

Communiqués

Apr 25, 2014 | ID: 143336

Vingt ans depuis les débuts de Volvo dans le BTCC avec la familiale 850

Il y a maintenant 20 ans que Volvo a marqué son retour en piste – avec une familiale ! Une aventure qui mènerait à de nombreuses années de succès dans le BTCC – dont une victoire au classement général en 1998. « Quand je me suis inscrit pour Volvo et TWR aux alentours de Noël 1993, je n'étais pas au courant des plans concernant la familiale, dit Rickard Rydell. Si j'avais su, j'aurais probablement hésité. Heureusement que je ne le savais pas ! »

Le projet de retour en piste de Volvo a été concrètement lancé en avril 1994, lorsque deux familiales Volvo 850 sont arrivées à la ligne de départ de la piste Thruxton, dans le sud de l'Angleterre. C'était le début de la saison de la plus prestigieuse série de voitures standard, le British Touring Car Championship (BTCC).

Aux côtés de Tom Walkinshaw Racing – TWR – Volvo a amorcé un investissement majeur dans la classe, et l'idée d'utiliser des familiales a immédiatement remporté un grand succès. Ils ont attiré beaucoup d'attention et transformé l'image de Volvo d'une manière très positive, particulièrement au Royaume-Uni. Volvo a voulu démontrer qu'il était possible de joindre l'utile à l'agréable !

Au volant d'une des voitures se trouvait Rickard Rydell, 26 ans, qui, malgré son jeune âge, avait une grande expérience en karting, Formule 3000 et Formule 3. Dans l'autre voiture se trouvait son coéquipier, Jan Lammers, un Hollandais de 37 ans qui avait participé à diverses catégories, y compris la Formule 1.

« Il est difficile de croire que 20 ans se sont écoulés, dit Rickard Rydell. Mais en rétrospective, il est clair que nous nous concentrons sur la bonne classe au bon moment. »

TWR, qui avait été le principal concurrent de Volvo dans la série du Championnat d'Europe durant les années 1980, lorsque la 240 Turbo se mesurait à la Rover SD1, avait signé un contrat de trois ans et était responsable du développement technique de la voiture de course. Volvo serait responsable du support technique, du marketing et des relations publiques.

La décision de participer à la course avec deux familiales avait été prise plusieurs mois avant le départ, mais fut gardée secrète jusqu'à la dernière minute. Quand la nouvelle est sortie, plusieurs ont pensé que c'était une blague. Une grosse familiale n'est pas une voiture de course idéale – avec beaucoup de poids derrière l'essieu arrière et un centre de gravité plus élevé, elle est plus difficile à manoeuvrer qu'une berline.

« Mais l'aérodynamisme de la familiale était légèrement supérieur à celui de la berline, dit Rickard Rydell. Toutefois, le facteur décisif a été que la familiale attirerait beaucoup plus d'attention.

Selon les règlements de la classe 2 de FIA, les voitures de compétition devaient être basées sur un modèle de production. L'aspect de la carrosserie ne pouvait pas être changé, mais pour rendre les courses plus serrées et plus passionnantes, la cylindrée était limitée à 2 litres, le régime maximal à 8500 tours et le poids minimum de 950 kg pour les voitures à traction avant. La suralimentation n'était autorisée sous aucune forme.

Volvo et TWR utilisèrent comme base leur moteur cinq cylindres qui, dans la 850 Turbo, avait une cylindrée de 2,3 litres et produisait 225 chevaux. Dans la version de course – sans turbo et avec une cylindrée de 2 litres – il produisait environ 290 chevaux. La boîte de vitesses manuelle à cinq rapports de la voiture standard fut remplacée par une boîte séquentielle à six rapports. Volvo a été la première équipe à intégrer un convertisseur catalytique à ses voitures – une caractéristique qui allait bientôt devenir obligatoire conformément à la réglementation pour la classe.

« Nous n'avions pas eu le temps de tester la voiture sur la piste avant son lancement à Thruxton le 4 avril, dit Rickard Rydell. Jan Lammers et moi avons pu la conduire sur quelques centaines de mètres à l'entrée de l'atelier de développement de TWR, mais pas plus ! »

Dès le début, la première saison a été désignée année d'essai pour les pilotes, les équipes et les voitures, et ils ne s'attendaient pas à être près du front du classement. Par conséquent, ils pouvaient donc se livrer au strunt de relations publiques de la conduite d'une familiale.

« La familiale Volvo 850 était de loin la plus grosse voiture de la série, explique Rickard Rydell. Nos concurrents, qui participaient surtout pour renforcer leur image sportive, n'étaient pas très heureux d'avoir à se mesurer à une familiale. Il y a bien eu quelques railleries des autres conducteurs – mais sans malice. Pour les aiguillonner un peu, lors d'une rencontre, nous avons fait le tour d'honneur avec un gros toutou en peluche dans le compartiment arrière ! »

Quand la série se termina après 21 manches, à Donington Park, en septembre 1994, ils ont pu se vanter d'une saison très réussie du point de vue des relations publiques – même si Volvo ne termina qu'en 14^e position.

« Nous avons appris énormément durant la saison, et continué à développer la voiture, dit Rickard Rydell. Notre meilleur résultat a été la cinquième place à Oulton Park, mais notre équipe a fait couler plus d'encre que toute autre ! »

Dès l'année suivante, les résultats se sont améliorés de façon significative, et Rickard Rydell arriva en troisième place au classement général du championnat, et répéta ce succès en 1996. Cependant, ils ne conduisirent la familiale 850 que durant la première saison, passant à la berline par la suite. Même si la carrosserie d'une familiale exerce un meilleur appui naturel à l'arrière qu'une berline, l'option d'un aileron supplémentaire arrière a été introduite en 1995. Cela n'apportait pas d'avantage à une familiale, mais s'avéra décisif dans le cas de la berline. Volvo passa à la S40 en 1997, et Rickard décrocha la quatrième place, avant de gagner la série complète série en 1998.

Volvo était certainement sur la bonne piste !

Mots clés:

850, Press Releases, 1991, Product News

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.

Images liées



[Plus de photos >](#)

Vidéos liées



[Plus de vidéos >](#)

[media.volvocars.com >](http://media.volvocars.com)

[volvocars.com >](http://volvocars.com)

Copyright © 2025 Volvo Car Corporation (or its affiliates or licensors).