

L'HÉRITAGE VOLVO

LE MAGAZINE SEMESTRIEL DU VOLVO CLUB DE FRANCE



n° 5

Mars 2014 - 5 Euros



*Avec Gilles Guy de Salins et tous ses collaborateurs
de Paris à Luxembourg, en passant par Port-Louis
sachons conduire le passé vers l'avenir...*



*L'agence immobilière parisienne
à vocation nationale et internationale*



Votre family office de proximité



*Centre de Formation des
Professionnels du Patrimoine
au plus près de vos besoins*

*Un groupe au service
de votre Patrimoine*

**GROUPE PROVENCE
ASSURANCES**

*Le spécialiste des loyers impayés et de
l'épargne salariale*



Luxembourg
*Le passeport financier du non résident
→ contact@bristol.lu*



Maurice
*L'investissement hors ISF
→ ggs@caterpal.mu*



*Assurance vie - PERP
Tontine financière*

205, rue Marcadet - Appt. 1 - Esc. 1 - 75018 PARIS - ☎ : +33 (0)1 42 26 50 14
www.selection-conseils.fr - contact@selection-conseils.fr

Edito

Le mot du Président

«La belle PV444 de Monsieur CHEVALLIER»

Je me suis rendu avec quelques amis de notre club le 28 juillet dernier, à l'arrivée de la Cinquième traversée estivale de Paris dans le parc de l'Observatoire de Meudon pour admirer les belles anciennes présentes pour cette occasion.

Notre plaisir fût comble, lorsque nous retrouvâmes un des plus anciens membres de notre club, Monsieur Francois CHEVALLIER, qui était venu pour l'occasion en tant que résident de Meudon avec sa très belle VOLVO PV444.

Fidèle et attaché à notre club, assurément Francois CHEVALLIER l'est, car nous avons eu le plaisir de voir derrière le pare-brise de sa PV, sa carte d'adhérent 2013 du VOLVO CLUB DE FRANCE.

Au-delà de ce détail qui a retenu toute mon attention et qui témoigne de sa fidélité à notre club depuis 1985, l'histoire de la PV444 de Monsieur CHEVALLIER témoigne de l'attachement, pour ne pas dire affection, que nous portons tous pour des raisons parfois différentes à nos voitures.

Produite au début de l'année 1952, après une première vie au Maroc, Monsieur CHEVALLIER rachète cette voiture le 9 juin 1967, date de son anniversaire.

Toujours parfaitement entretenue, la voiture est sortie deux fois par mois de son garage, ce qui lui permet de régulièrement faire apercevoir dans les environs de Meudon, son élégante et charmeuse silhouette noire patinée par le temps passé.

En effet, elle n'a jamais été repeinte et demeure ainsi dans son "jus", comme on le dit dans le jargon des collectionneurs d'anciennes.

Ceux d'entre nous qui ont participé en septembre dernier au Classic Car Day à Meudon ont eu le plaisir de retrouver Francois CHEVALLIER et son épouse et de pouvoir ainsi contempler le charme de sa PV venue pour l'occasion.

J'ai souhaité vous raconter cette histoire car elle témoigne d'une belle fidélité à notre Club et reflète parfaitement la passion partagée de nos VOLVO.

2014 s'annonce avec un programme particulièrement riche et diversifié dans diverses régions pour le VOLVO CLUB DE FRANCE, le Maître mot de nos rencontres étant la convivialité, nous espérons vous retrouver nombreux à venir le partager.

Un grand merci à ceux qui s'attachent à animer notre club et à faire bouger les lignes dans nos régions.

Très amicalement à toutes et à tous,

Xavier BOURBON



Le Club

Faire partie du club c'est avant tout en partager l'esprit.

- Vous êtes amateurs des véhicules Volvo, et vous désirez partager votre passion avec d'autres amateurs de la marque dans une ambiance conviviale et amicale où la bonne humeur et l'esprit de club président,
- Vous possédez une Volvo ou vous êtes tout simplement passionnés par la marque,
- Vous êtes motivés pour participer, dans la mesure de vos disponibilités, aux activités, réunions, et sorties organisées par le club,

Rejoignez nous !

Le Volvo Club de France propose à ses adhérents :

- Des sorties et réunions amicales et touristiques en France et à l'étranger, dans une ambiance conviviale et décontractée.
- Des conseils relatifs au choix, à l'estimation, à la restauration et à l'entretien d'une Volvo de collection.
- Des adresses de professionnels aptes à résoudre vos problèmes d'entretien et de restauration.
- Une aide à la recherche des pièces détachées et documentations techniques.
- La revue L'Heritage Volvo, la revue des informations du Volvo Club de France.

Organisation du Club

Le Volvo Club de France est établi sous forme d'une association à but non lucratif loi de 1901. Créé en mai 1982 à l'initiative de quelques amateurs de Volvo, il est aujourd'hui un véritable club de marque ouvert à tous les passionnés de Volvo, tous modèles confondus. Le Volvo Club de France s'est donné pour but : rassembler les amateurs de véhicules Volvo de l'origine à nos jours, afin de favoriser leur connaissance de la marque et de ses modèles (Histoire, Documentation, Technique), aider à résoudre leurs problèmes d'achat de pièces ou de restauration, de profiter de l'expérience des autres membres, de se retrouver enfin lors de manifestations et de randonnées organisées par le club.

L'association est dirigée par un conseil d'administration composé de membres élus pour 3 années, renouvelés par tiers tous les ans lors d'une assemblée générale annuelle. Les membres sont rééligibles. Le conseil d'administration choisit parmi ses membres, à bulletin secret, un Bureau, composé d'un Président, d'un Vice-Président, d'un Secrétaire, d'un Secrétaire adjoint, d'un Trésorier et d'un Trésorier adjoint.

Le conseil d'administration est chargé de la mise en œuvre de la politique de l'association. Il peut faire des propositions d'orientation. Il rend compte annuellement devant l'assemblée générale des actions menées par l'association et de la situation financière.

Venez nous rejoindre en renvoyant votre bulletin d'adhésion à l'adresse de notre trésorier :

Dominique GUILLERMAIN - Volvo Club de France
5 impasse Croix Blanche
FR-78500 Sartrouville

ASSOCIATION VOLVO CLUB DE FRANCE

Siège social : 1274, rue Louis Blériot,
FR-78530 Buc

Tél. +33 (0)1 39 56 58 47

Secrétariat : 4 rue de Mulhouse,
FR-50100 Cherbourg

Tél. +33 (0)9 80 62 91 46

E-mail : volvoclubdefrance@gmail.com

Trésorerie : 5 impasse Croix Blanche,
FR-78500 Sartrouville

Tel: 06 73 32 62 28

COMPOSITION DU BUREAU

Président : Xavier **BOURBON**

Tel : 06 07 59 60 20

Mail : bourbon.xavier@wanadoo.fr

Vice Président : Karl **FRANCOIS**

Tel : 06 07 13 07 07

Mail : karl.francois@orange.fr

Secrétaire : Béatrice **KOPCZYNSKI**

Tel : 09 80 62 91 46

Mail: volvoclubdefrance@gmail.com

Secrétaire adjoint : Noël **BERTOLA**

Mail : mf.n.bertola@free.fr

Trésorier : Dominique **GUILLERMAIN**

Tel: 06 73 32 62 28

Mail : dojo.guiller@orange.fr

Trésorier adjoint : Frédéric **ROUQUIE**

Tel : 06 86 28 65 78

Mail : frederic.rouquie@yahoo.com

Délégations

REGION NORD PICARDIE

Départements : 02, 59, 60, 62, 80

Contactez : Thierry KEIRLE

Tel : 03 20 04 10 41 - Mail : tkeirle@free.fr

REGION NORMANDIE

Départements : 14, 27, 50, 61, 76.

Contactez : Samuel PAILLARD

Tel : 02 31 78 16 08 - Mail : mymychan@wanadoo.fr

REGION ILE DE FRANCE

Contactez :

- Départements : 77,93,94

Frédéric ROUQUIE

Mail : frederic.rouquie@yahoo.com

- Départements : 78,91,92

Noël BERTOLA

Tel : 06 95 61 74 04 Mail : mf.n.bertola@free.fr

- Départements : 75, 95

Jean-Pierre LE LAGADEC

Tel : 06 62 18 46 81 Mail : jplela@free.fr

REGION ALSACE / LORRAINE

Départements : 54, 55, 57, 67, 68, 88

Contactez : Daniel DUPUIS

Tel : 03 83 29 03 31 - Mail : danidu@hotmail.fr

REGION BRETAGNE / PAYS DE LOIRE

Départements : 22, 29, 35, 44, 49, 53, 56, 72, 85.

Contactez : Karl FRANCOIS

Tel : 06 07 13 07 07 - Mail : karl.francois@orange.fr

Magazine

Rédacteur en chef : Philippe **TRANCHON**

Tel : 06 73 67 63 43 Mail : filt@free.fr

Rédacteur en chef Adjoint : Frédéric **ROUQUIE**

Tel : 06 86 28 65 78 Mail : frederic.rouquie@yahoo.com

Contributeurs : Noël **BERTOLA**, Franck **BOSCHMANN**, Maurice **BOUCHER**, Xavier **BOURBON**, Thomas **BRUN**, Bertrand **LAOT**, Jacques **LUCARELLI**, Vincent **MOREAU**, Frédéric **ROUQUIE**

REGION CENTRE /BOURGOGNE

Départements : 18, 21, 28, 36, 37, 41, 45, 58, 71 et 89.

Contactez : Gregor HELAUT

Tel : 06 22 61 31 24 - Mail : helautgregor@free.fr

REGION CHAMPAGNE ARDENNES / FRANCHE-COMTE

Départements : 08, 10, 25, 39, 51, 52, 70, 90

Contactez : Vincent MOREAU

Tel : 03 26 48 58 26 / 06 08 85 74 46

Mail : vincent.moreau479@orange.fr

REGION POITOU-CHARENTES / LIMOUSIN

Départements : 16, 17, 19, 23, 24, 79, 86, 87.

Contactez : Laurent DOUSSET

Tel : 06 52 85 76 50 / 05 55 22 87 85

Mail : laurent@dousset.net

REGION AUVERGNE / RHONE-ALPES

Départements : 01, 03, 07, 15, 26, 38, 42, 43, 63, 69, 73, 74

Contactez : Franck BOSCHMANS

Tel : 06 71 02 23 69 - Mail : franck.boschmans@gmail.com

REGION MIDI-PYRENNES / AQUITAINE

Départements : 09, 12, 31, 32, 33, 40, 46, 47, 64, 65, 81, 82

Contactez : Nicolas DZALBA-LYNDIS

Tel : 06 84 53 03 59 - Mail : ndzalbalyndis@aol.com

REGION PROVENCE ALPES COTE D'AZUR /

LANGUEDOC ROUSSILLON

Départements : 04, 06, 09, 11, 13, 30, 34, 66, 83

Contactez : Georges HOUZE

Mail : georghouze@free.fr

La communication du Club

Le Volvo Club de France dispose de son propre site internet régulièrement mis à jour : www.volvoclubdefrance.com
Ainsi que de son propre forum permettant une plus grande dynamique d'échanges entre les membres du club :
www.forumvcf.forumgratuit.fr

Le VCF dispose également d'une page sur le site FACEBOOK : www.facebook.com/volvoclubdefrance
Pour les amateurs de FACEBOOK, n'hésitez pas à apporter votre contribution sur notre page.

L'Agenda du Club

- 6 avril 2014 :Assemblée générale du VOLVO CLUB DE FRANCE à Nitry (89)
Contact :Xavier Bourbon Mail : bourbon.xavier@wanadoo.fr Tel : 06 07 59 60 20

- 26 avril 2014: Youngtimers Club à Linas Montlhéry (91)
Contact: Emmanuel Lefevre Mail: lefevre.emmanuel@wanadoo.fr

- 8 mai 2014: Bourse d'échange du VOLVO CLUB DE FRANCE à Igny (91)
Contact : Noël Bertola Mail:volvoclubdefrance@gmail.com - tel: 06 95 61 74 04

- 17 mai 2014: Sortie Photos à Châtillon sur Loire (45)
Contact : Xavier Bourbon Mail : bourbon.xavier@wanadoo.fr Tel : 06 07 59 60 20

- 24 mai 2014: Bonfruit Classic (77)
Contact: Site Web : <http://bonfruitclassic.blogspot.fr/>

- 7-9 juin 2014: Sortie d'Ete en Corrèze
Contact: Laurent Dousset mail: laurent@dousset.net tel: 05 55 23 77 92

- 8 , 9 et 10 aout 2014 : IVM (International Volvo Meeting)

- 22,23 et 24 aout 2014 : VROM (Suède)

- Debut septembre 2014: Classic Car Days à Meudon
Contact : Xavier Bourbon Mail : bourbon.xavier@wanadoo.fr Tel : 06 07 59 60 20

- 27 et 28 septembre 2014 : Salon Auto Retro à Rouen
Contact: Xavier Robillard Mail: fleurs-des-bois@orange.fr

- 27 et 28 septembre 2014 : Volvo Klassieker Beurs (Pays Bas)

Par : FREDERIC ROUQUIE

L'assemblée générale de la FFVE (fédération française des véhicules d'époque) s'est tenue le 8 février dernier à la porte de Versailles. Le Club étant membre de la fédération, il était donc naturellement représenté à cette assemblée.

A cette occasion, certains points relatifs à la législation automobile qui nous concernent directement ont été abordés

Les zones Zapa ou Ppa

Ce sujet a particulièrement retenu mon attention. Les zones Zapa ont pour objectif d'interdire l'accès à certaines villes de France aux véhicules anciens. Pour l'instant, rien n'est définitif, mais aux dernières nouvelles, cette mesure concernait tous les automobiles mises en circulation avant 1997.

La FFVE a entamé les discussions avec des membres du gouvernement pour enrayer cette interdiction, ou du moins la lever pour les véhicules les plus anciens. En effet, bien que rien ne soit acté, on peut dire que les véhicules les plus anciens, en carte grise collection, ont de grandes chances d'être épargnés par cette mesure. La probabilité baisse pour les véhicules de plus de 30 ans en carte grise normale. Quant aux véhicules les plus récents, qui ont entre 17 et 30 ans, les Youngtimers, il semble difficile de passer outre.

Mais encore une fois, rien n'est aujourd'hui acté.

Cette proposition, si elle entre en vigueur, sera profondément injuste et antisociale et nous ne serons pas les premiers touchés. La plupart des gens qui roulent en voiture de plus de 17 ans le font rarement par passion comme nous, mais par manque de moyen. Tous les habitants des villes concernées, propriétaires de vieilles voitures devront se débarrasser de ces dernières. Idem pour les banlieusards se déplaçant dans ces grandes villes.

On peut aussi mettre en doute l'efficacité de cette proposition : Les véhicules les plus anciens représentent-ils une proportion significative dans la pollution automobile ? Ne faut-il pas distinguer voitures diesel et voitures essence ? Une voiture essence catalysée de 1995 n'est-elle pas moins nocive pour l'air qu'une voiture diesel de 2000 ?

Affaire à suivre....

Suppression du contrôle technique pour les véhicules de collection

Tout d'abord une mise au point du périmètre de cette mesure :

Nous parlons ici des voitures en carte grise collection.

Sachant que la plupart des voitures des membres du Volvo Club de France sont en carte grise normale, peu d'entre vous sont concernés.

Après avoir instauré le contrôle technique tous les 5 ans pour les voitures en carte grise collection, le ministère des transports est peut-être en train de faire machine arrière. Il a été proposé en effet de supprimer purement et simplement le contrôle technique pour les véhicules en carte grise collection comme c'était le cas auparavant. Alors que la tendance serait à rapprocher les intervalles des contrôles techniques pour les véhicules en carte grise normale (il a été proposé il y a quelques temps de le rendre annuel), cette proposition va dans le sens inverse.

Contrairement à ce que l'on pourrait penser, la FFVE est contre cette mesure. La raison invoquée est la suivante : Si un accident grave avait pour origine une défaillance technique d'un véhicule ancien exempté du contrôle technique, cela pourrait contribuer à justifier une mesure visant à limiter le droit de circulation des véhicules anciens. Si un véhicule ancien roule effectivement moins qu'un véhicule moderne, il n'en est pas moins sensible au temps qui passe.

C'est arrivé près de chez **Vous**

IVM

16-18 AOUT 2013

Par : THOMAS BRUN



Jeudi 15 Aout 2013.

Le rendez vous était donné, direction le Luxembourg pour l'IVM 2013.

Arrivée le Jeudi soir à l'hôtel après de nombreux kilomètres, nous étions au bon endroit, le parking était rempli de PV, de P1800 et quelques autres modèles plus récents...

Relecture du programme, tout était très bien prévu avec des Bus qui venaient nous chercher aux hôtels sélectionnés ou sur un parking relais pour ceux qui aurait choisi un autre moyen de logement. Toutes les sorties étaient prévues ainsi.

Vendredi 16 Aout 2013.

2 groupes étaient prévus pour les sorties de ce Vendredi, 2 bus d'une cinquantaine de places étaient complets. Chaque bus partait vers une destination différente avec un rendez vous le midi en commun puis de nouveau séparément pour la visite de l'après midi.

Matin : Le bus nous récupère à l'hôtel direction Echternach pour la visite de l'usine Euro-Composite. Très bonne réception avec croissant de viennoiserie, visite de l'usine en petit groupe en fonction de la langue (français, anglais ou allemand). Production de produits composite en majorité pour l'aéronautique. Nous pouvions vraiment suivre l'évolution du

début de la création du « nid d'abeille » au produits finis, des éléments de cabine de l'Airbus A380. A la fin de la visite, le champagne et les petits fours étaient présents.

Midi : Les 2 groupes se rejoignent à Beaufort pour le déjeuner. Rendez vous au Camping où un grand et copieux Barbecue nous attendait. Un grand soleil étant présent ce repas d'extérieur fut tout à fait plaisant. Une sieste dans le gazon n'aurait pas été de trop mais il fallait déjà repartir...

Après Midi : Visite de l'usine Hydro-électrique de la SEO à Vianden, à la frontière avec l'Allemagne. Visite jusqu'au cœur de l'usine qui se trouve dans la montagne où nous pouvons voir les turbines ainsi que leur mode de fonctionnement. Puis montée jusqu'au bassin de rétention qui se trouve en haut de la montagne dans laquelle se trouvent les turbines. La hauteur nous offre une superbe vue à 360° sur le Luxembourg, il s'agit en effet d'un des plus hauts points du pays.

Soir : Après un passage aux hôtels pour récupérer les voitures, direction Autopolis, le plus grand concessionnaire de véhicules du Luxembourg. Les véhicules personnels sont garés dans le parking pour la nuit, un bus nous ramènera aux hôtels après le repas. Nous sommes accueillis dans le showroom Volvo où un grand buffet nous attend. C'est un très bon repas qui est proposé avec beaucoup de choix. Tout au long de la soirée les discours des organisateurs et des



responsables Volvo s'enchainent, le tout dans une bonne ambiance.

Les bus nous déposent à Autopolis ou nous récupérons nos auto. La journée est dédiée au Rallye touristique. Un sac contenant le Road Book, la plaque rallye et quelques goodies nous est fourni.

Environ 85 Volvo de tous âge et 160kms sont au programme avec un petit questionnaire afin d'établir un classement. Les questions portent sur 3 points de passages, et des petits jeux sont proposés l'après midi tel que deviner le poids d'un disque de frein ou devoir s'arrêter avec sa voiture le plus près possible d'un cible sans la toucher. Le VCF sera d'ailleurs bien placé au classement avec 3 vehicules autour de la 20ème position.

Le midi la pause repas s'effectue dans un très beau cadre, le Château d'Asembourg. Un soleil magnifique est toujours présent et rend la journée très agréable. Malheureusement le repas est très loin d'être à la hauteur... Petit promenade digestive dans les jardins du château, puis direction le Circuit d'essais Good Year à Colmar-Berg.

Nous avons signé une décharge et nous pouvons lacher les chevaux de nos Volvo. Une belle ligne droite agrémentée de virage plus ou moins compliqué au nous pouvons nous faire plaisir sans craindre les excès de vitesse. Tout le monde à put tourner à son rythme et prendre de plaisir.

La fin du Rallye fut quand même très long et le retour à l'hôtel ainsi qu'une bonne douche à fait du bien à tout le monde.

Le soir, nous avons rendez vous pour un diner croisière sur la Moselle Luxembourgeoise. Apéro sur le toit de la péniche permettant d'admirer le paysage, puis buffet gastronomique de grand standing bien au chaud dans la salle principale du



bateau. Tout ce passe dans une très bonne ambiance entre les club des différents pays présent.

Dimanche 18 Aout 2013 :

Rendez vous le matin pour une visite de la ville de Luxembourg. Malheureusement le temps n'est plus de la partie. Il pleut et fort... Promenade en bus touristique puis à pieds, nous avons ainsi découvert les charmes de cette ville. A midi nous nous retrouvons sur un parking de zone industriel, il ne pleuvait plus mais le ciel était vraiment gris et franchement c'était vraiment la moins belle journée de cet IVM.

Cette journée était ouverte à tous mais la météo n'a pas aidée à faire un grand rassemblement.

Pour conclure :

Un grand et beau week-end qui malgré les kilomètres que certains ont osés faire valait le coup d'être vécu...

MEUDON CLASSIC CAR DAY

8 SEPTEMBRE 2013

Par :LOUIS MARIE DIBON



Jamais deux sans trois!

Troisième invitation donc ce dimanche 8 septembre 2013 par le Standard Athletic Club de Meudon avec le Cercle Suédois pour le VCF.

Rendez-vous pris le dimanche matin à 10h. à l'entrée de ce très beau Club sous un soleil radieux avec Xavier Bourbon et un premier groupe de Volvo driver. Ma trop jeune 940 devait rester au parking, date butoir de la manifestation, 1975!

Un large espace était réservé au Club sur une gigantesque pelouse à l'entretien et à la coupe très britanniques. Petit à petit s'y retrouvèrent une quinzaine de Volvo 140 (oranges,blanches et bleu nuit), 1800 ES (encore une orange!) et 188 E (rare exemplaire en toit ouvrant abritant la famille complète!), Amazon en berline (Quelle restauration Jean-Pierre!) et en break et une incroyable PV 444 dans une patine d'origine exceptionnelle.

Nos Volvo brillaient par leurs couleurs joyeuses près de plusieurs clubs d'anglaises aux véhicules rutilants et aux propriétaires sympathiques. (Jaguar, Austin-Healey, Sunbeam, MG et Bentley). Le Club se retrouva pour un déjeuner champêtre sur l'herbe et les plats passèrent de plaid en plaid. Un moment de réelle convivialité, beaucoup d'échanges, de rires et de bonne humeur: une grande famille! Au gré des conversations, points techniques, des souvenirs de vacances, la dernière sortie du Club ou les prochaines, les petites anecdotes de nos autos. Pour ma première sortie avec le VCF, j'ai sincèrement apprécié cette ambiance et ce fut l'occasion de mieux connaître chacun, très simplement. L'après-midi démarra par un défilé de notre plateau suédois multicolore devant un jury, avant de pouvoir profiter des installations du site: tennis, piscine, collations sous de grandes tentes, jeux pour les plus jeunes ou...flâner autour des anglaises des clubs voisins. Ce fut l'occasion de nombreux échanges entre passionnés, enrichissants. Après une remise des prix où le VCF se fit remarquer par la



Noël Bertola en grande discussion technique avec le propriétaire de cette 1800 E

Un accessoire d'époque des années 70, en première main: Une rareté !

qualité et l'originalité de ses voitures (Le orange a fait mouche!), il fallut reprendre la route.

Quelle journée! Quelle ambiance! C'est promis, tu peux compter sur moi Xavier l'année prochaine! Et vous?!



Photos de Xavier Bourbon et Frédéric Rouquié

SALON AUTO RETRO DE ROUEN

29 et 30 SEPTEMBRE 2013

Par : BERTRAND LAOT



VOLVO CREVE L'ECRAN !

28 septembre, 5h15. Contact. La lumière des phares de l'Amazon balaie les dernières maisons de Douvres-la-Délivrande et troue la nuit normande vers le lieu du rendez-vous. Il ne faut pas faire faux bond, c'est un impératif ! Onze ans que ce rendez-vous a lieu. Onze années de participation sans faillir pour le VCF. Cette année, c'est à mon tour de fournir l'objet des regards passionnés pendant ces deux jours d'exposition.

Alors, après 18 mois de laborieux mais fructueux travaux esthétiques, il n'était pas question que les caprices d'un Zénith-Stromberg réduisent à néant tous les efforts de préparation des irréductibles normands qui n'attendaient plus que moi... La veille (...ouf !), tout était donc (ré)paré, et à 6h45 ce samedi, j'étais à l'heure au Parc des Expositions de Rouen, au grand soulagement de Xavier ROBILLARD, le « team leader » VCF du salon.

Plus de 20.000 m² de surface, il faut trouver son chemin vers l'un des trois halls d'exposition dédiés aux 400 véhicules exposés, où j'ai rendez-vous pour aider à monter le stand. Il faut remercier la persévérance de Xavier ROBILLARD et de Samuel PAILLARD lors de chaque édition à présenter un stand original, toujours construit de toutes pièces par les deux compères. Récompensé les deux années précédentes comme un des cinq plus beaux stands (sur le thème du cinéma en 2011 puis des années 80 en 2012), le VCF a pu retrouver en 2013 un emplacement de premier ordre.

Je retrouve donc Xavier et Emmanuel LEFEVRE, les deux artisans du stand de cette année, à deux pas de l'attraction principale de 2013 : cette année, Auto Moto Rétro rendait hommage à la marque Bugatti. Une dizaine de véhicules et une exposition retraçaient l'histoire des « pur-sang de Molsheim », avec notamment une Bugatti type 30 de 1923 et une Brescia type 27 de 1922 dans un état exceptionnel. Une belle proximité !

C'est que tous les autres stands de ce hall sont déjà installés depuis la veille, et que nous disposons en tout et pour tout de 2h avant l'ouverture du salon. Heureusement, Xavier a tout prévu, et Manu a fourni le camion indispensable pour

transporter les éléments du stand. Le puzzle est d'autant moins long à reconstituer que nous recevons le renfort de Nicolas LESTAVEL et de son fils, qui ont pris l'habitude de venir chaque année aider à monter le stand. Une heure et demie plus tard, je peux glisser les roues de mon Amazon dans les étroites allées du Hall A pour rejoindre le stand. Et quel stand ... Pas de doute, cette année, Volvo crève l'écran ! Sans doute les 17.000 visiteurs de ce salon lui auront-ils accordé une attention particulière grâce à l'ingéniosité du montage. Petits moyens mais grande imagination, pour se distinguer parmi les 250 exposants de ce week-end ! Et ce salon, sans doute le plus important de tout l'Ouest de la France, ne manque pas de points d'intérêts : outre l'exposition Bugatti, citons pêle-mêle une belle brochette de Facel-Vega, une exposition très complète de motos Honda des années 70-80, un espace podium dédié aux belles américaines et une vaste bourse d'échanges et de vente de pièces pour les chineurs.

Et comme chacun pouvait exposer, dans l'enceinte du salon, son véhicule personnel, qu'il soit antérieur à 1980 ou





exceptionnel, le spectacle était permanent sur la pelouse extérieure, au fur et à mesure des arrivées et des départs de clubs ou de propriétaires.

Le samedi midi, Samuel PAILLARD nous a rejoints, libéré de ses obligations professionnelles, pour accueillir jusqu'au dimanche soir les visiteurs et les membres du club. Que ceux-ci soient remerciés de leur venue, bon moyen de témoigner du soutien du VCF envers les volontaires qui déploient beaucoup d'efforts pour représenter le club (pour mes collègues, d'autant plus modestement que c'était pour moi une première).

Au rayon convivialité, chaque midi, Xavier et Samuel avaient organisé un repas sur le stand pour les membres du club présents au salon, et dès le samedi midi, les premières coupes s'entrechoquaient sur le stand pour fêter notre plaisir de nous retrouver. Le soir, un repas en commun dans une brasserie rouennaise a permis d'échanger comme il se doit nombre d'anecdotes et de conseils sur notre passion commune. Dimanche, signalons l'arrivée d'une partie de nos instances revenus directement du VOLVO KLASSIEKER BEURS 2013 aux Pays-Bas (quand on aime, on ne compte pas...), et la sympathique visite du couple AYRES, venus de Touraine dans la Volvo de madame, un coupé P1800 comme neuf qui a retenu l'attention de tous les membres du club présents ce jour-là. (Mr AYRES est aussi secrétaire du Cadillac & La



Un énorme téléviseur de marque VCF®laisse échapper de sa vitre fracassée une Amazon 121 B20A de 1969, qui rêvait sans doute de crever l'écran pour quitter l'immobilité des images d'archives et rouler, encore et toujours...



La 1800 E de mr et madame Ayres a fait l'objet de l'attention de plusieurs membres du Club !

Salle Club France).

C'est à la nuit tombée, après le démontage du stand, que mon Amazon a pu reprendre la route, rouge du plaisir d'avoir reçu tant de visites. Il se dit qu'une autre Volvo normande serait déjà impatiente de reprendre le flambeau pour la 12ème édition du salon Auto Moto Rétro de Rouen en 2014. D'ici là, les méninges de Xavier travaillent déjà à plein régime pour produire de nouveau un spectacle à la hauteur de l'évènement.

Pour ma part, en 2014, je veux en être !

Merci pour leur visite à Mr Metel, à Xavier Bourbon, à Sylvie, Joël, Josiane et Céline Cornibé, à Laurent Dousset, à Mr et Mme Godard, à Dominique Guillermain, à Jean-Pierre Legaladec, à Frédéric Rouquié, et à ceux que j'aurais oublié de citer, qu'ils m'en excusent.

VOLVO KLASSIEKER BEURS

29 et 30 SEPTEMBRE 2013

Par : FREDERIC ROUQUIE



Le Klassieker beurs, un événement incontournable. Volvo est un petit constructeur et les événements relatifs aux Volvo classiques à la même échelle, c'est à dire rares ! En Europe, les rassemblements (importants) de Volvo se comptent sur les doigts d'une main. Le Vrom en Suède, qui lie une fois par an et l'IVM qui change chaque année de pays.

Et puis ...le klassieker beurs.

Un peu différent des deux premiers événements: C'est avant tout une bourse d'échange. C'est très certainement la plus importante d'Europe, plus encore que celle du Vrom. Elle a la particularité de concerner toutes les Volvo, même les youngtimers !

Par ailleurs, elle est relativement proche de la France. Bref, pour moi, pas question de manquer cet événement. Pas de chance, elle tombe cette année en même temps que le salon Auto Retro de Rouen. C'est un salon très intéressant également et nos normands se dépassent chaque année pour nous préparer un beau stand. Pas question de manquer ce salon non plus !

Afin de profiter au mieux des deux salons, nous décidons donc de partir le vendredi midi pour être frais et dispo le lendemain à la bourse.

On prend les mêmes et on recommence: Jean-Pierre LE LAGADEC, Xavier BOURBON, Laurent DOUSSET, (qui vient de Corrèze et que nous retrouverons la semaine suivante en Champagne Ardennes) et moi-même. Après une excellente soirée dans le centre ville de Eindhoven et une bonne nuit de

sommeil, nous voilà au XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX. Cette année, le salon se déroule dans un parc des expositions excentré mais nettement plus agréable que celui des éditions précédentes. Le parking est constitué de grandes allées séparées de rangées d'arbres et le parc des expositions est entouré d'eau et de verdure.

Par ailleurs, les voitures sont soigneusement rangées par type.

Nous irons voir les voitures mais pas tout de suite. L'objectif est d'abord d'arriver parmi les premiers dans la bourse pour profiter des meilleures affaires. Cette année, c'est la DUETT qui est à l'honneur car c'est à la fois le 60^e anniversaire de ce véhicule, mais aussi du type qui a largement contribué au succès de VOLVO: Le break.

Une demi douzaine de Duett nous accueille donc à l'entrée du salon, probablement l'équivalent d'une grande partie des effectifs de Duett en France !

Nous y sommes enfin ! Des rangées entières de stands de vente de pièces dédiés à la VOLVO, de la PV à la S80 !

Premier tour rapide pour repérer les pièces les plus intéressantes et comparer les prix.

Puis deuxième, troisième....dixième tour pour regarder de près chaque stand et réaliser quelques achats. Près des stands de pièces, et au premier étage, on trouve les clubs VOLVO... par modèle. En France, avec plus de 60 millions d'habitants, il existe deux Clubs et quelques forums.

En Hollande, chaque modèle a son Club: Amazon, 1800, 200, 700 et 850. Vu le nombre important de youngtimers sur les



Jean-Pierre Le Lagadec et Xavier Bourbon sont désormais des habitués du Klassieker Beurs. Laurent Dousset, qui a fait le déplacement depuis la Corrèze, est en passe de le devenir !

Des P1800 par dizaine et et pas moins de trois 264 TE !

routes , nous ne sommes pas étonnés. Même les modèles à diffusion limitée comme les coupés Bertone 262C (6000 ex) et 780 (8500 ex) ou encore le break de chasse 1800 ES (8078 ex) ont leur propre Club ! Et ces derniers ne comptent pas quelques dizaines de membres comme on pourrait l'imaginer. Ils dépassent largement la centaine !

Nous ne sommes pas étonnés non plus en allant visiter le parking: Une quinzaine de 1800ES l'une derrière l'autre, trois 264 TE (version limousine de la 264), beaucoup de 850 (y compris les rares T5-R), des 760, 960 et bien sûr les grands classiques: PV, Amazon, 1800, 140....Rouler en Volvo ancienne est un art de vivre aux Pays Bas et ça se voit ! Malheureusement, cette situation pourrait bien ne pas durer. Le gouvernement hollandais envisage de taxer lourdement les voitures semi anciennes (les youngtimers), y compris les voitures équipée de pot catalytique ou au GPL, véhicules qui rejettent pourtant moins de particules nocives, en comparaison avec le diesel ! Cherchons la logique.... Heureusement, les très vieilles voitures semblent relativement épargnées (plus de 30 ans).

En tout cas, lors du Klassieker beurs, rien ne laissait présager un tel avenir.

Et à l'heure où j'écris ces lignes, cet événement est déjà planifié en 2014 et figure dans l'agenda du Club. Un événement à ne pas manquer.



Photos de Frédéric Rouquié

SORTIE CHAMPAGNE ARDENNES

5 OCTOBRE 2013

Par : NOEL BERTOLA ET VINCENT MOREAU



Tout a commencé par le souhait d'une sortie en CHAMPAGNE-ARDENNES, une région où peu d'activités ont été réalisées. C'était l'occasion pour Vincent Moreau de proposer aux membres du V.C.F. une sortie dans cette belle région, également ouverte à d'autres personnes. Dix voitures se sont retrouvées arrivant d'horizons divers. La palme revenant à Laurent, venu de Corrèze, suivi de près par Morgane et Jacques originaires du littoral de la mer du Nord dans les Flandres. Xavier et Laurence, Fred et Maurice, Gérard et son épouse, Marie-France et Noël provenant plus simplement de la région parisienne. Thierry, Christophe et (prénom du père), Daniel avec son épouse et ses enfants très sages, et bien sûr Vincent avaient moins de distance à parcourir... Nous avons eu le temps de faire (et pour certains, refaire) connaissance autour de boissons chaudes et de viennoiseries fournies par notre hôte bienveillant. Dix heures, il nous faut nous mettre en route pour la première étape : WOINIC, le plus grand sanglier du monde. La météo incertaine des jours précédents, nous a souri, et permit de faire quelques photos avant de repartir pour la visite de la

Arrivée sur la place Ducale à Charlevilles Meziere, dernière étape de la journée

brasserie "ARDWEN", située à LAUNOIS sur VENCE. Les principes du brassage nous ont été expliqués dans les moindres détails, avant de déguster la production maison avec plaisir, en reprenant les échanges interrompus du matin. Les conversations se prolongées au cours du repas dans le restaurant attenant à la brasserie. A 14h30, départ pour ROCROI, célèbre pour ses fameuses batailles. C'est une ville superbe, entourée de fortifications dues au non moins célèbre VAUBAN. 16h00 ; nous prenons la direction de CHARLEVILLE-MEZIERES par les méandres de la vallée de la Meuse. Enfin, nous nous sommes retrouvés sur la Place DUCALE, le temps d'échanger nos impressions sur cette superbe sortie et de faire quelques dernières photos. La nuit tombée, il est temps de rentrer, car de nombreux kilomètres attendent certains de nos camarades. Tous rentrerons sans encombre, sauf certains séducteurs opiniâtres qui ont tenté le coup de la panne (d'essence).



Premier point de ralliement: Chez Vincent Moreau, organisateur de la sortie qui nous attend avec le traditionnel Café-Croissants
Ci dessous , l'assemblée attentive à la prise de parole du président



Ci dessous, la visite de la Brasserie.
Certains membres ne sont pas repartis les mains vides...



Photos de Noël Bertola et Frédéric Rouquié

SALON EPOQ'AUTO DE LYON

7 au 10 NOVEMBRE 2013

Par : NOEL BERTOLA ET FRANCK BOSCHMAN

Epoqu'auto 2013....

Je ne vous cache pas que la gestation de cette édition a été relativement compliquée...

Le meeting de Toulouse avait été très positif concernant le modus operandi du salon, on a du déchanter quelques temps plus tard, nous ne pourrions pas faire ce que nous souhaitions. Qu'à cela ne tienne, les membres du bureau ont parlé d'une seule voix et c'est dans un élan extraordinaire que le salon s'est déroulé dans les meilleures conditions.

Me concernant, j'étais assez impatient d'en arriver à la date "fatidique". La tête déjà prête, le corps dans les starting blocs. La logistique assurée par Xavier Robillard et Noël Bertola, on n'avait pas grand-chose à craindre!

Noël est donc venu nous rendre visite jusqu'en Ardèche la veille du salon. Un repas pris sur le coin du bar, une fin de soirée écourtée nécessaire à une bonne nuit pour anticiper le jeudi d'installation.

Les dernières courses au lever, puis direction eurexpo, les portes s'ouvrant à 14h pour nous les exposants :-).

On se repère rapidement, et on s'aperçoit de suite que la surface de notre stand est tendue d'une moquette noire 0_0... On commence à discuter un peu avec ceux qui seront nos voisins pendant ces 3 prochains jours. Mais bon, pas trop, faut pas traîner et aller se présenter au commissariat du salon afin d'y récupérer les fameux passes d'accès.

Et puis zou, faut pas chômer, on a un peu de taf pour mettre toute en place. Les modules créés par Xavier sont d'une facilité de montage et du plus bel effet une fois en place; même les finitions sont un plaisir à réaliser, c'est dire! Bref, on continue, de montage en accrochage, vissage dévissage, nettoyage (de l'auto, le 245 de Noël) tout se déroule de la meilleure des façons, c'est à dire très très bien!!! Vous dire qu'on a pas arrêté ne serait pas exactement vous mentir, non, les scènes les plus violentes étant ponctuées de quelques moments de pauses (de plus en plus longues ;-)....

La visite d'Hubert Vildrac, l'administrateur du salon venu nous dire que nous étions des petits veinards, cela en rapport avec le "cadeau" de la moquette... Je prends le temps de lui expliquer que le club en est très reconnaissant; c'est la 2de



année que nous bénéficions d'un petit plus: en 2012, nous avons pu disposer de 12m2 supplémentaires grâce à la bienveillance de Claude Pekker, membre du VCF et du comité d'organisation des 3A (Amateurs d'Automobiles Anciennes). Qu'il soit ici encore une fois remercié.

Les présentations sont faites, les motivations de nos voisins exposées (elles aussi), et c'est tout naturellement qu'arrive l'heure du réconfort: l'apéro : Guillaume le jeune spécialiste d'autos et de boîtes anglaises vient partager quelques instants sur le stand en compagnie de ses collègues: ils ont amené une superbe type E... Derrière nous, quelques belles américaines leurs propriétaires hyper sympas... En face de nous, c'est le 50e anniversaire de la Mercedes "pagode" avec un propriétaire qui n'est pas avare d'infos... Un passionné de plus! Derrière, un club lyonnais est venu avec une PV544... Cool, deux Volvo exposées à moins de 20





mètres, ça fait plaisir. Extraordinaire convivialité, tout le monde sympathise et on se tutoie comme si l'on se connaissait depuis des lustres; j'aime vraiment ce salon. Salon qui a encore grandi cette année puisque ce n'est pas moins de 48000 M2 qui sont mis à la disposition des clubs, des marchands et des diverses thématiques de cette année, comme la carrosserie française ou encore le cinquantième de la porche 911.

La journée s'est vraiment bien passée avec la boulette du jour: j'ai oublié les billets d'entrée fournis au Club à la maison, je vais devoir me retaper la route demain matin de bonne heure.... Un aller/retour Flaviac-Lyon histoire de bien commencer la journée la plus chargée de la semaine.... Je suis une croûte :-/ arf!

Dimanche matin, ("l'empereur, sa femme et le petit prince"- comptine bien connue), on est de retour! Les retrouvailles avec Xavier notre président, Fred, Nicolas et Dominique sont très chaleureuses, c'est toujours un moment particulier de retrouver des gens avec qui on a des affinités. La journée commence très fort!

Les visites sur le stand du VCF sont quasi continues et c'est sans relâche que les membres multiplient les rencontres et les demandes de renseignements, ça marche fort.

Je retrouve Tristan, tetris38 sur le forum VFL que je n'avais pas revu depuis 4 ou 5 ans... Il s'agit moins de la distance qui nous sépare, mais davantage le temps que nous devons prendre pour nous revoir... On va y remédier...

J'y fais la connaissance de Paul Clozel, membre du club de la région lyonnaise qui s'inquiète de la vie du club dans la région. Xavier et moi lui expliquons que les choses se mettent en place et que l'avenir s'annonce des plus agréables par ici. Et puis je ne vous l'ai encore jamais dit, mais j'ai un copain d'adolescence, (Hubert Souchère roule en P1800 et est membre du club) qui est passé sur le stand la journée du vendredi, regrettant de ne pas m'y trouver, mais dit-il



"heureux d'y avoir fait la connaissance de Noel (qui accumule les caisses) et de Modèlerare/Thomas (fana et hétéroclite dans ses choix)... en tout cas tous les 2 bien sympas. Vous avez tous fait du bon boulot pour le stand, clean, sobre, bien présenté et "propret": Bravo." Il s'agit là d'une partie du mail qu'il m'a laissé et dont je vous fais part.

Quoiqu'il en soit, il bien fallut à un moment se décider à démonter, l'heure étant venue mettre fin à ces instants. Y' a pas à dire, démonter à 5 est bien plus rapide que de tout monter à 2 !!! Autre constat: le 245 de Noel est bien plus logeable que mon V70 ph1, mais ça, je le savais déjà... Beaucoup dedans, un peu dehors, je redoutais la pluie et le vent sur la route du retour, il n'en a rien été... J'ai juste dû passer la matinée du lundi dans ma caves afin d'y faire de la place et d'y loger le matos... Tout est rentré, sauf tout ce qui j'y entreposais en trop, (on est tous un peu pareil me semble-t-il, on entasse, on entasse...) ce qui a fait l'objet d'une virée à la déchetterie locale!

Enfin voici donc résumée cette "expérience" de laquelle je garde un excellent souvenir. Je suis prêt à recommencer dans les mêmes conditions, ça a été un plaisir et un grand honneur de participer à vos côtés messieurs. Merci infiniment à vous tous et rendez-vous pour époque'auto 2014!

Photos de Xavier Bourbon et Franck Boschmann

GUIDE D'ACHAT: LA VOLVO 780

Article de Patrick WHITAKER Traduction: Noël BERTOLA



Mécaniquement de 1987 à 1990, la 780 est identique à la 760 GLE et 760 Turbo , en 1991, son équivalent est la 940.

Comme il existe déjà de nombreux sites qui fournissent des renseignements approfondis sur les aspects mécaniques de la série 700, nous n'approfondirons pas les détails sur la mécanique de la 780.

Sur les 8,518 exemplaires construits , environ la moitié d'entre eux ont été importés aux États-Unis. Alors que la 780 est rare en général, certaines années et/ou versions sont plus facilement accessibles que d'autres, d'autant que certaines versions ont été réservées à certains marchés, notamment le D24 TIC (129 HP), le B200 ET (161 HP) et le fameux B 204 GT (200 HP).

En outre, les modèles 1989-1991 turbo compressés sont généralement plus difficiles à trouver car ils sont très recherchés et ont été construits en moins grand nombre que le modèle V-6.

D'une façon générale, comme pour l'achat d'une autre voiture, il faut veiller au suivi de l'entretien, aux signes qui révèlent une négligence, essayer tous les accessoires et équipements, les traces éventuelles d'accident important, l'absence de fuites, ...

Moteurs

- B280F PRV V-6

La réputation du B280F est, et continuera d'être l'objet de débats entre les propriétaires de Volvo. Le moteur est le résultat d'une collaboration entre Volvo et les constructeurs

français Peugeot et Renault. Le moteur est apparu dans les 264 en 1976, et pendant sa production (14 ans) le PRV V-6 a eu une réputation de fiabilité plutôt mouvementée. Son plus gros problème, surtout au début, était sa lubrification. Si la vidange d'huile n'est pas effectuée régulièrement (tous les 5000 Km), l'huile lubrifie mal le haut moteur, ce qui entraîne une usure prématurée des arbres à cames et une éventuelle destruction. Au fil des ans, Volvo a fait des améliorations continues à ce V-6 , et au moment où la 780 a été produite, elle a été équipée d'une version beaucoup plus fiable que les moteurs précédents. Elle nécessite encore des vidanges à la même fréquence et pour ce moteur c'est un peu plus compliquée : il faut enlever la casserole du démarreur et une section du tuyau du boîtier de filtre à air, pour accéder au bouchon de vidange et au filtre.

Du point de vue de la performance, avec seulement 145 HP, le PRV est un peu faible pour la 780, d'autant plus lors de l'utilisation de la climatisation. Toutefois, le V-6 a un meilleur couple à bas régime que le 4 cylindres turbo. Bien réglé et entretenu, c'est un moteur qui a un fonctionnement très doux et silencieux à vitesse de croisière, idéal pour le tourisme pour lequel la 780 a été initialement conçu. A cause des changements d'huile et de liquide de refroidissement pas toujours réalisés, le V 6 a été accusé d'une mauvaise longévité. En revanche, avec un bon entretien, de nombreux propriétaires ont dépassé les 250 000 Km.

- B230FT 4 cylindres Turbo

La 780 Turbo est apparue quand Volvo a produit un moteur turbo plus raffinée, fiable, bénéficiant de la suralimentation

refroidie et d'une circulation d'eau dans le turbocompresseur . Basé sur le fidèle 4 cylindres en ligne , ces moteur turbo sont parfaitement fiables, à condition que la vidange d'huile soit faite dans l'intervalle prévu et que l'arrêt du moteur soit précédé d'un temps de refroidissement du turbo par un ralenti d'une minute environ. La dernière génération du B230FT a une performances accrues et plus souple grâce à une turbine plus petite.

Typique des moteurs à quatre cylindres , le moteur turbo transfère plus de vibrations au châssis et à l'échappement, provoquant d'occasionnels cliquetis dans le silencieux. Il est plus bruyant en accélération que le V-6. En outre, la majeure partie de la puissance du turbo est dans la plage de régime 3000-5000 t/min, le couple à bas régime est donc un peu faible jusqu'à ce que le moteur ait pris des tours . Toutefois, le turbo offre de bien meilleures performances que le V-6 et a des besoins de maintenance moins exigeants.

Suspension

Les 760 et 780 ont été équipées en standard avec des amortisseurs Nivomat.

Ils peuvent généralement durer 150 000 Km voire sans signe d'usure. Mais si l'arrière de la voiture est affaissée d'une façon chronique, ils doivent être remplacés. Les Nivomat de rechange sont chers, autour de 400 € au détail ou plus. Toutefois, si votre 780 est un modèle 1987 (sans suspension Multilink), il y a la possibilité de remplacer les Nivomats avec des amortisseurs standards, mais il faudra remplacer les ressorts par des plus forts. Malheureusement pour les modèles 1988-1991 équipés du Multilink, il n'y a actuellement pas de possibilités pour la conversion en amortisseur standards. IPD a peut-être un kit d'adaptation pour du standard, mais il faudra également changer les ressorts.

Équipements intérieurs et accessoires

- Interrupteurs de réglage de siège

Une attention particulière est à porter aux interrupteurs (conducteur et passager). Les interrupteurs originaux sont en usage depuis 1983 sur les 760 GLE et sont de mauvaise qualité jusqu'à 88 ou 89. Il y a souvent un mélange de commutateurs anciens et les nouveaux. Les interrupteurs originaux sont en forme de "T" inversé. Les nouveaux sont de deux styles différents. Ceux commandant l'inclinaison du dossier et la position horizontale du siège ressemblent à l'ancienne version en "T" inversé avec des bords légèrement biseautés . Ceux pour le réglage vertical de l'assise (avant et arrière) sont de type arrondi. Les commutateurs actuellement disponibles sont tous

montés d'une manière légèrement surélevé , avec leurs bases au ras de la plaque de siège .

En 1990 et 1991, toutes les Volvo avec sièges électriques ont été livrées avec cette combinaison spécifique de deux interrupteurs carrés et arrondis. Les commutateurs sont coûteux à remplacer, il faut donc tous les tester.

- Bascutage des dossiers (1987-1989)

Un autre problème peut apparaître avec le bouton de commande qui permet d'accéder à l'arrière. C'est le même système qui est utilisé sur les 240 2 portes. Le bouton tire un câble qui libère le dossier qui au fil du temps peut se coincer vers le haut ou se casser, d'autant plus si le bouton et le dossier sont malmenés. En outre, le cuir a tendance à se déchirer autour, ce qui peut-être une preuve visuelle de la manipulation brutale des dossiers. Le câble lui-même coûte cher. Volvo a finalement réglé ce problème en 1990, en remplaçant ce dispositif par un levier qui est beaucoup plus fiable et plus facile à utiliser.

- Mémorisation de la position longitudinale

Lorsque le dossier est rabattu vers l'avant , le siège se déplace automatiquement vers l'avant pour faciliter l'entrée à l'arrière. Il revient à sa position horizontale d'origine en remettant le dossier en place. Les moteurs peuvent devenir fâcheusement lents après les avoir été utilisés pendant un certain temps. C'est une fonctionnalité très pratique, mais qui peut souffrir de dysfonctionnement. En effet, les sièges peuvent inopinément se mettre à avancer tout seul jusqu'à la butée avant, ce qui est très dangereux pendant une phase de conduite. Surveiller donc si le verrouillage par le gros bouton rouge est systématiquement utilisé ce qui peut être le signe révélateur.

- Miroirs de pare-soleil

Les modèles 1987 à 1989 ont un miroir de courtoisie rétro éclairé sur le pare-soleil (du passager seulement sur certaines versions). L'éclairage se fait autour du miroir avec un petit interrupteur à glissière.

À partir de 1990, tous les modèles disposent également d'un miroir de courtoisie côté conducteur. Il est doté d'un capot en plastique qui permet l'allumage de la lumière du miroir automatiquement lors de l'ouverture. Leur qualité est plutôt médiocre : les coques en plastique peuvent se détacher assez facilement, et dans certains cas, l'ensemble du miroirs entier peut tomber sur les genoux lorsque le pare-soleil est rabattu.

Finalement les visières ont été redessinées pour les modèles 1992 (comme sur la 960). Il faut donc s'attendre à remplacer les anciennes visières (si cela n'a pas été fait).

- Ciel de toit et plage arrière

Comme les autres 700, certains millésimes voient leur ciel de toit se décoller. La réfection n'offre pas de difficultés particulières hormis son démontage, fastidieux et risquant de provoquer la casse de certaines pièces.

La plage arrière peut aussi présenter des traces de brûlures dues au soleil, surtout dans les régions méditerranéennes. En cas de réfection, il vaut mieux profiter du démontage pour refaire ces deux éléments.

- Becquet avant

Il est plus bas sur les 780 que sur les autres modèles de 700. Dons plus sujet à des dommages. Plastique fissuré, absence de couverture de crochet de remorquage, et supports d'antibrouillard pliés ne sont pas rares. Vérifiez sous le pare-chocs comment le becquet est maintenu.

- Tableau de bord et Boiseries

Le tableau de bord de la 780 a tendance à se fissurer au bout de six ou sept ans (exposition au soleil, à la chaleur, au froid, etc.) La fissuration se produit habituellement côté du passager, près ou autour du capteur ECC au dessus de la boîte à gants. En général, les fissures ne sont pas trop voyantes, mais peuvent être plus importantes pour les voitures maltraitées ou laissées aux intempéries. Il existe des kits de réparation de tableau de bord. Certains propriétaires recouvrent le tableau de bord endommagé avec des tissus de réfection.

Le vernis du bois a aussi tendance à se fissurer ou s'écailler sur le même intervalle que le tableau de bord. Les pièces latérales se détachent facilement mais les autres nécessitent d'enlever le panneau du tableau de bord.

- Coffre et trappe de remplissage de carburant

La 780 a deux leviers accessibles le long du pied de porte conducteur. Un levier ouvre le coffre, l'autre la trappe de remplissage de carburant. Cette dernière peut également être ouverte en appuyant sur un interrupteur situé sur le tableau de bord (avec la clé de contact en position II).

Sur certains modèles, le coffre peut également être ouvert en appuyant sur un bouton à l'intérieur de la boîte à gants. Il n'y a pas d'autre moyen d'ouvrir le coffre et la trappe à carburant sur la 780, il est donc important que ces éléments fonctionnent correctement (le dispositif de secours d'ouverture du coffre nécessite la dépose de l'assise et du dossier arrière).

- Panneaux de porte

Ils sont fixés par des vis dans les accoudoirs et en bas avec deux clips en plastique blanc. Les clips s'insèrent dans les fentes sur le bas du panneau de porte, et s'ils ne sont pas mis correctement, le bas du panneau de porte bougera, avec la perte des clips à l'appui, donc vérifier qu'ils sont tous en place et



que le panneau de porte ne bouge pas lorsque vous tirez sur l'accoudoir avec la porte fermée. Si le panneau bouge un peu, les vis de fixation du panneau de la porte peuvent avoir besoin d'être serrées.

Rouille et corrosion

Ce n'est pas trop un problème. Lorsque la 780 a été construite, Volvo utilisait déjà de l'acier galvanisé et un processus de peinture enrichie en zinc, ce qui rend la 780 beaucoup plus résistante à la corrosion.

A surveiller cependant le rebord du toit ouvrant et le bas des vitres latérales arrière. Si présence dans ce dernier endroit, il y en aura d'avantage derrière les panneaux intérieurs latéraux arrière.

Feux arrières et plaque de police

Problème mineur, mais chronique sur la 780 (similaire sur les 700 des mêmes années). Les supports d'origine des lampes de plaque d'immatriculation ont des clips métalliques qui rouillent assez rapidement, au point de tomber tout seuls au bout de quelques années. Les boîtiers de remplacement ont un joint épais et des clips métalliques peints en noir, afin de retarder les effets de la corrosion.

Les performances de conduite d'hiver

Par rapport à la série 200, qui a une répartition du poids avant-arrière proche de 50/50, les séries 700 sont un peu plus lourdes à l'avant, et la 780 ne fait pas exception. Il est donc conseillé de remplacer les pneus larges par des pneus hiver plus étroits. Les modèles 91 disposent d'un différentiel à glissement limité améliorant sensiblement les performances. Certains propriétaires ajoutent du ballast à l'arrière (sacs de sable ou équivalent).

Disponibilité des pièces

Tout en partageant presque tous les composants mécaniques et électriques de la série 760, certaines pièces, comme les garnitures, l'habillage ou les ensembles de feux arrières peuvent être remplacés mais ils sont très chers, privilèges d'une édition limitée.

Texte issu du site

<https://sites.google.com/site/volvo780coupe>

Photos: Frédéric Rouquié

ASTUCE: LE SUPPORT DE BALAI D'ESSUI GLACE

Par : MAURICE BOUCHER

Qui n'a pas pesté du bruit désagréable et de la non efficacité des essuies glace en mouvementSSSS....même neufs quelque semaines après le remplacement des anciens ?... =TLM.

La cause : DEFORMATION permanente de la lame caoutchouc par la pression constante du bras sur les balais au repos. Et ce pendant un temps d'arrêt plus long, que celui de fonctionnement. (Garage-Circulation sans pluie-Chaud-froid) D'où le bruit de raclage sur le pare brise à l'aller et non au retour. L'effacement de la lame ne s'effectuant pas.

J'ai depuis des décennies fait des « économies » de soucis et GAGNE en CONFORT d'utilisation de par mon procédé semi automatique de compensation de la pression du ressort des bras d'essuies glace. Nota : Pas de problème en circulation, dans les deux positions, même au-delà de la vitesse maxi autorisée par la législation.

Ah SI problème : Ne pas aller se coucher sans avoir remis les supports en place !

La solution de remise en place automatique soit : Mécanique avec un risque de bruit par butée ou came - Electrique (intégré dans le bras) à l'arrêt complet (petits moteurs...électronique... donc cher, mais réalisable).

Mon avant dernier véhicule A 7 ½ ans et,...ses balais d'origine !!! - La 780 n'a pas eu la joie d'avoir des balais neufs tous les ans.....Peut être 3 fois seulement en 22 ans !!

Quelque vues du 4ème et « dernier » proto, car la fabrication en série n'a pas dépassé 2-3 paires. Le principe est toujours valable pour un marché ! (Les Zoé ont des essuies glace).

Le ressort étant fabriqué en une seule cote, avec de l'acier « gratos » car récupéré sur les balais « poubellisés ». Cet acier est par ailleurs utilisable pour beaucoup d'autres applications.

Le réglage de la hauteur sous bras pouvant être réalisé par ajustement de l'épaisseur du socle plastique. Barre moulée de section carrée ou rectangulaire avec intercalaires à sectionner par mm.

Des clips/butées moulés pour ajustement latéral sur le bras de l'ensemble basculant. A réaliser.(En lieu et place des colliers plastiques)

Le principe étant que les supports s'effacent à 90° dès le déclenchement des essuies glace. (Donc mis parallèle au pare brise).

Ceci est obtenu par resserrement en ciseaux de la tête du support sur la petite section du bras. (Effet de came)

Bon. Sur ce, bonnes soirées de jonglage avec vos pinces à bouts ronds !!!



Photos de Maurice Boucher

La Volvo S60 première au crash test de collision décalé



Une fois de plus, Volvo a démontré sa supériorité en matière de sécurité automobile lors d'un nouveau test effectué par l'Insurance Institute for Highway Safety (IIHS). Une Volvo S60 faisait partie des deux véhicules ayant résisté le mieux à un des crash test les plus violents : Une collision semi frontale . La voiture entre en collision avec un poteau rigide au niveau du coin avant gauche de la voiture et ce, à une vitesse de 64 km/h.

Nouvelle génération de moteurs Volvo Drive-E

Au dernier trimestre 2013, Volvo a lancé sa nouvelle génération de moteurs 4 cylindres essence et diesel. Particularités : une cylindrée unique de 2,0 litres . De 120 à 230 ch en diesel, de 140 à 300 ch pour les moteurs Essence. Ces moteurs ont été par ailleurs conçus pour être associés à des moteurs électriques pour les futurs modèles Hybrides. Tous les moteurs sont équipés de compresseur ou turbo compresseur. Les moteurs diesel innovent en proposant la technologie I-Art qui gère séparément la pression d'injection cylindre par cylindre. Les S/XC60 ont été les premiers modèles à être équipés de cette nouvelle génération de moteur essence de 245 ch (T5) à 300 ch (T6) ou du D4 de 181 ch ce qui entrainera probablement la fin des 5 et 6 cylindres essence.

La V40 bénéficie de cette nouvelle génération de moteurs dont le D4 qui rejette seulement 85 g de co2 par kilomètres. Une nouvelle transmission automatique à 8 rapports a été introduite avec ces moteurs Drive-E

Ainsi que la V40 à l'EuroNCAP



La Volvo V40 a obtenu ses 5 étoiles à l'EuroNCAP et brille particulièrement au niveau de la protection des adultes avec un taux de 98%.

La voiture est équipée de tout l'arsenal de sécurité Volvo qui équipe déjà les modèles des gammes supérieures: système de détection des piétons et véhicule avec freinage automatique, système BLIS (détection des véhicules dans les angles morts), alerte de deivoement.

Mais la Volvo V40 innove avec son airbag piéton, situé entre le parebrise et le capot, destiné à protéger la tête d'un piéton, en cas d'impact.

Volvo Concept Estate



Après le concept coupé présenté au salon de Franfort, Volvo présente au salon de Genève le Concept Estate, qui fait référence au break de chasse 1800 ES dévoilé en 1972. Le luxueux intérieur, avec se 4 vraies places, n'a rien à voir avec celui de la 1800 ES. En revanche, la carrosserie reprend certaines courbes du break de 1972. Espérons que ce concept donne un avant goût des futurs modèles de la marque !

La boutique du Club

Emblèmes de calandre



Emblème de calandre avec le logo du Club

Prix: 34 euros le premier, 32 le suivant

Frais de port: 6 euros pour la France métropolitaine pour un emblème. Pour les quantités supérieures à un exemplaire, ou pour envoi à l'étranger et régions outre mer, nous consulter.



Emblème de calandre avec le logo des 30 ans du Club

Prix: 34 euros le premier, 32 le suivant

Frais de port: 10 euros pour la France métropolitaine pour un emblème. Pour les quantités supérieures à un exemplaire, ou pour envoi à l'étranger et régions outre mer, nous consulter

Les commandes, à l'ordre du VOLVO CLUB DE FRANCE sont à adresser à :

Xavier Robillard

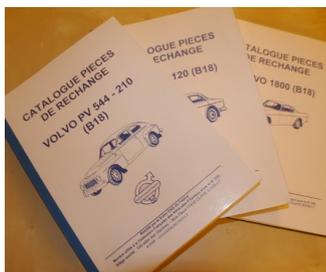
14 rue de la Girotiere

14130 SAINT GATIEN DES BOIS

Mail : fleurs-des-bois@orange.fr

Tel: 0675517689

Documentation



Catalogues de pièces détachées pour Volvo PV544 B1 et B18, 1800, 1800E-ES, Amazon B18 et B20, 780

Prix: 40 euros sauf Amazon B18 et 780 : 55 euros (2 tomes)

Frais de port: 10 euros pour la France métropolitaine. Pour les quantités supérieures à un exemplaire ou un tome, ou pour envoi à l'étranger et régions outre mer, nous consulter.



- Documentation sur les schémas électriques des Volvo PV544, Amazon B18 et B20, 1800 S, E, ES

- Documentation sur les carburateurs SU et Stromberg montés sur les PV, Amazon, 1800 et 140

- Caractéristiques techniques des 140, 164, Amazon, 1800

Prix: 7 euros frais de port compris par exemplaire pour un exemplaire, 10 euros frais de port compris pour 2 documentations

Les commandes, à l'ordre du VOLVO CLUB DE FRANCE sont à adresser à :

Frédéric Rouquié

21 rue du docteur Jean Vaquier

93160 Noisy le Grand

Mail : frederic.rouquie@yahoo.com

Tel: 06 86 28 65 78

Vous et votre Volvo

Par : JACQUES LUCARELLI



**Ca n'arrive
(pas) qu'aux
autres....**

Relation des faits :

Vendredi 16 août à 15h20, nous quittons une station service où nous avons fait le plein. La Volvo P1800S est prête pour un périple de 2 x 350 Km qui nous amènera au VIM de Luxembourg.

A 15h21, un jeune distrait nous rentre dedans avec la Range Rover de papa. La voiture fait un 180°, et s'arrête moteur bloqué 15 mètres plus loin. Pas de blessés (nous portions les ceintures), mais tout l'arrière gauche, le montant de portière et la portière sont défoncés, la jante déchirée et le radiateur percé par l'hélice. La police intervient, l'assurance avertie envoie un dépanneur, et la voiture se retrouve chez SOS Dépannage, pas loin de là. La Police établit le PV, et sympa, nous ramène chez nous.

« Mon » carrossier habituel passe voir la voiture, l'estime a priori réparable et me propose de la prendre dans son atelier. J'accepte, et lundi dans la journée, la voiture est amenée sur plateau chez le carrossier.

Ce même lundi, je vais chez mon courtier. L'expertise a lieu mardi, et jeudi le carrossier me téléphone la bonne nouvelle : la voiture est réparable, l'assurance couvre les frais et l'expert ordonne la commande de certaines pièces et le début d'une première tranche de travaux.

Tout cela ne coule pas de source, bien sûr, et a demandé un sérieux investissement de ma part.

D'où l'idée d'écrire un article pour faire partager mon expérience.

En espérant que cela ne vous arrive jamais.

Petit préalable : on est dans le monde de la voiture ancienne d'une valeur qui flirte avec les 20.000€, à la limite d'une perte totale ; on ne parle pas d'une aile griffée ou d'un pare-chocs tordu. Il y va de la survie de la voiture.

Distribuons d'abord les rôles : il y a la voiture, le courtier, l'assureur, le carrossier, l'expert, et puis votre serviteur.

D'abord la voiture. P1800 S de 1965 achetée en février 2008. Sous une belle couche de peinture, c'était une poubelle, peu fiable et à la limite dangereuse. L'électricité bricolée avec du scotch et des sucres, les lanières de retenue du pont absentes, les bras de suspension pourris, et les lubrifiants du pont ou du boîtier de direction qui devaient dater de Göteborg.

En 5 ans et 1.5 cm de factures, je l'ai remise dans l'état qu'elle connut en quittant les chaînes de montage, à l'exception peut-être de quelques chromes piqués. Avant l'accident fatal, tout fonctionnait normalement, de l'éclairage intérieur (coupé) au feu de recul, en passant par le compte-tours ; tous les silentblochs de suspension remplacés, sellerie refaite, nouvelle dynamo etc. J'ai travaillé moi-même sur la voiture, sauf pour quelques travaux qui demandaient un pont. J'en avais fait une voiture fiable, descendant par exemple jusque Bordeaux pour aller acheter du vin.

Deuxième personnage, le courtier. Vous connaissez sans doute son rôle : intermédiaire entre l'assurance et vous, il gère le dossier administratif. Mais il est de bon conseil et neutre dans l'affaire. Il a juste intérêt à vous garder comme client, et va donc vous aider.

Ensuite, l'assureur : sa position est on ne peu plus simple à décrire. Moins il paye, et mieux il se porte, que ce soit votre assureur ou celui de la partie adverse.

Le carrossier est votre meilleur ami, s'il sait que vous êtes en droit. Il a devant lui un chantier de plusieurs semaines, des pièces à commander, bref, des travaux qui devraient être payés par l'assureur. Il va faire l'impossible pour démontrer à l'expert que la voiture est réparable pour un coût raisonnable. Il va aussi déterminer le prix total de la réparation, et devra s'y tenir. Il s'agit d'un spécialiste de la voiture ancienne, mais il ne possède pas la connaissance universelle. Il vous appartient donc de l'aider dans sa recherche des pièces et avec la documentation que vous possédez sur votre voiture.

L'expert est le personnage central de l'affaire. « Ce sont les yeux de l'assurance » dit une très jolie phrase. Il est mandaté et payé par l'assureur. Il ne sera donc pas généreux, mais ne va pas non plus risquer une contre-expertise qui lui donnerait tort. Il va devoir estimer la valeur de la voiture avant accident, décider si la voiture est réparable ou non, et vérifier l'adéquation frais de réparation/valeur avant accident. Il ne dispose pas non plus de la connaissance universelle, même si l'assureur va désigner un expert un peu au courant du monde des voitures de collection. Il a besoin d'informations, et c'est à ce moment que vous intervenez.

Il vous appartient de l'aider à chiffrer la valeur du véhicule.

A l'aide d'arguments probants et réalistes.

En premier lieu, vous devez fournir une expertise de la voiture avant accident. Si vous ne l'avez pas faite, vous êtes mal parti. C'est le document de base, établi par un confrère, qui décrit la voiture et sa valeur à un moment donné. Il ne s'agit pas d'une expertise bidon à commander et à payer sur le net, via quelques photos favorables. Un bon dossier d'expertise reprend la description de la voiture, un relevé des factures de restauration, une étude du marché etc... et se paye dans les 250€. A refaire tous les 2 ou 3 ans.

Ensuite vous allez lui fournir toutes les factures payées depuis l'expertise, avec de préférence une synthèse reprenant les dates et un résumé succinct du contenu. Deux problèmes dans mon cas ; j'ai beaucoup travaillé moi-même sur ma voiture. Mes heures de travail ne pouvaient être reprises. Pour pallier cet inconvénient, j'ai donné à l'expert un memory stick contenant une bonne centaine de photos, prises à l'occasion des travaux. Et puis j'ai montré les accessoires achetés en bourse ou en brocante, sans facture (radio Becker, warning Bosch, housse de roue de secours etc.): liste en main.

Manifestement, j'ai bien fait, puisque l'expert a ordonné le



début des travaux, aux frais de l'assurance. Et le montant des réparation dépassera les 5 chiffres.

Si mon expérience peut aider certains, en espérant que cela ne leurs arrive jamais.

38 700 €

À partir de
19 900 €*

VOLVO V40
EFFEKTIV LINE
MOINS CHÈRE QU'UN ŒUF



DEFRANCE AUTOMOBILES
ROND POINT DE BRAY
35 CESSON SÉVIGNÉ
02 99 22 75 80 - www.volvo-rennes.com



Modèle présenté : V40 Effektiv Line T2 BM6 120 ch Momentum avec options peinture métallisée, jantes alliage Taranis 18", feux de jour à LED et toit panoramique : **25 390€**. *Prix public conseillé de la V40 Effektiv Line T2 BM6 120 ch Kinetic en euros TTC pour toute commande passée à compter du 02/01/2014. Offre valable du 02/01/2014 au 15/04/2014, exclusivement réservée aux particuliers dans le réseau Volvo participant. Tarifs valables en France métropolitaine. Volvo V40 T2 BM6 120 ch : consommation Euromix (l/100 km) : 5.3 - CO₂ rejeté (g/km) : 124. volvocars.fr