



VOLVO CAR FRANCE

Communiqués

Date de publication Mar 10, 2017 | ID: 206002

Conçue en Suède, produite en Italie : la Volvo 262C fête ses 40 ans



Il y a quarante ans, Volvo décidait de révolutionner la perception de sa marque. La [Volvo 262 Coupé](#) ne laissa personne indifférent et remporta un succès inespéré malgré son coût : le double de celui des versions de base de la gamme 200.

La Volvo 264 fut présentée à l'automne 1974 et, deux ans plus tard, le constructeur suédois dévoila son premier break 6 cylindres, la Volvo 265. Et cela ne faisait que commencer ! En mars 1977, au Salon international de l'automobile de Genève, la version qui marquera sans doute le plus les esprits vit le jour : un coupé 2 portes au pare-brise très incliné, coiffé d'un toit abaissé de 60 mm. Pour affiner encore la silhouette du véhicule, le carénage de la roue de secours fut supprimé, mais ce fut la seule modification de carrosserie.

La singularité de la 262C provenait de son habitacle somptueux faisant la part belle au cuir et au bois. Sièges, appuis-tête, panneaux de portes... même les poignées d'accoudoir étaient gainées de cuir.

Quand cessa la production de la Volvo 1800ES en 1973, elle n'avait aucune héritière naturelle sur le segment des sportives haut de gamme, une lacune à laquelle le PDG de Volvo de l'époque, Pehr G. Gyllenhammar, décida de remédier. Jugeant ce type de modèle extrêmement important pour le plus gros marché de Volvo à l'export – les États-Unis – c'est finalement un coupé de luxe, plutôt qu'une pure sportive de plus, qui emporta les suffrages.

Le designer en chef de Volvo, Jan Wilsgaard, réalisa les esquisses d'un modèle de prestige, mais aucune maquette ne vit jamais le jour. En lieu et place, une Volvo 164 fut utilisée pour tester les nouveaux intérieurs. Elle fut livrée au designer italien Sergio Coggiola, à Turin, où la carrosserie 4 portes fut remodelée en 2 portes avec abaissement du toit, lequel fut doublé de vinyle, tandis que les larges montants arrière furent frappés des trois couronnes ornant le blason de la Suède. Sur la version de série, elles furent remplacées par une couronne, plus grosse, l'une des rares marques distinctives par rapport au prototype si l'on exclut la plus évidente : que ce dernier était basé sur une 164.

Le moteur de la 262C était, initialement, un V6 de 2.7L et 141 ch, le même que sur les autres déclinaisons de la gamme 260, développé en collaboration avec Peugeot et Renault. Il était fabriqué à Douvrin, dans le Pas-de-Calais, par la Société Franco-Suédoise de Moteurs-PRV. Le moteur Volvo fut baptisé « B27E » et, grâce à son bloc-cylindres et ses culasses en aluminium, il ne pesait que 150 kg.

Pour un tel produit de niche, construit en petite série, l'usine Volvo de Göteborg était inadaptée. L'assemblage fut donc confié à l'italien Carozzeria Bertone, qui construisait aussi la limousine 264TE. Les lots de pièces étaient envoyés à Turin où les carrosseries étaient modifiées, mises en peinture et assemblées en voitures finies. Un petit badge placé sur la partie inférieure du pare-brise indiquait que Bertone en était le maître d'œuvre.

Les premières années, la 262 ne fut disponible qu'en version Argent Métallisé coiffée d'un toit en vinyle Noir. À partir de 1979, elle fut proposée en version Or Métallisé sans toit en vinyle. Cette même année, toutes les berlines de la gamme 200 adoptèrent un nouvel arrière marqué par un coffre plongeant. Les optiques arrière étaient elles aussi nouvelles et enveloppaient les angles latéraux. En 1980, les livrées Noir/Bleu Clair Métallisé et Argent Métallisé à toit en vinyle firent leur apparition. La même année, la 262 fut commercialisée sous le nom « Volvo Coupé » aux États-Unis.

L'année-modèle qui sortit réellement son épingle du jeu fut la dernière. En 1981, la gamme 200 connut une mise à jour majeure parée de nouveaux pare-chocs, plus élancés, et de nouvelles optiques avant. Le moteur B27E céda sa place à la version B28E, qui gagna en volume des cylindres et en puissance, avec 14 ch supplémentaires. La nouvelle combinaison de couleurs était une peinture biton Or/Nougat.

L'objectif initial était de produire 800 unités par an, des prévisions largement sous-estimées. À l'exception de l'année 1977, où la production a commencé tard, et de la dernière année de production, les ventes ont représenté le double des prévisions. Les derniers modèles, commercialisés en 1981, étaient déjà considérés comme des voitures de collection. Au total, 6 622 voitures sont sorties des lignes de production entre 1977 et 1981.

Ce n'est qu'en 1985 que la Volvo 780, remplaçante de la 262C, fut présentée. La collaboration avec Bertone se poursuivit, mais la 780 était à la fois conçue et construite en Italie.

Cinq choses à savoir sur la Volvo 262C

1. La 262C n'était pas le premier modèle 2 portes de la gamme 260. En 1976-1977, 3 329 262 GLS furent construites à destination du marché nord-américain. Elles arboraient une carrosserie 2 portes, comme la 242, mais un moteur V6 et un bloc avant bien plus haut de gamme, comme sur les 260.
2. La 262C a été la seule Volvo à sortir des lignes de production coiffée d'un toit en acier gainé de vinyle.
3. L'unique prototype construit par Coggiola figure aujourd'hui dans la collection du musée Volvo de Göteborg.
4. L'entreprise indépendante Solaire a construit pour Volvo Cars Amérique du Nord, une édition cabriolet de la 262C. Seules cinq unités ont vu le jour.
5. Le PDG de Volvo Pehr G. Gyllenhammar s'est fait spécialement construire une 262C comme voiture de société. Elle était toute de rouge vêtue, à l'intérieur comme à l'extérieur, jusqu'aux appuis-tête. Elle n'embarquait pas le V6 habituel, qui fut remplacé par le 4 cylindres turbo B21ET. Les contours de vitres et la calandre Noir Mat annonçaient la calandre Noir Laquée qui allait orner les versions GLT et Turbo en 1984.

Volvo Car Group en 2016

Au cours de l'exercice fiscal 2016, le résultat d'exploitation de Volvo Car Group a atteint 11 milliards de SEK (1,2 milliard d'euros), contre 6,6 milliards de SEK (697 millions d'euros) en 2015. Le chiffre d'affaires pour cette période s'élève à 180,7 milliards de SEK (19,1 milliards d'euros) contre 164,043 milliards de SEK (17,3 milliards d'euros) en 2015. Sur l'ensemble de l'année 2016, les ventes mondiales ont atteint un record de 534 332 véhicules écoulés, soit une hausse de 6,2 % comparativement à 2015. Ces ventes historiques couplées à un résultat d'exploitation record incitent Volvo Car Group à poursuivre ses investissements vers sa transformation à l'échelle mondiale.

À propos de Volvo Car Group

Volvo existe depuis 1927. Aujourd'hui, Volvo est une des marques automobiles les plus connues et les plus respectées au monde, avec 534 332 véhicules vendus en 2016 dans une centaine de pays. Volvo Cars appartient à la société chinoise Zhejiang Geely Holding (Geely Holding) depuis 2010, et était rattaché jusqu'en 1999 au groupe suédois Volvo Group, lorsque la compagnie a été rachetée par l'américain Ford Motor Company. En 2010, Geely Holding a acquis Volvo Cars.

En décembre 2016, Volvo Cars comptait plus de 31 000 employés à travers le monde. Le siège social, le développement produit, le marketing et l'administration de Volvo Cars sont principalement situés à Göteborg, en Suède. Le siège de Volvo Cars en Chine se trouve à Shanghai. Ses principales usines de production de voitures se situent à Göteborg (Suède), Gand (Belgique), et Chengdu (Chine) ; les moteurs sont fabriqués à Skövde (Suède) et Zhangjiakou (Chine), et les éléments de carrosserie à Olofström (Suède).

Images liées



ID: 5997



ID: 6115



ID: 6114