

AUTOCARS ANCIENS DE FRANCE

Association à but non lucratif pour la préservation des autocars anciens

ESPACE EUROMOBILE de WISSEMBOURG



BULLETIN D'INFORMATION N° 35 - janvier 2017www.autocarsanciensdefrance.fr

Nombreuses informations sur le forum du site

Siège: Espace Euromobile - Route de Lauterbourg - 67160 WISSEMBOURG

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

Le mot du Président Une année intense

L'année 2016 vient de se terminer ; c'était une année intense. Tout d'abord nous avons dû faire face en début d'année au déménagement de notre collection de véhicules et de milliers de pièces détachées. C'était un défi pour nos adhérents, mais l'opération a été menée rondement sur une durée de trois mois environ, je réitère ici solennellement mes remerciements à tous les membres bénévoles qui ont participé activement à ce « déménagement du siècle ». Il reste maintenant à ranger les milliers de pièces détachées, une opération débutée dans la foulée du déménagement et qui occupera encore pour un moment certains de nos bénévoles.

Malgré ce pic d'activité nous avons tout de même rapatrié l'année passée, à notre nouveau siège de Wissembourg, pas moins de neuf autocars, souvent depuis l'autre bout de la France, dont un mythique ISOBLOC W947 DP dont vous trouverez l'histoire en pages intérieures de ce bulletin d'information.

Par contre toujours rien de nouveau à l'horizon du Ministère des Transports, pour nous autoriser le transport de personnes en carte grise « collection » dans le cadre de sorties à caractère nostalgique. Notre exaspération et notre incompréhension, comme celle d'ailleurs de nombreux collectionneurs en France est à son comble.

Comme le veut la tradition, je souhaite à tous nos adhérents et nos sympathisants une merveilleuse année 2017, pleine de bonnes surprises comme par exemple des « sorties de grange » inattendues, ou une réponse positive de Paris.....

Jean Louis Eschenlauer
Président d'AUTOCARS ANCIENS DE FRANCE

Nouveaux arrivants

Ce dernier trimestre ce ne sont pas moins de 7 autocars qui ont rejoints notre collection

> Magirus R 81 1981 Moteur Deutz BF 6L 913 6 cylindres refroidi par air





Mercedes O 321 HL de 1957
Carrosserie Mercedes Mannheim
Moteur Mercedes

1978

Moteur Mercedes OM 403

10 cylindres en V

Pat à Paris

Nouveaux arrivants (suite)

ISOBLOC W 947 DP de 1948 Moteur Panhard 4 HL de 85 CH

Un autocar rare et mythique : voir descriptif et histoire dans les pages suivantes



Renault TN 4 de 1935

Cette carcasse servira de banque d'organes pour notre TN 4 roulant, et sans doute également de véhicule pédagogique d'exposition dans notre futur musée







MERCEDES O 321 H de 1955 Carrosserie Reutter



Nos amis de l'association CAR-HISTO-BUS éditent, comme chaque année, leur désormais traditionnel calendrier avec comme thème une marque de cars et bus. Pour 2017 c'est la marque Mercedes qui fait l'honneur de ce calendrier. Il est magnifique, comme d'habitude. Si vous souhaitez l'acquérir, utilisez le bon de commande cicontre.



CAR-HISTO-BUS

18, Place Champlain 14000 CAEN

présente son calendrier

2017

des cars et bus

Mercedes



Avec plus de 30 photos en couleurs d'autocars et d'autobus de la production Mercedes

La présentation de l'association...

Ses bulletins de liaison et ses numéros hors-série

Ses actions en cours et à venir, sa photothèque sur Flick'r..

Son site Internet <u>www.car-histo-bus.ora</u> relatant entre autres la sauvegarde du 1*° R 312 commercialisé ex réseau de Caen et d'un S 105M ex réseau de Bordeaux





Pour	commander:	(sur	bon	ci-dessous	ou	papier	libre

- Calendrier CHB 2017 des cars et bus Mercedes
- Collectors: 2009: Saviem; 2010: HeuliezBus; 2011: Irisbus; 2012: Chausson 2013: Verney; 2014: Setra – 2015: Renault – 2016: Citroën (à préciser en entourant ceux choisis)

Tarif : 8 euros TTC chaque, frais de port inclus (7 pour les adhérents Car-Histo-Bus*)

soit : 8 x ... =euros (* 7 x ... =euros)
par chèque à l'ordre de Car-Histo-Bus à l'adresse suivante :

D. CROSNIER 14, Les Heuruelles Beiges 95000 CERGY

Les véhicules de la collection AAF: l'ISOBLOC W 947 DP, un autocar mythique

1. Par Jacques Vaisson : découvreur du véhicule

1.1 le sauvetage d'un ISOBLOC W 947 DP

En 1988 un collègue d'Albibus, Alexis Rouquette, sensible à la conservation des véhicules de transports en commun par l'association CAR-HISTO-BUS, m'indiqua qu'un ancien autocar dormait dans un hangar appartenant à sa famille.

Je me rendis au village de Rayssac situé dans les Monts d'Alban à 600m d'altitude et à une heure de route d'Albi. Le propriétaire de l'autocar, Alfred Carivenc, me reçut et me précisa le type de l'autocar, un Isobloc, arrêté depuis environ 20 ans. Je lui indiquai notre projet de musée et le don par des transporteurs de plusieurs autocars. Mais ce projet n'intéressait pas monsieur Carivenc. Dans un premier temps il refusa même de me montrer le véhicule! Puis il m'ouvrit son hangar. Ce fut un choc... l'Isobloc était entouré et recouvert de monceaux de matériaux et d'objets les plus divers, seul l'avant du car était visible mais celui-ci était en parfait état. Je le remerciai de

m'avoir reçu mais fus déçu de ne pas pouvoir récupérer ce beau véhicule d'avant-garde pour son époque. Rappelons que les Isobloc sont les premiers véhicules européens à caisse autoportante et à moteur arrière.

Les années passèrent, le fils d'Alfred Carivenc hérita du hangar et le garda dans l'état où son père l'avait laissé...

En 2014, à l'occasion d'une randonnée pédestre nous nous rendîmes, mon épouse et moi, à la fête du village de Rayssac. Ce fut le moment de reprendre contact avec la famille Carivenc. Le maire du village nous présenta à une des sœurs du propriétaire, sœur Simone, religieuse de son état. L'idée de sauver l'autocar en l'offrant à un musée la séduisit mais elle devait convaincre son frère, ce qui n'était pas gagné... Elle prit néanmoins mes coordonnées.

Puis en octobre 2016 sœur Simone me contacta pour m'annoncer la mort de son frère et me demander si j'étais toujours intéressé pour récupérer l'autocar. Rendez-vous fut pris. Je contactai l'association Autocars Anciens de France (AAF) située à Wissembourg dans le Bas-Rhin, dont je suis membre, pour les avertir de cette pièce exceptionnelle. Rappelons que l'essentiel de l'ancienne collection CHB se trouve dans la collection AAF à Wissembourg.

Mon épouse et moi, aidés de sœur Simone et de son neveu Sébastien consacrèrent une après-midi à dégager l'Isobloc de ce qui l'envahissait.

Les alsaciens arrivèrent le vendredi 25 novembre vers 16h30 à Rayssac pour charger l'Isobloc. Depuis le matin plusieurs membres de la famille Carivenc et moi-même avaient fini de dégager la place pour sortir la vedette. Le maire lui-même demanda à un agriculteur de tirer le car jusqu'à la place du village afin de faciliter son chargement . Tout était prêt pour l'arrivée du camion alsacien.

Le camion chargé de son précieux véhicule partit le samedi 26 novembre au matin et arriva en Alsace le soir-même sans incident.

Depuis l'Isobloc a été pris en main par une équipe de bénévoles pour un grand nettoyage intérieur et extérieur. L'objectif de l'association AAF est de le remettre en route.

Nous remercions chaleureusement la famille Carivenc pour ce merveilleux don.



CARACTERISTIQUES DE L'ISOBLOC W 947 DP:

Longueur: 9,20m

Poids total autorisé: 8400 kg

Places assises: 33

Boite de vitesses : Panhard 5 vitesses

Puissance: 85 cv

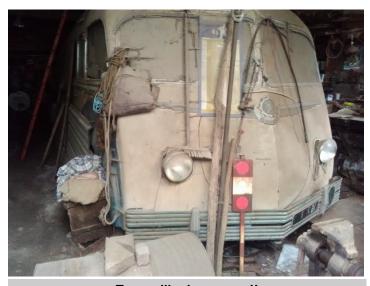
Moteur: Panhard 4 HL, 4 cylindres diesel

HL = huile lourde, ancienne dénomination pour le

Gazole

N° de série : 16033

Pour plus d'informations sur les autocars Isobloc nous vous invitons à consulter l'excellent ouvrage de notre ami et adhérent Nicolas Tellier « Les autocars Isobloc, éditions E-T-A-I ».



Trouvaille de grange !!

1.2 historique du véhicule par Jacques Vaisson

C'est l'entreprise et carrosserie Espérou d'Albi qui a vendu neuf cet autocar à un transporteur de la Haute Garonne en 1948. Malheureusement la préfecture de ce département ne possède plus de renseignements concernant ce véhicule immatriculé 344 EN 31. Une première fois l'entreprise Espérou récupère ce véhicule en août 1956 pour le revendre le 3 août 1956 à monsieur Louis Guiltou, taxi à Albi. L'Isobloc est ré immatriculé 123 CC 81. Trois ans plus tard la société Espérou reprend une seconde fois l'Isobloc et modifie à cette occasion sa face arrière en y installant cinq vitres. Le 11 août 1959 l'Isobloc deviendra la propriété d'Alfred Carivenc.

Alfred Carivenc exerçait à la fois les métiers de boulanger et de transporteur et même à une époque d'épicier.

Le car servait essentiellement à la desserte des marchés, le mercredi celui de Réalmont en desservant Teillet, le Travet, Saint Antonin-de-Lacalm, Saint-Lieux-Lafenasse et, une fois par mois celui de Montredon-Labessonnié par la Tibarié, Arifat et Saint-Pierre-de-Trivisy, le premier lundi de chaque mois celui d'Alban par Saint-Jean-de-Jeannes et Paulinet. Les premiers et quatrièmes mardis de chaque mois le car se rendait à la foire d'Albi via Teillet, le Travet, Roumégoux et Fréjairolles. Les gens se rendaient à pied depuis leur ferme et attendaient le car le long de la route. Ces services n'étaient pas très rentables et bénéficiaient d'une subvention.

Entre 13 ans et 16 ans sa fille Jeanine accompagnait son père et encaissait le prix de la course auprès des voyageurs.

« Mon père regardait dans le rétroviseur si j'effectuais correctement le travail. En hiver il fallait mettre de la braise sous le moteur pour qu'il puisse démarrer. Les passagers se rendaient principalement sur les marchés pour vendre leurs produits notamment de la volaille. La galerie était chargée de corbeilles remplies de produits fermiers. Le car tirait une remorque dans laquelle on pouvait transporter deux ou trois veaux destinés au marché aux bestiaux de Jarlard à Albi, puis nous garions le car place Pelloutier pour la durée de la foire. Le 24 juin nous emmenions, si le car était plein, des



Chargement de nuit en présence de M. le Maire de Rayssac, de la presse locale, et d'une trentaine d'habitants du village



un train routier inhabituel sur une aire d'autoroute quelque part entre le Tarn et le Bas Rhin

pèlerins au pèlerinage de Saint-Meen dans l'Aveyron où la source est réputée pour guérir les maladies de peau ».

2. par Benoît Gruhier, historien spécialiste de l'autocar



Les arguments des premiers Isobloc sont : économie, résistance, confort, vitesse, sécurité. Un beau programme.

Un superbe Isobloc comme cadeau de Noël à AAF

Beaucoup d'entre nous savent ce que représente l'Isobloc dans l'histoire de l'autocar, un modèle mythique, considéré comme révolutionnaire à sa sortie, parce que le premier sans châssis. Celui qui vient de rejoindre la collection AAF en est un de première génération.

Comme dans bien d'autres domaines, le progrès dans l'autocar est jalonné d'étapes. Au lendemain de la guerre 14-18, on est encore dans l'archaïsme avec des châssis cadres droits, roues à bandages, frein seulement sur l'arbre de transmission et embrayage à cône garni de cuir. Cela fonctionne et les diligences et omnibus à chevaux sont déjà au rayon des souvenirs. Pour autant, à cause d'un freinage dont la piètre efficacité dépend aussi de l'état de la chaussée, atteindre ou dépasser les 30 km/h relève d'une grande témérité, voire de l'inconscience.

Quelques années plus tard, à partir de 1922, les châssis pour transports de voyageurs deviennent surbaissés, les pneumatiques

se généralisent et les freins accolés aux roues également, d'abord aux roues arrières, bientôt sur les quatre roues. Dépasser les 50 km/h n'est alors plus une folie.

La parenté entre ces Gar-Wood américains et l'Isobloc est évidente. Au jeu des « 7 erreurs », la courbure du pavillon, la position des phares et les coins de pare-brise sont différents.



L'étape suivante survient en 1931 avec l'apparition de l'ossature métallique, rendue possible avec l'invention aux Etats-Unis de la soudure électrique. Dès cette année-là, Citroën imprime son nom dans l'histoire de l'autocar en lançant en série son C6G1 intégralement métallique. Pour les carrossiers constructeurs, cela signifie un changement de métier radical. De menuisier, on devient soudeur! Joseph Besset, carrossier à Annonay, se convertit à la nouvelle technique en 1934. Son affaire est prospère et sa réputation s'étend à tout le pays. Il est ainsi devenu un client très important d'un négociant réputé en fournitures et accessoires pour l'automobile, du nom de Boyriven. Monsieur Boyriven est à l'affût de toutes les nouveautés et c'est d'ailleurs grâce à ses représentants, lesquels propagent innovations esthétiques et nouvelles techniques, que tous les carrossiers sortent en même temps des modèles très ressemblants.

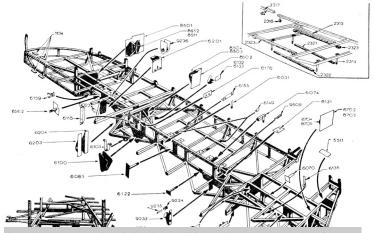
Etre le premier

Joseph Besset est donc très à l'écoute des informations de Monsieur Boyriven et quand ce dernier lui raconte qu'en Amérique un ingénieur a conçu une grosse voiture puis un autocar sans châssis, un mélange de curiosité et d'inquiétude l'envahit. Il avait pris un peu de retard à l'adoption de l'ossature métallique ; cette fois, il n'est pas question pour lui de se laisser doubler. Il s'empresse donc d'écrire au constructeur américain Gar Wood pour négocier une licence de fabrication en France. La réponse est positive. Joseph Besset constitue le 26 avril 1937 la Société française Gar Wood. L'accord de licence avec les Américains est conclu là bas le 29 juin 1937, suite à quoi ces derniers expédient la documentation et surtout une ossature nue à reproduire. En fait, Besset ne va pas se livrer à un exact copier-coller, dans la mesure où il entend employer des tubes disponibles sur le marché français, en l'occurrence de section 40 x 27 mm et non pas les carrés de 31,5 x 31,5 du Gar Wood, qu'il aurait fallu importer. De même il ramènera toutes les dimensions à leurs valeurs les plus proches dans le système métrique. Côté mécanique, il trouve en France chez Matford, moteur et chaîne cinématique identiques à ceux du Gar Wood d'origine, ainsi que la direction. L'essieu avant de camion Matford, très surbaissé pour passer sous un moteur à l'avant est remplacé par un nouveau plus droit, de conception Besset, avec plans d'appui de la suspension positionnés convenablement, mais auxquels se rattachent les pivots, roues, freins et accessoires de direction d'origine Ford.

Les compagnons de Joseph Besset mettent les bouchées doubles pour que le prototype soit présenté à la Foire de Lyon au printemps 1938 et de fait, il est terminé le 12 mars. La silhouette avec l'arrière arrondi ainsi que l'avant en coupe-vent sont identiques au modèle américain. Toutefois, le rayon supérieur des cintres de pavillon est moins prononcé, ce pour recevoir l'inévitable galerie, non prévue sur l'original, pourtant dépourvu de soutes à bagages. A première vue, seule la faible hauteur serait, pour les initiés, un indice de la structure autoportante. Par contre, ce qui n'échappera pas au grand public et bien sûr aux professionnels, c'est la position du moteur tout à l'arrière. La légèreté et le confort qui découlent de ces deux spécificités seront de réels atouts. La capacité est de 29 places. Aujourd'hui, ce serait celle d'un midibus court, mais en 1938, les modèles courants pour les lignes régulières et le tourisme ne sont guère spacieux. Chez Renault, l'ADJ compte 22 places et le ZP à conduite avancée, 31 sans strapontins.

Révolutionnaire

Ce qui impressionne la profession, c'est que ce 29 places ne pèse que 2150 kg en ordre de marche et en charge 6900 kg. Dans le transport, on est hanté par un adage perpétuel, « le poids c'est l'ennemi ». C'est le premier véhicule industriel, aménagé qui plus est, dont le poids à vide soit inférieur à la charge payante. Par comparaison, le Renault ZP, qui affiche 11000 kg de poids en charge, pèse 7200 kg à vide.



Les longerons de châssis traditionnels sont remplacés par une poutre composée de quatre treillis verticaux en tubes soudés. Les tubes horizontaux reliés par des entretoises vont travailler en compression pour les tubes supérieurs et en allongement pour les tubes inférieurs. Toutes les autres barres vont contribuer à la rigidité de l'ensemble.



Dessinée au compas, la proue se veut aérodynamique. Un hayon central et deux larges portes latérales facilitent l'accès à la mécanique.



La première génération d'Isobloc s'est brusquement trouvée démodée fin 1948 avec la nouvelle génération 648, à l'arrière vitré. Beaucoup des précédents ont alors été modifiés, le nôtre n'y a pas échappé.



41 ans. C'est la magie des « sorties de grange » qui font saliver tous les amateurs de véhicules anciens. Le véhicule est miraculeusement complet, dans son jus et sans corrosion apparente.

En plus d'être léger et aérodynamique, le car est animé par un moteur brillant qui a l'avantage d'être compact, le Matford V8-78, 77,7 x 95,2 mm de 3611 cc, 17 cv fiscaux (21 dans le cas d'un transport pour compte propre) et 90 ch réels, suivi d'une boîte Ford à quatre rapports. Le cocktail procure des accélérations, une vitesse de pointe soutenue et des aptitudes en côte qui « scotchent » les meilleurs Saurer de l'époque. Pour autant, la consommation du moteur à essence reste raisonnable compte tenu de la légèreté du véhicule. Même sur des parcours qualifiés de difficiles, elle s'établit tout au plus à 28 L aux cent et tombe en dessous des 20 L dans des conditions favorables. Face à des transporteurs devenus inconditionnels du diesel, l'argument consommation ne suffira pas toujours et il faudra leur rappeler les vertus de l'essence, qui reste fluide aux plus basses températures, le démarrage aisé du moteur et sa simplicité d'entretien.

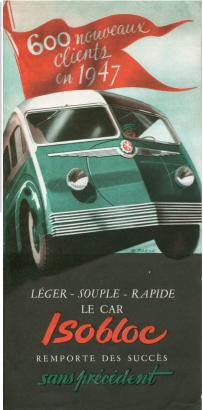
L'autocar est long de 8,90 m sur un empattement de 5,075 m. Il est large de 2,45 m et haut de 2,52 m sur caisse, 2,75 m sur galerie. Grâce à l'absence d'arbre de transmission sous le plancher, le couloir central est très bas par rapport au sol, 460 mm, si bien que la hauteur intérieure atteint 1,95 m. Les porteurs de chapeau apprécient. Le moteur arrière est un progrès relatif en matière de confort, car si le bruit est atténué et si les odeurs ont disparu, en hiver, on ne peut plus compter sur le passage du tube d'échappement pour apporter un peu de chaleur. Côté suspension, les lames classiques, associées à des amortisseurs Houdaille à levier, n'ont d'autre rôle que de maintenir toutes les roues en contact avec le sol. Pour absorber les secousses, c'est la garniture des sièges qui fait le travail. Le chauffeur découvre un poste de conduite dégagé à l'accès aisé. Il est conquis par la légèreté de la direction, de même que par l'assistance des freins, un procédé Westinghouse qui puise l'énergie dans la dépression d'air à l'admission. Lui et les mécaniciens apprécient aussi la facilité d'accès au moteur grâce à un hayon central et des grandes joues montées sur charnières. Enfin, détail non négligeable, la roue de secours est logée verticalement dans la face avant et compte-tenu des dimensions 190x20 réduites, sa mise en place réclame moins d'efforts que les roues habituelles.

Un succès stoppé par la guerre

Passé la présentation du prototype à la foire de Lyon, Joseph Besset décide de remplacer le nom Gar-Wood par Isobloc, du grec isos signifiant égal et du néerlandais bloc signifiant tronc. En ce qui concerne l'industrialisation, plutôt que créer de nouveaux ateliers à l'usine d'Annonay, Joseph Besset, préfère démarrer sur un nouveau site. Il choisit à Lyon l'ancienne usine Cottin-Desgouttes, qui avait fermé en 1932. Faute de moyens, il doit s'associer pour cette acquisition aux frères Sulitzer, à la tête de l'affaire Titan, constructeurs de remorques mais aussi de carrosseries d'autocars. En fait, dans un premier temps, les ateliers lyonnais ne feront qu'équiper mécaniquement la carcasse assemblée à Annonay et qui y retourne ensuite pour la tôlerie et la finition. Le premier Isobloc de série est dénommé W538FD, autrement dit Wood (de Gar Wood), mai 1938 (date de lancement) et FD pour Ford. Les commandes affluent, mais la production ne suit pas et les frères Sulitzer entreprennent d'en produire une partie dans leurs ateliers de Villefranche. Environ 200 autocars sont déjà livrés lorsqu'en mai 1940 éclate la guerre. En zone libre, Isobloc continue à produire essentiellement pour l'Armée de l'Air et expérimente parallèlement des motorisations alternatives au V8 Ford, avant de se fixer sur le Rochet-Schneider 420G, un quatre-cylindres 110 x 140 long de 90 cm et développant 75 ch lorsqu'il fonctionne à l'essence, mais au gazogène ou au gaz de ville, la puissance est ramenée à 70 ou 60 ch. Ce sont donc deux nouveaux modèles qui sont homologués en février 1943 le 1042RS à gaz et le 1042RS5 à gazogène, lequel sera livré à au moins 61 exemplaires principalement au Ministère de l'Intérieur et à quelques transporteurs.

La guerre n'est pas encore terminée qu'Isobloc fait homologuer le 21 juillet 1944 diverses améliorations apportées au W538FD et décidées en août 1943. Elles affectent les roues, fixées par huit boulons au lieu de cinq, le freinage, le refroidissement (radiateur plus grand) et le filtre à air, désormais à bain d'huile. Le W538FD devient ainsi le W843M, M signifiant Mercury, une marque du groupe Ford, appliquée au même moteur que celui d'origine. Les autres motorisations d'origine Buick, Chevrolet, Renault ou Rochet Schneider essayées durant la guerre passent aux oubliettes. Un peu plus d'un an après, Isobloc remplace le V8-78 par le nouveau V8-99 de 3920 cmc (80,9 x 95,25) de 95 ch pour 19 cv fiscaux et le modèle se retrouve renommé W843M2.

En 1947, un nouveau pare-chocs est la plus visible des nouveautés. Les progrès techniques affectent notamment le freinage qui devient intégralement pneumatique et l'apparition d'une version diesel.



L'absence de capot moteur permet d'aménager deux places face route à l'avant.



En guise de chauffage, une déviation du tube d'échappement a été ajoutée au sol de l'habitacle par les ateliers Espérou.



Un concurrent de taille

Avec toutes ces améliorations, Joseph Besset est conforté dans son ambition de dominer le marché de l'autocar. C'était sans compter avec l'irruption fracassante d'un nouveau venu, Chausson, dont le modèle présente deux avantages, une grande capacité de 45 places permise par la longueur de 10 m à la limite du code de la route et la position du moteur à l'avant ce qui permettra d'en adapter des différents aussi bien à essence que diesel. En 1945 et les quatre années suivantes, les pénuries persistent et les transports en commun sont très sollicités. C'est l'époque glorieuse des autocars bondés. Les transporteurs en tiennent compte dans leur choix et la robustesse n'est pas l'argument qu'ils perçoivent en songeant à Isobloc.

Une consolation toutefois, la marque figure parmi les trois inscrites comme constructeurs d'autocars et autobus dans le plan Pons, à savoir Chausson, Isobloc et Verney. Rappelons que le plan Pons, qui résulte d'une liste d'ordonnances d'arrêtés et de décrets entre le 30 septembre 1940 et le 7 juin 1945, entend organiser l'industrie automobile et lui fixer un programme de fabrications pour cinq années. Ainsi, chaque marque a un objectif de voitures et de véhicules utilitaires et industriels à atteindre, année par année. En matière de cars et bus, seul un objectif global de 25 000 véhicules sur les cinq ans est fixé. Etre inscrit au plan Pons et le respecter, cela donne droit aux attributions des matières premières correspondantes (métaux, caoutchouc...) et surtout à un cours officiel, c'est ce qui est important pour Isobloc. La production de véhicules non prescrits induit un approvisionnement de matières sur le marché parallèle réputé plus coûteux et aléatoire. Notons que le tableau des prévisions de fabrication est muet sur les carrossiers et sur la production de châssis cars chez les constructeurs de poids-lourds.

Le plan Pons n'est pas la seule disposition prise par l'administration. Elle poursuit une mesure introduite durant la guerre et qui vise cette fois l'acheteur. Préalablement à l'acquisition d'un véhicule, il doit obtenir de sa préfecture une licence, attribuée en fonction des priorités et des disponibilités. Dans un contexte de rationnement sévère des carburants et de pénurie de pneumatiques, les professionnels sont exaspérés. Ils se demandent bien en quelle année ils toucheront les fameux 5000 véhicules promis. Pour 1945 Isobloc est en tête avec 213 unités, devant Chausson (193), Verney (44) et Berliet (43). C'est en 1947 qu'Isobloc atteindra son plus haut score avec 591 unités produites.

Enfin un diesel

Dans le pays où le carburant est devenu le plus cher d'Europe, le diesel gagne du terrain. Les clients pressent Joseph Besset de s'y mettre. Soucieux de ne pas traiter avec un concurrent, sa première option est le Irat DOG 4-100 de 3925 cc (4x 100x125) de 11 cv / 70 ch qui débouche sur le W947DD homologué le 6 novembre 1947.



Obligatoire sur les autocars neufs depuis le 1^{er} janvier 1973, le contrôlographe le devient vite aussi sur tous ceux déjà en circulation. Si l'appareil en lui-même ne valait à l'époque que 755 Francs, sa pose, surtout avec une mécanique toute à l'arrière, pouvait s'avérer compliquée. Alfred a préféré réformer son car et en acheter un autre.

Mais dans le même temps, Irat réalèse les cylindres à 105 mm et les W947DD suivants seront animés par le 4-105 de 4330 cc (4x 105x125) de 15 cv fiscaux et développant 75 ch à 2500 tr/mn. Le 36^e et dernier W947DD sera livré en 1949. La puissance du DOG se révélant insuffisante, Isobloc se tourne dès la sortie du W947DD vers Panhard, dont le 4HL équipe déjà les Chausson, MGT, Delahaye et Verney. Ce quatrecylindres est plus lourd, 565 kg au lieu de 330 kg et plus encombrant que le DOG, puisque long (de l'avant du ventilateur au plan de joint arrière) de 1016 mm au lieu de 841 mm, mais avec ses 5700 cc (4x 110 x 150), il développe 85 ch à 2000 tr/mn pour 15 cv fiscaux. Alors que le moteur DOG était suivi de la boîte Ford, le Panhard est suivi de la boîte Panhard à cinq rapports. Le pont arrière reste le Ford dans tous les cas. Le modèle W947DP n°15001 est présenté le 15 janvier 1948. Six mois plus tard, le 8 juin 1948, le W947DP devient le 947DP2, tête de série 16001, par remplacement du freinage assisté par dépression, par un freinage entièrement pneumatique, toujours signé Westinghouse.

Une relique

Notre Isobloc W947DP2 affiche une capacité de 33 places, pèse 4100 kg à vide pour 8600 kg en charge. Il porte le numéro de série 16033 ce qui situe sa sortie d'usine en décembre 1948. C'est aussi un des derniers de la série, puisque son remplaçant, le 648DP, a été présenté au salon d'octobre 1948. Il a été vendu dans la région toulousaine par les Ets Esperou d'Albi. L'entreprise Esperou ayant subi un incendie qui a détruit ses archives en juillet 1991, notre ami Jean-Claude Espérou se souvient seulement que le car a été repris lors d'une autre transaction et revendu dans le Tarn. le 3 août 1956 d'après la carte grise et où le numéro 123 CC 81 lui a été attribué. Son dernier propriétaire Alfred Carivenc de Rayssac à côté de Teillet dans le même département, a commencé comme épicier-boulanger et transporteur en 1934. Il a acquis ce car le 11 août 1959 pour assurer les liaisons tantôt vers Albi, tantôt vers Alban, tantôt vers Réalmont, suivant les jours de marchés et foires. En 1975, l'autocar âgé de 27 ans est remisé dans une grange, trop vieux pour mériter l'installation d'un contrôlographe devenu obligatoire. L'entreprise Carivenc lui survivra avec d'autres autocars jusqu'en 1984 après cinquante ans d'existence. C'est grâce à l'opiniâtreté de Jacques Vaisson, fondateur de l'association Car-Histo-Bus et demeurant à Albi, que ce monument de l'histoire de l'autocar est retrouvé en 1988, mais Maurice Carivenc, fils d'Alfred, refuse de s'en séparer. Ce n'est qu'après le décès de Maurice, le 4 avril 2016, que la famille reprend contact avec Jacques Vaisson et finalement l'offre à Autocars Anciens de France, dans l'espoir que le musée de Wissembourg sera sa dernière demeure et que l'association en prendra grand soin.

On ne sait pas si la peinture est celle d'origine, en tous cas elle est par bonheur dans les standards de l'époque. Comme beaucoup de ses congénères, après la sortie du modèle 648 entièrement vitré à l'arrière, le car a subi un lifting de modernisation qui a consisté à supprimer la cloison arrière qui séparait le compartiment moteur de l'habitacle et à découper la tôle de la poupe de façon à laisser place à des surfaces en plexiglas. Un panneautage intérieur a rétabli l'isolement du compartiment moteur. L'état du véhicule à la fois « dans son jus » est exempt de corrosion et exceptionnel. Les sièges sont de belle qualité et bien conservés. L'état de la mécanique, trop longtemps en sommeil mais complète, exigera probablement quelques travaux.

Benoît Gruhier

Dates à retenir

Journées travaux à Wissembourg

SAMEDI 7 janvier - 21 janvier - 11 février - 25 février - 18 mars - 1° avril - 8 avril -

Nous sommes présents de 9.00 h à 16.00 h (accueil café dès 8.45 h), mais chacun vient et part selon ses disponibilités. Le repas de midi est pris en charge par AAF. Inscrivez vous par mail <u>assoautocarsanciensdefrance@orange.fr</u>sinon tel. 06.20.40.94.66.

Rencontres mensuelles de véhicules de collection à Wissembourg,

site EUROMOBILE : tous les premiers dimanche du mois

DIMANCHE 1° janvier - 5 février - 5 mars 2 avril - 7 mai - etc... toute l'année

Ouvert aux visiteurs - buvette

Manifestation sur lesquelles un ou plusieurs de nos autocars sont exposés pour assurer l'animation

Du 27 au 29 janvier : salon TOURISSIMO à Strasbourg

Du 3 au 5 février : salon FESTIVITAS à Mulhouse

Du 3 au 5 mars : salon RETRO CLASSICS à Stuttgart

Du 15 au 17 avril : salon RETROPOLIS à Besançon

Du 21 au 23 avril : Rencontre Européenne d'autocars de collection à Sinsheim (Allemagne)

Du 17 au 20 août : rencontre d'autocars de collection en Sarre (Allemagne) chez le transporteur Horst Becker

Dans la série photos d'antan cette magnifique image d'une belle brochette d'autocars, prise à la gare de Mulhouse

Nos sorties d'une journée

Samedi 4 mars: salon Retro Classics à Stuttgart

Dimanche 19 mars : un dimanche à la campagne en autocar ancien - la Vallée de la Bruche déjeuner dans une ferme-auberge

Samedi 15 avril : salon RETROPOLIS à Besançon, ou découverte libre de Besançon

Samedi 22 avril : sortie à l'occasion de la Rencontre Européenne des autocars de collection et visite du Technik-Museum de Spire

Nos sorties de plusieurs jours :

SAMEDI 11 ET DIMANCHE 12 MARS : déplacement de 2 jours à REIMS à l'occasion du salon champenois du véhicule de collection, visite de Reims et d'une cave de Champagne, visite du musée automobile de Reims

DU 21 AU 23 AVRIL 2017 : (3 jours) déplacement en autocar de collection pour la Rencontre Européenne d'autocars de collection pour la 5° fois à Sinsheim (Allemagne)

DU 2 AU 6 JUILLET 2017 : voyage de 5 jours en Charente Poitou et Vendée - La Rochelle - Fort Boyard - Ile de Ré - le Musée Automobile de Vendée

DU 18 AU 20 AOUT 2017: (3 jours) déplacement en autocar de collection pour la 2° rencontre d'autocars de collection en Sarre/Allemagne chez le transporteur Horst Becker



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, Espace EUROMOBILE, Route de Lauterbourg - 67160 WISSEMBOURG

BULLETIN D'ADHESION: Je se	ouhaite devenir membre de l'association	AAF			
Montant de la cotisation annuell	e = 30 €, ou plus si vous le souhaitez.				
Un reçu fiscal à faire valoir sur v	otre déclaration d'impôts vous sera déli	vré			
Nom et prénom :	Mail				
N°Rue	code postal et ville				
Tél fixe	Tél portable				
Profession (ou activités)	ci-joint chèque de	f à l'ordre de A A E			