



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'Époque



membre de

CAPTC

Collectif Associations Patrimoine Transports en Commun

BULLETIN D'INFORMATION N° 43 - octobre 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

Notre collection continue de s'enrichir

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



UNIC - IVECO - Type 240 LS II

Appellation commerciale : Lorraine
fabriqué en 1992 à Fourchambault (Nièvre)

Voir article en page 2 par Benoît Gruhier



KÄSSBOHRER SETRA

Type 215 SL, version 447 (bus à plancher plat)

Fabriqué en 1991 à Ligny en Barrois (Meuse)

Moteur MAN D2866 UH, 6 cylindres en ligne, en position couchée, à l'arrière

Le mot du Président

Quoi de neuf chez AAF ? Au moment du bouclage de ce numéro nous venons de terminer notre manifestation « Portes Ouvertes » qui a connu un succès remarquable. Nous avons accueillis plus de 1800 personnes qui garderont de leur visite un souvenir mémorable. Nous reviendrons plus en détails sur cette formidable journée, avec photos, dans notre prochain numéro.

Le projet du musée avance, mais nous devons faire face à une contrariété concernant une dépollution à mener. Plus de détails sur la page 7 du présent bulletin.

Nous vous invitons d'ores et déjà à inscrire la date du 26 au 28 avril 2019 dans vos agendas. Autocars Anciens de France organise pour la deuxième fois en France la Rencontre Européenne d'Autocars de collection. Nous espérons vous y rencontrer nombreux, et comptons surtout sur la présence des collectionneurs français d'autocars, nous osons croire qu'ils répondront au rendez-vous, face à une traditionnelle supériorité en nombre allemande !

Jean Louis Eschenlauer

Président d'AAF



Charrette légère, ou « carriole », rare dans cette configuration, servait à transporter au marché les légumes, poules, porcelets et d'aller dans les champs pour les petits travaux

Fabriquée en 1905 - restaurée en 2002

Les autocars de la collection AAF

Un Lorraine en Alsace par Benoît Gruhier

Parmi les derniers véhicules rentrés et en provenance de la collection Alain Gros, figure un car Lorraine, probablement le seul encore en état de rouler sur les 662 produits.

L'histoire du car Lorraine, c'est d'abord celle d'un homme Jacques Lebellet (†). Issu d'une grande école commerciale, il entre chez Berliet à la fin des années 50 comme vendeur d'autocars. Quinze ans plus tard, il accède au poste de directeur commercial de la division cars et bus Berliet. En 1978, Saviem et Berliet sont réunis sous une seule entité, Renault Véhicules Industriels. Une seule structure, cela signifie notamment une seule direction commerciale. Lui et nombre de ses collaborateurs sont sur un siège éjectable. Jacques n'est pas en âge de la retraite et prend contact avec son ami Dubarry, directeur commercial chez Unic.



Bien qu'âgé de 26 ans, ce Lorraine sent encore le neuf. Le choix des matériaux de revêtement s'est avéré judicieux - dommage que ce car n'ait plus le droit de transporter des passagers



En 1976, Fiat présente le 370, son premier autocar de 12 mètres. Le dessin de la carrosserie est assez inattendu.



La maquette échelle 1 en bois, permet de finaliser les dernières décisions. A la réunion de 27 novembre 1980, les feux se positionneront dans la bande claire du pare-chocs et la lunette arrière sera augmentée vers le bas.



Cette représentation papier servira à communiquer avant la sortie des prototypes

Le Fiat 370

Unic appartient à Fiat depuis 1966. Pour autant, la vente de cars Fiat en France est difficile dans la mesure où tous les modèles sont coiffés par ceux de Van Hool, identiques mécaniquement, mais mieux habillés. Une campagne est toutefois menée à partir de 1971 avec le premier Fiat à moteur arrière le 343, mais sans grand succès. Encore une fois, au 308 à moteur central et au 343, tous deux de 11 m, les clients préfèrent les 440 et 700 de Van Hool, longs de 12 m. En 1975, le code italien autorise enfin les 12 m et Fiat présente en août 1976 un nouvel autocar à cette longueur, le 370. Le châssis est toujours à longerons, mais à une hauteur favorisant le volume de soutes et le moteur est désormais vertical. Cela permet d'implanter le gros 8210-02 de 13,79 L et 260 chevaux. Suit une boîte ZF à six rapports et un pont arrière à double réduction, l'une dans le pont, l'autre dans les moyeux, pour une vitesse de pointe de 118 km/h. Une version plus courte, le 370.10.20, de 10,65 m sera quant à elle, animée par le moteur Unic 8220.02 de 9.57 L et 201 chevaux.

Fiat a investi beaucoup dans ce nouvel autocar et entend bien l'exporter, y compris en Allemagne où la firme vient d'acquiescer 75% de Magirus, alors numéro deux du marché Outre-Rhin. Là-bas, les interurbains sont normalisés comme les urbains. Aussi le 370, motorisé avec un moteur Deutz, devra se faire une place comme car de tourisme sous le nom de M2000 avec un look adapté. En France, le 370 avec sa carrosserie d'origine fait profil bas en catégorie tourisme face aux stars du moment, S 215 ou O303 et se range plutôt vers les cars mixtes ligne-excursion. On lui colle le monogramme Unic afin d'être mieux perçu sur les services réguliers subventionnés. C'est insuffisant entre un Saviem S53 fraîchement restylé et un Berliet PR14 qui gagne des points en réputation. C'est dans ce contexte que Jacques Lebellet débarque chez Unic où il trouve déjà en place Philippe Petit, vendeur, dont il fera son proche collaborateur. Jacques Lebellet ne voit qu'une solution pour faire décoller les ventes, franciser le véhicule en le faisant carrosser dans l'hexagone.

La première étape consiste à persuader les Italiens. A Turin, on a investi dans la carrosserie afin d'augmenter la part de cars vendus complets, alors que jusque-là, une grande partie des châssis filait chez les nombreux et réputés carrossiers que compte le pays. Mais vendeur talentueux, Jacques avance des chiffres magiques et obtient leur aval. Il s'empresse ensuite de se rapprocher de Heuliez, mais le retour est un peu décevant.

Après s'être fait « avoir » par Unic-Fiat quelques années plus tôt sur une carrosserie spécialement développée et qui n'a pas dépassé le stade du prototype, Heuliez se contente de faire une adaptation de sa carrosserie standard en conservant tout l'avant du Fiat, porte comprise, exactement comme ce qui a déjà été réalisé sur Mercedes O302, Berliet Cruisair 3 et dernièrement sur O303. Cela ne convient pas à Jacques Lebellet, mais au moins il a un devis. Diverses raisons, capacité (deux unités à sortir chaque semaine), liens privilégiés avec RVI, ne permettent pas non plus d'aboutir avec les carrossiers restants Amiot, Chardon, Gangloff ou Gruau, ce dernier ayant carrément décliné..

Le ferroviaire à la rescousse

Jacques Lebellet compte parmi ses amis proches, Jacques Smith. Ce dernier, après avoir dirigé les ventes de camions et cars chez Citroën à l'époque où les châssis sortaient déjà de chez Berliet, est directeur commercial chez un fabricant de matériel ferroviaire, la Compagnie Industrielle de Matériel de Transports. La C.I.M.T. produit dans son usine de Marly-les-Valenciennes des métros et des trains de banlieue, un domaine tout aussi concurrencé que celui des cars et bus, à tel point que l'idée de se diversifier est dans l'air. C'est d'ailleurs dans cette usine, la C.I.M.T. appartenant à parts égales à Matra et à la Compagnie Electromécanique, que sont équipés les trolleybus Berliet ER100 de leur appareillage électrique. On est donc pas en terre inconnue. Conseil d'administration à convaincre, équipes à constituer, les protocoles vont durer quelques mois. A la C.I.M.T., messieurs Lefevre, directeur technique et Dufrenne nommé responsable du projet, mettent la machine en route et courant 1980, le styliste maison Claude Setan réalise les premières maquettes. Pour faire court, cela ressemble d'abord à un Van Hool T8, sans plus. Il est temps de se mettre d'accord sur le prix de la carrosserie. Jacques Lebellet a son objectif, vendre la version 10,65 m 10% plus cher qu'un S45 et le 12 m 10% moins cher qu'un PR14. Dans cette fourchette, la C.I.M.T. ne doit pas s'attendre à du gras, mais le pire pour elle, c'est que de réunion en réunion, Jacques va obtenir des valeurs ajoutées sans changement de prix au point que le car ressemble bientôt à un Setra avec un grand pare-brise à montants inclinés. L'irruption surprise sur le marché du Bova Futura exposé juste en face du stand Unic au salon 1980, n'est pas étrangère à cette évolution.

Un autocar 370 à carrosserie Fiat est acheminé comme modèle à la C.I.M.T. et les deux premiers châssis pour les prototypes y sont livrés en fin d'année. Outre une esthétique plus flatteuse avec un gain en aérodynamisme, la carrosserie C.I.M.T. se distingue de la Fiat par ses faces avant et arrière, tout le bas des faces latérales, portillon compris, en résine armée, tandis que les panneaux sous baies ainsi que le pavillon en aluminium. L'inaltérabilité à la corrosion sera un argument majeur du nouveau modèle auquel un nom est trouvé, Lorraine, proposé par le PDG de la C.I.M.T., Jean Collin, auparavant dirigeant des semi-remorques Trailor dans l'usine jadis Lorraine-Dietrich de Lunéville.

A la fin de l'automne 1980, deux maquettes en bois, l'une pour l'avant, l'autre pour l'arrière, permettent de finaliser les détails. Deux aménagements intérieurs sont prévus, ligne et tourisme avec en commun un plafond alvéolé en ABS thermoformé et floqué. La différence réside dans les portes bagages, rampe continue en ligne, compartiments individuels ouverts en tourisme. C'est Chardon à Condrieu qui se chargera d'aménager les prototypes. Le 260.12.26 y arrive en mars, le 200.10.20 en avril à temps pour la semaine du car programmée à Nice les 30 avril et 1^{er} mai 1981 où le Lorraine doit faire sa première apparition.



Le premier prototype en atelier, côtoie une caisse du métro de Caracas



Le prototype du 12-mètres est photographié à sa sortie d'usine en mars 1981 avant son départ pour Condrieu où Jean Chardon se chargera des aménagements intérieurs.



La CIMT a réalisé son propre tableau de bord plus ergonomique que celui du Fiat et des instruments qui ne reflètent plus la lumière. Par contre le chauffeur a toujours le choix entre conduire bras tendu ou se taper les genoux.



L'intérieur de la version ligne présente un plafond en ABS alvéolé lisse et des rampes à bagages ordinaires.

Coup de théâtre

Les deux Lorraine font forte impression à Nice et reçoivent en plus des éloges de la presse, un prix d'excellence pour le 10.20 catégorie cars de ligne. Il faut engranger les commandes au plus vite, car bientôt sortira le Renault FR1 et les clients risquent de différer leur ordres d'achat afin de comparer. Déjà, vis-à-vis du PR14S, le Lorraine a pour lui son esthétique. Par contre plus lourd, il est plus gourmand. Contrairement à ce qu'affirmait Fiat et ce qui ressortait des essais, le moteur 260 CH est loin d'être sobre. et à part sur autoroute, l'aérodynamique joue peu. Six à sept litres de plus au cent qu'un PR14, ce n'est pas négligeable. Juste après la semaine du car, les français élisent François Mitterand comme président. Le nouveau ministre des transports, Charles Fiterman, fait campagne sur le thème « acheter français » pour les services publics. Voilà qui tombe à pic.

Cinq mois après la présentation du Lorraine, le président de la C.I.M.T., Jean Collin, décède subitement en octobre 1981. Matra qui misait toute leur confiance en sa personne, décide de se désengager et vend ses parts à Alstom, l'actionnaire principal de la C.E.M. Alstom devient du coup seul actionnaire de la C.I.M.T. avec effet au 1^{er} janvier 1983. Mais coup de théâtre, les dirigeants d'Alstom déclarent ne vouloir en aucun cas mettre un pied dans le secteur automobile. Les accords avec Iveco sont dénoncés. C'est une catastrophe. François Marc, PDG d'Unic, obtient de la C.I.M.T. la poursuite de la production jusqu'au numéro 100, c'est-à-dire à échéance décembre 1983. A titre de dédommagement, il obtient aussi que les études et outillages lui soient cédés pour le Franc symbolique. Les stocks et en-cours feront l'objet de transactions séparées.

Nouveau départ

Unic n'est pas tiré d'affaire. Un nouveau site est trouvé, à Fourchambault dans la Nièvre, l'ancienne usine A.C.M.A. qui produisit entre 1957 et 1962, les fameux scooters et la voiturette de marque Vespa, un établissement devenu une annexe de l'usine de moteurs de Bourbon-Lancy. Les 43 600 m² couverts sur près de 8 hectares sont suffisants, mais contrairement à la C.I.M.T. qui disposait déjà d'une main d'œuvre qualifiée en carrosserie, il faut repartir de zéro avec du personnel à former. L'usine emploiera jusqu'à 429 personnes. Le calendrier est grosso-modo respecté et le premier Lorraine nivernais, aux couleurs de la Citram, sort le 31 janvier 1984. Le logo C.I.M.T. en moins, il est en tout point identique à ceux produits à Marly-les-Valenciennes. La deuxième porte devient uniquement centrale.

En cours d'année 1984, le Fiat 370, en 10,65 m ou en 12 m, se retrouve doté du seul moteur 8220.02, mais enfin suralimenté par un turbocompresseur grâce auquel il délivre 240 chevaux. Le Lorraine devient alors le 240CS ou 240LS suivant la longueur. Autre modification qui sera très appréciée sur l'ensemble des Fiat 370, la généralisation du tableau de bord en triptyque du Magirus 2000 et déjà présent dans les Orlandi, si bien que celui de conception C.I.M.T. est abandonné. Abandonné également le plafond en plastique alvéolé au profit d'un habillage tissu. Extérieurement, cette évolution est marquée par un panneau de calandre désormais strié.



Saisi en gare de Chaumont et arrivant de Neufchâteau, ce Lorraine 200 de démonstration est aux couleurs Corail de la Sceta.



A la semaine du car à Nice, le Lorraine 200 se trouve présenté garé à côté d'un Setra, ce qui permet d'intéressantes comparaisons.



Cet autre Lorraine 200 de démonstration a été acquis par Pascal Doillon de Blamont (25). Satisfait, il en achètera plusieurs autres.

Bon client Iveco, Charvis, d'Yzeure, participe à la dernière semaine du car à Nice, en 1983.



En 1984 le tableau de bord du Magirus est enfin généralisé à tous les 370. Enfin on a de la place pour les genoux comme disait Jean Yanne et l'ensemble est à la fois ergonomique et à l'abri des reflets.



A Dijon, la Régie des Transports de la Côte d'Or possède de nombreux Lorraine. Celui-ci date de fin 1987.



Ultime nouveautés

La fin de l'année 1984 est marquée par le retour du gros 8210.02 mais suralimenté et devenu 8210.22 avec une puissance de 304 chevaux. Ainsi motorisés, les Lorraine 12 m prennent les désignations 300LS et 300TS. En 1985, le pare-chocs évolue de façon à simplifier la peinture, étant alors d'une seule pièce, soit gris foncé, soit dans la teinte de la caisse. Auparavant, il fallait peindre de deux tons les pare-chocs en noir et alu et le fond et le panneau de calandre en gris. Le chiffre 2 en romain est ajouté aux désignations commerciales. En 1987, le Fiat 315, à l'origine le Magirus 170, s'ajoute à la gamme Lorraine avec une carrosserie non plus fabriquée chez Chardon, mais à Fourchambault. Fin 1988, le Lorraine remporte un marché de 50 autocars pour la Roumanie, le seul cas d'exportation du modèle.

L'année 1989 est marquée par la présentation d'un Lorraine surélevé de 25 cm, qui correspond à une demande de quelques clients souhaitant conserver un parc homogène. Il ne s'en vendra que 22 en trois ans sous le nom de 300 GTS II. En 1992, Iveco présente le successeur du Fiat 370, l'Euroclass. Mais cet autocar n'a plus de châssis à longerons, une révolution et un drame pour les carrossiers Italiens mais qui signifie du même coup l'arrêt du Lorraine dont les deux derniers sont livrés début 1993. Le directeur de l'usine créera une nouvelle société, l'A.C.E.V., laquelle poursuivra sur le site une activité de carrosserie d'autocars scolaires avec le soutien d'Iveco France.

Le Lorraine dont Autocars Anciens de France vient de prendre possession, est un type 240LSII mis en circulation par la commune de Vernou-la-Celle le 26 mars 1992. Elle le cède 20 ans après à Alain Gros. C'était l'une des dernières pièces de sa collection. L'autocar, peint comme les Lorraine vendus à l'Armée, est dans un état exceptionnel pour un véhicule âgé de 26 ans. Il est comme les milliers d'autocars d'avant 1999 en très bon état et brutalement réformés faute de ceintures.

Un nouveau pare-chocs apparaît en 1985. Il simplifie la peinture et améliore l'accès à la roue de secours.



Jacques Lebellet n'avait pas souhaité développer de Lorraine de Grand Tourisme, mais les clients ont eu le dernier mot. Le GTS est plus haut de 25 cm, mais conserve le pare-brise standard.

Benoît Gruhier



Sur celui récupéré par AAF, même l'intérieur est impeccable, ce qui laisse supposer que l'exploitation n'était pas intense.



Ce joli GTS livré à Orain est l'un des tout derniers.



Fin 1990, ces 17 Lorraine partent pour la Roumanie qui en a commandé 50.



Le confort du Lorraine n'était pas son point fort. Avec l'essieu avant, la suspension n'était pas au niveau de celle d'un FR1 ou d'un Setra.

Nous y étions.....

International Oldtimer Bus + Coach Rally à Diepenbeek - Belgique

Près de 80 autocars de collection se sont retrouvés du 23 au 26 août en Belgique chez le transporteur « De Zigeuner » pour une belle rencontre d'autocars de collection, en provenance de toute l'Europe. La France était représentée par le Saviem S 53 M de François Bonnaud des autocars Transalex à Cavaillon, le Saviem S 53 R de Jean Jacques Lenne de Durance Ecrin Autocars dans les Hautes Alpes, par le petit Mercedes 208 D de Patrick Fourchet de la Loire, et par le Saviem S 53 R d'Autocars Anciens de France à Wissembourg



Notre Président Jean Louis Eschenlauer (à gauche) en grande discussion avec notre Vice-Président Konrad Auwärter, au sujet de la prochaine Rencontre Européenne d'autocars de collection en Alsace, en avril 2019.

Festival des Véhicules Anciens à Mulhouse

Organisé pour la première fois, fin juin, ce festival a connu un grand succès. Notre association était représentée par le Saviem S 53 R et le Bussing-Emmelmann



Rassemblement « Bus et Cars d'Hier et d'Aujourd'hui » à Roanne, septembre 2018

Une vingtaine de cars de collection et une quinzaine de cars modernes ont fait la route pour rejoindre Roanne, dans la Loire, où s'est tenu, pour la première fois, pendant 3 jours, cette sympathique rencontre. Nous nous sommes déplacés depuis l'Alsace avec le Saviem S 53 M de notre ami et membre François Bonnaud.



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



Le projet avance, mais est retardé depuis quelques mois par une grosse contrariété. En effet les bureaux de contrôle ont détecté des émanations de chlore, qui proviennent de l'ancienne activité dans les locaux, où ont été construits des pots d'échappement. Cette pollution va devoir être traitée, puisqu'en l'état, il n'est pas possible d'ouvrir un établissement recevant du public... à suivre.

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

Nous avons sollicité nos lecteurs dans les derniers bulletins 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

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.

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
HISTORIC EUROMOBILAND
COLLECTION DU TRANSPORT
MLW (Musée de la Locomotion de Wissembourg)
Fondation de la mécanique automobile
MHTV (musée de l'histoire du type de véhicule)
Moteur du Transport
Conservatoire Technique du Véhicule
Conservatoire du Temps Mobile
Conservatoire technique du temps mobile
Musée Rétro Technique du Transport
Antre de la Découverte Mobile
Fondation du Transport
Centre de l'évolution technique du transport
Antre du véhicule technique
Fondation de la sauvegarde mobile
Flashback Mobilité
TACOCAR Museum : Technic Auto Car Oldtimer Collection Alsace Rétro
CARTACOT Museum : Collection Alsace Retro Technic Auto Car Oldtimer Transport
TACO Museum : Technic Auto Car Oldtimer Museum
TACOT Museum : Transport Auto Car Oldtimer Technic Museum
TACOT Museum : Technic Auto Car Oldtimer Transport Museum
TOMMA Technic Oldtimer Mobile Museum Alsace
THOMA : Technic History Oldtimer Museum Alsace
TOMAM ou TOMAMuseum : Technic Oldtimer Mobile Alsace Museum
TOCAM : Technic Oldtimer Car Alsace Museum
ETOME : Euro Technic Oldtimer Museum
ECOMuseum : Euro Car Oldtimer Museum
ECOMA ou ECOMAlsace : Euro Car Oldtimer Museum Alsace
ECHOMuseum : Euro Car History Oldtimer Museum
ACOM : Alsace Car Oldtimer Muséum
CROMA : Car Retro Oldtimer Museum Alsace

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

Dates à retenir

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

Dimanche 11 novembre : sortie « Carpes Frites » dans le Sundgau, le moulin de Hundsbach, la miellerie de Traubach le Bas

Samedi 8 décembre : salon Retro Classics à Nuremberg

Samedi 8 décembre : le marché de Noël de Nuremberg, le plus grand d'Allemagne

Dimanche 9 décembre : le marché de Noël de Montbéliard

Samedi 9 mars 2019 : salon Retro Classics à Stuttgart

Samedi 13 avril 2019 : salon Techno Classica à Essen

Samedi 11 mai 2019 : salon Motorworld Classic Bodensee

Journées travaux à Wissembourg

SAMEDI 20 octobre - 3 novembre - 17 novembre - 1^{er} décembre - 15 décembre - 5 janvier - 19 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 Inscrivez vous assoautocar-sanciensdefrance@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 4 novembre, 2 décembre, 6 janvier, 3 février, 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.

> Rencontre européenne d'autocars de collection

2. Europäisches Oldtimerbustreffen im Elsass/Frankreich

3 jours : du 26 au 28 avril 2019
unvergesslich einzigartig

Inoubliable
Inédit



AUTOCARS ANCIENS DE FRANCE
Association à but non lucratif pour la sauvegarde des autocars anciens.
Président : Jean Louis Eschenlauer

Organisation

Tél. : 06 20 40 94 66
assoautocarsanciensdefrance@orange.fr

On recherche

Nos collègues de la société des amis du musée des mineurs Wendel recherchent un pare-brise cilincyclodrique pour leur Berliet RMTC de 1971



Nos amis du musée du car à Vanosc recherchent un pare-brise pour un autocar Renault Carrier PC27



Si vous avez un tel objet, ou si vous savez où « traîne » un tel pare-brise, merci de nous le signaler

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.