

Communiqués

Jul 10, 2006 | ID: 5152

UNE BEAUTE SUEDOISE AU NOM DE CREATURE MYTHOLOGIQUE QUI A TOUJOURS BON PIED BON ŒIL : LA VOLVO AMAZON

Une beauté suédoise au nom de créature mythologique qui a toujours bon pied bon œil : la Volvo Amazon

Par un beau vendredi de l'été 1956, Volvo dévoilait une voiture entièrement nouvelle, l'Amason. C'est bien ainsi qu'elle s'appelait, Amason avec un « s ». Mais à peine l'avait-on prononcé que son nom suscitait déjà une polémique. Pourtant, la voiture allait devenir le modèle le plus vendu de Volvo pendant plus d'une décennie.

C'est le 3 août 1956 que fut présentée la nouvelle 4-portes Volvo Amazon/120 à des concessionnaires conquis d'avance lors d'une conférence à Skövde. La voiture exposée portait le numéro de châssis n°2, se distinguait par la conduite à droite, une peinture deux tons, et différait du futur modèle de série sur un certain nombre de détails, tant intérieurs qu'extérieurs.

La voiture avait été dessinée par le jeune Jan Wilsgaard qui s'était inspiré à l'époque du design italien, britannique et américain. Résultat : la première carrosserie ponton de Volvo et un style qui paraît toujours réussi aujourd'hui, intégrant des éléments de design qu'on retrouve sur les Volvo actuelles.

Volvo avait plusieurs projets de motorisation dans ses cartons, dont un petit V8 et un 6 en ligne, mais ce fut finalement un 4-cylindres en ligne 1,6 L de 60 ch qui l'emporta. Ce moteur B16 était purement et simplement une version sur-alésée du moteur B4B de la PV444. La puissance était transmise aux roues arrière par une boîte de vitesses à 3 rapports, mais déjà, lors de cette première présentation, quelques critiques s'élevaient quant à l'absence d'un quatrième rapport. Nonobstant, la nouvelle Volvo était une superbe auto, promise à un bel avenir.

D'Amason à Amazon/120

Le nom d'Amason avait été choisi en raison de sa signification originelle. Si le logo à marque de fer renvoyait à des connotations masculines, en revanche pour le mot Amason, c'était le contraire. Selon la mythologie grecque, les amazones étaient des femmes guerrières qui combattaient avec un arc à flèches. La légende raconte qu'elles avaient coutume de se couper le sein droit pour pouvoir mieux se servir de leurs armes mortelles. En ionien, ἄμαζός (a-mazóz), ne signifie-t-il pas d'ailleurs « celles qui n'ont pas de sein » ? Ces femmes puissantes se battirent contre les Grecs aux côtés des Troyens lors de la guerre de Troie. Outre les voitures et motos, les amazones ont aussi prêté leur nom, par exemple, au fleuve Amazone.

Amason s'est orthographié Amazon partout dans le monde avant même que la voiture ne soit

mise en vente, mais les personnes qui avaient déniché ce nom eurent malheureusement peu de raisons de s'en réjouir.

Un constructeur allemand de motocyclettes, Kreidler, venait en effet de lancer un modèle baptisé Amazone, dont il avait déposé le nom et revendiquait le droit d'utilisation exclusif. A l'issue du compromis auquel parvinrent finalement les deux parties, Volvo était autorisé à utiliser le nom Amazon sur les marchés nordiques, mais nulle part ailleurs. Cependant, la motocyclette Amazone avait déjà disparu du marché en 1959. Si Volvo avait tenu bon et s'était armé de patience, il aurait sûrement fini par obtenir le droit d'utiliser le nom et ainsi, la voiture se serait appelée Amazon dans tous les pays.

Aujourd'hui, lorsque vous cherchez le mot « amazon » sur Google, vous obtenez 965 000 000 résultats ! La plupart des entrées n'ont strictement aucun rapport avec la motocyclette du même nom, mais ne font pas davantage référence à la Volvo Amazon. Le nom est très répandu de nos jours, dans des contextes totalement différents. Détail amusant, Volvo a gardé l'orthographe avec un « z », bien que l'Amazon n'ait été commercialisée sous ce nom que dans les seuls pays nordiques.

L'Amazon devient la 122

Le nouveau modèle s'appelait Volvo 122 en dehors des pays nordiques, mais les dénominations 12 et 1200 étaient également employées sur certains marchés. La désignation en interne avait été P1200. En conséquence, la gamme fut officiellement baptisée 120, avec possibilité de modifier le dernier chiffre en vue des futures déclinaisons de modèles. Les premières livraisons eurent lieu en février/mars 1957. Finis les grandes lettres chromées Volvo sur le pare-chocs arrière et les clignotants rectangulaires sur les ailes avant ; à la place, le nouveau modèle disposait de ceintures de sécurité aux places avant en série, de clignotants « en coin » d'ailes et de nouveaux logos Amazon.

Le nouveau modèle, fabriqué uniquement en berlines 4-portes les premières années, connut un succès immédiat et dépassa bientôt les chiffres de vente de la grande sœur PV444/544. La seconde version lancée, en 1958, fut la Volvo 122 S (S pour Sport). La puissance accrue et la boîte de vitesses à 4 rapports, très demandée, rendaient la voiture très attrayante aux yeux du public. L'année suivante, en 1959, la Volvo Amazon et la PV544 devinrent les premières voitures au monde équipées de ceintures de sécurité trois points aux places avant.

Le prix de vente initial était de 12 600 couronnes suédoises (moins de 1500 €)* départ usine, de Göteborg. A l'époque, l'Amazon était fabriquée à l'ancienne usine Volvo de Lundby et fut ensuite la première voiture produite à l'usine de Torslanda, inaugurée en 1964. L'Amazon fut aussi la première voiture construite à l'usine belge de Gand qui a démarré ses activités en 1965. Elle fut aussi assemblée à Halifax (Canada) pour le marché canadien. Ces Amazon-là étaient commercialisées sous le nom de Volvo Canadienne.

60 à 115 ch

En 1961, une version deux portes baptisée 121 fut introduite et en 1962, on ajouta au contraire des portes en plus : la 220, version break, fut lancée au Salon de Stockholm. L'appellation Amazon avait été officiellement abandonnée dès 1961, remplacée sur l'ensemble des marchés par les différentes dénominations à chiffres. Malgré tout, les voitures arboraient toujours le nom d'Amazon et furent commercialisées ainsi par Volvo en Suède jusqu'à fin 1970.

Les caractéristiques techniques suivirent le rythme de développement du modèle. Les motorisations gagnèrent en cylindrée, passant de 1,6 L à 1,8 L puis, finalement, à 2 L (moteur B20). De 60 ch à l'origine, la puissance grimpa à 115 ch sur la version sport 123 GT. Les trois vitesses de la boîte devinrent bientôt quatre, enrichies en option d'un overdrive sur le rapport le plus élevé. Les tambours furent par la suite remplacés par des disques avec même, sur la fin, une assistance de freinage. Avant l'arrêt de production, la dynamo fit place à un alternateur, une forme embryonnaire de contrôle des gaz d'échappement vit le jour, des ceintures de sécurité furent installées à toutes les places avant et arrière.

La 123 GT était la plus puissante de toutes les versions de 120 proposées. Son équipement de série incluait notamment un compte-tours, un volant sport trois branches et des projecteurs additionnels. Le modèle le plus décevant était la 120 Favorit, version dépouillée bon marché de la 120 standard ; en dépit de son nom, elle ne devint jamais, précisément, une favorite. Pourtant, dans l'ensemble, la série 120 s'est très bien vendue à l'époque. A titre de comparaison, 440 000 PV444/544 furent produites en 21 ans contre 667 323 (120) construites pendant les 14

ans d'existence de la 120, dont plus de la moitié destinées à l'export.

La toute dernière Amazon (!) construite à Torshälla tomba de chaîne le 3 juillet 1970. Ainsi s'achevait le cycle de production d'une longue série de modèles robustes et fiables qui ont fortement contribué à forger la réputation de Volvo de constructeur de voitures de qualité sûres à prix attractif. La voiture aux multiples talents avait à ce moment-là assuré un service sûr et fiable à des milliers de familles et à de nombreuses forces de police à travers le monde et aussi, entre autres, remporté le Rallye de l'Acropole. Bichonnées par des collectionneurs ou des propriétaires ayant parcouru à son volant plusieurs millions de kilomètres à l'issue de longues années de bons et loyaux services quotidiens, ce sont des milliers d'Amazon survivantes qui témoignent aujourd'hui de cette époque à travers le monde.

* : prix de vente en France : 1 450 000 F (anciens Francs de l'époque). Source : « L'Automobile » n° 151, novembre 1958, article d'essai reproduit sur <http://volvo120.free.fr/>.

Mots clés:

Press Releases, 1956, P120 Amazon, Product News

La description et les faits repris dans le matériel de presse concernant la gamme de voitures internationale de Volvo Cars. Les équipements peuvent être optionnels. Les spécifications peuvent varier en fonction du pays et peuvent être modifiées sans préavis.

Images liées



Plus d'images >

media.volvocars.com >

volvocars.com >

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