



Communiqué de presse

Rétrospective :

Naissance d'une star

Avec son original toit Canopy Top et son habitacle à « ceinture vitrée », le Saab 9-X Air promet de faire date dans l'histoire du design des cabriolets. Tout comme la première Saab Cabrio, qui a étonné le monde automobile quand elle fut révélée il y a exactement 25 ans au Salon international de Francfort en 1983.

Il y a un quart de siècle, les cabriolets quatre places étaient des exceptions sur la route et généralement considérés comme des « secondes voitures », qu'il valait mieux garder au garage en attendant les beaux jours. Un cabriolet à toit souple venu de Scandinavie allait changer cette façon de voir. Il avait été conçu comme une voiture fonctionnelle, quatre saisons, quatre places, qui pouvait être utilisée toute l'année.

Comme le 9-X Air, le premier Cabrio avait été dévoilé sous forme de prototype. Saab s'était fait la réputation de fabriquer des voitures à hayon arrière solides et fiables, mais peu d'observateurs présents à Francfort en 1983 imaginaient qu'ils allaient assister à la présentation d'un cabriolet venu d'un constructeur de Scandinavie. L'effet de surprise fut maintenu jusqu'au bout, car un bloc en plastique avait été placé sous les voiles recouvrant le véhicule, lui donnant la silhouette d'un break.

Produite à partir de 1985, la Saab 900 Cabrio avait été conçue pour supporter le plus rigoureux des hivers scandinaves. Les clients se mirent rapidement à apprécier sa robuste qualité de construction et ses possibilités impressionnantes par tous temps. Conduire décapoté quelle que soit la saison, avec assez de place pour emmener confortablement quatre adultes, voilà qui était vraiment une proposition pratique.

La capote électrique à triple épaisseur était extrêmement solide, bien ajustée et protégeait très efficacement des intempéries. Au lieu de l'habituelle lunette arrière en plastique, qui se craquelait et devenait vite opaque, le cabrio Saab disposait d'une lunette arrière en verre avec dégivrage. Aujourd'hui, le Canopy Top du 9-X Air



Communiqué de presse

améliore encore le système en séparant totalement la lunette du toit, ce qui lui permet de rester en place quand le toit est replié et de mieux isoler les passagers des effets du vent.

La majorité des quelques cabriolets existants sur le marché il y a 25 ans présentait également des lignes peu élégantes, car il était nécessaire de transformer une caisse de berline pour y adapter un mécanisme de capote.

Pourtant le cabrio Saab était différent. Il donnait l'impression d'être un modèle à part entière, plutôt qu'un dérivé de berline, et il avait toujours belle allure, que la capote soit en place ou repliée. Là aussi, c'est une priorité du design que l'on retrouve aujourd'hui dans la forme élégante du 9-X Air.

Une icône de la marque

Ce premier Saab 900 Cabrio rencontra tout de suite le succès. Le fait que l'on puisse s'en servir toute l'année lui a valu de nombreuses commandes sur des marchés comme le Royaume-Uni, où un cabriolet passe la majeure partie de son temps avec la capote en place et le chauffage en route.

Au cours de ses trois générations, les volumes de ventes des cabriolets Saab n'ont cessé de croître. Il s'est vendu presque 49.000 Saab 900 Cabrio entre 1987 et 1993, une moyenne de 7.000 unités par année, ou 14% de toute la production de Saab 900. La génération suivante rencontra un succès plus grand encore, avec des ventes globales de 1994 à 2002 se montant à 140.500 unités, une moyenne de plus de 15.500 unités par an comptant pour 24% de la production de toutes les 900/9-3.

Aujourd'hui, le modèle actuel continue à bien se vendre, avec des ventes entre 2003 et 2007 se montant à plus de 64.500 unités, une moyenne annuelle de plus de 16.000 véhicules.

Bien que Saab ne prétende pas avoir inventé le concept du cabriolet, il a joué un rôle essentiel en popularisant le format, tout comme il a permis à la technique de la suralimentation de trouver une audience beaucoup plus large.



Communiqué de presse

Au cours des années, le succès de la Saab Cabrio et son statut d'icône de la marque ont poussé d'autres constructeurs à entrer sur ce segment. Aujourd'hui, rares sont ceux qui n'ont pas de modèle de cabriolet dans leur gamme de produits. Mais c'est Saab qui a ouvert la voie. Aujourd'hui, 25 ans après, l'innovant 9-X Air montre comment Saab continuera à jouer un rôle capital dans l'évolution du cabriolet quatre-saisons et quatre places.

La Saab Cabrio en chiffres..... Saab a vendu dans le monde entier plus d'un quart de million de cabriolets. Voici 10 brèves à propos du modèle actuel :

0 robots sont utilisés dans la zone d'assemblage de l'usine Magna Steyr en Autriche, où la 9-3 Cabrio est construite. Les 750 ouvriers qualifiés effectuent leurs tâches entièrement à la main.

6 arceaux articulés sont employés pour mettre en place la capote, garantissant qu'elle est bien tendue quand elle est en position pour occasionner un minimum de ballonnement.

7 vérins hydrauliques sont employés pour exécuter les 4 mouvements différents requis pour la mise en place de la capote.

21 degrés est l'inclinaison idéale du dossier qui garantit le confort des passagers arrières : ce fut un impératif pour la 9-3 Cabrio, en dépit des contraintes de rangement de la capote dans le coffre.

26 mètres est la longueur totale de raccords hydrauliques utilisés pour le système de toit



Communiqué de presse

99,999% est l'étonnant degré d'exactitude exigé pour le fonctionnement de la capote. Le rail avant se déplace de plus de deux mètres depuis le coffre et doit aligner ses deux points d'ancrage avec précision sur la traverse de la baie de pare-brise.

140 bars est la pression hydraulique exigée pour actionner la capote – 56 fois plus importante que la pression normale des pneus.

181 est le nombre de pièces mobiles de la capote, commandées par un microprocesseur. L'armature principale, dont la traverse avant, est réalisée en magnésium pour gagner du poids.

1.500 litres d'eau sont pulvérisés sur la capote du Cabrio dans une chambre spéciale à l'usine Magna Steyr pour vérifier la protection contre les intempéries.

3.500 kilos soit plus de deux fois le poids du véhicule représentent la charge impressionnante que la traverse supérieure du pare-brise et des montants peut supporter. Il s'agit de la résistance nécessaire pour assurer la protection en cas de tonneau et une bonne rigidité torsionnelle.

Contact:

Sofie Van Damme
Public Relations Assistant

Umberto Stefani
External Affairs Director

E-mail: sofie.van.damme@beherman.com
Tel: + 32 (0) 3 890 90 78
Mob: +32 (0) 473 855 944

Email: umberto.stefani@beherman.com

<http://media.saab.com>