

Communiqués

Jul 01, 2013 | ID: 49550

DEUX VOITURES EN UNE... LA VOLVO DUETT FETE SES 60 ANS

DEUX VOITURES EN UNE... LA VOLVO DUETT FETE SES 60 ANS

Le 4 juillet 2013, la Volvo Duett souffle ses soixante bougies. C'est le premier break de Volvo fabriqué en série, et le point de départ de la fière tradition de breaks de l'entreprise.

C'est en 1944 que la PV444 compacte, à la poupe arrondie, fut révélée pour la première fois. Cette voiture allait faire passer Volvo de la position de constructeur automobile d'envergure locale à celle d'acteur respecté sur le marché automobile international. La production a démarré en 1947 et, en même temps, il existait à l'évidence une demande non seulement de voitures particulières, mais aussi de petits véhicules utilitaires pour toutes sortes de besoins. Volvo n'avait rien à proposer à l'époque, en raison de la construction monocoque de la PV444, base qui ne convenait guère. Une version utilitaire de la PV devait être développée, faisant appel à un cadre de châssis séparé, léger et solide à la fois.

La production de ce modèle a démarré à l'été 1949. Il était similaire à la PV444 en taille et en prix, ainsi que d'allure, car les ailes avant et le capot venaient en droite ligne de la 444. Cependant, la 445 se distinguait de la 444 par une calandre à cinq barrettes horizontales chromées au lieu de quatre. La charge utile dépassait légèrement les 500 kg en fonction des versions de carrosserie. Un pick-up, plus léger, pouvait accepter davantage de charge qu'un fourgon plus lourd. Pourtant les utilisateurs au quotidien de la 445 ne tardèrent pas à s'apercevoir que le véhicule pouvait transporter de plus lourdes charges qu'il n'était officiellement autorisé à le faire.

Une véritable citadine

Le petit moteur 4-cylindres 1,4 L à soupapes en tête avec ses 40 ch était suffisant pour propulser convenablement la voiture en ville. Sa boîte à étagement court garantissait de très bonnes accélérations mais rendait la voiture bruyante et gourmande à vitesse soutenue sur les longs trajets. Toutes les pièces mécaniques et équipements annexes provenaient de la 444 à l'exception de l'essieu arrière équipé de ressorts à lames semi-elliptiques très raides au lieu de la suspension à ressorts hélicoïdaux axée sur le confort de la 444.

La 445 était livrée sous forme de châssis nu sans carrosserie en aval du siège conducteur. En revanche, plus de trente carrossiers-transformateurs en Suède proposaient différents aménagements sur châssis Volvo. La plupart de ces carrosseries étaient des fourgons et des pick-up, avec aussi une poignée de décapotables et quelques breaks.

Ces voitures étaient en général très simples. Pour les carrosseries de fourgons, ambulances et corbillards, on utilisait des armatures en bois supportant des panneaux en tôle d'acier, comme pour les cabines de pick-up. Très peu de 445 furent équipées de carrosseries et cabines tout-acier, à cause des restrictions de l'époque et du coût. L'intérieur de ces véhicules était pratique et utilitaire, mais le confort n'était pas une priorité et laissait à désirer. Il incombait au conducteur de

s'aménager un espace de travail confortable et convivial. C'est bien précisément ce qu'était la 445 pour ses utilisateurs : un espace de travail.

« Faites-nous une fourgonnette »

Au bout de quelques années de mise sur le marché de châssis 445, Volvo s'aperçut que les petites « dures à la tâche », quasi increvables, n'étaient ni remplacées par des véhicules neufs ni envoyées à la casse au rythme qu'aurait espéré Volvo. Au fond, elles étaient de trop bonne qualité. Début 1952, Volvo se retrouva avec 1500 exemplaires de Châssis nus 445 invendus sur les bras, parquées à l'extérieur de l'usine ; des modèles qui auraient dû trouver preneurs depuis longtemps. Cette situation contrariait Assar Gabrielsson, le Président de Volvo. De surcroît, de plus en plus de constructeurs commençaient à proposer leurs propres fourgonnettes et breaks usine et les carrossiers-transformateurs connaissaient des moments difficiles. Mais la 445 n'en devait pas moins se vendre. Pourquoi alors faire appel à un carrossier fournisseur extérieur pour la rendre attrayante ?

« *Faites-nous une fourgonnette Volvo* », ordonna Assar Gabrielsson : c'est ainsi que naquit la Volvo Duett, premier modèle break/fourgonnette de Volvo. Le jeune ingénieur Erik Skoog et sa petite équipe se mirent aussitôt au travail. Ils conçurent une caisse polyvalente pour le châssis de la 445, pouvant assurer le transport aussi bien de marchandises que de personnes. Il commanda les outillages nécessaires et moins de quinze mois plus tard, le 4 juillet 1953, livra la première 445 Duett à un client impatient, le Président de Volvo Assar Gabrielsson en personne.

L'essentiel du travail de développement de la Duett a été réalisé à l'atelier de pressage Volvo d'Olofström. C'est là également qu'étaient fabriquées les carrosseries. L'assemblage final était réalisé à l'usine Volvo de Lundby à Göteborg.

Avec la Duett, Volvo était en mesure de proposer à la fois des fourgonnettes et des versions un peu plus luxueuses à usage familial plutôt que purement utilitaire. En même temps, la Duett avait vocation d'être « deux voitures en une », au sens strict du mot Duett : l'une à usage professionnel la semaine et l'autre pour le week-end et les loisirs.

A l'instar de sa devancière, la Duett pouvait être livrée en châssis nu prêt à recevoir une carrosserie, mais ces versions-là se firent de plus en plus rares. Les versions standards pratiques et spacieuses, avec ou sans glaces latérales arrière, répondaient à la plupart des besoins de transport de petites et moyennes dimensions. C'était le choix idéal pour les petites entreprises. Les différentes versions étaient référencées Châssis nu, Break, Fourgonnette, Familiale, et 210 Duett.

La Duett est devenue une légende à son époque et est à l'heure actuelle l'un des modèles Volvo les très prisés et les plus recherchés des collectionneurs et des passionnés. C'était une vraie bête de somme, avec une résistance à toute épreuve, qui paraissait quasi increvable. En plus, elle avait du charme. Il reste aujourd'hui quelques Duett en circulation, détenues par des particuliers ou de petites entreprises.

La dernière Volvo à châssis

Les premières Duett étaient baptisées 445 (comme leurs devancières), avec dans leur dénomination une combinaison de lettres ajoutés faisant référence au type de carrosserie et au niveau d'équipement. Ce n'est pas avant 1960, date à laquelle la voiture fut profondément remaniée et vit l'apparition d'un pare-brise d'une seule pièce et d'une boîte de vitesses à 4 rapports, que l'appellation fut modifiée en 210. Deux ans plus tard, elle reçut également le moteur B18. La Duett fut la dernière Volvo à être construite sur un châssis séparé et, en dépit des améliorations techniques successives, elle conserva toute sa vie sa silhouette des années quarante.

Au cours de la dernière année de production (1969), la Suède a adopté une nouvelle législation en matière de crash-tests et, avec une conception datant de la fin des années quarante, Volvo s'est rendu compte que la Duett ne pourrait pas passer avec succès les nouveaux crash-tests. Ce constat incita Volvo à mettre fin à la production, et tous les exemplaires de Duett 1969 furent exportés, sauf un. Cette toute dernière Duett sortie de chaîne porte le numéro de châssis 97299 et est exposée au Musée Volvo. Elle est bleu foncé avec un habitacle vinyle fauve. La production totale de Duett s'est élevée à un peu plus de 97 000 unités et, en ajoutant les versions à châssis

séparé, on atteint 101 492 unités.

Au moment de l'arrêt de la Duett en 1969, la gamme Volvo comportait deux autres breaks élégants et pratiques qui faisaient aussi souvent office de bêtes de somme, la 220 Amazon et 145. Les modèles devinrent aussi des classiques selon leurs mérites respectifs et les fiers défenseurs de la tradition des breaks Volvo, vieille de soixante ans.

Mots clés:

P210, PV 445, Press Releases, 1960, Product News, 1949

La description et les faits repris dans le matériel de presse concernent 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.

Contacts média

Marc Debord

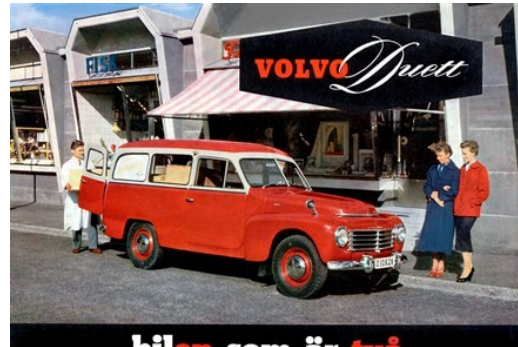
PR Manager

Volvo Car France SAS

Téléphone: 0156835450

marc.debord@volvocars.com

Images liées



[Plus d'images >](#)

media.volvocars.com >

volvocars.com >

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