

# AMAZON, UNA APUESTA SEGURA

*Fuerte, honesto y seguro. Tres adjetivos que definieron la esencia del Volvo Amazon nacido en 1957 con el que la marca sueca convenció al mundo de que la fiabilidad y la robustez pueden tener un aire discreto. Además, añadió un plus en seguridad, algo insólito hasta ese momento, lo que ayudó a forjar un prestigio que acompañaría a la marca durante varias décadas.*

Por **Oscar Ayerra**

«**C**ondócelo como si lo odiaras», así rezaba una publicación con la que la propia marca estimulaba la venta a sus potenciales clientes. Suponía un posicionamiento en el mercado internacional como el «lumo de la carretera». Los argumentos eran claros y concisos: además de un compacto a precio asequible, este sedán era capaz de soportar los mismos sucesos que un coche bajo cero o sobrevivir en sus carreteras, donde más del 80% estaban sin pavimentar en aquel momento. Desde luego unas premisas que bien podría parecer una exageración publicitaria, sin embargo, el producto cumplió lo que prometía. La robustez y calidad con la que nació este volvo sorprendió y convenció al más escéptico. Un producto bien hecho que seguía la propia marca, estaba construido para ser más duradero y más seguro que los demás.



Drive it like you hate it.

**EL DURO DE LA CARRETERA.** La robustez del bastidor y su gran fiabilidad mecánica ha hecho que este modelo fuese utilizado en diversos rallies de resistencia con resultados sorprendentes



las quejas de un fabricante de motocicletas alemán, Kreidler, cuya designación la ostentaba uno de sus modelos. El acuerdo final obligaba a Volvo a nominar a este modelo como Serie 120 dejando la citada palabra para el mercado nórdico. Sin embargo hoy en día, se le denomina Amazon aunque nunca hubiese llevado dicho emblema en su carrocería.

El nuevo volvo resultaba cómodo, sorprendentemente ágil y sobre todo seguro. Volvo se propuso superar a la competencia con un producto redondo, lleno de calidad e innovación no solo en tecnología. Pensar en la seguridad de sus ocupantes suponía un nuevo punto

de vista inusual hasta entonces. Esta contribución vería su punto álgido en la incorporación, por primera vez a nivel mundial, de los cinturones de seguridad delanteros de tres puntos. Hasta ese momento solo algunas marcas como Mercedes, o la española Pegaso ofrecían el cinturón de dos puntos, pero suponían modelos de muy alta gama y por tanto casi inaccesibles para la gran mayoría.

#### SEGURIDAD VOLVO

Las primeras entregas se realizaron a partir de marzo de 1957. A lo largo de sus 13 años de producción las sucesivas mejoras resultaron una constante, cada año, el equipo de ingenieros, añadían mejoras y evoluciones en aspectos como calidad, mecánica pero sobre todo en seguridad.

Desde los primeros momentos además de contar con propulsores fiables y contrastados, heredados del P-444, pero desarrollados para adaptarse al nuevo modelo, contaba con soluciones tecnológicas en diferentes apartados entre ellos el de protección tras un accidente. Por ejemplo, a partir del '59, los cinturones de seguridad, antes mencionados, se ofrecían como equipo estándar, además de un salpicadero acolchado. A partir de 1967 se ofrecía la columna de dirección deformable que evitaba su incursión en el habitáculo en caso de accidente.

En los últimos años de producción, los asientos delanteros contaban con reposacabezas ajustables además de hacer extensible a los pasajeros traseros los cinturones de seguridad. Incluso el diseño de los asientos se realizaba con la ayuda de médicos especializados en anatomía.

El modelo protagonista de estas páginas, el 122, nació en 1962. Además de la carrocería de cuatro puertas, Volvo ofrecía variantes de dos y una denominada station wagon, del tipo familiar que contaba con una mayor capacidad de carga. Incluso existió una versión descapotada, realizada por un carrocerista externo a la fábrica pero con una producción residual.



#### PRESENCIA INTERNACIONAL

El Volvo Amazon se consolidó en el mercado inglés, en los Países Bajos y en Bélgica. Contó también con una fábrica en Canadá y varias plantas de ensamblaje en países como Chile, Perú e incluso en Sudáfrica donde se vendieron versiones de cuatro puertas y station wagon. En norteamérica también obtuvo un gran éxito sobre todo en su variante familiar. En España, sin embargo, apenas superó un millar de unidades vendidas teniendo, en el territorio insular, el destino de casi el 80% de las unidades.

El 3 de julio de 1970, la producción cesó cuando ya se habían construido un total de 667.323 unidades de las que casi el 60 % eran exportaciones.

#### REFERENCIA MUSICAL

El Volvo amazon, en sus diferentes versiones representa un hito dentro del universo histórico automotriz por su contribución en materia de seguridad pasiva. Una singularidad que la Fundación Jorge Ives ya tuvo en cuenta hace más de 20 años cuando adquirió esta unidad. Con matrícula de Barcelona, este ejemplar es una de las poco más de 250 unidades que se vendieron en la península. Conservada en un estado óptimo y por supuesto original tendrá un lugar específico dentro del MAHFI, Museo de la Automoción e Historia, el futuro punto de referencia musicalista nacional, donde la experiencia didáctica permitirá conocer hitos del pasado de una forma única y novedosa.



**POLICÍA.** En Inglaterra, el volvo P-122 fue el primer caso en su historia en colisionar con una marca extranjera como vehículo de policía. Ocurrió en 1967 en Hampshire



**PROBADOR DE LUJO.** En 1958, Mike Hawthorn, Piloto de fórmula 1, tras probar el Volvo Amazon, destacó cualidades como su estabilidad, mantenimiento o el buen acabado

«**Su fiabilidad mecánica unido a una tecnología en materia de seguridad pasiva pionera, lo ha convertido en un hito automotriz**

## AVANZADOS EN SEGURIDAD

**A** mediados del siglo XX, los constructores de automóviles habían llegado a unos estándares en calidad, potencia, diseño o mecánica lo suficientemente altos como para ofrecer productos fiables pero su gran signaturar pendiente suponía la seguridad de sus ocupantes. En muchos casos, los daños ocasionados a los pasajeros, incluso a baja velocidad, podían resultar fatales simplemente por detalles como las aristas puntiagudas del salpicadero, la rotura de los cristales, o simplemente la carencia del reposacabezas. En un momento donde se creía que salir despedido de un vehículo tras un accidente era una buena forma de salvar la vida, daba cuenta de la ausencia absoluta de interés que los fabricantes prestaban a la seguridad pasiva.

A mediados del siglo XX, solo algunos fabricantes se dieron cuenta de la importancia de cuidar a los ocupantes. Mercedes con su habitáculo indeformable, Pegaso con su arco de seguridad o Volvo con su cinturón de tres puntos fueron pioneros en preocuparse por este apartado. Una preocupación que se tornó esencial diez años después. Y en 1965 un periodista americano ponía en entredicho la seguridad de un vehículo-donde demostraba que era inseguro a cualquier velocidad. En 1967 fueron apareciendo diferentes normativas en materia de seguridad que obligaron a los fabricantes a incorporar a sus vehículos una larga lista de parámetros en materia de seguridad pasiva, aspectos en los que ya había pensado Volvo 10 años antes.