

Im Rückspiegel: Volvo präsentierte vor 20 Jahren in Paris den C70

Mit dem C70 präsentierte Volvo vor exakt 20 Jahren, am 30. September 1996, auf dem pariser Autosalon einen echten Nachfolger für den legendären P 1800 von 1961. Das Coupé und ebenso das im Januar 1997 vorgestellte C70 Cabriolet waren die ersten Modelle aus der neuen Kooperation zwischen Volvo und dem britischen Engineering- und Motorsportexperten Tom Walkinshaw Racing (TWR). Auch die Produktion der beiden Modelle erfolgte zunächst in einem Joint Venture zwischen Volvo und TWR in einem neu eröffneten Werk im westschwedischen Uddevalla.

Schon zu Beginn der 1990er Jahre hatte sich Volvo entschlossen, sein Modellprogramm um ein Coupé und ein Cabriolet zu ergänzen und so eine neue Marktnische zu besetzen. Beide Karosserievarianten sollten parallel entwickelt werden und technisch auf dem Volvo 850 basieren. Anfang 1994 wurde deshalb ein kleines Entwicklungsteam zusammengestellt. Volvo hatte nur sehr begrenzt Erfahrungen in der Entwicklung derartiger Nischenmodelle. Deshalb entschied sich das Unternehmen für eine Kooperation mit TWR. Schließlich bereiteten die Briten bereits die Volvo Renneinsätze in der britischen BTCC-Serie vor, außerdem verfügten sie über langjährige Erfahrung in der Entwicklung und Produktion von Sportwagen.

Ihren Sommerurlaub mussten die Teammitarbeiter 1994 stornieren, stattdessen reisten sie nach Südfrankreich. Dort mieteten und testeten sie dann Coupés und Cabriolets aller wichtigen Konkurrenzmarken. Da es die reguläre Urlaubszeit war, durften die Teammitglieder auch ihre Familien mitbringen, was sich als Glücksfall erwies. Denn so wurde mancher kritische Kommentar über die getesteten Konkurrenzfahrzeuge festgehalten und die Entwicklung entsprechend vorangetrieben.

Ein großer Teil der Entwicklung des C70 wurde bei TWR in England, in der Nähe von Oxford, ausgeführt. Während Volvo für die Fahrzeugtechnik verantwortlich war und die Fahrzeugcharakteristika bestimmte, fielen das Design und die Produktionsvorbereitung in die Verantwortung von TWR. Außergewöhnlich war der Arbeitsort für das gesamte

Entwicklungsteam: eine riesige Scheune, in der Tom Walkinshaw, der charismatische TWR-Eigentümer, auch seine persönliche Fahrzeugsammlung verwahrte. Nachdem die ersten Designentwürfe des schwedischen Teams noch immer zu sehr den traditionellen Volvo-Linien ähnelten, präsentierte TWR-Designer Ian Callum Entwürfe von einem Coupé mit bogenförmiger Dachlinie und skulpturalen Flanken und Kotflügeln. Dieser Vorschlag ging nahezu unverändert in die Serienproduktion.

In Radstand und Länge entsprach der Volvo C70 exakt dem Volvo 850, bot aber eine ganz besonders breite Palette an Ausstattungen, Materialien und außergewöhnlichen Lackierungen. Alles konnte fast frei nach dem persönlichen Kundengeschmack konfiguriert werden, denn jeder C70 sollte praktisch ein Unikat sein. Tatsächlich baute Volvo die exklusiven Coupés und Cabriolets deshalb auch nur auf Kundenbestellung. So gab es allein 17 verschiedene Außenlackierungen von Uni über Metallic bis zu Perleffekt, die mit 40 unterschiedlichen Interieurfarben und Materialien kombiniert werden konnten.

Als standesgemäße Motorisierung dienten ausschließlich Fünf-Zylinder-Turbo-Triebwerke. Das Top-Modell T5 Coupé mit einem 2,3-Liter-Fünfzylinder wurde von dem 176 kW / 204 PS starken Hochdruck-Turbo aus dem legendärem Volvo 850 R angetrieben und erreichte eine Höchstgeschwindigkeit von damals eindrucksvollen 250 km/h. Im Volvo C70 2.4 T sorgte dagegen ein etwas milderer Niederdruck-Turbo mit 142 kW / 193 PS für energischen Vortrieb und für Märkte mit einer Besteuerung nach Hubraum gab es außerdem 2,0-Liter-Triebwerke mit Leistungswerten von 120 kW / 163 PS bis 165 kW / 225 PS.

Der C70 bot Platz für vier Passagiere und das entsprechende Reisegepäck. Die Baureihe verfügte über das Seitenaufprallschutzsystem SIPS einschließlich Seitenairbags und zusätzlich über das Schleudertrauma-Schutzsystem WHIPS. Als spezielles Sicherheitssystem für das Volvo C70 Cabriolet entwickelten die Schweden das Überroll-Schutzsystem ROPS, dessen Sensoren bei der Gefahr eines Überschlags zwei hinter den Rücksitzen integrierte Überrollbügel ausfuhren. Außerdem umfasste ROPS einen in der Bodenplatte fest verankerten Windschutzscheibenrahmen aus hochfestem Stahl. Darüber hinaus bot der Volvo C70 als erstes Cabriolet überhaupt serienmäßige Gurtstraffer auf allen Sitzplätzen.

Gebaut wurde der Volvo C70 im schwedischen Uddevalla von Auto Nova, dem Joint Venture von Volvo und TWR. Volvo hatte schon früher in Uddevalla produziert, aber die Fertigung einige Jahre zuvor wieder eingestellt. Daher musste das Werk mit einer Jahreskapazität von 20 000 Einheiten komplett neu eingerichtet werden für die Produktion des Nischenmodells, das nicht auf Fließbändern, sondern in neuartiger

Gruppenfertigung gebaut wurde. Dabei begleiteten die Arbeitsteams jedes Fahrzeug durch mehrere Produktionsstufen, bevor andere Teams die weiteren Herstellungsabläufe übernahmen.

Das Coupé blieb bis 2002 in Produktion, das letzte Cabriolet wurde im April 2005 ausgeliefert. Insgesamt wurden 76 809 Volvo C70 der ersten Generation gebaut, davon 27 014 Coupés und 49 795 Cabriolets. Auf der Frankfurter IAA feierte im September 2005 die zweite Generation des Volvo C70 Weltpremiere – als so genannte Coupé-Cabriolet mit dreigeteiltem Hardtop. Entwickelt wurde der neue Volvo C70 in Zusammenarbeit mit Pininfarina. (ampnet/jri)

Bilder zum Artikel



Volvo C70 Coupé (1996-2002).



Volvo C70 Coupé (1996-2002).



Volvo C70 Coupé (1996-2002).



Volvo C70 Coupé (1996–2002).



Volvo C70 Coupé (1996–2002).



Volvo C70 Cabriolet (1997–2005). und Coupé (1996–2002).



Volvo C70 Cabriolet (1997-2005).



Volvo C70 Coupé (1996-2002).



Volvo C70 Coupé (1996–2002).



Volvo C70 Coupé (1996-2002).



Volvo C70 Coupé (1996-2002).
