



# 9-3 Sport Sedan 175 cv - 6v

## 1.9 TiD Hirsch Performance

La première fois que j'ai entendu parler du constructeur Saab, c'était au début des années soixante, à l'arrivée de l'ONU au Katanga. Des chasseurs Saab, des J29 Tunnan si mes souvenirs sont bons, occupaient le ciel d'Élisabethville. Il m'aura fallu attendre une décennie pour conduire ma première 93 deux temps avec une caractéristique réservée aux Saab, à savoir d'enclencher la marche arrière pour pouvoir enlever la clef de contact située près du levier de vitesse.

Depuis, les avancées technologiques du monde de l'automobile et les récentes attentions portées aux moindres consommations et au respect de l'environnement ont fait du chemin. Les productions de Saab également.

L'importateur Beherman nous a confié la version boostée par « Hirsch Performance » de sa 9-3 Sport Sedan diesel construite sur le châssis de l'Opel Vectra repris dans la banque de données du groupe General Motors. Choisir cette plateforme ayant déjà fait ses preuves, même si elle est peu attirante aux yeux des experts, présente l'avantage majeur de réduire les coûts de façon importante. D'autant que les ingénieurs suédois apportent leur science pour compenser les éventuelles faiblesses et ainsi développer une formidable machine à rouler. La suspension Sport et les jantes dix-sept pouces font merveille. La transmission manuelle à six vitesses bénéficie d'une commande parfaitement verrouillée et les étagements sont courts sur les premiers rapports alors que les derniers sont plus longs. Le couple facilite les reprises à bas régime.

Le dix-neuf cents Fiat s'est transformé en TiD, revu par les motoristes de Saab, fiers de leur expérience en matière de suralimentation. Une des caractéristiques des Saab, c'est que le moteur ne se montre jamais brutal quand bien même les accélérations seraient efficaces. Les amateurs de sensations fortes, dignes du grand huit de la Foire du Midi, resteront sur leur faim. L'efficacité demeure. Le transformateur suisse Hirsch est intervenu pour gonfler le diesel de quelque vingt-cinq chevaux et cinquante



newtons-mètres. Le résultat, c'est que le 0-100 km/h prend huit secondes trois, soit plus d'une seconde de moins que la version non revue par « Hirsch Performance ». En Belgique, cette intervention est homologuée tout en préservant la garantie Saab. Le filtre à particules équipant la Saab 9-3 ne nécessite aucun additif ni de remplacement périodique. De brèves injections d'un surplus de carburant brûlent régulièrement les dépôts de manière totalement transparente pour le conducteur.

Ce qui nous a le plus surpris, c'est la consommation particulièrement faible lors de l'essai. Celui-ci s'est réalisé à la fin novembre, alors que la météo était clémente, la température aux alentours des dix degrés, les routes sèches la plupart du temps... Le respect quasi scrupuleux des limitations de vitesse nous a amenés, bien que la voiture soit toujours en rodage, à une consommation moyenne de cinq litres six aux cent. Sous la pluie, le châssis nous a étonnés grâce, probablement, à l'essieu arrière autodirectionnel « Saab ReAxs » et au système électronique de freinage en courbe. De plus, les accélérations n'ont jamais provoqué de perte d'adhérence.

La finition de la Saab est excellente et la sellerie de cuir nous a convaincus. Sans doute que l'allumage automatique du chauffage des sièges avant y est pour quelque chose au même titre que la texture du cuir. Les six jaillissements du lave-vitre, propulsés par trois injecteurs sont une solution intéressante face aux gicleurs de plus en plus fréquents qui aveuglent le conducteur. La nuit, la fonction « night panel » maintient uniquement l'éclairage du tachymètre, réglé à la vitesse de votre choix. Les alarmes rallument automatiquement les cadrans concernés. Les touches sont bien dimensionnées et leur contact est agréable.

Choisir une Saab, c'est se démarquer par rapport aux traditionnelles teutoniques en s'entourant d'une aura de qualité, de fiabilité et de confort tout en conservant les performances efficaces à des tarifs mesurés.

### Familiale de prestige

Prix du modèle testé :	<b>32.090</b> euros
Autonomie :	<b>58</b> litres = <b>1.000</b> km
Émission de CO <sub>2</sub> :	<b>147</b> gr/km
Couple maxi :	<b>370</b> Nm à <b>2.000</b> tr/min
Puissance maxi à :	<b>4.000</b> tr/min
Poids :	<b>1.585</b> kg
Puissance/Pds :	<b>81,39</b> kW/t

