

Essai. La 9.5 signe le retour au premier plan de la marque suédoise dans le segment des berlines haut de gamme où son style exclusif fait tourner les têtes.

Saab 9.5, le premium autrement

Saab revient de loin : du néant, pas moins. Lâché au plus fort de la crise économique par la General Motors qui avait alors d'autres soucis que l'avenir du petit constructeur suédois, la marque est passée tout près du KO définitif.

Repris par un groupe d'investisseurs déterminés au nombre desquels figure le groupe Mulabada d'Abu Dhabi, également actionnaire de Ferrari, Saab se relance avec une 9.5 conçue sous l'égide de GM, ce qui explique qu'elle partage une partie de ses éléments avec l'Opel Insignia, la voiture de l'année 2010.

La nouvelle 9.5 dégage une immédiate émotion esthétique en s'inspirant de ce design à nul autre pareil qui fait qu'on identifie une Saab au premier coup d'œil. A rendre fous les services marketing de tous les constructeurs qui usent et abusent du mot émotion sans qu'on la rencontre jamais sur des voitures supposer nous faire succomber. À moins d'être d'une émotivité extrême, ce qui se soigne très bien.

La 9.5 renoue avec les racines de l'esthétique Saab à nulle autre pareille.



La Saab 9.5 n'est pas une petite voiture. Elle dépasse les 5 mètres d'un petit centimètre mais sa ligne sublime et originale a raison de toutes les réticences. Surtout « en vrai » car cette berline racée n'est pas photogénique.

Ambiance Saab à bord, bien sûr. Plus de clé mais un bouton de démarrage, toujours entre les sièges avant comme de tradition. La console centrale tournée vers le conducteur, le design de la planche de bord, les aérateurs caractéristiques :

on est chez Saab et pas ailleurs. Mais rien d'ostentatoire. Saab comme Volvo répugne au tape-à-l'œil. Si la finition reste en deça de la référence Audi, l'ensemble ne manque pas de charme. La 9.5 se rattrape par un niveau d'équipement ultra

complet, surtout dans la version Aéro essayée dont le tarif reste raisonnable pour le segment. Sur la plupart des versions, on dispose notamment d'un système très pratique de vision tête haute parfaitement lisible.

HABITABILITÉ DE PREMIER ORDRE

Le vaisseau amiral Saab soigne ses occupants. Aux places avant ce qui est commun mais aussi aux places arrière, trop souvent négligées. Grandes jambes bienvenues. Le volume du coffre (515 décimètres cubes) se situe au meilleur de la catégorie lui aussi.

Basée sur une plate-forme d'Insignia, modèle apprécié pour ses qualités routières, la Saab 9.5 a fort logiquement un comportement sans reproche. Avec une préférence pour les grands axes et les autoroutes, compte-tenu de son format « king size ».

Des conditions dans lesquelles le deux litres diesel TTID double turbo de 190 chevaux (six litres en mixte conventionnel avec boîte manuelle à

six rapports, 159 grammes de dioxyde de carbone au kilomètre) fait étalage de sa puissance un peu brute de décoffrage tout en restant discret. Ce n'est pas toujours le cas, en particulier à bas régime et sur les deux premiers rapports où il donne de la voix de façon excessive. C'est le point névralgique de cette Saab 9.5-190 chevaux. Impossible à passer sous... silence. La version TID de 160 chevaux joue, elle, les bonnes élèves : 5,3 litres en moyenne, 139 grammes de rejets. De quoi la rendre éligible par la clientèle professionnelle, entreprises et flottes.

Depuis toujours, Saab propose une interprétation personnelle de l'automobile haut de gamme. Cela s'était dilué au fil du temps. Heureusement, un sursaut salutaire est enfin arrivé du côté de Trollhättan, permettant à la 9.5 de renouer avec les Saab de caractère. Et avec le succès, on l'espère !

DOMINIQUE MARÉE

♦ Saab 9.5 à partir de 37.900 euros

Essai. Après deux décennies d'absence, la marque revient en France avec des modèles d'exception.

Alpina, des autos sur-mesure



Les caractéristiques de l'Alpina tiennent en trois mots : luxe, discrétion, performances...

« Luxe, discrétion, performances » : Jean-Michel Martin, importateur pour la Belgique d'Alpina et initiateur de la relance de la marque bavaroise sur le marché français, résume en trois mots la philosophie Alpina. On peut y ajouter « exclusivité » car chaque année, seulement 1.000 voitures sortent des ateliers de Buchloe, situés à une soixantaine de kilomètres de Munich. Les infinies possibilités de personnalisation

proposées par Alpina permettent de disposer d'une voiture sur-mesure tant sur le plan technique qu'esthétique. Les somptueux intérieurs à la carte attestent du niveau de raffinement et du souci de perfection atteint par l'entreprise qui célèbre cette année ses 50 ans.

En s'appuyant sur la gamme BMW, Alpina se livre à un travail de préparation rigoureux. A un point tel que le petit constructeur a longtemps représenté BMW en compétition et

que les Alpina bénéficient d'une garantie officielle BMW et peuvent être entretenues dans le réseau de la marque. Le retour d'Alpina dans l'hexagone s'est d'ailleurs fait avec la bénédiction de BMW France. Quatre concessionnaires (Toulouse, Metz, Valence, Chénévères) ont été sélectionnés pour diffuser les Alpina.

La gamme Alpina est à la fois exceptionnelle et étendue, du quatre cylindres diesel 2.0-214 chevaux jusqu'au V8 4.4-507 chevaux. Tous les types de carrosseries sont possibles : berline, break, coupé, cabriolet...

Pour permettre une utilisation optimum des moteurs regorgeant de puissance, la direction, les suspensions et le freinage des Alpina sont revus de fond en comble pour faire face à l'accroissement des performances et assurer un comportement irréprochable sans altérer le confort.

À part des jantes et des sorties d'échappement spécifiques, les Alpina font preuve de discrétion. Ce n'est pas le moindre de leurs atouts...

D.M.

Éclairage

La conduite en état alcoolique : le dépistage (1)



Par Fabien Kovac, membre du cabinet DGK avocats associés à Dijon, membre de l'association des avocats de l'automobile, auteur du blog maitrekovac.com

Le Code de la route sanctionne le fait pour tout conducteur d'un véhicule, ou tout accompagnateur d'un conducteur en formation, de conduire en ayant consommé une certaine quantité d'alcool, ladite consommation devant résulter de vérifications strictement encadrées par les textes. A la différence de la conduite en état d'ivresse, qui peut résulter de simples constatations factuelles de l'apparence d'ébriété d'un conducteur, la conduite sous l'empire d'un état alcoolique au sens strict devra résulter soit de la vérification de la présence d'alcool dans l'air expiré par le conducteur, soit de la présence d'alcool dans le sang du conducteur dûment constatée au moyen d'une analyse sanguine. La difficulté réside dans la multitude de règles qui régissent et encadrent le contrôle de l'état alcoolique, lequel peut être principalement entrepris dans deux cas. Suite à un accident de la circulation, causant ou non un dommage aux personnes, ou suite à la commission d'une infraction aux dispositions du Code de la route susceptible d'entraîner pour celui qui la commet un retrait de points, les agents de police judiciaire, et a fortiori les officiers, sont autorisés à procéder au dépistage de l'état alcoolique du conducteur concerné. Le dépistage occasionnel sera quant à lui prescrit suite à un ordre donné par le procureur de la République ou l'officier de police judiciaire compétent, d'effectuer des contrôles d'alcoolémie dans des lieux et pour des temps strictement déterminés. Il est possible d'éviter cette première étape du dépistage dans plusieurs cas où les agents pourront directement procéder aux vérifications. Il s'agit de l'état d'ivresse manifeste du conducteur, ou encore du refus de celui-ci de se soumettre au simple dépistage (éthylotest), un tel refus n'étant pas sanctionné par le Code de la route, à la différence du refus de se soumettre aux vérifications (éthylomètre ou prise de sang).