos for free at www.saabphotos.com



Host your Saab photos for free at www.saabphotos.com

Saab compétition

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

Le 28 octobre 2005