

Persberichten

Sep 30, 2016 | ID: 199395

De Volvo C70 wordt 20 – een nichewagen gemaakt met passie

De C70 vertegenwoordigde een nieuwe niche in een voor Volvo belangrijke periode, een project dat werd gedreven door het enthousiasme en de liefde voor auto's van een klein en gepassioneerd team. Twintig jaar geleden werd hij voor het eerst aan de wereld getoond.

Toen de Volvo C70 op 30 september 1996 op het autosalon van Parijs werd onthuld, was niet alleen de slanke carrosserie gloednieuw. Het was de eerste 'echte' coupé van Volvo sinds het 1800-model en de eerste keer dat Volvo met het ingenieursbureau TWR aan een nieuwe wagen had samengewerkt. Bovendien zou hij gedeeltelijk worden gebouwd met behulp van nieuwe methoden in een nieuw geopende fabriek in de Zweedse stad Uddevalla.

In het begin van de jaren 90 had Volvo besloten zijn assortiment personenwagens uit te breiden met een coupé en een cabriolet. De twee versies zouden parallel worden ontwikkeld en worden gebouwd op de technologische basis van het 850-model.



Begin 1994 werd een kleine projectgroep samengesteld en Håkan Abrahamsson werd tot projectmanager benoemd. De ervaring van Volvo met het ontwikkelen van dergelijke nicheproducten was beperkt, en er was nogal haast bij. Ze besloten daarom om samen te werken met het Britse ingenieursbureau TWR, Tom Walkinshaw Racing, dat al betrokken was bij Volvo's raceteam in het BTCC.

"Dit was ongetwijfeld het leukste autoproject waarbij ik betrokken was," zegt Håkan Abrahamsson vandaag. Volvo wou een projectmanager die wat jonger was – bij voorkeur iemand die jonger dan

40 zou zijn op het moment dat de wagen zou worden onthuld.

Het team had in 1994 maar een paar maanden de tijd om het project te definiëren, en begon bijna onmiddellijk met een uitgebreide analyse van de concurrentie. De leden van de projectgroep moesten hun vakantie annuleren en vertrokken naar Frankrijk om er coupés en cabriolets van hun belangrijkste concurrenten te huren en uit te proberen.

Omdat ze werden verondersteld op vakantie te zijn, mochten ze hun gezin meenemen, wat een onverwachte meevaller bleek te zijn. Er werden verschillende opmerkingen gemaakt die niet naar boven zouden zijn gekomen indien alleen auto-ontwerpers de concurrentie hadden geanalyseerd. Dit was een enorm voordeel tijdens het verdere designwerk en de teamleden dachten vaak terug aan hun ervaringen met hun gezin.

Een groot deel van het ontwerp en de ontwikkeling vond plaats bij TWR in de buurt van Oxford in Engeland. Volvo was verantwoordelijk voor de technische basisstructuur, en bepaalde welke kenmerken de wagen moest hebben. TWR was verantwoordelijk voor het ontwerp en de aanpassingen bij de productie. Een volledig ontwikkelingsteam werkte in een grote schuur waar ook de collectie wagens van Tom Walkinshaw, de charismatische eigenaar van TWR, stond opgesteld.

De projectgroep kreeg carte blanche wat de vormgeving van de wagen betrof, en Head of Design Peter Horbury wilde af van de idee dat Volvo's hoekig en 'boxy' waren. Toen Ian Callum van TWR schetsen toonde van een coupé met aanzienlijk gebogen daklijn en fraai vormgegeven zijcanten na voorstellen die als 'te Volvo' werden beschouwd, was de zaak beslist. Het ontwerp zou tot aan de productie vrijwel onveranderd blijven.



De nieuwe wagen had dezelfde wielbasis als de Volvo 850 en was even lang, maar gaf nog steeds de indruk dat hij degelijker was. Omdat men reeds van bij het begin wist dat de wagen ook als een cabriolet zou worden gemaakt, zorgde het ontwikkelingsteam ervoor dat het ontwerp zowel met als zonder dak kon worden gebruikt.

De ontwikkelingsperiode voor de C70 was kort – er lagen slechts 30 maanden tussen de eerste studies en de productie van de eerste wagens. De samenwerking met TWR was hierbij van cruciaal belang, en de kosten van het project waren beter beheersbaar.

Peter Horbury, toenmalig Head of Design van Volvo, was duidelijk enthousiast over de nieuwe

ontwerptaal van de C70: "We gooien de doos weg, maar behouden het speeltje dat erin zit," zei hij na de eerste persvoorstelling, waarbij hij in een saffraangele C70 het podium was opgereden.

De voorkant was typisch Volvo, maar de rest van de carrosserie was ronder dan alle eerdere wagens die het bedrijf had uitgebracht – in ieder geval de eerste in lange tijd. De C70 luidde een nieuwe ontwerprichting in die kenmerkend zou zijn voor veel toekomstige modellen.

Keuzevrijheid voor de klant was belangrijk in een wagen als de C70, en er waren 17 verschillende lakkleuren om uit te kiezen. Solid, Metallic en Pearl. Met 40 verschillende interieurcombinaties met verschillende materialen en kleuren waren de keuzes bijna eindeloos.

Het was van cruciaal belang dat de snelheid was afgestemd op de look. De C70 werd daarom uitsluitend gelanceerd met vijfcilinder-turbomotoren. De sterkste motor, van 2,3 liter en 240 pk, werd gedeeld met de Volvo 850R. Op hetzelfde moment werd ook een rustigere versie van 2,5 liter en 193 pk uitgebracht en er waren ook 2 liter-versies van respectievelijk 180 en 225 pk voor markten waar de cilinderinhoud bepalend was voor het belastingniveau.

Hoewel de C70 in grote mate een emotionele wagen was, waarbij de functie het ontwerp volgde, was er voldoende ruimte voor vier personen en hun bagage. En aangezien Volvo hem ontwikkelde, waren de veiligheidsniveaus hoog, met een Side Impact Protection System (SIPS), Whiplash Protection (WHIPS) en gordelspanners en zijdelingse airbags.

Samen met TWR richtte Volvo in Uddevalla een joint venture op, Autonova. Volvo had al eerder in Uddevalla gewerkt, maar de productie was er enkele jaren eerder opgehouden. De fabriek werd nu verbouwd en gerenoveerd voor de nichewagen. De productie liet het lopendebandprincipe achter zich, en in plaats daarvan volgde een productieteam elke wagen in verschillende productiestadia tot het volgende team het overnam. De capaciteit van de nieuwe fabriek was 20.000 wagens per jaar.

Het nieuws dat de Volvo C70 Coupé zou worden vergezeld van een cabriolet werd aangekondigd op het moment dat de coupé werd gelanceerd. De C70 Cabriolet werd een jaar later onthuld en het was de eerste Volvo-cabriolet van het moderne tijdperk. Gedurende vele jaren had Volvo om veiligheidsredenen sceptisch gestaan tegenover cabriolets, maar op de C70 Cabriolet werden een aantal functies geïntroduceerd zoals het ROPS (Roll Over Protection System) met twee beschermende frames achter de achterbank die werden geactiveerd als de auto kantelde. Het frame van de voorruit was verankerd aan de bodemplaat en vervaardigd uit ultrasterk staal.



Het ontwerp doorstond de tand des tijds en tijdens de negen levensjaren van de eerste generatie veranderde het niet zo ingrijpend. De Volvo C70 Coupé werd geproduceerd tot 2002, terwijl de cabriolet nog drie jaar verder ging tot april 2005. Tegen dan waren er 76.809 C70's gebouwd, 27.014 coupés en 49.795 cabriolets.

De tweede generatie C70 cabriolet, met een driedelige inklapbare hardtop en gebouwd door Pininfarina, werd in september 2005 gelanceerd op het autosalon van Parijs.

10 dingen over de Volvo C70 die u misschien nog niet wist.

1. De C70 had in die tijd een van de beste geluidssystemen ter wereld: luidsprekers van het Deense prestigemerkt Dynaudio, Dolby Surround en een versterker met maximaal 4x100 watt.
2. De 17 verschillende carrosseriekleuren werden ontwikkeld onder leiding van de ontwerper José Diaz de la Vega. Hij leidde ook het designwerk voor het interieur, terwijl Anders Gunnarsson hetzelfde deed voor het exterieur.
3. In Zweden is er een speciale club voor C70-eigenaars, de Zweedse Volvo C70-club. Naar aanleiding van de 20e verjaardag van de C70 organiseren ze een parade van de fabriek in Uddevalla naar het Volvo-museum in Göteborg.
4. De première in Parijs kon ook online worden gevolgd. Het was de eerste keer ooit dat dit in Europa gebeurde.
5. In 1998 stond de C70 gerangschikt als de beste Volvo in J.D. Power's klanttevredenheidsonderzoek en hij stond op de vijfde plaats in de algemene rangschikking.
6. Het Finse bedrijf Valmet kwam met een voorstel voor een C70 cabriolet met een tinnen dak. Die versie werd nooit geproduceerd, maar de opvolger van de C70 kreeg een dergelijk dak in 2005.
7. Tom Walkinshaw, de man achter TWR, was een ervaren racepilot met respectievelijk drie wereldtitels voor toerwagens en twee overwinningen op de 24 uur van Daytona en de 24 uur van Le Mans.
8. In 1999 nam Volvo TWR van Autonova over en zette het de productie in eigen huis verder. Later startte Volvo een bedrijf op met het Italiaanse Pininfarina.
9. In de filmproductie van The Saint (1996) reed Simon Templar, gespeeld door Val Kilmer, in een Garnet Red Volvo C70. De film werd opgenomen voordat de C70 werd onthuld, waardoor er veel geheimhouding vereist was.
10. De voorlopige prospectus voor de C70 was karig met informatie. Hij bestond uit stijlvolle foto's, een paar technische feiten en een citaat van drie lijnen van Peter Horbury: "Ik heb geprobeerd om een wagen te creëren die de mensen zullen willen, geen wagen die ze nodig hebben."

Volvo Car Group in 2015

Voor het boekjaar 2015 liet Volvo Car Group (Volvo Cars) een bedrijfswinst optekenen van SEK 6.620 miljoen (EUR 706 miljoen), tegenover SEK 2.128 miljoen (EUR 229 miljoen) in 2014. De omzet voor dit boekjaar bedroeg SEK 164.043 miljoen (EUR 17,5 miljard), tegenover SEK 137.590 miljoen (EUR 14,7 miljard) in 2014. In 2015 verkocht Volvo Car Group wereldwijd 503.127 auto's, ofwel 8% meer dan in 2014. Deze recordcijfers qua omzet en bedrijfswinst betekenen dat Volvo Car Group kan blijven investeren in het wereldwijde transformatieplan.

Over Volvo Car Group

Volvo is actief sinds 1927. Vandaag is Volvo Cars een van de bekendste en meest gerespecteerde automerken ter wereld. In 2015 werden 503.127 Volvo's verkocht in ongeveer 100 landen. Sinds 2010 is Volvo Cars eigendom van Zhejiang Geely Holding (Geely Holding) uit China. Het bedrijf maakte deel uit van de Zweeds Volvo Group tot 1999, wanneer het werd gekocht door het Amerikaanse Ford Motor Company. In 2010 werd Volvo Cars uiteindelijk overgenomen door Geely Holding.

In december 2015 stelde Volvo Cars wereldwijd meer dan 29.000 medewerkers tewerk. De hoofdzetel, productontwikkeling, marketing en administratie van Volvo Cars zijn grotendeels gevestigd in Göteborg, Zweden. Het hoofdkantoor van Volvo Cars voor China is gevestigd in Shanghai. De grootste autofabrieken van het bedrijf zijn gevestigd in Göteborg (Zweden), Gent (België) en Chengdu (China), terwijl de motoren worden gemaakt in Skövde (Zweden) en Zhangjiakou (China) en de carrosserie-onderdelen in Olofström (Zweden).

Keywords:

C70, C70 Coupe, Press Releases, 1996, 1997, Product News

De beschrijving en de feiten vermeld in het persmateriaal hebben betrekking op het internationale aanbod van auto's van Volvo Cars. De apparatuur kan optioneel zijn. Specificaties kunnen per land verschillen en onderhevig zijn aan verandering zonder kennisgeving.

Media contacten

Wout De Vuyst

Public Relations Specialist
wout.de.vuyst@volvocars.com

Relevante foto's



[Meer Afbeeldingen >](#)

media.volvocars.com >

volvocars.com >

Auteursrecht © 2025 Volvo Car Corporation (of haar filialen of vergunninggevers).