

## Communiqués

Feb 02, 2012 | ID: 41929

# LA VOLVO 760 FETE SES 30 ANS - LA VOITURE QUI SAUVA VOLVO CAR CORPORATION

Voici 30 ans exactement, en février 1982, était lancée la nouvelle Volvo 760 GLE. Indubitablement une Volvo, à défaut d'être typique de Volvo. Jugée élégante et excitante avec son design très particulier, elle reçut un bon accueil. La 760 devint véritablement la voiture qui sauva Volvo Car Corporation à l'époque et ouvrit la voie à la société moderne que l'on connaît aujourd'hui.

Quand les premiers plans du nouveau modèle furent esquissés vers 1975, l'industrie automobile dans son ensemble était confrontée à de nombreuses difficultés, et c'était tout particulièrement le cas pour Volvo. Le premier choc pétrolier venait de se produire, et Volvo rencontrait des problèmes de qualité de fabrication sur la nouvelle 240. C'était aussi une période économique très difficile pour l'entreprise. Les coûts de production à l'usine de Torslanda étaient élevés, trop élevés en vérité; il n'était plus rentable d'exporter les véhicules.

La série 200 s'étoffa bientôt d'une nouvelle génération de modèles plus petits issus de la filiale néerlandaise Volvo Car BV, mais en même temps, l'entreprise avait désespérément besoin de volumes de ventes importants pour les années quatre-vingt. Et d'une voiture conçue et fabriquée pour satisfaire aux demandes, toujours plus fortes, en matière de consommation, de contrôle des émissions à l'échappement et de sécurité qui commençaient à se manifester. Il était tout aussi difficile de prévoir le genre de véhicule qui aurait les faveurs de la clientèle des années quatrevingt.

### **Une nouvelle manière de s'atteler à la tâche**

La 760 fut conçue à une période où les conditions changeaient quasiment d'un jour à l'autre et, au sein de l'entreprise, bon nombre d'opinions tranchées et d'avis différents s'exprimaient sur la nouvelle voiture. On ne surfait alors certes pas sur Internet pour élargir le champ de la consultation mais Volvo faisait usage du meilleur outil disponible à l'époque, à savoir l'analyse approfondie du monde qui nous entoure. Des enquêtes minutieuses et une grande souplesse d'esprit étaient censées mettre l'équipe de développement sur la bonne voie ; une voie où elle n'avait pas - ou très peu - droit à l'erreur.

### **Plus de voiture pour moins de poids**

Il fut décidé que ce seraient la fiabilité, la faible consommation, la longévité et la facilité d'entretien, un faible niveau acoustique, le style et les performances qui, dans cet ordre, constitueraient le fil conducteur du développement du nouveau projet. Il fut également décidé de recourir à la propulsion arrière et d'augmenter l'empattement de 10 cm (4") par rapport à la 240. La voiture devait aussi être un peu plus courte que la 240, mais en conservant une largeur identique et en s'allégeant de 100 kg. Par souci de réduction de coûts, le contenu technologique devait être essentiellement repris de la série 200, avec tout au plus quelques modifications de détail. Ce fut le cas, notamment, pour les transmissions, les suspensions et de nombreuses solutions systémiques. Le style extérieur devait par contre être foncièrement nouveau.

Le projet, désormais connu sous le nom de code P31, était sujet à modifications. Les caractéristiques ne furent finalisées qu'au moment du gel du style. Le choix du style est tout aussi ardu et important que celui du contenu technologique. Le lancement, initialement prévu pour 1980, fut à ce stade reporté à 1981.

### **La forme carrée élevée au rang de concept**

De nombreuses propositions de style furent présentées, émanant pour beaucoup de designers extérieurs. Des projets de berline pour la plupart, mais Jan Wilsgaard, patron du design de Volvo, penchait plutôt pour un break. D'un autre côté, le département financier souhaitait un design constitué de surfaces planes et rectilignes, avec des formes anguleuses, si possible à angle droit, afin de limiter dans toute la mesure du possible les coûts de production.

Au bout du compte, la bataille opposait deux départements : le favori, le marketing, et le challenger, l'ingénierie ; ce fut alors que Jan Wilsgaard, parfois très cachottier, sortit de sa manche un projet alternatif dont personne n'avait entendu parler. Ce fut sa proposition qui mélangea les genres de toute autre manière : une voiture dotée d'une poupe façon break, avec des flancs de caisse verticaux et une découpe arrière abrupte, autrement dit un arrière tronqué. Cette idée d'arrière tronqué perdit lors des dernières discussions mais finalement, ce fut une version modifiée de berline avec une lunette arrière pratiquement verticale et une poupe carrée, qui fut retenue. Les flancs verticaux conféraient à l'habitacle une impression d'espace généreux et très confortable. Et, surtout, la voiture avait vraiment du caractère.

Le choix s'avéra rapidement être le bon. Dans la valse incertaine des caisses à savon servies par les autres constructeurs, l'allure carrée de Volvo fut un succès et devint bientôt un signe distinctif. Les cliniques produits, comme on les appelle, alors utilisées pour la première fois par Volvo pour étudier les réactions des consommateurs face à la nouvelle voiture sans révélations de détails particuliers ni indication de la marque, s'avèrent fort utiles lors de la sélection. Les réactions ne furent pas toutes positives, mais aux Etats-Unis, principal marché du nouveau véhicule selon les prévisions, les gens l'adoraient et le considéraient comme étant le type de voiture qu'ils aiment.

Hormis le style, le travail de développement fut pour une large part déterminé par la nouvelle réglementation et le programme de moteurs qui impactaient le projet. Les planches à dessins existaient toujours, mais l'usage de l'ordinateur se répandait toujours plus à grande échelle, avec des modèles de calcul sophistiqués, en particulier pour les travaux de recherche sur la sécurité. Le projet entraînait désormais en phase finale et, début 1978, fut rebaptisé non sans humour 1155. Il était temps de passer à la vitesse supérieure.

### **Le VCC, une mise en appétit**

Beaucoup d'événements se produisirent avant le passage des années soixante-dix aux années quatre-vingt. Au printemps 1978, le premier prototype roulant était prêt et de nombreux véhicules d'essai furent rapidement finalisés. Les fastidieux et exhaustifs essais en situation purent démarrer. Les voitures parcoururent au total 3 200 000 km sur trois continents, dans les conditions climatiques les plus torrides et les plus rigoureuses, afin de regarder à la loupe tous les détails possibles et imaginables.

En 1979, la division automobile d'AB Volvo devint une entreprise à part entière, Volvo Car Corporation, Håkan Frisinger en étant le premier Directeur général. Et, en 1980, un concept intéressant fut dévoilé, qui laissait plus qu'entrevoir le véhicule prévu pour l'année suivante. Le VCC, Concept Car Volvo, était une évolution de l'arrière tronqué de Jan Wilsgaard, qui fut la véritable inspiration de style de la 760. Malgré un arrière raccourci, le concept était quasiment identique à la future 760.

Le VCC est aujourd'hui exposé au Musée Volvo. Le nom, dans sa forme abrégée, reprend aussi les initiales de l'entreprise, Volvo Car Corporation. En termes de contenu technologique, le VCC était équipé de la suspension arrière à voie constante mise en oeuvre sur la future 760 et d'un puissant turbodiesel qui donnait un aperçu de l'énorme potentiel, pour l'avenir, du principe d'un moteur à compression.

### **Bon sens et agrément de conduite**

Les plans de lancement de la 760 au Salon de Francfort 1981 durent être remis sur les rails et, lorsque Volvo présenta finalement la voiture en février, il dévoila une élégante voiture au style foncièrement nouveau, peu conventionnel ; agréable à conduire, confortable et donnant le choix entre trois motorisations : 4-cylindres turbo, V6 réalésé à 2,8 L et 6-cylindres en ligne turbodiesel D24, d'origine Volkswagen mais spécifié Volvo. Equipée de ce moteur, la Volvo 760 était de loin la berline Diesel la plus rapide du monde à l'époque.

En Suède, le tarif de la nouvelle 760 GLE fut fixé juste en-deçà du seuil psychologique des 100 000 couronnes suédoises, très précisément à 99 800 couronnes (environ 11 245 €). Pour ce prix, l'acheteur disposait d'une voiture très bien équipée : moteur V6 accouplé à une boîte automatique, climatisation, toit ouvrant et direction assistée. Rien d'étonnant à ce que les ventes aient aussitôt

décollé, aussi bien sur le marché national qu'à l'export. En toute bonne logique Volvo, les ventes démarrèrent du haut vers le bas, la 760 étant par la suite éteinte par la série 740, en versions 4 et 5-portes.

Produit sage et rentable financièrement, la Volvo 760 aura marqué un tournant pour Volvo Car Corporation, en constituant le socle de la pérennité de l'entreprise. Sans la 760, il n'y aurait pas eu de 850, et sans la 850 il n'y aurait pas eu de S80. Et ainsi de suite. La voiture représentait cependant un investissement gigantesque : 3,5 milliards de couronnes (soit près de 395 millions d'euros). L'idée sous-jacente, c'était que la 760 et tous ses futurs dérivés devaient maintenir les niveaux de vente pour le reste des années 80 et le début des années 90 ; c'est bien ainsi que les choses se passèrent. Il fallut attendre 1998 pour voir la production s'arrêter avec la V90, dernière Volvo puisant ses racines technologiques dans la 760. Au total, 221 309 exemplaires de la 760 furent produits (1 230 704 en incluant la 740), avant qu'elle ne soit remplacée à l'automne 1990 par la plus moderne 960. A ce moment-là, la 760 avait été pendant près d'une décennie une belle source de profit et un vecteur d'image de prestige par excellence pour Volvo Car Corporation.

## Mots clés:

760, Press Releases, Product News, 1982

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](https://media.volvocars.com) >

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

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