



## Geschiedenis van de PV en Duett

Voor de Tweede Wereldoorlog beperkte de afzet van Volvo-personenauto's zich hoofdzakelijk tot de Scandinavische markt. Het accent van Volvo lag veel meer op bussen en vrachtwagens. De wil om meer personenauto's te gaan verkopen ontstond pas eind dertiger jaren in het bedrijf.

In 1942 werd opdracht gegeven een geheel nieuwe auto te ontwerpen; met een zelfdragende carrosserie; een zuinige viercilinder motor en een moderne stroomlijn. Als typeaanduiding werd bij het ontwerp de code PV 444 meegegeven:

PV = Person Vagn

4 = vier zitplaatsen

4 = vier takt motor

4 = vier cilinder

Men nam de tijd voor de ontwikkeling van de auto. Hoewel de zelfdragende carrosserie gewicht en ruimte bespaarde werd de auto niet erg licht. Hij werd n.l. gebouwd met onderdelen van Amerikaanse autofabrieken die voornamelijk produceerden voor de eigen vaak zware auto's.

In 1944 organiseerde Volvo een grote tentoonstelling. Er was van alles te zien: bussen, vrachtwagens, ambulances, brandweerauto's, tractoren. Echter, de meeste aandacht ging uit naar de twee personenauto's. De ene auto was een PV 60. Een naar de opvatting van die tijd gebouwde ruime vijf zitter met een zescilinder motor. De andere was de PV 444. Deze werd als een sensatie begroet. De prestaties van de nieuwe wagen bleken formidabel te zijn. Door de onafhankelijk van elkaar opgehangen voorwielen en stabilisatorstangen achter bleek ook de wegligging meer dan uitstekend. De eerste 444'ers waren alleen in het zwart verkrijgbaar met een groen interieur tegen de prijs van S.Kr. 4.800,--



In 1949 verschenen de eerste 445'ers op toneel. Dat waren de van de 444 afgeleide bestel- en vrachtwagentjes. Later kwam daar nog de echte combinatiewagen. Die werd Duett genoemd, omdat hij zowel personen-, als bedrijfswagen was.

Steeds meer mensen vonden dat de PV 444 wel wat meer vermogen mocht hebben. Als gevolg van die roep werd in 1955 de B14A-motor

geïntroduceerd in de serie K. De sportuitvoering leverde 70 PK en hield de Porches uit die tijd goed bij. Probleem voor de Zweden was dat de auto alleen voor de exportmarkt geleverd werd. Datzelfde deed zich voor toen in 1957 de sportuitvoering van de B16-motor geleverd werd.

In 1958 leek het erop dat er een einde was gekomen aan het PV-tijdperk. De auto kon de concurrentieslag met andere merken niet aan. De vraag was of de productie van de PV gewoon gestopt zou worden en men alleen verder zou gaan met de Amazon die net op de markt was gebracht. Men besloot tot iets anders. Men ging verder met een vernieuwde 444, maar nu onder de naam van PV 544. Ook dit bleek een voltreffer. Van de eerste serie (tussen 1958 en 1960) werden er alleen al honderd duizend exemplaren verkocht. In 1960 werd ook de nieuwe Duett geïntroduceerd; niet meer gebaseerd op de PV444, maar op de PV 544. In het najaar van 1961 werden de B18 motoren geïntroduceerd. Opnieuw een herleving van de rally-successen van Volvo.

Echter, uiteindelijk komt er een eind aan het succesverhaal van de PV. Het einde van de productie komt in zicht. Dit gebeurt louter op commerciële gronden. De vraag naar de meer moderne auto als de Amazon ontwikkelt zich zeer sterk, terwijl de vraag naar de PV afnam. Als men dan behoefte heeft aan productiecapaciteit voor de Amazon, ligt het voor de hand om de productie van de PV te stoppen. Op 20 oktober 1965 verliet de allerlaatste PV de Torlanda-fabriek. De naam van deze auto is de SISTA PV 544; nr. 440.000. Het woord SISTA staat voor "laatste", terwijl het getal 440.000 het totale aantal geproduceerde PV's betreft.

*Bij het schrijven van dit artikel is (met zijn toestemming) ruim gebruik gemaakt van "PV en Duett" van de heer B. Th. Groefsema.*