



AUTOCARS ANCIENS DE FRANCE

Association à but non lucratif pour la préservation des autocars anciens

FUTUR ESPACE EUROMOBILE



Adhérent à la Fédération Française des
Véhicules d'Époque - membre N° MM 1160

BULLETIN D'INFORMATION N° 16 - AVRIL 2012

www.autocarsanciensdefrance.fr

Nombreuse; information; sur le forum du site

Dimanche 15 juillet 2012

AUTO RETRO NORD ALSACE

Grande exposition internationale de véhicules de collection

10.00 h à 17.00 h - Betschdorf : au futur musée

2 route de Soufflenheim

Voitures de collection

et de prestige

Bus, cars, camions, tracteurs

Engins agricoles et TP

Visite de l'atelier de restauration

Bourse de pièces



tarte flambée et

autre restauration midi et soir

Entrée 2 €, enfants jusqu'à 12 ans gratuits

Contact exposants : asso.aaf@laposte.net - 06.20.40.94.66.

Des colonnes de levage en don

Notre atelier de restauration ne cesse de s'équiper en outillage en tous genres, offerts par des entreprises mécènes. C'est ainsi que nous avons reçu, à titre de don, de la part de la CTS (Compagnie des Transports Strasbourgeois) six colonnes de levage pour soulever nos autocars et travailler dans des conditions optimum, un grand merci à la CTS. Reste à trouver une rouleuse de tôle, qui aurait cela dans ses équipements et serait prêt à s'en séparer ?



Sébastien Lasfargue, Directeur Technique de la CTS (à droite)

remet 6 colonnes de levage à Michel Kugler, Président d'AAF (à gauche)

Dans la série cartes postales anciennes...



Renault R 4190

Dates à retenir : Consulter le calendrier en page 4

Le mot du Président

Chers amis des autocars anciens,

Je suis fier et heureux de voir que vous êtes de plus en plus nombreux à nous rejoindre. A côté des « historiques » de la première heure, les « petits nouveaux », originaires de toutes les régions de France et d'ailleurs, viennent grossir nos rangs. Le cap des 200 adhérents sera bientôt franchi, et la confiance que vous nous témoignez nous pousse à aller plus loin.

L'année 2012 sera celle des grandes décisions. Les pouvoirs publics, que nous avons tous rencontrés au cours de nombreuses réunions tout au long de l'hiver, nous ont donné des signes encourageants. Leur soutien semble désormais acquis, sous des formes diverses, mais toutes positives.

Nous tenons cette année notre sixième Assemblée Générale ; le temps passe vraiment très vite, et nous sommes à la veille de notre deuxième Auto Retro Nord Alsace, qui se tiendra à Betschdorf le dimanche 15 juillet. A ce sujet, nous aurons besoin de toutes les bonnes volontés pour donner un coup de main ce jour là, je compte sur vous.

Venez nombreux à notre AG du samedi 5 mai, ce sera l'occasion de vous informer, de vous écouter, de vous expliquer les points que vous ne comprenez peut-être pas, et, de manière générale, de vous rencontrer et de faire de cette journée un beau moment d'échange.

Merci de votre soutien, et rendez-vous au 5 mai.

Michel KUGLER

Président d'Autocars Anciens de France

RETRO CLASSICS Stuttgart 2012

C'est pour la troisième année consécutive que nous avons participé, au mois de mars, avec l'un de nos véhicules, à l'immense exposition RETRO CLASSICS à Stuttgart. Cette année nous avons présenté le SAVIEM E 7 de Marcel KUNEGEL. Une fois de plus cette manifestation grandiose a tenu ses promesses : plus de 3000 véhicules anciens présentés, dont une trentaine d'autocars, autant de camions, une centaine de tracteurs agricoles, et des milliers de voitures rutilantes..... Une quarantaine d'adhérents et sympathisants de notre association se sont rendus sur place le samedi en autocar (récent !) pour admirer ces merveilles d'une autre époque.



Le stand d'information AAF et notre SAVIEM E 7 qui a fière allure entouré de ses congénères venus de toute l'Europe.



MARDI 8 MAI 2012 (férié)



Bienvenue à bord

Balade nostalgique

en autocar de collection SAVIEM S 53 M

- **THANNENKIRCH** : joli village de montagne dans un écrin de verdure
- **STE CROIX AUX MINES** : visite de la scierie-musée Vincent
- Promenade en autocar **DELAHAYE** de 1938
- visite d'un atelier de sculpture sur bois



Touring Hôtel Thannenkirch

- départ **7.15 h Betschdorf** : devant la mairie - **7.45 h Haguenau** : parking quai des pêcheurs ;
- **8.30 h Strasbourg** : parking Palais des Congrès (en face du Hilton) - **9.15 h Sélestat** : Gare
- Ste Croix aux Mines : pause café + gâteau, puis visite de la fameuse scierie-musée Vincent
- Thannenkirch : déjeuner au Touring Hotel : quiche alsacienne, Coq au Riesling, Spaetzle maison, tarte aux fruits de saison - puis découverte de Thannenkirch à bord d'un car Delahaye de 1938 — visite de l'atelier de sculpture sur bois de Pascal Bosshardt
- Au retour arrêt à Ribeauvillé : (re)découverte de cette charmante cité médiévale
- Arrivée Strasbourg environ 18.15 h, Haguenau environ 19.00 h, Betschdorf environ 19.30 h

Promenade en autocar Delahaye



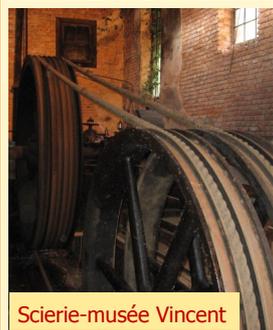
PRIX PAR PERSONNE :

Membres de l'association AAF **40 €**

Non membres **45 €**

Comprenant :

- Le voyage en autocar ancien
- L'accueil café + gâteau
- La visite commentée de la scierie-musée
- le repas de midi (sauf les boissons)
- La promenade en autocar Delahaye



Scierie-musée Vincent



Visite atelier sculpteur sur bois

Inscription par mail : asso.aaf@laposte.net, sinon tel. 06.20.40.94.66 en indiquant le nombre de personnes et votre numéro de téléphone

Payable le jour de la sortie en espèces ou par chèque à l'ordre de Autocars Anciens de France. Pour des raisons de simplification nous ne faisons pas payer d'avance ; veuillez honorer votre inscription ou annuler si vous avez un empêchement.

Le Berliet PLR, un monstre sacré

par Benoît Gruhier

Autocars Anciens de France vient de rentrer un autocar Berliet PLR10B de décembre 1955. Beaucoup ont à cette occasion, découvert l'existence d'un modèle qui s'est surtout fait sa réputation dans l'urbain.

Avant-guerre, Berliet court derrière Renault avec ses autocars, PCK contre ZP, GDSL contre AEMD, PSA contre ADJ. Renault est largement en tête en volume, présent dans les plus grandes entreprises. Pendant la guerre, Renault suspend la production d'autocars, tandis que Berliet continue à livrer une version gazo du PCK. La paix revenue, le bureau d'études n'a pas de remplaçant au PCK. Or, d'autres ont mis à profit la sous-activité pour étudier. Chausson sort le grand véhicule dont le pays a besoin, déclinable en autocar ou en autobus, puis Renault présente fin 1949 un autocar de même capacité que le Chausson, mais à moteur horizontal sous plancher.



Le car lors de son arrivée à Albi chez Car Histo Bus en provenance des Cars Sétois il y a 20 ans

Paul Berliet, qui a repris la tête de l'entreprise en juillet 1949, constate ce que vaut son PCK conçu en 1935, face à des Chausson, Renault ou Isobloc. L'idée de voir le réseau urbain de Lyon, s'équiper en Renault ou Chausson le hante. Il rencontre les dirigeants du réseau qui lui demandent un super PCK. Il sort le PCR ; on est loin du compte.

Parmi les nombreux ingénieurs allemands "invités" à venir travailler en France en 1945, figure un certain E.M.Haug, spécialiste des autocars, placé chez Rochet Schneider. Là, il étudie un tout nouveau modèle répondant à la même définition que le Renault 4190. Mais la marque est à bout de souffle et n'a pas les moyens de poursuivre le développement des projets, tracteurs porte-chars et autocars. Les ingénieurs changent d'employeur. Mr Haug modifie ses plans en fonction des moteurs Berliet, dont la version horizontale est aussi à l'étude et qu'il lui faut positionner non plus à gauche, mais à droite. Il doit aussi modifier sa conception d'ensemble en vue de la fourniture de châssis aux carrossiers. Ce sera une bonne nouvelle pour ceux frustrés de ne pouvoir travailler sur soubassement Renault. En outre, l'équipement mécanique du châssis avant assemblage de la caisse permet de gagner du temps.

Trois prototypes de châssis habillés en fourgons vont valider moteur et châssis en 1950, un autocar et surtout un autobus sont immatriculés au printemps 1951. Il y a urgence ! L'OTL (Compagnie des Omnibus et Tramways de Lyon) a déjà pris possession de 15 Chausson ASH, 10 MGT à moteur arrière et a reçu un Somua OP8 similaire à ceux de la RATP. Le PLR a un argument sur eux, son moteur n'encombre pas le véhicule, même si la hauteur de plancher, 811 mm à l'avant, 801 dans le reste du véhicule, contre 747 à 756 dans le Chausson et 700 dans le Somua est supérieure. Finalement, l'OTL ne commandera que 15 PLR, livrables en 1956. Heureusement, une opportunité s'offre à Berliet avec la demande de la Empresa Nacional de Transportes du Chili, à la recherche d'un autobus mixte de grande capacité. Le gouvernement chilien, hostile aux américains et leur alliés, favorise la France (bien qu'adhérente à l'OTAN). Berliet emporte le marché pour 200 PLR10, ce qui va précipiter son industrialisation. Dans la foulée, Berliet extrapole du PLR un autobus de 12 mètres à trois essieux, le PBR, d'une capacité de 125 places. Ni Chausson, ni Renault ne peuvent rivaliser. Avec le PBR, Berliet va reconquérir Lyon, Marseille, Alger, Bordeaux, Clermont-Ferrand, Metz, développer en collaboration avec Vetra un trolleybus, que l'on retrouvera à Lyon, Marseille, Nice, au Caire et à St.Etienne. Le PLR roulera dans les rues de Lyon, Marseille, Nice, Le Mans et Toulon.

L'autocar

Si l'autobus PLR se révèle plus efficace que le Renault au moteur moins puissant et plus bruyant, le PLR a plus de peine à trouver ses marques. Il est inévitablement plus cher que les Renault et Chausson, ces derniers venant de subir une cure de jouvence avec une nouvelle face avant très moderne. De plus, Chausson a également sorti un modèle à moteur central l'AN. Un autre facteur économique ne plaide pas en faveur du PLR, un poids à vide de 10400 kg, comparé aux 7780 du Chausson et aux 7630 du Renault, qui se traduit par une surconsommation. Résultat, il faut aller en Algérie pour voir le PLR exploité en lignes régulières. En métropole, c'est essentiellement comme car de tourisme, que le PLR va toucher sa clientèle, parfois habillé par un spécialiste.



Chargement du PLR en octobre 2011 à Ungersheim (Haut Rhin) à destination de Betschdorf. Comment ont-ils fait pour soulever le car sur le col de cygne de la remorque ? Deux hommes à gauche, deux hommes à droite, et HOP.....



Si, si... Jean Michel, ça passe !

Le PLR est un modèle très évolutif surtout en mécanique. Aux moteurs cinq-cylindres 7,9L et six-cylindres 9,5L, s'ajoute le gros six-cylindres de 14,7 L, développant 200 ch et 260 ch avec le turbocompresseur, ce qui en fait alors l'autocar le plus puissant d'Europe et même du Monde pour un seul moteur. L'adoption du système d'injection licence MAN à partir de 1959 améliore le rendement et élimine le turbo.

Face à l'écrasante domination des Chausson et Renault sur le marché des 45 places, Berliet et sa force de vente se consolent avec le succès inattendu, y compris en car de luxe, du PLB, un châssis classique à moteur avant. C'est un rôle de figurant qui ne répond pas aux ambitions de Paul Berliet, lequel confie à Monsieur Haug l'étude d'un nouvel autocar. Ce sera le PLH de 1956 à structure treillis plus légère et aîné d'une famille à succès les PH. Les derniers PLR sortent en 1963.

Notre PLR

Les modèles sauvegardés de la gamme PLR-PBR se comptent sur les doigts de la main. Rétro-Bus-Lyonnais maintient en état de marche le PLR10MU numéro 85 de 1961, ex service transports Berliet. L'AMTUIR a dans sa collection le PLRC8U numéro 19 de septembre 1956 du Mans. Un trolleybus lyonnais VA3B2 (Vetra sur PBR) de 1952 est au musée de la Rochetaillée. Un PBR ex Marine Nationale Hyères est chez un collectionneur particulier. Quant aux autocars, sauf révélation, on n'en recense que deux, celui à porte battante de la Fondation Berliet, et le PLR10B numéro de série P5647 (le premier PLR10B débute au P2225 en juillet 1953) mis en service le 16 décembre 1955 par les Cars Setois, sous le numéro 772 CR 34 et offert par Monsieur Chauvin à Jacques Vaisson pour Car-Histo-Bus, et récupéré il y a quelques semaines par AAF. Il est assurément plus beau que celui conservé par Berliet au Montellier et formait avec l'AN récupéré par Standard 216, les deux seules pièces de grande valeur de la collection. Les caractéristiques sont les suivantes :

Benoît GRUIER



Vitres teintées !
et pas un siège usé ou déchiré !



Chargement du PLR à Ungersheim en octobre 2011 à l'aide d'un « Wagner » de l'association Groupe Rodolphe, surgi du fonds des Mines de Potasse d'Alsace.

Avec la participation de

Conseil Général



Haut-Rhin



Longueur : 10,722 m

Empattement : 5,58 m

Largeur : 2,50 m

Hauteur : 2,85 m sans galerie

Capacité : 45 places

Poids à vide : 10.300 Kg

Poids en charge : 15.000 Kg

Moteur : Berliet Diesel horizontal M.D.Z.H. à turbulence, licence Ricardo

Cylindrée : 6 x 120 x 140 = 9,5 l

Puissance fiscale : 25 cv

Puissance réelle : 150 ch à 2200 tr/mn

Boîte de vitesses : Berliet FBNH7 à 5 rapports avant

Pont arrière : Berliet FPAH

Vitesse maxi : 95 Km/h

Dates à retenir :

SAMEDI 28 AVRIL, 12 MAI, 26 MAI, 9 JUIN, 23 JUIN,

Journées Rencontres et Travaux à Betschdorf :

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. Ne venez pas sans vous inscrire au préalable chez Jean Louis ESCHENLAUER, de préférence par mail

jleschenlauer@orange.fr, sinon par tel. 06.20.40.94.66.

SAMEDI 5 MAI 2012

Assemblée Générale d'AAF, 10.30 h à Betschdorf, suivie d'un repas

MARDI 8 MAI 2012

Balade nostalgique avec le SAVIEM S 53 voir programme en 2° page

SAMEDI 30 JUIN et DIMANCHE 1° JUILLET : à BOURG BRUCHE

Expo LES ANCIENNES MECANIQUES DANS LA VALLEE DE LA BRUCHE : organisé par le syndicat des mécaniciens chauffeurs — ADAUR et l'ACAARE

JEUDI 12, VENDREDI 13, SAMEDI 14 JUILLET

Préparation de l'exposition AUTO RETRO NORD ALSACE du 15 juillet : nous avons besoin de toutes les bonnes volontés pour ranger, nettoyer, installer les tables, mettre en place la signalétique.....

DIMANCHE 15 JUILLET 2012

Grande exposition AUTO RETRO NORD ALSACE à Betschdorf : voitures, tracteurs, camions, autocars, motos.....

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 sera délivré pour faire valoir sur votre déclaration d'impôts

Nom et prénom : _____ Mail _____

N° _____ Rue _____

Code postal _____ Ville _____

Tél fixe _____ Tél portable _____

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