

Een 480 zonder dak

Eind jaren 1980 waren kleine cabriolets zeer in trek. De Volkswagen Golf cabriolet, de opvolger van de fameuze Kever cabriolet, was razend populair en verkocht uitstekend, vooral in de VS. Ook andere Europese fabrikanten brachten open auto's met vier zitplaatsen uit, en Amerikanen hadden cabrio's nooit afgezworen.

Afgezien van enkele vooroorlogse modellen en de P1900 waarvan slechts enkele tientallen exemplaren waren gebouwd, had Volvo nooit een auto van dit type in zijn programma gehad, maar nu leek de tijd er rijp voor.



De eerste ontwerpschetsen van Harper en Steenstra.

Volvo's stylingcentrum in Helmond had net de 480 hatchback gereed en kreeg opdracht om op basis van die auto een cabriolet voor de Amerikaanse markt te ontwerpen, en in het bijzonder voor Californië, een van Volvo's belangrijkste afmarkten.

Veiligheid voorop

Een van de nadelen van een cabriolet is dat dit type auto de inzittenden geen bescherming biedt bij ongelukken waarbij de auto over de kop slaat. Deze onmiskenbare risicofactor stelde Volvo dan ook voor een dilemma, want de Zweedse autobouwer was niet van plan zijn zorgvuldig opgebouwde veiligheidsimago op het spel te zetten. Anders dan Volvo's Duitse concurrenten BMW en Mercedes die hun grote coupés tot cabriolet transformeerden, voorzag Volvo zijn cabriolet naar het voorbeeld van de VW Golf, de Peugeot 205 en de Fiat Ritmo van een rolbeugel. Met die extra veiligheidseis konden de ontwerpers in Helmond wél aan de slag.

8 506 345

© MMXIV Editions Atlas, Encyclopedie Iyer system. Not to be sold separately. Printed in EU. Photos © Volvo Car Corporation CS 507 345



Volvo 480 Turbo Cabriolet



EDITIONS
ATLAS
Collections

Bestaande basis

Chief design Robert Koch zette twee teams aan het werk, één onder leiding van de Brit Steve Harper en één onder aanvoering van Cor Steenstra. Ze kregen nadrukkelijk de opdracht om de basis van de 480 coupé ongemoeid te laten, wat uiteraard tot doel had de toekomstige productiekosten te beperken.

De modellen die de twee getalenteerde ontwerpers presenteerden verschilden voornamelijk van elkaar wat betreft de



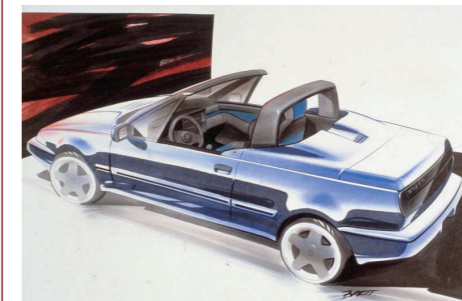
De schetsen van de definitieve versie toonden een dynamische cabriolet.

achterzijde van de cabriolet, die natuurlijk niet van de coupé kon worden overgenomen. De versie van Harper had een relatief hoge en forse achterkant, terwijl Steenstra's model een meer verfijnde, elegantere achterpartij had. Beide voorstellen vielen in de smaak en uiteindelijk werd besloten om van beide de beste elementen over te nemen voor de bouw van een prototype op ware grootte.

2+2

Om een maximale stijfheid te kunnen garanderen zonder dat dit afbreuk zou doen aan de fraaie lijn bij geopende kap, werden de achterstoelen verkleind. Terwijl de 480 coupé plaats bood aan vier volwassenen, werd de cabrioverisie daardoor in feite een 2+2: een auto met een achterbank voor twee kleine passagiers.

Verder kreeg het prototype de hoge achterzijde van Harpers concept, maar dan met de slankere lijnen van Steenstra's model. Opvallend was het paneel waarmee de opbergruimte van de cabriokap was afgedekt. De dubbele, schuin oplopende verhoging van dit paneel maakte de achterpartij optisch wat minder massief, maar had ook een functionele reden: de kap kon nu volledig in de carrosserie worden opgeborgen zonder dat dat ten koste ging van de bagageruimte. Er was zelfs nog plaats voor twee kleine opbergvakken.



Tweede rolbeugel



De dikke zwarte roll-bar verstoort de lijnen van de auto allerminst.

Dankzij de verhoogde taillelijn aan de achterzijde oogde de stevige rolbeugel laag, wat de sportieve uitstraling van de auto ten goede kwam. Om Volvo's goede naam op het gebied van veiligheid hoog te houden was de carrosserie ook op tal van andere punten versterkt. Zo was onder andere het voorruitframe verstevigd om bij een koprol eveneens als rolbeugel te kunnen dienen.

Goede ontvangst

In maart 1990 stond een blauw prototype op basis van de Turbo-versie op de Volvo-stand op de Autosalon van Genève. De velgen van de auto hadden een nieuw design, maar naar ver-



De Turbo-versie met kenmerkende velgen die in 1990 op de Autosalon van Genève stond.

luid waren ze van hout, zodat de auto dus niet kon rijden. Volvo kondigde een introductie op korte termijn aan. Pers en publiek reageerden enthousiast en niets leek een succesvolle uitbreiding van de alweer uit 1986 daterende 480-serie in de weg te staan.



Ook met gesloten kap oogt de 480 cabriolet elegant.

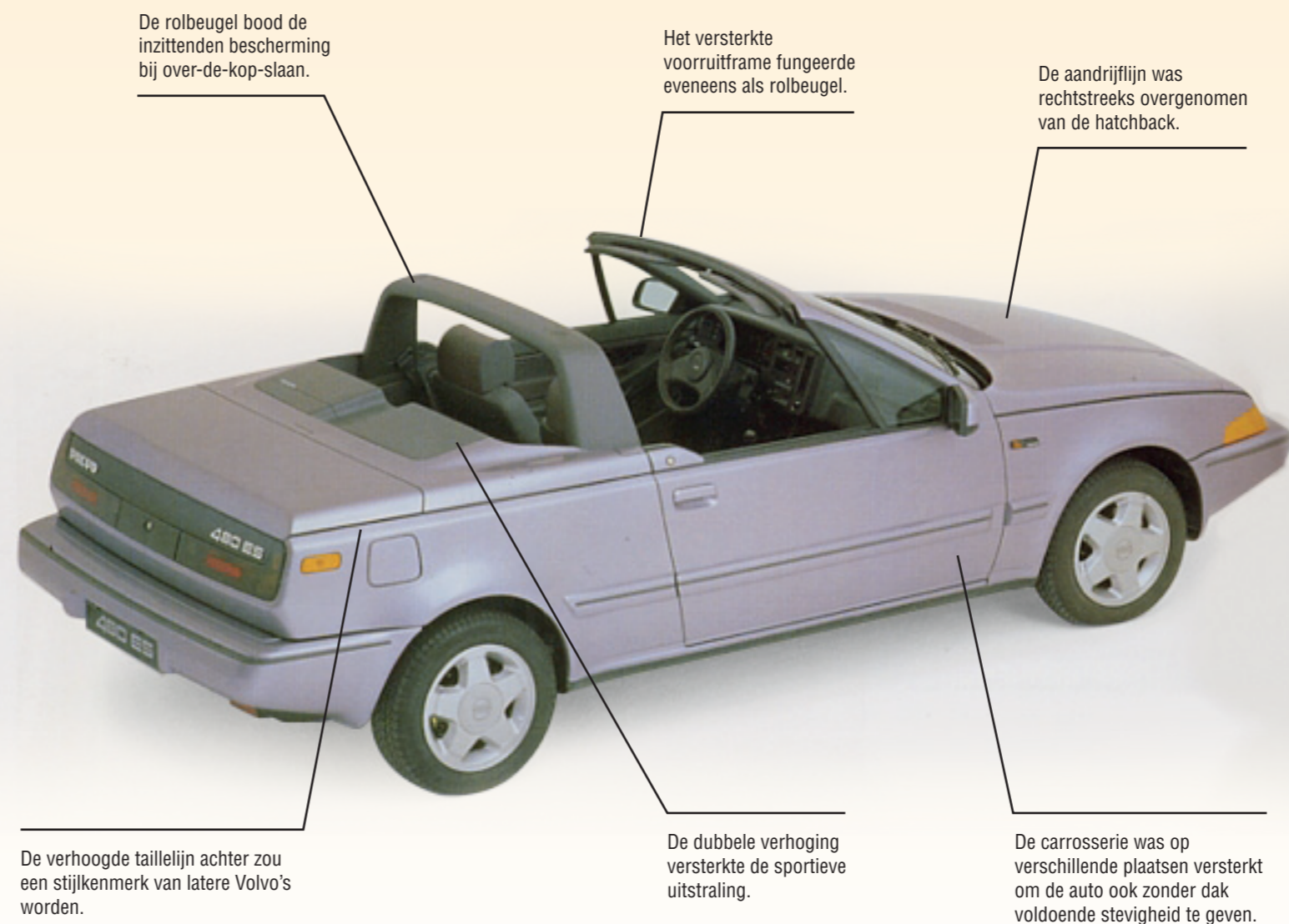
Vroegtijdig einde

Ten tijde van de beurs waren de voorbereidingen voor de marktintroductie al in volle gang en in Born werd alles in gereedheid gebracht voor het opstarten van de serieproductie.

Na de bouw van enkele pré-seriemodellen ging de belangrijkste toeleverancier echter failliet. Het productieproces voor de cabrio was te gecompliceerd om op korte termijn een andere fabrikant in te schakelen en dus zag Volvo zich gedwongen het project af te blazen. Het merendeel van de gebouwde exemplaren werd ontmanteld, op drie auto's na waarvan er twee in het Volvo-museum in Göteborg staan.

Voor de teleurgestelde liefhebbers boden de onafhankelijke Belgische carrosseriebedrijven EBS en ACT nog eigen versies van de 480 cabriolet op basis van bestaande coupés aan, maar geen daarvan zou ooit in een grote serie worden gebouwd.

Volvo 480 Turbo Cabriolet in detail



De rolbeugel bood de inzittenden bescherming bij over-de-kop-slaan.

Het versterkte voorruitframe fungeerde eveneens als rolbeugel.

De aandrijflijn was rechtstreeks overgenomen van de hatchback.

De verhoogde taillelijn achter zou een stijlkenmerk van latere Volvo's worden.

De dubbele verhoging versterkte de sportieve uitstraling.

De carrosserie was op verschillende plaatsen versterkt om de auto ook zonder dak voldoende stevigheid te geven.

TECHNISCHE GEGEVENS

VOLVO 480 TURBO CABRIOLET

Motor

Type	Viercilinder lijnmotor
Plaatsing	Dwars voorin
Brandstof	Benzine
Cilinderinhoud	1721 cm ³
Boring x slag	81 x 83,5 mm
Compressie	8,1:1
Klepbediening	Kopkleppen met onderliggende nokkenas
Brandstofvoorziening	Multipointinjectie in combinatie met drukvulling
Vermogen	122 pk (89 kW) bij 5400 t/min

Transmissie

Aandrijving	Op voorwielen
Versnellingsbak	Handgeschakelde vijfversnellingsbak of viertrapsautomaat

Carrosserievarianten

2-deurs cabriolet

Chassis

Stuurinrichting	Tandheugelsysteem
Voorwielophanging	Onafhankelijke wielophanging met MacPherson-veerpoten
Achterwielophanging	Starre as, schroefveren
Remmen voor	Schijven
Remmen achter	Schijven
Banden voor	185/60 R14
Banden achter	185/60 R14

Afmetingen

Lengte	4258 mm
Breedte	1710 mm
Hoogte	g.g.
Wielbasis	2500 mm
Spoorbreedte voor	1416 mm
Spoorbreedte achter	1426 mm
Gewicht	g.g.
Inhoud brandstoftank	46 liter

Prestaties

Topsnelheid	g.g.
Specifiek vermogen	70,9 pk/liter
0-100 km/h	g.g.
Productieaantal	ca. 10