



# Information

11 septembre 2007

*Première mondiale*

## Saab Turbo X :

### Saab lâche les chevaux avec la Black Turbo du XXI<sup>e</sup> siècle

- Une sportive pour célébrer le 30<sup>e</sup> Anniversaire du turbo Saab
- Lancement du Saab XWD, système de traction intégrale novateur
- Ligne unique rappelant la célèbre Saab 900 Turbo noire
- Une définition de châssis sport : suspensions, freins, jantes
- V6 2.8 Turbo de 400 Nm/280 ch (206 kW) : le 0-100 km/h en 5,7 secondes

Depuis trente ans, Saab est le leader incontesté du turbo et pour commémorer cet anniversaire, il lance cette année au Salon automobile international de Francfort une sportive particulièrement dédiée au plaisir de conduite, la Saab Turbo X, nouvel étalon de la marque.

Ce modèle en série limitée « Black Turbo » permet à Saab de faire un « retour vers le futur », en reprenant les thèmes chers à la première célèbre Saab 900 Turbo noire, tout en inaugurant le système de traction intégrale novateur Saab XWD.

La Saab Turbo X est dévoilée aujourd'hui (11 septembre), 30 ans exactement après que Saab ait surpris le monde automobile en dévoilant à Francfort son premier modèle suralimenté. Il allait ouvrir une brèche que d'autres constructeurs ne tarderaient pas à suivre. Aujourd'hui, Saab libère la puissance du turbo pour la première fois au travers du Saab XWD, un système de transmission intégrale très avant-gardiste. Une nouvelle fois, la concurrence va devoir tenter de suivre.

Délivrant 400 Nm de couple de son moteur turbo 2.8V6 de 280 ch/206 kW, la Turbo X est l'expression sportive ultime de la nouvelle gamme Saab 9-3. Le Saab XWD dispose d'une gestion active qui ne se contente pas de répartir le couple entre les deux essieux, mais le distribue aussi entre les roues arrière. Ce système réactif offre une réponse au volant et une qualité de comportement encore jamais offerte sur une Saab.



La suspension reçoit des réglages spécifiques, et les lois électroniques de pilotage du châssis, de l'accélérateur et de la gestion moteur sont modifiées. L'ensemble est complété par des modifications esthétiques qui permettent à la Turbo X de se distinguer et qui améliorent son comportement aérodynamique.

Disponible en Berline de Sport et en Sport-Hatch, la série limitée Saab Turbo X inaugure le Saab XWD. Les carnets de commandes sont d'ores et déjà ouverts, et les premières livraisons devraient intervenir au deuxième trimestre de l'an prochain. Chaque exemplaire peut recevoir un message personnalisé dans l'afficheur de l'ensemble compteurs.

### **Tout pour le plaisir de conduite avec le Saab XWD**

- Comportement superbe grâce à l'intelligence du Saab XWD
- Le eLSD permet de transférer jusqu'à 40% de couple entre les roues arrière
- V6 2.8 Turbo avec double turbo, distribution variable
- Châssis à réglages sport pour tirer tout le parti de la transmission intégrale

La Saab Turbo X ajoute désormais une qualité de comportement nouvelle à la maîtrise reconnue de Saab dans le domaine de la suralimentation. Il s'agit là du résultat d'un programme de développement tirant la totalité du potentiel du nouveau système XWD de Saab. Les freins et les systèmes de contrôle électroniques sont tous en phase dans le but de répondre à un objectif : la satisfaction du conducteur.

Le XWD Saab est un système de traction intégrale actif conçu pour optimiser la tenue de route et la stabilité du véhicule. Sa gestion électronique sophistiquée permet une répartition très fine du couple entre les deux essieux bien sûr, mais aussi entre les deux roues arrière. Ceci a pour conséquence d'élargir le champ des performances du châssis, repoussant par exemple le seuil auquel l'ESP commence à intervenir sur l'accélérateur et sur les freins. Il en résulte une plus grande implication du conducteur, qui peut s'exprimer par la maîtrise des « forces positives » du châssis.

C'est sur la route que les avantages du système XWD peuvent le mieux être appréciés. Les données recueillies auprès des capteurs de l'ABS/ESP – mesurant la vitesse de rotation des roues, le taux de lacet et l'angle imprimé au volant – sont traitées par le module de gestion du XWD Saab. Instantanément, les roues arrière deviennent motrices pour contrecarrer les tendances au survirage ou au sous-virage, améliorant la stabilité et la tenue de route.

La maîtrise du véhicule va encore plus loin sur la Turbo X avec le eLSD, premier différentiel arrière à glissement limité à pilotage électronique sur ce segment de marché. Il se base sur la vitesse de rotation enregistrée par les capteurs de roues arrière et peut transférer jusqu'à 40% du couple entre les deux arbres de roues, selon la roue qui offre la meilleure adhérence. Dans les virages serrés, cet effet de réduction du lacet aide l'arrière de la voiture à suivre plus précisément la direction empruntée par les roues avant.

Pour exploiter pleinement les avantages offerts par le XWD Saab, le châssis de la Turbo X a été abaissé de 10 mm et les lois des ressorts et des amortisseurs ont été raidies de manière à minimiser les mouvements de la caisse. Et pour conserver une hauteur constante quelle que soit la charge, l'arrière reçoit des amortisseurs équipés d'un correcteur d'assiette.

La puissance de freinage est également augmentée par le montage de disques plus importants : des disques ventilés de 345 mm de diamètre et 30 mm d'épaisseur à l'avant, et des disques à refroidissement externe de 292 mm de diamètre et 20 mm d'épaisseur à l'arrière. Les pneus de 235/45 R18 montés en série se chargent d'assurer une excellente adhérence aux roues dotées de jantes alliage 18 pouces.

Le cœur de la Turbo X est constitué par un moteur V6 turbo de 2,8 litres 24 soupapes offrant 400 Nm de couple entre 2.150 et 4.500 tr/min et une puissance de 280 ch (206 kW) à 5.500 tr/min. De définition moderne, il utilise une construction légère tout en aluminium avec un angle de 60 degrés entre les rangées de cylindres pour un équilibrage parfait, un déphasage de l'arbre à cames d'admission et une suralimentation à turbo jumelé. Il est proposé soit avec une boîte manuelle ou automatique à six rapports.

Ce moteur plein de chevaux et de couple est le partenaire idéal du XWD Saab. L'ensemble permet à la Saab Turbo X d'offrir des performances de haut niveau et des qualités de comportement spécifiques à une transmission intégrale qui séduiront les conducteurs recherchant une conduite particulièrement gratifiante.

### **Le retour de la Saab Black Turbo**

- Teinte spécifique Jet Black en hommage à la première Saab 900 Turbo
- Meilleur rendement aérodynamique grâce à des appendices sport

- Manomètre de pression « Hommage Turbo » et affichage personnalisé

La Saab Turbo X exprime esthétiquement son souci de la performance en développant les thèmes du style moderne et affirmé utilisés sur la nouvelle gamme Saab 9-3. Proposée seulement en noir jet black métallisé, avec calandre et appendices extérieurs traités en gris satiné couleur titane, elle représente une expression actuelle de son illustre aînée 900 Turbo Black.

La carrosserie reçoit des appendices destinés à améliorer son rendement aérodynamique, tout en insistant sur l'aspect performant de la Turbo X. A l'avant, la lèvre de spoiler descend plus bas. Elle intègre des entrées d'air qui contribuent à réduire le coefficient de trainée tout en augmentant également le refroidissement du moteur et de l'échangeur d'air.

A l'arrière, la jupe et le bouclier redessinés abaissent l'endroit où se produit le décollement des filets d'air, réduisant encore le coefficient aérodynamique et améliorant la stabilité à haute vitesse. La Berline de Sport est dotée d'un spoiler arrière qui prolonge le dessin de la portière de malle, réduisant à grande vitesse les forces de déportance sur l'essieu arrière. Le Sport-Hatch dispose déjà d'un spoiler similaire qui prolonge la ligne du pavillon.

La Turbo X se distingue encore par le montage de jantes alliage spécifiques de 18 pouces (19 pouces en option en dehors des marchés USA/Canada) traités en gris titane, dont le dessin évoque le dessin à trois branches de la célèbre Saab. L'extérieur reçoit enfin deux échappements à embouts rhomboïde, en forme de diamant.

A l'intérieur, le thème « black turbo » est décliné dans l'ensemble de l'habitacle. Les sièges sport, aux coussins offrant un meilleur maintien, sont réalisés entièrement en cuir noir. L'ambiance sport est renforcée par une finition carbone réservée à la Turbo X, venant sur le tableau de bord, les hauts de portière, la boîte à gants et la console de levier de vitesse.

Le conducteur bénéficie d'un toucher amélioré par le montage d'un volant à jante épaisse en cuir. Le confort des sièges peut encore être amélioré avec l'option d'un intérieur cuir naturel haut de gamme, avec coussins d'assise et dossier en cuir perforé sur les sièges avant.

En hommage à la première Saab turbo, le manomètre de pression de la Turbo X est une réplique de celui monté à l'origine sur la 900 Turbo. Les propriétaires bénéficient également d'un message

d'accueil personnalisé quand ils s'installent derrière le volant et mettent le contact. Un message exclusif « Prêt au démarrage » clignote dans la fenêtre du compteur principal. Le distributeur peut aussi faire figurer sur l'afficheur, sur demande, le nom du propriétaire ainsi que le numéro de série spéciale de la voiture.

# Saab Turbo X

## Caractéristiques techniques

### Moteur :

2792cm<sup>3</sup>. V6. Culasse et bloc en aluminium. Turbo jumelé, échangeur d'air. Double ACT, 24 soupapes. Calage variable (admission). Volant bi-masse. Boitier Bosch Motronic.

Puissance : 280 ch (206 kW) à 5.500 tr/min. Couple : 400 Nm de 2.150 à 4.500 tr/min

Alésage/course : 89,0/74,8 mm. Taux de compression : 9,5: 1. Pression de suralimentation maxi : 0,8 bar.

### Transmission:

XWD Saab, transmission intégrale. Différentiel à glissement limité arrière électronique (eLSD)

Boîte manuelle ou automatique à 6 rapports

### Suspensions :

Avant : jambes McPherson et amortisseurs à gaz. Barre antirollis. Berceau hydroformé.

Arrière : indépendante, quatre bras, y compris tirant de guidage. Ressorts hélicoïdaux et amortisseurs à correcteurs d'assiette. Barre antirollis. Berceau.

### Direction :

Crémaillère à assistance hydraulique. Diamètre de braquage (entre trottoirs) : 11,7 m. De butée à butée : 2,75 tours

### Roues, pneus :

18 x 7,5", 235/45R18,

19 x 7,5", 235/40R19,

### Freins :

Double circuit hydraulique, assistance à dépression. Disques : 345 mm/292 mm (tous ventilés)

### Performances

(chiffres préliminaires)

<b>0 - 100 km/h :</b>	Berline de Sport :	5,7 s (manuelle)
	Sport-Hatch :	5,9 s (manuelle)
<b>80 à 120 km/h (5<sup>ème</sup>) :</b>	Berline de Sport :	7,9 s
	Sport-Hatch :	8,3 s
<b>Vitesse maxi :</b>	Berline de Sport :	250 km/h (manuelle)
	Sport-Hatch :	250 km/h (manuelle)

**Consommation/CO<sub>2</sub> (cycle mixte, l/100km) :**

Berline de Sport :	10.9 / 259 gm/km (manuelle)
Sport-Hatch :	11.0 / 263 gm/km (manuelle)

###

<http://media.saab.com>

**Contacts:**

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