

## Communiqués

Apr 26, 2013 | ID: 48843

# C'ETAIT IL Y A 20 ANS... TOMBER DE RIDEAU SUR UNE STAR

## C'ETAIT IL Y A 20 ANS... TOMBER DE RIDEAU SUR UNE STAR

**Il y aura 20 ans, le 5 mai prochain, que fut arrêté le modèle alors le plus vendu de Volvo, la série 240. Près de 2,9 millions de voitures furent produites durant les 19 ans de carrière de la 240 ; une voiture critiquée d'entrée de jeu pour son allure rébarbative et ses lignes taillées à la serpe mais qui, au cours de son existence et avant de tirer sa révérence en mai 1993, réussit à devenir une référence internationale en termes à la fois de sécurité et d'environnement, à remporter le Championnat européen des voitures de tourisme, et à accéder au rang de voiture culte des yuppies<sup>1</sup>.**

La Volvo 240 fut lancée en août 1974 comme le prolongement de développement logique de la très prisée série 140, en bénéficiant d'un ensemble d'innovations et de solutions techniques inédites dans de nombreux domaines. Cet aspect était plus particulièrement mis en exergue par le niveau de sécurité très élevé, et la voiture présentait visuellement une grande ressemblance avec le concept-car de sécurité VESC que Volvo avait dévoilé deux ans auparavant. Ce point, parmi bien d'autres détails, signifiait des pare-chocs imposants qui donnaient à la 240 une « gueule » protubérante. Si les caractéristiques dynamiques et sécuritaires de la 240 furent bien accueillies, on ne put pas en dire autant de ses valeurs esthétiques. Le style rectangulaire était jugé rébarbatif.

A l'instar de la série 140 quelques années auparavant, la 240 fut également commercialisée dans une version plus luxueuse, équipée d'un moteur 6-cylindres, la 260 et sous forme de break : le plat de résistance de Volvo. La Volvo 245 est quasiment devenue synonyme de concept même de voiture familiale ou de break en général. Un véhicule véritablement polyvalent, capable d'ingurgiter tout ce qu'on pouvait imaginer et, en même temps, procurant à la fois le confort, l'agrément de conduite, ainsi que le niveau de sécurité le plus élevé du marché à l'époque.

### **Une référence en termes de sécurité et d'environnement**

A l'issue d'une longue série de crash-tests réalisés par le NHTSA, l'agence fédérale américaine de sécurité routière, mettant en jeu la 240 et ses rivales, il apparut clairement que la Volvo 244 offrait de loin le meilleur niveau de protection des occupants. Les résultats furent par conséquent mis à profit pour constituer les fondamentaux de la future réglementation américaine relative à la sécurité pour tous les véhicules devant être commercialisés sur le marché américain.

Parallèlement, Volvo travailla d'arrache-pied sur le contrôle des émissions, en s'efforçant de mettre au point le catalyseur d'oxydation non réglementé qui allait être introduit peu après, afin de pouvoir sous certaines conditions réduire à des niveaux négligeables les trois substances nocives que sont les hydrocarbures (HC), le monoxyde de carbone (CO) et les oxydes d'azote (NOx). En améliorant la capacité d'épuration de l'échappement grâce au contrôle du mélange air/carburant dans la bande étroite où le taux de circulation dans le catalyseur est optimal, Volvo devint en 1976 le premier constructeur automobile à mettre en œuvre la solution suivante : la sonde lambda. Grâce à cette petite pièce d'ingénierie géniale, le catalyseur éliminait plus de 90 % des hydrocarbures, monoxyde de carbone et oxydes d'azote nocifs résultant de la combustion du mélange air/carburant.

L'année suivante, la Californie introduisit des seuils sévères pour ces substances (hydrocarbures : 0,41 g/mile ; monoxyde de carbone : 9,0 g/mile ; oxydes d'azote : 1,5 g/mile), qui étaient alors les plus stricts existant dans le monde. Les Volvo, qui étaient équipées d'un catalyseur 3-voies et d'une sonde lambda, émettaient bien en-deçà de ces seuils. Les émissions d'oxyde d'azote étaient très basses et Volvo fut en conséquence distinguée par l'Administration Carter pour son travail de pionnier.

### **Le break le plus rapide du monde**

La Volvo 240, qui avait une longueur d'avance, voire plus, sur l'industrie automobile en termes de traitement sécuritaire et environnemental, fut développée et améliorée en permanence tout au long de son existence. Les voitures furent peaufinées et redynamisées au fil des années. De nouvelles solutions techniques virent le jour : des motorisations Diesel turbocompressées furent introduites à un stade précoce. La réputation de voiture rébarbative fut soigneusement effacée lorsque la Volvo 245 se révéla le break le plus rapide du monde et que la « brique volante », en passe de devenir championne de Groupe A, fit une bouchée de ses concurrentes sur les circuits automobiles européens.

En fin de vie, la 240 n'était plus proposée qu'en break 5-portes mais connut une vraie renaissance en devenant soudain *la voiture* à posséder parmi ces nombreux Européens baptisés « yuppies »<sup>1</sup>. Ce fut particulièrement le cas en Italie où la 240 Polar, comme on l'appelait, devint la voiture la plus tendance chez les jeunes sensibilisés et fit l'objet d'un véritable culte. La famille 240 fut ensuite prudemment gérée, tant en produit qu'en production, par une entreprise distincte au sein de la société, la *240-bolaget* (entreprise 240) ; une unité autonome et cependant intégrée.

Cependant, le 5 mai 1993, tomber de rideau. Après 19 années de succès et 2 862 573 de voitures produites, dont 177 402 exemplaires de 260, la 240 tirait sa révérence, presque au même moment que le président d'AB Volvo, Pehr G Gyllenhammar. Ce dernier, qui avait été au fil du temps l'un des plus ardents supporters de la 240, en avait utilisé de nombreuses versions. Certaines étaient vraiment très « spéciales ».

La toute dernière 240 à sortir de chaîne était une version spéciale, raccourcie, réalisée pour le plaisir dans le cadre du projet. Cette 240 courte fut un cadeau de remerciement, saluant les efforts de toute l'équipe 240 et symbolisant les délais de sortie raccourcis. La dernière 245 client fut attribuée à une dame suédoise dont les clés lui furent remises par P. G. Gyllenhammar en personne lors d'une petite cérémonie qui se déroula à proximité de la chaîne 2:42, placée sous le slogan « La dernière 240 et la meilleure ».

De nombreuses Volvo 240 accusant 20 ans d'âge ou plus, sont toujours en circulation à travers le monde et fidèles au poste, utilisées au quotidien. Il existe même des clubs consacrés à la voiture, qui œuvrent activement à la conservation et à la pérennisation de la 240, de la même façon que la 240 a pendant de nombreuses années œuvré à pérenniser l'avenir de Volvo Cars.

<sup>1</sup> : terme anglophone des années 80, acronyme de *Young Urban Professionals*, définissant les jeunes cadres et ingénieurs de haut niveau, ambitieux et cyniques, obnubilés par l'argent et la réussite.

### **Mots clés:**

244, 245, Press Releases, 1974, 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.

## Contacts média

### **Marc Debord**

PR Manager

Volvo Car France SAS

Téléphone: 0156835450

[marc.debord@volvocars.com](mailto:marc.debord@volvocars.com)

## Images liées



[Plus d'images >](#)

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

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

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