

Communiqués de presse

May 23, 2011 | ID: 37900

Volvo P1800 (1961 – 2011) – Une belle quinquagénaire citoyenne du monde

Volvo P1800 (1961 - 2011) - Une belle quinquagénaire citoyenne du monde

Planifiée en Suède, dessinée en Italie, révélée au Salon de Bruxelles, construite en Grande-Bretagne et ... vouée à un immense succès aux Etats-Unis. La Volvo P1800 est peut-être le modèle Volvo de tous les temps le plus célèbre au monde et celui qui a suscité le plus d'émotion. En 2011 la préférée du public a célébré ses cinquante ans.

C'est en 1961 qu'elle a démarré en production et rejoint les showrooms, à l'issue de quatre années de préparation et développement attentifs, avant de poursuivre sa carrière douze années durant.

Sans doute n'a-t-elle, d'un point de vue commercial, joué qu'un rôle mineur pour l'entreprise ; il n'en reste pas moins qu'au niveau de l'image, elle a compté bien davantage que toute autre Volvo précédente. Rares sont les modèles ultérieurs, s'il en fut, à avoir égalé son design harmonieux.

Joli coup de crayon

La Volvo P1800 est née dans le seul but de capter l'attention des passants collés à la vitrine des concessionnaires Volvo et d'améliorer ce que l'on appelle aujourd'hui la « circulation au sol » : faire en sorte que toute personne franchissant l'entrée d'un showroom en ressorte avec une Volvo neuve.

Volvo s'était essayé aux voitures de sport dès le début des années cinquante : la Volvo Sport découverte deux places à carrosserie plastique fut fabriquée de 1955 à 1957 mais ne fut produite qu'à 67 exemplaires. « Une mauvaise voiture, non, mais une mauvaise Volvo, oui » : c'est en ces termes que Gunnar Engellau, Président de Volvo à l'époque, évoqua la voiture quand il prit la décision de l'arrêter. Il reconnaissait pourtant parfaitement l'importance de posséder dans la gamme un modèle de prestige excitant pour doper les ventes de la marque, et les concessionnaires Volvo désespéraient d'en compter un au catalogue.

Un appel d'offre fut lancé auprès des carrossiers italiens, où Helmer Petterson, consultant de Volvo - alors fortement impliqué dans le planning du nouvel modèle - avait réussi à faire rentrer chez Pietro Frua son fils Pelle, fraîchement émoulu du Pratt Institute de New York avec en poche une licence en design industriel. Quand fut venu le moment, en 1957, de dévoiler au Conseil d'administration de Volvo les quatre projets en lice, Helmer glissa furtivement dans la pile une cinquième esquisse, celle de son fils Pelle ; et c'est celle-là qui fut unanimement retenue. Engellau, en particulier, la trouvait à son goût, se refusant catégoriquement à l'idée d'une voiture dessinée par un Italien.

La suite allait précisément lui donner raison. La voiture avait été dessinée par un garçon de 25 ans, natif de Göteborg, qui s'illustrerait plus tard dans le design de bateaux et remporterait des médailles olympiques en régate. Cependant, la vérité à propos du projet de design gagnant finit par éclater.

S'estimant trompé, le colérique Engellau se fâcha tout rouge et garantit que Pelle ne serait jamais reconnu comme étant le designer de la voiture. Ainsi, de nombreuses années s'écoulèrent avant que la vérité n'éclate au grand jour et que Pelle Petterson ne soit officiellement crédité du design de l'un des plus séduisants coupés sportifs au monde.

La nouvelle sportive - c'est ainsi que Volvo présentait ce modèle - possédait un toit en verre fixe,

une carrosserie en tôle d'acier, beaucoup de pièces mécaniques directement empruntées à l'Amazon ainsi qu'un tout nouveau moteur B18 en version sport 100 ch quand elle finit par rejoindre les halls d'exposition.

Trois prototypes furent construits par Frua à Turin en 1957-1958 sur une plate-forme d'Amazon. Ces véhicules furent exploités dans différentes circonstances : par exemple, en servant de gabarits pour la réalisation d'outils de pressage, pour toute une série de tests, dans le cadre de salons, pour le travail de pressage, ou encore à des fins de séances photos publicitaires. La liste n'est pas exhaustive. Les trois véhicules ont survécu et sont toujours en état de marche.

Production à l'étranger

Volvo, qui avait fortement le vent en poupe à l'époque, comprit d'entrée de jeu que l'entreprise ne disposait pas de ressources internes suffisantes pour fabriquer le nouveau modèle, presser les panneaux de carrosserie, effectuer les opérations de mise en peinture et d'assemblage, même pour de petites séries. La chasse au partenaire idéal fut lancée, menée par Helmer Petterson. Et, après de longues délibérations, on décida de faire appel à deux sociétés britanniques pour construire la voiture : Pressed Steel se chargerait de la fabrication des caisses et Jensen Motors, de la mise en peinture et de l'assemblage. La production démarra, mais ce ne fut pas sans mal. Des problèmes incessants se posaient avec le personnel, les méthodes de travail, la qualité, les fournisseurs et la logistique, et le peu d'empressement à surmonter toutes ces difficultés incita finalement Volvo à rapatrier en urgence la production en Suède.

Au printemps 1963, après 6000 voitures construites par Jensen, la production de la 1800 démarra à l'usine Volvo de Lundby. Mais il fallut attendre 1969 pour voir le pressage des caisses transféré de Press Steel en Ecosse à l'atelier de pressage Volvo d'Olofström. Le retour en Suède fut aussi l'occasion, pour la P1800, d'un changement de dénomination. Elle fut d'abord badgée P1800 S, devint plus tard en 1963 tout simplement 1800 S, le « S » en clin d'oeil à la Suède.

Au cours de sa longue existence, les lignes extérieures très réussies ne connurent aucun grand bouleversement. Les millésimes successifs ne se distinguèrent que par de menus détails : grille de calandre, baguettes décoratives, jantes ou teintes de carrosserie. Au plan technique, la 1800 éclipsait le développement des autres modèles de Volvo en bénéficiant sans cesse d'améliorations.

4 freins à disque, des moteurs plus puissants et l'injection électronique, constituèrent les évolutions les plus marquantes.

Voiture culte de la série « Le Saint », détentrice d'un record du monde

En 1971, cependant, une nouvelle version de carrosserie fut présentée, la 1800 ES. Une sportive trois-portes avec une ligne de pavillon étirée et une poupe de break au hayon pourvu d'une surface vitrée importante. Un mélange de GT et de break. Conçue à Göteborg, l'ES suscita un intérêt considérable, mais elle divisa aussi l'opinion en deux camps. Elle acquit néanmoins un statut culte, de même que son alter ego coupé, et beaucoup de ces modèles ont survécu jusqu'ici. Les Volvo 1800 sont très recherchées des inconditionnels - il existe d'ailleurs plusieurs clubs consacrés à ce modèle ; elles furent longtemps relativement abordables, même si ces dernières années, leur cote a sensiblement grimpé sur le marché de la voiture classique. La restauration d'une 1800 n'est jamais une mince affaire, a fortiori financièrement. Beaucoup de pièces ne sont plus disponibles, en particulier pour les voitures construites à l'époque Jensen. Mais les propriétaires qui ont pris soin de leur voiture peuvent compter parcourir des milliers de kilomètres au volant de ce véhicule d'exception, tant il est agréable, agile et solide, dont l'apport à Volvo en termes d'image n'a jamais été, en vérité, pleinement quantifié.

Posez donc la question à Roger Moore, qui a eu la chance de conduire une P1800 dans le rôle de Simon Templar, dilettante pourfendeur du crime et sorte de Robin des Bois des temps modernes, de la série télévisée britannique adaptée du roman de Leslie Charteris, « Le Saint ». La société de production recherchait une voiture de sport séduisante digne d'un gentleman nanti et, après avoir essuyé une fin de non-recevoir de la part de Jaguar, se tourna vers Volvo pour solliciter une P1800.

Volvo s'empressa d'accéder à la demande. Ce fut là un coup de pub inespéré pour le nouveau modèle et la voiture marqua fortement les esprits à l'époque. Aujourd'hui encore, on parle souvent de la P1800 comme de la voiture du Saint.

Le new-yorkais Irv Gordon peut lui aussi témoigner de l'excellence de la voiture. Avec sa 1800 S acquise en 1966, il a effectué plus de 4 500 000 kilomètres, ce qui en fait le détenteur d'un record sans doute imbattable au Livre Guinness des Records. Irv Gordon a déjà passé au total près de 12 ans au volant de sa voiture. Il vise désormais les 3 millions de miles, soit l'équivalent de 4,8 millions de kilomètres. Avec le même moteur !

Le temps n'a pas de prise sur cette quinquagénaire

Pimpante quinquagénaire, la Volvo P1800 n'a jamais eu vocation à devenir un modèle de grande série. C'était, à jamais, un produit de niche. Et, en même temps, un fleuron de gamme suffisamment viable pour rester à la portée de gens ordinaires à la recherche d'un véhicule aux faux-airs de Ferrari, pour le prix et les prestations d'une Volvo : plaisante, fiable et économique. La voiture interpellait le public avant même de franchir le seuil des showrooms en 1961, et son design s'est avéré résister à l'épreuve du temps. Chapeau bas à Gunnar Engellau et Helmer Petterson qui ont poussé Volvo à construire la voiture, à Pelle Petterson qui l'a dessinée, à Volvo qui a maintenu ce modèle au catalogue pendant douze ans en dépit des aléas, et à tous ceux qui aujourd'hui possèdent une 1800 et l'apprécient : c'est véritablement une preuve vivante du patrimoine de Volvo.

Claes Rydholm
Volvo Cars Heritage
www.volvocars.com/heritage

Mots clés:

Persberichten,P1800,Historique

La description et les faits repris dans le matériel de presse concernent 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).