



AUTOCARS ANCIENS DE FRANCE

Association à but non lucratif pour la préservation des autocars anciens

FUTUR ESPACE EUROMOBILE

BULLETIN D'INFORMATION N° 20 - AVRIL 2013

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

www.autocarsanciensdefrance.fr

Nombreuses informations sur le forum du site

RETRO CLASSICS Stuttgart 2013

Pour notre cinquième participation à RETRO CLASSICS nous avons exposé le BERLIET PLB et le SETRA S 130 de nos adhérents François BONNAUD et Jean MONTANARO. Sur le stand des autocars on a dénombré cette année pas moins de sept SETRA S 6, et la quarantaine de membres d'AAF qui ont fait le déplacement à Stuttgart, en autocar (récent !) le samedi, en ont eu plein les yeux..... Une fois de plus RETRO CLASSICS a tenu ses promesses avec plus de 3000 véhicules anciens exposés : voitures, camions, tracteurs agricoles et autocars...

Place aux photos.....



Le stand AAF ; une fois de plus nous avons pris de nombreux contacts avec des passionnés d'autocars de toute l'Europe, et nous avons enregistré quelques adhésions ; le caractère européen de notre association fait son chemin.

Le mot du Président

Chers amis,

Quoi de neuf à vous annoncer en ce début d'année ?

Depuis quelques semaines les travaux de restauration sur nos divers véhicules avancent à un rythme de plus en plus soutenu. Nous avons actuellement pas moins de quatre cars en chantier : Le Saurer a reçu sa couche de peinture de préparation, sur le Berliet Airlam on travaille sur les finitions de la carrosserie, le Citroën CHW 14 avance à grands pas, et comme le Crédit Agricole nous a confirmé qu'il intervenait comme mécène sur le Mercedes O 302 nous avons également commencé les travaux sur cet autocar. Un grand coup de chapeau à nos bénévoles, nos tuteurs, et au chef d'atelier et collaborateurs du chantier d'insertion MOBILEX. Qu'ils soient ici remerciés et encouragés pour leur travaux et le professionnalisme avec lequel les interventions sont réalisées..

Le dossier du bâtiment avance également de façon satisfaisante. Plus que jamais nous avons besoin que les collectionneurs de véhicules anciens de toutes sortes, intéressés par la location d'un emplacement ou d'un box pour faire des travaux se manifestent et nous envoient une lettre d'engagement à notre étude de marché. Demandez le formulaire à notre secrétaire si vous n'en avez pas. Et surtout parlez-en autour de vous à tous les amateurs de véhicules anciens. Il est important que nous puissions savoir où nous allons, tant au niveau des surfaces nécessaires, que de notre budget prévisionnel.

Michel KUGLER - Président d'AUTOCARS ANCIENS DE FRANCE



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

Il était une époque.....1957 - 1960

par Jean Claude Espérou, ancien concessionnaire autocars Mercedes à Albi (Tarn)

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 kilomètres d'autoroutes.
- Le remorquage entre camions ou 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 de volant sont nécessaires pour faire 1000 kms. (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

Je dois tout d'abord vous situer le contexte général dans lequel j'ai vécu les quelques épisodes des « aventures » que je vais vous narrer.

Dès 1957, la Sarre se prépare à voter pour le rattachement à l'Allemagne, et les grandes administrations (je dois préciser que, contrairement à la France, les transport routiers sont nationalisés depuis la fin de la guerre), la Bundespost en l'occurrence, mettent en vente aux enchères cachetées leurs autobus et autocars français, Floirat, Chausson, Berliet pour les remplacer par des véhicules allemands.

J'en importerai 500 en 5 ans. La plupart « descendront » à Albi par la route. Souvent en convois de 5 ou 7 (en fonction de la capacité de la voiture qui amène les chauffeurs). Parfois seul par votre serviteur, à l'occasion d'une visite pour soumissionner le futur lot.

Venons-en aux aventures !

Après avoir écoulé leurs Berliet PCK 7 D (freins sur la roue de secours, planquez-vous !) nous en venons enfin au PCK 8W, une merveille...., un 5 cylindres puissant, des freins Westinghouse, un chauffage (enfin), le pied quoi.....

Je prends livraison d'un d'entre eux vers 15 h. après l'avoir vidangé..... eh oui, c'était la première opération indispensable, car tous ces véhicules étaient stationnés dehors dans un parc près de Sarrebrück, depuis parfois un an et les boues du moteur avaient eu largement le temps de se déposer au fond du carter.

Ce n'était pas le premier que j'avais convoyé, et tous sauf un avaient regagné Albi sans encombre, un d'entre eux avait même remorqué depuis Montpellier un Chausson à la boîte défailante.

Après les impératives opérations de vidange et divers contrôles, de l'éclairage entre autres et surtout du freinage, je me mets en devoir de charger à la main mes « emplettes », en l'occurrence un lot de ressorts complets ou en lames séparées, tambours de frein, mâchoires de freins, phares, couples de pont arrière, réservoirs de gasoil, toutes pièces neuves achetées pour une poignée de cerises et dont la revente allait assurer les frais du voyage.

Il y en avait beaucoup, et comme il n'y a plus de place dans l'habitacle, même en démontant la banquette arrière, je dois, avec l'aide d'un employé du magasin, me résoudre à hisser avec des cordes une douzaine de réservoirs sur la galerie.....

Et vogue l'attelage jusqu'à Grossblieberstroff pour dédouaner. Comme toujours, et il y a de nombreuses années que je souhaitais vider mon sac à ce sujet, les douaniers (je n'utiliserai aucun qualificatif, et c'est mieux ainsi), d'abord allemands, prennent le dossier que tu suis à travers les cloisons vitrées, mettent un nombre conséquent de tampons, transmettent aux Douanes Françaises qui gardent sous le coude ledit dossier plusieurs heures.... Tu le vois, là, qui n'attend qu'une seule signature, tu vois aussi la nuit qui tombe avec son brouillard et son lot d'embûches sur les 1000 kilomètres qui t'attendent, et à 18 heures pile, c'est signé ! J'ai su bien plus tard que le chef douanier touchait une prime pour les dossiers signés en « heures supplémentaires ». Là je suis seul, c'est moins ennuyeux, mais quand tu as un convoi de 5 ou 7 véhicules à l'état inquiétant avec autant de chauffeurs angoissés, tu apprends ou réapprends la patience.

Ouf ! Enfin de l'action.....

Je roule une partie de la nuit avec mon chargement, puis je me range vers 3 heures du matin, laisse le moteur tourner pour garder du chauffage, et vais dormir sur la banquette arrière démontée et posée dans le couloir .

Tout se passe bien, pour une fois rien ne me trahit, ça roule.....jusqu'à Tournus. Pour traverser cette ville, on doit passer sous le pont de chemin de fer.....hauteur limitée 2,40 m !!!!!!! , il n'y a pas de déviation..... !

Les cordes, qui m'avaient permis de fixer mon chargement sont les bienvenues pour descendre tous les réservoirs. Je les stocke du mieux au bord de la Nationale, puis je passe sous le pont avec le Berliet, me range le mieux possible, mais j'ai déjà beaucoup encombré la route et deux chauffeurs de camion viennent m'aider à remonter le tout, ce que je n'aurais pas pu faire tout seul.

La solidarité du monde routier était spontanée et naturelle et chacun se faisait une obligation de s'arrêter et de donner son temps et son aide à celui qui était en difficulté, pour changer une roue où pour prendre en remorque le collègue en panne. Cela aussi était une autre époque !!!!!!!

Jean Claude Espérou



Photo extraite du magnifique livre récemment paru chez « Histoire et Collections » : « Autocars, Autobus, Trolleybus de France », avec l'aimable autorisation des auteurs Jean-Henri Manara pour les photos, et Nicolas Tellier pour les textes.

Le Berliet PLB : un succès à contre-courant

Le Berliet PLB est un cas dans l'histoire de l'autocar, un cas édifiant même, qui démontre que le progrès n'est pas forcément linéaire et qu'il n'apporte pas forcément la solution à tous les besoins.

En 1938, Joseph Besset et son Isobloc à structure autoportante et moteur arrière, donne le départ de la course au progrès en matière d'autocars. L'après-guerre est un festival de nouveautés, grandes longueurs, poste de conduite en porte-à-faux et surtout structure caisse-poutre. Le moteur est soit à l'avant, soit couché sous le plancher ou encore à l'arrière. Tous les clients n'adhèrent pas. Le châssis traditionnel, passe-partout, conserve ses fidèles, surtout en zone montagneuse. Qui n'a jamais vu de photo de Chausson coincé dans un virage ? Des châssis classiques, il en reste. Le moins cher est le Citroën, mais pas suffisamment puissant, le plus cher est le Saurer. Entre les deux, il y a des marques en déclin, Delahaye, Latil, Panhard, Rochet-Schneider, Somua, dont les cadences ne favorisent pas le prix, mais aussi Floirat, aussi cher que Saurer. Renault a tourné la page, trop vite sans doute, en misant exclusivement sur le moteur couché dans l'empattement. Berliet comptait rivaliser avec Chausson et Renault avec son PLR, laissant les clients fidèles au châssis choisir parmi ses camions GLA et GLB.

Sous la pression des clients

Des clients reprochent aussi à Saurer de se gaver en refusant de facturer le châssis seul, même si le carrossier est choisi par l'acheteur. Berliet, par sa puissance industrielle, est champion tant en prix qu'en délai. Les clients en question vont donc insister auprès de Paul Berliet de copier le Saurer, plus puissant que le GLB. Paul, qui ne voulait pas engager une nouvelle étude, finit par céder, car ses ingénieurs avaient aussi d'autres demandes à satisfaire et pour lesquelles les 75 ch du GLB étaient insuffisants. Finalement, pour faire le car idéal, il suffit de mettre le châssis du GLB, prévu pour un PTC de 11000 kg à la bonne longueur et de lui mettre le moteur du GLC, un quatre-cylindres 120x140 qui délivre 100 ch. La boîte à cinq rapports est également empruntée au GLC. Robustesse et simplicité caractérisent cet autocar baptisé PLB6 (pour la cylindrée de 6,3 L), présenté au salon d'octobre 1952, en même temps que le PLA, dérivé du camion GLA. Tous deux sont habillés de la même carrosserie Berliet, à la longueur près. Celle du PLB a une capacité de 32 places pour une longueur hors tout de 8,145 m. Le poids à vide de cette version est de seulement 6275 kg pour un total en charge de 10200 kg. Les premiers livrés en mars 1953 sont des châssis nus à carrosser chez des spécialistes. Ceux à carrosserie Berliet sortent à temps pour la saison touristique. En octobre 53 est présentée une version urbaine, aussi plus haute.



PLB à carrosserie Dubos de Auch 1957

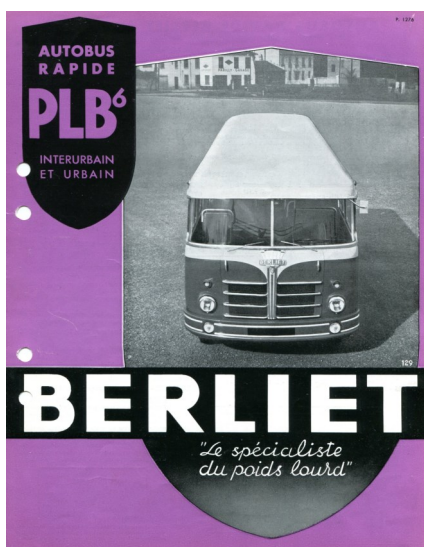
BERLIET



AUTOBUS URBAIN PLB⁶

Plus fort, plus grand

Le Service des Mines réceptionne le 17 avril 1953 une version plus musclée, le PLB8, doté du moteur cinq cylindres 7,9 L du GLR et délivrant 120 ch. Ce gain de puissance permet d'augmenter la charge donc la capacité. Les PLB6 et PLB8 voient leur empattement porté de 4450 mm à 5000 mm et la longueur totale à 9,242 m, un rang de sièges supplémentaire, donc un total de 36 places auxquelles peuvent s'ajouter 7 strapontins. La version courte tombe en désuétude et disparaît au profit d'un PLA long. Avec un poids à vide de 7550 kg et un poids en charge de 11200 kg, le PLB n'a plus rien à envier au Saurer. Les clients n'hésitent pas à faire appel au carrossier de leur choix pour obtenir un car luxueux. C'est une aubaine pour les carrossiers qui se voyaient un avenir sombre. C'est par contre un coup dur pour Isobloc et Saurer qui perdent leurs clients à cause du PLB.

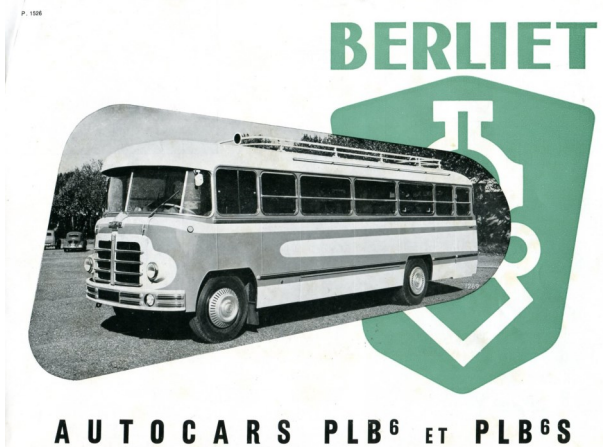


Début 1955, Berliet a déjà vendu 500 PLB. Pour un modèle auquel le constructeur ne croyait pas, c'est un fameux succès. La Gendarmerie en commande plus de 200 pour succéder à ses fourgons-cars Renault d'avant-guerre. Des améliorations vont encore renforcer ce succès. En 1956, le châssis est surbaissé à l'arrière de façon à augmenter le volume de la soute à bagages et enfin, en 1959, arrive le tout nouveau moteur Magic à injection licence M.A.N. augmentant le rendement et la puissance qui atteint 120 ch pour le PLB6M (autant que l'ancien PLB8) et 150 ch à seulement 2000 t/mn pour le PLB8M. Véritable machine à gagner de l'argent, aussi peu confortable soit-il, le PLB fera fi du progrès et ne quittera le catalogue Berliet qu'en octobre 1960. Le volume de production, toutes versions, s'élève à 1725 unités.

Les préservés

Des PLB ont échappé à la destruction. Certains gisent à l'état d'épave ici ou là. Autocars Anciens de France en héberge un à carrosserie Gangloff. Roger Faure de Vallon Pont d'Arc a remis en état le PLB6 2A608 de juillet 1958. Celui de François Bonnaud de Cavaillon, le PLB8b numéro 2B110 à carrosserie Gangloff, a fait carrière aux Monts Jura de Besançon à partir de juin 1956. Enfin, l'AMTUIR a le PLB6bS numéro 2A190, mis en service par la Régie de Saône et Loire le 14 avril 1956. Un autre, à carrosserie Le Bastard, qui roulait encore en 1990 chez Pascaud à Guéret, est peut-être encore entier quelque part dans le Limousin.

Benoît Gruhier



Deux PLB carrossés par Gangloff à Colmar, à gauche celui récupéré par AAF dans le Var, il a obtenu le GRAND PRIX D'HONNEUR lors de la semaine internationale du car à Nice en 1957. A droite celui de François Bonnaud, de 1956, équipé de sièges d'avion, réceptionné au contrôle technique, et qui effectue des sorties à caractère nostalgique, avec passagers.....

Balade nostalgique en autocar(s) de collection dimanche 30 juin 2013

Un programme complet à la rencontre du
patrimoine industriel :

autocars, voitures, camions, train à vapeur, bateau

Départ 7.30 h Betschdorf mairie 8.00 h Haguenau Gare
8.45 h Strasbourg : parking Palais des Congrès (en face du Hilton)
9.30 h Sélestat : gare

Visite d'une collection privée de véhicules anciens dans le Centre Alsace

Déjeuner à Kintzheim au restaurant du Parc à cigognes:

apéritif : Kir offert par AAF

**Presskopf, crudités - Fleischnaka et sa garniture aromatique,
crème d'ail - Charlotte aux poires**

1/4 de vin (rouge ou blanc), 1/4 eau et 1 café compris

Volgelsheim : promenade en train à vapeur d'environ 1 heure jusqu'à Breisach - Retour
en bateau sur le Rhin, croisière d'environ 1.15 h

Retour en fin d'après-midi, arr. Sélestat env. 18.30h,

Strasbourg env. 19.00 h, Haguenau env. 19.45 h

PRIX PAR PERSONNE comprenant le voyage, le déjeuner avec les boissons et
le café, la promenade en train à vapeur et la croisière en bateau

Pour les membres d'AAF : 70 € Pour les non-membres : 75 €

Inscriptions de préférence par mail asso.aaf@laposte.net, sinon par tel.
06.20.40.94.66. Paiement dans le car par chèque ou espèces. Nous ne deman-
dons pas de paiement à l'inscription, si vous avez un empêchement de dernière
minute, merci d'annuler.



Samedi 4 mai 2013

balade nostalgique en autocars anciens

LE VAL DE MODER dans toute sa splendeur printanière

Départ 8.00 h **Sélestat** : gare - 8.40 h **Strasbourg** : parking Palais des Congrès (en face du Hilton) - 9.30 h **Haguenau** : Gare

Pfaffenhoffen : visite de la collection de voitures et de camions anciens de René Steinmetz

Déjeuner à Miesenheim, au menu : terrine et crudités, Bouchée à la Reine et pâtes, assiette de glaces

Puis visite de l'espace Locomotives à vapeur d'Obermodern : Vous serez surpris par cette magnifique collection d'une quarantaine de locomotives qui reflètent la glorieuse époque de la vapeur de 1839 à 1974. une collection unique au nord de la Loire, ainsi qu'une reproduction inédite d'une cabine de locomotive. Découvrez aussi de nombreux objets d'autrefois : horloges, cloches, reconstitution complète d'un dépôt vapeur... Retour en fin d'après-midi

PRIX PAR PERSONNE comprenant le voyage, le déjeuner, l'entrée et la visite commentée de l'espace locomotives à vapeur

Pour les membres d'AAF : 50 €

Pour les non-membres : 55 €

Inscriptions de préférence par mail asso.aaf@laposte.net, sinon par tel. 06.20.40.94.66. Paiement dans le car par chèque ou espèces. Nous ne demandons pas de paiement à l'inscription, si vous avez un empêchement de dernière minute, merci d'annuler.



Bienvenue à bord



Visite de la collection de voitures et de camions anciens de René Steinmetz



Espace des locomotives à vapeur d'Obermodern

Un toit pour votre oldtimer !

D'ici quelques semaines 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.

Dates à retenir :

SAMEDI 4 MAI : balade nostalgique en car ancien dans le val de Moder

DIMANCHE 30 JUIN : balade nostalgique en car ancien, train à vapeur et bateau

DIMANCHE 21 JUILLET : AUTO RETRO à Ohnenheim (près de Marckolsheim)

SAMEDI 20 AVRIL, 11 MAI, 25 MAI, 8 JUIN, 22 JUIN, 6 JUILLET, 27 JUILLET

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 de préférence par mail asso.aaf@laposte.net, sinon par tel. 06.20.40.94.66.

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.**