Volvo 480 ES

A LA CONQUÊTE DE L'OUEST

Elle sera l'une des vedettes du prochain Salon de Genève. Présentée en avant-première, elle va d'abord s'attaquer au marché américain, pour lequel elle a été conçue, avant d'affronter l'acheteur européen. Elle ne manque certes pas d'atouts mais marque déjà une date importante dans l'histoire Volvo.

par Etienne MOITY

Volvo tient beaucoup à sa réputation d'apôtre de la sécurité. Quand on la met en doute, des chiffres de vente en perpétuelle ascension servent de caution. Une nouvelle réponse vient de nous parvenir sous la forme d'un modèle totalement nouveau, entièrement inédit, qui s'écarte radicalement des sentiers battus et rebattus. La traction, ce n'est pas nouveau, surtout en Europe, mais chez Volvo c'est révolutionnaire.

Les visionnaires de tout poil qui croyaient découvrir le successeur de l'actuelle 340 ou 360 en sont pour leurs illusions. Elle a encore de belles années devant elle. Il faudra attendre les années 1990 et plus sûrement 1992 ! Pensez donc, la série 200 est toujours produite et se porte à merveille.

Il s'agit d'un coupé deux portes avec hayon offrant quatre vraies places. 480 ES c'est son nom. Pourquoi ES ? « *Parce que cela sonne bien.* » Pourquoi pas 380 alors ? Parce que la série 300 continue sa progression et qu'elle reste l'un des piliers actuels de la gamme avec la série 700. On a donc opté pour une numérotation intermédiaire. La découverte d'un nouveau modèle engendre

toujours des assimilations de formes et autres ressemblances. Chacun peut s'adonner à ce petit jeu encore que les photos représentées ici ne restituent qu'à moitié son esthétique. On pense immédiatement à la Honda Civic, encore que, paraît-il, au cours des divers tests « clinic » effectués, personne n'a prononcé ce nom (?). On cite la Rover pour les feux, la Triumph TR7 pour le capot moteur et la découpe des phares relevables. Cela ne va pas plus loin. En y regardant de plus près, l'on a affaire à un modèle personnalisé qui évoque pourtant, concession ou hommage à l'histoire de la marque, le fameux coupé 1800 ES produit à plus de 60 000 exemplaires jusqu'en 1973 et qui connaît, actuellement, une gloire posthume certaine.

Sans vouloir influencer quiconque, précisons que la tendance générale fut à l'enthousiasme. C'est vrai qu'il est beau, ce coupé, de face, d'AR, de profil. Aucune faute de goût, aucun déséquilibre. Du bon travail de styliste, d'autant qu'il a fallu tenir compte d'impératifs draconiens dont celui de pouvoir loger quatre personnes adultes, tout en respect des cotes moyennes, la longueur HT se situant à 4,26 m. La clientèle visée ? Le

4,26 m de long, quatre places. La nouvelle traction Volvo est hollandaise et non pas suédoise.

marché américain dans un premier temps pour lequel elle a été créée. Six ans qu'on travaille dessus pour en arriver à ce résultat quasi définitif. *« Nous n'avons pas voulu produire une voiture sportive mais un modèle s'adressant à des sportifs. »* Nuance ! L'avenir nous dira si ce double objectif pourra être atteint, car une version turbocompressée est déjà bien avancée et les responsables n'ont pas rejeté l'éventualité de travailler sur une version 4×4. *« Nous l'envisageons mais le marché est réduit. »*

Si certains projets émanèrent de Bertone, qui vient de réaliser le coupé 780, et même de Volvo-Suède, c'est une équipe de stylistes néerlandais basée à Helmond qui a enfanté la 480 ES. Il n'empêche que Porsche (injection-turbo-catalyseur), Renault (boîte de vitesses) et aussi Lotus (projection dessins et méthodes carrosserie) ont apporté leur pierre à l'édifice.

Le marché américain représente beaucoup pour Volvo. La 760 y connaît un succès qui ne se départit pas. Des études de marché poussées ont favorisé la naissance de ce projet, même si le profil retenu de l'acheteur potentiel offre un caractère quelque peu « aristocratique » : 25 à 40 ans, individualiste, carrié-

Un concept venu du Japon ou réactualisé. Variation sur un thème connu évoquant malgré tout une certaine 1800 ES née Volvo.

VOLVO CAR B.V.

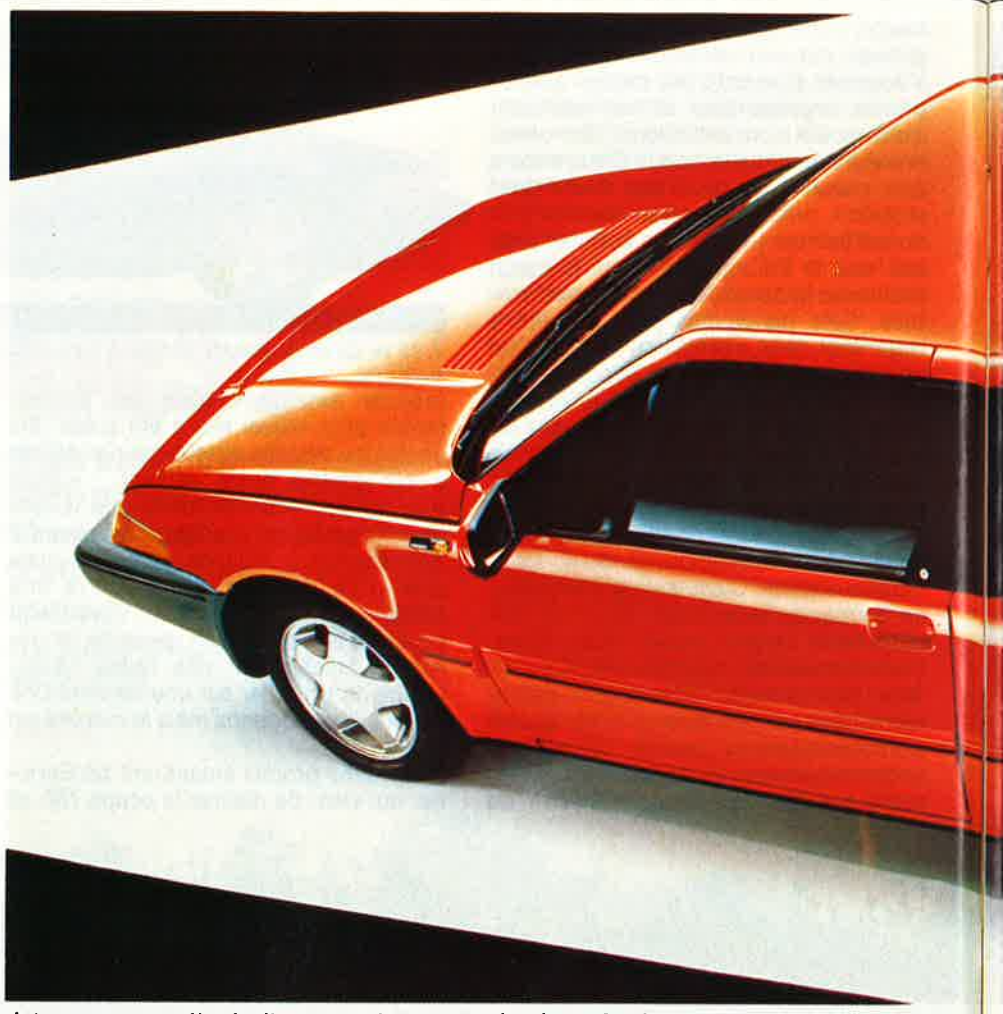
C'est l'unique constructeur d'automobiles de grande série implanté aux Pays-Bas. En étroite collaboration avec Volvo Suède, il développe, produit et commercialise certains modèles Volvo dont la gamme 300.
Actuellement, cette série 340-360 se compose de huit modèles déclinables en 21 versions comprises entre la 340 DL/ 1 397 cm³ | 72 ch et la 360 GLE injection/1 986 cm³ : 116 ch.
L'entreprise est basée à Helmond où se trouve également le centre d'études, et compte 4 800 employés avec l'usine de Born. En 1984, 106 050 véhicules ont été commercialisés. Le meilleur score a encore été réalisé par la Grande-Bretagne — Volvo y est implanté depuis 1958 — avec 35 034 unités devant les Pays-Bas (18 308), la Suède (10 589) et la France (9 253). Au total, on enregistre une augmentation de 4,6 % par rapport à l'exercice précédent.
Le capital social de Volvo Car B.V. est de 750 000 000 de florins. Volvo Car Corporation détient 30 % des parts, les 70 % restant étant répartis entre des organisations néerlandaises.
André H.C. Deleye préside Volvo Cars B.V. Il est secondé par deux vice-présidents : Frans W. Sevenstern et P. Geoffrey Wright.

A.H. Deleye, préside Volvo Car B.V.

En 1980, Volvo Cars B.V. vendait 69 000 voitures, les 110 000 seront dépassés en 1985, soit 60 % de croissance : *« Aucun autre pays de superficie égale ne peut se targuer d'un tel succès commercial. »*

PRINCIPALES CARACTERISTIQUES

Type : 480 ES.
Genre : coupé 4 places-3 portes.
Mode de transmission : traction.
Moteur : transversal AV. 4 cylindres 1 720 cm³. Injection électronique.
Puissance : 109 ch DIN.
Boîte de vitesses : 5 rapports.
Suspensions : Mac Pherson AV, essieu rigide AR.
Freins : 4 disques.
Dimensions/longueur : 426 cm. Largeur : 171 cm. Hauteur 132 cm. Poids : 990 kg.
Cx : 0,34 ; **SCx :** 0,625.
0 à 100 km/h : moins de 10".
Vitesse maximale : plus de 190 km/h.



riste, au revenu élevé, disposant de pas mal de loisirs et désireux avant tout de se faire plaisir, le prolongement de leur personnalité débouchant sur le fameux : *« Nous voulons autre chose »*. Volvo est prêt à le leur vendre. Cher ? Probablement, mais toute image a ses contraintes, et celle de Volvo est en train de s'affermir. Alors ! Le risque apparaît d'autant plus limité que les volumes envisagés portent sur 35 000 unités annuelles pour l'Amérique du Nord et l'Europe, la part réservée au vieux continent se situant sous les 10 000 unités.
Il faut quand même bien la positionner. Directement, les responsables pensent aux Renault Fuego, VW Scirocco ou Alfa Romeo Sprint mais indirectement, à plus huppé, à certaines BMW ou Alfa Romeo. Volvo vient de dépasser les 100 000 unités expédiées aux Etats-Unis et devient ainsi le premier exportateur européen. Actuellement, le pourcentage se répartit également entre les séries 700 et 200. C'est dire si cette 480 devrait être bien accueillie, et d'autant mieux portée que le courant actuel est nettement favorable.
En dehors de son esthétique flatteuse, de l'image Volvo qu'elle affichera avec fierté, que renferme-t-elle de si rare ? Rien de particulier, sauf qu'elle sera la première des Volvo à adopter la transmission par les roues AV. Il va s'en dire que ce mode s'étendra à d'autres versions à plus ou moins long terme : *« Pas de traction pour la série 300 mais nous y viendrons fatalement pour la future série moyenne. »*
Le moteur est connu puisqu'il s'agit du Renault équipant déjà la R11 : *« Renault procède à l'assemblage en tenant compte de nos normes. Mais dans les différentes phases de développement, nous allons nous en éloigner. »* Ce quatre cylindres 1 720 cm³ à injection Renix (Bosch pour la version turbo) est donc placé transversalement et accouplé à une boîte de vitesses Renault 5 rapports. Sa puissance est somme toute assez modeste (109 ch) mais passera vite le cap des 130 avec l'adjonction du nouveau turbo Garrett M2 refroidi par eau. Naturellement, on travaille sur des versions catalyseurs (à trois voies) pour satisfaire aux normes américaines mais également suédoises et allemandes.
C'est pourtant sur l'équipement général et plus particulièrement intérieur qu'il faut surtout s'attarder. C'est dans ce domaine que la 480 ES marquera les imaginations.
Nous n'avons pu rouler avec la voiture mais avons eu la possibilité de nous asseoir à son volant et même aux places AR. C'est effectivement une vraie quatre places pour un usager de taille légèrement supérieure à la moyenne (1,78 m). Garde au toit, espace pour les jambes et les genoux, rien n'a été sacrifié. Précisons que les places AR sont individuelles, séparées par un large vide-poche. Que les dossiers AR sont réglables (trois positions). Côté équipement, un tableau

Présentée officiellement à Genève en mars prochain, on ne la verra pas sur les différents marchés européens avant fin 1986, voire 1987 pour la France. D'ici là, elle aura sans doute subi quelques retouches et même donné naissance à une version turbo plus puissante.

Si Volvo n'a pas voulu qu'on vous montre l'agencement intérieur, vous vous ferez une idée plus précise de la planche de bord.

de bord dans la tradition actuelle avec un regroupement des diverses commandes autour du conducteur. Une ambiance un peu « Ford » et la volonté affirmée de favoriser le plaisir de la conduite : *« Ce n'est peut-être pas suffisamment reconnu. Les clients le désirent. »*

Une colonne de direction réglable en inclinaison, des rétroviseurs extérieurs dégivrants, un système antivol basé sur la coupure d'allumage, une vitesse de balayage d'essuie-glace couplée à la pédale d'accélérateur. Plus on appuie, plus ça essuie vite. La lunette AR possède un élément entrant automatiquement en action dès que la marche AR est enclenchée. Une sécurité générale encore renforcée sur la base d'un dépassement des critères américains en vigueur. La serrure des portières est positionnée bien plus haut que la poignée. Dès qu'on l'actionne, le système de déverrouillage se déclenche et le plafonnier s'éclaire.

Les essais intensifs concernant le froid et le chaud ont été effectués au cercle polaire et au Canada ainsi qu'en Australie et en Arizona où les premiers clichés des prototypes furent réalisés.

Les glaces latérales sont affleurantes mais un épais bourrelet d'étanchéité vous préserve des projections d'eau dès qu'on entrouve la portière. Hayon AR et trappe de carburant sont commandés de l'intérieur.

Et le Cx ? Il est raisonnable, sans plus, affichant 0,34 — pour l'instant — et 0,625 pour le SCx. Tout n'est donc pas parfait ? Non, notamment, la présence d'un essieu rigide à l'AR mais plus encore l'absence d'un système d'antiblocage de freins — alors que l'on trouve quatre disques — pas plus en option qu'en série : *« Nous avons fait un choix. L'adaptation d'un système actuel n'était pas possible, mais nous allons poursuivre nos investigations dans ce domaine. »*

Et le prix de commercialisation ? Il n'est pas encore fixé mais on peut prévoir une valeur relativement élevée. En « pré-lancement », on table sur 40 000 florins, ce qui devrait la placer nettement au-dessus des 100 000 FF : *« Cela les vaut bien. »* 200 millions de florins ont été investis pour ce modèle et 20 millions pour la robotisation. Globalement, on arrive à 600 millions de frais de développement.

Envisage-t-on une version 4 portes ? *« Non, pas pour le moment. »* A noter que les glaces AR sont fixes.

Vous en savez plus sur ce modèle appelé à d'autres succès que celui de l'estime. Si l'on en croit les responsables, l'issue n'a rien de fatal : *« Je suis convaincu de la réussite de nos efforts. Je sais que ce marché* (américain) *attendait un tel modèle. »* C'est l'un des deux vice-présidents qui parle, le président ayant ouvert les débats en affirmant : *« Nous nous sentons puissants, nous sommes puissants. Nous allons engager un pas vers la réussite future. »* ■