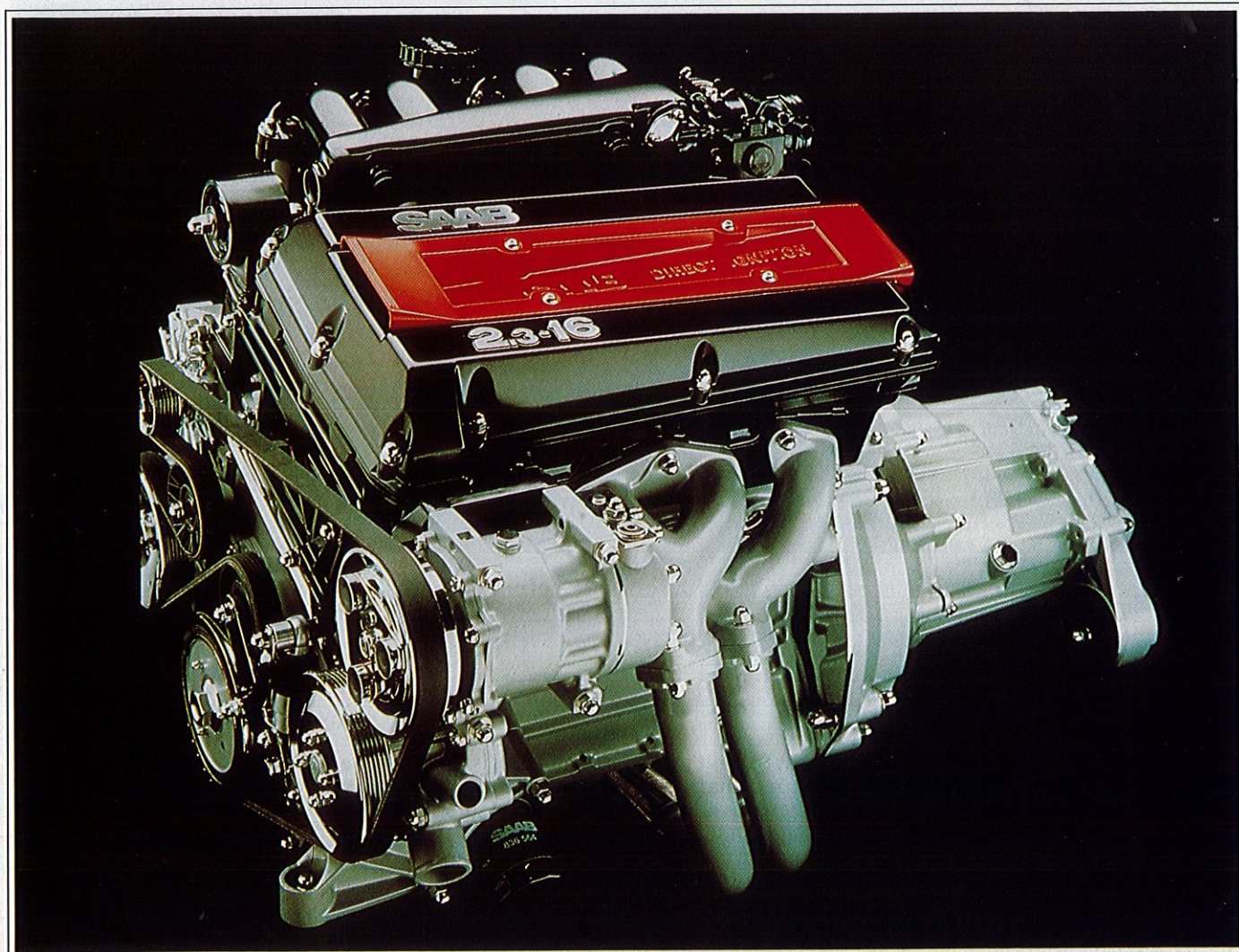


MOTEUR SAAB 2,3 l

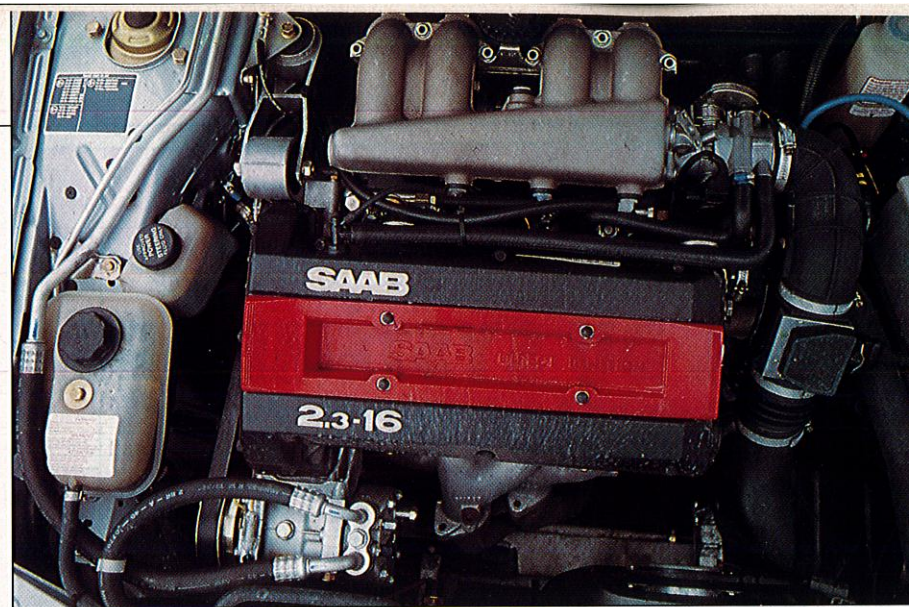
NOUVELLE CARRIÈRE POUR LA SAAB 9000



LE vieux moteur 2 litres hérité des Triumph Dolomite arrivait au bout de son développement pour la marque suédoise. L'arrivée de ce nouveau 2,3 litres relance du même coup la Saab 9000. L'agrément d'utilisation de ce moteur répond beaucoup mieux à l'image de cette voiture. Plus rien de commun avec l'ancien moteur. Les ingénieurs suédois ont décidé voilà 5 ans de lancer les études

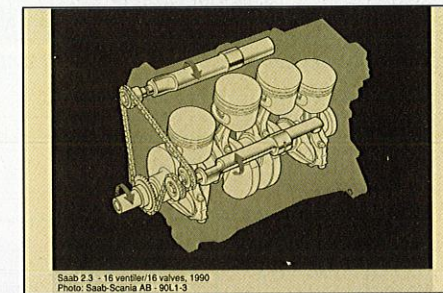
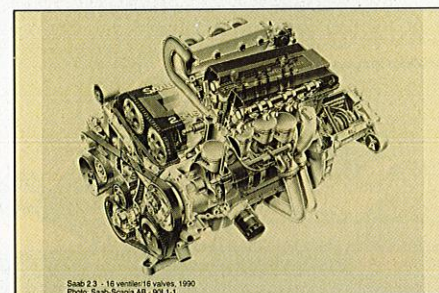
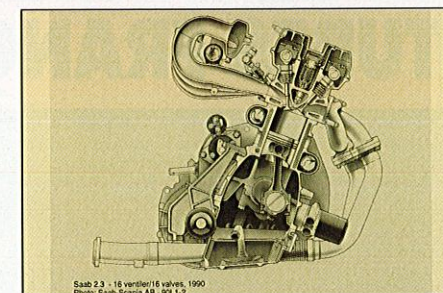
d'une nouvelle motorisation. A l'époque, tous les choix s'avéraient possible : 4,6 ou même 8 cylindres. Saab est resté fidèle au 4 cylindres en ligne qui représente, pour elle, le meilleur compromis encombrement/puissance et permet de conserver un montage transversal pour une traction avant. Seul point parfait : les vibrations. Comme Porsche pour le gros 2,5 l utilisé sur la 944, Saab a donc recours à deux arbres d'équilibra-

1. Crévé du nouveau moteur Saab 2,3 litres. Plus rien à voir avec l'ancien bloc Triumph. Saab est reparti sur de nouvelles bases avec un souci de parfait équilibre. Le constructeur suédois n'a pas hésité à utiliser une seule courroie pour entraîner tous les accessoires du moteur. Une chaîne relie les deux arbres à cames au vilebrequin et une seconde est utilisée pour les arbres d'équilibre.



2. Les arbres d'équilibrage entraînés par le vilebrequin tournent au double du régime moteur pour combattre la force du second degré.
3. Les soupapes sont directement attachées par les cames. On voit sur cette coupe la disposition asymétrique des arbres d'équilibrage.

Moteur :
 4 cylindres 16 soupapes, 2 act
 Double arbre d'équilibrage
 Allumage exclusif SAAB D.I.
 Puissance 150 CV à 5 500 tr/mn
 Couple maximum 21,6 m/kg à 3 800 tr/mn
 Boîte manuelle 5 vitesses
 Freinage ABS
 Performances : vitesse maximale 205 km/h



3



ge insérés dans le bloc moteur et entraînés par chaîne au double du régime moteur. L'essai nous a permis de juger du résultat obtenu qui laisse le conducteur songeur sur le nombre de cylindres qui rugissent sous le capot avant d'avoir lu la fiche technique.

Autre point remarquable, la polyvalence. Famille ou sport, le 2,3 litres se marie à toutes les conduites. De 1000 à 3000 tr/mn, la Saab est une paisible bourgeoise qui enroule à loisir. Mais dès que le besoin se fait urgent ou l'envie pressante, il monte dans les tours et prend de la hargne. Les 150 chevaux sont accessibles à 5 500 tr/mn sur le cinquième rapport, à la limite de la zone rouge. En fait, la coupure réelle de l'allumage advient bien au-delà, à 6200 tr/mn pour être précis.

Une vitesse de pointe supérieure à 200 km/h, des reprises au meilleur niveau de la catégorie avec, bonne surprise, une consommation très raisonnable. Pourtant, cylindrée oblige, ce moteur est pourvu de l'incontournable pot catalytique et l'utilisation d'une culasse à quatre soupapes par cylindre n'est pas souvent économique à la pompe. D'ailleurs ce 16 soupapes offre tous les avantages de ce type de distribution sans en prendre le tempérament très souvent insipide.

D.M.