

Comunicati stampa

Sep 30, 2016 | ID: 199395

La Volvo C70 compie 20 anni – un'automobile di nicchia realizzata con passione

La C70 è stata l'emblema di una nuova nicchia di prodotto in un periodo importante per Volvo - un progetto guidato dall'entusiasmo e dall'amore per le automobili di un piccolo gruppo di appassionati. Sono trascorsi 20 anni da quando è stata presentata al pubblico per la prima volta.

Quando la Volvo C70 fece il suo primo debutto in pubblico in occasione del Salone dell'Auto di Parigi, il 30 settembre 1996, non fu soltanto il suo profilo snello e filante a risultare innovativo. Di fatto, era la prima "vera" coupé proposta da Volvo dopo il modello 1800 e il risultato della prima collaborazione realizzata da Volvo con la società ingegneristica TWR per lo sviluppo di una nuova vettura. Inoltre, si trattava di un'automobile che sarebbe stata costruita, in parte utilizzando nuove metodologie, presso lo stabilimento da poco inaugurato nella cittadina svedese di Uddevalla.

All'inizio degli anni '90, Volvo decise di ampliare la sua gamma di berline con una coupé e una cabriolet. Le due versioni sarebbero state sviluppate in parallelo e costruite sulla base tecnologica del modello 850.



Nei primi mesi del 1994 venne dunque formato un piccolo team per la realizzazione del progetto, la cui direzione venne affidata a Håkan Abrahamsson. Volvo aveva un'esperienza limitata nello sviluppo di un prodotto così tipicamente di nicchia e i progettisti avevano poco tempo a loro disposizione. Perciò si optò per una collaborazione con la società britannica d'ingegneria TWR, Tom Walkinshaw Racing, che già supportava la squadra corse di Volvo nell'ambito del campionato BTCC.

"Senza dubbio è stato il progetto di sviluppo di una vettura più divertente cui abbia mai partecipato," racconta oggi Håkan Abrahamsson. Volvo voleva un responsabile di progetto che fosse un po' più giovane, preferibilmente qualcuno che non avesse ancora compiuto i 40 anni quando la nuova auto fosse stata lanciata.

Il team aveva solo qualche mese per definire il progetto nel corso del 1994, perciò i suoi componenti si misero immediatamente al lavoro partendo con un'analisi completa della concorrenza. I membri del team furono costretti a rimandare le ferie e partirono alla volta del sud della Francia, dove avevano intenzione di noleggiare e provare alcune coupé e cabrio prodotte dalle principali Case automobilistiche concorrenti.

Poiché avrebbero invece dovuto essere in vacanza, venne concesso loro di portare al seguito le famiglie, cosa che si rivelò estremamente vantaggiosa ai fini del progetto. Infatti, molte delle osservazioni fatte durante il soggiorno non sarebbero mai emerse se fossero stati soltanto i progettisti ad analizzare la concorrenza. Questo contributo si rivelò estremamente prezioso ai fini del lavoro di progettazione che seguì e il team spesso ritornò con la mente alle esperienze fatte con i familiari.

Gran parte del lavoro di progettazione e sviluppo venne svolto presso la TWR nelle vicinanze di Oxford, in Inghilterra. Volvo era responsabile della struttura tecnica di base e della definizione delle caratteristiche che la vettura avrebbe dovuto avere. TWR si occupava invece della progettazione e dell'adeguamento della produzione. Un team di sviluppo completo lavorava dunque in una grande cascina dove Tom Walkinshaw, il carismatico proprietario di TWR, teneva anche la sua collezione di automobili.

A differenza del solito, al team di progettisti venne concessa molta libertà per quanto riguardava il profilo della vettura e il responsabile del design, Peter Horbury, ne approfittò per cambiare l'idea allora prevalente circa la linea di Volvo, ovvero che fosse spigolosa e squadrata. Quando Ian Callum di TWR approvò i disegni di una coupé caratterizzata da una linea del tetto notevolmente arcuata e fiancate scolpite, dopo aver esaminato una serie di proposte che erano state considerate "troppo in stile Volvo", la questione fu decisa. La linea scelta sarebbe rimasta quasi invariata fino all'inizio della produzione.



La nuova auto aveva lo stesso passo della Volvo 850 ed era lunga uguale, sebbene desse comunque l'impressione di maggiore eleganza. Poiché era noto sin dall'inizio che l'automobile sarebbe stata prodotta anche in versione cabriolet, i progettisti si assicurarono che la loro

proposta fosse adatta sia a un modello con il tetto sia a una versione senza.

Le tempistiche dello sviluppo della C70 furono brevi, ovvero solo 30 mesi dai primi studi fino alla produzione dei primi esemplari. La collaborazione con TWR fu fondamentale nel garantire il rispetto di queste tempistiche, oltre a rendere più gestibili i costi del progetto.

L'allora responsabile del design di Volvo, Peter Horbury, fu chiaramente entusiasta del nuovo linguaggio stilistico espresso dalla C70: "Abbiamo gettato la scatola, ma abbiamo tenuto la sorpresa che conteneva," dichiarò dopo la prima presentazione alla stampa che lo aveva visto arrivare sul palco alla guida di una C70 color giallo zafferano.

La sezione anteriore si rifaceva chiaramente ai modelli Volvo, mentre il resto della carrozzeria risultava molto più sinuoso di qualsiasi altra proposta presentata dalla Casa Automobilistica precedentemente – o per lo meno negli ultimi anni. La C70 preannunciava un nuovo orientamento stilistico che avrebbe caratterizzato molti dei modelli futuri.

La libertà di scelta da parte del cliente era un aspetto cui dare importanza per la commercializzazione di un'auto come la C70, per cui venne proposta un'ampia gamma di 17 diverse tinte della carrozzeria disponibili con finitura non metallizzata, metallizzata e perlata. In questo modo, considerando anche i 40 diversi abbinamenti di tonalità e materiali previsti per gli interni, le opzioni di scelta risultavano praticamente infinite.

Esigenza fondamentale era che la velocità della vettura fosse adeguata all'immagine proposta. La C70 venne perciò lanciata esclusivamente con motorizzazioni turbo da cinque cilindri. Il propulsore più potente, con 2.3 litri di cilindrata e una potenza di 240 CV, era lo stesso utilizzato sulla Volvo 850R. Contemporaneamente, venne proposta anche una versione più tranquilla da 2.5 litri e potenza di 193 CV, oltre alle unità da 2 litri con potenza, rispettivamente, di 180 e 225 CV introdotte specificamente per quei mercati in cui le tasse sull'auto variavano in base alla cilindrata.

Sebbene la C70 fosse una vettura che faceva appello prevalentemente alle emozioni, in cui era l'aspetto stilistico a determinarne la funzione, era in grado di ospitare comodamente quattro persone con bagaglio. E poiché era stata Volvo ad averne curato lo sviluppo, offriva un livello di sicurezza elevato grazie a dotazioni come, ad esempio, il sistema di protezione dagli impatti laterali (SIPS), il dispositivo di protezione dal colpo di frusta (WHIPS), le cinture di sicurezza con pretensionatori e gli airbag laterali.

Insieme a TWR, Volvo costituì una società in joint venture chiamata Autonova, con sede a Uddevalla. Volvo aveva già operato a Uddevalla, ma le attività di produzione erano cessate alcuni anni prima. Lo stabilimento venne quindi ricostruito e ammodernato in modo tale da ospitare la realizzazione di questa vettura di nicchia. In produzione venne abbandonato il principio della linea di assemblaggio per privilegiare un'organizzazione che prevedeva che una squadra di lavoro accompagnasse ciascuna vettura attraverso diverse fasi della produzione, fino al momento in cui non fosse subentrata la squadra successiva. La capacità del nuovo stabilimento era pari a 20.000 unità all'anno.

La notizia che alla Volvo C70 Coupé sarebbe seguita una versione cabriolet venne data al momento del lancio del modello coupé. La C70 Cabriolet venne presentata un anno dopo e fu la prima Volvo decappottabile dell'era moderna. Per anni Volvo si era dimostrata scettica sulle cabrio per motivi legati alla sicurezza in caso di incidente, ma la C70 Cabriolet vide l'introduzione di dotazioni come il ROPS – sistema di protezione in caso di ribaltamento – che prevedeva l'attivazione di due schermi protettivi dietro i sedili posteriori in caso di ribaltamento della vettura. Il telaio del parabrezza era ancorato alla piastra di base e realizzato in acciaio ad alta resistenza.



La linea della C70 ha avuto successo nel tempo e non ha subito modifiche significative nei nove anni di vita della prima generazione del modello. La Volvo C70 Coupé è stata prodotta fino al 2002, mentre la produzione della versione cabrio è continuata per altri tre anni, fino all'aprile del 2005. A quella data erano state costruite 76.809 C70, di cui 27.014 coupé e 49.795 cabriolet. La seconda generazione della C70 decappottabile, con tettuccio rigido retrattile a tre sezioni e costruita da Pininfarina, venne lanciata al Salone Internazionale dell'Auto di Parigi nel settembre del 2005.

10 cose che probabilmente non sapevate sulla Volvo C70.

1. La C70 aveva uno dei migliori impianti audio al mondo allora disponibili, con casse della prestigiosa casa danese Dynaudio, sistema Dolby Surround e sistema di amplificazione fino a 4x100 watt.
2. Le 17 diverse tinte proposte per la carrozzeria vennero realizzate sotto la supervisione del designer José Diaz de la Vega, che diresse inoltre la realizzazione stilistica degli interni, mentre Anders Gunnarsson svolgeva lo stesso ruolo per quanto riguardava la parte esterna della vettura.
3. In Svezia esiste uno speciale club dedicato ai possessori di una C70, il club Volvo C70. Il club sta organizzando una sfilata di auto dallo stabilimento di Uddevalla al Museo Volvo di Goteborg per celebrare il 20° anniversario di questo modello.
4. Fu possibile seguire la presentazione in anteprima di Parigi anche online; era la prima volta che una cosa del genere accadeva in Europa.
5. Nel 1998, nell'indagine sulla soddisfazione dei clienti di J.D. Power, la C70 venne segnalata come miglior modello a marchio Volvo e al quinto posto nella classifica assoluta.
6. L'azienda finlandese Valmet presentò una proposta per la realizzazione di una C70 cabriolet con tetto in lamiera. Il progetto non andò in produzione, ma un tetto di questo tipo venne montato sul modello C70 che seguì nel 2005.
7. Tom Walkinshaw, la mente di TWR, era un esperto pilota di corse automobilistiche con alle spalle tre titoli mondiali del campionato Turismo e due vittorie in gare di durata, a Daytona e alla 24 Ore di Le Mans rispettivamente.
8. Nel 1999, Volvo rilevò TWR da Autonova e continuò le attività di produzione internamente. Successivamente, Volvo fondò una società insieme all'italiana Pininfarina.
9. Nel film *Il Santo* (1996), Simon Templar, interpretato da Val Kilmer, guidava una Volvo C70 rosso granata. Il film era stato girato prima che la C70 venisse presentata al pubblico, il che impose il mantenimento della massima segretezza.
10. Il dépliant informativo preliminare della C70 era piuttosto scarso: conteneva fotografie eleganti, pochi dati tecnici e tre righe di citazione di una frase di Peter Horbury: "Ho cercato di creare un'automobile che le persone possano desiderare, non un'automobile di cui hanno bisogno."

Volvo Car Group nel 2015

Nell'anno finanziario 2015 Volvo Car Group ha registrato un utile operativo di 6,6 miliardi di SEK

(erano stati 2,1 miliardi nel 2014). Il fatturato nello stesso periodo è salito a 164 miliardi di SEK (137,5 miliardi di SEK nel 2014). Sull'intero anno le vendite globali hanno raggiunto la cifra record di 503.127 auto con un incremento pari all'8 per cento rispetto al 2014. I record nelle vendite e l'ammontare dell'utile operativo permettono a Volvo Car Group di continuare a investire nel piano di trasformazione globale intrapreso.

Volvo Car Group in cifre

Volvo ha iniziato la propria attività produttiva nel 1927. Oggi Volvo Cars è uno dei marchi più conosciuti e rispettati al mondo con vendite pari a 503.127 unità nel 2015, ottenute in circa 100 Paesi. Dal 2010 Volvo Cars è di proprietà della cinese Zhejiang Geely Holding (Geely Holding). In precedenza, era stata parte dello svedese Volvo Group fino al 1999, anno in cui l'Azienda fu rilevata dalla statunitense Ford Motor Company. Nel 2010, dunque, l'acquisizione da parte di Geely Holding.

Nel dicembre 2015, Volvo Cars contava circa 29.000 dipendenti in tutto il mondo. La sede centrale, le attività di sviluppo del prodotto e di marketing e le funzioni amministrative di Volvo Cars sono ubicate prevalentemente a Goteborg, in Svezia. La sede di Volvo Cars in Cina si trova a Shanghai. I principali stabilimenti di produzione automobilistica della società sono a Goteborg (Svezia), Ghent (Belgio) e Chengdu (Cina), mentre i motori vengono costruiti a Skövde (Svezia) e Zhangjiakou (Cina) e i componenti della carrozzeria a Olofström (Svezia).

Keywords:

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

I fatti e le descrizioni contenuti in questo materiale per la stampa si riferiscono alla gamma internazionale di autovetture prodotte da Volvo Cars. Le caratteristiche descritte possono essere optional. I prodotti Volvo in vendita sul mercato italiano possono variare in termini di specifiche e allestimenti rispetto a quanto illustrato sul sito.

Contattateci

Gianluca Fabbri

Press Office
Volvo Car Italia
Telefono: 051 537619
Cellulare: 348 3172626
gianluca.fabbri@volvocars.com

Roberto Lonardi

Public Relations
Volvo Car Italia
Cellulare: +336 29640201
roberto.lonardi@volvocars.com

Immagini correlate



[Altre Immagini >](#)

[media.volvocars.com >](#)

[volvocars.com >](#)

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