



Volvo Car Finland Oy Ab

Volvo C70 täyttää 20 vuotta – intohimolla suunniteltu auto erityiselle asiakaskunnalle

C70 edusti uutta suuntaa Volvolle tärkeänä ajanjaksona. Projektia vei eteenpäin pienen ryhmän innostuneisuus ja rakkaus autoja kohtaan. Malli esiteltiin maailmalle kaksikymmentä vuotta sitten.

Kun Volvo C70 esiteltiin Pariisin autonäyttelyssä 30. syyskuuta, 1996, siinä oli paljon muutakin uutta kuin sulavat korit ja linjat. Se oli Volvon ensimmäinen ”aito” coupé sitten 1800-mallin, ja kyseessä oli ensimmäinen kerta, kun Volvo teki yhteistyötä TWR-yhtiön kanssa uuden auton parissa. Auto valmistettiin käyttämällä osittain uusia menetelmiä ruotsalaisen Uddevallan kaupungin uusitulla tehtaalla.

Volvo päätti 1990-luvun alussa laajentaa henkilöauto-ohjelmaansa coupé- ja avoautomallilla. Näitä kahta versiota kehitettäisiin rinnakkain, ja ne valmistettaisiin 850-mallin tekniselle perustalle.

Vuonna 1994 perustettiin pieni projektiryhmä, jonka johtoon nimettiin Håkan Abrahamsson.

Volvolla oli rajallinen kokemus tällaisen auton kehittämisestä, ja kiirekin oli melkoinen. Niinpä se päätti ryhtyä yhteistyöhön brittiläisen TWR-yhtiön (Tom Walkinshaw Racing) kanssa, joka oli jo mukana Volvon kilpailuissa BTCC-sarjassa.

– Tämä oli ehdottomasti hauskin autoprojekti, jossa olen saanut olla mukana, Håkan Abrahamsson sanoo tänä päivänä. Volvo halusi projektipäällikön, joka olisi hieman tavallista nuorempi (mieluummin alle 40-vuotias) auton esittelyn aikana.

Tiimillä oli vuonna 1994 vain pari kuukautta aikaa laatia projektin ääriviivat. Se aloitti työn heti analysoimalla huolellisesti kilpailijoita. Projektiryhmän täytyi peruuttaa lomansa ja suunnata Etelä-Ranskaan vuokraamaan ja koeajamaan tärkeimpien kilpailijoiden coupé- ja avoautoja.

Koska tiimin jäsenten oli tarkoitus olla lomalla, he saivat ottaa perheensä mukaan, mikä osoittautui odottamattoman hyväksi ratkaisuksi. Perheenjäseniltä saatiin useita kommentteja, joita pelkät autosuunnittelijat eivät olisi osanneet ajatella kilpailijoita tutkiessaan. Tästä oli valtavasti hyötyä suunnittelutyön aikana, ja tiimi pohti usein kokemuksiaan perheiden kanssa.

Suuri osa suunnittelu- ja kehitystyöstä tapahtui TWR:n tiloissa lähellä Oxfordia Englannissa. Volvo oli vastuussa teknisestä perusrakenteesta ja päätti, millaisia ominaisuuksia autossa tulisi olla. TWR oli vastuussa suunnittelun ja tuotannon säätötyöstä. Kehitystyöryhmä työskenteli valtavassa ladossa, jossa TWR:n karismaattinen omistaja Tom Walkinshaw säilytti autokokoelmaansa.

Projektiryhmälle annettiin epätavallisen vapaat kädet auton muotoilussa. Designjohtaja Peter Horbury halusi muuttaa yleistä käsitystä, jonka mukaan Volvot olivat kulmikkaita ja laatikkomaisia. Kun TWR:n Ian Callum esitteli ”liian volvomaisten” ehdotusten jälkeen luonnoksia coupésta, jossa oli huomattavasti kaarevampi kattolinja ja muotoillut kyljet, lopullinen päätös syntyi. Auton muotoilu pysyi lähes muuttumattomana tuotantoon asti.

Uudella autolla oli sama akseliväli kuin Volvo 850 -mallilla, ja se oli samanpituisen. Kokonaisuus kuitenkin vaikutti näppärämmältä. Alusta asti oli tiedossa, että autosta valmistettaisiin myös avomalli, joten kehitystyöryhmä varmistui, että muotoilu toimi sekä katon kanssa että ilman kattoa. C70:n kehitysjakso oli lyhyt: se kesti vain 30 kuukautta ensimmäisistä luonnoksista ensimmäisten autojen tuotantoon. Yhteistyö TWR:n kanssa oli ratkaiseva tekijä tämän onnistumisessa. Tätä kautta myös projektin kustannukset olivat paremmin hallittavissa.

Volvon silloinen designjohtaja Peter Horbury oli selvästi innoissaan C70:n uudesta muotokielestä:

– Heitimme laatikon menemään, mutta pidimme sen sisällä olevan lelun, hän sanoi ensimmäisen lehdistötilaisuuden jälkeen, jossa hän ajoi keltaisen C70:n lavalle.

Auton keula muodosti selvän yhteyden Volvoon, mutta muu kori oli huomattavasti kurvikkaampi kuin yksikään tuote, jonka yhtiö oli pitkään aikaan julkaissut. C70 oli merkki uudesta muotoilusuunnasta, joka näkyi monissa tulevilla malleilla.

Asiakkaan valinnan vapaus oli tärkeää C70:n kaltaisessa autossa. Tarjolla oli peräti 17 erilaista koriväriä – normaalivärejä, metallivärejä ja helmiäismetallivärejä. 40 erilaista sisustusyhdistelmää, monipuoliset materiaalit ja värit tarjosivat lähes loputtomasti vaihtoehtoja.

Oli erittäin tärkeää, että auton nopeus vastasi ulkoasua. C70 lanseerattiin viisisylinteristen turbomoottorien kera. Vahvin moottori (2,3 litraa ja 240 hv) oli yhteinen Volvo 850R:n kanssa. Rauhallisempi versio (2,5 litraa ja 193 hv) julkaistiin samaan aikaan. Lisäksi tarjolla oli 2-litraisia versioita, jotka kehittivät tehoa 180 ja 225 hevosvoimaa. Ne oli suunnattu markkinoille, joilla sylinterilavuus vaikutti verotukseen.

Vaikka C70 oli tunteisiin vetoava auto, jossa muotoilulla oli tärkeä rooli toimivuuden ohella, siinä oli runsaasti tilaa neljälle henkilölle ja heidän matkatavaroilleen. Ja koska auto oli Volvon kehittämä, turvallisuustaso oli korkea. Autossa oli SIPS-sivutörmäyssuojajärjestelmä, WHIPS -niskan retkahdussuoja, turvavöiden kiristimet ja sivuturvatyyny.

Volvo perusti TWR:n kanssa Uddevallassa yhteisyrityksen nimeltä Autonova. Volvo oli toiminut Uddevallassa aikaisemminkin, mutta tuotanto oli päättynyt joitakin vuosia aikaisemmin. Nyt tehdas uusittiin, ja se varustettiin uuden mallin tuotantoa varten. Tuotanto siirtyi perinteisestä kokoonpanolinja-ajattelusta toimintatapaan, jossa työryhmä seurasi kutakin autoa tuotannon eri vaiheissa, kunnes seuraava ryhmä tuli ohjaksiin. Uuden tehtaan kapasiteetti oli 20 000 autoa vuodessa.

Uutinen Volvo C70 -avomallista julkaistiin coupén lanseerauksen yhteydessä. C70 Cabriolet esiteltiin vuotta myöhemmin, ja se oli nykyajan ensimmäinen avo-Volvo. Volvo oli monien vuosien ajan suhtautunut epäillen avoautoihin kolariturvallisuussyistä, mutta C70 Cabriolet julkaistiin monipuolisten turvallisuusominaisuuksien kera. Autossa oli mm. ROPS-kierähtämissuojajärjestelmä ja takaistuimen takana kaksi turvakaarta, jotka laukesivat, jos auto kaatui. Tukevasti kiinnitetty tuulilasin kehys oli valmistettu erittäin vahvasta teräksestä.

Muotoilu kesti aikaa eikä muuttunut merkittävästi ensimmäisen sukupolven yhdeksän vuoden aikana.

Volvo C70 Coupé -mallia valmistettiin vuoteen 2002 asti, ja avomalli jatkoi elämäänsä vielä kolmen vuoden ajan vuoden 2005 huhtikuuhun asti. Siihen mennessä oli valmistettu yhteensä 76 809 C70-autoa, joista 27 014 oli coupé-versioita ja 49 795 avoautoja.

Pininfarinan valmistama toisen sukupolven C70-avomalli, jossa oli kolmiosainen sisään taitettava kovakatto, julkistettiin Pariisin autonäyttelyssä vuoden 2005 syyskuussa.

10 asiaa, joita et ehkä tiennyt Volvo C70 -mallista.

1. C70-autossa oli aikanaan yksi maailman parhaista audiojärjestelmistä, joka sisälsi tanskalaisen Dynaudion kaiuttimet, Dolby Surround -tekniikan ja jopa 4x100 watin vahvistimen.
 2. Seitsemäntoista erilaista koriväriä laadittiin muotoilija José Diaz de la Vegan alaisuudessa. Hän johti myös sisustuksen suunnittelua Anders Gunnarssonin vastatessa ulkoasusta.
 3. Ruotsissa on erityinen kerho C70:n omistajille. Sen jäsenet järjestävät paraatin Uddevallan tehtaalta Volvo -museoon Göteborgiin 20-vuotisjuhlallisuuksien yhteydessä.
 4. Pariisin ensi-iltaa pystyi ensimmäistä kertaa Euroopassa seuraamaan myös verkossa.
 5. C70 arvioitiin vuonna 1998 parhaaksi Volvoksi J.D. Power'sin asiakastytyväisyystutkimuksessa. Kokonaistuloksissa se oli viides.
 6. Suomalainen Valmet laati suunnitelman C70-avoautosta, jossa oli metallikatto. Ratkaisu ei johtanut tuotantoon, mutta C70:n seuraajalle kehitettiin tällainen katto vuonna 2005.
 7. TWR:n johtohahmo Tom Walkinshaw oli kokenut kilpakuulijaksi, joka oli saavuttanut kolme vakioautomestaruutta ja voitot Daytonan ja Le Mansin 24 tunnin kisoissa.
 8. Volvo hankki vuonna 1999 TWR:n Autonovalta ja jatkoi tuotantoa talon sisällä. Myöhemmin Volvo perusti yrityksen italialaisen Pininfarinan kanssa.
 9. Pyhimys-elokuvassa (1996) Simon Templar, jota näytteli Val Kilmer, ajoi Garnet Red -sävyistä Volvo C70 -autoa. Elokuva kuvattiin, ennen kuin C70 oli esitelty, joten kuvauksissa vallitsi salaileva ilmapiiri.
 10. C70:n alkuperäinen suunnitelma oli suurpiirteinen. Se koostui eleganteista kuvista, muutamasta teknisestä faktasta ja kolmen rivin lausunnosta Peter Horburyltä:
- Olen yrittänyt luoda auton, jonka ihmiset haluavat, en autoa, jonka he tarvitsevat.

30.9.2016

Lisätietoja: Volvo Car Finland Oy Ab

Tiedotusjohtaja Thomas Hallbäck, thomas.hallback@volvocars.com, puh. 09-5044 5325

Korkearesoluutisia kuvia, videoita: www.media.volvocars.com

www.volvocars.fi

www.volvooceanrace.com

www.volvoingolf.com