



Information

Mars 2008

Saab 9-X BioHybrid

Ligne et performances, ou comment exploiter au maximum le concept de voiture compacte

Le prototype Saab 9-X BioHybrid est la brillante évocation de ce que pourrait être à l'avenir une compacte signée Saab. La volonté de ses concepteurs est de refléter les priorités d'une clientèle jeune, qui souhaite des lignes contemporaines, des performances responsables et une voiture communicante, le tout sous une forme sportive qui distille du plaisir au volant.

Exploitant les thèmes de design présents sur la Saab Aero X, couverte de récompenses, et des précédents concepts 9X, la 9-X BioHybrid illustre aussi le formidable potentiel d'un moteur au rendement exceptionnel, le 1.4 litre BioPower offrant 200 ch (147 kW), assisté par le système GM hybride de nouvelle génération. Il devrait rejeter en cycle mixte seulement 105 g/km de CO2 en fonctionnant à l'E85, ce qui atteste des possibilités de cet ensemble (*détails sur le communiqué séparé*).

L'habitacle montre une toute nouvelle illustration de la planche de bord Saab orientée conducteur. Il s'équipe aussi d'une connectivité innovante et permanente avec des appareils nomades et dispose d'un coffre doté d'un système de chargement « grand maintien ».

« Tout dans cette voiture tourne autour de l'efficacité, que ce soit celle du design ou des performances, » explique Anthony Lo, Directeur du

Design Avancé de General Motors Europe, qui a dirigé l'équipe de design du 9-X BioHybrid en coopération avec le Centre Saab (Saab Brand Center) en Suède.

Avec ses jantes « turbine » ancrées aux quatre angles, sa carrosserie aux porte-à-faux réduits au minimum, sa ligne de pavillon très allongée, la trois-portes Saab 9-X BioHybrid donne un nouveau souffle, plus dynamique, à l'allure conventionnelle d'une compacte à hayon.

La carrosserie se présente sous une forme fuselée, dépourvues de poignées visibles ou de rétroviseurs extérieurs, avec une ligne de vitrage enveloppante très personnelle et une calandre haute : ce sont là des thèmes tous inspirés du prototype de coupé Aero X exposé à Genève il y a deux ans.

L'élégante silhouette « break de chasse » de la voiture et la fonctionnalité arrière ont été développées à partir du prototype multifonctionnel 9X exposé à Francfort en 2001. « On pourrait affirmer que nous avons conçu cette voiture en commençant par l'arrière pour aller vers l'avant, » note Anthony Lo. « La forme de la 9X est adaptée à une voiture de cette taille, et la longueur du pavillon participe à la bonne aérodynamique, tout en augmentant la garde au toit et l'espace intérieur. »

Fidèle au passé aéronautique de Saab, la 9-X BioHybrid exploite aussi les possibilités offertes par des systèmes aérodynamiques actifs pour réduire la pénétration dans l'air – ainsi que la consommation – sur route. Au-dessus de 70 km/h, le spoiler de toit se déploie automatiquement pour augmenter encore la longueur du pavillon. Ce déploiement est

accompagné par des ailerons qui s'étendent sur les montants de chaque côté de la lunette arrière, transformant tout le haut de la carrosserie.

L'habitacle de cette quatre-places inaugure une toute nouvelle interprétation du concept Saab de la planche de bord orientée conducteur. La console centrale, ancrée au sol portant cadrans et commandes tournés vers le conducteur, n'existe plus. Le concept est toujours là, sous forme d'un tableau de bord coulissant à partir du haut de la moulure de porte qui se déploie en arc devant le conducteur. Le graphisme des compteurs en relief semble être pris dans la glace, dans la droite ligne d'un design scandinave découvert pour la première fois sur l'Aero X.

La clientèle jeune a besoin aujourd'hui de pouvoir accéder facilement à des contenus multimédia aussi bien dans la voiture qu'à l'extérieur. Pour répondre à cette tendance, Saab a coopéré avec Sony Ericsson afin d'équiper le prototype d'une connectivité embarquée transparente permettant de relier des appareils nomades. Elle consiste en une interface sans fil permettant d'afficher et d'utiliser des flux de données, de se divertir ou de naviguer par satellite. Cette interface permet également à plusieurs passagers de la voiture d'utiliser simultanément plusieurs appareils.

A l'arrière, le coffre dispose d'un plancher coulissant électrique, qui se déploie lorsque la partie inférieure du hayon est ouverte. Le plancher, ainsi que l'arrière des dossiers arrière rabattables, est habillé d'un revêtement caoutchouté « grand maintien », qui « accroche » les objets et les garde en place en toute sécurité. Pour faciliter le chargement et le

déchargement, des barres en aluminium se relèvent automatiquement quand le hayon est ouvert, avant de se rabaisser quand il est refermé.

Le traitement de la lumière est un élément important du design scandinave, et il s'illustre ici par l'utilisation d'un éclairage d'ambiance blanc variable dans l'habitacle. L'intensité et la tonalité de la diffusion de la lumière peuvent être modifiées, et passer de forte et froide à douce et chaude. Il s'agit d'une possibilité de personnalisation qui peut même être programmée, pour suivre par exemple le rythme des saisons.

« Cette voiture montre comment nos idées peuvent être interprétées sur un format de compacte, » ajoute Anthony Lo. « Elle dispose de nombreuses thèmes que nous allons encore travailler, comme celui du poste de pilotage orienté conducteur, l'importance d'avoir des surfaces nettes, dépourvues de tout obstacle et celui de la connectivité facile et permanente à l'intérieur de la voiture. »

<http://media.saab.com>

Contacts :

Laurence Viey – 01 34 26 33 25 laurence.viey@fr.gm.com

Laurent Berthet – 01 34 26 33 27 laurent.berthet@fr.gm.com