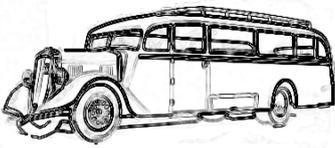


AUTOCARS ANCIENS DE FRANCE

Association à but non lucratif pour la préservation des autocars anciens

ESPACE EUROMOBILE de BETSCHDORF



Adhérent à la Fédération Française des Véhicules d'Époque

BULLETIN D'INFORMATION N° 27 - avril 2015

www.autocarsanciensdefrance.fr

Nombreuses informations sur le forum du site

Siège : Maison des Associations - 1a, Place des Orphelins - 67000 STRASBOURG

E-mail : assoautocarsanciensdefrance@orange.fr - Président Jean Louis ESCHENLAUER 06 20 40 94 66

Nouveaux arrivants

Nous avons accueilli récemment dans notre collection un magnifique SETRA S 215 HR, en provenance des autocars De Peretti à Bar sur Seine (Aube). L'engin est de 1990 et fait partie de la génération d'autocars qui ne pourra plus circuler en France à partir du 1^{er} septembre 2015, en raison de l'absence de ceintures de sécurité et de l'éthylotest anti-démarrage.



Il y a quelques jours est également arrivé ce car Citroën 60 DIP à carrosserie Heuliez, offert par l'association Combrailles Auto Rétro des Ancizes-Comps dans le Puy de Dôme



Le mot du Président

Pendant le 1^{er} trimestre 2015 nous avons à nouveau continué à rentrer quelques autocars ; il en reste toujours une trentaine en attente de transport, et les indications continuent d'affluer.

Le projet d'achat du bâtiment de Betschdorf avance bien ; nous allons bientôt pouvoir commencer les transformations et mises aux normes nécessaires.

Les nombreux voyages proposés par l'association connaissent un succès croissant ; à ceux qui n'ont pas encore fait le pas, n'hésitez pas, il y a toujours une atmosphère sympathique et un brin de nostalgie.

Le problème de circulation de nos autocars sans ceintures de sécurité et sans éthylotest anti-démarrage par contre n'est toujours pas réglé. Une nouvelle réunion est prévue au Ministère des transports pour fin avril ou début mai, affaire à suivre....

Jean Louis Eschenlauer

Président d'AAF

Rappel : du 23 au 26 avril (4 jours)

Voyage en autocar de collection à la Rencontre Internationale d'autocars de collection en Basse Autriche

Prix par personne 450 € (membres AAF = 400 €)

Demandez le programme

La Vallée de la Wachau - le Danube

Mariazell

Mostviertelabend



Les gens de ma génération, encore très nombreux et que je salue, remonteront avec moi le temps pour revenir dans cette période de leur vie où :

La France ne dispose que de 150 km d'autoroute.

Le remorquage entre camions et autocars est chose courante.

Pas de balisage au sol, ni barrière de sécurité sur aucune nationale

Peu de contrôles routiers.

Les 35 heures sont bouclées dès le mercredi, parfois avant

On roule de préférence la nuit pour gagner un temps précieux dans les traversées des villes, par exemple 3 heures pour traverser Lyon à midi, 1 heure à Nîmes.

18 heures au volant sont nécessaires pour faire 1000 kilomètres. (si tout va bien !!!)

Vous aussi vous avez une histoire à raconter sur une époque révolue ? envoyez-nous votre texte et vos photos, nous les publierons dans cette rubrique lors d'un prochain bulletin d'information

Ceux de nos lecteurs qui ont aimé un de mes souvenirs sur le N°27 de notre Bulletin pourront situer le cadre et la période de ma carrière où se situe cet épisode de ma vie mouvementée.

Je redirai simplement que :

J'ai 22 ans et encore sous les drapeaux dans l'Armée de l'Air à Mont de Marsan. (voir où relire le N° 27 du Bulletin et la dernière photo de la « Traction » empruntée à mon colonel.

J'ai échappé à la guerre d'Algérie où je n'ai fait qu'une courte mission en 1955, et je ne serai libéré qu'en Avril 1957 après 30 mois de Service.

1956. - Le dictateur d'Egypte Nasser menace de nationaliser le canal de Suez par lequel l'essentiel de notre approvisionnement en pétrole passe et les rumeurs de guerre gagnent progressivement.

Les restrictions en carburant commencent à paralyser le pays.

L'armée demande des volontaires pour l'Egypte. Je réponds à la demande et me fais inscrire. Ne pensez pas que ce fut par patriotisme, ma motivation était plutôt le besoin d'aventure, car, sur une base aérienne depuis 2 ans, je m' » em...dais « plutôt.

Je persiste néanmoins dans mon intention de me marier. Malgré mon volontariat, on m'accorde la permission pour le 10 Novembre.....

Tout ceci étant situé, venons-en au fait !!

Le voyage de noces se passera à Paris où nous campons dans la piaule de la Cité Universitaire où mon frère termine son examen à l' ENA.

Incorrigible, je rends visite à mon ami et collègue Jean Herrou (cf le B.I. N+ 27) et.....lui achète un Chausson A P H 2.

Déjà l'obsession de rentabiliser le moindre déplacement. Autant de gagné pour les frais de retour !!!!!

Vu les conditions drastiques d'approvisionnement en carburant, (10 litres par semaine et par véhicule) la condition de la vente sera un plein et la fourniture supplémentaire de 2 fûts de 50 litres de gasoil.



Le Caire - volontaire pour effectuer le service national en Egypte



Départ de Paris en CHAUSSON APH 2



PARIS - Gare St.Lazare

Et voilà, nous chargeons par la portière arrière les deux bidons de 50 litres de fuel et nous voilà partis en direction d'Albi, soit tout de même environ 750 kilomètres, uniquement par les routes nationales, avec traversées d'une multitude de villes et villages. On était loin de connaître le confort des autoroutes ; moi en costume, ma jeune épouse en robe et manteau et souliers légers. Après quelques heures de « tourisme » dans Paris et avoir fait, entre autres, deux fois le tour de la gare St Lazare, je demande à un taxi de nous guider vers cette p..... de Porte d'Orléans introuvable. Nous allons payer cher ce temps perdu, la nuit tombe vite à cette période de l'année, le froid aussi....

Vous n'êtes plus très nombreux à vous souvenir où à avoir subi le manque total de chauffage des Chausson de l'époque. Je vous rappelle la date : 18 Novembre 1956, en tout cas, moi, je m'en rappelle !

Ma jeune femme parcourt le couloir dans les deux sens en tapant des pieds, ce que je ne peux bien entendu, pas faire. Tant pis pour le bruit, infernal pourtant, je soulève le capot et un peu de chaleur nous réconforte....jusqu'au moment où il faut refermer le capot car le collecteur d'échappement du Panhard est à 20 cm de la cuisse du chauffeur.

Tout ce cirque nous amène à l'entrée de Limoges vers minuit. Au premier réverbère je décide de faire le plein. Pas d'entonnoir ! Si j'avais eu un peu plus d'expérience, j'aurais emprunté un simple tuyau et vidé mon baril de gasoil sans problème. j'empoigne le premier baril, débouche le bouchon central et glou et glou, rentre ce qui peut dans le goulet étroit du réservoir du « Chausson », le reste, c'est pour mes pieds et mon pantalon, et il y en a au moins autant !

Arrivé à « La Souterraine », dans le département de la Creuse, je connais un garagiste, ami de tous les Routiers, et aussi mon ami, qui m'a dépanné déjà plusieurs fois et que je fais lever à deux heures du matin. Ma femme, épuisée de froid boira un chocolat et va dormir dans la chambre d'amis. Il m'aide à vider, cette fois convenablement, le deuxième bidon de 50 litres restant, nous finissons tous les deux la délicieuse et réconfortante soupe au fromage de la veille, sans oublier le « kil » de rouge traditionnel et indispensable pour la route qui m'attend et qui m'amènera sans autre histoire que le froid persistant, vers 10 heures à Albi où ma chambre tant rêvée (et chauffée) m'accueille.

Ma femme rentrera par le train, avec la certitude qu'elle venait d'épouser un drôle d'oiseau, ce qu'elle avait déjà compris mais qu'elle n'avait encore jamais pu vérifier, et que j'ai pu lui confirmer bien souvent au fil des ans. !



PARIS - Place de l'Opéra



La Souterraine - Creuse

Quand je retourne à la base, les missions vers l'Egypte sont annulées au dernier moment alors que nous sommes prêts à embarquer dans le « Nord 2501 » de transport de troupes.

Quelle déception, d'autant plus que plusieurs de nos camarades nous ont raconté à leur retour quelques semaines après que, non seulement ils n'avaient pas eu à se battre, mais qu'en prime, ils avaient pu voir un peu de cet attachant pays.

Jean Claude Espérou

par Benoît Gruhier

Autocars Anciens de France a dans sa collection un autocar de ligne de 1949 mariant une carrosserie moderne pour l'époque et un châssis déjà qualifié de légendaire.

André Citroën était un fonceur audacieux qui n'a mis que quelques années pour devenir le deuxième constructeur de voitures. Le jour où il décide de monter en gamme et de sortir une six-cylindres, il va disposer d'un moteur puissant (55 ch) qui lui ouvre le domaine du véhicule utilitaire. Son premier véritable camion est le C6G1 de 2T de charge utile.



Savamment calculé et simple d'entretien, ce châssis sera fabriqué de 1933 à 1969 soit durant 36 ans et sous différents noms : 45, 55, 46, 47 et 60

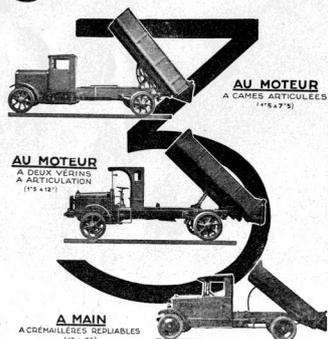
Lancé en grande série, son prix de vente comme le délai sont imbattables. Une version autocar 23 places à caisse entièrement métallique, léger, rapide, révolutionne le transport de voyageurs.

André Citroën considère que les conditions sont réunies pour passer à la taille supérieure. Il doit cependant tenir compte de la capacité technique et commerciale de son réseau. Aussi, il n'est pas question d'aller jusqu'à 19 tonnes. Le marché visé est celui de proximité, les artisans et industriels qui transportent en compte propre et à courte distance. Les différentes catégories courantes, camion benne, autocar, sont prises en compte. Il en résulte un véhicule de 3,5 T, soit 4,5 T de charge en ajoutant la caisse, d'où son nom T45 et un poids total de 7600 kg.

Fernand Genève

présente

SES



MODÈLES
de Bennes
Basculantes

USINES & BUREAUX
185, R. de Cléves-de-Bastin (13^e)
Tél. : Gobelins 82-40 et La suite

Productions Genève dans les années 20, il n'est alors question que de bennes basculantes

Pas gros, mais vaillant

Les ingénieurs développent une mécanique spécifique qui n'a plus rien de commun avec celle des voitures. Le moteur est un six-cylindres 94 x 110 d'alésage x course, soit 4,58 litres de cylindrée. Il développe à l'origine 73 ch à 2500 tr/mn pour une puissance fiscale de 17 ch. Suivent une boîte à quatre rapports dont les deux derniers synchros et un pont arrière Banjo à simple réduction. Trois emplacements sont prévus, 3m60, 4m60 et 5m33. Le type 45 fait son apparition au salon de l'auto d'octobre 1933, en châssis court.

F. Genève

185-190, Rue de Cléves-de-Bastin, PARIS-13^e

BENNES BASCULANTES TOUS MODÈLES
Climatisation, carrosseries industrielles
EQUIPEMENTS SPÉCIAUX POUR
travaux publics - routes - manutention-aérosols
BENNES À SURELEVATEURS
pour élévateurs directs et rigides
de 500kg et les bétons

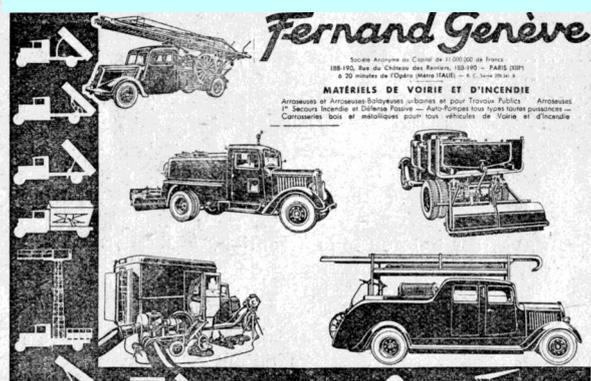
TOURS MOBILES
à élévation
hydraulique, mécanique,
travaux publics et les bétons



Productions Genève dans les années 30, des nacelles complètent les bennes

Il faut attendre décembre 1933 pour la présentation de l'autocar 45 S (S comme surbaissé) sur châssis d'empattement 5m33. Ce car est habillé d'une carrosserie métallique extrapolée de celle du C6G1 et d'une capacité de 31 places. Citroën adore les coups médiatiques, croisière noire, croisière jaune... Alors pour lancer l'autocar, il l'inscrit au Rallye Monte Carlo ! Immatriculé le 27 décembre 1933, il part aussitôt à peine rodé à Varsovie où il est le seul véhicule lourd à prendre le départ. Il attendra Monte-Carlo via Prague, Francfort et Strasbourg en 59 heures et 30 mn au bout de 2456 km et sans aucune pénalité. Pour ceux qui n'auraient pris connaissance de ce coup d'éclat, Citroën en fait des pleines pages de pub durant des mois dans la presse.

Sans rien changer aux dimensions, mais avec culasse, pistons et équipements ad'hoc, Citroën sort fin 1934 une version Diesel sous licence anglaise Ricardo. Plus encore qu'aujourd'hui, le diesel d'avant-guerre ne s'exprime bien qu'à chaud et peine à démarrer en hiver. Pour l'artisan qui va faire 5 km avec son camion benne ou l'entreprise qui emmène sa production journalière à la gare, le diesel n'apporte qu'un surcoût et des inconconvénients. Il en va autrement du car de ligne qui va rouler trois fois deux heures dans la journée, ou l'autobus qui tourne du matin au soir. C'est donc dans le transport de voyageurs que le diesel fait une percée significative. En 1935, Citroën cesse de carrosser lui-même les autocars au profit de Currus qui devient le carrossier privilégié. Pour autant, le client reste libre du choix du carrossier.



Durant la guerre, Genève devient véritablement carrossier

Après-guerre, Citroën n'a amélioré que la direction et le freinage. Faute d'une charge utile suffisante le Type 45 n'intéresse pas les routiers, mais reste très compétitif, malgré une petite cabine désuète, pour nombre de clients en compte propre et dans les domaines spécialisés, lait, bétail, à équipement emporté comme les goudronneuses et à usage peu intensif comme l'armée.

Le 45 est surtout très avantageux en autocar, où la charge prédéterminée par le nombre de places, n'est guère dépassée. S'il n'a pas la classe d'un Saurer, un Citroën 45 et jugé bon pour le service, à un prix avantageux et bénéficie d'un service après-vente de proximité. En outre, il peut être commandé en cabine avancée.

Originalité avec Genève

Beaucoup de carrossiers vont travailler sur Citroën 45 et même en habillage luxueux. Celui qui nous intéresse est Genève, un parisien qui sera longtemps uniquement fabricant de bennes basculantes. Il commence à se diversifier durant la guerre et réalise du matériel de protection civile. C'est Vetra, avec des commandes de trolleybus, qui l'amène au transport de voyageurs. Le pas vers l'autocar est bientôt franchi

L'autocar Genève sur châssis 45, baptisé C.R.1., est présenté en avril 1947. La ligne surprend ! Loin des concours d'élégance, c'est le fonctionnel qui domine. La face avant est plate, mais inclinée. L'intérieur, avec 1,908 m, est aussi haut que celui d'un autobus urbain. La capacité est de 31 places. Genève a cherché à faire un véhicule pratique. La construction est entièrement métallique. La caisse est reliée au châssis par l'intermédiaire de plots élastiques. Dans l'ensemble, l'autocar Genève s'avère d'avant-garde et Citroën décide d'en faire son modèle catalogue, autrement dit celui proposé par le concessionnaire quand le client n'a pas choisi son carrossier. C'est un atout considérable. Pour autant, nous ne savons pas combien Genève en a sorti. Il a été livré aux Transports Citroën entre 1948 et 1951, à l'Armée de terre en 1950 et 1951 mais avec moteur essence, ainsi qu'à diverses administrations. On le retrouve aussi pour du transport de personnel mais plus rarement chez les autocaristes. On note toutefois des exportations aux Pays-Bas. Genève se rapproche de Ford qui songe un moment extrapoler des châssis pour transports en commun, mais le projet restera sans suite.



Cet autocar Citroën encore en immatriculation W est d'août 49. Il sera détruit 10 ans plus tard



Le même, à quai à la gare routière de la Place Stalingrad. Son immatriculation de 1949 deviendra en 1950 : 7730 AB 75

TEL : COB 82-40
 APT-BEJEPEVE PARIS 45
 CH. POSTAUX PARIS 69401
 R.C. SEINE-278-561 B
 PRODUCTEUR 22-763

Fernand Genève

Société Anonyme au capital de 16.500.000 Francs
 188-200, RUE DU CHATEAU-DES-RENTIERS - PARIS (13^e)

CARROSSERIE CAR CR1 31 PLACES

SUR CHASSIS CITROËN TYPE 45 DIESEL

Carosserie entièrement métallique, de ligne et conception technique rationnelles, présentant les avantages suivants :

- Solidité** remarquable
- Grande **commodité d'accès**
- Maximum de **confort** et d'**agèment**
- Bonne **visibilité** conducteur et passagers
- Entretien **économique** obtenu par la simplicité de remplacement d'éléments interchangeables

résultats d'études poussées et de moyens modernes de réalisation.

COTES PRINCIPALES

Long. totale extérieure : 9 m. 030 — Long. intérieure libre : 6 m. 618
 Long. totale extérieure : 2 m. 480 — Long. intérieure libre : 2 m. 250
 Haut. totale extérieure : 3 m. 150 — Haut. int^{er} sous centre : 1 m. 908
 Longueur utile de la galerie : 3 m. 847

Fernand Genève S.A.

188, rue du Château-des-Rentiers, PARIS-13^e 808. 82-40

Spécialiste de
l'ÉQUIPEMENT GÉNÉRAL des VÉHICULES INDUSTRIELS

vous présente sa dernière création
 conçue pour répondre
 à tous les besoins des
TRANSPORTEURS DE VOYAGEURS

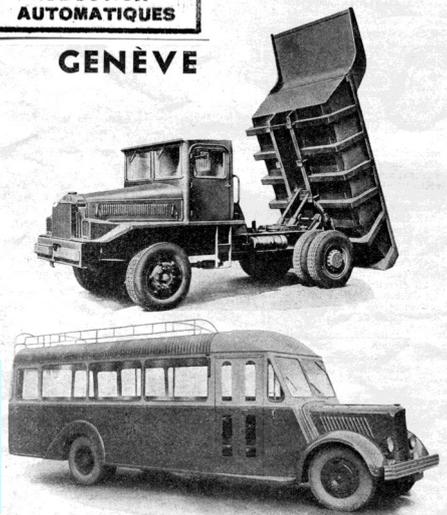
VÉHICULE le plus ÉCONOMIQUE par :
 SON PRIX
 SES QUALITÉS
 SON ENTRETIEN

DOCUMENTATION sur DEMANDE à nos BUREAUX
 ou CHEZ LE CONCESSIONNAIRE **CITROËN**

Poursuit toujours la GAMME de ses FABRICATIONS de BENNES

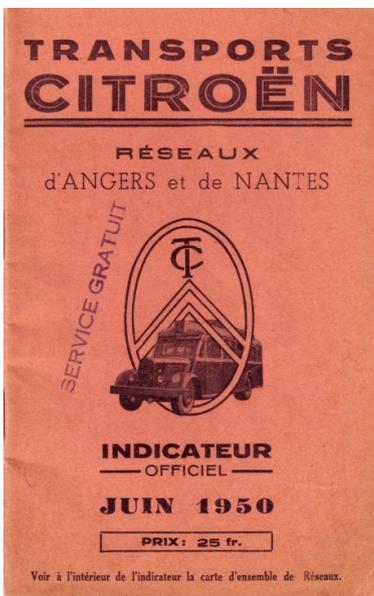
LA PLUS IMPORTANTE PRODUCTION EUROPÉENNE DE BENNES AUTOMATIQUES

1947, Genève fait sa pub avec son nouveau-né, le car C.R.1

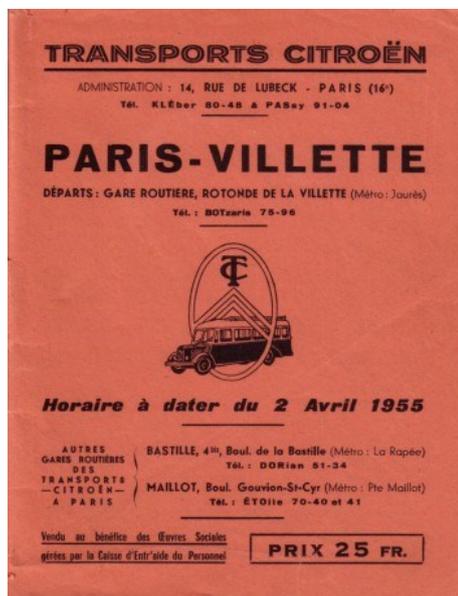


Le benne sur Willème et le C.R.1 sont les modèles phares de Genève au salon d'octobre 1948

Spartiate au premier coup d'œil, le Genève est bien plus haut et lumineux que ses congénères. Notons la position semi-émergente de la roue de secours à l'arrière



L'horaire des réseaux de Nantes et Angers de 1950 est illustré par leur modèle le plus moderne, le 45 Genève



C'est un 45 Genève qui orne encore l'horaire de Paris-Villettes en 1955

Notre Genève a son histoire. C'est un type 45UA-DI qui porte le numéro de châssis 850 166. Il est mis en service en février 1949 au réseau de Paris-Villettes des Transports Citroën, en livrée crème et marron. On le rencontre sur la ligne Paris - Provins, longue de 90 km, effectuée en 2h15 mn. Il y a six départs quotidiens dans chaque sens et chaque autocar fait au moins trois trajets par jour, 364 jours par an. Son numéro minéralogique 534 RQ 7 est changé dans le nouveau système et devient 7687 AB 75 en mai 1950. En février 1959, il est vendu à la Compagnie des Tramways de Poitiers où il reçoit son numéro 48, sa nouvelle immatriculation 714 CU 86 et ses nouvelles couleurs. Réformé du service en 1965, il est conservé comme véhicule école jusqu'en 1973. Après être passé entre les mains de particuliers et promis à un sort funeste, il est récupéré par les CTP et offert en mai 2004 à l'AMTUIR. Cette dernière a préféré s'en séparer au moment où des incertitudes planaient sur le sort de ses collections.

Benoît Gruhier



Un Genève 45 est au premier plan du troupeau de cars Citroën stationnés sur la Place de la Gare à Strasbourg



Ce 45 Genève est également du réseau de Strasbourg malgré que sa plaque minéralogique n'apparaisse pas



Bien sûr, la rouille a fait son apparition, mais ce n'est que superficiel. La bête a tout de même 66 ans !



Genève tente de poursuivre dans le domaine de l'autocar en partenariat avec Ford. Les accords avec Unic vont anéantir le projet

Dans ce photomontage sensé montrer un Ford, nous reconnaissons la carrosserie du Citroën



Nous y étions

Salon TOURISSIMO à Strasbourg

Cette année nous avons exposé notre SAURER et notre SAVIEM S 53 M qui ont eu l'honneur de faire la promotion pour nos prestations de location de cars pour les mariages, anniversaires, fêtes de famille, évènementiel....



Salon Champenois du véhicule de collection à Reims

Les 7 et 8 mars dernier 42 de nos adhérents se sont rendus en Champagne en Saviem S 53 M à l'occasion du salon du véhicule de collection et Bourse de Reims. Ils en ont profité pour visiter Epernay et les Caves Mercier.



RETRO CLASSICS Stuttgart 2015

Rappelons qu'il s'agit de l'une des plus grandes manifestations « d'Oldtimer » en Europe avec plus de 3000 véhicules exposés. Nous y avons présenté notre SAURER Besset qui a eu pour mission d'inviter les nombreux collectionneurs d'autocars allemands, autrichiens, Suisses... à venir présenter leurs véhicules lors de la Rencontre Européenne d'autocars de collection à Haguenau en octobre 2015.



Rappels

> Rencontre européenne d'autocars de collection

POUR LA PREMIÈRE FOIS EN FRANCE

DU JEUDI 15 AU DIMANCHE 18 OCTOBRE 2015

Inoubliable
Inédit



AUTOCARS ANCIENS DE FRANCE

Association à but non lucratif pour la sauvegarde des autocars anciens.
Président : Jean Louis Eschenlauer

Organisation

Tél. : 06 20 40 94 66

www.autocarsanciensdefrance.fr
assoautocarsanciensdefrance@orange.fr



Demandez le programme en précisant :

⇒ **programme exposants**

⇒ **programme visiteurs**

Ne tardez pas à vous inscrire, les premières réactions laissent augurer d'une très grosse affluence

Truck und Biker Weekend - Krupp Treffen à Wittlich (Rhénanie Palatinat)

Samedi 13 et dimanche 14 juin

Nous participons au convoi avec notre autocar de collection

Départ de Haguenau et Strasbourg

122 € par personne

(hotel 3 étoiles)

Demandez le programme



Rappel Du 24 au 28 juin 2015

Un voyage au doux parfum de
nostalgie

Admirable Normandie

Charmante Bretagne

Prix par personne **480 €**

Voyage effectué en autocar ancien
**SETRA S 215 HR, un autocar de
collection très confortable !**

Demandez le programme

MAGNIFIQUE MONT ST MICHEL

LE MANOIR AUTOMOBILE DE LOHEAC

LES PLAGES DU DEBARQUEMENT

ST MALO - CITÉ CORSAIRE



Dates à retenir :

Journées rencontres et travaux à Betschdorf : SAMEDI 11 avril - 16 mai - 30 mai - 13 juin - 4 juillet - 18 juillet

Nous sommes présents de 9.00 h à 16.00 h, mais chacun vient et part selon ses disponibilités. Le repas de midi est pris en charge par AAF. Inscrivez vous de préférence par mail assoautocarsanciensdefrance@orange.fr sinon tel. 06.20.40.94.66.

DIMANCHE 5 AVRIL : de 10.00 h à 12.30 h rencontre mensuelle de véhicules de collection à Betschdorf

Du JEUDI 23 au DIMANCHE 26 AVRIL : voyage de 4 jours en Autriche en autocar de collection à l'occasion de la rencontre européenne des autocars de collection à WIESELBURG (Basse Autriche) avec excursion dans la vallée de la Wachau !

DIMANCHE 3 MAI : ATTENTION : la rencontre mensuelle de véhicules de collection de ce jour à Betschdorf est ANNULÉE pour cause de Triathlon, notre site est inaccessible

DIMANCHE 7 juin : de 10.00 h à 12.30 h rencontre mensuelle de véhicules de collection à Betschdorf

SAMEDI 13 et DIMANCHE 14 JUIN : voyage de 2 jours en autocar ancien à WITTLICH (Allemagne) à l'occasion du Truck und Biker Week-end - Krupp Treffen.

Du 24 au 28 JUIN : voyage de 5 jours au Mont St Michel, les plages du débarquement, St. Malo, le musée automobile de Lohéac

DIMANCHE 5 JUILLET : de 10.00 h à 12.30 h rencontre mensuelle de véhicules de collection à Betschdorf

DU 6 AU 9 AOUT : voyage de 4 jours en autocar de collection au TIROL : SEE IM PAZNAUNTAL

Avant-programme

En plus des sorties annoncées dans ce bulletin d'information nous avons en projet pour les prochains mois les sorties suivantes ; les dates ne sont pas encore fixées, nous vous en informerons au fur et à mesure de la parution des programmes :

- Stuttgart : musées Porsche et Mercedes Benz
- Visite de l'usine Daimler à Wörth-am-Rhein (près de Karlsruhe) (fabrication de camions)
- Musée automobile de Velaine en Haye (Meurthe et Moselle)
- Visite du conservatoire automobile de Créhange (Moselle)
- Visite du Musée Saurer à Arbon (Suisse) et du Musée Rolls Royce à Dornbirn (Autriche)
- Voyage de 3 jours en Rhône-Alpes, visite de la collection Standard 216 et du musée automobile Malartre à Rochetaillée Sur Saône

Pour adhérer à notre association : remplissez le bulletin d'adhésion ci-dessous, joignez votre chèque de cotisation et envoyez le tout à : Autocars Anciens de France, Maison des Associations, 1a Place des Orphelins, 67000 STRASBOURG

BULLETIN D'ADHESION : Je souhaite devenir membre de l'association AAF

Montant de la cotisation annuelle = 25 €, ou plus si vous le souhaitez.

Un reçu fiscal à faire valoir sur votre déclaration d'impôts vous sera délivré

Nom et prénom : _____ Mail _____

N° _____ Rue _____ code postal et ville _____

Tél fixe _____ Tél portable _____

Profession (ou activités) _____ ci-joint chèque de _____ € à l'ordre de A.A.F.