

Communiqués

Sep 20, 2010 | ID: 34913

VOLVO 480 ES: LA PREMIERE VOLVO A TRACTION AVANT FETE SES 25 ANS

VOLVO 480 ES LA PREMIERE VOLVO A TRACTION AVANT FETE SES 25 ANS

Aujourd'hui, la gamme Volvo ne compte que des tractions avant ou des tractions intégrales. Il n'en allait pas ainsi en 1985. Depuis les débuts de la marque en 1927, la propulsion était même la norme chez Volvo Car Corporation. Et puis le 15 octobre 1985, Volvo publiait la photographie de sa première traction avant, la 480 ES, et se lançait dans une nouvelle voie technique. Finalement depuis 1998, toutes les Volvo sont des tractions avant ou des voitures à quatre roues motrices. Ce que l'on sait moins, c'est que l'aventure commença dans l'« espace »...

Galaxy, nom de code de l'avenir

La Volvo 480 ES est issue d'une planification produit éminemment stratégique. En réalité ce projet - qui englobait l'ensemble des futures Volvo et dont le nom de code était Galaxy - suggérait plusieurs possibilités de remplacement de la gamme 340/360 mais également des familles 240 et 760/740, cela dans une perspective à long terme. Finalement, le projet Galaxy conduisit aux séries 400 et 850. Le travail fut mené sur deux fronts : un premier chez Volvo Car Corporation à Göteborg pour la grande voiture et le second chez Volvo Car B.V. aux Pays-Bas pour les modèles compacts.

La Volvo 480 ES fut le premier représentant d'une toute nouvelle génération de produits émanant de Volvo Car B.V., la filiale néerlandaise de Volvo Car Corporation dont les installations d'assemblage se situent à Born. Et si la 480 était différente des autres Volvo, ce n'était pas qu'une question d'architecture mécanique à roues avant motrices. Il y avait aussi sa forme en coin, ses lignes épurées, sa configuration 2+2, son allure de « break de chasse » à deux portes et son hayon tout en verre. Il y avait aussi ses phares escamotables et sa calandre traditionnelle Volvo à motif diagonal ramenée à une esquisse reléguée sous le bouclier frontal. Sa carrosserie était signée du designer néerlandais John De Vries, le Britannique Peter Horbury ayant été chargé de l'habitacle. Ce dernier deviendra plus tard directeur du style Volvo. Deux fois pour être exact.

Une véritable avaleuse de kilomètres

La Volvo 480 ES fit ses débuts officiels au Salon international de l'Automobile de Genève. Ses lignes firent sensation mais également son comportement routier. Oui, elle était une avaleuse de kilomètres, une voiture dont les propriétés dynamiques ne contredisaient en rien le look en dépit d'une puissance modeste de 109 chevaux délivrée par un moteur 1,7 litre d'origine Renault, à arbre à cames en tête et injection électronique. Dans la 480, ce moteur était installé transversalement, une autre première pour Volvo, et entraînait les roues avant par l'intermédiaire d'une boîte de vitesses manuelle à cinq rapports. Cette architecture - groupe motopropulseur compact à l'avant et beaucoup de place pour les passagers au sein de l'empattement - était nouvelle pour Volvo qui l'adopta bientôt pour le reste de sa gamme.

De série, la Volvo 480 était très bien équipée et aussi pratique qu'originale, même si ses nombreuses fonctions électroniques posèrent parfois quelques petits problèmes de fiabilité. Bien entendu, une voiture aussi complète ne pouvait être bon marché mais à 120 000 couronnes suédoises TTC, la 480 ES de 1986 était compétitive.

Un turbo en haut de gamme

Le millésime 1988 vit apparaître une nouvelle version, plus puissante car turbocompressée. Equipée d'un turbo à commande électronique et intercooler, la Volvo 480 Turbo développait 120 ch pour une vitesse maximale dépassant les 200 km/h. En 1993, la version atmosphérique passa à deux litres pour une puissance de 110 ch et un couple nettement majoré.

Un prototype de cabriolet fut dévoilé au Salon de Genève 1990. Il ne sera jamais produit en série. Cependant, les deux exemplaires assemblés ont survécu et coulent désormais des jours heureux au musée Volvo. Quelques autres études, dont une version targa et une version fastback, ont également vu le jour et ont été conservées.

Pour différentes raisons, dont le manque de performance de la ES, le lancement aux Etats-Unis, initialement prévu, ne se fit jamais. Or les plans originaux faisaient état de certains volumes de production et pour les atteindre, l'Amérique était essentielle, d'autant qu'il allait ouvrir la voie à d'autres modèles de la série 400. La Volvo 480 fut malgré tout réservée à l'Europe et quelque 3 800 exemplaires furent écoulés en Suède sur un total de 76 375 voitures produites durant la décennie 1985 - 1995.

La dernière version de la 480 Turbo coûtait 214 600 couronnes suédoises TTC. L'ultime 480 quitta les chaînes de Born le 7 septembre 1995, au moment même où apparut la nouvelle S40 compacte. Une autre génération faisait son entrée.

Mots clés:

480, Press Releases, Product News, 1985

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 >](#)

[media.volvocars.com >](#)

[volvocars.com >](#)

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