

Communiqués de presse

Jun 09, 2011 | ID: 38077

La Volvo aux quatre premières mondiales fête ses vingt ans

Après la présentation de la 480, premier modèle Volvo à traction avant, Volvo Car Corporation a poursuivi son processus de transition complet en matière de produit et d'outils de production avec son projet suivant, lancé le 11 juin 1991 : la Volvo 850 GLT. La voiture aux quatre premières mondiales : une à l'avant, une à l'arrière et deux autres au centre.

Une voiture nouvelle de A à Z

Tout comme la 480, la 850 plus spacieuse marquait également l'un des aboutissements du projet majeur à long terme Galaxy qui servait de cadre au développement des futurs modèles Volvo. En bref, Galaxy a débouché sur les Séries 400 et 850 conçues à la fois chez Volvo Car Corporation à Göteborg, pour se concrétiser en 850 et en 900 à l'architecture technique classique, et aux Pays-Bas où Volvo Car B.V. a développé la Série 400.

La Volvo 850 ne reprenait absolument rien des modèles Volvo précédents, si ce n'était le nom. Elle constituait, pratiquement à tous égards, une rupture totale avec ses devancières et les autres modèles de la gamme. C'est à partir de la toute nouvelle ligne de moteurs tout aluminium et de construction modulaire, dont la première mouture sera le 3 litres six-cylindres en ligne monté sur la Volvo 960 à la fin de l'été 1990, que fut conçue une variante 5-cylindres de 170 ch. Le bloc fut implanté dans la nouvelle voiture en position transversale, dans un berceau séparé. Il entraînait les roues avant via une boîte de vitesses étonnamment compacte, accolée latéralement. Voilà quelle fut la première mondiale n°1.

La suspension arrière était raccordée à un nouvel essieu multibras baptisé Delta Link, qui conjugait habilement la souplesse de confort d'une suspension indépendante et la stabilité d'un essieu arrière alerte à voie constante.

Première mondiale n°2

La sécurité figurait bien entendu au coeur des préoccupations et la Volvo 850 fit un pas de géant en ce domaine, notamment grâce aux deux premières mondiales présentes au centre de la voiture : le système intégré SIPS de protection contre les chocs latéraux et le dispositif ARH de réglage automatique de la hauteur de ceinture de sécurité.

Par ailleurs, Volvo n'avait pas ménagé ses efforts pour concevoir une voiture offrant une réelle vivacité et suscitant beaucoup de plaisir au volant, jusqu'à ces sonorités d'échappement travaillées pour renforcer le caractère sportif. A bord, l'habitacle était désormais davantage tourné vers le conducteur que sur les modèles précédents. Un repose-pied gauche généreusement dimensionné facilitait la conduite que les propriétés dynamiques de la voiture rendaient déjà enthousiasmante en soi.

Le design de la 850 se démarquait relativement peu des lignes des Volvo classiques. Sans l'ombre d'un doute, c'était bel et bien une Volvo. Et pourtant, elle semblait franchement nouvelle à tous égards. L'héritage Volvo du nouveau modèle transparaissait clairement à l'avant et à l'arrière.

Plusieurs solutions intéressantes contribuaient à l'homogénéité de l'ensemble, comme par exemple le traitement inhabituel des glaces latérales et le nouveau capot incorporant la grille de calandre, caractéristique devenue la règle sur les modèles Volvo et pérennisée depuis longtemps.

Lancement de la production en Belgique

Pour la première fois dans l'histoire de Volvo, si l'on fait abstraction de la production initiale de la P1800 chez Jensen en Grande-Bretagne, le nouveau modèle fut au départ construit dans une usine non suédoise : la production de la Volvo 850 GLT a en effet démarré à Gand (Belgique). L'usine suédoise de Torslanda prit en partie la relève par la suite. Concernant les outillages de production, également, un certain nombre de méthodes et procédures furent mises au point pour optimiser et rationaliser les processus de fabrication comme jamais auparavant ; citons : le recours accru à la robotisation et à l'automatisation, l'utilisation de lasers de mesure, pour découpage et soudage, ou encore le pressage de panneaux de carrosserie d'un seul tenant de plus grande dimension.

L'architecture du véhicule facilitait également l'assemblage : les points de jonction furent entièrement automatisés, et toutes les opérations effectuées à hauteur d'épaule et au-dessus s'en trouvèrent supprimées.

La 850 fut commercialisée en version sport GLT, animée par un moteur atmosphérique 20 soupapes délivrant 170 ch. Au lancement sur le marché suédois, son prix clés en main était de 187 900 couronnes suédoises (20 690 €), idéalement positionné à mi-chemin entre la 940 et la 960. Du coup, le succès commercial fut d'emblée au rendez-vous, même aux Etats-Unis, premier marché à l'export de Volvo. Les essayeurs de la presse spécialisée, partout dans le monde, rendirent un verdict unanime. Tous jugèrent la voiture séduisante, et la 850 engrangea une formidable moissons de récompenses et distinctions : près de 50 pour tout dire.

Une gamme riche en versions

Fidèle à la tradition Volvo, le modèle fut bientôt profondément remanié, aussi bien dans la forme que sur le fond, ce afin d'élargir et diversifier la clientèle. A l'été 1992, à l'heure pour le millésime 1993, fut introduit un modèle quelque peu assagi dénommé GLE, équipé d'une variante 10 soupapes du 5-cylindres délivrant 140 ch. Six mois plus tard, une version break des GLT et GLE, pourvue de solutions innovantes visant à améliorer tant la modularité que la sécurité, envahit les showrooms. Le break inaugura une barrette de feux arrière verticale qui recouvrait la totalité du montant D, s'étirant du bord inférieur de la glace du hayon à la ligne de pavillon. Une solution toujours en vigueur sur les breaks de Volvo.

Pour le millésime 1994, la société lança un modèle de hautes performances baptisé 850 Turbo en Suède (et T-5 sur les marchés extérieurs), assorti de lignes légèrement adoucies et de boucliers modifiés sur toutes les versions. Le modèle Turbo délivrait une puissance de 225 ch pour un couple de 300 Nm et, comme si cela ne suffisait toujours pas, une version encore plus puissante fut dévoilée au Salon de Genève 1994 : la 850 T-5R, exposée en livrée jaune pour mieux attirer les regards. Une première production limitée à 200 exemplaires fut aussitôt engloutie, suivie d'une série de 2500 voitures de teinte noire qui s'envola elle aussi des halls d'exposition à vitesse grand V et, enfin, d'une série de 2500 T-5R de couleur verte.

Plus tard cette année-là, fut introduite une autre première mondiale sur la Série 850 : des airbags latéraux intégrés aux sièges avant, équipement baptisé « airbag SIPS », qui ne tarda pas à rejoindre le reste de la gamme Volvo.

La demande croissante en puissance et couple accrus fut satisfaite au millésime 1996 avec l'arrivée de la 850 R de 250 ch et de la 850 TDI alors animée par un cinq-cylindres Diesel.

Un autre plaisant apport vit le jour sur la Série 850 : le moteur turbo basse pression de 193 ch installé sous le capot d'une nouvelle version qui allait marquer encore une avancée pour les futurs modèles Volvo : la 850 AWD à transmission intégrale.

1996 fut aussi la dernière année de production des voitures badgées « 850 ». En novembre, fut lancée la gamme 1997 en tant que S70 pour la berline et V70 pour le break. Cette génération de renouvellement fut également la première à mettre en oeuvre la nouvelle nomenclature des modèles chez Volvo Car Corporation. Les voitures ressemblaient comme deux gouttes d'eau à leurs aînées 850, mais elles cachaient sous leur robe des évolutions majeures.

De 1991 à 1997, pas moins de 716 903 véhicules arborant le logo 850 furent commercialisés et les derniers modèles Volvo à être construits sur cette « ancienne » plate-forme technique furent les C70 coupé et cabriolet en 2005.

Investissement à long terme

On a dit que la Volvo 850, avec un ticket d'entrée de 15 milliards de couronnes (environ 1,67 milliards d'euros) était le plus grand projet industriel jamais réalisé à l'époque ; C'est exact, mais cependant pas tout à fait vrai. C'était là le prix à payer non pour la voiture elle-même, mais pour

l'avenir de Volvo : le chiffre englobait non seulement une plate-forme technique foncièrement nouvelle mais aussi, point fondamental, les investissements en sites et outils de production, comme la toute nouvelle usine de moteurs de Skövde, actuel fournisseur de Volvo Car Corporation en moteurs hérités des unités modulaires développées dans le cadre du projet Galaxy. Ainsi, la 850 a profondément remodelé la stratégie produit de Volvo et continue indirectement de le faire aujourd'hui.

Aucun modèle Volvo ne reflète autant, pour l'entreprise, l'innovation technique que la Volvo 850. Ce fut, à bien des égards, une voiture très en avance sur son temps et, à d'autres, la bonne réponse au bon moment. Lancée voici vingt ans, elle inaugurerait une nouvelle ère pour Volvo Car Corporation.

Pour en savoir plus sur les modèles classiques de Volvo Car Corporation, veuillez visiter www.volvocars.com/heritage .

Mots clés:

850, Press Releases, Product News, 1991

La description et les faits repris dans le matériel de presse concernant la gamme de voitures internationale de Volvo Cars. Les équipements peuvent être optionnels. Les spécifications peuvent varier en fonction du pays et peuvent être modifiées sans préavis.

Photos analogues



Plus d'images >

media.volvocars.com >

volvocars.com >

Droit d'auteur © 2025 Volvo Car Corporation (ou ses affiliés ou concédants de licence).