



AUTOCARS ANCIENS DE FRANCE

Association à but non lucratif pour la préservation des autocars anciens

FUTUR ESPACE EUROMOBILE

BULLETIN D'INFORMATION N° 22 - octobre 2013

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

www.autocarsanciensdefrance.fr

Nombreuse information sur le forum du site

Le mot du Président Conformément à la proposition soumise à l'Assemblée Générale du 23 juin 2013, Nathalie Montanaro à été confirmée dans son poste de trésorière de notre association par décision du Conseil d'Administration. Nous lui souhaitons la bienvenue et bon courage dans la gestion de la comptabilité et de la trésorerie dans une association dont le volume de travail a lentement évolué vers une charge équivalente à une PME.

Notre Président-fondateur Michel Kugler, extrêmement pris par ses nouvelles fonctions professionnelles a préféré prendre du recul pour se consacrer entièrement à son nouveau job. Le Conseil d'Administration m'a nommé Président par intérim, en attendant de statuer sur la nomination d'un nouveau Président. Le Conseil d'Administration proposera prochainement la nomination de Michel Kugler à la fonction de Président d'honneur.

La fin d'année approche avec ses fêtes qui sont l'occasion de faire plaisir à ses proches. Nous savons que les sollicitations de la part d'associations de bienfaisance sont nombreuses. Nous nous permettons également de vous solliciter pour une aide financière pour nous permettre de mener à bien notre mission de restauration du patrimoine industriel. Une partie de votre don est déductible des impôts ; vous trouverez tous les détails en page 5.

Je vous souhaite d'excellentes fêtes de fin d'année entourés de vos proches, dans la joie et la convivialité.

Jean Louis ESCHENLAUER - Président par intérim d'AUTOCARS ANCIENS DE FRANCE

La Route des Moulins en Alsace Bossue

Venez tous pour cette
super excursion en autocar
de collection

Départ 6.45 h **Sélestat** : gare
7.30 h **Strasbourg** : parking
Palais des Congrès (en face du

Hilton)

8.20 h **Haguenau** : gare

8.45 h **Betschdorf** : mairie

HARSKIRCHEN : visite commentée
du moulin Roeser - déjeuner à l'Au-
berge du Moulin : truite fumée du
moulin au raifort et salade verte, tarte
flambée et pizza à volonté, coupe de
glaces, café

ESCHVILLER : visite commentée de
la scierie et visite commentée de la
meunerie-musée - retour en fin d'après-midi

PRIX PAR PERSONNE 60 € comprenant le voyage en
autocar de collection, la visite commentée du moulin de
Harskirchen, le déjeuner avec le café (sans les boissons),
l'entrée et la visite commentée de la scierie, l'entrée et la
visite commentée de la meunerie-musée d'Eschviller

Pour les membres d'AAF : 50 €

Inscriptions : Association AUTOCARS ANCIENS DE FRANCE
par mail asso.aaf@laposte.net en indiquant le point de dé-
part, 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 votre inscription.

Dimanche
27 Octobre
2013

MANGEZ DU PAIN
vous vivrez bien



moulin et auberge à Harskirchen



meunerie-musée et scierie à Volmunster/Eschviller



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

E-mail : asso.aaf@laposte.net — Président par intérim 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

A l'intention de nos jeunes (et moins jeunes) lecteurs.

Vous qui êtes, et je m'en réjouis, passionnés par tout ce qui touche à l'autocar, et qui serez sceptiques en lisant cet article, vos anciens pourront vous confirmer que ce n'est pas mon tempérament méridional qui m'amènerait à « galérer », mais que ce que je vous narre ici était une réalité relativement banale à l'époque où je l'ai vécue.

Vous vous souvenez, chers lecteurs passionnés, de la lecture du Bulletin d'info N° 21 de Juillet 2013. Sous le même titre, j'avais relaté entre autres, mes relations privilégiées avec Philippe Parcy, fondateur de la « Société du Poids Lourd » à Seclin, société qui existe toujours. Entre autres relations, nous avons passé un accord tacite pour ne pas nous concurrencer bêtement pour les soumissions aux enchères des Domaines qui proposaient sur tout le territoire des cars réformés par les Armées de Terre, de l'Air et de la Marine.

Il s'agissait de Renault 2191 et 2192 puis Saviem qui étaient exactement les 4191 et 4192 mais avec le moteur essence. (même bas moteur mais culasses différentes et système d'allumage par bougies au lieu de pompe et injecteurs)

Seuls deux spécialistes comme nous s'intéressaient à ce matériel, (du moins durant quelques années), rigoureusement entretenu selon les normes constructeur, et qu'il suffisait d'équiper de moteurs diesel pour le revendre aisément à nos clients. Un lot de 18 véhicules est mis en vente à Arras, et je m'y rends pour expertise et convenir du partage du lot.

Nos accords, toujours verbaux et respectés, étant définis, plutôt que de rentrer par le train, je lui achète un Berliet PCK 8 W de son parc de véhicules d'occasion., ce qui rentabilisera le déplacement.

Néanmoins, il m'avertit très loyalement que la 3° vitesse est H.S. , je l'essaye, pas de bruit à la boîte, le prix est en fonction,..... bon,..... on en a vu d'autres....et le puissant 5 cylindres (**tu te rends compte :125 cv !!!**) est de taille à faire l'impasse entre 2° et 4°, d'autant que je suis à vide.

Et roule. !!!!

Tout va pour le mieux, et nous nous entendons très bien avec la boîte de vitesse infirme.....Jusqu'à proximité d'Ervillers, RN 917

Tout à coup, Tac.Tac.Tac.Tac. Le cri caractéristique, hélas bien connu à l'époque d'une bielle coulée.... ! Je suis à quelques kilomètres du village, et je sais par expérience qu'il ne faut pas insister longtemps dans ce cas-là.

Prudent, j'avais emprunté quelques clés au chef d'atelier de S.P.L. qui me permettent en desserrant l'un après l'autre les tubes d'injecteur d'identifier la bielle défaillante. C'est la troisième.

En le laissant lâché, (avec pour conséquence de dégueulasser de gas-oil le moteur) le piston est soulagé et je peux rouler doucement jusqu'à Ervillers. Le Tac, Tac, Tac se transforme en Toc,Toc,Toc. !

A l'entrée du village, sur la droite, un petit Garage Renault..... **VOITURE !!!** Tant pis, je vais raconter au patron ma vie et mes problèmes... D'entrée, il m'interrompt à la première phrase pour me dire : Tu es d'où ?... D'Albi.. Et il éclate d'un bon rire méridional. Je suis de Lautrec ! (30 km d'Albi). J'apprends peu après qu'il est « monté » de notre midi natal pour reprendre le garage de son beau-père décédé.

Merci au bon Dieu des Routiers qui a mis un Tarnais sur ma route !!!

Il est l'heure de déjeuner, sa sympathique épouse est bonne cuisinière (comme toutes les Tarnaises) et, tout en parlant du pays (entrecoupé souvent de patois occitan), nous dégustons un excellent cassoulet.

Entre la poire et le fromage, pardon, je voulais dire entre le café et la « prune » du pays, il va falloir s'organiser : son garage est trop bas, trop petit et sans fosse pour rentrer mon monstre, il me propose d'aller voir à 30 mètres de chez lui un terrain en pente perpendiculaire à la route, où je pourrai, en disposant deux madriers pour franchir le fossé, reculer mon Berliet qui aura son moteur accessible par dessus le fossé.

Aussitôt fait, et me voilà sous le car, dans le fossé, où, après un peu de terrassement pour aménager les lieux, je commence à vidanger dans un fût d'huile préalablement fendu en deux en prévision du démontage du carter d'huile.



Renault 2192 à moteur à essence

AUTOBUS et AUTOCARS
Type PCK 8 W
Modeles URBAIN et INTERURBAIN de LIGNE



BERLIET
DIESEL

Il me prépare une caisse à outils pour éviter des allées et venues, je commence à démonter le carter d'huile, et la nuit vient arrêter mes travaux.

Quand je reviens, il m'a trouvé une pension de famille pas très loin et me prête une voiture Renault « Frégate » de son parc de V.O. pour m'y rendre.

La journée a été longue et après un rapide repas, je **doooooooooors !**

Le lendemain matin, à l'œuvre : Dépose du carter d'huile, de quoi bien imbiber ma « mono » de travail de gas-oil et d'huile de vidange mélangée à la terre, puis la crépine de la pompe à huile qui a retenu la plupart des limailles de « régule ». Ensuite, dépose du chapeau de la bielle « coulée ». Bon, pas de dégâts au vilebrequin, ça ne s'annonce pas trop mal !

A l'intention de ceux de nos lecteurs qui ont peu de connaissances en mécanique :

(Les autres me pardonneront.)

La bielle est une pièce essentielle de tous les moteurs thermiques, elle a par ailleurs bien d'autres usages qu'en automobile.

La technique du coussinet, pièce qui est en frottement avec le vilebrequin et donc sujette à d'intenses efforts, et donc échauffement, (échauffement qui arrive à faire fondre le « Régule » d'où l'expression « couler » une bielle) a évolué vers les années 1950 et lesdits coussinets sont, depuis, des pièces distinctes ajustées d'avance et recouvertes de métaux notamment indium performants usinées avec une très grande précision.

Parallèlement, les huiles ont évolué de manière considérable et il est devenu très rare de « couler » une bielle.

Avant cette avancée technique, les bielles étaient traitées en atelier par le « Rectifieur » qui coulait sur la bielle le « Régule », mélange de plomb, d'étain et d'antimoine, tous métaux qui fondaient à 300° environ, puis usinait l'ensemble à + 1/10° de mm sur la côte du vilebrequin., laissant au mécanicien le soin d'ajuster le tout

Pour ce faire, le mécanicien, à l'aide d'outillages tels que grattoirs et brunissoir aujourd'hui pièces de musée, ajustait sur le vilebrequin de façon à obtenir un ajustage glissant, uniforme et sans jeu.... Cela supposait, outre un savoir-faire, de multiples montages et démontages pour atteindre le meilleur ajustage.

A l'établi, c'est relativement aisé avec de l'expérience, mais sur place, dans les conditions où je me trouvais, il fallait beaucoup d'énergie et d'optimisme si ce n'est d'inconscience !!!!!!!

Pour simplifier, je découvre que, sur le moteur Berliet MDU, contrairement à beaucoup de moteurs, la bielle est plus large que le piston, donc on ne peut la sortir que par le bas...

Cadeau ! Surtout pour passer les segments au remontage !!!

Le soir, j'ai l'ensemble entre mes mains.

En atelier, nous désaccouplons à la presse le piston de la bielle et mon hôte téléphone au rectifieur qui se trouve à Bapaume pour qu'il me traite le lendemain en urgence.

Le lendemain matin, avant de prendre la « Frégate » pour amener la bielle au rectifieur, je construis avec des parpaings un support dans le fossé afin de poser dessus un bac (celui qui avait servi à la vidange) que je remplirai de gas-oil jusqu'au niveau de la pompe à huile.

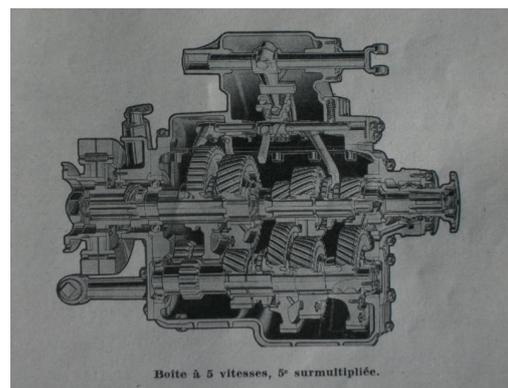
Une fois rempli, la pompe à huile plonge dedans et quelques tours de démarreur me permettent de rincer le moteur et évacuer ce qui reste de limaille. Inutile de vous préciser que le fossé dessous en prend aussi sa part !!!

De retour de Bapaume, où je me suis acheté une « mono » neuve, mon hôtesse me donne une vieille toile cirée que je dispose dans le fossé après avoir pataugé dans cette gadoue. Je vais enfin pouvoir travailler « au propre » !!

Le soir même, je récupère ma bielle toute neuve. Le rectifieur m'a fourni aussi un joint de carter neuf. Il ne reste plus qu'à ajuster ma bielle.....



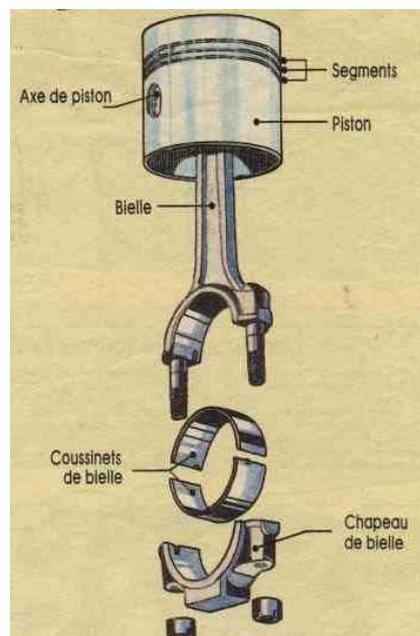
bielle



Boîte de vitesse, 5° surmultipliée

J'ai appris ce travail délicat au G.A.R.A.C, école technique pour les futurs garagistes à Argenteuil où j'ai passé mon bac technique, et quelques années plus tard, où j'ai pratiqué en refaisant (avec de bons repas pour salaire) quelques moteurs des voitures de mes amis de régiment à Mont de Marsan.

Le lendemain, au petit jour, me voilà avec ma mono neuve, (mon ange gardien de femme de garagiste m'a confisqué la première pour un lavage en règle, elle a l'habitude avec un tel mari !!), sur la toile cirée....Le moteur a eu le temps de s'égoutter.



Ensemble Bielle/Piston

Monte, fais tourner, (seulement un demi-tour possible) démonte, ajuste, monte, fais tourner, démonte, ajuste,.....

Le soir, enfin, après plusieurs opérations pour faire tourner le vilebrequin au démonte-pneus et parfaire l'ajustage, je me décerne une étoile : du travail de « pro ». ! Nous avons le temps, chez mon nouvel ami, de remettre le piston à la presse sur sa bielle.
Et un **dodo** bien gagné !!!

Il ne reste plus qu'à remettre tout en place.

Là, ceux qui connaissent comment est fait un moteur et qui ont pratiqué me comprendront, parce que, mettre un piston en place dans son cylindre avec son serre-segment par-dessous est déjà difficile en atelier, alors dans les conditions où j'étais !!!

La matinée à batailler, et voilà, c'est passé..... ! Il ne me reste plus qu'à remonter le carter d'huile.

Jeu d'enfant.....

Alors que j'ai bien commencé, près de la victoire, un orage se met à péter, dont je n'ai cure, à l'abri sous le ventre de mon monstre.
Seulement voilà, le terrain est en pente, la pluie est abondante et regagne le fossé de plus en plus fort.
Sur ma toile cirée se forme une rigole qui rentre par mon cou et sort par les jambes de ma mono.

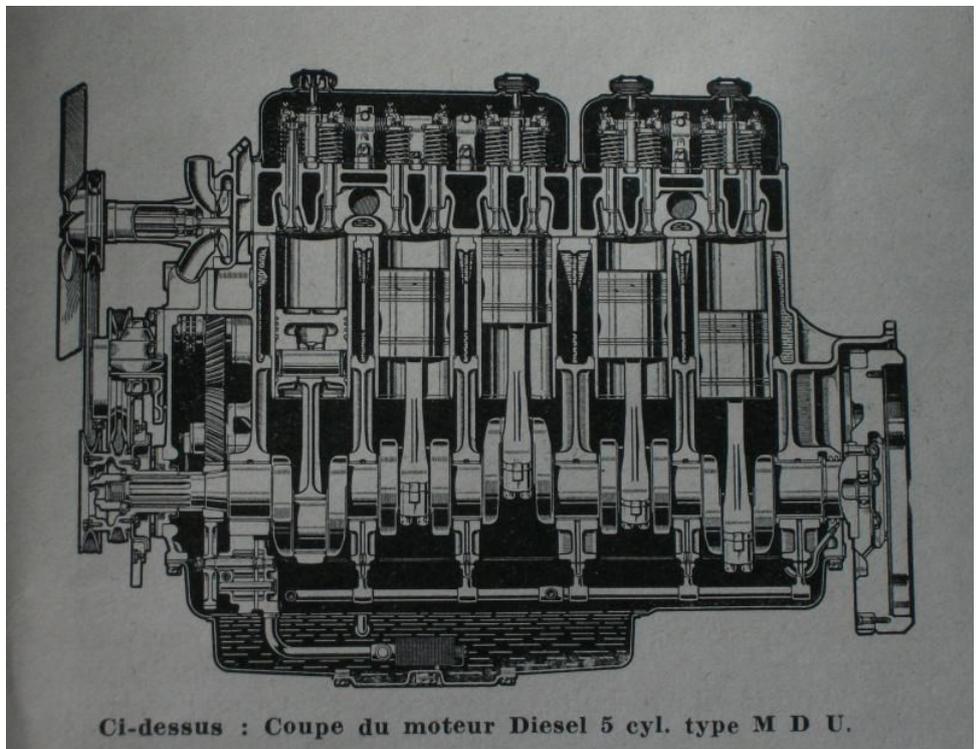
Nom de D., !!!!!!!

Je finirai, !!!

Avant que le fossé ne se remplisse !!!

L'orage se termine, et, trempé comme un canard, je vais chercher au garage l'huile pour refaire le plein, parce que je ne pourrai pas dormir avant d'avoir entendu à nouveau ce putain de moteur tourner.

Moment à te prendre aux tripes, mon ami n'a pas voulu loucher ce moment, chauffage des bougies, démarreur, youpi ! ça tourne !!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!! La belle musique équilibrée du 5 cylindres chante à nos oreilles.



Il y aura bientôt soixante ans de cela, mais j'ai encore dans ma tête le son de ce démarrage !

Ma désormais amie nous a préparé une fête, sûre de la bonne issue des travaux, et avait déjà préparé un succulent repas avec spécialités Albigeoises, Soupe de fèves, Radis au foie salé, Escargots à l'albigeoise, Tripous, le tout arrosé de vin rouge de Gaillac.....

Je reprends la route pour Albi avec ma boîte boiteuse, (5 cylindres à nouveau mais toujours 4 vitesses) où j'arrive en retard (4 jours) sans autres encombres, (mon père, qui en a vu d'autres avant moi, me pardonne de ne même pas avoir téléphoné) mais fier comme pas possible..... !

Fierté qui a pu se confirmer par la suite puisque le PCK8W, revendu dans le Gers (32) après révision de la boîte et autres contrôles habituels pour permettre la garantie 6 mois a parcouru 30 000 Kms avec son moteur !

Je n'ai plus jamais touché à un grattoir ni un brunissoir de ma vie, d'autres fonctions m'ont échu, mais ce souvenir accompagnera ma vie entière comme un des plus forts et intenses.

Jean Claude Espérou

Un Chausson pour la pièce



Nous avons récupéré il y a quelques jours, en provenance de la société Autobus Langrois, dans la Haute Marne, un Chausson ASH « pour la pièce ». Le véhicule dispose d'un moteur Somua tournant, il sera cannibalisé et servira donc de banque d'organes pour nous permettre la restauration des deux Chausson dont nous disposons déjà dans notre collection.

Entreprises et particuliers

Vous aussi devenez mécènes avec **AUTOCARS ANCIENS DE FRANCE**

soutenez notre mission fondamentale de sauvegarde du patrimoine industriel

et la restauration d'autocars exceptionnels

et aidez-nous à financer les formations des collaborateurs du chantier d'insertion

Avantages fiscaux : Nous sommes habilités à délivrer un reçu fiscal qui vous permet de déduire une partie de votre don des impôts

Pour les entreprises : déduction de l'impôt sur les sociétés à hauteur de 60 % de votre don dans la limite d'un plafond de 0,5 % du chiffre d'affaires (avec la possibilité de reporter l'excédent sur les cinq exercices suivants en cas de dépassement de ce seuil. **Exemple** : pour un don de 500 €, part déductible de l'impôt = 300 €, soit **coût réel 200 €**

Pour les particuliers : déduction de l'impôt sur le revenu de 66 % de votre don (75 % dans le cas de l'ISF) dans la limite d'un plafond de 20 % du revenu imposable. **Exemple** : pour un don de 200 €, part déductible de l'impôt = 132 €, soit **coût réel 68 €**

Choisissez l'affectation de votre don : votre nom sera cité (sans indication de montant) sur tous les documents et affiches concernant le véhicule que vous aurez choisi

(possibilité d'annuler cette faculté : à indiquer ci-dessous)



CITROËN 46 UAD - 1956



BERLIET PH3 AIRLAM - 1973



SAURER carrosserie Besset - 1937



CITROËN CHW 14 carrosserie Currus - 1969

BULLETIN DE SOUSCRIPTION à découper et à renvoyer avec votre chèque à : Autocars Anciens de France, Maison des Associations, 1a Place des Orphelins - 67000 Strasbourg

⇒ Ci-joint mon chèque de souscription d'un montant de _____ €

⇒ Je souhaite que mon don soit affecté au véhicule suivant (mettre une croix) :

- BERLIET PH3 AIRLAM** Pour ce véhicule établir le chèque à l'ordre d'Autocars Anciens de France
- CITROËN 46 UAD** Pour ce véhicule établir le chèque à l'ordre de « Fondation du Patrimoine »
- CITROËN CHW 14 Currus** Pour ce véhicule établir le chèque à l'ordre d'Autocars Anciens de France
- SAURER Besset** Pour ce véhicule établir le chèque à l'ordre d'Autocars Anciens de France

Nom _____ Prénom _____

N° _____ Rue _____

Code postal _____ Ville _____

Adresse mail : _____

J'accepte que mon nom soit associé et cité sur tout document concernant le véhicule que j'ai choisi

Je demande que mon nom ne soit pas associé, ni cité sur tout document

extraction à
Valognes
(Manche)
en octobre
2009



Comme avant et après Jésus-Christ, il y a dans l'histoire de l'autocar en Europe, avant et après l'Isobloc. Ce fameux modèle autoportant à moteur arrière construit sous licence Gar Wood et introduit en 1938 par Joseph Besset fait école. En France et en Allemagne, différents constructeurs s'en inspirent aussitôt avec plus ou moins de bonheur.

Otto Kässbohrer, à la tête de l'entreprise de carrosserie créée par son père Karl, a lui aussi bien compris que la recette de l'Isobloc était l'avenir. Mais on ne s'improvise pas constructeur du jour au lendemain. Le temps passe et l'Isobloc évolue, grâce à quoi le directeur des études, Georg Wahl, prend comme modèle, le 648 DP de 1948. Les dimensions du **SELbstTRAG**ende (autoportant) Kässbohrer sont très proches, même longueur 9.30 m et empattement 5 m (contre 5.09 m). Hormis des différences esthétiques ou la mécanique signée Henschel et ZF, le premier Setra se différencie aussi de l'Isobloc par son radiateur positionné à l'avant. Le Setra S8 (à huit rangs de sièges), dont un exemplaire était présent à la Fête Auto-Rétro-Nord-Alsace en 2010, est très remarqué au salon de Francfort en septembre 1951.



au moins à Betschdorf, il est à l'abri



Il n'y a pas pire que la végétation pour venir à bout d'un véhicule. Le Setra a résisté

Variantes et évolutions

Le S8 est suivi en 1953 d'un modèle plus grand avec poste de conduite et porte en avant de l'essieu. Long de 9.85 m, il s'appelle S9 en version tourisme 9 rangs ou S10 version ligne 10 rangs. En 1955 apparaissent le S11 de 10.65 m et le remarquable S6 de 6,7 m, dont un exemplaire est conservé à Betschdorf. Le S8 disparaît en 1958 et la gamme est remodelée en 1959. Elle comprend les S9 long de 8.35 m, S10 de 9.63 m, S11 de 10.22 m, S12 de 11.12 m. Ils sont construits de façon modulaire et ne diffèrent que par le nombre de vitres. Ils remplacent tous les modèles précédents à l'exception du S6 qui conserve sa propre silhouette. L'esthétique évolue fondamentalement en juillet 1961 à l'occasion de la sortie du S14 de 12 m avec le parebrise haut jusqu'au pavillon et une nouvelle calandre. Les faces avant et arrière sont désormais de forme symétrique. Enfin, en 1965, la forme du pavillon est modifiée de façon à augmenter la hauteur des baies vitrées. Ces modèles que l'on appelle série 10, seront remplacés en 1967 par la série 100.

Notre S10 porte le numéro de série 92545 et a été mis en circulation le 13 mars 1967. On ne sait pas si c'est en France ou en Allemagne. 11 Setra S10 neuf ont été immatriculés en France en 1967, 2 en février, 3 en mars, 3 en avril, 1 en mai, 1 en juin et 1 en juillet. Nous ne connaissons que le nom de son précédent propriétaire, Guy CHOUBRAC de Cherbourg, qui l'avait lui-même acheté en 1986 à un confrère qui l'avait conservé 3 ans. Sauf hasard, nous avons donc peu de chance de reconstituer sa carrière. Notons que l'affaire Choubrac, plus connue sous le nom de Horizon 50, n'avait que des Setra comme cars de tourisme, dont un 228DT dans les années 90. Elle sera liquidée en 1997 et le S10 adjudgé aux enchères à HELIE de Valognes. Mais l'autocar a déjà 30 ans et ne répond plus aux exigences de la délégation de services publics ; si bien que HELIE ne le fera pas rouler

C'est finalement Jean Yves Bellier de Valognes qui offre le véhicule en octobre 2009 à l'association AUTOCARS ANCIENS DE FRANCE.

Benoît Gruhier



Archétype de tous les Setra, un S 8 nous fait l'honneur de sa présence à Betschdorf lors de la fête AUTO RETRO NORD ALSACE en juillet 2010

Caractéristiques

Longueur 9,63 m largeur 2.50 m hauteur 3.03 m

Capacité 36 places + conducteur. Soutes 4,6 mc (plancher surélevé)

Poids à vide 5T66 poids total en charge autorisé 11T

Moteur Henschel 522 FVT-K six-cylindres 100x130, 6126 cmc, 132 ch à 2600 t/mn 16 cv fiscaux

Boîte ZF S8-45 à 4 rapports doublés par un relais électropneumatique.

Suspension à lames avec amortisseurs télescopiques.



Voici le S 10 dans sa configuration de 1959



Le S 10 connaît sa dernière évolution en 1965 comme l'ensemble de la gamme tourisme

Un toit pour votre oldtimer !

D'ici quelques semaines nous proposerons 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.

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) - date prévisionnelle mardi 11 novembre 2014 (férié)
- Musée automobile de Velaine en Haye (Meurthe et Moselle)
- Visite du conservatoire automobile de Créhange (Moselle)
- Voyage de 2 jours en Bavière : Munich : visite du musée de l'autocar (MVG Museum), visite de la ville, visite du Auwärter-Neoplan Museum à Landau/Isar
- Visite de l'usine EVOBUS à Mannheim (fabrication d'autocars Mercedes et Setra)
- Voyage de 4 jours au TIROL en autocar de collection - date prévisionnelle juillet 2014

Dates à retenir :

DIMANCHE 27 OCTOBRE: balade nostalgique en car ancien, la route des moulins en Alsace Bossue (voir programme en page 1)

SAMEDI 19 OCTOBRE, 2 NOVEMBRE, 16 NOVEMBRE, 30 NOVEMBRE, 14 DECEMBRE, 4 JANVIER, 18 JANVIER, 1°

FEVRIER : 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.

DIMANCHE 3 NOVEMBRE de 10.00 h à 12.30 h : rencontre mensuelle de véhicules de collection à Betschdorf

DIMANCHE 1° DECEMBRE de 10.00 h à 12.30 h : rencontre mensuelle de véhicules de collection à Betschdorf

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

DIMANCHE 2 FEVRIER de 10.00 h à 12.30 h rencontre mensuelle de véhicules de collection à Betschdorf

SAMEDI 8 et DIMANCHE 9 MARS : Week-end en CHAMPAGNE avec un autocar de collection - REIMS : visites multiples : le fameux salon champenois du véhicule de collection : bourse et expo de voitures (visite facultative) - le musée automobile de Reims-Champagne - visite de la ville en autocar de collection - visite et diner dans une cave à Champagne (le programme paraîtra en décembre)

SAMEDI 15 MARS : déplacement au salon **RETRO CLASSICS à Stuttgart**, en autocar de collection

VENDREDI 18 AVRIL (Vendredi Saint) : déplacement à **LIGNY EN BARROIS** (Meuse) : **visite de l'usine EVOBUS** : fabrication d'autocars Mercedes et Setra

Du JEUDI 24 au DIMANCHE 27 AVRIL (4 jours) **Rencontre Européenne des autocars de collection à Sinsheim** (130 autocars de collection attendus) - le déplacement se fait en autocar de collection, participation ouvertes à tous - le programme paraîtra en janvier

SAMEDI 26 AVRIL : déplacement en autocar de collection à SPIRE (Speyer) à l'occasion de la **Rencontre Européenne des autocars de collection** (130 autocars de collection attendus)

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.