

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



membre de

CAPTC

Collectif Associations
Patrimoine Transports
en Commun

BULLETIN D'INFORMATION N° 41 - avril 2018

www.autocarsanciensdefrance.fr

Siège et adresse postale :

Espace Euromobile - Route de Lauterbourg - 67160 WISSEMBOURG

assoautocarsanciensdefrance@orange.fr

www.facebook.com/autocarsanciens

Président Jean Louis ESCHENLAUER 06 20 40 94 66

Le mot du Président

Quoi de neuf

chez Autocars Anciens de France ? Préparations intenses en cours pour de nombreuses manifestations, expositions et sorties pour ce printemps. Nous sommes de plus en plus sollicités pour des expositions liées à l'automobile ancienne, l'intérêt des français pour leur patrimoine automobile, en retard par rapport à tous les autres pays européens, semble se développer. De nouvelles manifestations s'organisent aux quatre coins de l'Alsace : 1° salon Auto Moto Classic à Strasbourg, Festival des Véhicules Anciens à Mulhouse, « Ils roulent pour Antar » à Merckwiller-Pechelbronn ; vous trouverez des détails sur ces 3 manifestations en page 7. Rallye-Quizz en autocar de collection organisé par le Lions club de Brumath (voir ci-contre).... Tout cela démontre un regain d'attrait pour les véhicules de toutes sortes que nos aïeux nous ont laissés en héritage, et dont il serait grand temps de s'occuper pour arrêter la fuite vers les pays étrangers de ce magnifique patrimoine industriel.

Que pouvons nous faire individuellement ? Commencer par apporter de l'appétence à toutes ces manifestations pour soutenir leurs organisateurs qui donnent de leur temps pour sauver et mettre en valeur ces bijoux de la technologie.....

J'ai aussi le plaisir de vous annoncer que nous allons organiser le **dimanche 7 octobre une journée « Portes Ouvertes »** avec une **grande vente aux enchères volontaire de voitures de collection** et j'espère vous saluer nombreux ce jour-là

Jean Louis Eschenlauer Président d'AAF

Rallye-Quizz en autocar de collection

**INEDIT - une belle
sortie en famille un
dimanche après-midi**

**Dimanche 10
juin 2018**

**Départ 14.00 h
Haguenau : Gare -
promenade en
Alsace du Nord avec
questionnaire-Quizz
plusieurs lots de
valeur à gagner**

**Soirée tarte flambée
à volonté (+ dessert)
avec animation
musicale**

Adultes 25 €

Enfants jusqu'à 8 ans 8 €

**Organisation Lions club de Brumath,
au profit de l'association François
Aupetit pour vaincre la maladie de
Crohn**

Demandez le programme



Notre collection continue de s'enrichir

Voici quelques nouveaux
pensionnaires qui sont arrivés
à Wissembourg ces dernières
semaines



**Moto BMW - modèle K 1 - année
de construction 1990, il s'agit d'un
engin très rare dont celui-ci était le
seul exemplaire en circulation dans
l'est de la France - offert par Pierre
Fischer de Haguenau**

**Camionnette TEMPO, type Matador
E 2400 - année de construction
1964, il s'agit du premier véhicule
de ce type importé en France, le 20
mars 1964, moteur à essence
Austin 4 cylindres, puissance
60 CH - offert par Charles Jung
de Engwiller**



**Autocar MAN articulé, type SG 292, année de construction 1993,
78 places assises, offert par l'entreprise Friedmann-Reisen
à Schweighofen (Allemagne)**

Les véhicules de la collection AAF - Le Ponticelli Gruau MG 36

par Benoît Gruhier

Le petit autobus arrivé à Wissembourg en décembre dernier est du plus haut intérêt. On reprendra à son propos la formule appliquée jadis au Setra S6, « petit, il a tout d'un grand »

Si l'on prête à nos voisins d'Outre-Rhin d'être les champions de l'autocar de tourisme, en matière d'autobus urbains, on a vu naître dans l'Hexagone des modèles remarquables. Certains observateurs sont encore ébahis par le concept de l'autobus standard SC10, long de onze mètres et d'une capacité totale de 80 places, né au début des années 60. Le MG36 n'est pas en reste.

La standardisation est une belle idée, source d'économie en fabrication comme en maintenance. Mais les services à assurer ne répondent pas à un standard. Les villes ne collent pas à un standard et les fréquentations non plus. Certains cœurs de ville, là où tout le monde va, sont même inaccessibles à des grands autobus, parfois à cause d'une seule rue. L'autobus standard s'est révélé parfois trop petit, souvent trop grand. Dans la tranche basse, on trouve donc les minibus, constitués de fourgons aménagés d'une vingtaine de places au maximum. La formule est économique lorsque l'aménagement est sommaire, mais alors l'utilisateur répugne à l'emprunter. C'est pourquoi les carrossiers ont développé des transformations assez sophistiquées mais aussi très coûteuses, telles celles de l'Allemand Ernst Auwärter. Malgré cela, l'image reste celle du fourgon et génère un sentiment de transport au rabais, alors qu'au contraire, le coût du service ramené à la place est très élevé. Au milieu des années 70, l'Autrichien Steyr a développé un modèle spécifique qui cassait cette image de fourgon et qui était surtout plus fiable.

En marge du R312

Lorsque la question du renouvellement de l'autobus standard s'est posée, les pouvoirs publics se sont impliqués dans un programme d'enjeu national. Ce programme comprenait principalement un autobus de 100 places, mais aussi en complément un « midi » de 60 places et un « mini » de 40 places. Renault Véhicules Industriels a remporté le marché principal avec le R312 mais n'a pas présenté de projet pour les autres catégories qu'il aurait dû sous-traiter. Le « midibus » a été confié à CBM avec l'assistance de la RATP, aboutissant en 1982, au CBM 220. Quant au minibus, le carrossier Amiot se porte candidat avec d'autant plus de conviction qu'il vient de réaliser avec Ponticelli, auteur du châssis, un autocar de 30 places à moteur arrière, le PR8, intégré au catalogue Renault. Albert Lemaître, qui a derrière lui une longue expérience chez Currus et qui œuvre alors chez Renault, prend en charge le projet avec enthousiasme. Tandis que le R312 affiche une capacité de 107 places dont 28 assises, le CBM220 60 dont 17 à 21 assises, la capacité du futur modèle sera dans la fourchette 30 à 40 places. On veut d'emblée aboutir à un mini R312, donc avec la même configuration, moteur arrière, porte et poste de conduite en avant de l'essieu. Le modèle sera fatalement très cher et ne devrait donc pas donner lieu à des séries suffisantes pour amortir l'étude et les outillages pour une caisse autoportante. L'étude et la réalisation du châssis revient donc à Ponticelli. Pour la diffusion du modèle, Amiot et Ponticelli s'associent dans un Groupement d'Intérêt Economique baptisé Amiot-Ponticelli-Système (APS).



Le MG 36 de la collection AAF, conservé à Wissembourg, bientôt trentenaire, est fort bien conservé. Il est vrai que sa peau est composée de matériaux inaltérables



Premier minibus à ne pas être extrapolé d'un utilitaire et qui soit fondamentalement pensé pour le centre-ville et les PMR. La cabine étroite s'explique par la présence côté droit de la bonbonne de gaz, laquelle ne doit pas être en communication avec l'habitacle



Le TU1 de Durisotti, sur la base Peugeot J7, est un exemple, parmi d'autres, de transformation très onéreuse pour une capacité modeste. La mécanique, de type automobile, souffre dans ce genre de travail

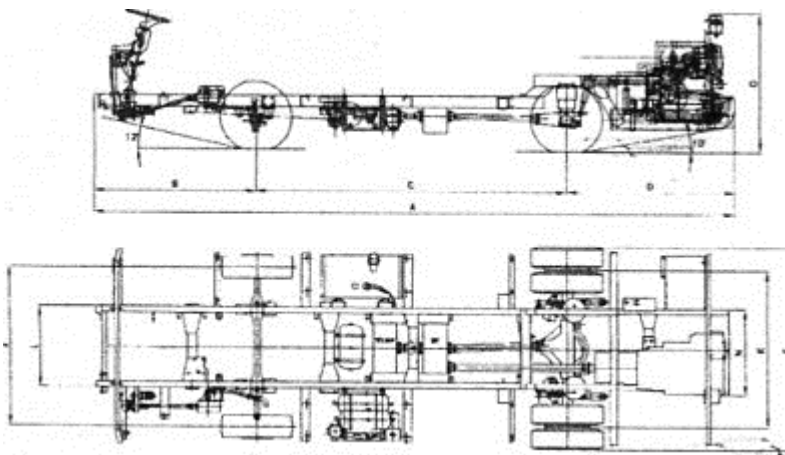
Un châssis performant

40 personnes, cela représente une charge utile de 3000 kg donc selon les ratios usuels, un véhicule de 6500 à 7000 de PTAC. La structure et les composants mécaniques devront correspondre à cette catégorie. Comme pour ses autres modèles Ponticelli évite toute complication et réalise un châssis droit type échelle. Alors que l'on n'est habitué à voir des longerons en tôle pliée en U, ceux-ci sont en tube rectangulaire 120 x 60 x 5 offrant une grande résistance à la charge bien entendu, mais aussi en cas de choc latéral ou axial. Il est en deux parties raccordées devant l'essieu arrière, formant ainsi deux niveaux de plancher. Une fois le châssis assemblé avec les traverses et les corbeaux, il est traité contre la corrosion par galvanisation et cataphorèse. L'essieu avant rigide E402 et le pont arrière P669 (emprunté au B120) sont signés Renault. La suspension est à lames paraboliques, complétées à l'arrière par deux coussins pneumatiques. Le véhicule est en effet pourvu d'un circuit pneumatique qui agit aussi sur le freinage. La maniabilité est accentuée par une direction assistée. Le moteur est le SOFIM 8140-21 emprunté lui aussi à la gamme d'utilitaires Renault B, un 4-cylindres super carré 93/90 de 2445 cm³ dans sa version suralimentée de 92 chevaux. La boîte de vitesses automatiques est la ZF 3HP22. L'ensemble moteur-boîte est positionné désaxé côté gauche du véhicule. La transmission passe au-dessus du pont pour atteindre une boîte transfert d'où partent deux arbres, l'un vers le pont, l'autre vers le ralentisseur électrique. Les rapports de boîte et de pont permettent une vitesse de 90 km/h.

Le prototype à carrosserie Amiot est baptisé TU35 (type urbain 35 places). Il est présenté au congrès du GART (Groupement des Autorités Responsables de Transport) à Nice en novembre 1986. Il suscite la curiosité mais les projets d'équipement des réseaux vont vers le R312 dont les premiers seront livrés dans quelques mois et le thème à l'ordre du jour du congrès est le renouveau du tramway. Pour le plein de commandes, c'est raté. Et puis entre temps, la Carrosserie Amiot a périclité, obligeant son dirigeant Joseph Amiot à vendre en 1985. Amiot est ainsi devenu Manta. Alors que le prototype entame un programme de démonstrations, treize TU35 répondant aux premières commandes, sont mis en production avec la deuxième porte à l'arrière, à raison de deux pour Saint-Malo, deux pour Bayeux, quatre pour Perpignan, quatre pour Toulon et un pour Saint-Chamond. Mais c'est insuffisant pour Manta, en faillite courant 1987. Un ultime repreneur parviendra seulement à achever ces commandes. Le prototype, qui se retrouve sans propriétaire, est confié par le liquidateur judiciaire aux pompiers de Dinan.

La RATP intervient

Alors que la RATP avait jusqu'alors boudé le TU35, elle se rend compte que les CBM220 mis sur la ligne de Montmartre sont encore trop grands. Elle trouve donc à en louer un qu'elle glisse parmi les CBM220 sur la fameuse ligne non pas un jour ou deux, mais près d'un an entre novembre 1988 et octobre 1989. S'ils constatent qu'en termes de capacité et de maniabilité, le véhicule convient à merveille, les techniciens de la RATP relèvent l'inadaptation de la mécanique, qui convient pour des véhicules routiers ou de livraison, mais qui souffre de tourner incessamment des journées entières. Pour un peu, un moteur industriel conviendrait mieux. Ils font part de leurs observations à Ponticelli, en manifestant une intention de commande.



Le châssis, de type échelle, présente une disposition ingénieuse et équilibrée des différents composants. Faute de place entre l'ensemble moteur-boîte et le pont arrière, la chaîne cinématique passe par un relais-transfert dans l'empattement



Le prototype Amiot TU35 est présenté au congrès du GART en novembre 1986. Albert Lemaître ne peut que se féliciter du résultat. Son « bébé » est réussi.

Gruau
Constructeur

MG36



Un
Carrossier
Constructeur
au Service
des Transports
Urbains



Manta-Amiot ayant cessé toute activité, c'est Gruau qui reprend la production du modèle, toujours avec Ponticelli. Le MG35 affiche quelques différences esthétiques et mécaniques avec le TU 35, tout en étant plus long de 25 cm.

2170 mm

3300 mm

6730 mm

STANDARD SEATING
17 seats (seats - 16 seats)
21 seats (seats)

STANDARD HIGH PERFORMANCE SEATING
23 seats (seats - 21 seats)
21 seats (seats)

Option transport of handicapped in special seats

MG 50

Gruau
Constructeur

Le nouveau **MG 50 GRUAU** offre une surface au confort, une visibilité depuis 100 passages.

Le confort est favorisé notamment par un **P.T.C. supérieur** à la norme précédente.

Un poste de conduite plus vaste et mieux éclairé vous procurera plus d'aisance pour régler les innombrables techniques relatives au démarrage, manœuvres de freinage, utilisation des unités d'appointement sélectionnées.

Le **MG 50 GRUAU** répond aux nouvelles exigences des réseaux urbains et dispose parfaitement des facilités et des équipements des utilisateurs.

Gruau, l'expertise de l'automobile

MG36

Gruau
Constructeur

Le MINIBUS MG36 Gruau offre à son propriétaire un confort et une sécurité exceptionnels.

Doté d'un confort de conduite remarquable, son espace habitable vous offre un confort de 41 places (30 places assises et 11 places debout).

Grâce à son confort, son espace habitable, son espace de chargement, le MINIBUS MG36 offre une performance, une sécurité et une polyvalence qui en font un véritable véhicule de transport.

41 places

Grâce à sa qualité, pour gagner

En augmentant le PTAC de 6980 kg à 7250 kg, la capacité est portée à 41 places.

Cette première livraison en décembre 1989 marque le début d'une production conséquente, puisqu'elle atteindra 170 MG36 ou MG50. En effet, en réduisant le nombre de places assises à 14, le nombre de places debout peut être porté à 36, soit une capacité totale de 50 places. Les villes les plus équipées sont Lyon (15 MG36), Monaco (six MG36 et six MG50) et Grenoble (12 MG36). La RATP s'est finalement contentée de quatre MG36 thermiques et de deux électriques. La production s'arrête en 1997, mais Gruau présente cette année-là un nouveau modèle en coopération avec Ponticelli, l'Oreos 55 plus long que le précédent avec ses 7,70 m. Ce n'est donc plus un minibus. Gruau ne néglige pas pour autant le marché et le Microbus de 22 places, thermique, hybride ou électrique, surprendra par son design original, pour ne pas dire singulier.

Les préservés

Le MG36 d'Autocars Anciens de France porte le numéro de série VIN VJYT41P0000000185. C'est donc le 85^e puisque la série a débuté au numéro 100. Il a débuté sa carrière à Melun et l'a terminée à La-Ferté-Sous-Jouarre dans le même département puis s'est retiré dans la maison de retraite d'Alain Gros, toujours en Seine & Marne.

Les Tramophiles de Côte d'Azur possèdent le 201 de Monaco et Standard 216 le 232 de Grenoble. Le prototype du TU35, qui n'a pas pu être conservé par l'AMTUIR, sommeille désormais chez Jean-Jacques Doerflinger

Benoît Gruhier



MG36, Le Vrai Minibus.

(36 places + chauffeur)



Le MG 36 GRUAU : un nouveau mode de transport.

Une ligne actuelle séduit dès le premier coup d'œil.

Maniable et compact, avec ses 36 places, pouvant accueillir un handicapé sur fauteuil roulant, il est le complément idéal de la gamme des Bus.

De conception nouvelle avec une mécanique fiable, il est économique à l'achat et plus encore à l'utilisation. Il bénéficie d'un réseau de service après-vente adapté et efficace.

Depuis sa conception jusqu'à sa finition, tout a été mis en œuvre pour obtenir un très haut niveau de confort et de qualité.

Caractéristiques techniques

PTAC : 6980 kg

Motorisation

Marque : PERKINS

Type : PHASER 110 T

Diesel suralimenté

Cylindres : 4 litres

Puissance : 79 kW (107 CV) à 2600 tr/min

Couple maxi : 33,7 mdaN (34 mkg) à 1600 tr/min

Boîte de vitesses

Boîte automatique ALLISON AT 542

Rapports : 1^{er} 3,45 / 2^e 2,25 / 3^e 1,41 / 4^e 1,00

AR 5,03

Pont arrière

Type RVI P 669-02

Rapports : 7 x 41 (65 km/h) - 9 x 41 (84 km/h)

Essieu avant

Type RVI 369-01

Suspension

Ressorts à lames + coussins pneumatiques à l'AR

Direction

Hydraulique assistée

Freinage

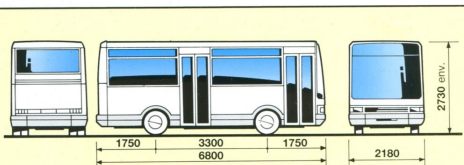
Tambours sur essieux AV et AR

Réducteur électrique TELMA CCOS

Équipement électrique

Tension 24 V.

Soubassement galvanisé



STANDARD URBAIN

17 places assises + chauffeur

19 places debout

STANDARD HORS PÉRIMÈTRE URBAIN

21 places assises + chauffeur

13 places debout

- Option transport d'un handicapé en fauteuil roulant.

"Et si on entrain ?"

Première impression, l'accès est facile c'est important. La place du conducteur est bien étudiée pour éviter toutes fatigues inutiles. Tous les instruments du tableau de bord sont judicieusement disposés afin de faciliter sa tâche. La forme de son pare-brise lui assure une visibilité panoramique optimale.

"Regardons à l'arrière maintenant..."

Il n'a pas seulement l'air moderne, il est bien conçu et bien fini jusque dans les moindres détails. La sellerie est de qualité.

"Nous démarrons, asseyons-nous..."

Assis confortablement, la visibilité est dégagée et la vue panoramique nous fait découvrir, dans une conduite souple et sans à coup, les charmes de notre ville.



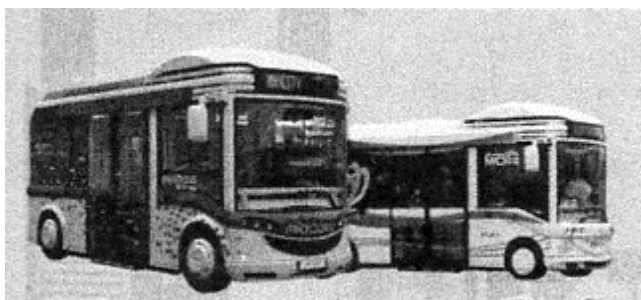
Centre de Production de Gruau-Laval

GRUAU-LAVAL - B.P. 78 - Z.I. Route de Rennes - 53940 ST-BERTHEVIN
Tél. : 721 082 F - Télécopie (16) 43 02 87 84

tél. : (16) 43 69 39 80



Les aptitudes routières du MG36 ont permis de le décliner en autocar de 26 places, sous le nom d'AG35.



Après avoir arrêté les MG36 et MG50, Gruau a persévéré dans deux tailles, plus grand avec l'Oréos 55 et plus petit avec le surprenant Microbus de 22 places.



Direction Wissembourg en Alsace du Nord

Dimanche 7 octobre Portes Ouvertes
chez Autocars Anciens de France à Wissembourg
Grande vente aux enchères volontaire
de voitures de collection . Vous avez une voiture à
vendre ? Profitez-en, c'est le moment - contact :
assoautocarsanciensdefrance@orange.fr ou par
téléphone 06.20.40.94.66.

Musée des transports et des techniques (nom provisoire) - le projet avance.....



EUROMOBILE ouvre le capital.....Vous aussi devenez actionnaire de votre musée

Rappelons que la société EUROMOBILE, qui porte le projet et va gérer le futur musée est une SAS (société par actions simplifiée) à capital variable. Vous pouvez devenir actionnaire de la société à n'importe quel moment. Les parts sociales sont d'une valeur nominale de 500 €. C'est-à-dire que vous pouvez investir à partir de 500 €, ou plus, mais toujours par multiple de 500. Contact : euromobile.sas9@orange.fr - 06.20.40.94.66.

Aidez-nous à trouver un nom pour notre futur musée (suite.... et pas fin)

Nous avons sollicité nos lecteurs dans le dernier bulletin d'information pour nous aider à trouver un nom pour notre futur musée. Quelques propositions sont arrivées, nous vous les livrons en vrac ci-dessous. Mais l'appel à idées n'est pas terminé, certains des noms proposés ne respectent pas les critères fixés, comme par exemple la prononçabilité et la lisibilité du nom par les personnes de langue germanique. Voici ce que nous avons en stock pour l'instant :

Wissembus Center
Oldtimer et Mobilité Museum
Espace VTM R.DIESEL (Véhicules Terrestres à Moteur)
MVR-Musée du Véhicule sur Route
Road Vehicles Museum
AutoLand
Maison du Trafic
Au Fil de la Route
Automobil History of Europe
European Automobile History
Transport Evolution
MOMAF Wissembourg
(Museum OF Motion Automotive and Future)
MUTET Wissembourg
(Musée du Transport Et des Techniques)
MOPCA Wissembourg
(Museum of Past and Coming Automotive)
AMIM Wissembourg (Automotive Museum In Motion)
MAPAV (Musée de l'Automobile Passé et A Venir)
MAM (Musée de l'Automobile en Mouvement)
FTA (Fondation pour la Technologie Automobile)
FAT (Fondation for Automotive Technology)
EURO MUSEUM TRANSPORT
BUS ET CARS PALACE
ALSACE OLDTIMER BUS MUSEE
EURO TRANSPORTS MUSEUM
ENTRE LA ROUTE
VIE DU TRANSPORT
VOYAGE DE LA ROUTE

MOBILITE CENTER
VIE DE LA ROUTE
HISTORY MOBILE
MUSEE DE LA ROUE
ROUE DU TRANSPORT
EUROMOBILAND
VETERAN AUTO + BUS LAND
HISTORIC VETERAN AUTO + BUS
VETERAN AUTO + BUS EUROMOBIL HISTORIC MUSEUM
EUROPE AUTO + BUS HISTORIC
EUROMOBILE VETERAN AUTO + BUS HISTOMUSEUM
TECHNIRAMA
TECHNIRAMA MUSEUM
TRANSPORT RAMA

Continuez de chercher, lâchez-vous.....

Courrier des lecteurs

Autocar ancien
quand tu nous tiens
plus rien ne compte
avec toi on fait le tour du monde
on remonte le temps
à la recherche du printemps
ton gros bruit moteur
nous comble de bonheur
sur le porte-bagages
valises et malles bien sages
chauffeur à la casquette
embarque dans sa cage la jeune poulette
pas de nostalgie
mais de la poésie
pas de tristesse
mais des souvenirs de jeunesse
fermons les yeux
pour un voyage joyeux
à travers la campagne
en sabrant le Champagne

Brigitte Eschenlauer

Nous y étions

TOURISSIMO Strasbourg 2018

Pour la 5^e année consécutive un de nos vétérans a assuré l'animation lors du salon de tourisme et voyages TOURISSIMO au mois de février dernier, au Parc-Expo du Wacken à Strasbourg. Cette année c'est le SAURER L4 CT2D de 1954 qui a réjoui les milliers de visiteurs qui s'en sont donnés à cœur joie pour faire des centaines de photos.



FESTIVITAS Mulhouse 2018

C'est également le SAURER L4 CT2D qui a eu l'honneur de représenter notre association sur la fameux salon de la gastronomie et des loisirs FESTIVITAS de Mulhouse



RETRO CLASSICS Stuttgart 2018

C'était la 9^e participation d'Autocars Anciens de France à cette grand'messe de l'automobile ancienne : 3500 véhicules exposés et plus de 60.000 visiteurs de toute l'Europe qui ont admiré notre SAURER

Environ 130 personnes, membres et sympathisants de notre association, ont participé à la sortie à Stuttgart pour visiter ce salon, déplacement admirablement réalisé par trois de nos autocars de collection.



À noter dans vos agendas !

1^{er} SALON
**AUTO-MOTO
CLASSIC**
STRASBOURG

du samedi
28 avril
au mardi
1^{er} mai
2018

AAF exposera deux autocars, venez nous rendre visite au parc expo du Wacken !

> 30 juin & 1^{er} juillet 2018

Festival des Véhicules Anciens · Mulhouse
Oldtimer & Youngtimer Veranstaltung · Vintage & Classic Motors Festival

PARC EXPO.fr MULHOUSE **ALSACE**

AAF expose un autocar et organise un déplacement à Mulhouse le samedi 30 juin demandez le programme

Ils roulent avec ANTAR

Exposition « Antar, l'épopée d'une goutte d'huile » du 14 juillet au 19 août à la Maison des Services et des Energies à Merckwiller-Pechelbronn, organisée par le Musée Français du Pétrole.



Dimanche 29 juillet : balade en autocar ancien autour de Merckwiller pour revivre les excursions d'autrefois + exposition de véhicules anciens

Départs à 14 h, 15 h, 16 h, et 17 h devant la Maison des Energies, durée environ 45 mn.

Adultes **5 €** étudiants, enfants, lycéens **4 €**
enfants - 10 ans gratuit
pas d'inscription préalable

Dates à retenir

Nos prochaines sorties d'une journée : demandez les programmes !

Dimanche 15 avril : Forêt Noire : Titisee et souffleur de verre de la Ravensaschlucht

Dimanche 13 mai : le Sundgau : Moulin de Hundsbach et visite d'une miellerie

Dimanche 10 juin, après-midi Rallye-Quizz en autocar de collection en Alsace du Nord (voir page 1)

Dimanche 17 juin : Forêt Noire : Hinterzarten, promenade en calèche et Ski-Museum

Samedi 30 juin : sortie au Festival des Véhicules Anciens à Mulhouse

Dimanche 22 juillet : Forêt Noire : le Schluchsee, promenade en bateau et visite du Schnapsmuseum

Dimanche 29 juillet, après-midi : « ils roulent avec Antar » balade en autocar ancien autour de Merckwiller-Pechelbronn organisé par le Musée du Pétrole (voir page 7)

Nos voyages de plusieurs jours : demandez les programmes !

Du 29 avril au 1^{er} mai 2018 : voyage de 3 jours en Bourgogne - la belle ville de Dijon - le Château de Savigny les Beaune et ses musées : motos, autos, aéronautique, pompiers, tracteurs...

Du 4 au 8 juillet 2018 : voyage de 5 jours en Provence en autocar de Grand Tourisme : les Baux de Provence, Nîmes, Avignon, le Pont du Gard....

Du 23 au 26 août 2018 : International Oldtimer Bus Coach Rally à Diepenbeek (Belgique) + visite de l'usine de construction d'autocars Van Holl

Du 14 au 16 septembre 2018 : Rassemblement « bus et cars d'hier et d'aujourd'hui » à Roanne (Loire)

Dimanche 7 octobre Portes Ouvertes
chez Autocars Anciens de France à Wissembourg
Grande vente aux enchères volontaire de voitures de collection . Vous avez une voiture à vendre ? Profitez-en, c'est le moment - contact : assoautocarsanciensdefrance@orange.fr ou par téléphone 06.20.40.94.66.

Journées travaux à Wissembourg

SAMEDI 7 avril - 28 avril - 12 mai - 26 mai - 9 juin - 23 juin - 7 juillet 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
Inscrivez vous assoautocarsanciensdefrance@orange.fr ou par tel. 06.20.40.94.66.

Rencontres mensuelles de véhicules de collection à Wissembourg, site EUROMOBILE (en extérieur) tous les premiers dimanche du mois

DIMANCHE 1^{er} avril, 6 mai, 3 juin, 1^{er} juillet etc... toute l'année

Ouvert aux collectionneurs et aux visiteurs - entrée libre - buvette - La collection d'autocars n'est pas visitable, nous ne sommes pas (encore) habilités à recevoir du public dans le hall.

Manifestations sur lesquelles un ou plusieurs de nos autocars sont exposés pour assurer l'animation

Du 20 au 22 avril : Omnibus-Oldtimer Treffen à Einbeck (Basse Saxe - Allemagne)

Du 28 avril au 1^{er} mai : salon AUTO MOTO CLASSIC à Strasbourg, Parc-Expo du Wacken

30 juin et 1^{er} juillet : Festival des Véhicules Anciens à Mulhouse

Du 23 au 26 août : International Oldtimer Bus Coach Rally à Diepenbeek (Belgique)

15 et 16 septembre : Rassemblement « bus et cars d'hier et d'aujourd'hui » à Roanne (Loire)

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.**