

Communiqués de presse

Feb 15, 2012 | ID: 42193

Du cheval de trait au salon sur quatre roues.... Le break Volvo Amazon fête ses cinquante ans

Du cheval de trait au salon sur quatre roues.... Le break Volvo Amazon fête ses cinquante ans

« Un nouveau break Volvo. Un break exclusif, créé pour l'Europe, fait son entrée sur le marché suédois. Il sera dévoilé au Salon de l'Automobile de Stockholm. C'est le très attendu break Amazon. »

Cette citation provient d'un communiqué de presse publié le 15 février 1962 par AB Volvo. Deux jours plus tard, le 17 février, le Salon de l'Automobile de Stockholm ouvrait ses portes. Avec cette nouvelle voiture, Volvo transformait son cheval de trait en salon roulant sous la forme d'une élégante berline cinq portes dotée d'une capacité de charge majorée et de nombreuses autres fonctionnalités.

Parallèlement à son nouveau modèle, Volvo poursuivait toutefois la commercialisation du populaire Volvo Duett pendant sept ans afin de satisfaire une clientèle aux besoins de transport nettement plus élevés que la moyenne. En revanche, la nouvelle Amazon, plus moderne, a facilité la vie des familles avec enfants, a rendu plus élégante la voiture de fonction du représentant de commerce et, pour l'artisan, a grandement amélioré l'accès au compartiment à bagages grâce à ses portes arrière et à son hayon fractionné en deux parties.

« Ce break est un nouveau modèle Volvo faisant appel au plus grand nombre possible de composants de la Volvo Amazon. Il en résulte une voiture de tourisme rapide et spacieuse dotée d'une excellente capacité de chargement. Ses quatre portes et son hayon en deux parties renforcent son caractère de même que sa ligne et sa qualité, mais aussi son côté pratique et son sens de l'économie à l'usage. Notre objectif a été de créer une grande familiale destinée aux longs trajets et aux loisirs tout autant qu'une voiture fonctionnelle apte à un usage professionnel. C'est la Volvo 221 Amazon. »

Voici une description qui caractérise sans peine - à l'exception du hayon - une Volvo de la gamme V 2012 ! Le prix de cette nouveauté était à l'époque de 14 475 couronnes hors taxes pour une version 75 chevaux, soit quelque mille couronnes de plus que la berline correspondante. Au tarif actuel, il s'agirait à peu près de 160 000 couronnes soit 18 200 euros.

Une qualité clé : son confort

Typiquement Volvo, le fait que le compartiment passager puisse se transformer en compartiment couchettes a largement été souligné. Mais ce qui frappe, c'est que le mot « confort » était mentionné avant le mot « compartiment à bagages ». Il faut dire que l'Amazon était le premier break Volvo basé sur une berline de tourisme, se démarquant en cela du fourgon de livraison à châssis séparé qu'étaient le Duett et ses pairs.

L'équipe Volvo avait fait preuve à la fois d'intelligence et d'efficacité dans la maîtrise des coûts. Les lignes élégantes de l'Amazon avaient été conservées et finement modelées pour devenir un break. La partie arrière de la carrosserie, très spacieuse, avait été dessinée sans modification des dimensions extérieures, en grande partie grâce au talent de Jan Wilsgaard, designer de la berline Amazon.

À mi-chemin du long pavillon, à la hauteur du pied-milieu, fut placée une entretoise de renfort afin de préserver la rigidité de la coque. La partie supérieure des portes arrière était droite pour suivre la ligne de toit mais seuls les encadrements de vitres durent être redessinés ; les portières elles-mêmes étaient reprises in extenso de la berline. Quant à la partie postérieure de la carrosserie -

purement break -, elle était soutenue par un sous-châssis en caisson tandis que la suspension arrière avait été modifiée pour que le plancher du compartiment à bagages puisse être abaissé autant que possible.

Des solutions intelligentes

Le hayon se divisait horizontalement en deux. Sur la moitié inférieure, en ridelle, le support de la plaque d'immatriculation était muni de charnières de sorte qu'elle puisse rester visible lorsque la porte était ouverte. Dans sa position ouverte, la ridelle reposait sur la partie supérieure des butoirs de pare-chocs, qui plates et recouvertes de caoutchouc pouvaient également servir de marchepieds afin d'accéder à la galerie de toit - un accessoire d'origine très demandé - ou se hisser pour attraper quelque chose dans le coffre alors que la ridelle était relevée. Pratique et astucieux.

Le compartiment à bagages était long de 183 cm, banquette arrière rabattue, et large de 126 cm, avec une capacité de chargement de 490 kg, soit à peine dix kilos de moins que le Duett. Les performances, la tenue de route et le confort du break valaient ceux de la berline. De plus, l'efficacité aérodynamique du break se lisait dans sa vitesse de pointe : plus de 140 km/h avec un moteur à simple carburateur de 75 chevaux et un poids de 1250 kg.

La couleur de lancement - vert brouillard avec sellerie brune en tissu et vinyle - ne fut disponible qu'un an. De fait, les versions blanches, beiges ou bleues furent beaucoup plus communes. Un peu plus tard, la sportivité des versions à double carburateur fut soulignée par l'adjonction d'une lettre « S ».

À l'instar des autres Amazon, les lignes du break sont pratiquement restées les mêmes durant toute sa carrière en dehors de quelques aménagements cosmétiques. En revanche, techniquement parlant, il a bénéficié des progrès de Volvo. C'est ainsi qu'en 1964, les tambours de frein avant furent remplacés par des disques munis d'une assistance hydraulique. De même, les sièges furent largement améliorés. En 1968 fut introduite une colonne de direction télescopique tandis que la puissance du moteur grimpa à 115 chevaux dans la version la mieux dotée. Par ailleurs, les modèles destinés au marché américain inaugurèrent le premier dispositif de contrôle des émissions polluantes.

En 1969, le moteur B20 remplaça le fidèle B180. Cette même année, la carrière du break Amazon s'arrêta après que 73 000 exemplaires eurent été produits. C'est également cette année-là que fut stoppée la production du Duett. Mais les clients Volvo n'avaient aucun souci à se faire : la Volvo 145, lancée un an auparavant, était disponible en deux versions. Cette nouveauté, encore un grand pas en avant pour Volvo, était à la fois plus moderne, plus confortable et toujours plus sûre. Le break Amazon trouva son public dans toutes les couches de la société. Contrairement à bien d'autres modèles sur le marché, il ne révélait rien du statut social ou du prestige réel ou supposé de son propriétaire. Tout au plus dévoilait-il un trait de caractère : la sensibilité aux côtés pratiques lors du choix de sa nouvelle voiture. C'était finalement un style de vie, qui allait être relevé des années plus tard par de doctes analystes de marché et autres experts en sociologie et en démographie.

Une voiture de collection aujourd'hui

Il semble qu'il ne soit désormais plus possible de trouver un break Amazon de la première année, celle de la teinte de lancement vert brouillard. Toutefois, plusieurs exemplaires à petits numéros de châssis ont survécu en dépit du fait que les breaks subissent en général une existence plus rude que les berlines. Les plus courants restent les modèles des années 1965 à 1967, même s'il n'y en a pas pléthore car relativement peu ont été construits. De vraiment beaux exemplaires sont rarement proposés à la vente. En outre, ils sont toujours plus chers que les berlines (sauf la 123 GT). Le musée Volvo expose le dernier break assemblé, le numéro de châssis 73220, une version bleu foncé qui a quitté les chaînes de l'usine le 15 octobre 1969.

Mots clés:

P220, Press Releases, Product News, 1962

Contact média

Wout De Vuyst

Public Relations Specialist
wout.de.vuyst@volvocars.com

Photos analogues



[Plus d'images >](#)

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

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

Droit d'auteur © 2025 Volvo Car Corporation (ou ses affiliés ou concédants de licence).