La SAAB 900 est un modèle qui traversera l’intégralité des années 80 puisque produit pendant plus de 15 ans. Sur cette durée, plus de 900 000 SAAB 900 sont produites dont près de 50 000 du très célèbre et stylisé SAAB 900 Cabriolet.

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Si la SAAB 99 a permis à SAAB un bon technologique, la SAAB 900 offre à SAAB l'opportunité de repenser son activité commerciale. SAAB s'appuie désormais sur des filiales nationales dans des pays à fort potentiel, au lieu de saupoudrer ses ventes sur tous les continents. De plus, SAAB axe maintenant sa communication, non plus sur la seule sécurité, mais également sur la performance, le style, l'innovation ... et construit ainsi une réelle image de marque concurrentielle des autres constructeurs. |  | http://www.saabsportclub.com/site/ssc_musee/auto/images/saab_900_00_pte.jpg |

SAAB cherche donc a mieux exploiter de nouveaux secteurs de marchés, tout particulièrement aux Etats-Unis, marché de débouché par excellence. Cela s’averre réellement un bon choix à partir de 1982 car les ventes y sont en continuelle ascension, pendant plus de cinq ans, sans un seul mois de faiblesse sur ce marché.

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| http://www.saabsportclub.com/site/ssc_musee/auto/images/saab_900_00_1_pte.jpg |  | Bien que semblant être une simple évolution de la SAAB 99, la SAAB 900 n’est pas qu'un simple agrandissement de sa devancière. Elle possède un corps avant complètement revu avec une structure renforcée et déformable, des pare-chocs plus gros. La SAAB 900 gagne également en longueur (21 à 32 cm selon les versions SAAB 99), au grand bénéfice des passagers et de leur sécurité. L'empattement ainsi que la voie avant sont accrus respectivement de 52 et 10 mm, les suspensions arrières revues. Toutes ces améliorations permettent une tenue de route d'un niveau exceptionnel reconnu par tous. Le nouveau pare-brise "panoramique" améliore sa ligne générale. |

Tout ce travail minutieux est grandement facilité par la première conception assistée par ordinateur développée par le secteur aéronautique de SAAB. Ce même secteur participe activement au dessin incurvé de la planche de bord et à l'ergonomie parfaite de l'instrumentation, conjuguant visibilité et accessibilité.

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| D'entrée, la SAAB 900 est disponible en Suède selon 5 versions principales : GL (GLs : double carburateur - GLi : injection), GLS, GLE, EMS et Turbo. Ces dernières étaient extérieurement reconnaissables au type de jantes les équipant : Inca et Turbine pour les SAAB 900 Turbo par exemple. |  | http://www.saabsportclub.com/site/ssc_musee/auto/images/saab_900_1980_turbo_3p_pte.jpg |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| http://www.saabsportclub.com/site/ssc_musee/auto/images/saab_900_tech_02_pte.jpg |  | Côté mécanique, le moteur 2 litres SAAB développé pour la SAAB 99 est bien évidemment repris selon diverses déclinaisons : 100 ch pour les moteurs à carburateur simple corps (GL), 108 ch pour les moteurs à carburateur double corps (GLI), 118 ch avec moteur à injection (SAAB 900 EMS) et bien sur le moteur Turbo avec 145 ch. La boite de vitesse mécanique est à 4 rapports. |

L'offre commerciale est donc pour l'époque une des plus fournie du marché. SAAB s'appuie ainsi sur deux types de carrosserie (Berline et Combi-Coupé), cinq niveaux de finition, des motorisations multiples. A cela s'ajoute des options spécifiques comme la boite automatique Borg Warner à 3 rapports pour la seule GLE ou encore la climatisation.

Pour produire la SAAB 900 à Tröllhättan, des investissements lourds sont réalisés : nouvelles machines d'emboutissage, transfert de production de la SAAB 99 à Arlö et Uusikaupunki (Finlande) puis production également en Finlande de la SAAB 900 ... Des ambitions bien loin des estimations gouvernementales qui condamnent à terme SAAB et Volvo car de trop petite taille.

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| 1979, premier millésime de la SAAB 900 (52 478 exemplaires) correspond à l'arrêt de la production de la SAAB 96, encore produites à 8 837 exemplaires; complété par 22 243 SAAB 99.  Pour le millésime 1980, les sièges sont redessinés et plus confortables. La boite de vitesse passe à 5 rapports mais n'est disponible que pour les versions EMS et Turbo. La version GLE toujours en boite automatique peut être livrée en boite mécanique, mais 4 rapports seulement. |  | http://www.saabsportclub.com/site/ssc_musee/auto/images/saab_900_1980_turbo_int_pte.jpg |

Cette même année, SAAB dévoile à Detroit (USA) le système APC (Automatic Performance Control). Il s'agit de permettre aux moteurs SAAB de s'adapter automatiquement aux variations d'indice d'octane des carburants entre des valeurs de 91 et 99. Les performances augmente tout en diminuant la consommation. Le taux de compression est augmenté à 8,5:1 au lieu de 7,2.

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| http://www.saabsportclub.com/site/ssc_musee/auto/images/saab_900_1981_GLE_pte.jpg |  | Le millésime 1981 accueille la nouvelle carrosserie "Berline - 4 portes" présentée au salon de Genève précédent. Les passagers gagne de l'espace avec l'accroissement de la garde au toit. En plaçant la roue de secours sous le plancher, le coffre gagne en volume : 402 litre, immense. Disponible en GL, GLE (photo) et Turbo. Ce nouveau modèle entraîne la disparition de la GLE 5 portes. Il devient assez ardu de suivre les dénominations, variables selon les marchés : la 900 S nord-américaine étant un mélange d'EMS et GLE européenne, la 900 proche quant à elle des GL. |

Côté mécanique, un nouveau moteur - type H - plus léger (12 kg), plus économique et d'entretien plus simple est mis en production malgré une crise mondiale de l'automobile. Continuant à développer sa politique commerciale et industrielle autours du Turbo, SAAB en recueille les fruits: 37% des modèles fabriqués et une notoriété en très forte hausse. Alors que le marché continuera sa baisse, les ventes de SAAB engage rapidement une remontée l'année suivante.

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| En 1982, le système APC est monté sur toutes les SAAB Turbo ainsi que les SAAB 900 à l'exportation. De nouvelles roues acier et jantes alu pour les turbo, la direction assistée et un toit ouvrant de série (USA), la condamnation automatiques des portes sur les versions haut de gamme sont les principales améliorations de cette année. La boite mécanique 4 rapports n'est plus destinée qu'à quelque SAAB 900 GL et GLS. |  | http://www.saabsportclub.com/site/ssc_musee/auto/images/saab_900_1982_turbo_pte.jpg |

L'usine finlandaise met en production une berline de luxe, la 900 CD. Elle est plus longue de 20 cm, place attribuée intégralement au passagers arrières, ne pèse que 20 kg de plus et est équipée de la boite automatique. Destinée initialement uniquement au marché scandinave elle est rapidement exportée; entre autre, au travers de la toute nouvelle filiale SAAB France. Doublant en 1983 les ventes dès la première année, s'appuyant sur 65 concessions, SAAB France vend  803 SAAB 900 dont 65% de Turbo.

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| http://www.saabsportclub.com/site/ssc_musee/auto/images/saab_900_1983_03_pte.jpg |  | Le millésime 1983 voit la poursuite des innovations. Commercialement, la garantie anti-corrosion est portée à six ans. Cela rend encore plus attractives les SAAB 900 hyper-luxueuse produite avec intérieur cuir, peinture laquée noire, argentée ou bi-ton. |

Côté mécanique, le moteur est doté d'un double arbre à cames en tête, de 16 soupapes tout en conservant le système APC. En plaçant les bougies au centre d'une chambre de combustion hémisphérique, ce moteur plus puissant (jusqu'à 200 ch) économise 10% de carburant pour la version 160 ch. Ce nouveau moteur, destiné à la future 9000, est monté dans une version spécifique et mythique: la SAAB 900 Aero.

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Pour 1984, les SAAB 900 reçoivent une nouvelle calendre, des pare-chocs plus enveloppants. Les sièges sont abaissés de 2 cm et l'étagement des boites mécaniques 4 et 5 rapports est revu, le système APC est généralisé sur tous les moteurs Turbo. La SAAB 900 CD voit sont équipement encore améliorée : régulateur de vitesse, air conditionné, repose-pieds, éclairage individuel ... mais pas de toit ouvrant. |  | http://www.saabsportclub.com/site/ssc_musee/auto/images/saab_900_1984_04_pte.jpg |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| http://www.saabsportclub.com/site/ssc_musee/auto/images/saab_99_tech_turbo_01_pte.jpg |  | Cette même année, SAAB produit sa 100 000è voiture à moteur Turbo. Un tiers des SAAB produite en est équipée. Ce niveau de production donne définitivement à SAAB le rang de grand de l'automobile en devenant le premier fabriquant mondial de Turbo. |

Mais l'évènement, si important soit-il est effacé par la présentation au salon de Francfort 1983 d'un prototype novateur pour SAAB : un cabriolet. Sa mise ne production dépend de l'accueil du public. L'enthousiasme et le succès sont tels que la décision est prise. Il sortira pour le millésime 1986.

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| En mai 1985, conçu en en un temps record sur la base d'un châssis et d'un moteur turbo de SAAB 900, une étude de style démontrant la capacité d'innovation et de conception technologique de SAAB est présenté à l' Auto Expo de Los Angeles avant de réaliser un tour du monde de présentation et de démonstration au meilleurs clients. Une façon de créer l'évènement avant la sortie de la 9000 annoncé pour la fin de l'année. |  | http://www.saabsportclub.com/site/ssc_musee/auto/images/saab_900cab_proto_02_pte.jpg |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| http://www.saabsportclub.com/site/ssc_musee/auto/images/saab_900_1985_07_pte.jpg |  | Pour ce millésime 1985, l'arrière de la 900 de base est transposé sur la 99. La 900i, livrable dans tous les type de carrosserie, remplace la GLi tout en conservant le moteur injection 8 soupapes de 100 ch couplé à la boite mécanique 4 ou 5 rapports ou la boite automatique. La 900 Turbo 8 de 118 ch ne dispose pas de la boite 4 rapports. Le moteur à injection 16 soupapes reste réservé aux modèles Turbo de 175 ch. |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Quant à la SAAB Turbo 16 Aero, dont les éléments de carrosserie additionnels sont développés conjointement avec la société britannique I.A.D., elle n'est disponible qu'en Combi-Coupé 3 portes et boite mécanique 5 rapports. Equipée de suspensions spéciales, de barres anti-roulis avant et arrière le comportement routier de la SAAB 900 T16 Aero est exemplaire. Elle reçoit le titre de "meilleure voiture de prestige de l'année" par le magazine anglais "What Car" devant de prestigieuses concurrentes. |  | http://www.saabsportclub.com/site/ssc_musee/auto/images/saab_900_1985_06_pte.jpg |

Les modifications pour 1986 sont minimes. Les barres anti-roulis et suspensions de la SAAB Turbo 16 Aero sont généralisées à tous les modèles turbo. Pour 1987, plus visible, la calandre est inclinée et les pare-chocs à la fois plus légers et plus résistants sauf pour la 900 de base. Ce qui donne la gamme suivante : motorisées par le moteur 8 soupapes les 900 à carburateur berline 2 et 4 portes et 900c avec boite mécanique 5 rapports et direction assistée,  puis avec le moteur 8 soupapes injection de 118 ch vient la 900i à la finition améliorée. 900c et 900i sont disponibles avec toutes les carrosseries. Le moteur Turbo 8 reçoit de nouvelles attaches, hydrauliques, atténuant les vibrations et bruits. Avec l'arrêt de la Turbo 16, il ne reste plus que la SAAB Turbo 16 Aero en haut de gamme, toujours amélioré avec un abaissement et un durcissement de la suspension.

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| http://www.saabsportclub.com/site/ssc_musee/auto/images/saab_900cab_1986_01_pte.jpg |  | Mais comme annoncé, l'évènement de l'année 1986 est la sortie de la SAAB Cabriolet. Développé, à l'initiative de Robert "Bob" Sinclair, président de SAAB-Scania Amériques, conjointement avec l'American Sunroof Company pour le prototype; le cabriolet SAAB 900 est mis en production dans l'usine finlandaise d'Uusikaupunki. |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Basé sur une SAAB 900 2 portes, le châssis du cabriolet n'en comporte pas moins de 300 pièces spécifiques dont des longerons additionnels en tôles d'acier épais (2,5 mm). Le pare-brise est plus incliné. Il repose sur des montants renforcés, véritables éléments structurels du châssis. Même chose pour les piliers centraux, sur lesquels les ceintures, et surtout la capote, prennent appuis. Une attention particulière est porté sur la capote, mue hydro-électriquement. Pour des raisons de sécurité, la capote n'est manoeuvrée qu'à l'arrêt, moteur tournant et frein à main engagé. |  | http://www.saabsportclub.com/site/ssc_musee/auto/images/saab_900cab_1986_04_pte.jpg |

Côté motorisation, c'est le même que celui de la SAAB 900 Turbo 16 Aero de 175 ch. Le cabriolet hérite donc des performances et de la tenue de route de ses prédécesseures. L'équipement intérieur est à la hauteur : rien ne manque, même l'intérieur cuir est de série.

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| http://www.saabsportclub.com/site/ssc_musee/auto/images/saab_900cab_1986_03_pte.jpg |  | La production du site finlandais de Nystad est limitée à 12 cabriolets par jours, soit 2500 par an. Aussi, les Les 400 premiers cabriolets, millésimés 1986, partent aux Etats-Unis. Ils étaient vendus dès l'annonce de sa sortie. Il en est de même des 2 500 du millésime 1987, dont seulement 500 pour l'Europe ... sans aucune action publicitaire. Pour certains pays, le délais de livraison porte jusqu'en 1989 malgré un accroissement de production à vingt cabriolets par jour. Cette rareté, ses qualités de motorisation, de réalisation, de comportement routier font bien du Cabriolet SAAB 900 un mythe ... à l'intérieur de la mythologie SAAB. |

En 1988, après avoir davantage fiabilisé son moteur turbo en améliorant l'échangeur air-air, SAAB améliore le freinage des SAAB 900 en installant les disques de freins ventilés de la 9000. Le frein à main agit dorénavant sur les roues arrières.

Pour le millésime 1989, SAAB retire peu à peu ses moteurs 8 soupapes, tant à injection que turbo. Toujours à la recherche d'une meilleure sécurité, SAAB rehausse les feux arrière pour une meilleure visibilité. Toujours dans le même domaine, SAAB installe un dispositif anti-blocage ABS+3. Ce système a été développé spécifiquement par SAAB car les dispositifs disponibles sur le marché concernent principalement des modèles à propulsion. Les tests montrent leur inadaptation à des tractions puissantes comme les 900 T16. Dénommé ABS+3 car SAAB pousse la logique de l'ABS jusqu'au bout et met en place 3 circuits de freins différents : un pour l'arrière et un pour chaque roue avant. Coté cabriolet, c'est un cabriolet noir qui porte le numéro 10 000.

En 1990, nouvelle innovation majeure, SAAB propose un turbo basse pression. En se déclenchant à plus bas régime moteur, ce turbo augmente l'agrément de conduite et réduire la consommation en offrant aux SAAB 900 S ainsi équipées une souplesse sans commune mesure.

Le millésime 1991 voit la disparition complète des moteurs 8 soupapes. Pour certains marchés, la Scandinavie, la Suisse et les Etats-Unis notamment, un moteur 2,1 litres délivrant 140 ch est développé. Le cabriolet reçoit dans sa version haute gamme les attributs aérodynamiques et jantes aluminium de la SAAB 900 T16 Aero.

La production de la SAAB 900 se poursuit jusqu'en 1993 et un an plus tard pour le cabriolet.