

Communiqués

Apr 25, 2014 | ID: 143336

C'ETAIT IL Y A VINGT ANS... VOLVO FAISAIT SES DEBUTS EN BTCC AVEC SON MODELE 850... BREAK

**C'ETAIT IL Y A VINGT ANS...
VOLVO FAISAIT SES DEBUTS EN BTCC AVEC SON MODELE 850... BREAK**



Vingt ans se sont écoulés depuis que Volvo a opéré son retour sur les circuits. Avec un break ! L'aventure allait se solder par de nombreuses années de succès en BTCC, avec même une victoire au classement général en 1998. « Lorsque j'ai signé avec Volvo et TWR aux environs de Noël 1993, je ne savais rien des projets de break, explique Rickard Rydell. Si j'avais été au courant, j'aurais probablement hésité. Au fond, heureusement que je n'en savais rien ! ».

Le projet du retour de Volvo sur les circuits devint réalité en avril 1994, lorsque deux Volvo 850 en livrée de break s'alignèrent sur la grille de départ du circuit de Thruxton, dans le sud de

l'Angleterre. L'épreuve marquait le coup d'envoi de la saison de la plus prestigieuse compétition de voitures standard, le Championnat britannique des voitures de tourisme (BTCC).

Aux côtés de Tom Walkinshaw Racing (TWR), Volvo s'était beaucoup investi dans la catégorie et l'idée d'utiliser des breaks fut un beau succès dès le départ. Les voitures monopolisèrent l'attention et eurent un effet bénéfique sur l'image de Volvo, en particulier au Royaume-Uni. Volvo voulait démontrer qu'il était possible de joindre l'utile à l'agréable !

Au volant de l'une des voitures, il y avait Rickard Rydell, 26 ans, qui malgré son jeune âge, avait déjà acquis beaucoup d'expérience en karting, Formule 3000 et Formula 3. L'autre voiture était pilotée par son co-équipier Jan Lammers, un Hollandais de 37 ans qui avait couru dans différentes catégories et notamment en Formule 1.

« On a peine à croire que 20 ans se sont écoulés, estime aujourd'hui Rickard Rydell, On ne le dirait pas. Mais rétrospectivement, nous avons manifestement ciblé la bonne catégorie au bon moment ».

TWR, qui avait été le principal concurrent de Volvo en championnat d'Europe dans les années quatre-vingts, époque où la 240 Turbo affrontait la Rover SD1, était désormais lié par contrat pour trois ans et prenait en charge le développement technique de la voiture de course. Volvo était de son côté responsable du support technique, du marketing et des relations presse.

La décision d'engager deux breaks fut prise plusieurs mois avant le début de saison, mais le secret fut gardé jusqu'au tout dernier moment. Lorsque la nouvelle fut rendue publique, beaucoup crurent à une blague. Un grand break n'est pas l'idéal sur circuit ; avec son poids important en aval de l'essieu arrière et son centre de gravité plus haut, les passages en courbe sont plus ardues qu'avec une berline.

« Mais l'aérodynamique était légèrement meilleure sur le break que sur la berline », souligne Rickard Rydell. Le facteur décisif, cependant, c'était que le break attirerait davantage l'attention.

Selon le règlement FIA catégorie II, les voitures de compétition devaient être basées sur les modèles de série correspondants. L'aspect extérieur de la voiture ne pouvait être modifié même si, pour pimenter et corser les épreuves, la cylindrée était limitée à 2 L, le régime maxi à 8500 tr/min et le poids minimal à 950 kg pour les tractions avant. La suralimentation était purement et simplement interdite.

Volvo et TWR ont pris comme base leur moteur 5-cylindres qui, sur la 850 Turbo, avait une cylindrée de 2,3 L et délivrait 225 ch. En version Racing, sans turbo et avec un 2L, il délivrait environ 290 ch. La boîte manuelle à 5 rapports du modèle standard était remplacée par une boîte séquentielle à 6 rapports. Volvo était la première écurie à équiper ses voitures d'un pot catalytique, qui devint bientôt obligatoire suivant le règlement de la catégorie.

« Nous n'avions pas eu le temps d'essayer la voiture avant son baptême du feu à Thruxton le 4 avril, précise Rickard Rydell. Jan Lammers et moi avons pu la conduire en tout et pour tout quelques centaines de mètres aux abords de l'atelier technique de TWR ! ».



La première saison fut dès le départ déclarée période d'essai pour les pilotes, l'écurie et les voitures, qui n'espéraient pas s'approcher des premières places du classement. En conséquence, ils pouvaient se payer le luxe d'un coup de pub en pilotant un break.

« Le Volvo 850 Break était de loin la plus grande voiture du championnat, se souvient Rickard Rydell. Nos concurrents, qui participaient essentiellement pour renforcer leur image sportive, n'étaient pas contents de devoir se frotter à un break. Il y avait bien quelques sarcasmes de la part des autres pilotes, mais ce n'était pas un problème. Pour les impressionner, lors d'une épreuve, nous avons effectué le tour de parade en installant dans le coffre un grand colley en peluche ! ».

Lorsqu'à l'issue des 21 manches, la série prit fin à Donington Park le 21 septembre 1994, le bilan de la saison était excellent aux yeux du public, même si Volvo n'avait terminé qu'à la 14^e place au général.

« Nous avons énormément appris au cours de la saison et amélioré la voiture en permanence, confie Rickard Rydell. Notre meilleur classement n'a été qu'une cinquième place à Oulton Park, et pourtant, on a écrit davantage d'articles dans la presse sur nous que sur toute autre écurie ! ».

Dès l'année suivante, les résultats s'étaient nettement améliorés et Rickard Rydell remportait la troisième place du championnat au classement général, exploit qu'il renouvela en 1996. Les deux pilotes ne conduisirent cependant le 850 Break que lors de la première saison, passant ensuite à la berline les années suivantes. Même avec une carrosserie de break bénéficiant naturellement d'un meilleur appui aérodynamique arrière qu'une berline, une option de becquet arrière supplémentaire fut introduite en 1995. Elle ne présentait aucun intérêt sur un break, mais pouvait faire une grande différence avec une caisse de berline. Volvo passa à la S40 en 1997, et Rickard rafla la quatrième place, avant de remporter l'ensemble de la série en 1998.

Volvo était bel et bien de retour sur les circuits !

Mots clés:

850, Press Releases, 1991, Product News

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.

Contacts média

Marc Debord

PR Manager
Volvo Car France SAS
Téléphone: 0156835450
marc.debord@volvocars.com

Images liées



[Plus d'images >](#)

Vidéos liées



[Plus de vidéos >](#)

media.volvocars.com >

volvocars.com >

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