



VOLVO CAR JAPAN

Press Release

2016年9月30日

本プレスリリースは、2016年9月30日スウェーデン本社発、プレスリリースの抄訳です。

ボルボのイメージを変えた情熱的な車、ボルボC70が誕生20周年

1996年9月30日、パリモーターショーで世界に向けてお披露目されたボルボC70は、ボルボ＝箱形というイメージを覆した、情熱的な車でした。



ボルボC70の新しさは、スレンダーなボディだけではありません。ボルボが1960年から1974年まで生産したP1800以来となる“まさに”クーペであり、英国のエンジニアリング会社であるTWR(トム・ウォーキンショー・レーシング)と提携して開発された初めてのモデルでした。生産はスウェーデンのウッデバラに新しくオープンした工場で、新たな技術を駆使して行われました。

1990年代の初め、ボルボはクーペとカブリオレをラインナップに加えることを決定しました。この2つのラインナップはボルボ850をベースに開発されました。

1994年の初めにはプロジェクトグループが形成され、ホーカン・アブラハムソンがプロジェクトマネージャーに任命されました。当時のボルボにとって、クーペとカブリオレという、限定された市場に向けた自動車の開発は経験が少なく、かつ開発期間は限られていました。そこでBTCC(イギリスツーリングカー選手権)にて、ボルボのレーシングチームと既に関係があったTWRと提携することを決定したのです。当時の状況について、ホーカン・アブラハムソンは「間違いなく、これは私が関わった中で最も楽しいプロジェクトでした」と振り返っています。プロジェクトチームは新型車の方向性を決定するため、休暇を返上してフランスへと向かい、競合他社のクーペとカブリオレをレンタルし、ライバルの総合的な分析を開始したのです。

チームメンバーは休暇を予定していたため、フランスでの試乗調査では彼らの家族も同乗することを許されました。そのことが思いがけない成功を呼び込むこととなります。彼らの家族からはカーデザイナーだけでは決して思いがけないようなコメントを得ることができたのです。これは新型車の仕様を決めるうえで大きな手助けとなり、プロジェクトチームのメンバーはその時の体験をしばしば思い返しながらかつ設計作業をすすめました。

C70のデザインと開発の大部分は、英国のオックスフォードの近くにあるTWRの巨大な倉庫で行われました。この倉庫には、TWRのカリスマ的オーナーである、トム・ウォーキンショーが所有する自動車コレクションも保管されていました。ボルボは基本的な技術構造を担当して車の特徴を決定し、TWRは設計と生産の調整を担当しました。TWRの協力を得て、C70は調査研究開始から最初の生産までを、わずか30ヶ月で実現しています。

このプロジェクトにおけるデザインヘッドのピーター・ホルバリーは、「ボルボ・デザインは角張った箱型である」という概念を変えようとしていました。TWRのデザイナー、イアン・カラムは、誰が見ても間違いなく当時のボルボを連想させるデザインを提案した後、アーチ形のルーフラインと彫刻的なサイドを備えたクーペのスケッチを提案したのです。この新しいモデルは、ボルボ850と同じホイールベースと同じ全長を備えましたが、より軽快な印象を与えました。この時、ピーター・ホルバリーが抱えていた、「ボルボ・デザインは角張った箱型である」という概念を変えるという問題が解決されたのです。イアン・カラムが提案した新しいクーペのデザインは、市販モデルまで、ほとんど変更されることはありませんでした。後日、ピーター・ホルバリーはメディアの内覧時に、サフランイエローのC70をステージまで運転した後、「私達は箱を捨て去りました。しかし内面の楽しさは保持しています」と述べています。

C70のフロント部分はボルボを象徴するデザインでしたが、他のボディデザインは、それまでボルボが発売したどのモデルよりも、情熱的なカーブを描いていました。さらに当初からカブリオレも製造されることが決定していたため、プロジェクトチームはルーフ付きとルーフ無しの両方を設計しています。C70は、これ以降のボルボ車の特徴付けることになる、新しいデザインの先駆けとなったのです。

また、クーペとカブリオレを求めるお客様には、ボディデザインだけでなく、自由な選択肢を提案することも重要でした。C70ではソリッド、メタリック、パール、の17種類のとボディカラーに加え、素材やカラーの異なる40種類のインテリアがあり、選んで組み合わせることが可能でした。これにより、お客様の選択肢はほぼ無限でした。

C70は外見に相応しい動力性能を備えることも不可欠でした。そのため、C70には5気筒ターボエンジンを搭載。ボルボ850Rと共通の240hpを発生する2.3リッターモデルを筆頭に、193hpと比較的穏やかな2.5リッターモデルも同時に発売。さらに排気量によって課税が異なる市場に向け、180hpと225hpの2リッターバージョンもラインナップしました。

1996年のボルボC70クーペ発売と同時に、カブリオレが加わるというニュースも発表され、実際にC70カブリオレは約1年後にお披露目されました。このモデルは、現代における初のコンバーチブル・ボルボとなりました。

C70は非常に情熱を感じさせる車ですが、ボルボ車はデザインに機能を伴うことを必須としています。クーペとカブリオレの双方で4名がゆったりと乗車できるスペースと、4人分の荷物を収納できる十分なラゲッジスペースを備えました。さらに、SIPS(側面衝撃吸収システム)やWHIPS(後部衝撃吸収リクライニング機構付フロントシート)、ベルトテンショナー、およびサイドエアバッグを備え、安全レベルを向上させています。

ボルボは長年、衝突の安全上の理由からカブリオレに懐疑的でしたが、C70カブリオレにはROPS(横転保護システム)などの装備が導入され、安全性を確保しています。ROPSはリアシート後方に、車の横転時に作動する2つの保護フレームを備える機能です。また、高張力鋼で製造されたフロントウインドウフレームはベースプレートに固定され、安全性の向上に貢献しています。

ボルボはTWRとともに「Autonova」という合弁会社をウッデバラに設立しました。それ以前ボルボはウッデバラで生産を行っていましたが、数年前に生産を中止していました。少数生産のニッチカーを導入するため、工場の改装がなされました。新工場での生産はアッセンブリーライン方式から変更され、ワークチームがまとまって各車両に数段階の製造工程をし、次のチームに引き継ぐ工程を導入しました。この工場の年間生産台数は20,000台でした。

C70は、ライバル企業がクーペとカブリオレの様々なニューモデルを投入する中、初代モデルのデザインを9年の間、大幅に変更することはありませんでした。ボルボC70クーペは2002年まで、カブリオレはさらに3年先の2005年4月まで製造されています。この時点までで76,809台のC70が製造され、そのうちの27,014台がクーペ、49,795台がカブリオレでした。

そして、ピンinfアリーナの設計による「3分割リトラクタブル・ハードトップ」を備えた二代目のC70コンバーチブルは、2005年9月、初代モデルと同じパリモーターショーでお披露目されています。

ボルボC70についてあまり知られていない10の事実

1. C70の製品カタログは簡潔な内容でした。エレガントな写真、若干の技術仕様、そしてピーター・ホルバリーのコメントとして「人々が必要とする車でなく人々が欲しい車を作り出すことを試みました」という3行の引用文で構成されていました。
2. 映画「セント」(1996)の中で、ヴァル・キルマーが演じるサイモン・テンブラーはガーネットレッドのボルボC70を運転していました。映画はC70の発表前に撮影されたため、極秘で撮影が行われました。
3. C70には、当時の世界最高のサウンドシステムの一つが装備されていました。デンマークの有名ブランドDynaudioのスピーカー、ドルビーサラウンド、そして出力100W x 4のアンプです。
4. 1999年にボルボはAutonovaからTWRを買収して車両生産を継続しました。後にボルボはイタリアのピンinfアリーナと一緒に会社を設立しました。
5. TWRオーナーのトム・ウォーキンショーは、ツーリングカー選手権で世界タイトルを3回獲得し、デイトナとル・マン24時間レースで優勝を飾った経験豊かなレーシングドライバーでした。
6. デザイナーのホセ・ディアス・デ・ベガの指示の下で17種類のボディカラーが開発されました。彼はインテリアもデザインし、エクステリアはアンダーズ・グンナーソンがデザインしました。
7. スウェーデンには、C70オーナー専用のSwedish Volvo C70クラブがあります。クラブは、20周年を記念してウッデバラの工場からイエーテボリのボルボ・ミュージアムまでのパレードを企画しています。
8. パリモーターショーのプレミアはオンラインでも同時配信されました。これはヨーロッパ初の試みでした。
9. 1998年に、C70はJ.D.パワー社の顧客満足度調査でベスト・ボルボとして総合5位にランキングされました。
10. フィンランド企業のValmetは、ブリキのルーフを備えたC70カブリオレを提案しました。これは製造に至りませんでしたが、C70の後継車は2005年にこのタイプのルーフを装備しました。