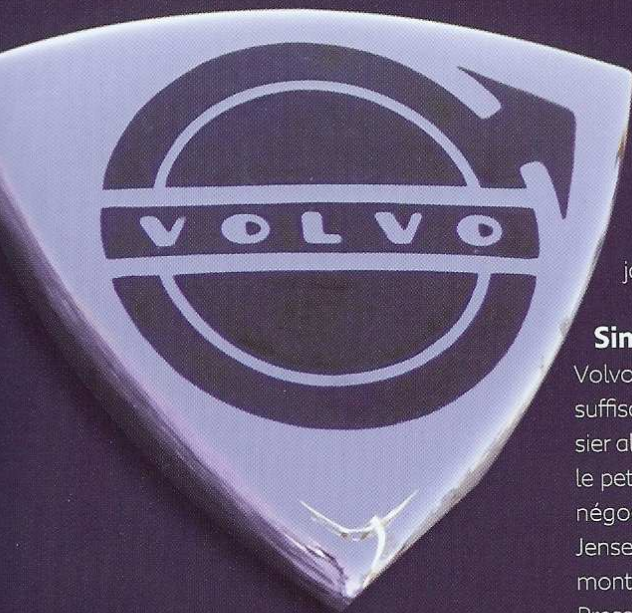


L'ITALO-SUÉDOISE



Pour donner à son coupé l'allure d'une Italienne, Volvo fait appel à un studio de design transalpin. Sans savoir qu'un jeune styliste suédois vient d'être embauché... C'est son projet qui sera retenu.

/Par Laurent Cornée/



surmultiplier les rapports de transmission. Les résultats sont probants, mais il s'agit maintenant d'industrialiser la P958X, comme on la dénommera jusqu'à sa présentation au salon de Bruxelles, en janvier 1960.

Simon Templar au volant

Volvo n'ayant pas une capacité de production suffisante, des contacts sont pris avec le carrossier allemand Karman-Ghia, avec NSU, puis avec le petit constructeur britannique Bristol. Mais les négociations échouent. Ce sera finalement la Jensen Motor Ltd qui sera chargée d'effectuer le montage à partir d'éléments emboutis fournis par Pressed steel, une filiale de la British Motor Corporation. Le marché porte sur 10000 véhicules, mais la qualité n'est pas au rendez-vous. L'accostage des différentes pièces n'est pas conforme aux exigences de Volvo, la peinture et les finitions laissent à désirer. Pour sauver sa réputation, le constructeur suédois rapatrie la production, dans une nouvelle usine, à Torlanda. On reconnaît les 6000 exemplaires assemblés chez Jensen, entre 1961 et février 1963 (comme celui qui illustre cet article), à leurs pare-chocs en forme de moustaches, aux enjoliveurs de roues qui ressemblent à des soleils et au monogramme Volvo apposé sur les montants de custode. À partir d'avril 1963, les P1800 «made in sweden» sont identifiées par le suffixe «S». Par la suite les principales évolutions concernent une augmentation progressive de la puissance qui atteint 135 chevaux en 1971, avec le 2 litres alimenté par injection électronique. Extérieurement, les modifications les plus visibles concernent l'abandon des pare-chocs à moustache, en 1964. À plusieurs reprises, le dessin de la calandre est retouché, mais sans dénaturer cet accessoire qui personnalise la P1800. En juin 1973, elle s'éclipse au profit de la P1800 ES qui reprend le concept du coupé de chasse. ///



Lorsqu'en 1957, pour rajeunir son image, Volvo lance l'étude d'un coupé, le constructeur suédois ne produit alors que les PV 544 et 122. Conçues pour affronter les rigueurs du climat scandinave, elles sont reconnues davantage pour leur robustesse que pour l'élégance de leur carrosserie. Gunnar Engellau, le patron de la marque de Göteborg, positionne le nouveau modèle comme une « GT de gamme moyenne » d'inspiration italienne. L'étude de style est confiée à Frua, un cabinet italien de design affilié au carrossier Ghia. Parmi les cinq projets présentés au comité de direction, celui qui retient leur agrément émane d'un jeune styliste de 23 ans, récemment embauché par Pietro Frua. Mais celui-ci n'a rien d'un italien. Il n'est autre que Pelle Petterson, le fils d'Helmer, un consultant qui a travaillé sur la PV 444 et joué de son influence pour convaincre Volvo d'inclure un coupé à son catalogue. Bien que furieux d'avoir été dupé, Engellau donne son feu vert pour poursuivre les travaux et demande à Frua de construire quatre prototypes roulants. Leur ligne se singularise par des ailes arrière proéminentes et un enjoliveur en forme de crosse qui court le long de la ligne de caisse, jusqu'à la base du pavillon.

La partie mécanique reprend beaucoup d'éléments existants. Le moteur est le B 18 de la 122S, un quatre cylindres de 1,8 litre qui tourne sur cinq paliers et fournit une centaine de chevaux. La boîte de vitesses, également d'origine Volvo, est dotée d'un overdrive, un système qui permet de



FICHE TECHNIQUE P1800

MOTEUR

Configuration
4 cylindres en ligne

Cylindrée
1 780 cm³ (84,14 x 80 mm)

Construction
en fonte

Distribution
arbres à cames en tête

Alimentation
2 carburateurs SU HS6

Puissance
100 ch. à 5500 tr/mn

TRANSMISSION

Roues arrière motrices

Boîte de vitesses
4 rapports

CHÂSSIS

Construction
châssis monocoque

Empattement
2,45 m

Voie avant
1,315 m

Voie arrière
1,315 m

Longueur x largeur
4,40 x 1,70 m

Hauteur
1,258 m

Pneumatiques
165 x 15

Suspensions avant
indépendantes,
par ressorts hélicoïdaux
et amortisseurs
hydrauliques

Suspension arrière
pont suspendu par
ressorts hélicoïdaux

Freins
à disques à l'avant,
à tambours à l'arrière

Poids à vide
1130 kg

Performances
170 km/h

GÉNÉRALITÉS

Années de commercialisation

1961 à 1973

Nombre d'exemplaires produits

47 500