

Communiqués

Jun 22, 2009 | ID: 19826

LE VOLVO 445, CELEBRE UTILITAIRE DUR A LA TACHE, FETE SES SOIXANTE ANS

En 2009, le Volvo 445, célèbre véhicule de livraison léger, appelé aussi Duett, et qui constitua le point de départ de la tradition des breaks Volvo, fête ses soixante ans. A cette occasion, remontons un peu le cours de l'histoire.

Peu après les débuts de la production en 1927, Volvo commença à livrer des châssis nus destinés à recevoir différentes carrosseries créées en fonction des besoins de la clientèle. C'est ainsi que Volvo livrait vers 1930 ses grands véhicules avec les ailes avant, le capot, les bas de caisse et des montants A rudimentaires pour que ces véhicules soient transformés en camionnettes ou en pick-up par les nombreux carrossiers suédois de l'époque. Après la Deuxième Guerre mondiale et au cours des années 1950, les grands véhicules Volvo reposant toujours sur un châssis séparé, la marque continua de les proposer en châssis nu mais la taille intrinsèque de ces véhicules était telle que le besoin d'un châssis plus petit et plus léger devint vite évident.

La PV444, en raison de sa structure monocoque, ne pouvait répondre à ce besoin. Il fallut donc concevoir un équivalent utilitaire de cette berline, basé sur un châssis séparé à la fois léger et solide. La production de ce châssis - proche de la berline PV444 en taille comme en prix - commença durant l'été 1949. Nul besoin d'être un expert pour remarquer que le 445 reprenait tels quels les ailes et le capot de la 444 avec toutefois une différence subtile au niveau de la grille de calandre, à cinq barres horizontales au lieu de quatre. La charge utile, légèrement supérieure à 500 kg, dépendait en fait de la version de carrosserie. En effet, un pick-up étant plus léger qu'une camionnette fermée, il pouvait logiquement embarquer plus de poids. La masse totale était de 1 650 kg, le châssis nu totalisant 725 kg. Rapidement, les utilisateurs quotidiens du 445 remarquèrent que leur véhicule pouvait charger bien davantage en pratique qu'en théorie !

Le petit quatre cylindres de 1,4 litre à arbre à cames latéral et soupapes en tête, se montrait avec ses 40 chevaux bien suffisant pour propulser efficacement le véhicule dans le trafic urbain. Sa transmission aux rapports courts lui procurait de très bonnes accélérations au prix toutefois d'un peu de bruit et d'une surconsommation sur de longs trajets pris à plus grande vitesse. Mécanique et équipements étaient issus en droite ligne de la PV444 à l'exception de l'essieu arrière suspendu, non pas sur de confortables ressorts hélicoïdaux, mais sur deux ressorts à lames semi-elliptiques très rigides.

Un vrai business

A l'époque, la Suède comptait environ 70 carrossiers dont 25 ont travaillé sur le Volvo 445. Camionnettes, corbillards, ambulances et cabines de pick-up reçurent quasiment toujours une carrosserie faite d'un cadre en bois revêtu de panneaux d'acier. Très peu de carrosseries tout acier équipèrent le 445, principalement pour des raisons de temps et de coûts. A l'intérieur, le côté pratique primait sur le confort. Les panneaux de contre-portes, notamment, pouvaient être réalisés de différents matériaux. Quant aux garnissages, ils faisaient la part belle au skaï sous toutes ses formes. Le confort d'origine étant primaire, c'était au conducteur de se créer un lieu de travail confortable et accueillant. Car le 445, c'était vraiment cela : un lieu de travail.

Certains châssis 445, toutefois, furent équipés de carrosseries confortables, oeuvres notamment de Nordbergs à Stockholm, de Ringborgs à Norrköping et du carrossier Valbo, situé à Gävle, ces

deux derniers s'étant même équipés pour produire de petites séries. Ils construisirent chacun dix voitures, soit vingt véhicules dont dix existent toujours, une poignée se trouvant en parfait état aux mains de passionnés. Coûtant à l'époque plus du double d'une berline PV444, ils étaient et restent des raretés.

Notre propre petit fourgon

En quelques années, Volvo réussit à bien occuper le marché avec le châssis 445. Mais ce petit véhicule ultra-solide et fiable finit par durer à un tel point que le taux de mise au rebut envisagé par Volvo ne correspondait pas du tout à la réalité. D'où un manque de renouvellement du parc. Car ces véhicules étaient tout simplement trop bien. Début 1952, Volvo se retrouva donc avec 1 500 châssis 445 invendus et stockés en dehors de l'usine. Depuis longtemps, ces véhicules auraient dû sillonner les routes mais voilà, les plus vieux ne cédaient pas leur place. En outre, de plus en plus de constructeurs commençaient à offrir leurs propres fourgons et autres breaks clefs en mains et les carrossiers faisaient maintenant face à une réelle crise. Il n'empêche qu'il fallait vendre les 445. Alors pourquoi demander à un carrossier extérieur de les rendre attrayants ?

« *Construire notre propre fourgon Volvo* » devint donc le leitmotiv du directeur général de l'époque, M. Gabrielsson, et c'est ainsi que naquit la Volvo Duett, première Volvo à fonction mixte fourgon et break. Le jeune ingénieur Erik Skoog et sa petite équipe se mirent immédiatement au travail pour concevoir une coque complète destinée au châssis 445, une carrosserie convenant à la fois au transport de marchandises et de personnes. Très rapidement, ils purent commander l'outillage nécessaire et quinze mois plus tard, le 4 juillet 1953, livraient la première Duett à son « client » impatient, le président de Volvo, Assar Gabrielsson.

La Duett allait devenir un vrai succès Volvo et cela grâce à d'indéniables qualités, au point que sa production ne s'arrêta qu'en 1969, soit il y a quarante ans. La version châssis nu restait disponible pour accueillir une carrosserie alternative mais ce genre de demande se faisait de plus en plus rare. En effet, les versions standard de la Duett - pratiques et spacieuses, latéralement vitrées ou tôlees - convenaient à la quasi-totalité des besoins de transport de taille petite à moyenne. En clair, c'était le choix idéal des petites entreprises.

La dernière et la fin d'une époque

A l'instar de la version châssis, les premières Duett furent estampillées 445, une combinaison de lettres ajoutées permettant de distinguer le type de carrosserie et le niveau de finition. Ce n'est qu'en 1960, à l'occasion d'un remaniement profond de la voiture que son nom fut changé en 210, l'Amazon break étant appelée 220. Le nom « Duett » est un jeu de mot basé sur le double visage de cette voiture, l'un pour le travail, l'autre pour les loisirs. Dernière automobile Volvo construite sur un châssis séparé, elle a gardé son look rétro issu des années 1940 jusqu'au bout.

C'est au cours de sa dernière année de production, en 1969, que la Suède a introduit de nouvelles normes de crash-test. Sa conception datant de la fin des années 1940, la Duett n'aurait pas réussi à les satisfaire. Volvo a donc décidé d'en arrêter la production et tous les exemplaires de la Duett 1969, sauf un, furent exportés. Le seul exemplaire restant en Suède, le châssis numéro 97299, fait toujours partie des collections du Musée Volvo. Bleu foncé avec garnissage en vinyle fauve, il porte encore son immatriculation d'origine OA 1075 (OA désignant la région de Göteborg). La gamme Volvo de l'époque comportait en outre deux autres breaks élégants, pratiques et eux aussi capables de supporter une fameuse charge de travail, la 220 Amazon et la 145.

Pour les passionnés

Que les passionnés de numéros de châssis le sachent, les numéros caractérisant les 445 et Duett procèdent d'un système complexe et déroutant nécessitant presque les compétences d'un Sherlock Holmes pour être compris. Les confusions sont fréquentes. Tout d'abord, seuls les châssis nus étaient numérotés. Puis d'autres versions, ajoutées à la version de base, furent prises en compte et il est devenu difficile de séparer les types et les numéros de série les uns des autres. Au total, 4 194 châssis nus ont été produits dont 4 035 sont des versions 445 et à peine 159 sont des 210.

En quelques mots, le système est bâti comme suit :

Châssis de livraison, numérotés de septembre 1949 à mai 1962 (fin de production)

Version break

Version fourgon tôle

Version break passagers (!)

210 Duett (fin de production le 19 février 1969)

Production totale, tous types confondus, châssis séparés inclus : 101 492

Pour de plus amples informations, veuillez consulter le site www.volvocars.com/heritage ou contacter Claes Rydholm au tel. 00 46 31 594 526.

Mots clés:

PV 445, Press Releases, Product News, 1949

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.

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).