

## Communiqués

Sep 30, 2016 | ID: 199395

### La Volvo C70, un modèle de niche conçu avec passion, fête ses 20 ans



**La Volvo C70 incarnait une nouvelle niche à une période charnière pour Volvo, un projet porté par l'enthousiasme d'une petite équipe de passionnés. Elle fut dévoilée il y a vingt ans.**

Quand la Volvo C70 fut dévoilée au Mondial de l'automobile de Paris, le 30 septembre 1996, son profil élancé n'était pas la seule nouveauté. Il s'agissait en effet du premier « vrai » coupé Volvo depuis la 1800, mais aussi de la première collaboration de Volvo avec la société d'ingénierie TWR sur une nouvelle voiture. Enfin, sa construction coïncida avec la mise en œuvre de nouvelles méthodes de travail dans l'usine qui venait de rouvrir ses portes à Uddevalla, petite ville suédoise située au nord de Göteborg.

C'est au début des années 1990 que Volvo décida d'enrichir sa gamme de véhicules de tourisme d'un coupé et d'un cabriolet. Les deux versions allaient être développées en parallèle et construites sur la base technologique de la Volvo 850.

Début 1994, une petite équipe s'est constituée avec Håkan Abrahamsson comme chef de projet. Volvo n'avait que peu d'expérience dans le développement d'un tel produit de niche et, surtout, manquait de temps. Il fut donc décidé de collaborer avec la société d'ingénierie TWR (Tom Walkinshaw Racing), qui travaillait déjà avec l'équipe Volvo sur le Championnat britannique des voitures de tourisme BTCC.

« Ce fut le projet automobile le plus amusant de ma carrière », relate Håkan Abrahamsson. Volvo

recherchait un chef de projet plutôt jeune, si possible de moins de 40 ans au moment où le nouveau modèle serait dévoilé.

L'équipe n'eut que deux mois, en 1994, pour définir le projet, et dut presque immédiatement s'atteler à une étude poussée de la concurrence. Les membres de l'équipe n'eurent d'autre choix que d'annuler leurs vacances pour rallier le sud de la France afin de louer et d'essayer les coupés et cabriolets de leurs principaux concurrents.

Puisqu'ils étaient censés être en vacances, ils furent autorisés à inviter leurs familles, ce qui se révéla extrêmement judicieux. Plusieurs observations pertinentes n'auraient jamais été remontées si les designers avaient été seuls à analyser la concurrence. Des commentaires qui se sont avérés très précieux pendant la phase de conception, lors de laquelle l'équipe s'est beaucoup référée aux retours des familles.

La majeure partie de la conception et du développement s'est déroulée chez TWR, près d'Oxford, en Angleterre. Volvo était responsable de la structure technique de base et de la définition des caractéristiques du véhicule. L'équipe de TWR, quant à elle, a pris en charge le design et l'adaptation de la production. Une équipe de développement complète a même travaillé dans la gigantesque grange où Tom Walkinshaw, charismatique directeur de TWR, conservait sa propre collection de voitures.

L'équipe du projet a disposé d'une rare liberté pour donner forme à la voiture, une aubaine puisque le responsable du design, Peter Horbury, entendait faire évoluer la perception d'un design Volvo aux formes anguleuses et carrées. Quand Ian Callum de TWR dévoila ses croquis d'un coupé à la ligne de toit arquée et aux flancs sculptés, après plusieurs propositions jugées « trop Volvo », la question fut tranchée. Et le design évolua très peu jusqu'au lancement en production.

Avec le même empattement et la même longueur que le Volvo 850, la nouvelle voiture donnait l'impression d'être plus fougueuse. Comme il était prévu dès le départ qu'elle serait aussi un cabriolet, l'équipe chargée du développement veilla à ce que le design fonctionne aussi bien avec un toit que sans.

La phase de développement de la C70 fut brève, puisque 30 mois seulement s'écoulèrent entre les premières ébauches et la production des premières voitures. La collaboration avec TWR fut déterminante et les coûts mieux maîtrisés.

Peter Horbury, responsable du design de l'époque, ne cacha pas son enthousiasme à l'égard du nouveau langage du design incarné par la C70 : « Nous avons jeté la boîte, mais gardé le jouet », s'amusa-t-il lors de la présentation à la presse d'une C70 jaune safran qu'il avait lui-même conduite jusque sur la scène.

La face avant portait clairement la signature de Volvo, mais le reste de la carrosserie affichait un galbe bien plus marqué que ce à quoi l'entreprise avait habitué ses clients, depuis un moment du moins. La Volvo C70 marquait une nouvelle orientation du design qui allait façonner nombre de futurs modèles.

Avec une voiture comme la C70, la liberté de choix du client a été mise en avant : les couleurs de la carrosserie étaient au nombre de 17 en versions unies, métallisées et nacrées, et avec 40 combinaisons possibles de couleurs et matériaux pour l'intérieur, la palette était presque infinie.

Il était également crucial que l'allure soit à la hauteur de la silhouette. La C70 ne fut donc proposée qu'avec des motorisations turbo 5 cylindres. La version la plus puissante, un moteur de 2.3L et 240 ch, était celle du Volvo 850R. Une option plus paisible, à 2.5L et 193 ch, fut lancée simultanément, tandis que des versions 2.0L de 180 ch et 225 ch furent proposées sur les marchés où le volume des cylindres déterminait la fiscalité.

Même si la C70 était un choix guidé par l'émotion, une voiture où le design dictait la fonction, elle permettait de transporter confortablement quatre personnes et leurs bagages. Et dans la mesure où elle a été développée par Volvo, la barre a été placée haut en matière de sécurité, avec le coussin latéral SIPS, le système de protection contre le coup du lapin WHIPS, les tensionneurs de ceinture de sécurité et les airbags latéraux.

Volvo créa avec TWR une joint-venture, Autonova, basée à Uddevalla. Le constructeur y avait déjà fabriqué des véhicules mais avait cessé sa production quelques années plus tôt. L'usine fut reconstruite et réhabilitée exclusivement pour ce véhicule de niche. En production, on délaissa le

principe de la ligne d'assemblage au profit d'une équipe mobile chargée de suivre chaque voiture au fil des différentes étapes du montage jusqu'à ce que la suivante prenne le relais. La capacité annuelle de cette nouvelle usine était de 20 000 unités.

La nouvelle d'une version cabriolet lancée en parallèle du coupé Volvo C70 fut annoncée le jour du lancement de ce dernier. La C70 Cabriolet, première Volvo décapotable de l'ère moderne, fut dévoilée l'année suivante. Alors que Volvo n'avait jamais caché son scepticisme vis-à-vis des cabriolets, pour des questions de sécurité en cas d'accident, la C70 Cabriolet était équipée de nouveaux dispositifs tels que le système de protection en cas de retournement ROPS, dans lequel deux structures protectrices placées derrière le siège arrière étaient conçues pour se déployer en cas de retournement. En acier haute résistance, le cadre du pare-brise était ancré sur l'embase.



Le design a passé l'épreuve du temps sans changement significatif pendant les neuf ans de vie de la première génération. La production de la Volvo C70 Coupé cessa en 2002, celle du cabriolet trois ans plus tard, en avril 2005. À cette date, 76 809 Volvo C70 étaient sorties des lignes de production, dont 27 014 coupés et 49 795 cabriolets.

La seconde génération de C70 Cabriolet, coiffée d'une capote dure rétractable en trois parties et construite par Pininfarina, fut lancée au Mondial de l'automobile de Paris en septembre 2005.

### **10 choses que vous ne connaissez peut-être pas sur la Volvo C70**

1. La C70 était équipée de l'un des meilleurs systèmes audio de son époque : haut-parleurs de la prestigieuse marque danoise Dynaudio, Dolby Surround et amplificateur 4 x 100 W.
2. Les 17 couleurs de carrosserie ont été composées sous la supervision du designer José Diaz de la Vega. C'est aussi lui qui a pris les rênes du design intérieur, tandis qu'Anders Gunnarsson était responsable du design extérieur.
3. Il existe, en Suède, un club des propriétaires de C70, le Svenska Volvo C70 Klubben. Il organisera un défilé entre l'usine d'Uddevalla et le musée Volvo de Göteborg pour son vingtième anniversaire.
4. Le lancement à Paris pouvait déjà être suivi en ligne, une grande première en Europe.
5. En 1998, la C70 fut classée « Meilleure Volvo » dans l'enquête de satisfaction client de J.D. Power. Elle arriva en cinquième position toutes marques confondues.
6. L'entreprise finlandaise Valmet a proposé une version de la C70 cabriolet avec toit en fer-blanc. Elle n'a jamais été produite mais l'héritière de la C70 était coiffée de ce toit en 2005.
7. Tom Walkinshaw, fondateur de TWR, était un pilote de course chevronné détenteur de trois titres mondiaux en voiture de tourisme. Il a remporté deux fois les 24 heures de Daytona et deux fois les 24 heures du Mans.
8. Volvo a racheté TWR à Autonova en 1999 et poursuivi la production en interne. Par la suite, Volvo a créé une entreprise avec l'italien Pininfarina.
9. Dans le film *Le Saint* (1996), Val Kilmer alias Simon Templar conduit une Volvo C70 Rouge

Grenat. Le film a été tourné avant que la C70 ne soit dévoilée, ce qui donne un aperçu des efforts déployés pour garder le secret.

10. La brochure initiale de la C70 était pour le moins minimaliste : de belles images, quelques données techniques et une citation en trois lignes de Peter Horbury : « J'ai imaginé une voiture pour laquelle le désir l'emporte sur la nécessité ».

---

### **Volvo Car Group en 2015**

*Au cours de l'exercice fiscal 2015, le résultat d'exploitation de Volvo Car Group a atteint 6,62 MSEK (698 millions d'euros), contre 2,128 MSEK (224 millions d'euros) enregistrés en 2014. Le chiffre d'affaires pour cette période s'élève à 164,043 MSEK (17,3 milliards d'euros), contre 137,590 MSEK (14,5 milliards d'euros) en 2014. Sur l'ensemble de l'année 2015, les ventes mondiales ont atteint un record de 503 127 véhicules écoulés, soit une hausse de 8 % comparativement à 2014. Ces ventes historiques couplées à un résultat d'exploitation record particulièrement encourageant, 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 503 127 véhicules vendus en 2015 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 2015, Volvo Cars comptait plus de 29 000 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).*

### **Mots clés:**

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

---

La description et les faits repris dans le matériel de presse concernant la gamme de voitures internationale de Volvo Cars. Les équipements peuvent être optionnels. Les spécifications peuvent varier en fonction du pays et peuvent être modifiées sans préavis.

## Contacts média

### **Marc Debord**

PR Manager

Volvo Car France SAS

Téléphone: 0156835450

marc.debord@volvocars.com

## Images liées



[Plus d'images >](#)

[media.volvocars.com >](https://media.volvocars.com)

[volvocars.com >](https://volvocars.com)

Copyright © 2025 Volvo Car Corporation (or its affiliates or licensors).