



## Mon histoire avec mon véhicule



Didier Boullay

### 1. MON AUTOMOBILE



**VOLVO P1800S du 19 août 1968 (millésime 69)**

## ➤ La « grande histoire » de ce modèle :

Marque : VOLVO, modèle / Type : P 1800, années de production : 1961- 1973

47 462 d'exemplaires fabriqués au total (toutes versions), dont 617 immatriculés en France.

Principales évolutions du modèle: P1800 « Jensen », P1800 S, P1800 ES (break de chasse)

Le projet du constructeur Volvo visait à rajeunir son image en proposant un coupé de luxe, plus que sportif, pour le marché européen et surtout celui des USA.

En s'appuyant sur une mécanique et un châssis de grande série, Volvo s'est attaché les services du cabinet de design italien Frua pour le dessin de la carrosserie et de l'intérieur. A la suite d'un concours interne chez Frua, les dessins retenus furent ceux d'un stagiaire... suédois nommé Pelle Petterson, le fils d'un ingénieur travaillant pour Volvo ! Nul doute que le Directoire de Volvo a tordu le nez quand il a reçu les factures italiennes ...

La fabrication fut confiée dans un premier temps à la firme anglaise Jensen (célèbre ensuite pour son « Interceptor » né en 66). Mais des problèmes récurrents de non-qualité chez Jensen ont contraint Volvo à rapatrier en 1963 la fabrication du modèle dans son usine suédoise de Lundby, d'où la nouvelle appellation P1800 S, avec un S comme « Suède ».

Les principales caractéristiques du modèle 69:

- Moteur (nombre de cylindres, cylindrée, puissance, couple) :
  - 4 cylindres en ligne, en position longitudinale avant.
  - Cylindrée : 1986 cm<sup>3</sup>, alésage x course : 88,9 x 80 mm.
  - Bloc et cylindres en fonte, taux de compression : 9,5 à 1, 1 arbre à cames latéral
  - Refroidissement par eau, vilebrequin à cinq paliers.
  - Alimentation par deux carburateurs SU HS6.
- Transmission : boîte de vitesses à 4 rapports synchronisés, overdrive Laycock de Normanville (en option), embrayage mono disque à sec.
- Carrosserie : autoporteuse en acier.
- Suspension avant : roues indépendantes, triangles superposés, ressorts hélicoïdaux, amortisseurs télescopiques et barre stabilisatrice.
- Suspension arrière : essieu rigide, ressorts hélicoïdaux, barre Panhard, amortisseurs hydrauliques télescopiques.
- Freins : assistés à disques à l'avant et tambours à l'arrière
- Direction : à vis et galet.
- Pneus ; 165 SR 15.
- Voltage : 12V, avec une dynamo.
- Dimensions: L x l x H : 4,40 x 1,70 x 1,28 m. Empattement : 2,45 m. Voies AV/AR : 1,315m
- Poids à vide : 1120 kg

Les performances de l'époque : vitesse maximale : 180 km/h

Le modèle est célèbre principalement parce qu'il était le véhicule de « *Simon Templar* », interprété par Roger Moore, dans la série « Le Saint ». Pour l'anecdote, les producteurs avaient d'abord

contacté Jaguar pour utiliser la Type E qui venait de sortir, mais l'usine était débordée par le succès des commandes et ... la mise au point délicate de la Type E !

Roger Moore utilisera une P1800S blanche « à la ville », cadeau de Volvo bien mérité compte-tenu du succès de cette série « Le Saint » !

La P1800S est apparue dans plusieurs films : « Belle de jour » de Luis Bunuel en 1967 avec C.Deneuve et M. Piccoli, « Mr Reliable » en 1996, « The first power » en 1990, et plus récemment « Le pont des espions » de Spielberg en 2015 avec T. Hanks

Elle détient le record du monde, dans le Livre Guinness, des kilomètres parcourus par une voiture d'origine : 5,23 millions de kms, avec le même propriétaire américain : Irv Gordon. Un modèle 66 de couleur ... rouge !

➤ Sa « petite histoire » avec moi ...



J'ai déniché cette 1800S dans la région de Châtellerault en 2013 grâce à l'aide de Joël Durand, webmaster d'un site internet consacré aux P1800, et organisateur de rallyes touristiques. Ce modèle est l'un des tous premiers exemplaires équipés du moteur B20 (2 litres) qui a remplacé au millésime 69 le B18 (1,8 litres).

Le particulier à qui je l'ai achetée avait besoin de trésorerie pour ... remplacer sa chaudière !

Les malheurs des uns font le bonheur des autres ...

Elle avait un kilométrage compteur « probable » de 150 000 kms. Son historique est partiellement connu : c'est une auto belge, qui a connu deux propriétaires au minimum, et qui avait un dossier de factures incomplet lors de mon achat.

L'état de l'auto au moment de la vente ? Très saine en structure et mécanique, complète mais avec de nombreux travaux en perspective ! Le freinage était défectueux, elle tirait à gauche dès qu'on appuyait sur la pédale, et les 25 kms pour l'amener jusqu'à un garage spécialisé de province ont été épiques ! Après les réparations « conservatoires », j'ai pu la ramener en région parisienne.

La restauration a été effectuée chez un garagiste spécialisé, celui de Pierre Verchain / Top Auto Collection à Montreuil, et par mes propres soins (recherche et remplacement de pièces et accessoires, documentations, application d'un émail à froid sur certaines pièces, etc.)

Elle s'est déroulée sur trois ans, par paliers :

- 1) Fiabilisation : freins, embrayage, allumage, électricité et éclairage, amortisseurs AV et AR, biellettes de direction, pneus, ligne d'échappement, réfection de la trappe à essence et des essuie-glaces, changement du pare-brise devenu opaque, pose d'un coupe-circuit deuxième ventilateur pour ... affronter les embouteillages !
- 2) Restauration de l'intérieur : changement de l'intérieur cuir par un d'occasion en meilleur état, garnitures de portes, remplacement de l'autoradio, pose d'un extincteur et changement du volant. Le millésime 69 avait l'hideux volant « sécurité » 3 branches en plastique noir, je l'ai vite remplacé par le magnifique volant chromé des millésimes précédents !
- 3) Reprise de la carrosserie, notamment au niveau de la liaison rouillée de l'aile AV gauche et de la face avant, ponçage complet puis mise en peinture. En parallèle, changement des pare-chocs, de certaines baguettes et de pièces chromées, peinture et émailage des jantes.



## 2. MON UTILISATION DE CETTE AUTO :

Je l'utilise assez régulièrement pour des expositions mensuelles, des rallyes touristiques, des sorties clubs, des promenades, des week-ends. Par contre, pas d'usage en compétition !

Elle a participé aux tournages de deux clips vidéo de jeunes chanteurs ... il faut les aider à démarrer ! : « Je rêve » de RYADH (qui habite Gournay et a participé à The Voice), clip tourné vers Fontainebleau avec un drone, et « Morphée » d'USKY, tourné de nuit sur les quais de Seine jusqu'à la Concorde: les vidéos sont visibles sur You Tube !

Elle a également été starlette lors de séances photos avec modèles féminins pour une école parisienne de photographie, et utilisé comme véhicule de courtoisie, avec moi comme chauffeur, au festival du cinéma Henri Langlois de Vincennes.

Elle a fait l'objet d'un grand dossier comparatif (avec une Facel-Véga III équipé du moteur Volvo) dans le magazine Rétroviseur de mars 2016.

Et elle nous a mariés en juin 2014 !

➤ Ses principales qualités :

J'apprécie tout particulièrement la position de conduite allongée qui me fait penser aux berlinettes ... mais avec un habitacle beaucoup plus spacieux ! On ne se lasse pas de contempler en roulant le volant et le tableau de bord chromé ...

La mécanique a du coffre et on peut dépasser en toute sécurité. Sur autoroute, avec l'overdrive, elle peut tenir indéfiniment le 130-140 km/h dans un confort acoustique très acceptable pour une ancienne, en tablant sur une consommation de 10 litres / 100 km environ.

Les températures d'eau et d'huile sont constantes en roulant, et on ne part pas avec la boule au ventre en craignant la panne mécanique sérieuse.

Elle démarre facilement, tient son cap, freine bien, avec un peu d'anticipation toutefois. Elle offre un grand coffre, malgré la roue de secours embarquée, et permet de loger à l'intérieur, sur la plage de la banquette arrière repliée, un grand sac de voyage ou une valisette.

Son comportement routier ne pose pas de problèmes, en restant toutefois attentif sous la pluie (propulsion oblige..) et vigilant, compte-tenu de la visibilité de  $\frac{3}{4}$  arrière et du rétro intérieur qui masque le bout de l'aile avant droite !

➤ Ses petits défauts de « jeunesse » ... si attachants ! :

Son principal défaut se situe au niveau de la direction : lourde en manœuvre, elle présente du jeu en conduisant et elle est ainsi peu précise. Associée au roulis généré par des suspensions souples et à son essieu arrière rigide, on comprend aisément qu'elle n'ait pas brillé comme l'Amazon en rallye !

Par temps de pluie, pas mal de buée, et en été chaleur garantie dans l'habitacle ... Le frein à main placé à gauche du siège conducteur est un prédateur impitoyable de pantalons quand on s'installe trop hâtivement au poste de conduite ! Compte-tenu de sa longueur, la clé peut casser à la longue dans le contacteur (expérience vécue).

