

AUTOCARS ANCIENS DE FRANCE

Association à but non lucratif pour la préservation des autocars anciens

ESPACE EUROMOBILE de WISSEMBOURG



Adhérent à la Fédération Française
des Véhicules d'Epoque

BULLETIN D'INFORMATION N° 34 - octobre 2016

www.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

AUTO RETRO NORD ALSACE 2016

Notre manifestation du 2 octobre dernier a dépassé nos espérances. Plus de 1500 visiteurs et environ 200 exposants étaient présents tout au long de cette journée mémorable où les badauds s'en sont donné à cœur joie pour effectuer des promenades avec notre antique Renault TN 4, ex bus parisien à plate-forme arrière ouverte. Plus de 800 repas ont été consommés et la bière et le vin blanc d'Alsace ont coulé à flots, mais avec modération. Place aux photos.....



Le mot du Président

Les ennuis continuent.....

Rappelons que depuis le mois de juillet 2015 nous avons la possibilité de transporter des personnes avec nos autocars en carte grise « mention collection », mais uniquement lors de manifestations à caractère historique ou commémoratif. Mais voilà que les pouvoirs publics ne reconnaissent pas le caractère historique d'un transport qui s'intitule pourtant « voyage au cœur de l'Histoire du Pays de Haguenau ». Et toujours pas de nouvelles quant à l'extension des transports de personnes à caractère nostalgique. Cela conforte de nombreux collectionneurs d'autocars dans l'idée d'immatriculer leurs autocars à l'étranger. D'autres proposent de brûler un autocar de collection sur un place publique à Paris, en prévenant les médias, pour essayer de faire comprendre notre exaspération ! C'est une idée qui fait son chemin !!!

Et pendant ce temps des dizaines d'autocars de collection allemands circulent allègrement sur notre belle route du vin d'Alsace et au delà....

Jean Louis Eschenlauer

Président d'AUTOCARS ANCIENS DE FRANCE

Nous y étions

Reith im Alpbachthal - Tirol

Au mois de juillet dernier une trentaine de membres et de sympathisants de notre association ont effectué un périple de 5 jours au Tirol autrichien. C'est sous un soleil de plomb, mais à bord d'un confortable autocar MAN climatisé qu'ils ont découvert les splendeurs et la gastronomie du Tirol, avec hébergement dans un magnifique hôtel 4 étoiles.



Streisselhochzeit à Seebach

Cet été notre SAVIEM S 53 R et notre SETRA S 130 ont assuré les navettes entre la gare de Wissembourg et la célèbre Fête de la Streisselhochzeit (mariage au bouquet) à Seebach. Près de 300 passagers ont profité de l'aubaine et ont apprécié le côté vintage de ce transport d'un autre âge, qui correspondait bien à la philosophie de cette fête qui attire tous les ans des milliers de visiteurs.



Notre SETRA S 130 se prend pour une star

En l'espace de trois fois en trois semaines notre SETRA S 130 était en déplacement dans divers coins de France pour participer à des tournages de films d'époque.

Une clause de confidentialité ne nous permet pas de dévoiler les titres des films, ni les acteurs qui se produisent dans ces films (et qui ont apprécié le confort du S 130)

Nous vous informerons des titres du long métrage pour l'un et de la série télévisée pour l'autre, dès leur sortie, c'est-à-dire dans environ un an !

ci-dessous le S 130 sur le plateau d'un tournage dans une ville du Pas de Calais.



Le train spécial TRANSJURALSACE

À l'occasion du départ du train spécial Trans'Jurlsace, une découverte gastro-culturelle, notre Berliet PLB a conduit la troupe de théâtre du Musée du Bagage de Haguenau à Strasbourg. Le départ s'est fait aux aurores, et le spectacle commençait devant la gare de Strasbourg avec le déchargement des malles et coffres à bagages, arrimés sur la galerie de toit du PLB.



Sorties théâtralisées

L'office de Tourisme de Haguenau a fait appel à trois de nos autocars pour animer les sorties théâtralisées sur le thème « Voyage au cœur de l'Histoire du Pays de Haguenau »



Le Büssing Präfekt 13

Si l'on faisait un concours de beauté parmi les autocars de la collection AAF, il ne fait aucun doute que ce Büssing de 1969 serait sur le podium. Certes, ses vitres ne sont pas à bord supérieur rabattu comme chez Mercedes ou Neoplan et son esthétique n'a pas la pureté d'un Setra. Mais c'est un autocar que l'on regarde et qui impressionne

Fondée en 1903 à Braunschweig par Heinrich Büssing, la marque se distingue dans l'autobus dès 1904. Consécutivement à la crise financière dite « de 29 » qui n'épargne personne, les banquiers imposent une fusion avec le constructeur berlinois Nationale Automobil AG, du groupe AEG, pour former Büssing-NAG jusqu'en 1945. En 1949, Büssing s'engage dans la voie du moteur horizontal sous plancher avec le 5000TU

Le type U9 positionné en position centrale est un 6-cylindres 115 x 140 de 8725 cmc et 135 ch à 2000 tr/mn. Le constructeur dispose de son propre atelier de carrosserie, mais de nombreux carrossiers travailleront sur châssis Büssing. Néanmoins un partenariat privilégié s'établit avec Emmelmann, de Hanovre, qui va signer en exclusivité la plupart des autocars de tourisme Büssing. Au cours des années 50, Büssing développe toute une gamme de moteurs, les U5, U7, U9, U10, U11, U13, tous des 6-cylindres développant 110 à 200 ch, afin de coller à tous les besoins, bus à étage ou articulés par exemple.

La typologie Büssing après 1945 est basée sur la charge utile du châssis. 5000TU signifie donc 5000 kg de charge – Tram-bus – Underflur. Suivent dans cette logique les 6000T en 1952 et 6500T, mais le U disparaît dans la mesure où la disposition du moteur est généralisée, y compris pour les camions à cabine avancée. En 1957 apparaît le TU10, qui désigne le châssis seul du 6500T.

Le moteur enfin à l'arrière

1959 est une année charnière pour Büssing avec l'apparition de modèles au moteur positionné à l'arrière et repérés par la lettre H ajoutée au type. C'est aussi la sortie d'une nouvelle gamme d'autobus urbains, à moteur central ou arrière et intégralement construits par Büssing à Braunschweig. L'autre nouveauté de ces autobus est l'abandon du châssis classique au profit d'une structure autoportante. Une nouvelle typologie leur est appliquée, du 10RU5 au 14RU10H, à savoir 2 chiffres signifiant le nombre de rangs, donc la longueur du véhicule, la lettre R (=Reihe pour rangs) le type de moteur et la lettre H (=Heck) s'il est à l'arrière. Mais ces appellations ne semblent pas assez commerciales, alors en 1961, Büssing baptise Senator les bus à moteur arrière et Präsident ceux à moteur central, des termes suivis de 11R, 12R et 13R suivant la longueur.

Les versions autocar du Senator ont leur ossature modifiée avec plancher plus haut de manière à obtenir des soutes à bagages de capacité suffisante. Si l'on verra quelques réalisations extrapolées de la carrosserie urbaine sortir de l'usine de Braunschweig-Querum, les ébauches d'ossatures, équipées mécaniquement, partent chez Emmelmann et parfois chez d'autres carrossiers comme Vetter.



Nous avons de la chance, contrairement à une mode trop répandue, ni Robin ni Cadusseau ne se sont aventurés à repeindre cet autocar, histoire de le moderniser.



Dans sa production d'autobus Senator, Büssing a habillé lui-même quelques autocars dont celui-ci



What you ought to know about the model

Senator 15

Some information of the first class transit buses with BÜSSING underfloor Diesel engine and Emmelmann body.



Emmelmann ne carrosse à Hanovre que des sous-bassements Büssing auxquels la structure est sou-dée de façon à obtenir un ensemble autoportant.

Mais pour satisfaire une clientèle exigeante qui trouve les Büssing un peu lourds (comparés à des Setra), Büssing a aussi conclu un marché avec le constructeur munichois Krauss-Maffei pour 150 autocars KMS12 dotés d'une structure intégrale originale, à mécanique Büssing. Contrairement aux Büssing tous à suspension pneumatique, les KMS sont seulement à suspension acier, lames à l'arrière, ressorts hélicoïdaux à l'avant, avec comme argument, la lutte contre le « mal de la route ».

Le Präfekt qui apparaît en 1965, est une variante améliorée du Senator dont il conserve les caractéristiques générales. Avec cette gamme qui permet toutes les combinaisons comme les célèbres Ludewig à un étage et demi, Büssing est incontestablement le champion allemand de l'autobus urbain et se distingue également à l'exportation comme à Ankara, Lima ou Stockholm. Moins bien positionné en autocar, dont le marché est largement acquis à Mercedes, Magirus et Setra, Büssing se classe en troisième position sur le cumul autocars et autobus. Krauss-Maffei ayant cessé son activité cars et bus en 1965 pour ne se consacrer qu'à l'armement, Emmelmann se retrouve seul en piste pour le Präfekt qu'il habille selon un nouveau dessin à pavillon plus plat donc à pare-brise et autres vitrages plus hauts.

Le Präfekt présente les caractéristiques suivantes :

Longueur 10,95 m (Präfekt 13) ou 12 m (Präfekt 15)

Capacité 45 à 51 pl (Präfekt 13) ou 52 à 57 pl (Präfekt 15)

Soutes à bagages 4,1 m³ (Präfekt 13) ou 5,3 m³ (Präfekt 15)

Moteur 6-cylindres diesel à injection directe U7D de 7,4 L et 155 ch ou U11D de 11,4 L et 210 ch

Boîte ZF 6 vitesses S6-70



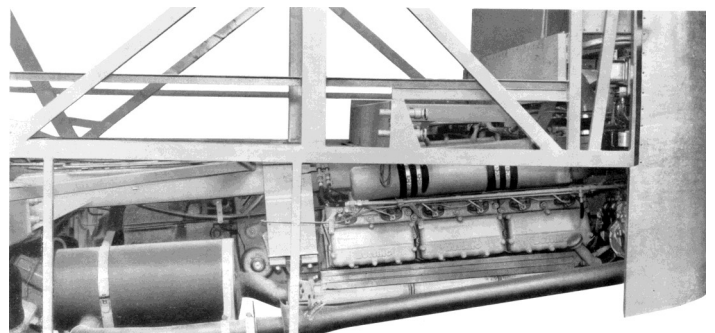
Trambus Präfekt
für Reiseverkehr

BÜSSING

Le Präfekt apparaît en 1965. Si Büssing a apporté quelques améliorations par rapport au Senator, Emmelmann en profite pour augmenter la surface vitrée par un pavillon plus plat.



Le Munichois Krauss-Maffei ne reçoit pas de soubassements de Büssing, seulement les composants qu'il intègre à l'ossature de sa conception. Il réalise ainsi 150 KMS12 avant de cesser cette activité en 1965.



La position couchée du moteur à l'arrière permet d'accéder facilement à tous les injecteurs.



Avec sa face avant richement ornée, le Präfekt Emmelmann est un magnifique autocar.



4,1 ou 5,3 m³ suivant la longueur, la capacité des soutes n'est pas le point fort du Büssing. Un Setra S14 revendique 6.3 m³ à plancher plat et 7.5 à plancher rehaussé sous les sièges.



Les autocars Büssing disposent de la boîte ZF S6-70 = 6 rapports au couple maxi de 70 mkg sans relais, un dispositif pourtant courant à l'époque et qui, avec ses rapports intermédiaires, aurait permis de mieux exploiter à un régime approprié les 210 ch du moteur.

BÜSSING 

Reisebusse, Linienbusse, Pritschenwagen, Sattelzugmaschinen, Kipper



**BS 100 T/GT
BS 110 T/GT**

Reisebus

Totalement repensés, les Büssing BS apparus en 1970 dans une situation désespérée, ne séduiront que les plus fidèles des fidèles malgré d'indéniables qualités. Une variante interurbaine à moteur central voit aussi le jour la même année et est adoptée par la Deutsche Bundesbahn.

Le revirement

De lourds investissements ont été consentis dans une nouvelle usine inaugurée le 25 juin 1964 à Salzgitter à une dizaine de kilomètres au sud de Braunschweig. Là, une ligne de montage de 320 m de long et de 60 m de large est dédiée aux autobus. Mais si l'activité est satisfaisante dans la branche camions, le climat n'est plus à l'optimisme dans les cars et bus. En autocars, Mercedes a réussi un coup de maître avec son O302, tandis que Setra va jouer gagnant avec son S150 et que Neoplan fait déjà tourner les têtes. Le pire est à venir dans l'urbain. Impressionné par la démarche des réseaux français (RATP en tête) qui ont imposé aux constructeurs un autobus standard, le responsable du réseau de Hambourg parvient à convaincre ses collègues d'en faire autant pour en finir avec la suprématie de Büssing et ses tarifs élevés. C'est ainsi que se constitue le syndicat Verband öffentlicher Verkehr qui établit le cahier des charges d'un autobus de 11 m à moteur arrière dans lequel la mécanique est la seule variable d'un constructeur à l'autre. Cette affaire va largement profiter à Mercedes et à MAN. Si Magirus conserve les adeptes du refroidissement par air, c'est la fin de l'âge d'or pour Büssing, incapable de rivaliser avec les prix de Mercedes.

En 1967, MAN prend 25 % de participation dans le capital de Büssing avant d'absorber totalement la marque en 1971, après qu'elle ait atteint 140 Millions de DM de pertes. Le Präfekt est remplacé en 1970 par les BS110, 117 et 120, dotés d'une caisse Emmelmann plus cubique et surtout intégrale (d'où le S = selbsttragend, suivi d'un nombre exprimant la longueur). Le BS120 est intégré au catalogue MAN sous la désignation 12Ü 210 R15 jusqu'en 1973.

Des Büssing en France

Büssing-France, installé à Aubervilliers, a surtout vendu des camions. Ses scores en matière d'autocars sont sporadiques. On en compte un ou deux par an entre 1954 et 1959, 2 en 61, 2 en 62, 4 en 64, 5 en 66, 4 en 67, ensuite ils tombent dans les divers... Quelques transporteurs connus ont roulé un moment ou un autre en Büssing neuf, comme Astra (CTS) à Strasbourg ou Amco à Dijon par exemple. Au début des années 70, avec d'énormes besoins à pourvoir pour le ramassage scolaire, sont arrivés dans l'hexagone quantité de Büssing d'occasion de divers types parmi un flot de Mercedes O321 et autres gloires germaniques.

Notre Büssing Präfekt 13 dispose de 46 places. Il porte le numéro de série 310265 et est animé par le moteur U11D de 210 ch Il est acquis neuf et mis en service en avril 1969 par les voyages Robin d'Angoulême, juste à temps pour participer à la Semaine Internationale du Car à Nice il où remporte le Grand Prix d'Excellence dans l'épreuve du Rallye. Robin le conserve 14 ans et le revend en janvier 1983 aux transports Cadusseau de Braud-Saint-Louis (Gironde) qui en prennent grand soin. Après avoir débuté sa retraite à Nangis chez Alain Gros, il compte depuis 2015 parmi les fleurons de la collection AAF. En tant que Präfekt français, c'est certainement le seul préservé. Sur leur terre natale, les Präfekt survivants ne sont pas légion ; on en connaît d'ailleurs qu'un seul autocar, un Präfekt 15 de 1966, qui avec ses voussoirs, est d'une version antérieure au nôtre.

Benoît Gruhier



Seul autre autocar Büssing Präfekt préservé à notre connaissance, celui-ci de 1966 appartient à nos amis de l'Omnibusclub München.

Il était une époque 1945/ 1950

par Jean Claude Espérou

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 km d'autoroute.

Le remorquage entre camions et 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 au volant sont nécessaires pour faire 1000 kilomètres. (si tout va bien !!!)

À mon père

5.000.000 de Kms à ce jour « 2 accidents seulement »
Mais, restons humbles, pas de fierté mal placée, je conduis tous les jours.....)
Ils se situent dans deux périodes de ma vie, dans des circonstances totalement différentes :

1952.

Papa nous emmène, notre mère, mon frère et moi en vacances en Espagne avec la « Traction » familiale.
Quelque part aux environs de Madrid, nous nous arrêtons dans un coin rocailleux, sauvage, inhabité..... et obligatoirement ombragé, il fait très chaud, loin de la route, pour un casse-croûte bienvenu.

Les agapes finies, je m'empresse d'aller « tourner » la traction garée (trop) près de l'arbre.

Pour reculer, on regarde en arrière, et, pour manœuvrer, on braque, n'est ce pas ?

Sauf que l'arbre, lui, n'a pas bougé d'un millimètre !

Celui-là, de coup de pied au c.... , je ne l'ai pas volé non plus..... !

Mais, nous allons passer aux travaux pratiques : pas le choix, puisque l'aile emboutie sérieusement ne permet plus le moindre braquage.

Et là, **leçon de tôlerie** de mon carrossier de Père..... :

Les enfants, allez me chercher du bois sec !

Ce n'est pas ce qui manque.....

Trouvez moi deux où trois gros galets.....

A notre retour avec les commandes, l'aile a été démontée avec l'outillage de bord et le brasier pétille, ajoutant à l'intense chaleur de la journée.

Elle est jetée dans le feu et y reste le temps que la tôle devienne rouge.....elle en sera retirée avec des branches, brûlante, un des galets servira de marteau pour la défoncer, puis lui redonner forme, puis un semblant d'arrondi sous nos yeux admiratifs et ébahis.

Je l'aiderai, tout penaud, à la remettre en place..... !

CHAPEAU L'ARTISTE.

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



Marcel Espérou père



La Traction familiale

Il va se passer plusieurs décades et plusieurs millions de kilomètres plus tard, avant mon 2° « accident »..... :

1990. Avec ma 190 D Turbo, je vais participer à une démonstration du nouveau système A.B.S. sur les autocars à la station des Arcs dans les Alpes.

Je pars la veille après-midi et en profite pour rendre visite à mon client Gil à Béziers chez qui je dîne avant de me loger à l'hôtel.

Je redécolle au matin, c'est l'hiver, et il tombe une pluie dense dans une atmosphère très brumeuse.

Dès que je peux prendre l'autoroute, malgré la visibilité réduite et la pluie qui s'écrase sur le pare-brise, j'affiche un 110 Km/h, sûr de la stabilité de la voiture et de mon A.B.S.

Je ne verrai pas que la pluie se transforme tout à coup en neige fondue, et, sans le moindre avertissement, me voilà en marche arrière sans pouvoir maîtriser ma trajectoire.

Le rail de sécurité me protège de la catastrophe mais l'aile arrière changera de forme !

De retour à Albi, ma première démarche est de m'inscrire à des cours de pilotage pour apprendre à maîtriser un tête à queue. J'avais pourtant déjà plusieurs millions de Kms. à mon actif mais je n'étais encore qu'un « bleu ». !

Voilà, cher lecteur, mes deux accidents, mais je veille attentivement à chaque instant de chaque jour à faire mentir l'adage qui dit : jamais deux sans trois..... !!!

A suivre.....



1990 - avec ma 190 D Turbo

Jean Claude Espérou

voyage de 4 jours à Nuremberg

Le marché de Noël, le salon Retro Classics Bavaria,
le musée automobile « Ofenwerk », le musée du train
du 8 au 11 décembre - 300 € - demandez le programme



Dates à retenir pour les prochaines rencontres d'autocars de collection

Du 21 au 23 avril 2017 = 3 jours

SINSHEIM et SPEYER (Allemagne)

Nous participons avec un de nos autocars

Parution du programme en novembre 2016

Du 17 au 20 août 2017 = 4 jours

en SARRE (Allemagne)

Nous participons avec un de nos autocars

Parution du programme en janvier 2017



Dates à retenir :

Journées travaux à Wissembourg SAMEDI
1^{er} octobre - 15 octobre - 29 octobre -
12 novembre - 26 novembre - 3 décembre -
17 décembre - 7 janvier - 21 janvier

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 de préférence par mail assoautocarsanciensdefrance@orange.fr sinon tel. 06.20.40.94.66.

DIMANCHE 2 OCTOBRE : EXPO AUTO-RETRO NORD ALSACE + Portes Ouvertes sur le site EUROMOBILE de Wissembourg

DIMANCHE 6 NOVEMBRE : sortie en autocar ancien - un dimanche à la campagne - la Vallée de Villé dans toute sa splendeur automnale

DIMANCHE 6 NOVEMBRE : rencontre mensuelle de véhicules de collection à Wissembourg, site Euromobile

DIMANCHE 4 DECEMBRE : sortie en autocar ancien au marché de Noël de Kaysersberg

DIMANCHE 4 DECEMBRE : rencontre mensuelle de véhicules de collection à Wissembourg, site Euromobile

DU 8 AU 11 DECEMBRE (4 jours) voyage à Nuremberg à l'occasion du salon RETRO CLASSICS BAVARIA et découverte du marché de Noël de Nuremberg (le plus grand d'Allemagne)

DIMANCHE 1^{er} JANVIER : rencontre mensuelle de véhicules de collection à Wissembourg (site Euromobile)

DIMANCHE 5 FEVRIER : rencontre mensuelle de véhicules de collection à Wissembourg (site Euromobile)

SAMEDI 4 MARS : déplacement à Stuttgart à l'occasion du salon RETRO CLASSICS

SAMEDI 11 ET DIMANCHE 12 MARS : déplacement de 2 jours à REIMS à l'occasion du salon champenois du véhicule de collection

SAMEDI 15 AVRIL : déplacement en autocar de collection au salon RETROPOLIS de Besançon

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

SAMEDI 22 AVRIL : sortie en autocar à l'occasion de la Rencontre Européenne de collection et visite du Technik-Museum de Spire (Speyer)

DU 17 AU 20 AOUT 2017 : (4 jours) déplacement en autocar de collection pour la 2^e rencontre d'autocars de collection en Sarre/Allemagne chez le transporteur Horst Becker

Le site EUROMOBILE à Wissembourg : Un abri pour votre véhicule de collection (ou autre.....), caravane, camping-car

La société Euromobile, créée l'année dernière par une quarantaine de membres de l'association AUTOCARS ANCIENS DE FRANCE, est maintenant opérationnelle dans ses nouveaux locaux à Wissembourg. (adresse = Route de Lauterbourg, en sortant de Wissembourg en direction de Lauterbourg, dernier hall à gauche). Euromobile abrite sur son site la collection d'autocars d'AAF, et gère une activité de location d'emplacements pour tous véhicules, de collection ou autres, voitures, tracteurs, camions, autocars mais aussi caravanes et camping-cars. Le site est fermé et sécurisé.

Extrait du tarif mensuel de location : (tarif dégressif pour les heureux propriétaires de plusieurs véhicules)

Pour la première voiture 40 € TTC

Pour la 2^e voiture 36 € TTC

Pour la 3^e voiture 30 € TTC

Possibilité également de louer des ateliers fermés pour permettre aux collectionneurs d'installer leur outillage et de travailler sur la restauration de leur véhicule.

EUROMOBILE est une SAS à capital variable : c'est le moment de devenir associé et de participer activement à la création d'un musée inédit en Europe (il n'est pas obligatoire d'être membre d'AAF), ou d'augmenter votre part de capital.

Contact : Jean Louis Eschenlauer 06.20.40.94.66.

euromobile.sas9@orange.fr



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 souhaite devenir membre de l'association AAF

Montant de la cotisation annuelle = 30 €, 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 et ville _____

Tél fixe _____ Tél portable _____

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