

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° 18 - OCTOBRE 2012

www.autocarsanciensdefrance.fr

Nombreuse; information; sur le forum du site

AUTO RETRO NORD ALSACE 2012

Notre deuxième manifestation de ce type s'est déroulée le 9 septembre, en lieu et place du 15 juillet annulé en raison des prévisions météorologiques très défavorables. Le report de date nous a finalement valu un soleil radieux mais nous a coûté quelques exposants et quelques visiteurs en raison de la tenue de plusieurs autres manifestations, tant en Alsace qu'en Allemagne. Nous avons tout de même eu le plaisir d'accueillir plus de 1000 personnes, visiteurs et exposants, qui ont pu admirer non seulement notre collection d'autocars, mais aussi une centaine de magnifiques voitures, tracteurs et camions. Place aux photos.....



Le mot du Président

Bonjour chers amis,

En cette fin d'année nous sommes confrontés à une demande pressante du propriétaire du bâtiment qui nous héberge. La crise est sévère pour tout le monde et il veut vendre son bien le plus vite possible.

Nous avons malheureusement appris entre temps que certaines collectivités territoriales locales ne nous suivraient pas, trop occupées qu'elles sont elles même à gérer la baisse de leurs ressources en ces temps difficiles.

Notre devise étant « aide toi et le ciel t'aidera » nous avons cherché d'autres solutions. Nous nous sommes donc tournés vers un investisseur privé qui a bien compris tout l'intérêt de notre projet, et qui, sous certaines conditions, serait prêt à acquérir le bâtiment et le terrain qui l'entoure, et à nous le louer. Tous nos efforts vont donc dans ce sens. Même si pour l'instant rien n'est fait nous avons bon espoir de réussir cette opération avant la fin de l'année.

Nous gardons un moral d'acier, bien encouragés par tous les signes de confiance que nous recevons de votre part, comme par exemple les bénévoles du samedi qui sont de plus en plus nombreux à travailler sur nos vieilles gloires.

Cela fait un bien fou de vous voir nous rejoindre ; vous êtes bientôt 250, merci beaucoup de votre soutien. J'espère pouvoir vous donner de bonnes nouvelles lors du prochain bulletin d'information.

Michel KUGLER—Président d'AUTOCARS ANCIENS DE FRANCE

À noter dans vos agendas !

Samedi 9 février 2013 - déplacement en autocar (récent)
au salon **RETRO MOBILE Paris Porte de Versailles**

Le programme détaillé parait en décembre

AUTOCARS ANCIENS DE FRANCE — Siège : Maison des Associations — 1a, Place des Orphelins—67000 STRASBOURG

E-mail : asso.aaf@laposte.net — Président : Michel KUGLER — Secrétaire : Jean Louis ESCHENLAUER 06 20 40 94 66

Le Chausson AP52

par Benoît Gruhier

AAF est désormais riche de deux exemplaires du Chausson APH52, le plus célèbre autocar français de tous les temps.

D'abord fabricant de radiateurs automobiles début XXe siècle, Chausson ajoute à cela des capots, bientôt des carrosseries entières, enfin en 1938, des fourgons complets, trois ans après le rachat de la marque Chénard & Walker. Survient la guerre. Optimiste, Pierre Chausson croit à une libération prochaine et est convaincu que le véhicule qui fera le plus défaut à ce moment-là, sera l'autocar. Le bureau d'études se met au travail sur un modèle au maxi code de l'époque, 10m, selon son savoir-faire, structure caisse-poutre et assemblage de pièces de tôle embouties ou pliées. Cela suppose des outillages coûteux, mais réalisés en interne. En revanche, les soudures par point seront plus avantageuses que les cordons habituels et la tôle formée plus facile à traiter contre la corrosion que les tubes fermés.

Le prototype sort en juillet 1942, suivi d'une présérie de 15 unités, tous animés par un moteur essence fonctionnant avec un gazogène, un Panhard quatre-cylindres, d'où le nom AP, qui perdurera. Le poste de conduite est positionné, comme le moteur, en porte à faux avant, mais la porte est encore en arrière de l'essieu. La capacité est de 43 places, soit 10 de plus que dans les cars d'avant-guerre. Enfin, ne pesant que 6570 kg à vide pour 12000 en charge, 4 roues lui suffisent, une première mondiale pour un véhicule de cette taille. La série débute en juin 45 avec l'AP1, à moteur essence Panhard ou l'AH, à moteur six-cylindres essence Hotchkiss et en 1946, l'APH à moteur diesel Panhard. Pour l'Hotchkiss, on doit rajouter un capot en face avant, le radiateur dépassant de la caisse, finalement monté sur tous les modèles en mars 46. La porte est enfin positionnée à l'avant, ce qui permet d'afficher la fameuse capacité de 45 places. Avec la généralisation du capot de radiateur à toutes les versions, l'autocar Chausson a gagné son surnom de "nez-de-cochon". Pendant quatre ans, le Chausson reste le plus grand autocar français, tout comme l'autobus urbain le plus spacieux. Le choix de moteurs est étendu au puissant six-cylindres Somua 130 ch.

Un look salvateur

Octobre 1949, Renault présente au salon son nouveau 4190, également un quarante-cinq places, mais au moteur positionné horizontalement dans l'empattement, ce qui dégage la plateforme avant. Chausson a aussi en gestation un modèle à moteur dans l'empattement, l'AN, mais il n'est pas destiné à remplacer l'AP, heureusement d'ailleurs. Alors pour rester dans le coup, des stylistes bien inspirés vont entièrement redessiner la face avant. Fini le rétrécissement et les obliques tristes, vive les horizontales souriantes. Un pare-brise panoramique à facettes fait très moderne, tandis qu'un magnifique pare chocs mouluré englobe deux bouches de calandre terminées par les optiques et se raccorde par des arrondis aux moulures de bas de caisse. Un jonc qui court sous la moulure de ceinture, se termine à l'avant par un élégant retour en harmonie avec le pare-choc.

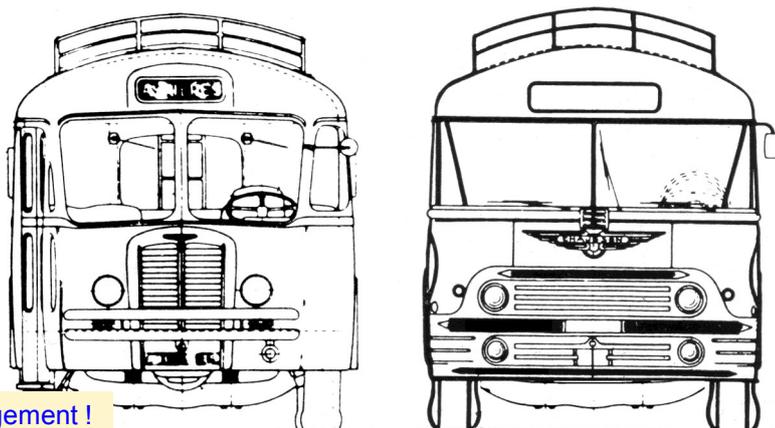


798 QC 56 : APH 521 numéro 309.269, premier propriétaire inconnu, racheté en juillet 1973 par les Transports Raulet d'Elven dans le Morbihan



240 GR 04 : APH2 522 numéro 352.128 de septembre 1962, fait carrière dans l'Armée de l'Air sous le numéro 3210267, passe en grande révision en décembre 1969. Vendu par les Domaines cinq ans plus tard, il change à nouveau de propriétaire fin 1979 pour rouler aux Transports Juliany de Manosque, lesquels en font don à l'association Car-Histo-Bus le 29 mai 1988.

Touche sublime, l'emblème Chausson, des ailes des cigognes, orne en grande dimension la face avant. L'intérieur n'est pas en reste, avec un poste de conduite très élaboré avec des commandes au moyeu du volant. Le prototype est dévoilé au salon 1951, en même temps que celui de l'AN. L'AN se voulait révolutionnaire, mais c'est le nouvel AP52 (comme année 1952) qui fascine. De tous les avis, le laideron est devenu un beau car. Renault et Berliet qui croyaient enterrer Chausson, devront patienter.

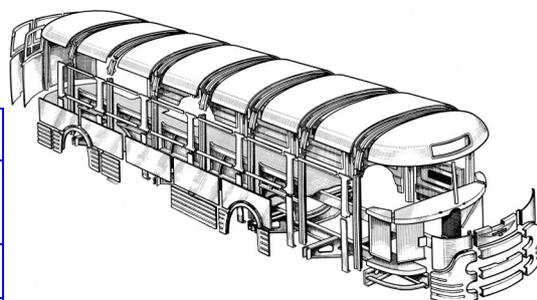


Seul le visage a changé, mais quel changement !

Un vaste choix

Au gré des motorisations, l'AP 52 se nomme AH52, APH52, ASH52, AHH52

type	AH52	APH52	ASH52	AHH52
Série cars	312.001— 320.001	306.001-308.001 309.001	310.001— 311.001	340.001
moteur	Hotchkiss 6L6	Panhard 4HL3	Somua D615H	Hispano HS102
genre	essence	diesel	diesel	Diesel
dimensions	6x 105x115	4x 120x150	6x 115x150	6x 108x127
cyindrée	5,975 L	6,765 L	9,350L	6,980L
puissance	115 ch	110 ch	150 ch	135 ch
Puis. fis- cale	23 cv	18 cv	25 cv	19 cv



De la tôle, que de la tôle, la recette est exclusive à Chausson



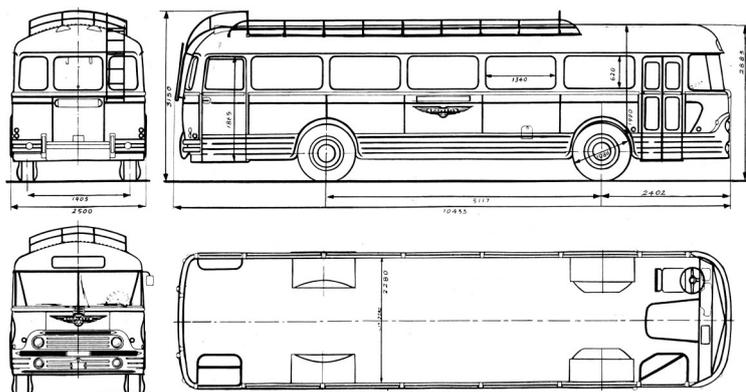
Le poste de conduite est très élaboré, avec des commandes (clignotant, code-phare, avertisseur) au moyeu de volant et un levier de vitesse horizontal

La boîte de vitesses des autocars est une Renondin à cinq rapports avant. Les urbains ont généralement une Wilson 2x4 électropneumatique à présélection. Quelques améliorations de détails pour le salon 1953 transforment le 52 en 521. La gamme s'enrichit d'un urbain plus approprié, l'APU53, reconnaissable au porte-à-faux arrière allongé et à la face arrière plate. Les versions 1956 voient le 521 évoluer en 522 et l'urbain gagner 18 cm en hauteur. Mais on est à l'apogée. Avec ces dernières nouveautés, Chausson maintient ses scores durant l'année 1957 avec une production de 1153 unités, dont 954 immatriculés en France.

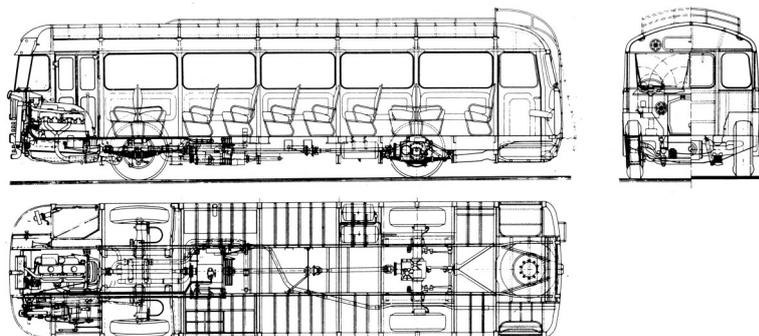
Il reste de loin le premier constructeur français, mais c'est le début de la fin. Cette année-là, Renault change les faces avant et arrière de son car 4192 devenu ZR20 et Berliet met sur le marché son nouveau PLH. Les clients vont adhérer, d'autant qu'au quotidien, un Chausson, avec son moteur à l'avant et sa suspension dure, ne brille pas par son confort et les chauffeurs ne sont pas tous ravis du levier de vitesses.

L'AN, de même configuration que les Berliet et Renault, a déçu justement à cause du moteur horizontal Hispano Suiza. Pas question d'aller en acheter chez Berliet, Renault, ou à l'étranger. Chausson est coincé. Alors, pendant que la marque est encore forte des succès de l'AP et d'un réseau commercial très performant, elle se rapproche de Renault, qui vient déjà de récupérer Latil, Somua, Floirat et Isobloc. La cession est conclue le 29 avril 1959. Cela signifie la fin des AN, mais pas celle des AP qui conservent leurs inconditionnels. Les caisses vont continuer à être fabriquées à Gennevilliers et acheminées à Annonay où elles seront peintes et équipées. Aux APH, ASH et AHH, s'ajoutent les SC3 (et autobus SC4) animés par des moteurs Saviem Fulgur, Henschel ou International. La série s'éteint définitivement en 1964 à la veille de la sortie du S45 et de ses dérivés. Globalement, environ 10 000 AP52, 521, 522, SC3, SC4 auront été produits, s'ajoutant aux 5640 AP1, 2, 47 et 48 qui les avaient précédés.

Benoît Gruhier



Depuis la réforme du code de la route de 1951, la longueur totale autorisée d'un autocar deux essieux est passée de 10 à 11 mètres. L'AP52 fait 10,33 m hors tout, galerie comprise.



La boîte de vitesse est séparée du moteur, lequel peut être de n'importe quelle marque, jusqu'à une cylindrée de 10 litres en six cylindres



Trois systèmes de baies sont proposés, monobloc coulissante verticalement, à petites ouvertures sur glissières, à grandes ouvertures à mi-hauteur. Ici les issues de secours basculantes ne comportent pas d'ouvertures.



La répartition des couleurs, foncé en haut, clair en bas, est plus seyante pour cet ASH521 de décembre 1952

Notre SAVIEM S 53 M en tournée.....

Ces derniers mois notre vaillant S 53 a participé à de nombreuses manifestations et concentrations d'autocars anciens. De plus en plus de groupes et d'entreprises le sollicitent pour des mariages, anniversaires, fêtes de famille, sorties événementielles..... Il a par ailleurs passé avec succès il y a quelques jours et pour la quatrième fois, les épreuves du contrôle technique.



20° anniversaire de l'association Routemaster au Grand Duché du Luxembourg. Nous reviendrons plus en détails sur cette manifestation lors d'un prochain bulletin d'information



Balade nostalgique en Vallée de Kaysersberg le 2 septembre



Rencontre Internationale d'autocars de collection en Sarre en août 2012

Un toit pour votre oldtimer !

D'ici quelques mois nous proposons aux propriétaires de véhicules anciens quel que soit leur taille (voitures, utilitaires, camions, autocars,, ou même camping-cars et caravanes...) des locations d'emplacements ou box fermés. Si vous êtes intéressés il est recommandé d'effectuer une pré-inscription afin que nous puissions préparer au mieux cette prestation.

Où en sommes nous avec nos chantiers de restauration en cours



Avec l'arrivée dans l'équipe des tuteurs du chantier d'insertion de Joseph, en renforcement de Jean Michel, le **SAURER** avance à un rythme soutenu. Malgré de nombreuses surprises la tôlerie est quasiment terminée. Il a fallu entièrement retôler le toit, renforcer le châssis, modifier le capot récupéré sur un camion, reconstruire la calandre, mais le véhicule devrait prochainement rejoindre la cabine de peinture.

Deux autres membres bénévoles d'AAF, Vincent et Fernand se sont attaqués au moteur : démontage complet, nettoyage en profondeur, surfaçage de la culasse, tarage des injecteurs, vérification de la pompe à injection, réparation de la dynamo et du démarreur..... Tous ont hâte d'entendre bientôt le ronronnement du moteur.



Steve, nouveau bénévole d'AAF, a repris la restauration du **Berliet PH 3 620 Airlam**, qui avait été mis de côté avec l'arrivée du Saurer.. Tous les ouvrants ont dû être réajustés et remis en mode fonctionnement. Puis on s'est attaqué aux finitions des entourages de fenêtres. Le car va bientôt être apprêté avant de passer en peinture.

Comme sur le Berliet Airlam, les travaux sur le **Citroën CHW 14 Currus** avaient été stoppés avec l'arrivée du SAURER, qui était prioritaire. Ces travaux ont également repris dernièrement et l'on devrait pouvoir admirer le véhicule terminé au printemps prochain.



Dates à retenir : SAMEDI 17 NOVEMBRE, 24 NOVEMBRE,

8 DECEMBRE, 15 DECEMBRE, 5 JANVIER, 19 JANVIER, 2 FEVRIER, 16 FEVRIER, 2 MARS, 16 MARS: 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. Inscrivez vous chez Jean Louis ESCHENLAUER, de préférence par mail, jleschenlauer@orange.fr, sinon par tel. 06.20.40.94.66.

SAMEDI 9 FEVRIER : Déplacement en autocar (récent) au salon RETROMOBILE à Paris

SAMEDI 9 MARS : Déplacement en autocar (récent) au salon RETRO CLASSIC à Stuttgart

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 _____ Ville _____

Tél fixe _____ Tél portable _____

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