

Auto

En vidéo

Venez voir le test de la Saab 9-5 sur

www.lematin.ch/auto



Belle, confortable, à la pointe de la technologie et... terriblement efficace, la nouvelle Saab 9-5 est dotée de tous les atouts nécessaires pour s'en aller combattre les berlines allemandes sur leur terrain de jeu. Photos Philippe Clément

Votre fauteuil met le turbo

SAAB. Après... quinze ans de bons et loyaux services, il était temps de renouveler la fidèle 9-5. Maintenant que sa survie est assurée, la marque suédoise présente

son dernier joyau. Puissante, confortable et sûre, elle va faire des envieuses! Surtout au sein de la troupe select des berlines allemandes, ses concurrentes désignées

Philippe Clément
philippe.clement@edipresse.ch
TROLLHÄTTAN (Suède)

Imaginez une luxueuse berline longue de plus de 5 mètres. Imaginez deux personnes confortablement installées à l'intérieur. Imaginez un élan qui surgit alors que ladite voiture est lancée à 90 km/h. Vous fermez déjà les yeux en attendant le bruit de l'impact? Surprise: d'un coup de volant, le conducteur évite la bête, rétablit le cap et... reprend la discussion là où il l'avait laissée quelques secondes auparavant.

Un châssis irréprochable

Bon, d'accord, on n'est pas à 100% dans la vraie vie: l'élan n'est qu'une silhouette en carton et le conducteur n'est autre que Kenneth Bergström, l'un des membres émérites du Saab Performance Team. Le même qui est capable de faire une entrée remarquée en arrivant à bord d'un cabriolet 9-3... en équilibre sur les deux roues gauches.

Soit. N'empêche qu'une fois le conducteur lambda installé à bord, l'obstacle est avalé, un rien moins vite, certes, mais avec autant de facilité. Et ce, parce que la nouvelle 9-5 rassemble un concentré de ce qui se fait de mieux en matière d'assistances électroniques.

Système 4x4 redoutable

En l'occurrence, le fameux «Cross Wheel Drive» – ou XWD – de Saab. Un différentiel électronique sur base de transmission intégrale Haldex. Et qu'en plus notre voiture de test est équipée d'un châssis dynamique maison qui permet de choisir entre les modes «Confort», «Intelligent» ou «Sport».

En fonction de la vitesse, de l'angle du volant et de la pression sur l'accélérateur, l'ordinateur répartit le couple entre les différentes roues, histoire d'assurer une tenue de route irréprochable. Du coup, la 9-5 est presque impossible à prendre en défaut. Tout juste si les pneus protestent quand Kenneth recommence l'exercice en mode Confort. Mai,

s même là, la Saab bronche à peine et reprend immédiatement son cap. Freinage en virage, appuis sur route bosselée, courbes avalées à 140 km/h: rien n'y fait! Obstinément, la 9-5 pointe vers sa trajectoire et gomme les difficultés. Bref, à moins d'une erreur du conducteur, c'est de la sécurité garantie à 99,9%!

Design classique, mais...

Et on l'apprécie d'autant plus que son look est réussi avec maestria. La ligne est fluide, très aérodynamique. Le design de l'arrière rappelle des modèles qui ont pour nom Jaguar ou Aston Martin. Et les montants avant et médians peints en noir donnent à la partie vitrée le look du cockpit monobloc du fantastique concept AeroX. C'est dire si, avec en plus ses feux LED et ses jantes spéciales, cette Saab «en jette»... A l'intérieur, pas de surprise: on est à bord d'une Saab. Les fameux sièges hyperconfortables sont au rendez-vous. Tout le comme le cockpit typique ou le bouton start/stop – qui a remplacé la clé – à la traditionnelle



Affichage tête haute et compteur de vitesse avec un affichage déroulant façon altimètre: deux clins d'œil au passé aéronautique de Saab. Ph. Clément

place sur la console centrale. Mais, au passage, on a gagné quelques gadgets. Un affichage tête haute, un compteur de vitesse qui défile de bas en haut, façon altimètre: vous n'êtes pas près d'oublier que Saab a connu ses heures de gloire dans l'aéronautique!

Electronique de pointe

On pense aussi à cette caméra qui «lit» et retranscrit les panneaux de limitation de vitesse. Comme sur l'Opel Insignia. Opel dont, il est vrai, la 9-5

dérive directement. Mais ne le dites pas trop fort: la réaction des ingénieurs est immédiate! «Notre 9-5 n'a que 30% en commun avec l'Opel. Tout le reste est développé spécifiquement par Saab!» lance fièrement Mats Fägerhag, directeur exécutif de l'ingénierie. Le «reste», comme le système de suspension des versions XWD haut de gamme. Et il faut reconnaître que ça fonctionne à merveille. La preuve? Opel a repris le système tel quel, pour en équiper sa version sportive, l'Insignia OPC! >

◆ CARTE DE VISITE

Nom: Saab 9-5 2.0 T XWD.

Moteur: 4 cyl., 1998 cm³, turbo à deux niveaux Twinscroll, 220 ch (162 kW) à 5300 tr/min, couple max 350 Nm à 2000 tr/min.

Transmission: Intégrale permanente à répartition intelligente Haldex, boîte manuelle à 6 rapports.

Aides à la conduite: ABS avec assistance au freinage d'urgence EBD, contrôle de la trajectoire ESP, antipatinage TCS, différentiel électronique de blocage E-LSD avec répartition du couple d'entraînement entre les roues AR.

Freins: 4 disques (ventilés à l'AV).

Performances: Vitesse max 230 km/h, 0-100 km/h en 8".

Emissions de CO₂: 199 g/km.

Cons. mixte norm.: 8,6 l/100 km.

Dimensions: Longueur 5,01 m, largeur 1,87 m, hauteur 1,47 m.

Empattement: 2,84 m.

Coffre: 513 litres.

Poids: 1815 kg.

Prix: Dès 56 600 fr.

Autres versions: 1998 cm³, turbo, 220 ch, boîte man. ou auto 6, traction AV, cons. 8,4 l/100 km, dès 49 500 fr.// 2792 cm³, turbo, 300 ch, 4x4 XWD, boîte auto 6, cons. 10,6 l/100 km, dès 76 900 fr.// 1956 cm³ turbodiesel, 160 ch, boîte man ou auto 6, traction AV, cons. 5,3 l/100 km, dès 53 500 fr.

A venir: 1,6 l, 180 ch, essence, dès 49 500 fr.; 2,0 l, 220 ch, bioéthanol, dès 53 500 fr.; 2,0 l, 190 ch, turbo diesel, dès 56 500 fr.; 2,0 l, 190 ch, turbodiesel XWD, dès 60 600 fr.

Garantie: 3 ans/100 000 km.

Internet: www.saab.ch

A la loupe

Des feux arrière intelligents

On y pensait depuis longtemps. L'arrivée de la technologie LED l'a rendu possible. Les feux arrière de la Saab 9-5 clignotent, en rouge très vif, lors d'un freinage d'urgence. Pour le véhicule qui suit, c'est aussi efficace qu'une alerte radar! Impossible de le manquer. Côté sécurité, on soulignera aussi la protection antiretournement: dès que le gyroscope détecte un risque de tonneau, il libère les airbags rideaux latéraux!



Quel avenir pour Saab?

Sourire radieux, Victor Muller est serein. Le patron de Spyker voit l'avenir en rose. D'ici à 2012, la marque qu'il a reprise sous son aile sortira un nouveau break, un nouveau crossover et planchera sur une petite voiture. Après avoir frôlé la fermeture, l'usine reprend peu à peu des couleurs. Les caméras de commandes se remplissent et, du côté de Trollhättan, on espère remonter à 125 000 véhicules par an.

Quelques minireproches

Trouver des défauts à la 9-5? Pas facile. On regrettera cependant l'intrusion des amortisseurs dans le coffre, les rangements plutôt sous-dimensionnés et la faible garde au toit aux places arrière. Mais, sinon, franchement... Ou alors, en cherchant la petite bête, cette «incrustation chromée, derrière la roue avant, qui semble tomber de nulle part.

