



VOLVO CAR FRANCE

Communiqués

Date de publication Oct 06, 2015 | ID: 167444

30 ANNÉES DE PRESTIGE SUR LES PISTES D'EUROPE POUR LA VOLVO 240 TURBO



1985 fut une grande année pour Volvo en termes de sport automobile. Surnommée « The flying brick » (la brique volante), la Volvo 240 Turbo remporta le Championnat d'Europe des Voitures de Tourisme ETCC et son équivalent allemand, le Championnat Allemand des Voitures de Tourisme DTM.

Lorsque Volvo lança en 1981 sa familiale 240 équipée d'un moteur turbo, un tout nouveau marché s'ouvrit à la société. Preuve était faite que Volvo était non seulement capable de construire des voitures sécurisées et

durables, mais également rapides et plaisantes à construire. Robuste moteur turbo, le B21ET 2,1 L générait 155 ch, ce qui lui permettait de passer de 0 à 100 km/h en 9 secondes et d'afficher une vitesse de pointe de 195 km/h. La 240 Turbo Estate était alors le break le plus rapide au monde.

En 1982, de nouvelles réglementations concernant le Groupe A apparurent. Les véhicules utilisés pour la compétition devaient directement provenir de la chaîne de production et ne pouvaient subir qu'un nombre limité de modifications. Afin de se conformer aux exigences du Groupe A, au moins 5 000 voitures furent construites chaque année. Elles devaient posséder au minimum quatre places et afficher un poids lié aux performances du moteur. La Volvo 240 Turbo était parfaitement adaptée aux réglementations de l'époque.

Les réglementations exigeaient également la construction de 500 nouveaux modèles, c'est pourquoi la 240 Turbo Evolution fut créée. En juillet 1983, les 500 modèles furent dispersés entre la côte Est et Ouest des États-Unis et inspectés afin de s'assurer de leur conformité. Ils possédaient des turbos plus puissants, des systèmes de contrôle optimisés et un dispositif Water Turbo Traction – basé sur un mécanisme d'injection d'eau à l'intérieur du système d'admission, inventé et breveté par Volvo.

En 1984, la Volvo 240 Turbo commença véritablement à concourir dans la catégorie Groupe A. Volvo était en charge de sa construction et devait s'assurer que l'ensemble des composants étaient conformes. Plusieurs équipes indépendantes s'affrontaient. La première année fut couronnée par deux victoires. Les suédois Ulf Granberg et Robert L. Kvist se distinguèrent lors de l'ETC à Zolder en Belgique, tandis que Per Stureson s'imposa sur le Norisring au cours de la première saison du DTM.

Les espoirs de Volvo grandirent à partir de 1985. Deux équipes officielles constituaient à présent une véritable écurie. L'objectif était non seulement de vaincre les concurrents tels que Rover ou BMW, mais également de laisser place à un affrontement entre équipes.

L'équipe suisse Eggenberger Motorsport participa à l'ETC sous le nom de Volvo Dealer Team Europe. Elle se composait des pilotes Thomas Lindström de Suède, Sigi Müller Jr. d'Allemagne de l'Ouest, Gianfranco Brancatelli d'Italie, et Pierre Dieudonné de Belgique.

L'autre équipe engagée à l'ETC fut la Magnum Racing de Suède, composée d'Ulf Granberg, d'Anders Olofsson et d'Ingvar Carlsson.

Par ailleurs, IPS Motorsport participa au DTM. Pour la nouvelle saison, Per Stureson courait au volant d'une nouvelle voiture plus compétitive qui bénéficiait de plus de puissance et d'une meilleure maniabilité. Au premier aperçu, le public et les challengers ne prirent pas vraiment au sérieux le « bloc » de Volvo. Mais il ne fallut pas longtemps à la « flying brick » pour démontrer son avantage concurrentiel – bien que ses rivales comme la Rover 3500 V8 et la BMW 635 furent équipées de moteurs significativement plus puissants.

La version de course de la Volvo 240 Turbo possédait des culasses en aluminium et des pistons, des bielles de liaison et des vilebrequins forgés. L'injection fonctionnait via un système Bosch Kjetronic construit sur-mesure et le turbo Garrett montait jusqu'à 1,5 bar. Il en résultait un moteur 2,1 L capable de délivrer environ 300 ch et de propulser le véhicule jusqu'à environ 260 km/h.

Tous les éléments détachables tels que les portes ou le capot étaient fabriqués à partir de feuilles de métal plus fines que celles présentes sur le véhicule de production. L'essieu arrière pesait six kilos de moins, et les freins comptaient quatre étriers à pistons et des disques ventilés. Un système de ravitaillement rapide permettait de remplir la voiture de 120 litres d'essence haute performance en seulement 20 secondes.

Le 13 octobre 1985, juste après le Grand Prix du Portugal à Estoril, c'était terminé. Volvo avait remporté 6 des 14 courses et le duo Lindström / Brancatelli avait gagné tout le Championnat ETC, tandis que Per Stureson s'était imposé au DTM après une victoire et cinq podiums.

Comme si l'ETC et le DTM ne suffisaient pas, Volvo a également dominé en 1985 le Championnat des Voitures de Tourisme en Finlande, au Portugal et en Nouvelle-Zélande. Par ailleurs, une Volvo 240 Turbo avec conduite à droite remporta le Championnat d'Écosse des Rallyes la même année.

En prévision du 30^{ème} anniversaire des titres gagnés en 1985, un grand intérêt s'est développé pour l'histoire de la Marque au sein du Groupe A dans les années 80. Cet enthousiasme s'est notamment manifesté à l'occasion des célébrations qui se sont déroulées lors du VROM au mois d'août à Göteborg, le plus grand rassemblement international Volvo.

Images liées

