

Attention, important et note

Les mots "Attention", "Important" et "Note" sont utilisés dans le manuel de service pour attirer l'attention du mécanicien soit sur une information importante pour la sécurité des personnes ou pour éviter un dommage matériel, soit sur un conseil utile ou une suggestion facilitant le travail. La signification de ces mots est la suivante:

ATTENTION

Signale un risque de danger de mort ou d'accident sérieux pour le mécanicien ou le conducteur, ou un risque de dommage matériel d'une grande ampleur.

Important

Signale un risque de dommage matériel de petite ampleur ou avertit le mécanicien d'une erreur fâcheuse impliquant une perte de temps.

Note

Signale un conseil utile ou une suggestion pour exécuter une tâche plus facilement ou plus rapidement. L'information ne concerne pas la sécurité.

Codes de marchés

Les codes indiqués concernent les exécutions suivant les marchés.

AT	Autriche	GB	Grande-Bretagne
AU	Australie	GR	Grèce
BE	Belgique	IS	Islande
CA	Canada	IT	Italie
CH	Suisse	JP	Japon
DE	Allemagne	ME	Moyen-Orient
DK	Danemark	NL	Pays-Bas
ES	Espagne	NO	Norvège
EU	Europe	SE	Suède
FE	Extrême-Orient	US	Etats-Unis
FI	Finlande	UC	California
FR	France		

Caractéristiques techniques

Numéro de châssis

YS3 D C 5 5 B X T 2 000001

Pos 1-3

Constructeur

Saab Automobile AB

Pos 4

Type de véhicule

D = Saab 900

Pos 5

Série

A = 900 avec airbar conducteur
 B = 900 avec airbag conducteur et passager
 C = 900S avec airbag conducteur
 D = 900S avec airbag conducteur et passager
 E = 900SE avec airbag conducteur
 F = 900SE avec airbag conducteur et passager

Pos 6

Type de carrosserie

3 = 3 portes
 5 = 5 portes
 7 = 2 portes Cabriolet

Pos 7

Type de boîte de vitesses

5 = 5 vitesses, manuelle
 8 = 4 vitesses, automatique

Pos 8

Type de moteur

B = 2,3 injection
 J = 2,0 injection
 N = 2,0 Turbo
 V = 2,5 V6

Pos 9

Chiffre de contrôle

0-9 ou X

Pos 10

Année

T = 1996

Pos 11

Lieu de fabrication

2 = Trollhättan
 7 = Nystad

Pos 12

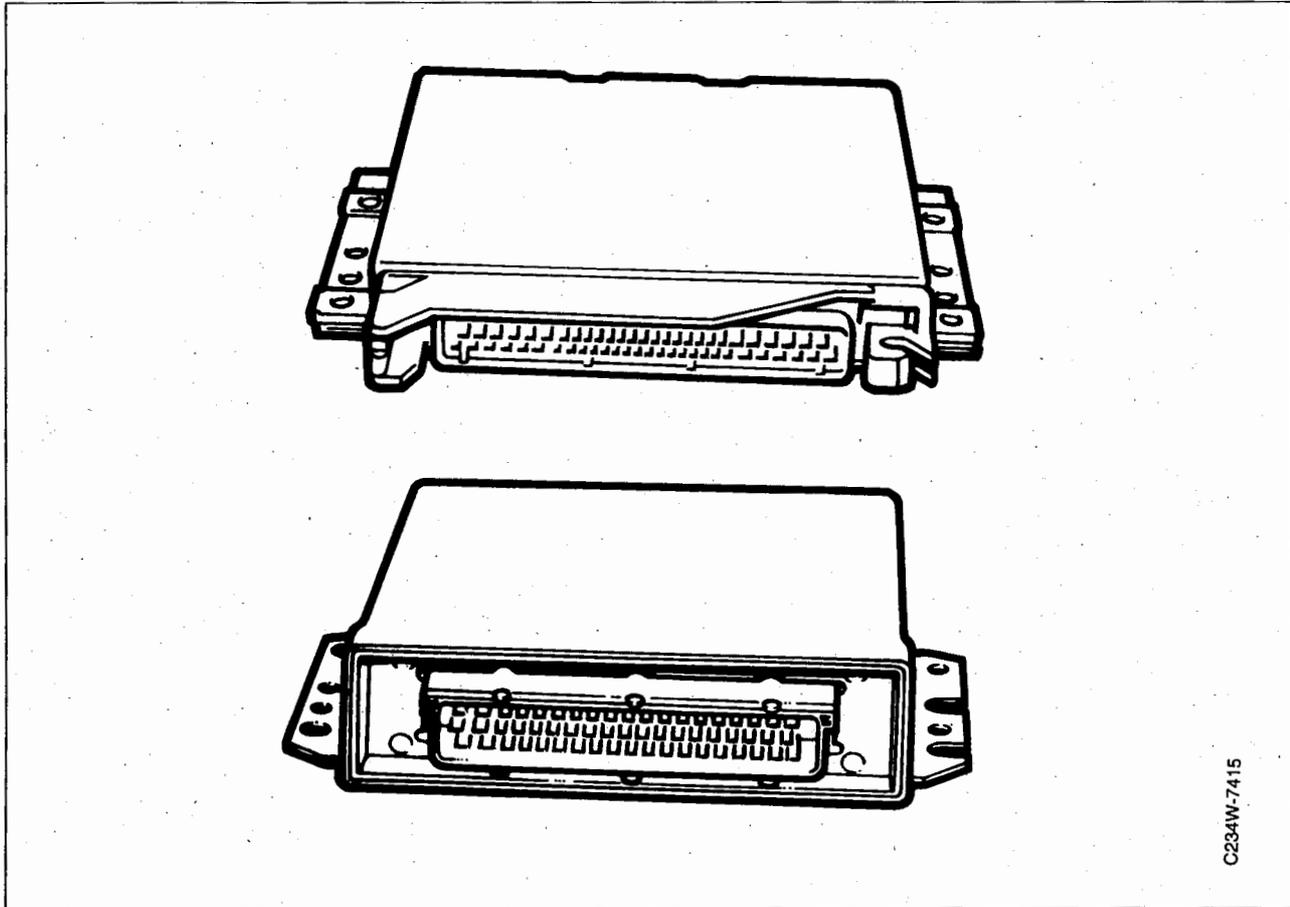
Numéro de fabrication

Numéro dans l'année

Généralités

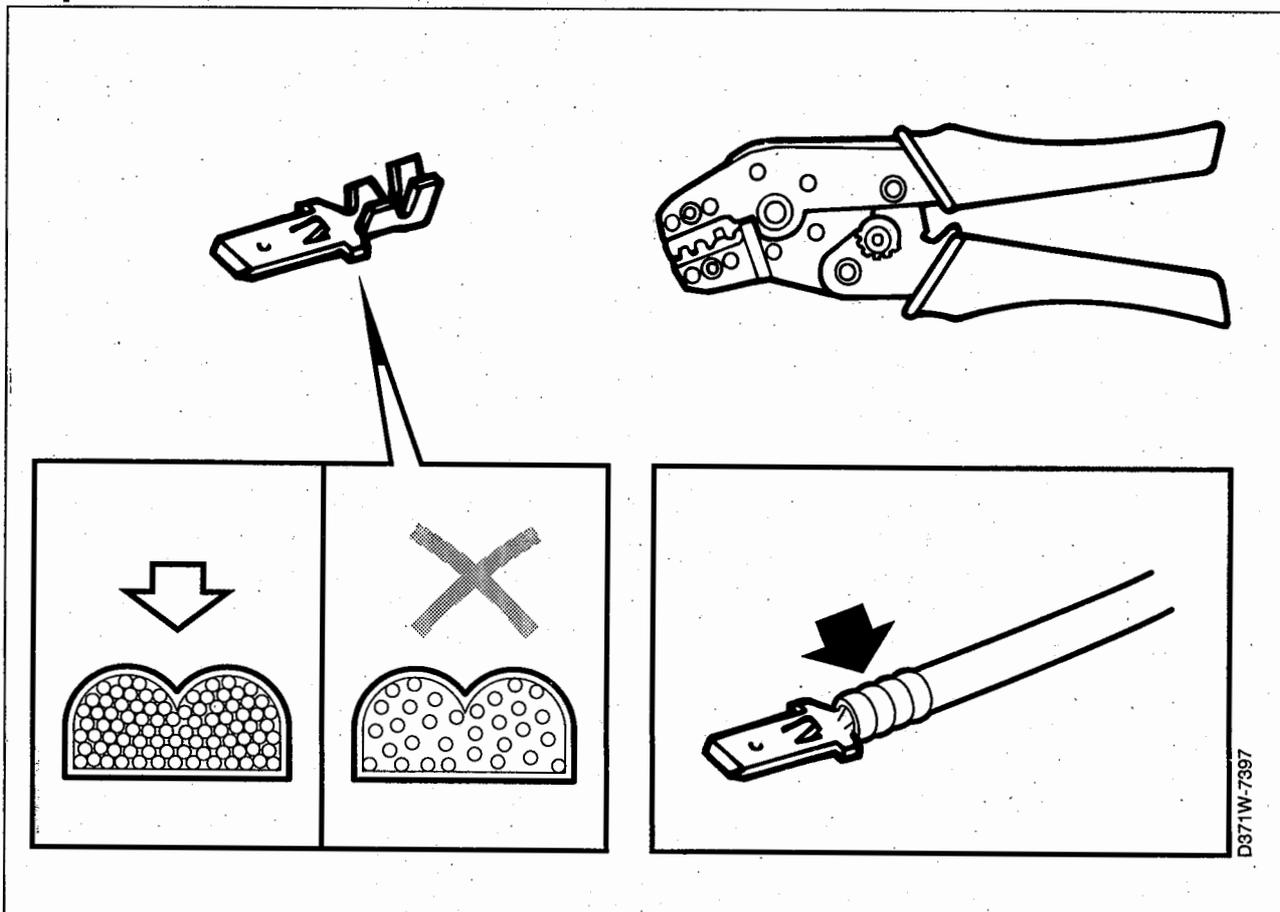
OBDII, USA/Canada	3	Nouveau module mémoire-Flash sur ISAT	5
Réparation sur voiture avec OBDII	4	SIM (Saab Interface Module).	6

OBD II, USA/Canada



A partir de M1996 inclus, toutes les Saab 900 répondant aux spécifications US sont équipées d'un système de commande de moteur conforme à la législation OBDII. La différence essentielle entre OBDI et OBDII réside dans le diagnostic des composants relatifs à l'échappement et à leur fonctionnement.

Réparation sur voiture avec OBDII



Réparation du câblage

Il est important d'effectuer correctement toutes les réparations relatives au câblage. Dans le cas contraire, le témoin CHECK ENGINE (MIL) peut s'allumer et un code de panne apparaître.

Cosses de câble

Les cosses à couche dorée doivent être remplacées par de nouvelles cosses à couche dorée. Ce remplacement s'applique également aux cosses à couche argentées.

Sertissage de cosses et de connecteur

Il est de la plus haute importance que le sertissage soit correctement effectué. Dans le cas contraire, s'il y a de l'air entre le sertissage et le fil en cuivre, le témoin CHECK ENGINE (MIL) peut s'allumer. Utilisez donc des pinces à sertir appropriées. Saab Automobile AB a prévu de mettre à disposition un certain nombre de pinces à sertir de différentes dimensions. Ces pinces feront parties de l'outillage spécial.

Isolants

Isolez toujours les sertissages ainsi que les isolants endommagés avec de la gaine thermorétractable à colle. N'utilisez jamais de ruban isolant.

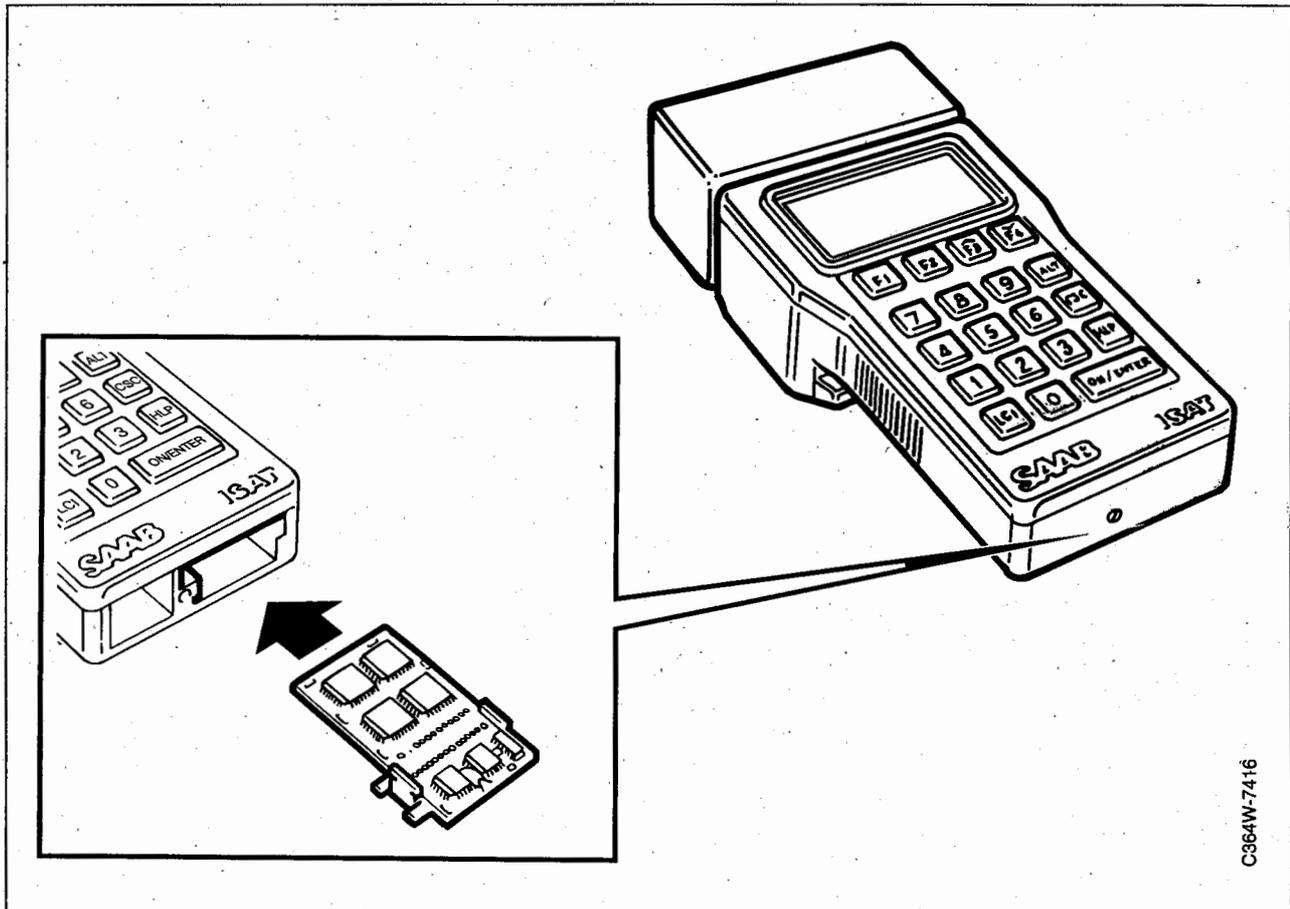
Soudage

Evitez tout soudage sur le câblage. Une soudure peut provoquer l'apparition d'un code de panne.

Composants

Le câble de composants tels que sondes d'oxygène, capteurs de position (vilebrequin, arbre à cames), ne se répare pas. Remplacez intégralement le composant.

Nouveau module mémoire-Flash sur ISAT



C364W-7416

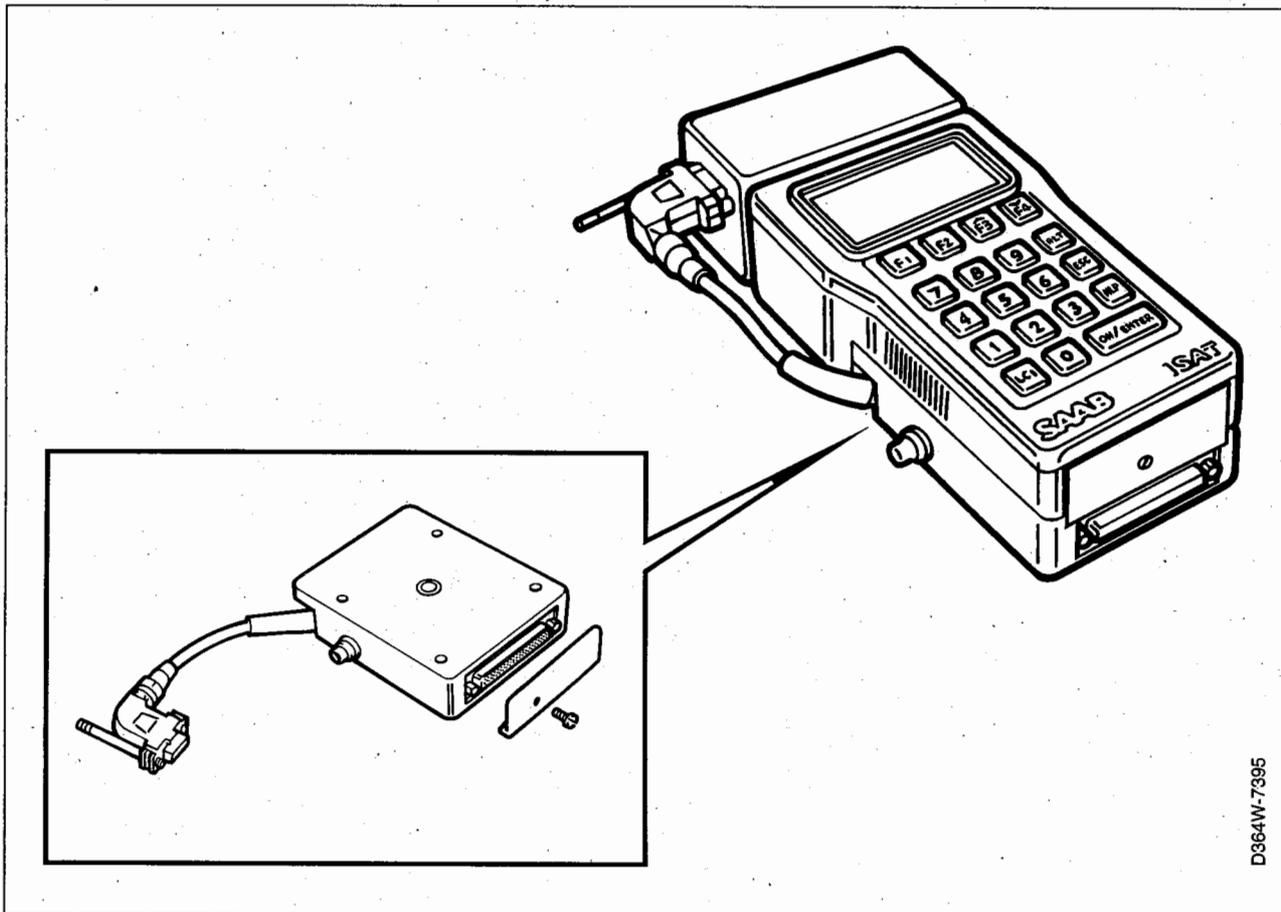
Environ 75% de l'espace mémoire du module EPROM utilisé en M1995 était occupé. Les nouveaux systèmes M1996 (surtout OBDII) indiquaient un espace mémoire insuffisant. Nous introduisons donc un nouveau module mémoire pour M1996. Ce module a les caractéristiques suivantes:

- A effacement électrique et mémoire programmable (type EEPROM). Le module mémoire monté sur ISAT est reprogrammable.
- La procédure de remplacement existante pour EPROM est annulée.
- Les nouveaux programmes sont diffusés sur disquette 3 1/2".
- La reprogrammation peut s'effectuer de trois manières différentes.
 - 1 Programmation de ISAT vers ISAT, le premier étant un ISAT "maître" pourvu du nouveau programme.
 - 2 Programmation de PC vers ISAT, PC étant le "maître" pourvu du nouveau programme diffusé par disquette 3 1/2".
 - 3 Programmation par Modem. La mise à jour s'effectue depuis un central "maître" sur un modem.
- Les logiciels de ISAT et SIM (Saab Interface Module) sont intégrés en un même module.

Remarque

Le module mémoire Flash est particulièrement sensible aux décharges électrostatiques (ESD). Prenez de grandes précautions lorsque vous le manipulez.

SIM (Saab Interface Module)



D364W-7395

Combiné aux fonctions ISAT, SIM est conçu dans le but de faciliter la recherche des pannes des systèmes électroniques.

SIM s'utilise à l'heure actuelle sur tous les systèmes de commande de moteur des Saab 900 et 9000, sauf pour les voitures US avec OBDII.

Le programme SIM est intégré à l'EPROM Flash. Cela permettra de réaliser différentes mises au point sans changer l'EPROM.

Test automatique

Relève, dans un ordre logique, les informations des broches du boîtier de commande préprogrammé. La vitesse d'échantillonnage entre les broches est inférieure à 10 millisecondes.

Test manuel

Fonctionne comme le test automatique, à ceci près qu'une commande manuelle permet de ne relever qu'une seule broche et de manière continue. Le résultat prend la forme d'une valeur maximum, minimum et réelle en volt, durée d'impulsion ou fréquence selon la broche mesurée.

Test "Brake out"

Relève en même temps trois broches du boîtier de commande au choix ou trois grandeurs différentes sur une même broche. Ces grandeurs peuvent être

la tension, la fréquence ou la durée d'impulsion/rapport cyclique.

Test continu

Test continu automatique des broches du boîtier de commande pendant un essai sur route. Ce test permet de détecter les pannes intermittentes.

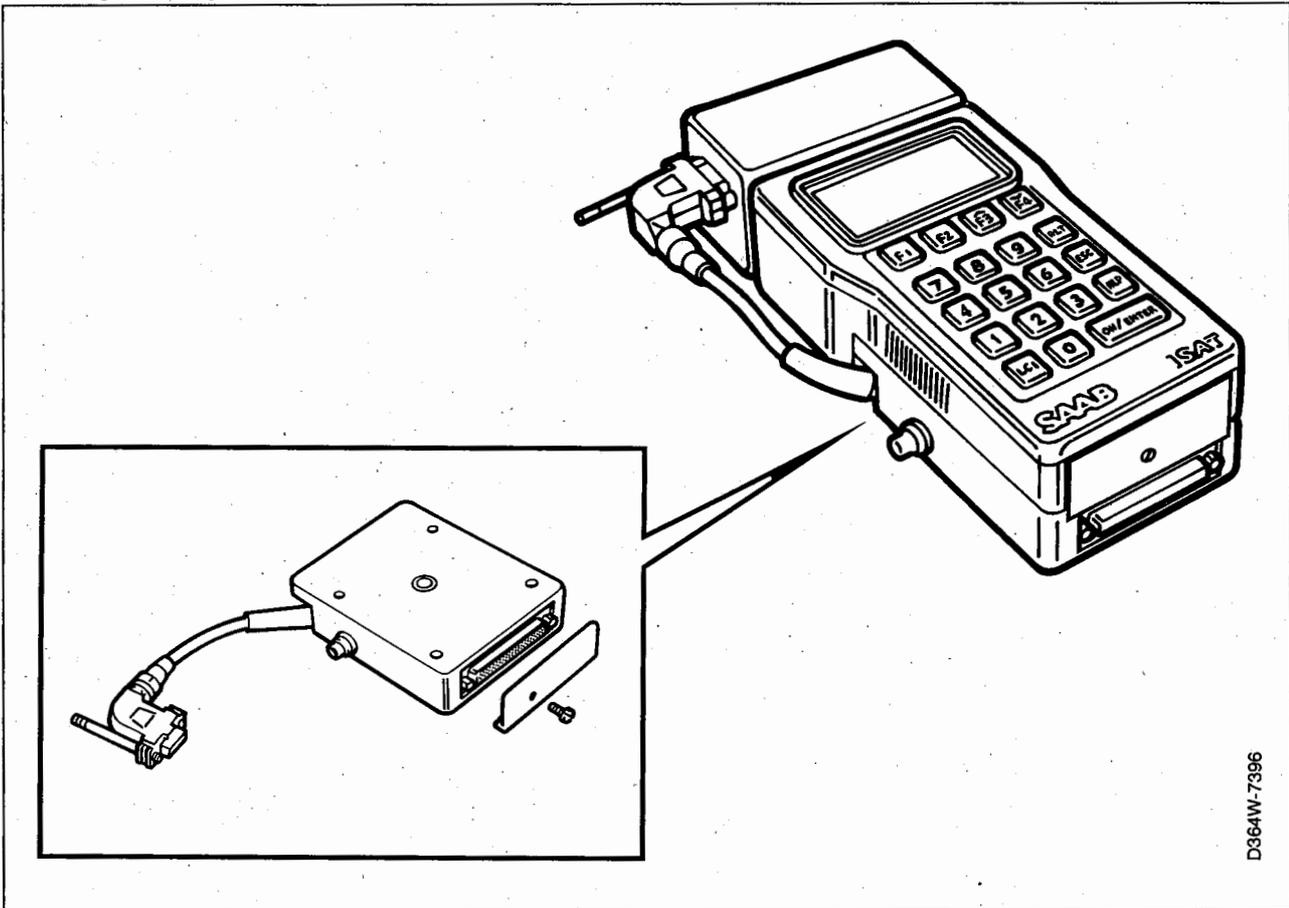
Test actif des points de masse

Fonction automatique rapide afin de tester les points de masse sur la borne moins de la batterie.

Test information système

Mesure continue de quatre paramètres préprogrammés. Ces paramètres sont désignés par le mécanicien pour chaque test effectué.

SIM (suite)



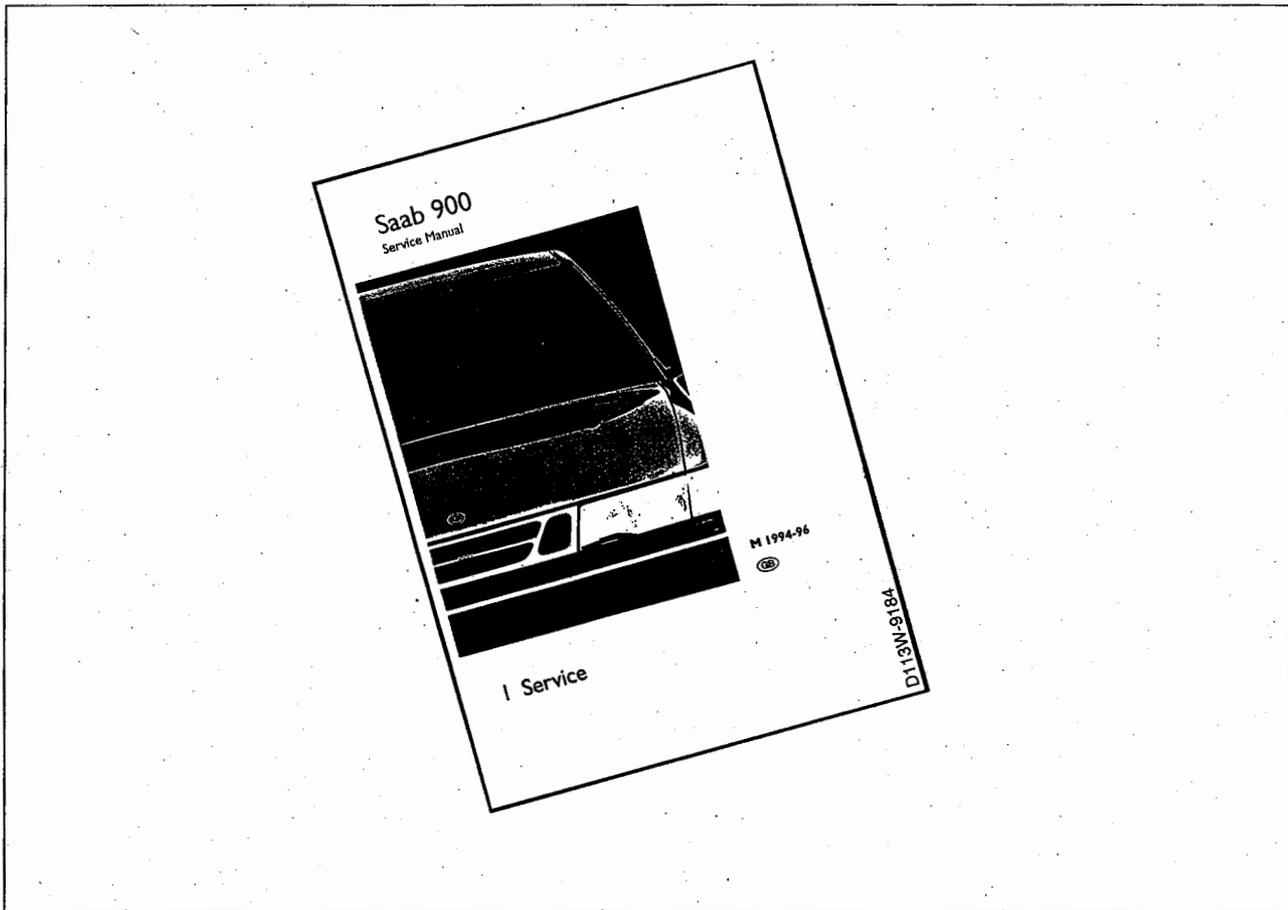
Fonction multimètre

Le logiciel comprend une fonction multimètre complète, avec calibrage pour une précision équivalente aux multimètres disponibles sur le marché.

Fonction impression

Il est possible de relier une imprimante afin d'obtenir une copie des résultats des mesures effectuées.

Service



Le manuel de Service du groupe 1 a été modifié afin de pouvoir s'appliquer aux Saab 900 M1994, M1995 et M1996.

Le manuel comprend ainsi trois programmes de service appelés EU, PA et FE/ME.

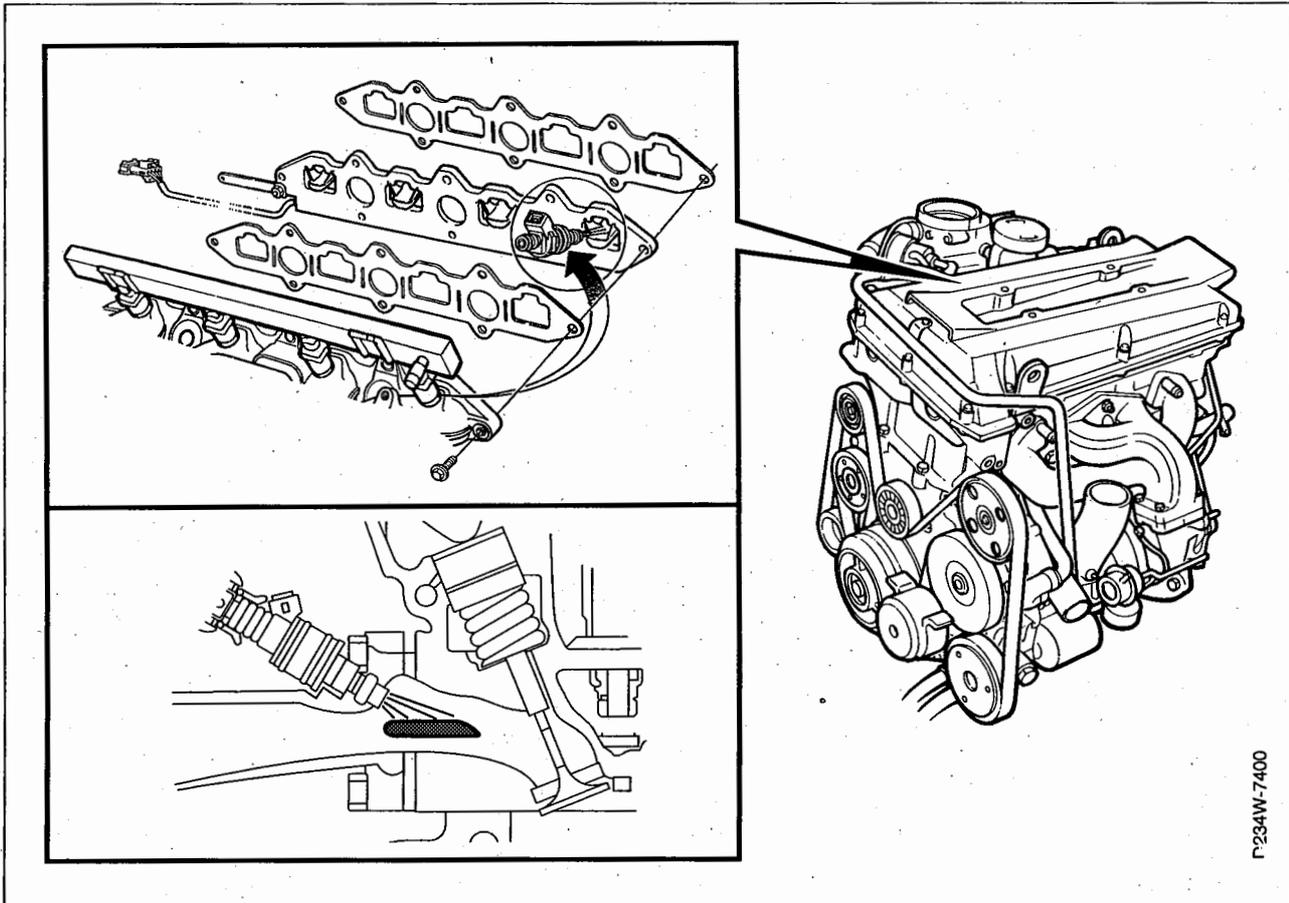
- Le programme EU recommande d'effectuer le premier entretien à 10 000 km puis tous les 20 000 km.
- Le programme PA recommande d'effectuer le premier entretien à 15 000 km puis tous les 15 000 km.
- Le programme FE/ME recommande d'effectuer le premier entretien à 10 000 km puis tous les 10 000 km.

Moteur

Plaques chauffantes 11
 Système de carburant US/CA 16

Adaptation pour carb. à faible taux d'octane, V6. 17
 Système de commande de moteur. 18

Plaques chauffantes



7294W-7400

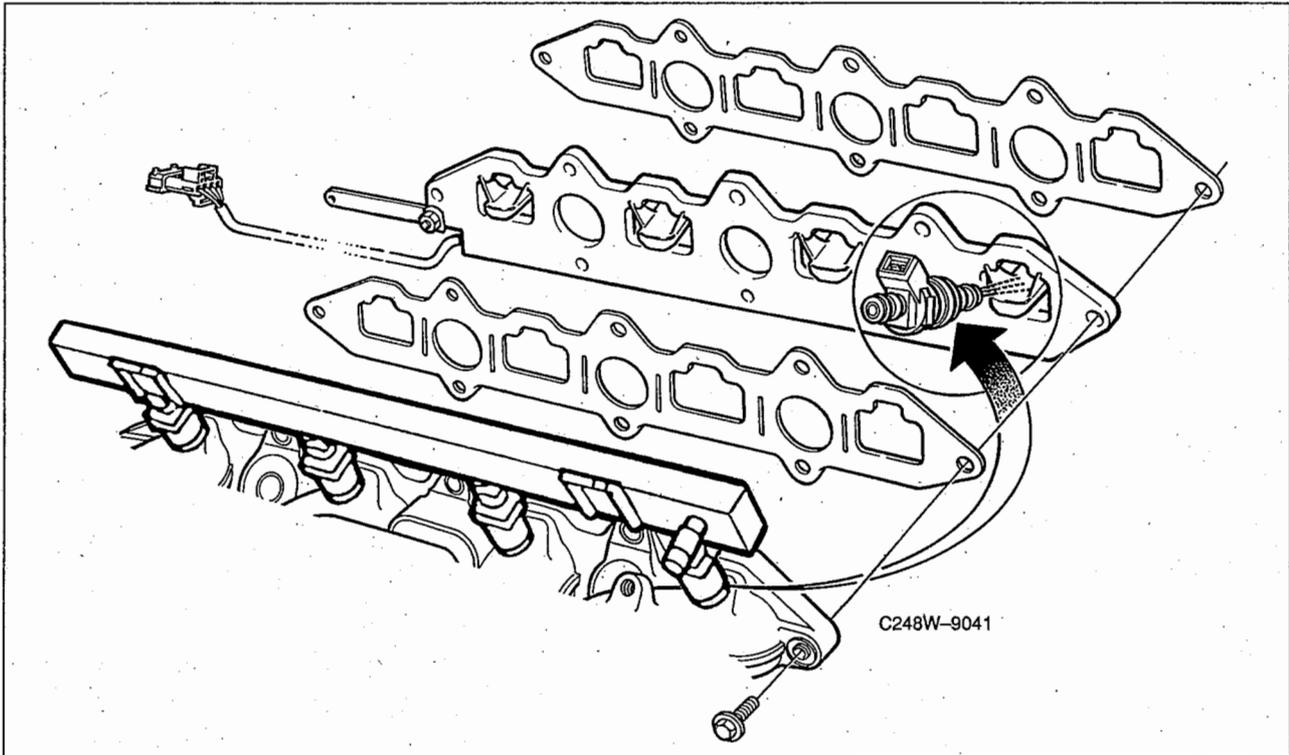
Généralités

Afin de réduire d'avantage les échappements et s'adapter à certaines normes relatives aux échappements, le moteur turbo existe en version faible taux d'émissions. Ce moteur est équipé de plaques chauffantes dans ses canaux d'admission.

Recherche des pannes

Il n'existe aucun code de panne pour les plaques chauffantes. Seul une recherche des pannes au multimètre est donc possible.

Plaques chauffantes (suite)



Description

Les moteurs sont pourvus d'une plaque chauffante sur chaque canal d'admission. Les quatre plaques chauffantes sont réunies dans une unité montée entre la tubulure d'admission et le fond de cylindre. Lors de la phase de chauffage du moteur, les plaques ont pour but de vaporiser la quantité de carburant injectée. L'enrichissement du carburant diminue alors et le taux d'émissions de matières dangereuses contenues dans les gaz d'échappement est réduit.

Si la température du liquide de refroidissement est inférieure à 85°C (185°F) au démarrage, le boîtier de commande relie sa broche 29 à la masse. Le relais des plaques chauffantes (relais C dans la centrale électrique du compartiment moteur) s'enclenche. Les plaques chauffantes sont alors alimentées en tension +30 depuis un maxifusible 40 A (numéro 4) à travers le relais. Le fusible et le relais sont montés sur le support relais du compartiment moteur.

Les plaques chauffantes sont toutes reliées directement à la masse du moteur.

Les plaques chauffantes cessent de chauffer lorsque la température du liquide de refroidissement dépasse 85°C (185°F), ou 4 minutes après le démarrage du moteur.

Des plaques chauffantes défectueuses ou une coupure du circuit peuvent provoquer des problèmes de conduite lors de la phase de chauffage du moteur.

La pression de suralimentation des voitures équipées de plaques chauffantes dans leurs tubulures d'admission est légèrement supérieure à la normale. Cela permet de compenser l'augmentation de la résistance au courant des canaux d'admission:

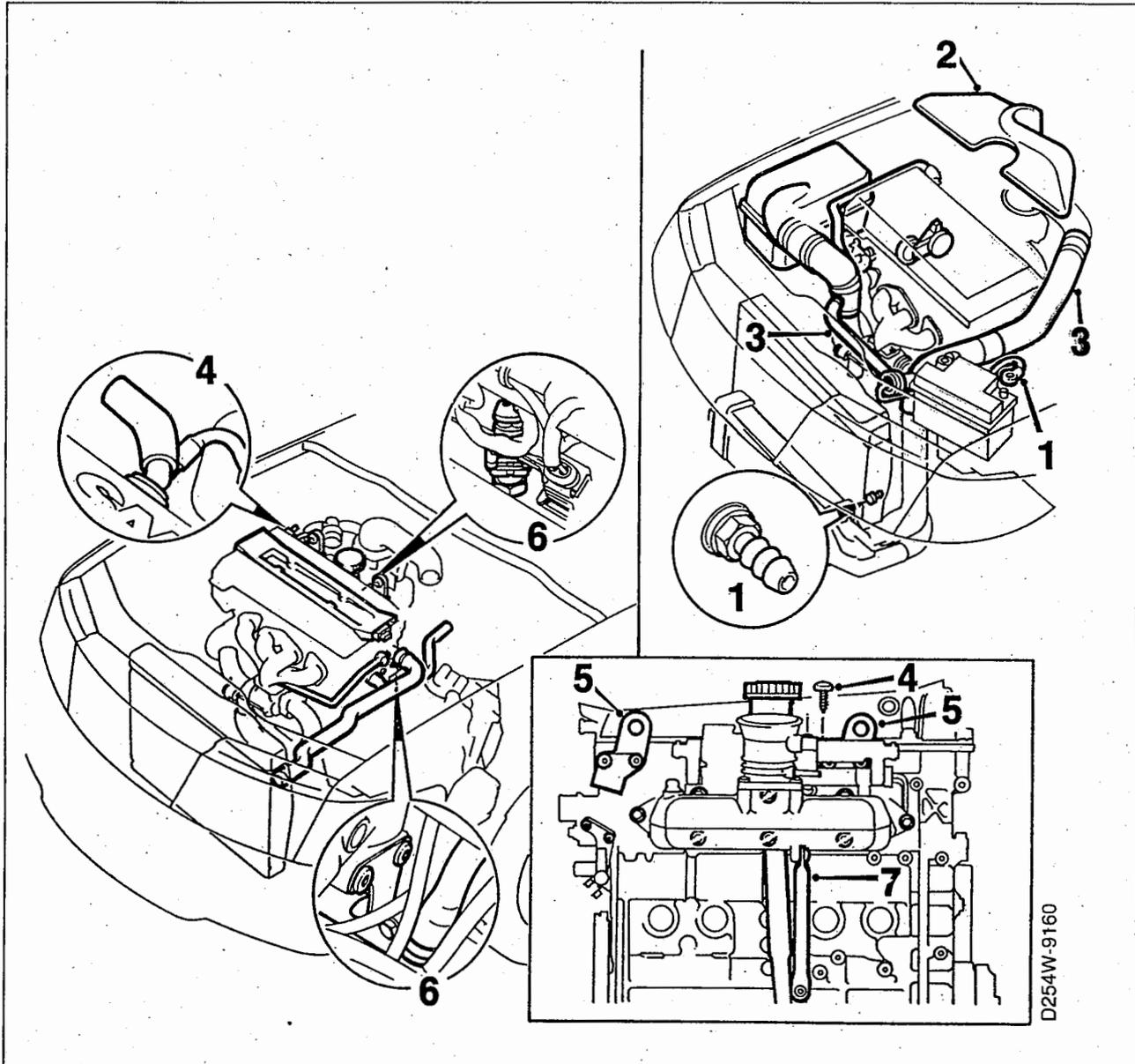
	Sans plaques chauffantes		Avec plaques chauffantes	
	M1994	M1995-	M1994	M1995-
Boîte de vitesses manuelle	0,72 bar	0,72 bar	0,77 bar	0,83 bar
Boîte de vitesses automatique	0,45 bar	0,45 bar	0,45 bar	0,45 bar

(Les valeurs sont données pour un régime de 3500 tr/min (man) et 4000 tr/min (aut), et pour une température de l'air de 20°C. Il ne s'agit donc pas de la pression de suralimentation maximum pouvant survenir pendant de courts moments lorsque la voiture roule.)

Les voitures avec plaques chauffantes sur tubulures d'admission sont donc également pourvu d'un instrument principal programmé en conséquence. En cas de remplacement de l'instrument principal, la programmation s'effectue à l'aide d'ISAT.

Le boîtier de commande Trionic de ces voitures a un numéro de pièce de rechange unique.

Plaques chauffantes (suite)

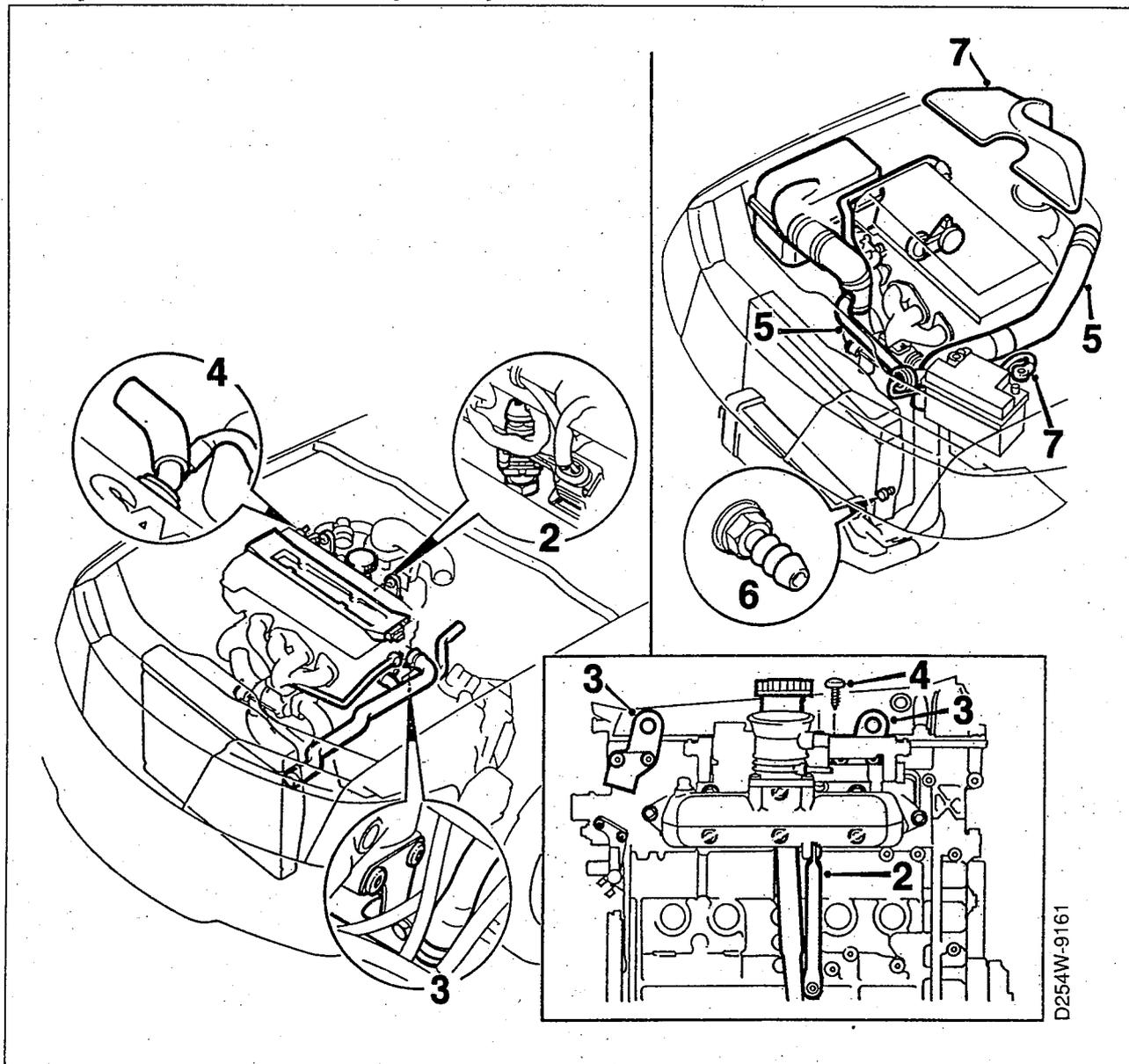


D254W-9160

Démontage

- 1 Monter l'écran protecteur, vidanger le système de refroidissement et débrancher les câbles reliés à la batterie.
- 2 Déposer le recouvrement du moteur.
- 3 Démontez le flexible by-pass, le tube de pression situé entre le refroidisseur d'air de suralimentation et le carter de papillon. Boucher l'entrée du refroidisseur d'air de suralimentation.
- 4 Démontez la fixation du tube de la jauge manuelle et déposez le tube. Débrancher le flexible de la ventilation du carter et le flexible à dépression reliés au cache-soupapes.
- 5 Démontez les anneaux de levage situés près de la tubulure d'admission et déplacer la console supportant les branchements électriques de côté. Débrancher les flexibles du préchauffage du carter de papillon.
- 6 Dévisser les vis qui maintiennent le tuyau de refroidissement sur le couvercle du boîtier de thermostat et débrancher le câblage du capteur de température du moteur situé près de la tubulure d'admission.
- 7 Dévisser les vis du tirant de la tubulure d'admission et déposer la tubulure.
- 8 Déposer l'ensemble plaques chauffantes.

Plaques chauffantes (suite)

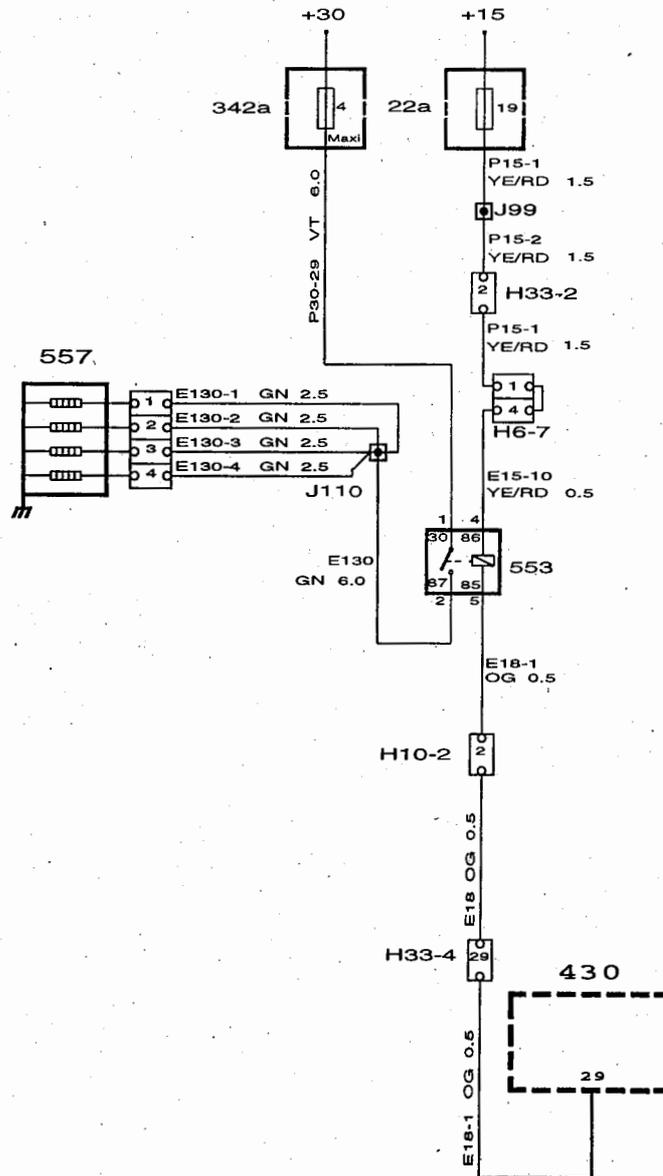


Montage

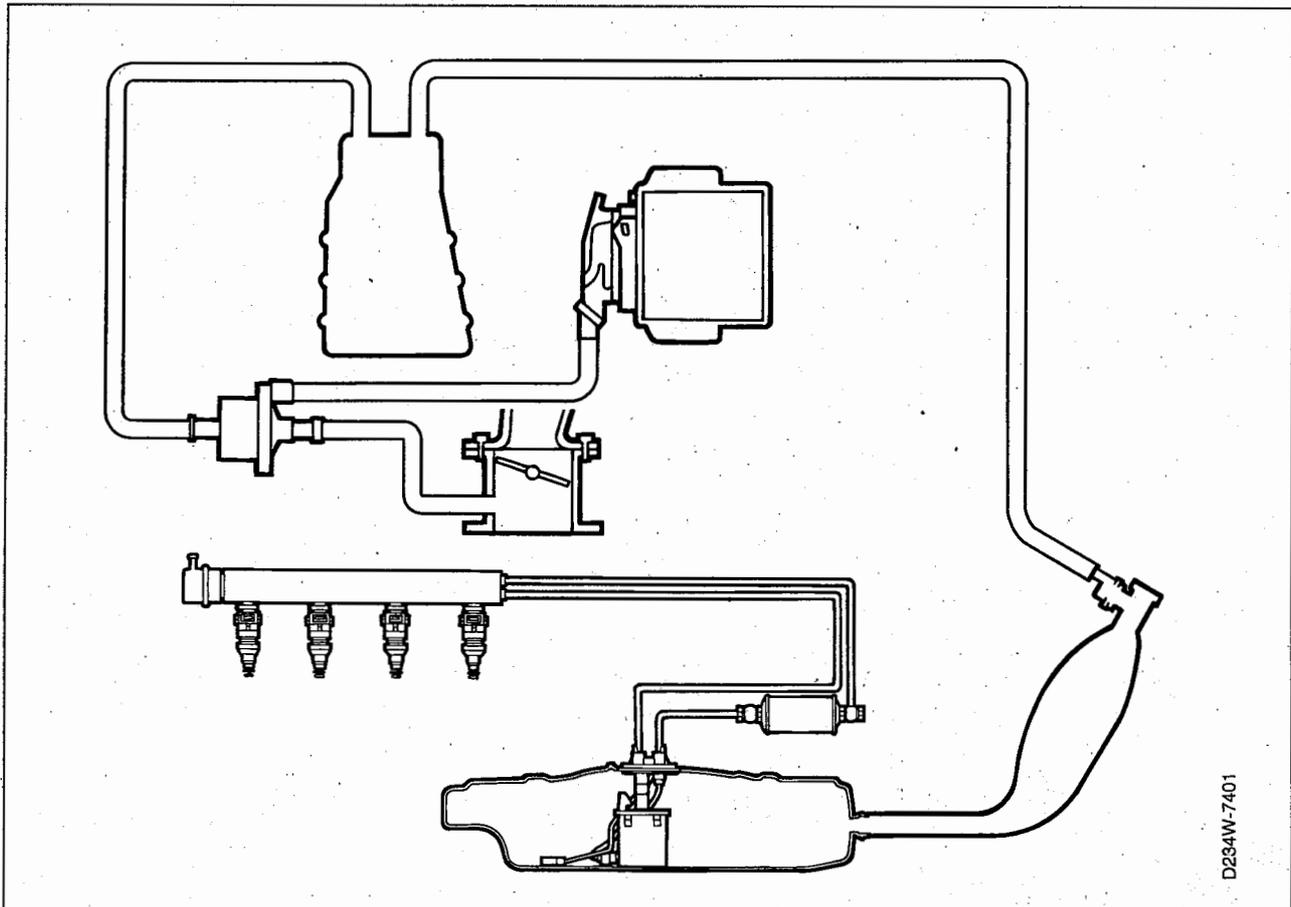
- 1 Mettre en position l'ensemble plaques chauffantes avec la tubulure d'admission et de nouveaux joints, et monter le tout en s'aidant des goupilles de positionnement 83 94 736. Serrer les vis.
Couple de serrage 22 Nm (16 lbf ft).
- 2 Serrer les vis du tirant de la tubulure d'admission en commençant par celle du bloc-cylindres. Brancher le capteur de température du moteur.
- 3 Serrer les vis qui maintiennent le tuyau de refroidissement sur le couvercle du boîtier de thermostat et monter les anneaux de levage ainsi que la console supportant les branchements électriques.
- 4 Relier le flexible de la ventilation du carter et le flexible à dépression. Monter le tube de la jauge manuelle et sa fixation. Relier les flexibles du préchauffage du carter de papillon.
- 5 Monter le tube de pression entre le refroidisseur d'air de suralimentation et le carter de papillon. Remonter le flexible By-pass.
- 6 Contrôler que le bouchon de vidange du radiateur est serré puis faire l'appoint en liquide de refroidissement.
- 7 Monter le recouvrement du moteur et brancher le câble moins de la batterie.
- 8 Retirer l'écran protecteur et contrôler la propreté du compartiment moteur.
- 9 Démarrer le moteur et contrôler toutes les fonctions.
- 10 Contrôler le niveau du liquide de refroidissement. Faire l'appoint au besoin.

Plaques chauffantes (suite)

Schéma de câblage



Système de carburant USA/Canada

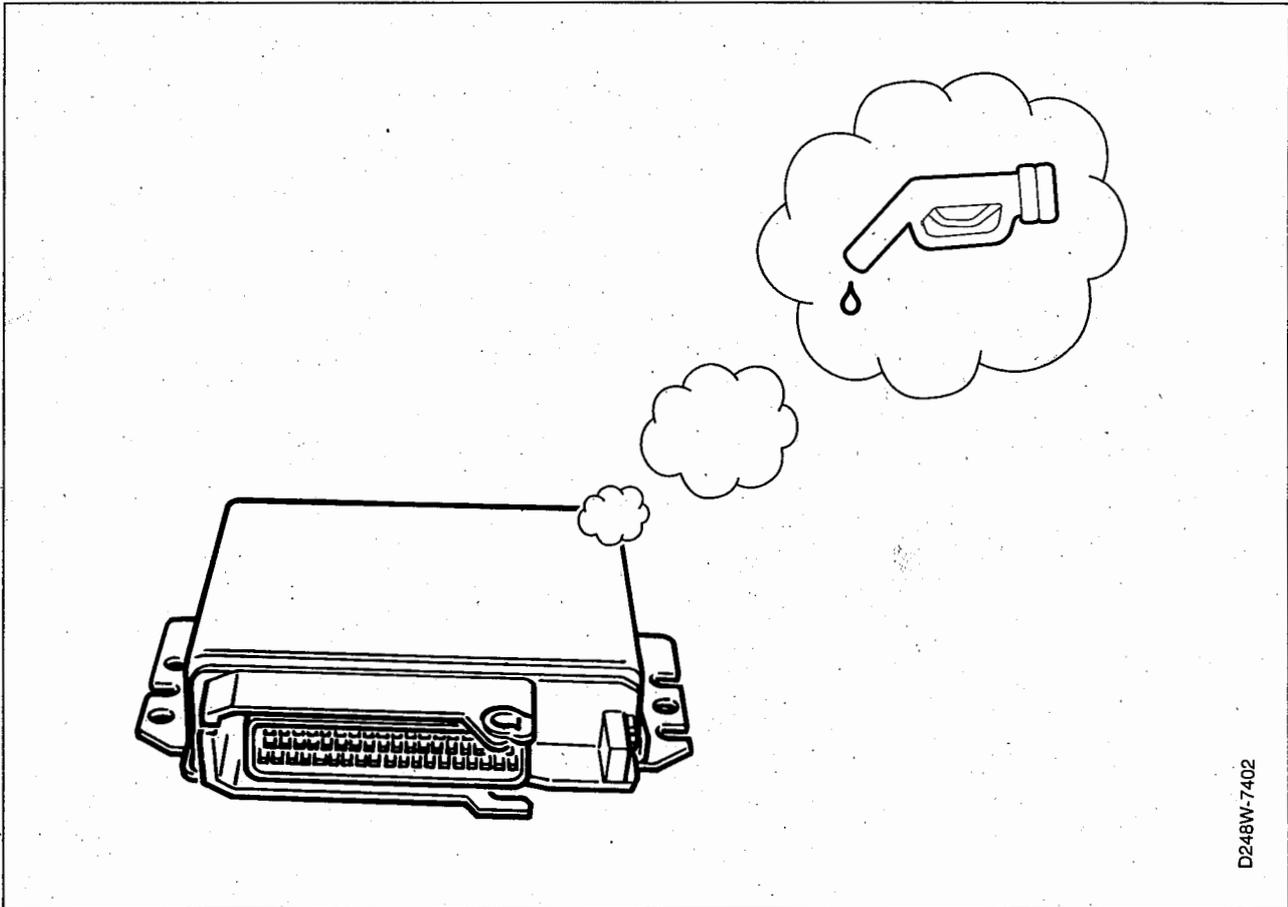


D234W-7401

Le système de carburant est modifié afin d'être conforme aux nouvelles exigences en matière de vaporisation aux USA et Canada.

- Conduit de remplissage de carburant en Selar (HDPE) avec palier en polyamide intégré (V6/Turbo).
- Conduits de remplissage de carburant et de ventilation en caoutchouc fluocarboné (V6/Turbo)
- Bouchon de réservoir à ventilation améliorée (sur tous les types de moteur USA/Canada)
- Réservoir de carburant en Selar (HDPE) avec un palier en polyamide intégré (sur tous les types de moteur et sur pour tous les marchés)
- Conduits de carburant à 3 couches dont un palier polyamide (V6/Turbo)
- Soupape de coupure dans le filtre charbon, la vaporisation du carburant intervient afin de fermer l'entrée d'air du filtre charbon lorsque le système OBD II- contrôle l'étanchéité du système de carburant (V6/Turbo)
- Un capteur de pression est monté dans le conduit de remplissage de carburant afin de contrôler l'étanchéité du système de carburant (V6/Turbo)
- Filtre charbon modifié, vaporisation du carburant (V6/Turbo)

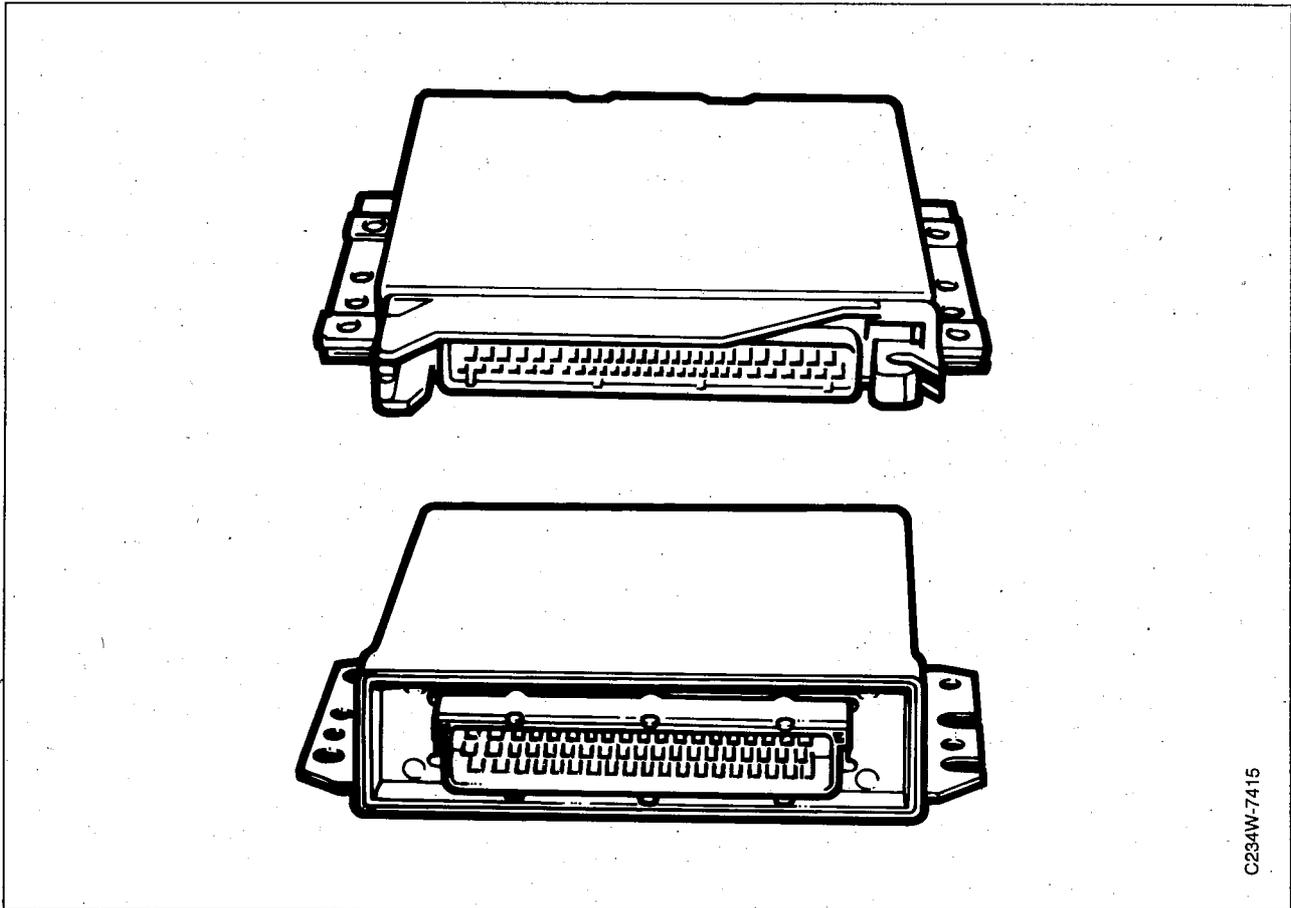
Adaptation pour carburant à faible taux d'octane, V6



D248W-7402

Adaptation des Saab 900 à moteur V6 pour les marchés utilisant un carburant à faible indice d'octane. L'adaptation s'opère au niveau du boîtier de commande Motronic 2.8.1 par diminution d'allumage.

Système de commande de moteur



C234W-7415

Saab Trionic

Les Saab 900 Turbo destinées au marché US sont équipées d'un système Trionic adapté aux exigences OBD II.

Comparé aux versions précédentes, il existe à présent une surveillance du catalyseur, des ratés à l'allumage et du système EVAP.

Pour plus d'information, reportez-vous au manuel "2:7 Système de commande de moteur Trionic (OBD II)".

Motronic 4.1

Les Saab 900, 4 cylindres à moteur à injection destinées au marché US sont équipées d'un système Motronic 4.1 adapté aux exigences OBD II.

Comparé aux versions précédentes, il existe à présent une surveillance du catalyseur, des ratés à l'allumage et du système EVAP.

Pour plus d'information, reportez-vous au manuel "2:7 Système de commande de moteur Motronic 4.1 (OBD II)".

Motronic 5.2

Les Saab 900 moteur V6 destinées au marché US sont équipées d'un système Motronic 5.2 adapté aux exigences OBD II.

Comparé aux versions précédentes, il existe à présent une surveillance des catalyseurs, des ratés à l'allumage et du système EVAP.

Pour plus d'information, reportez-vous au manuel "2:7 Système de commande de moteur Motronic 5.2 (OBD II)".

Système électrique

Nouvelle numérotation des composants . . . 19	Modification du connecteur H10-9 27
Instrument principal 1 23	Pompe de liquide de lavage plus puissante. 27
Nouveau point de masse 26	Alarme antivol avec autoimmobilisation. . . 28

Nouvelle numérotation des composants

Dans le but de simplifier encore plus les méthodes de recherche de pannes, la lettre supplémentaire accompagnant les composants montés à plusieurs endroits du véhicule est modifiée. Elle permet à présent de localiser plus directement le composant en question.

C	centre (Center)
D	côté conducteur (Driver)
F	avant (Front)
H	couvercle du coffre à bagages (Hatch)
P	côté passager avant (Passenger)
R	arrière (Rear)
HL	gauche du couvercle du coffre à bagages (Hatch Left)
HR	droite du couvercle du coffre à bagages (Hatch Right)
FL	avant gauche (Front Left)
FR	avant droit (Front Right)
RL	arrière gauche (Rear Left)
RR	arrière droit (Rear Right)
LH	côté gauche (Left Hand)
RH	côté droit (Right Hand)

La référence des capteurs de roue ABS devient donc 298FL, 298FR, 298RL 298RR.

Pour éviter toute confusion avec 47D par exemple, les témoins d'alarme et de contrôle sont repérés avec des minuscules: 47d. De même, les composants repérés selon leur modèle au moyen des lettres A, B et C s'écrivent désormais avec des minuscules: 540a.

Par suite, un certain nombre de composants ont changé de numéro de référence dans le but de réduire le nombre de références. Les références sont identiques sur 900 comme sur 9000.

Les numéros de référence modifiés sont regroupés dans le tableau suivant:

N° SMS jusqu'à M95 inclus	N° SMS à partir de M96.inclus
11	11FL
11	11FR
12	12FL
12	12FR
13	13FL
13	13FR
13	13RL
13	13RR
14	14RL
14	14RR
22A	22a
22B	22b
27	27FL
27	27RL
28	28FR
28	28RR
30	30RL
30	30RR
32	32HL
32	32HR
33	33RL
33	33RR
47A	47a
47B	47b
47C	47c
47D	47d
47E	47e
47F	47f
47G	47g
47H	47h
47I	47i
47J	47j
47K	47k
47L	47l
47M	47m
47N	47n
47O	47o
47Q	47q
47R	47r
47T	47t
47U	47u
47V	47v

N° SMS jusqu'à M95 inclus	N° SMS à partir de M96 inclus
47X	47x
47Y	47y
50	50C
50	50R
51	50F
54	54D
54	54P
54	54RL
54	54RR
61A	61a
62	62F
62A	62R
64	64D
64	64P
66	66FL
66	66FR
69	69P
70	70D
71	70P
83a	83a
85	85FL
85	85FR
88A	88a
89	89LH
90	89RH
109	30RC
118	118FL
118	118FR
119	119FL
119	119FR
126	126D
127	126P
136	136a
136	136b
164	164D
165	164P
178	178a
178	178b
178A	516
184	184P
185	184RR
186	184RL

N° SMS jusqu'à M95 inclus	N° SMS à partir de M96 inclus
188	184H
190A	190RL
191A	190RR
193	194RL
194	194RR
198	38
199	36
206	206a
206	206b
206	206c
206	206d
206	206e
206	206f
207	207D
207	207P
208	208D
208	208P
208	208RL
208	208RR
209	209D
209	209P
209	209RL
209	209RR
213A	213a
213B	213b
213C	213c
213D	213d
213E	213e
213F	213f
213G	213g
213H	213h
213I	213i
213J	213j
225left	225LH
225right	225RH
228A	228a
228B	228b
234	234FL
234	234FR
235A	236D
235B	236P
236A	236D
236B	236P
247	247RL

N° SMS jusqu'à M95 inclus	N° SMS à partir de M96 inclus
248	247RR
252	252D
253	252P
255	254D
254	254P
266	266FL
266	266FR
266	266RL
266	266RR
280	280FL
281	280FR
298A	298FL
298B	298FR
298C	298RL
298D	298RR
302A	302a
302B	302b
303A	303a
303B	303b
333A	333D
333B	333P
342A	342a
342B	342b
349	353
350	353
351	354
353A	353
353B	353
353C	353
357	357D
357A	357Da
357B	357Db
357C	357Dc
357D	357Dd
357E	357De
357F	357Df
357G	357Dg
357H	357Dh
357J	357Dj
357K	357Dk
358	357P
358A	357Pa
358B	357Pb
358C	357Pc

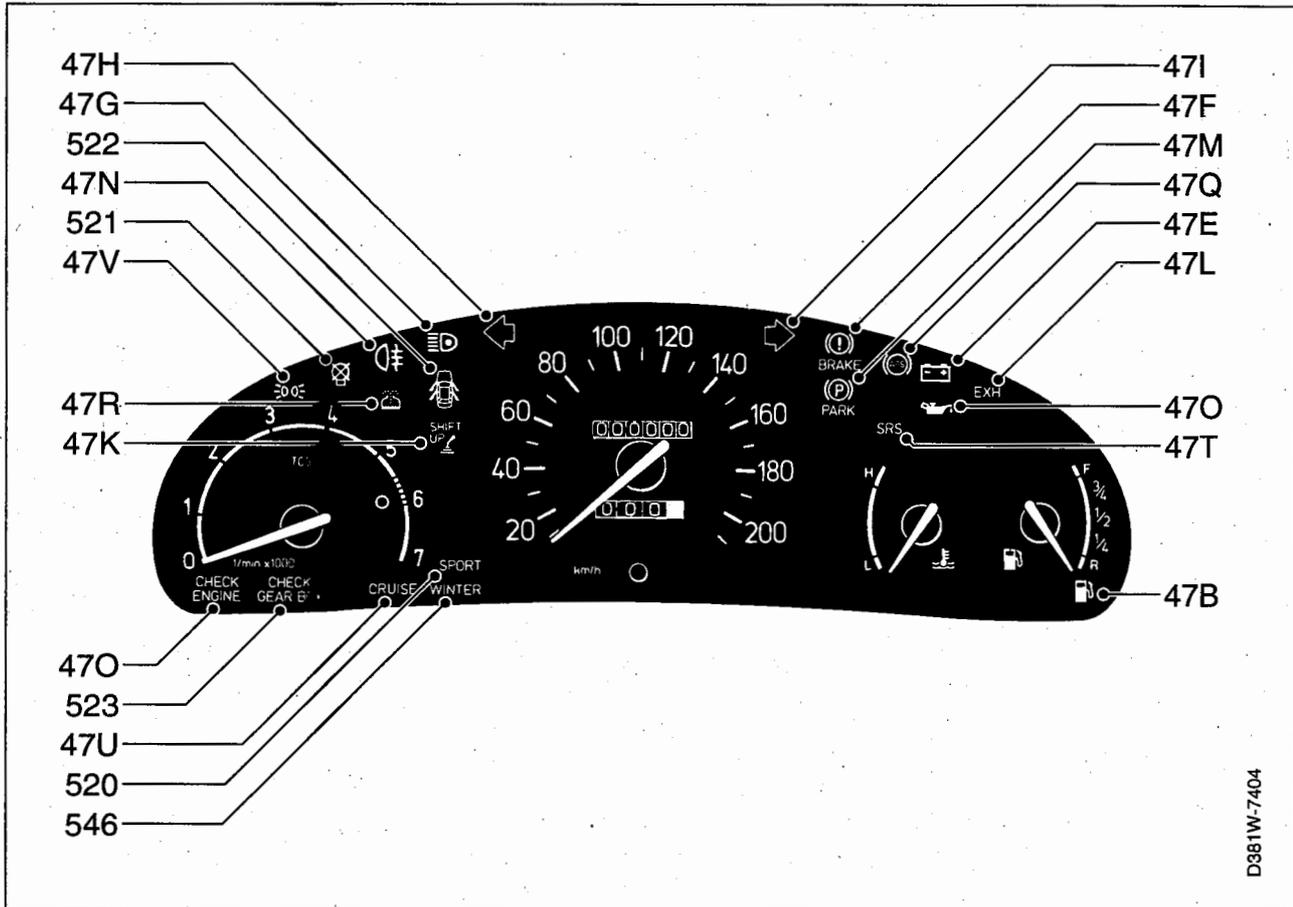
N° SMS jusqu'à M95 inclus	N° SMS à partir de M96 inclus
358D	357Pd
359	359LH
360	359RH
366	37
373	373LH
374	373RH
436	184D
446	446D
447	446P
450	415
513	512RL
512	512RR
514	514a
514	514b
518	449
524	324
526	532
536	439
540A	540a
540B	540b
541A	541a
541B	541b
548	326
549	325
560	52
561A	561LH
561B	561RH
562A	562LH
562B	562RH
563A	563LH
563B	563RH
564A	564LH
564B	564RH
571A	571LH
571B	571RH
574A	574LH
574B	574RH
582	456

La désignation des composants a également fait l'objet d'une révision. Cette révision est, dans la mesure du possible, identique sur 900 comme sur 9000.

Les symboles utilisés seront modifiés en cours d'année et deviendront identiques pour les deux modèles.

Instrument principal 1

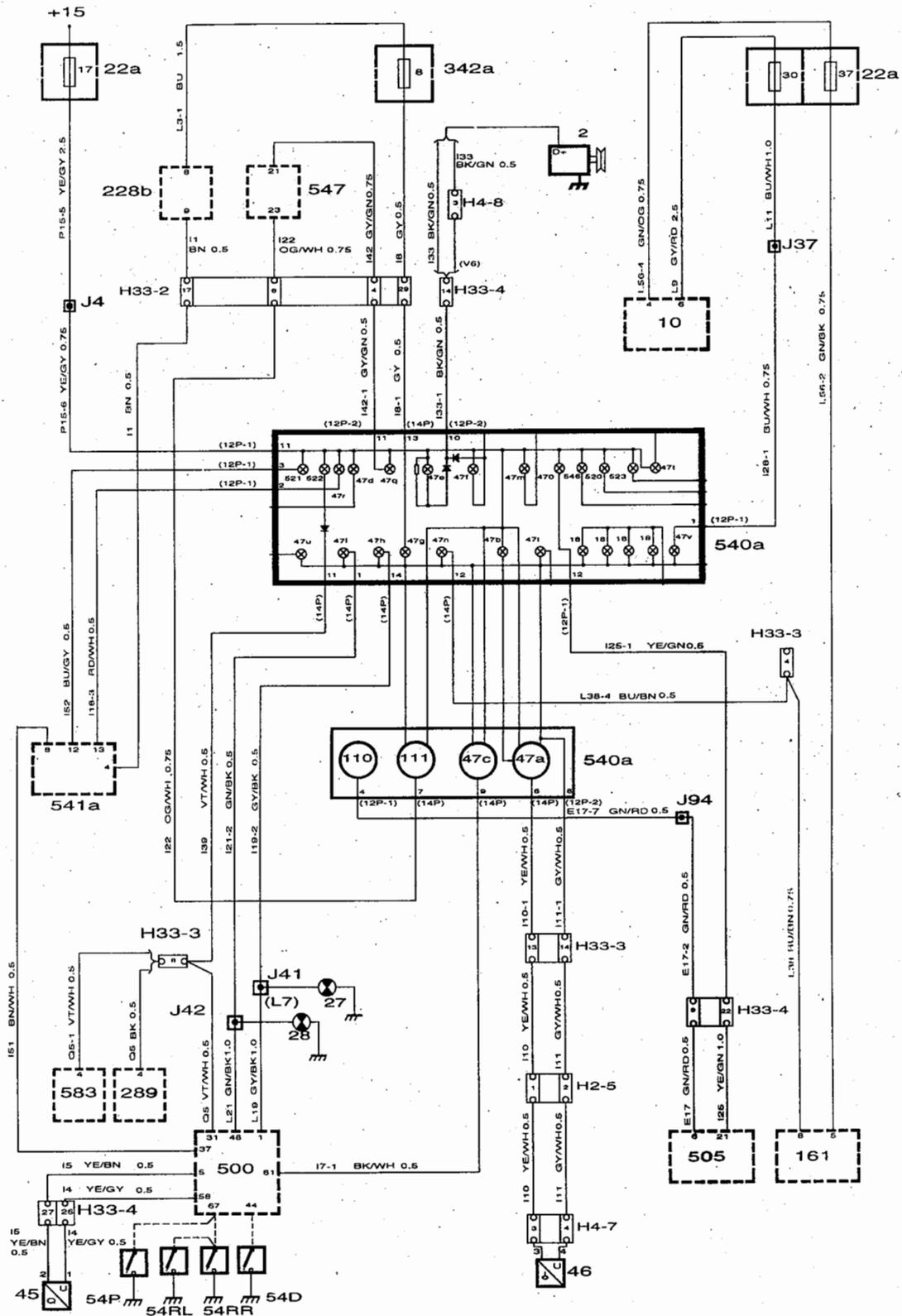
rouleaux.



Conforme à la législation, l'instrument principal est pourvu d'un compte-tours. La disposition des témoins de contrôle et d'alarme est différente ainsi que leurs broches de raccordement. Reportez-vous aux pages suivantes pour le schéma de câblage.

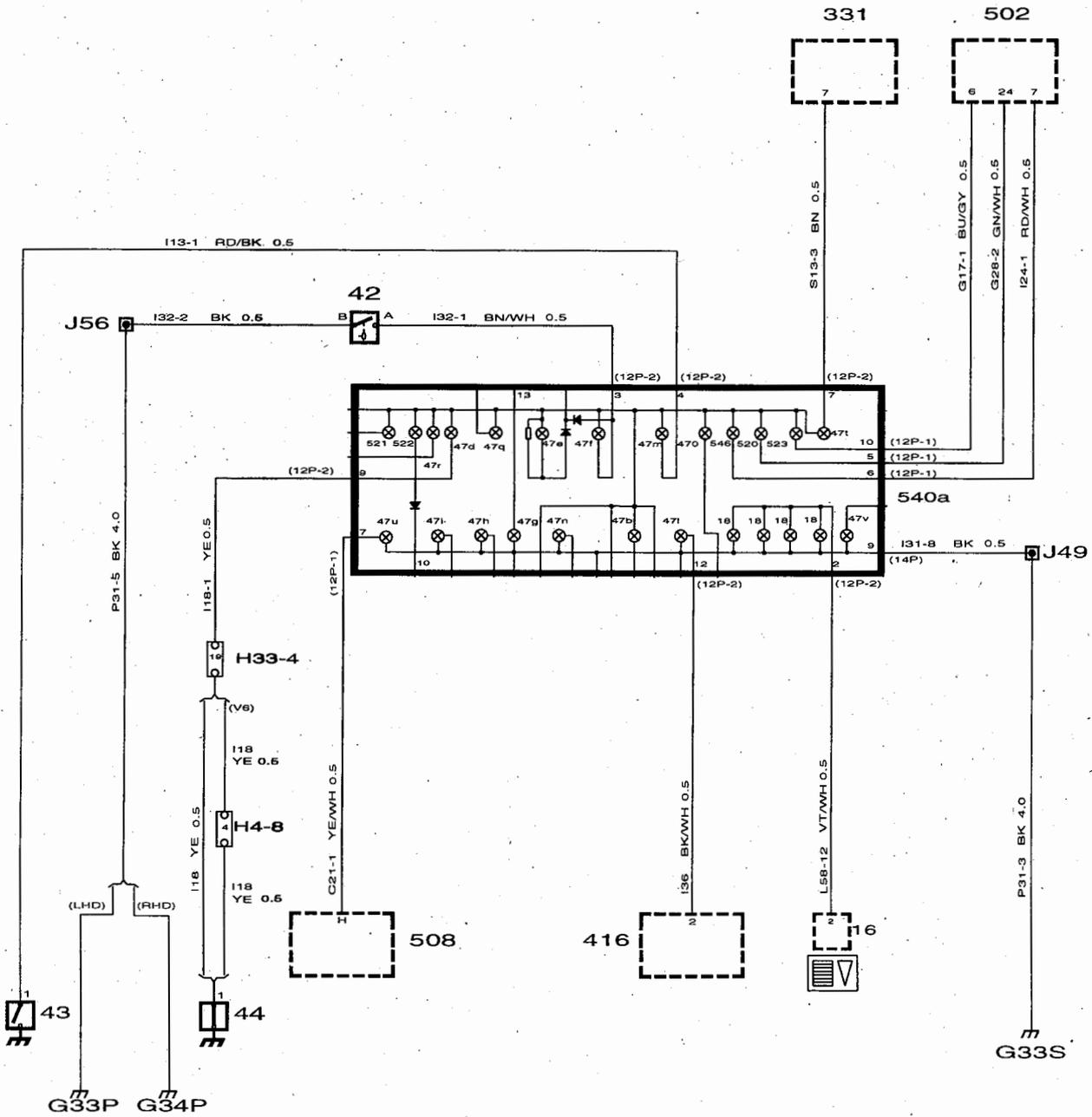
Instrument principal 1 (suite)

Schéma de câblage

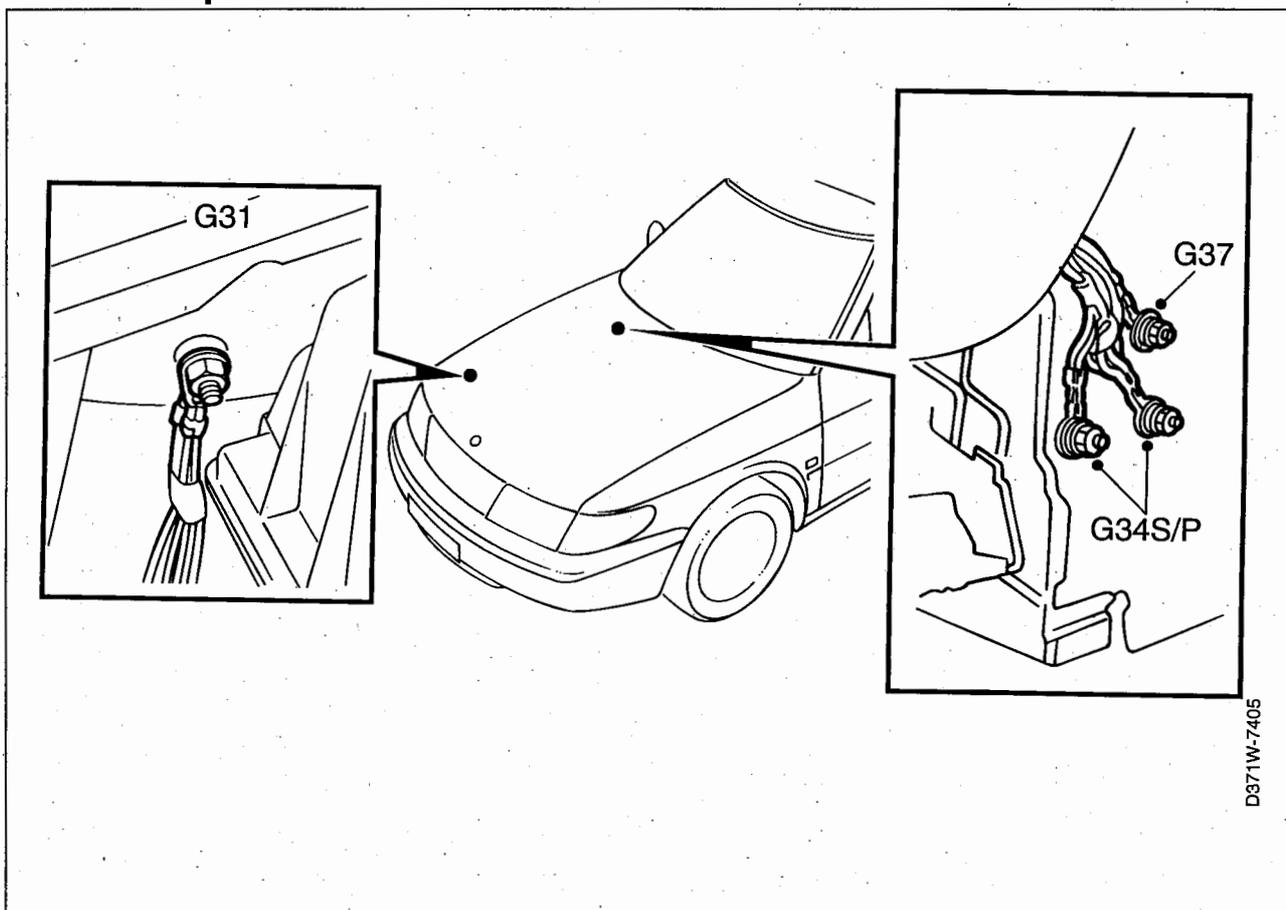


Instrument principal 1 (suite)

Schéma de câblage



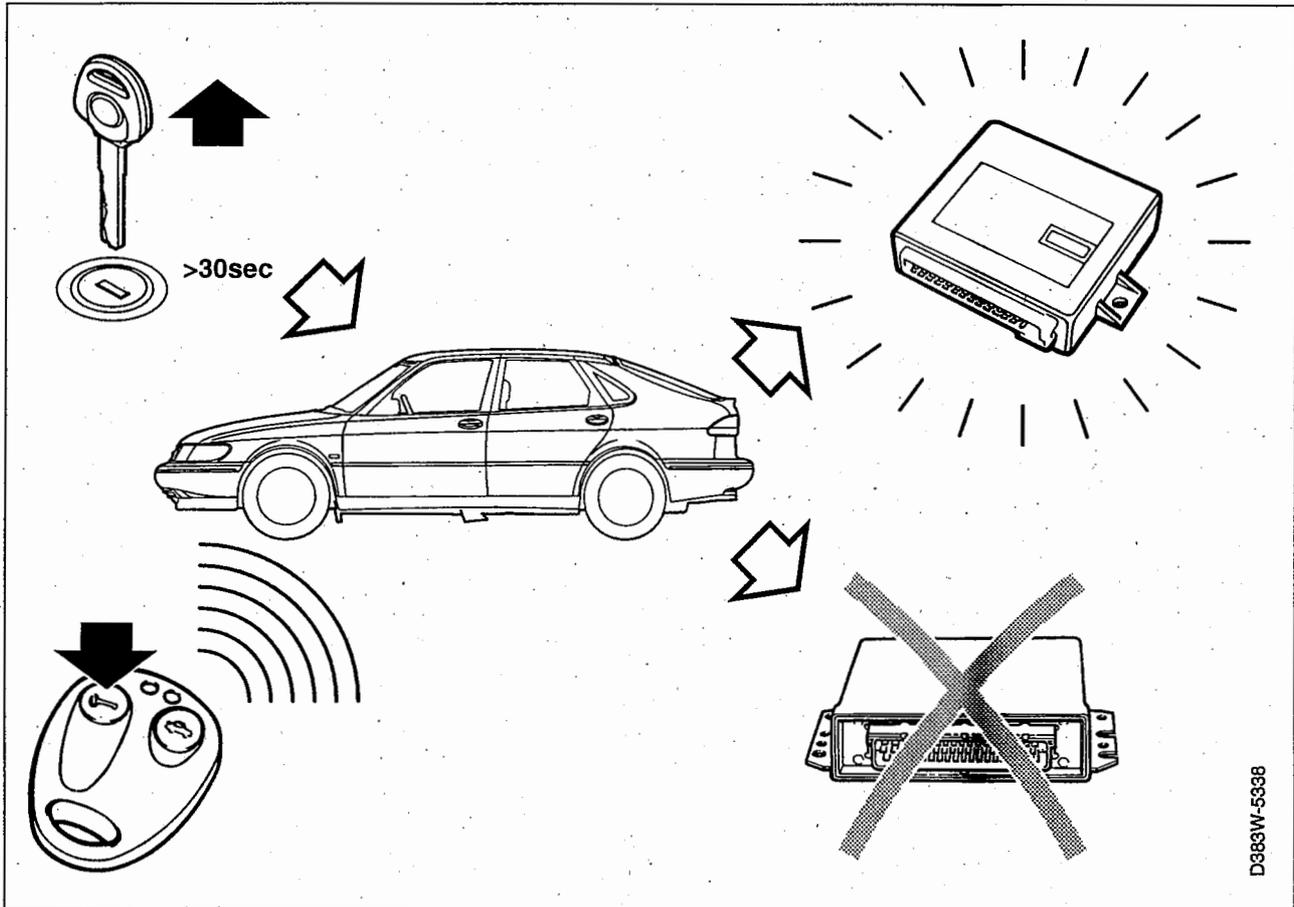
Nouveau point de masse G37



Les voitures équipées du système de commande de moteur M5.2 reçoivent un nouveau point de masse G37 à droite dans l'habitacle sous le montant A.

Alarme antivol avec autoimmobilisation

3,5 VSS.



D383W-5338

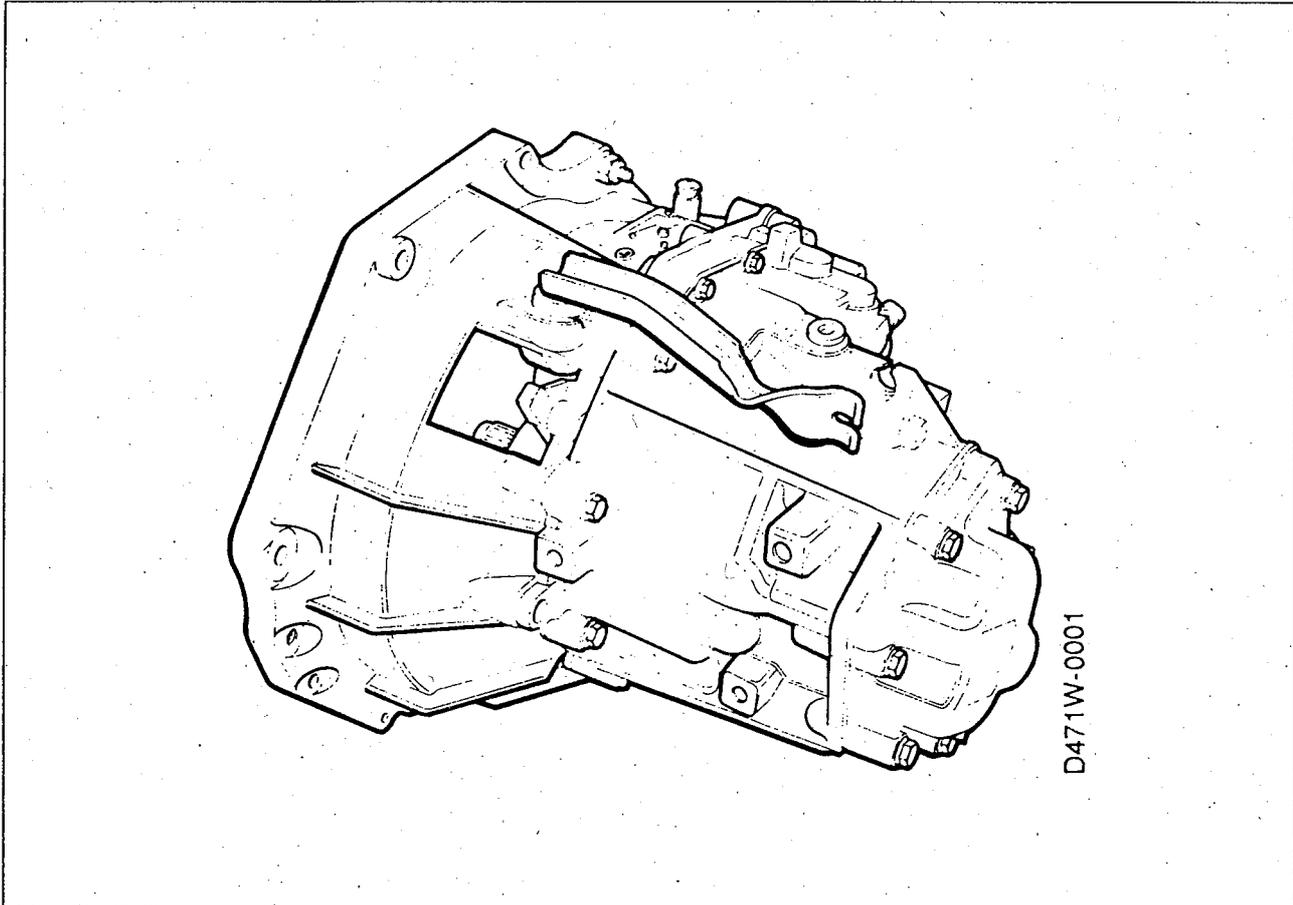
Les Saab 900 modèle 1996 et destinées au marché US sont disponibles avec une alarme antivol plus développée et montée en usine. Cette alarme intègre une fonction d'autoimmobilisation.

L'immobilisation empêche tout démarrage illicite du véhicule. Lors d'une tentative de démarrage d'un véhicule immobilisé, le système de commande du moteur, en relation avec l'alarme antivol, autorise ou non le démarrage.

L'immobilisation est toujours activée automatiquement:

- **Trente secondes** après avoir retiré la clé de contact (temporisation réglable).
- **Trois minutes** après un désarmement/ déverrouillage si la clé n'a pas été tournée dans la serrure d'allumage.

Transmission



Modification du rapport

A partir de M1996 inclus, le rapport des boîtes manuelles pour moteurs B258 est modifié de M5L 36,1 km/h à 1000 tr/min, à M5N 39,7 km/h à 1000 tr/min.

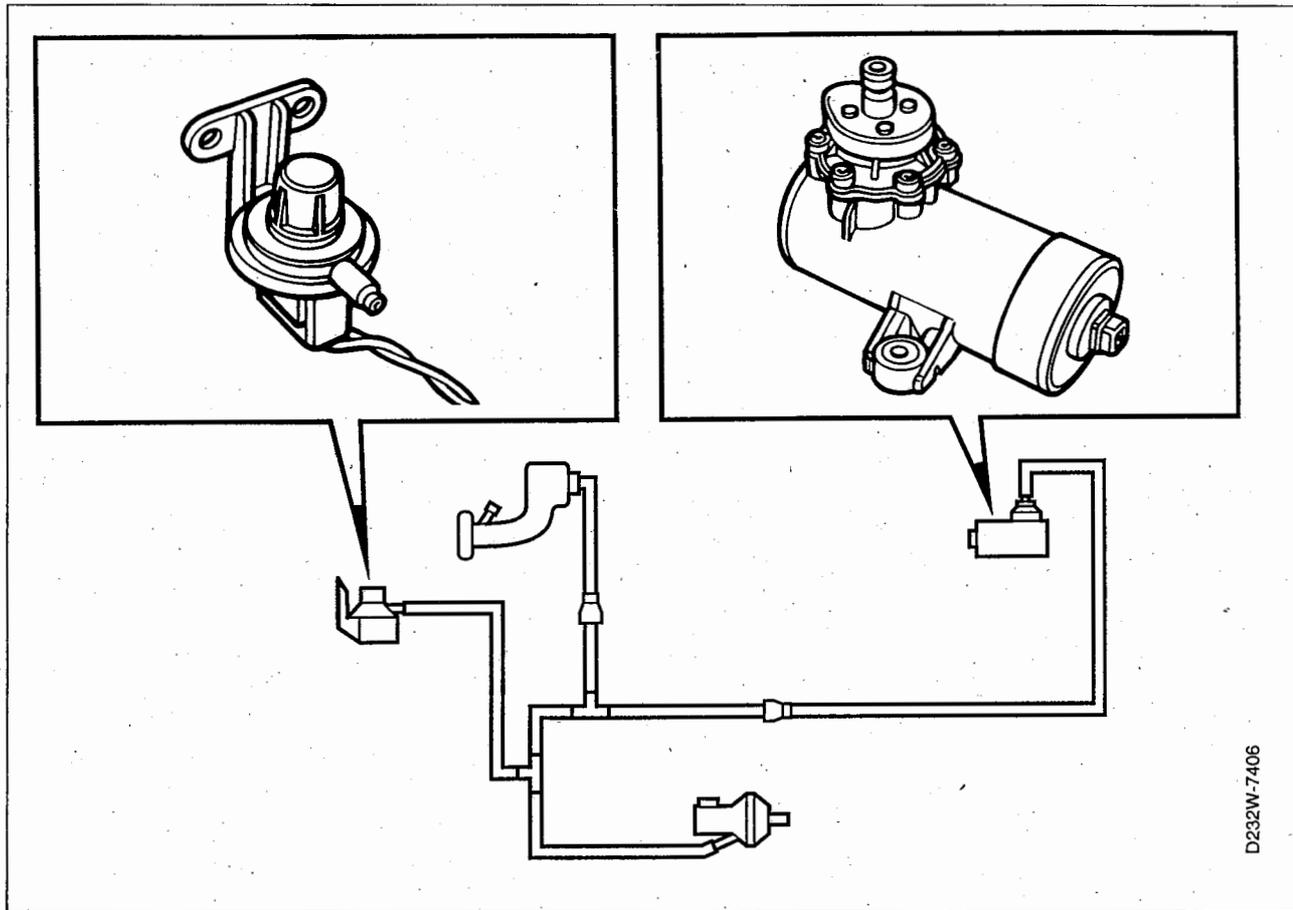
Poignée du levier de changement de vitesses et soufflet antipoussière en cuir

A partir de M1996 inclus, les voitures V6 ou 2,0 litres turbo sont équipées d'une poignée de levier de changement de vitesses et d'un soufflet antipoussière en cuir.

Freins

Pompe à vide 31 ABS 5.3 33

Pompe à vide



Pour améliorer encore plus la puissance de freinage des Saab 900 Turbo automatiques M1996, la pompe à vide est désormais à commande électrique. La pompe alimente en dépression le servofrein lorsque le moteur ne suffit pas complètement.

La pompe démarre lorsque la pression est inférieure à 0,35 Bars et s'arrête à 0,4 Bars.

La pompe peut démarrer si les conditions suivantes sont remplies:

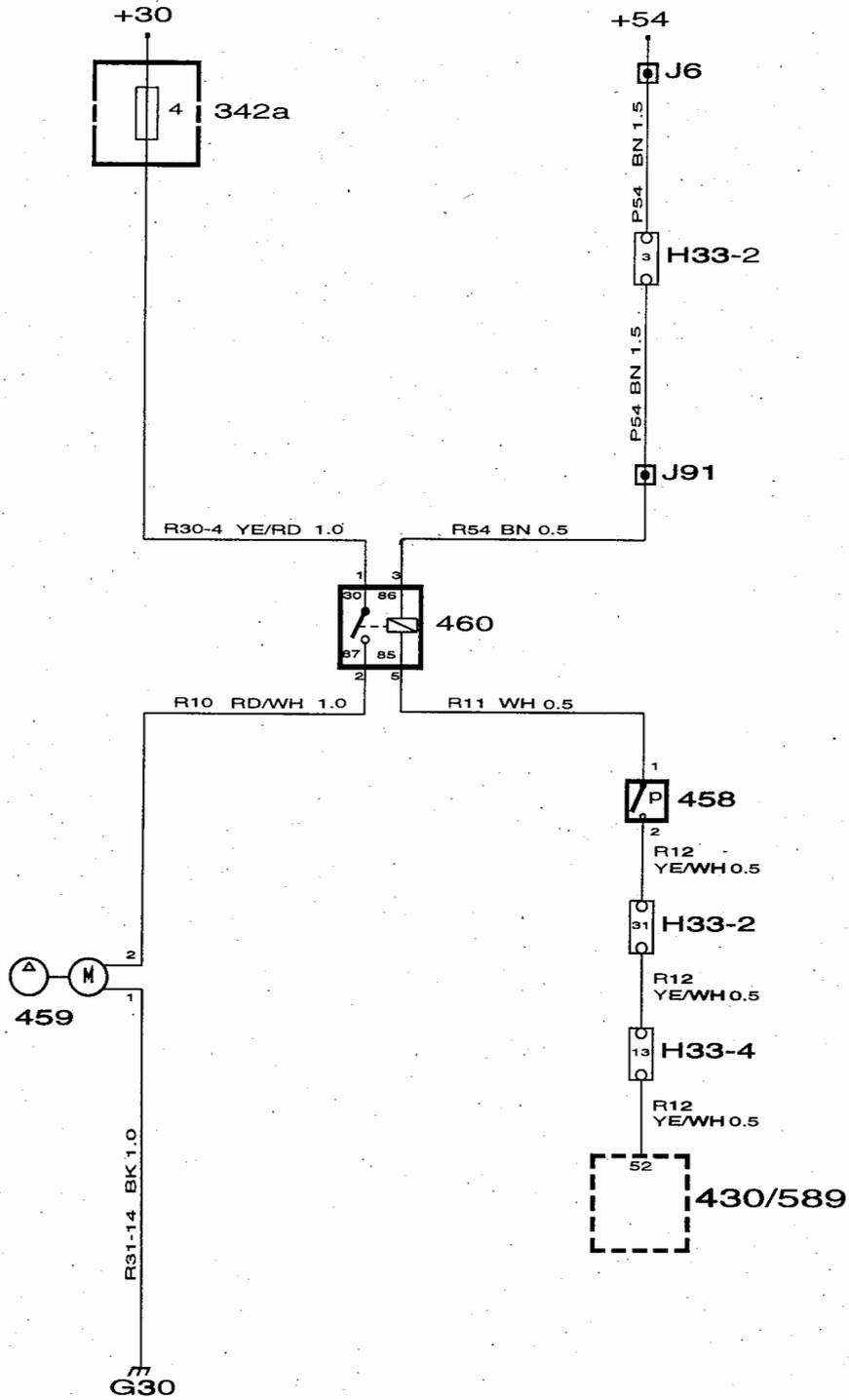
- Allumage sous tension
- Pression ci-dessus
- Levier-sélecteur en position "D".

La pompe est montée sous l'aile intérieure gauche là où était montée l'ancienne pompe d'air secondaire.

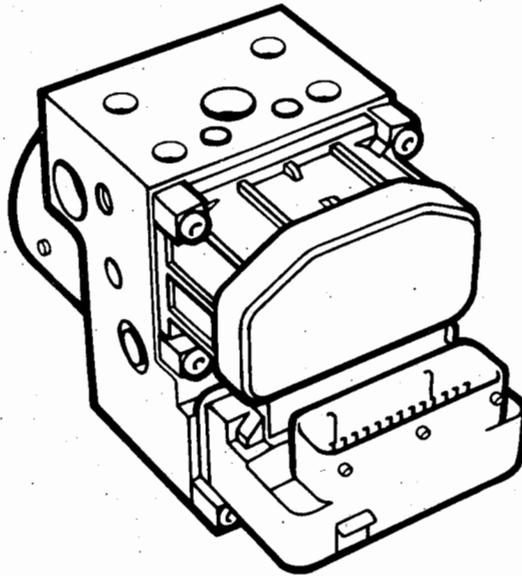
900 Turbo BVA.

Pompe à vide (suite)

Schéma de câblage



ABS 5.3



D521W-7407

Les Saab 900 M1996 sont équipées d'un nouvel ABS. Le système est de fabrication Bosch. Sa désignation est 5.3.

L'ABS 5.3 se compose de deux composants principaux:

- Capteur de roue
- Groupe de freins ABS (bloc de soupapes, boîtier de commande et relais inclus)

L'ABS 5.3 est un système de freins 4 canaux à 2 circuits. Les quatre capteurs de roue montés au niveau des roues transmettent des informations à une unité électronique. Grâce à ces informations, l'unité détermine en permanence l'accélération des roues (augmentation de vitesse), le ralentissement des roues (diminution de vitesse), la vitesse de la voiture et le dérapage des roues (degré de verrouillage). Si l'une des roues s'approche de la limite de blocage, le boîtier de commande envoie des signaux sur les soupapes électromagnétiques du bloc de soupapes de la roue considérée. La pression de son circuit de frein est régulée de manière à obtenir une puissance de freinage optimale sur le revêtement, et à conserver la capacité de freinage nécessaire.

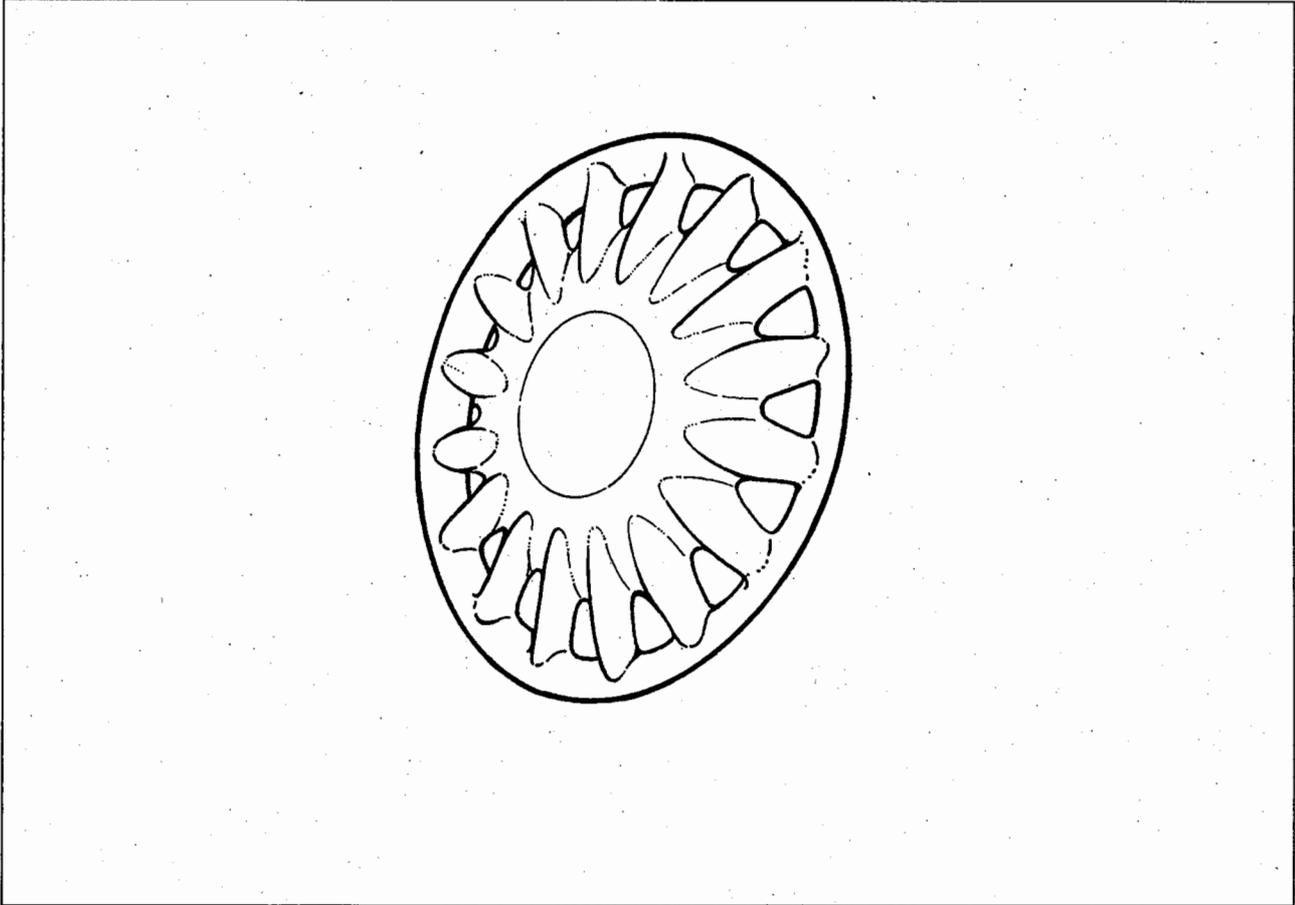
L'EBD est une fonction intégrée au boîtier de commande qui commande les soupapes d'admission électromagnétiques arrière afin de conserver un freinage optimal sur les roues arrière, sans qu'elles se bloquent avant les roues avant à différentes charges.

L'ABS 5.3 est décrit dans son intégralité au manuel 5:2 freins antiblocage (ABS 5.3), M1996-.

Suspension, roues

Roues 35

Roues



Un nouveau flan de roue en plastique est introduit comme équipement standard sur M1996 sur toutes les 900 à jantes en tôle.

Carrosserie

Couleurs de carrosserie	37	Porte-gobelet	40
Panneau enjoliveur arrière	38	Ceintures avec languette de verrouillage	
Complément de protection antichoc latérale		US/CA	41
sur portes arrière	39		

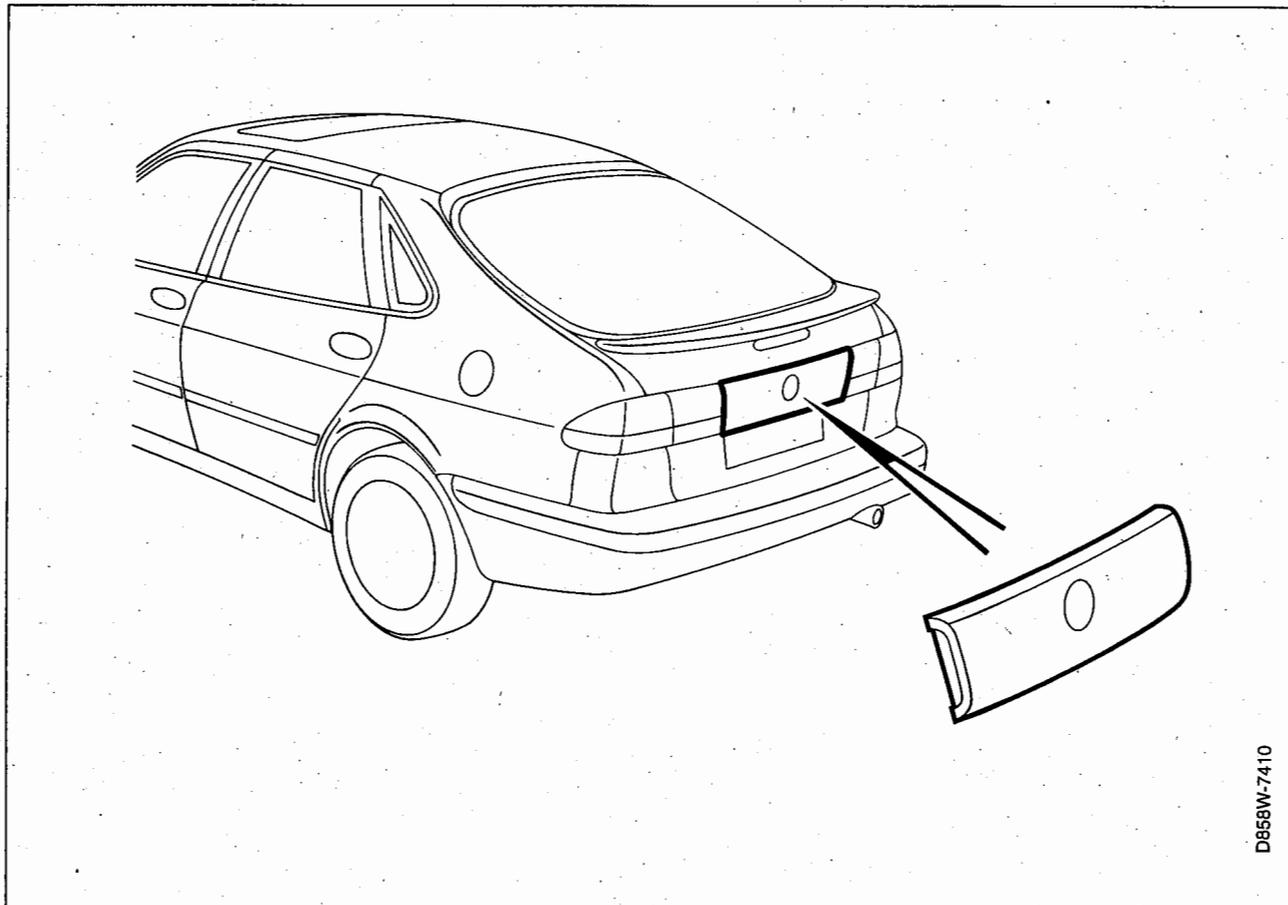
Couleurs de carrosserie

Trois nouvelles couleurs apparaissent sur M1996; Noir de Java (cabriolet uniquement), Vert saule, Bleu ciel. Parallèlement disparaissent deux autres couleurs; Vert eucalyptus et Violet aubergine.

Les couleurs disponibles sont présentées au tableau ci-dessous:

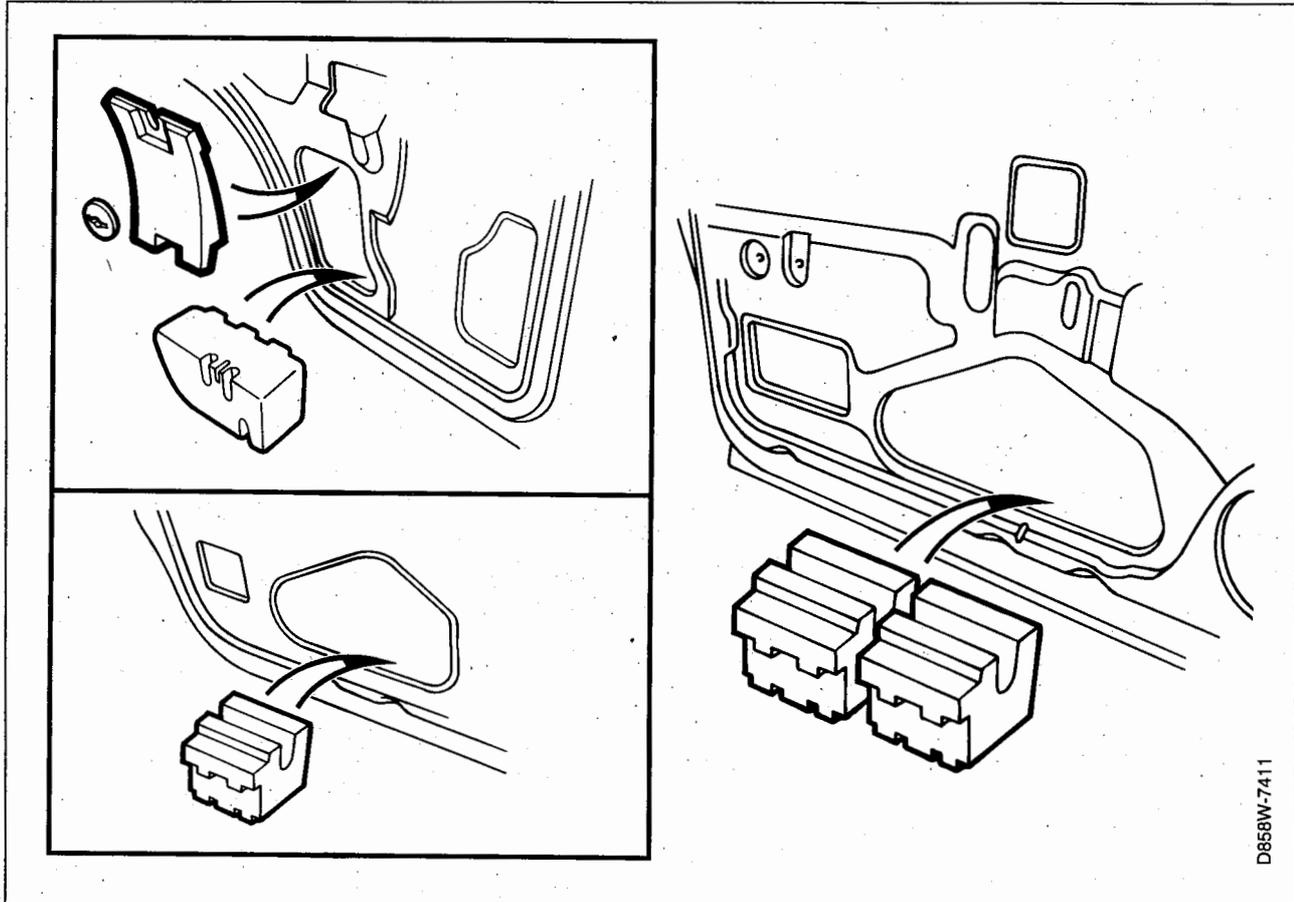
Code de couleur	Désignation et couleur	Type de peinture	Remarque
153	Blanc cirrus	Solide	
170	Noir	Solide	
198	Bleu ambassade	Solide	
227	Beige citrine	Peinture de base	
229	Bleu Le Mans	Peinture de base	
230	Vert Scarabée	Peinture de base	
240	Rouge Immola	Solide	
242	Rouge rubis	Peinture de base	
247	Argent	Peinture de base	
252	Bleu ciel	Peinture de base	Nouvelle couleur
253	Noir de Java	Peinture de base	Nouvelle couleur
254	Vert saule	Peinture de base	Nouvelle couleur

Panneau enjoliveur arrière



Un nouvel enjoliveur arrière est monté sur toutes les Saab 900. Il s'agit d'une rampe réflexe accordée aux feux arrière.

Complément de protection antichoc latérale sur portes arrière

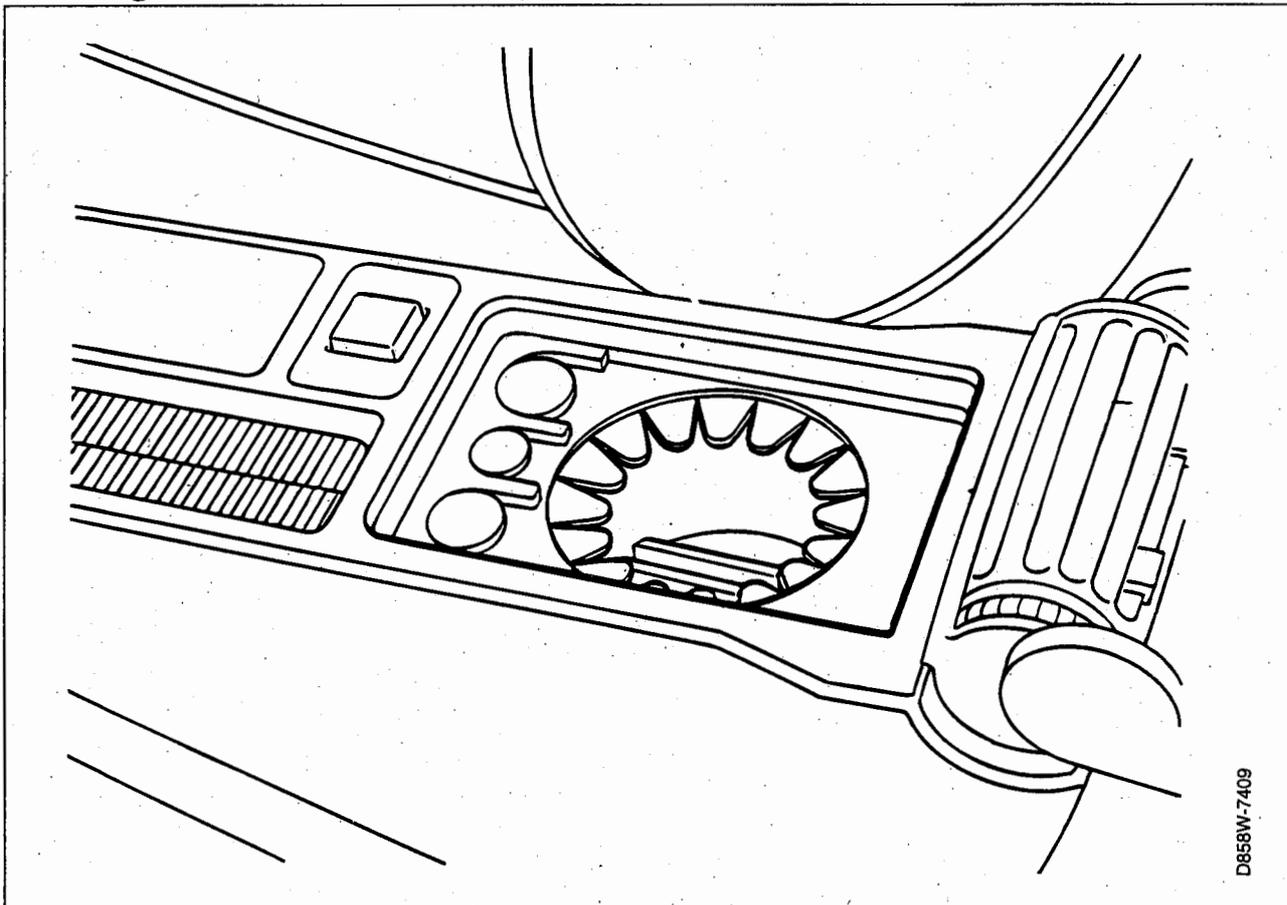


Un complément de protection au niveau de la partie supérieure des portières arrière, est monté sur Saab 900 5D. Le complément se monte au moyen de deux attaches en plastique. Il est de même forme que la protection située sur la partie inférieure des portes.

Remarque

Remontez toujours les blocs de mousse des portières afin de respecter les normes de sécurité auxquelles le véhicule doit répondre en cas de choc latéral.

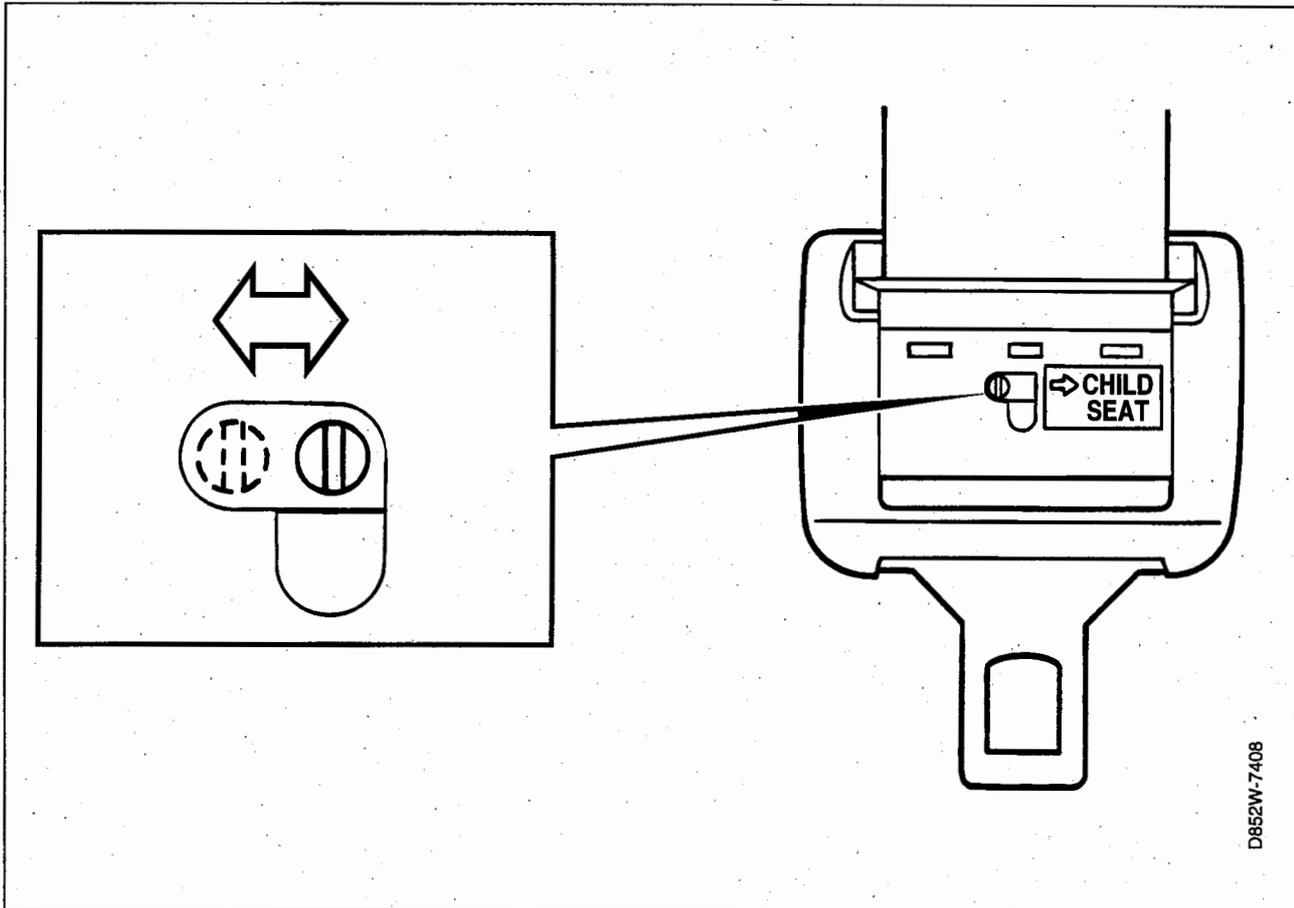
Porte-gobelet



D658W-7409

Sur certains marchés, les Saab 900 sont équipées d'un support monté dans le compartiment de rangement situé dans la console centrale entre les sièges avant. Le support est prévu pour être inséré. Il se retire lorsqu'on ne l'utilise pas. Il est pourvu d'un orifice pour gobelet et de trois casiers monnaie.

Ceinture avec languette de verrouillage USA/Canada



En raison de la législation, une languette de verrouillage est montée sur toutes les ceintures de la voiture.

Elle s'utilise pour monter un siège-enfant afin de le verrouiller sur la ceinture ventrale.

Le verrouillage est activé lorsque le bouton est placé en position "CHILD SEAT". La ceinture ventrale est ensuite placée autour du siège-enfant, puis tendue en tirant sur la ceinture diagonale.

