



1927
90^e ANNIVERSAIRE
2017



V O L V O

1927-20



Volvo fête ses 90 ans pour mieux se projeter vers l'avant. Sans nostalgie ni passéisme, le récit de son histoire est aussi celui de son présent.

PARI SUR L'AVENIR

ÉDITO

par Yves Pasquier-Desvignes
Président de Volvo Car France

Dans toutes les familles, fêter un anniversaire est d'abord l'occasion de se rassembler pour passer un agréable moment ensemble, évoquer les bons souvenirs et envisager l'avenir. Notre marque n'échappe pas à la règle et Volvo se réjouit cette année de célébrer son 90^e anniversaire. Bon pied, bon œil, notre nonagénaire affiche une insolente santé de fer, à l'image du célèbre logotype qui orne ses calandres depuis 1927.

Pourtant, son histoire n'a pas été un long fleuve tranquille. Elle a connu des hauts et des bas, des espoirs et des craintes, des alliances et des ruptures tout au long de son quasi siècle d'existence. Mais, de ces épreuves, elle a tiré sa force, et l'histoire de cette construction est fondatrice de l'iden-

tité de Volvo. Une identité particulière dans le monde automobile avec des valeurs universellement reconnues et plus que jamais d'actualité.

De même qu'on jette un coup d'œil dans le rétroviseur avant de dépasser, Volvo fête ses 90 ans pour mieux se projeter vers l'avant. Sans nostalgie ni passéisme, le récit de son histoire est aussi celui de son présent. Le dernier break V90 n'aurait jamais existé, ou sous une autre forme, sans la Duett de 1953. Cette filiation s'inscrit dans les gènes d'une marque qui place l'automobiliste comme être humain au centre de ses préoccupations. Appliquée dès l'origine, cette stratégie a accompagné son développement et son succès.

C'est pourquoi je suis convaincu que sur de telles bases Volvo fera un très beau centenaire. Rendez-vous en 2027 !

1927

AU MATIN DU 14 AVRIL, LA PREMIÈRE VOLVO - ÖV4, aussi surnommée « Jakob » franchit le seuil de l'atelier d'Hisingen, à Göteborg.

2017

90 ANS PLUS TARD, AU TERME DE CETTE ANNÉE ANNIVERSAIRE, Volvo devrait franchir le cap des 20 000 000 de voitures produites.





1927
ÖV4
"JAKOB"



AVEC TOUT LE RESPECT DÙ À LA GRANDE ANCÊTRE DE TOUTES LES VOLVO !

La célèbre photo de sa première apparition (page précédente) a une histoire moins connue. Dans la hâte et la précipitation des grands jours, la voiture avait été finie d'assembler la nuit précédant sa sortie. Quand Hilmer Johansson, le directeur des ventes, s'installa au volant et enclencha la première, il partit... en marche arrière ! L'essieu arrière avait été monté à l'envers et il fallut, au petit matin, le remettre à l'endroit ! Voiture découverte pas forcément adaptée aux aléas climatiques suédois, l'ÖV4 fut très vite complétée par la PV4 qui, elle, offrait un toit. Ci-dessous, Gustav Larson en famille, à bord d'un prototype de l'ÖV4.



1927-1956

LE TEMPS DES PIONNIERS

La scène se déroule le 25 juillet 1924 au Sturehof, un restaurant chic de Stockholm. Attablés autour d'un plat d'écrevisses, deux hommes évoquent leur passion commune pour l'automobile. Assar Gabriëlsson et Gustaf Larson viennent de lancer les bases de ce qui sera Volvo. Tous deux sont trentenaires et se sont connus chez SKF, le célèbre fabricant suédois de roulements où le premier exerçait les fonctions de directeur commercial et le second travaillait en tant qu'ingénieur.

Dans les années qui suivirent, le soutien de SKF à ses deux anciens employés allait s'avérer déterminant. En plus d'un apport en capital, la société fournit l'usine d'Hinsingen, un quartier de Göteborg, ainsi que le nom Volvo qui signifie « je roule » en latin. Ce nom avait été déposé par SKF dès 1915 pour une gamme de roulements. Il s'avère parfaitement adapté pour une marque automobile, mémorisable, prononçable

sans trop de difficultés dans toutes les langues.

La grande aventure pouvait donc commencer et le 14 avril 1927 la première Volvo de série, l'ÖV4, sort des ateliers d'Hinsingen. Pour la Suède qui ne le sait pas encore, c'est aussi le début d'une épopée industrielle qui dure encore. Assar Gabriëlsson et Gustaf Larson voient loin et ont de bonnes raisons d'être optimistes. Ils savent qu'aux États-Unis la production de la Ford-T qui vient de prendre fin cette même année 1927 a dépassé les 16 millions d'exemplaires.

Les ambitions de Volvo sont plus modestes : 274 voitures produites en 1928, 1 383 l'année suivante... il faudra attendre 1949 pour atteindre le chiffre symbolique de 100 000 exemplaires en production totale. Crise de 1929, deuxième guerre mondiale : les événements n'ont pas toujours été favorables à un développement harmonieux. Volvo doit alors sa survie à la diversification de sa production. Jusqu'aux débuts des années 50, ce sont les camions, les taxis,

les bus, les moteurs d'avion ou encore les moteurs marins Penta rachetés en 1930, qui assurent la pérennité de la marque. Cependant, l'automobile reste le fil conducteur de l'activité et les nouveaux modèles séduisent comme la PV36 dite Carioca ou popularisent la marque comme la PV51 de 1937. Mais c'est dans l'immédiat après-guerre que les choses sérieuses commencent avec la mythique PV444. Pour la première fois, en 1949, la production automobile dépasse celle des camions et le groupe emploie plus de 6 000 salariés.

Le succès de la PV444, puis celui de sa version break, la Duett, ouvrent aussi la voie de l'exportation. Dès l'origine, Assar Gabriëlsson et Gustaf Larson avaient affirmé leurs ambitions dans cette stratégie. En 1955, les premières Volvo débarquent aux États-Unis. Même si on avait coutume de dire à cette époque que vendre des voitures aux Américains revenait à vendre des réfrigérateurs aux Esquimaux, le rêve des pères fondateurs s'est réalisé.



QUAND ILS ONT COMMENCÉ À TRAVAILLER SUR LE PROJET VOLVO,

Assar Gabriëlsson (à gauche) et Gustaf Larson, avaient respectivement 33 et 37 ans.

Parfaitement complémentaire, le premier comme entrepreneur et homme d'affaires, le second comme ingénieur et designer, ce tandem allait créer la marque, la développer et la diriger jusqu'au milieu des années 50. Signe de leur proximité, les deux hommes partageaient le même bureau sur le site d'Hinsingen.

1936
PV36
CARIOCA

ET VOICI LA PREMIÈRE VOLVO

« **CULTE** » ! Résolument moderniste, sa ligne fluide s'inscrivait dans le sillage aérodynamique des belles américaines type Chrysler Airflow apparue l'année précédente. L'origine de son appellation « Carioca » reste mystérieuse. Peut-être faut-il y voir un hommage aux rythmes sud-américains alors en vogue, combinant légèreté, insouciance et beauté de la danse. Aussi séduisante soit-elle, cette « danseuse » allait connaître un échec commercial sévère. Son prix élevé, son châssis traditionnel et son moteur moins performant que le 8-cylindres en ligne de la Chrysler ne lui permettaient pas de rivaliser avec la concurrence d'Outre-Atlantique. Seuls 500 modèles furent produits et vendus sur trois ans. Si elle n'a pas trouvé sa clientèle en 1935, la PV36 Carioca fait aujourd'hui le bonheur des fans et des collectionneurs.



1944
PV444

LES SUÉDOIS SE LA SONT LITTÉRALEMENT ARRACHÉS.

Avec ses deux portes, son moteur économe 4-cylindres de 1 414 cc pour 40 ch, son moderne châssis mono-coque, son pare-brise en verre feuilleté – une première –, la PV444 est incontestablement le bon numéro pour Volvo au sortir de la guerre, une sorte de Coccinelle version scandinave. Elle est aussi la première à avoir profité d'une opération marketing avant l'heure. Présentée au salon de Stockholm 1944, elle est affichée au prix défiant toute concurrence de 4 800 couronnes suédoises, soit exactement le tarif de l'ÖV4 dix-sept ans auparavant. En dix jours, 250 000 visiteurs se pressent pour la découvrir, 2 300 signant un bon de commande. Seul problème, les grandes grèves d'après-guerre et la pénurie d'approvisionnement en acier allaient empêcher la mise en production. C'est seulement en 1947 que sont livrées les premières PV444 et, jusqu'en 1950, l'usine ne peut suivre la demande. Conséquence : les modèles d'occasion sont vendus près du double du prix du neuf. Et les acheteurs de 1944 n'hésitent pas à revendre leur bon de commande pour empocher la différence. La PV444 sera produite jusqu'en 1958 à plus de 200 000 exemplaires alors que les prévisions initiales tablaient sur 8 000 voitures.





1943
PV445
DUETT



C'EST À LA DUETT QUE LES BREAKS

VOLVO CONTEMPORAINS doivent en grande partie leur réputation. Duett comme « deux voitures en une » selon le slogan de l'époque. Sur la base de la PV444 dont elle conserve les deux portes, le châssis et le moteur, elle propose une double porte battante à l'arrière qui ouvre sur un large espace propice à un usage professionnel comme à des activités de loisirs. Le concept moderne de break est né avec elle. Toujours améliorée et sous d'autres appellations comme P210, mais reconnaissable à son style unique, la Duett sera produite jusqu'en 1969 à 90 000 exemplaires.

A CETTE ÉPOQUE LES PORTE-CONTENEURS N'EXISTAIENT PAS

et charger les voitures sur un cargo relevait d'un exercice d'équilibriste. Mais l'enjeu en valait la chandelle et, dès 1955, Volvo s'implanta sur le territoire américain pour vendre d'abord des PV444 avant que les Amazon ne prennent le relais.

1956
DIRECTION
L'AMÉRIQUE



SÉCURITÉ AVANT TOUT

Chez Volvo, le principe prioritaire de sécurité tient autant de la culture que du caractère génétique. Dès 1927, Gustav Larson, fondateur de la marque et concepteur des voitures, définissait de façon très claire ce principe : « les voitures sont conduites par des femmes et des hommes. C'est pourquoi le principe qui doit guider tout ce que nous faisons chez Volvo est et doit rester la sécurité ». C'était aussi une question de survie dans la Suède de cette époque où les routes goudronnées étaient rares hors des grands axes et où il fallait rouler sur la neige une bonne partie de l'année.

En plaçant le conducteur et les occupants de ses voitures au centre des préoccupations, Volvo a introduit un certain nombre de technologies innovantes. Aujourd'hui encore, la ceinture de sécurité 3 points (1959) est, à elle seule, le dispositif qui a permis de sauver le plus grand nombre de vies sur la route. Au fil du temps, les véhicules Volvo ont été équipés d'un nombre sans cesse croissant de solutions de sécurité innovantes, du pare-brise en verre feuilleté de 1944 à la



détection aujourd'hui des piétons, cyclistes et grands animaux avec freinage automatique d'urgence.

Malgré tout, c'est l'interaction entre ces différents systèmes et fonctions de sécurité, et non les seuls éléments pris individuellement, qui assurent le niveau de sécurité d'un véhicule. Dans une Volvo, la sécurité est la résultante d'une solution complète et intégrée. Cette approche globale est, depuis l'origine, au cœur de la philosophie de la marque en la matière. Sur des centaines d'hectares en périphérie de Göteborg et en complément du Volvo Safety Center, le centre d'essais AstaZero reproduit en grandeur nature tous types de route, martyrise les voitures, réalise les crash-tests où tous les modèles actuels

obtiennent le score maximum. Volvo s'est également dotée, depuis 1970, d'un département d'accidentologie qui se déplace, de jour comme de nuit, sur le lieu où est impliqué un de ses modèles pour analyser, comprendre et imaginer des solutions pour l'avenir.

L'avenir, justement, en matière de sécurité a une date : 2020. Dans le cadre de son objectif Vision 2020, Volvo s'est engagée à ce qu'aucun occupant d'un de ses modèles ne soit ni tué ni grièvement blessé lors d'un accident. Le projet est ultra ambitieux et la fin de la décennie approche à grands pas. Mais il reste plus que jamais d'actualité et le développement de la conduite autonome s'inscrit dans cette stratégie. Ce qui semblait encore un doux rêve il y a une dizaine d'années est aujourd'hui réalité. En ce début d'année 2017, Volvo met à exécution le projet Drive Me qui confie une centaine de voitures à des habitants de Göteborg pour l'essai de conduite autonome le plus ambitieux du monde. En collaboration avec Uber, des XC90 vont aussi circuler de façon autonome aux Etats-Unis. L'avenir est en marche, la sécurité a tout à y gagner.



1926
TEST
D'ÉPOQUE

PASSERA ? PASSERA PAS ?

Basculera ? Basculera pas ? Le Volvo Safety Center de 1926 n'était pas aussi sophistiqué que celui d'aujourd'hui et les procédures de crash-test moins contraignantes. Il s'agit là de l'examen de passage de l'un des dix prototypes de l'ÖV4, première Volvo commercialisée l'année suivante et déjà soucieuse des principes de sécurité.



1944
PARE-BRISE
FEUILLETÉ



LA PV444 EST LA PREMIÈRE voiture au monde à être dotée d'un pare-brise en verre feuilleté. Autre innovation : un habitacle renforcé façon cellule de sécurité protège conducteur et passagers.

1959
CEINTURE
DE SÉCURITÉ
3 POINTS

CHEZ SON EMPLOYEUR PRÉCÉDENT, Saab Aviation, l'ingénieur Nils Bohlin était en charge du développement des sièges éjectables et des systèmes de sécurité pour les pilotes de l'armée. Embauché par Volvo en 1958, il devient le premier ingénieur spécifiquement en charge de la sécurité des occupants d'une voiture. Il allait se servir de son expérience acquise dans l'aviation, non pas pour catapulter le conducteur en dehors de l'habitacle, mais au contraire le plaquer fermement à son siège en cas de choc. En inventant la ceinture de sécurité à trois points d'ancrage, Nils Bohlin a probablement sauvé des millions de vies. Dès 1959, Volvo devenait le premier constructeur au monde à équiper en série ses voitures de ceintures de sécurité aux places avant. Il s'agissait de la P120 Amazon et de la PV544. L'exemple allait être rapidement suivi par l'ensemble des constructeurs à travers le monde. Aujourd'hui encore, le système inventé par Nils Bohlin reste probablement l'élément de sécurité le plus important à bord d'une automobile.



1964
SIÈGE ENFANT
DOS À LA
ROUTE

POUR VOLVO, LA CHOSE N'A JAMAIS FAIT AUCUN DOUTE.

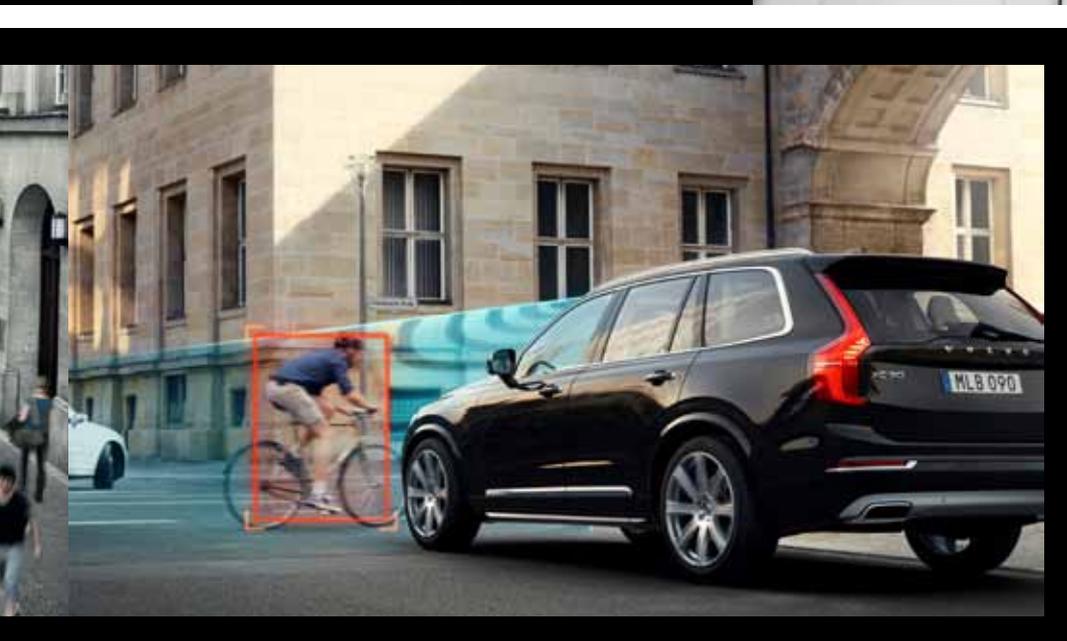
Jusqu'à l'âge de 3 ou 4 ans, la place d'un enfant dans une voiture est dans un siège bien sûr, mais un siège impérativement placé dos à la route. En liaison avec des médecins, des ergothérapeutes, des parents, la marque travaille depuis plus de cinquante ans sur ce sujet spécifique qui mérite toutes les attentions. En 1964, le premier prototype était testé à bord d'une PV544 et en 1972 Volvo proposait le premier siège enfant de série dos à la route. Depuis cette date, le confort et la maniabilité de ces sièges se sont constamment améliorés. Un concept de siège gonflable a même été présenté en 2014. En complément du siège enfant, et jusqu'à atteindre la taille d'1,40 m, Volvo préconise l'utilisation d'un coussin rehausseur. En 1990, la Volvo 960 était la première à intégrer ce rehausseur, suivie en 2007 par le break V70 qui offrait un rehausseur à deux niveaux pour mieux épouser le développement de l'enfant.

L'ÉLECTRONIQUE EMBARQUÉE peut faire des miracles en matière de sécurité. City Safety est aujourd'hui le nom générique de toutes les fonctions de freinage autonome à bord d'une Volvo. Il est considéré comme le système de prévention des accidents le plus abouti que l'on puisse trouver dans une voiture moderne. Lors de son lancement en 2006, en série sur XC60, City Safety se contentait, au moyen d'une caméra et d'un radar, de déclencher un freinage automatique pour éviter de percuter le véhicule qui précédait. Et le système n'était actif que jusque 30 km/h. Dix ans après, City Safety qui s'est enrichi de multiples fonctionnalités reste actif quelle que soit la vitesse, de jour comme de nuit. Le système sait dorénavant détecter deux-roues, vélos, piétons et grands animaux. S'il ne peut éviter tous les accidents, City Safety, grâce au freinage automatique à pleine puissance, en limitera toujours les conséquences par la réduction de la vitesse au moment de l'impact. Dans la perspective de n'enregistrer aucun mort ou blessé grave à bord d'une Volvo à partir de 2020, City Safety constitue un atout majeur pour la marque.





2017
CONDUITE
AUTONOME



LA VOITURE AUTONOME, ce n'est plus de la science-fiction. Dès cette année, des Volvo vont rouler de façon autonome en Suède, en Angleterre, en Californie ou encore en Chine. Volvo travaille sur le sujet depuis des années et est considéré comme l'un des constructeurs les plus en pointe dans ce domaine. En attendant les retours d'expérience de ces multiples tests en conditions réelles, 2017 s'annonce comme une année charnière en la matière. Une belle façon d'envisager l'avenir au moment même où la marque fête ses 90 ans.

1964
TORSLANDA



INAUGURÉ VOICI PLUS DE 50 ANS avec un potentiel de production estimé de 110 000 à 200 000 voitures en fonction de l'organisation des équipes, le site de Torslanda, est aujourd'hui encore le cœur historique de Volvo. Pour la région de Göteborg, l'usine reste un lieu de travail unique en son genre. Au fil des ans, on évalue à plusieurs centaines de milliers le nombre d'employés qui y sont passés. Dans les années 60 et 70, Torslanda a permis également à de nombreuses femmes d'accéder au marché du travail. Dès son ouverture, le site a constitué une référence en termes de technologies de production, d'amélioration de la qualité et d'environnement de travail. La participation du personnel à l'essor de l'usine a toujours constitué un facteur de succès déterminant. Sur cette photo, prise en 1967, on voit que le principe de l'open space dans les bureaux était déjà d'actualité. La mise en pli des dames est parfaite. Sur les bureaux, pas trace d'un ordinateur mais les machines à écrire sont en place, le téléphone – parfois même deux – aussi. On aperçoit même un cendrier. Autre époque, mais l'esprit demeure.

1956-1980

LE TEMPS DES CONTRASTES

Lorsque Assar Gabrielsson abandonna son poste de président à Gunnar Engellau, le 13 août 1956, le père fondateur laissait à son successeur une entreprise reconnue, des sites adaptés à sa taille, une vision tournée vers l'export et des modèles-phares comme la Duett ou la PV444. Il avait fallu à Volvo 23 ans pour produire ses 100 000 premiers véhicules, ce qui correspondait peu ou prou à la production annuelle au début des années 60. Ce changement de dimension allait imposer une nouvelle stratégie, tant dans l'évolution des produits que dans le redéploiement de l'outil industriel. Avec un effet pervers : une sous-capitalisation qui allait mettre à mal le groupe dans les années 70 et l'obliger à chercher des alliances.

Au niveau des modèles, Volvo roule bien. La P120 Amazon, modèle aujourd'hui emblématique de la marque, a été présentée en 1956. Cette berline tri-corps au design moderne fait un tabac

aux Etats-Unis et se partage le marché grand public avec les PV444 et 544 dont les lignes pourtant datées n'altèrent pas le succès. En 1961, le coupé sportif P1800 fait tourner les têtes, le break de chasse 1800 ES achèvera de conquérir les cœurs. Tous termineront leur carrière à la fin des années 60, la seule Volvo 144 apparue en 1966 prenant le relais. Lui succèdera en 1974 la fameuse 240, best-seller absolue dans ses multiples versions, mais il faut se rendre à l'évidence : Volvo est quasiment devenue une marque monoproduit. De 203 000 voitures en 1976, la production tombe à 158 000 en 1977. Pour l'entreprise, qui compte désormais 20 000 salariés, le risque est mortel. D'autant que des investissements colossaux ont été réalisés pour les nouveaux sites de Torslanda, en Suède, et de Gand, en Belgique. Ce dernier permettait à Volvo une ouverture sur ce qui était à l'époque le Marché Commun.

Afin d'élargir son offre vers des modèles plus compacts, Volvo devient

majoritaire en 1974 au capital du constructeur hollandais Daf. C'est ainsi que naquit la Volvo 66, directement dérivée de la Daf 66 et de sa fameuse transmission à variateur, ainsi que la 343. Ces Volvo « de poche » vont attirer une nouvelle clientèle dans les concessions, permettre surtout de passer le cap difficile des années 80. Toujours en manque de trésorerie, Volvo passe en 1979 un accord de coopération industrielle avec Renault qui devient actionnaire minoritaire, fournissant par exemple le moteur des 343. L'idylle franco-suédoise, après de longues fiançailles agitées, prendra fin en 1993.

Autre histoire tricolore lors de cette période : Volvo France S.A., filiale de la maison-mère, est créée en 1972. Dès 1958 pourtant, des P120 Amazon avaient été importées en France par la Compagnie Bolinder's, un fabricant de tracteurs suédois racheté par Volvo en 1950 et qui disposait d'une représentation à Paris. En 1972, Volvo avait tout de même vendu 5 346 voitures en France.



1956
VOLVO 120
AMAZON



CHANGEMENT D'ÉPOQUE ! En août 1956, l'apparition de l'Amazon fait l'effet d'une bombe. Carrosserie trois volumes, lignes fluides, bel espace vitré, calandre à fort caractère, la voiture dessinée par le jeune Jan Wilsgaard et inspirée par le design italien, britannique et américain, fait sensation. D'un coup, la précédente P444 accuse son âge... sans d'ailleurs que cela nuise à sa carrière commerciale. Mais le succès de l'Amazon est immédiat. Fabriquée uniquement en version 4-portes les premières années, elle est propulsée en tête des ventes. La seconde version, lancée en 1958, est la 122 S, pour Sport. Celle-ci a été le premier modèle au monde équipé en série de ceintures de sécurité 3 points à l'avant. D'autres versions allaient suivre au fil de la décennie. Lorsque la toute dernière Amazon sortit de chaîne à Torslanda le 3 juillet 1970, 667 322 modèles l'avaient précédée dont plus de la moitié vendus à l'export, notamment aux Etats-Unis. Elle fut aussi la première Volvo à être importée en France. Son élégance et sa fiabilité ont largement contribué à l'image de Volvo à travers le monde. Bon nombre d'entre elles roulent d'ailleurs encore, bichonnées par des propriétaires toujours sous le charme.



1961
P1800
P1800ES



PASSÉ À LA POSTÉRITÉ COMME LA

VOITURE DE ROGER MOORE, alias Simon Templar, dans la série télévisée à succès « Le Saint », le coupé P1800 occupe une place à part dans l'histoire de Volvo. Sa force d'attraction quasi magique en a fait un emblème et a suscité un attrait pour la marque au niveau international. Planifié en Suède, dessiné en Italie, présenté en Belgique, carrossé en Ecosse, assemblé en Angleterre, c'est le modèle de la mondialisation avant l'heure. Exigence de qualité oblige, la production reprit le chemin de la Suède dès 1963 après les 6 000 premiers exemplaires. La P1800 donnait à Volvo une image plus dynamique, plus jeune, plus sportive, en un mot plus moderne. Après l'échec de la P1900, les concessionnaires réclamaient un modèle de ce type dans leur gamme pour doper les ventes. Ils furent comblés. Jusqu'à sa fin de carrière en 1972, la P1800 (puis P1800 S, puis 1800 S), ne connut aucun bouleversement esthétique. Au plan technique en revanche, elle bénéficiait avant tout autre modèle des innovations techniques : 4 freins à disque, moteurs plus puissants ou injection électronique. C'était la favorite. On notera enfin que Roger Moore était un homme de goût : il possédait à titre personnel un coupé P1800. En 1971 apparut une ultime version de carrosserie : le break de chasse 1800 ES au hayon vitré caractéristique. Il fait partie lui aussi de la mythologie Volvo

L'AMÉRICAIN IRV GORDON ET SA P1800 ROUGE DE 1966 : 5 millions de km au compteur, soit 125 fois le tour de la Terre. Et une histoire d'amour qui dure toujours.



**1966
VOLVO 144**

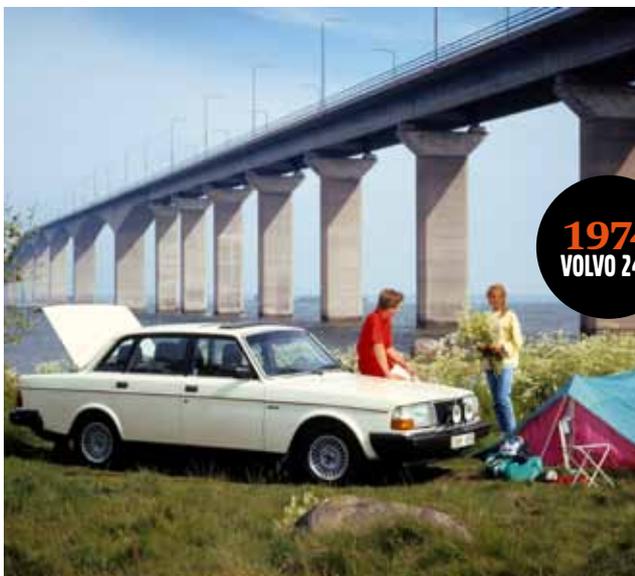
PAS FACILE DE SUCCÉDER À LA PV444 ET À L'AMAZON.

Après 5 ans de développement, la berline 4-portes 144 joue à fond la carte de la sécurité et s'apprête à forger l'identité de la marque tout entière. Au programme double circuit de freinage et quatre freins à disque, zones de déformation programmées avant arrière, tableau de bord rembourré, ceintures de sécurité 3 points, et plus tard appuie-tête, ceintures arrière, sécurité enfants, protection contre les chocs latéraux. La 144, puis la 142 (2 portes), 145 (break), 164 (6 cylindres), étaient toutes synonymes de qualité, de sécurité et d'esprit pratique dans l'esprit fonctionnaliste des années 60. Elles allaient trouver leur public avec 1,25 million de voitures produites jusqu'en 1974. Pour la première fois dans l'histoire de la marque, un modèle dépassait le million d'exemplaires.



**1959
P1900 VOLVO
SPORT**

C'EST L'HISTOIRE D'UN FLOP MAGNIFIQUE, le divorce annoncé de l'impossible mariage entre le rêve américain et le pragmatisme suédois. La carrosserie en matériau composite de ce superbe cabriolet ne pouvait correspondre aux exigences de Volvo en matière de robustesse. Les panneaux se détachaient, les attaches de suspension cédaient, le nouveau patron Gunnar Engellau préféra mettre fin à l'aventure après seulement 67 exemplaires construits. La cinquantaine de modèles survivant aujourd'hui font le bonheur des collectionneurs. On les comprend.



**1974
VOLVO 240**

CONSIDÉRÉE À SA SORTIE COMME UN SIMPLE RESTYLAGE DE LA SÉRIE 140,

moquée pour ses lignes taillées à la serpe, la Volvo 240 allait faire taire toutes les critiques durant ses 19 années de carrière. En pulvérisant d'abord le record de production avec près de 2,9 millions d'exemplaires vendus, en devenant ensuite une référence internationale en termes à la fois de sécurité et d'environnement. Choisie par l'agence américaine de sécurité routière NHTSA comme modèle étalon pour ses recherches, la Volvo a servi de base à la future réglementation américaine dans ce domaine. Idem pour l'introduction de la sonde lambda qui allait déterminer les normes pour le contrôle des émissions d'oxyde d'azote. Déclinée par la suite en version 6-cylindres, elle devient 260. Quant à la version break 245, elle reste aujourd'hui encore pour ses nombreux nostalgiques l'incarnation même de « la » véritable Volvo. Carrée, pratique, bonne à tout faire, elle reçut en France le surnom de « break d'antiquaires », la corporation étant connue pour aimer les grands volumes de chargement bien utiles pour transporter les armoires normandes.

DANS LA COURSE

Il faut le reconnaître : le nom de Volvo ne vient pas spontanément à l'esprit lorsqu'on évoque la compétition automobile. Dire que les fondateurs de la marque étaient peu préoccupés par ce domaine relève de l'euphémisme. On prête à Assar Gabrielsson ce jugement définitif : « les courses de lévriers ont autant d'influence sur le développement des voitures que le sport automobile ». Cependant ce point de vue présidentiel n'allait pas être respecté par tous, à commencer par les premiers clients qui n'hésitèrent pas en 1928 à engager leur ÖV4 dans ce qu'on appelait des « winter rally » en Suède, des épreuves d'endurance plus que de vitesse. Il est vrai que rejoindre Stockholm depuis Göteborg au mois de février relevait de la performance.

Les choses allaient évoluer avec la conquête du marché américain à partir de 1955. La compétition y était un vecteur fort de notoriété et de publicité. « Win on Sunday, Sell on Monday » - Gagner le dimanche, c'est vendre le lundi - disait le slogan. Passage obligatoire, le rallye de Monte-Carlo avec ses fameux parcours de concentration depuis toute l'Europe. La première Volvo à y participer fut une PV444 en 1949. Elle se classa 100^e sur 166 concurrents mais se distingua surtout par les trois paires de skis que l'équipage avait emporté sur le toit jusqu'à Monaco ! A la fin des années 50, avec ses pilotes réputés Gunnar Andersson puis Tom Trana, Volvo remporte de nombreuses compétitions dans toute l'Europe : rallye de Suède, rallye des Tulipes en Hollande, rallye de l'Acropole en Grèce. Les PV544 règnent en maître sur la discipline. Et Volvo s'impose sur tous les continents avec sa première

victoire aux Etats-Unis, en 1958, dans une épreuve d'endurance. En Afrique aussi, la victoire des frères Singh au Safari Rally est un formidable événement.

Sur la piste, c'est à la 240 Turbo qu'a incombé la charge de faire briller le nom de Volvo. Mission remplie en 1985 avec la victoire de Lindström et Brancatelli dans la championnat d'Europe des voitures de tourisme (ETCC) tandis que Per Stureson s'impose dans l'exigeant championnat allemand. Mais l'un des « coups » les plus réussis de Volvo en compétition, en tous cas celui qui a eu le plus de retentissement, reste la participation en 1994 du break 850 au très relevé championnat anglais des voitures de tourisme (BTCC). Volvo venait d'inventer le break de compétition avec des résultats très honorables... et une publicité incomparable.

Aujourd'hui, Volvo vise encore plus haut en participant au championnat du monde des voitures de tourisme (WTCC), probablement l'épreuve la plus relevée du sport automobile après la Formule 1. L'écurie Cyan Racing y a engagé deux S60 Polestar, Polestar étant la marque performance de Volvo. Par rapport à leurs concurrentes, les S60 Polestar présentent la particularité d'être équipées du même moteur que les voitures de série. Avec bonheur puisque pour sa première saison Volvo fait jeu égal avec les meilleurs, remportant notamment sa première victoire à Shanghai. Assar Gabrielsson avait peut-être tort.

1958
GUNNAR
ANDERSON

NÉ EN 1927, IL AVAIT LE MÊME ÂGE QUE VOLVO. D'où son surnom « Volvo Gunnar ». Il fut aussi le premier champion de la marque, inaugurant un statut « semi-usine ». Il remporte le rallye de Suède 1958 (photo) au volant d'une PV444 équipée du moteur de 85 ch destiné aux modèles américains. Cette même année, il devient champion d'Europe des rallyes. Il confirme en remportant le Gran Primo Argentina (Rallye d'Argentine) en 1960 et à nouveau le championnat d'Europe en 1963 sur une Volvo Amazon. En parallèle à sa carrière de pilote, il est appelé à la direction du service compétition de Volvo. Poste qu'il occupera jusqu'à sa retraite en 1992 tout en restant, passion oblige, pilote d'essai et ambassadeur de la marque.





1959
EWY
ROSQVIST

QUAND ELLE REMPORTA LE TITRE DE CHAMPIONNE D'EUROPE DES RALLYES EN 1959, cette jolie blonde de 30 ans fit tourner toutes les têtes. Née dans une ferme et assistante vétérinaire de formation, elle expliquait son talent par le nombre de kilomètres qu'elle devait parcourir chaque jour sur les petites routes hasardeuses du sud de la Suède. Dotée d'un solide sens de l'humour, elle prétendait aussi que sa réputation de pilote rapide était surtout due à la relative faiblesse du freinage de sa PV544. Tant de talent n'allait pas passer inaperçu et Ewy était embauchée par Mercedes-Benz en 1962, remportant notamment le Rallye d'Argentine.

DE STOCKHOLM À MONACO, LA ROUTE EST LONGUE ! Mais Volvo ne pouvait ignorer le mythique Monte-Carlo, une épreuve à sa dimension avec son long parcours de concentration et ses conditions climatiques difficiles. Sans jamais l'emporter, la marque y a conforté sa réputation de robustesse, réunissant pour chaque édition des voitures venues des quatre coins de l'Europe. La première Volvo à participer fut une PV444 en 1944, pilotée par des concessionnaires suédois. Elle connut un joli succès à l'arrivée sur les rives de la Méditerranée avec ses trois paires de skis fixées sur le toit !



1959
RALLYE DE
MONTE-CARLO



1960
RALLYE DE
HOLLANDE

**PHOTO DE FAMILLE
POUR LES TROIS**

VOLVO PV544 engagées au Rallye de Hollande en 1960. On reconnaît les deux pilotes stars de la marque : Gunnar Andersson (à droite en combinaison bleue) et Ewy Rosqvist (au centre en chemisier à fleurs).



1964
RALLYE DE
L'ACROPOLE

LES DIEUX SONT DESCENDUS DE L'ACROPOLE.

Vainqueurs du célèbre rallye grec en 1964, Tom Trana et son copilote Gunnar Therman ont installé leurs trophées sur le capot de leur PV544 blanche. Les deux hommes allaient remporter cette année-là le championnat d'Europe des rallyes.



L'IMAGE A FAIT LE TOUR DU MONDE... et une formidable publicité pour Volvo. Au Kenya, autour de leur suédoise PV 544 blanche n° 1, deux Hindous, coiffés du turban de leur caste, célèbrent leur victoire au Safari Rally, la mythique épreuve africaine réputée comme la plus exigeante au monde. C'était en 1965 et les frères Singh, Joginder et Jaswant, d'origine indienne mais résidant à Nairobi, venaient d'écrire une des plus belles pages de l'histoire de la compétition automobile. Ayant tiré le n°1 dans l'ordre des départs, plus personne ne les revit jusqu'à la ligne d'arrivée qu'ils franchirent cinq jours plus tard devant une foule en délire.

La voiture des vainqueurs, qui appartient toujours à leur famille, est aujourd'hui exposée au Musée Volvo de Göteborg. Quant à Joginder, il ne cessa d'affirmer jusqu'à sa mort, en 2013 à Londres à l'âge de 81 ans, que la PV 544 était la meilleure voiture qu'il ait jamais conduite.

1965
SAFARI
RALLY



1985 240 TURBO À L'ETCC

AU DÉBUT DES ANNÉES 80, le championnat d'Europe des voitures de tourisme est le domaine réservé des BMW, Rover et autre Jaguar à 6, 8 ou 12 cylindres. Dans cet univers où les gros font la loi, que viendrait faire une petite Volvo 240, avec son moteur de série même agrémenté d'un turbo. Ses concurrents vont vite l'apprendre et celle qu'on surnommait « la brique volante », eu égard à son style disons peu nuancé, va devenir « la brique gagnante » en remportant le championnat 1984. Dans le monde très élitiste de la haute compétition, la 240 Turbo a fait la preuve que Volvo y avait sa place.



1994 UN BREAK AU BTCC

LE 4 AVRIL 1994, SUR LE CIRCUIT DE THRUXTON, le public anglais n'en croit pas ses yeux. Sur la grille de départ de la première épreuve du championnat britannique des voitures de tourisme (BTCC) figurent deux Volvo 850. Sauf qu'il ne s'agit pas de berlines, mais de breaks ! Rickard Rydell, l'un des pilotes avec Jan Lammers, avouera même plus tard qu'il n'aurait jamais signé avec Volvo s'il avait su qu'il devrait un jour piloter une « saloon car ». Hésitation des pilotes, sourire condescendant de la concurrence, cris d'orfraie des puristes... mais énorme succès auprès du public. D'autant que les résultats sportifs ne sont pas ridicules avec une 14^e place au classement général du championnat.



SUR LA PLUS HAUTE MARCHE DU PODIUM, Thed Björk, le pilote de la S60 du team Polestar Cyan Racing, peut laisser éclater sa joie. En ce 25 septembre, il vient d'apporter à Volvo sa première victoire dans le très disputé et prestigieux championnat du monde des voitures de tourisme (WTCC). Acquise à Shanghai, cette victoire n'en a que plus de prix. Elle vient couronner la nouvelle stratégie de Volvo en compétition et récompense une première saison riche en promesses. Fidèle à ses principes, Volvo se démarque de la concurrence en utilisant pour sa voiture de course la base moteur du modèle de série, en l'occurrence le 4-cylindres 2.0 Drive-E. Une vraie performance.

2016 S60 POLESTAR AU WTCC



1982
760

**AVEC CE MODÈLE
ENTIÈREMENT NOUVEAU,**

Volvo entre dans le cercle des constructeurs de voitures de prestige. Son design carré comme son V6 d'origine française lui confèrent une position statutaire. Elle se déclinera également en break et engendrera les versions 740, 760 et 780. A partir de 1990, les 940 et 960 prendront le relais et aideront Volvo à franchir le siècle. Toutes sont à l'origine du haut-de-gamme pour la marque.



1980-2010

LE TEMPS DES CHOIX

A l'aube des années 80, la situation de Volvo est paradoxale. La gamme est réduite mais les ventes se portent plutôt bien. Dans un marché mondial morose, la production bat son propre record chaque année. Mais les difficultés financières restent un souci constant. Pour survivre dans un univers hautement concurrentiel et mondialisé, il faut investir pour se développer. En 1980 précisément, le Japon produit plus de voitures que les Etats-Unis.

Dans la gamme existe une sorte de flottement qui illustre une hésitation stratégique. Heureusement, la 240 se vend comme des petits pains mais elle est bien seule. Volvo décide alors de se diversifier et développe la gamme compacte de la série 300 (343, 345, 360) née du rachat du Daf. Si ces Volvo « hollandaises » rompent avec une certaine tradition, elles présentent au moins l'avantage d'être appréciées d'un nouveau public et enregistrent d'excellents

résultats commerciaux. Elles vont faire la liaison avec les 440 et 460 toujours réalisées aux Pays-Bas tandis que les grandes berlines 760 puis 960 viennent coiffer la gamme. Les voitures sont toujours plus confortables, mieux motorisées, plus sûres avec l'introduction en série du système de protection contre les chocs latéraux (SIPS), mais l'étincelle se fait attendre. Elle survient en 1991 avec la présentation de la berline 850, « la plus méditerranéenne des suédoises » disait le slogan, suivie deux ans après du break. Traction avant, 5-cylindres transversal, suspension arrière multibras : on change de génération et le succès est au rendez-vous.

Toujours dans le souci d'élargir la gamme, les premières S40 et V40 voient le jour en 1995 dans un joint venture avec Mitsubishi qui développent ses propres modèles sur la même chaîne de montage. En 1996, Volvo passe le cap des 10 millions de voitures produites depuis sa création. Il aura fallu attendre pratiquement 70 ans pour atteindre ce chiffre. 20 ans vont suffire pour doubler la mise à la fin de cette année 2017.

Le début des années 2000 marque l'apparition de modèles qui vont énormément compter pour la marque dans un nouveau segment, les SUV. En 2002, le XC90 ouvre la voie avec un succès immédiat. Le premier XC60 lui emboîte le pas en 2008, celui-là même qui se trouve en tête des ventes Volvo aujourd'hui encore.

Le bouillonnement quelque peu anarchique de ces années-là n'est pas sans rapport avec la situation financière de Volvo. En 1993, le divorce avec Renault, alors que les noces avaient déjà été pratiquement célébrées, vient jeter un grand trouble dans l'organisation de l'entreprise. Son rachat par Ford Motor Company en 1999 apparaît comme une bouée de sauvetage. Sous l'égide du constructeur américain, Volvo intègre le Premier Automotive Group avec Land-Rover, Jaguar et Aston-Martin. Une belle compagnie qui ne durera pas puisque Ford vendra toutes ces marques une à une. Pour Volvo, une nouvelle aventure commence en 2010 au sein du groupe chinois Geely.



1986
480 ES

**ELLE A FIÈRE ALLURE CETTE PETITE
2-PORTES AUX LIGNES SPORTIVES**

et au drôle de regard avec ses phares rétractables. Ces derniers relèvent d'ailleurs davantage d'une contrainte réglementaire due à la législation américaine qu'à une véritable volonté stylistique. C'est aussi une première technique pour Volvo avec sa transmission aux roues avant. Et pour bien marquer son appartenance, le dessin de sa partie arrière évoque celui de la 1800 ES.



1991
850

AVEC SON COMPÈRE BREAK LANCÉ DEUX ANS PLUS TARD, la berline 850 apporte du sang neuf à Volvo. Essence ou diesel, les moteurs 5-cylindres en position transversale distillent une sonorité sportive. Dynamisme confirmé par la transmission aux roues avant et une qualité de châssis encore jamais atteinte par Volvo. On notera que l'arrivée du break 850 en 1993 coïncide avec l'arrêt de production du break 240. Ce passage de témoin entre deux modèles emblématiques conforte Volvo dans sa place incontestée de leader mondial des breaks. En 1997, les deux modèles poursuivent leur carrière sous les appellations de S70 et V70. Ils entrent dans l'histoire contemporaine de la marque.



2002
XC90

EN MATIÈRE DE MONOSPACES OU DE SUV, Volvo a longtemps tergiversé pour des raisons de sécurité. Les premiers n'ont jamais vu le jour, pour les seconds Volvo a franchi le pas en 2002 avec ce XC90 de première génération. Pour rester dans les normes-maison, le XC90 est doté d'un centre de gravité exceptionnellement bas pour un SUV, accompagné d'un système anti-retournement très sophistiqué spécialement mis au point pour lui. Il présente également la particularité d'offrir sept places. Sur ces bases, le XC90 reçoit un excellent accueil, avec une très forte demande aux Etats-Unis. En 2004, il est le modèle le plus vendu de la marque avec 84 000 unités. A sa fin de carrière, en 2014, il aura été produit à 636 000 exemplaires, ouvrant une voie royale à son actuel successeur.



1997
C70
CABRIOLET

QUARANTE ANS APRÈS L'EXPÉRIENCE MALHEUREUSE DE LA VOLVO SPORT P1900, produite à 67 exemplaires, Volvo revient au cabriolet avec le C70, un créneau sur lequel la marque a beaucoup hésité pour des raisons de sécurité. La parade est trouvée avec le système de protection ROPS qui déclenche automatiquement des arceaux de sécurité en cas d'accident. Avec son original toit pliable en trois parties et logeable dans le coffre, le C70 devient en 2009 un coupé-cabriolet. Destiné en priorité au marché américain, il mènera une honorable carrière un peu partout dans le monde jusqu'en 2012.

2006
C30



RETOUR SUR LE MARCHÉ DES VOITURES COMPACTES, PREMIUM CETTE FOIS, pour faire concurrence aux BMW série 1, Audi A1 et Mini. La C30 ne manque pas d'attraits avec son allure ramassée, son intérieur soigné, ses quatre places spacieuses et son hayon en forme d'hommage à la 1800 ES. Avec son caractère exclusif et ses deux portes, elle vise à séduire les jeunes urbains branchés ou les jeunes couples. C'est son charme et sa limite. Elle ne recevra jamais les deux portes supplémentaires qui auraient pu lui donner une autre dimension et élargir sa clientèle. En revanche, la C30 a été la première Volvo à proposer une version tout-électrique, avec à l'époque une autonomie annoncée de 150 km.



2008
XC60

POUR CERTAINS, LE SUV COMPACT XC60 est le sauveur de la marque qui connaissait une période troublée à la fin des années Ford. Petit frère du XC90 dans la gamme et dans l'esprit, il est en fait totalement différent dans sa réalisation, reposant sur une autre plate-forme et produit dans l'usine belge de Gand. Son succès ne s'est jamais démenti et il fait l'objet de toutes les attentions de la part de Volvo. Une version deux roues motrices voit le jour en 2009. Il est le premier à être doté en série du système de sécurité City Safety (freinage d'urgence automatisé). Rien n'est trop beau pour le XC60. Normal, il est en passe de devenir le best-seller absolu de la marque.



1976
SONDE
LAMBDA

STEPHEN WALLMAN A TOUTES LES RAISONS

D'ÊTRE FIER. Petite pièce mais gros morceau dans la lutte anti-pollution, la sonde lambda qu'il a inventée pour Volvo entraîne une réduction des émissions toxiques d'un moteur pouvant aller jusqu'à 90 %. Première à être équipée en 1976 en Californie, la Volvo 240 a été élue deux ans plus tard « Voiture la plus propre des Etats-Unis ». Conscient de l'enjeu universel de cette découverte, et comme il l'avait déjà fait pour la ceinture de sécurité 3 points, Volvo a abandonné ses droits sur le brevet d'invention pour que tous les constructeurs automobiles puissent en profiter. Ce qu'ils n'ont pas manqué de faire, tous sans exception.

2012
C30
ÉLECTRIQUE

LES PREMIERS PAS DE VOLVO DANS LE TOUT-ÉLECTRIQUE

avec cette C30 expérimentale produite à 250 exemplaires. Jamais commercialisée, elle a pourtant permis à la marque de se familiariser avec la nouvelle forme d'énergie que constituent les batteries. Le retour d'informations a profité à la mise au point des hybrides rechargeables. La prochaine Volvo 100 % électrique est annoncée d'ici 2019



ENVIRONNEMENT

La Suède rend un véritable culte à la nature, ses lacs, ses forêts, ses prairies, ses rivages, ses grandes fêtes de Midsommar pour le solstice d'été. Pays des éléments mêlés, soleil et neige, feu et glace, il porte en lui toutes les raisons d'un souci constant de préservation de l'environnement. Pur produit scandinave, Volvo s'inscrit naturellement dans cette logique avec une conscience particulière de ses responsabilités. Pehr Gyllenhammar, alors président, en témoigne dès 1972 lors d'une conférence de l'ONU à Stockholm sur le sujet : « Volvo tient à démontrer son réel engagement pour tout ce qui concerne la sécurité mais aussi pour tout ce qui touche à la protection de l'environnement ».

Déclaration de principes immédiatement suivie d'effets. La mise au point par un spécialiste Volvo de la sonde lambda liée au pot catalytique trois voies entraîne une réduction drastique des émissions

polluantes du moteur. Dès 1976, tous les modèles de la série 240 livrés aux Etats-Unis sont équipés de ce système qui devient une référence dans l'établissement des normes américaines anti-pollution. Quelques années plus tard, c'est l'ensemble de l'industrie automobile qui allait reprendre cette technique à son compte.

Plus globalement, Volvo travaille également sur son outil industriel pour en limiter les rejets toxiques. Au milieu des années 80, l'atelier peinture du site de Torslanda fait figure de pionnier dans le monde automobile en abandonnant progressivement l'usage des solvants. A partir de 1988, la création du prix Volvo de l'environnement récompensera chaque année une action positive dans ce domaine.

Au tournant du siècle, les efforts portent surtout sur les carburants alternatifs. Les berlines et breaks 850 Bi-Fuel fonctionnant au gaz naturel comprimé et à l'essence connaîtront un certain succès, notamment dans les pays nordiques.

Viendra le temps du GPL puis de l'éthanol qui ne parviendront pas davantage à s'imposer, principalement en raison d'infrastructures d'approvisionnement défaillantes.

Pour Volvo aujourd'hui, la bataille contre les émissions polluantes passe par trois stratégies complémentaires. Les motorisations Drive-E que l'on retrouve sur l'ensemble de la gamme bénéficient des technologies les plus avancées, à l'image de l'injection directe, pour limiter les rejets toxiques. Après la C30 Electric de 2012 lancée comme un ballon d'essai, la voiture 100 % électrique fait aussi partie des solutions envisagées. Un tel modèle est annoncé pour 2019 avec l'ambition de vendre un million de véhicules électriques d'ici 2025. Reste enfin la technologie hybride rechargeable conjuguant moteur thermique et moteur électrique qui fait d'ores et déjà les beaux jours de Volvo. A l'image du XC90 Twin Engine qui délivre une puissance de plus de 400 ch pour des rejets de CO₂ de 49 g/km.



**2012
V60 PLUG-IN
HYBRID**

**PREMIÈRE MONDIALE
POUR CE BREAK HYBRIDE
RECHARGEABLE**, combinant
moteur électrique et moteur
diesel, avec des valeurs hors-
normes : consommation de 1,8 l /
100 km, 48 g/km de CO₂. Il offre
en outre une autonomie de 50 km
en mode électrique seul. Chaque
modèle de la gamme Volvo
disposera à l'avenir d'une version
hybride rechargeable.



ENT PRIVILÉGIÉ



**2015
XC90 TWIN
ENGINE**

**OU L'HYBRIDE
RECHARGEABLE AU
SUPERLATIF !** Un moteur
thermique pour les roues avant,
un moteur électrique pour
l'essieu arrière, transmission
intégrale, 407 ch, sept
places... et 49 g/km de CO₂.
Une technique incomparable
dont vont prochainement
bénéficier la berline S90 et le
break V90. Pas de jaloux !



V40



2010-2017

LE TEMPS DES CONQUÊTES

Crise économique mondiale aidant, le début du nouveau millénaire n'a pas été facile pour Volvo. 460 000 voitures vendues en 2007, 374 000 en 2008, 334 000 en 2009 : il devenait urgent de mettre un terme à l'hémorragie. En août

2010, Volvo devenait officiellement propriété du groupe chinois Geely et ce nouveau mariage n'allait pas tarder à porter ses fruits. Avec des objectifs ambitieux, une image premium affirmée et une gamme renouvelée, Volvo renoue avec la croissance et les bénéfices.

Pour la troisième année consécutive, Volvo a annoncé des ventes historiques en 2016 à 534 332 exemplaires. Une performance d'autant plus intéressante qu'elle est portée par les deux grands marchés de conquête – ou de reconquête – que sont la Chine et les Etats-Unis. L'objectif de 800 000 voitures vendues dès 2020 se montre ainsi réaliste.

Pour Volvo, ce changement de dimension passe aussi par le développement de son outil industriel. 2017 verra l'inauguration de la nouvelle usine en Caroline du Sud qui sera la première unité de la

marque aux Etats-Unis. Avec ses 2 000 employés, cette implantation met en lumière l'engagement fort et à long terme de Volvo sur le territoire américain. Volvo Cars a également dévoilé une nouvelle stratégie de production pour la Chine, où la capacité de production est amenée à croître pour faire du pays une plate-



forme d'exportation vers le monde entier. Ses berlines S90 haut de gamme seront construites à Daqing, dans le nord du pays, tandis que les modèles actuels et futurs de la gamme 60 seront assemblés à Chengdu. Les modèles de la nouvelle gamme 40, dont le premier sera un petit SUV baptisé XC40, seront produits dans une usine en cours de construction à Lu-

qiao, située à 350 km au sud de Shanghai.

Volvo est également engagé dans l'une des stratégies d'électrification les plus complètes de l'industrie, avec l'introduction de véhicules hybrides rechargeables dans chaque gamme de modèles. Le lancement de la première voiture 100 % électrique est prévu d'ici à 2019, avec l'ambition de vendre un million de véhicules électriques d'ici 2025.

Systèmes de sécurité, aides à la conduite, conduite autonome : Volvo est à l'avant-garde de la mutation à l'œuvre dans l'industrie automobile. Une joint-venture vient par exemple d'être créée avec Autoliv, un équipementier de premier rang. Baptisée « Zenuity », qui concevra et développera un logiciel de conduite autonome et de nouveaux systèmes d'aide à la conduite, cette alliance est appelée à devenir l'un des leaders sur ce marché mondial en pleine croissance.

Alors qu'une centaine de XC90 s'apprêtent à faire l'expérience de la conduite autonome grandeur nature à Göteborg et dans ses environs, il est aujourd'hui évident que ces nouvelles technologies sont les conditions du succès pour l'automobile du 21^e siècle. Volvo a déjà les clés.

tous les modèles



V40
CROSS COUNTRY

DEUX GRANDES NOUVEAUTÉS SONT ANNONCÉES POUR CETTE ANNÉE 2017.

La nouvelle gamme 40, illustrée par deux concept-cars présentés l'an dernier dont un petit SUV XC40 (photo ci-contre), marque le lancement officiel de la stratégie mondiale de Volvo sur le segment compact premium. Cette gamme sera élaborée sur la base de la plateforme CMA (Compact Modular Architecture). Très attendu également au salon de Genève le tout nouveau XC60 qui va lui aussi changer de dimension puisqu'il est conçu à partir de la grande plateforme SPA (Scalabe Product Architecture).



S60
POLESTAR



V60



S60



XC60



2017/tous les modèles

CONÇUS PAR LA BRANCHE PERFORMANCE DE VOLVO CARS, la berline S60 Polestar et le break V60 Polestar développent 367 ch. Ils sont les modèles les plus rapides jamais construits par Volvo.



V60
POLESTAR

V60
CROSS COUNTRY





S90

V90

2017 tous les modèles



XC90



V90
CROSS COUNTRY



VOLVO 1927-2017 Volvo Car France, Communication Corporate, Direction de la publication : Hélène Laoudi et Marc Debord.
 Réalisation : Zaid. Credits photos : Volvo Cars et Ace Team. Impression : Grillet-impresions. Imprimé sur papier recyclé.