

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° 48 - janvier 2020
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



Bonne année 2020

Notre collection continue de s'enrichir



Le mot du Président

Et voilà, une année vient encore de se terminer.

Une année qui, à mon gré, a passé trop vite, à tel point que nous n'avons pas trouvé le temps de tout réaliser ce qui était dans les tiroirs.....

Une année qui n'aura vu aucun avancement de la législation concernant la circulation des autocars de collection. Une année qui ne nous aura toujours pas permis d'avancer sérieusement quant à notre projet d'ouverture du musée, où nous sommes dans l'attente de l'interprétation des relevés de mesures de la pollution au chlore, qui devrait nous permettre, ou pas, d'ouvrir au public.

Mais une année très chargée tout de même au niveau de nos activités : nous n'avons jamais auparavant participé à autant de manifestations, de salons en tous genres, d'expositions, de festivités événementielles, de tournages de films, d'animations diverses. Nos conducteurs ont eu fort à faire pour suivre le rythme de ces sorties qui se sont suivies à un rythme soutenu. Nos mécaniciens et carrossiers, tous bénévoles, rappelons-le, n'ont pas ménagé leurs efforts pour maintenir à niveau technique tous les véhicules roulants. Que tous en soient remerciés ici, disons-le simplement « chapeau bas ».

Nous avons tout de même trouvé le temps de créer une association « partenaire » en Allemagne. Nous vous en parlons en page 6 du présent bulletin.

Que l'année 2020 soit pour nos adhérents et sympathisants, riche en nouveautés autocaristiques de toutes sortes.... Au plaisir de vous rencontrer lors de l'un de nos rassemblements.

À bientôt

Jean Louis Eschenlauer

Président d'AAF

Dans quelques jours nous allons chercher en Bretagne cet autocar emblématique de la production française d'autocars.

Marque : Renault type : Tracer R 332A1

Année de construction 2001

Moteur Renault MHR 06.20.45.A 41

puissance 188 KW

en position couchée entre les essieux

Voir l'histoire du Renault Tracer, relatée par Benoît Gruhier, en pages 2 et 3.

NOUVEAU et INEDIT

**Du 26 au 29 mars (4 jours)
un voyage inédit à l'occasion de
la Fête des Camélias
au Lac Majeur**

**les îles Borromées - Ascona - Locarno
630 € par personne, en pension complète,
visites et entrées comprises**

Demandez le programme



Les autocars de la collection AAF

Un Renault pur jus dans la collection

par Benoît Gruhier

D'ici quelques jours une équipe AAF va ramener de chez Keolis Nantes, un Renault Tracer de 2001, enfin un car équipé de ceintures.

Le temps passe vite, le Tracer est déjà un autocar ancien. Le prototype est présenté à la profession le 12 février 1991 et le dernier est livré à Marne & Morin en avril 2002. Les Tracer se font déjà rares dans l'hexagone, on a plus de chance d'en trouver à la gare routière de Dakar. Lorsque naît Renault Véhicules Industriels, aucun des cars et bus Saviem ou Berliet ne peut rivaliser avec un modèle allemand importé, encore moins d'être exporté ailleurs qu'en Afrique.

L'urgence donne priorité à un autocar de tourisme apte à contrer les importations croissantes de Setra ou de Mercedes, coûteuses en devises. Ce sera le FR1. En urbain, le Berliet PR100, d'allure moderne, a la cote, mais ne répond pas à tous les besoins. Le Saviem SC10, chéri des réseaux, manque de capacité et de puissance. MAN, qui fournit le moteur D0846HM, lequel anime également les S45/53/105 et qui n'est plus monté que sur ces Saviem, déclare ne plus pouvoir le rendre compatible avec les normes antipollution à venir. Les modèles en question sont donc condamnés. Derrière l'autocar FR1 présenté en 1983, suivra un urbain ultramoderne, le R312, présenté quant à lui en 1985.

Reste à remplacer les irremplaçables S45/53. Tous les transporteurs comme l'armée, ne jurent que par lui. Il est économique, fiable, facile à conduire. Alors quand Renault consulte les plus grands utilisateurs, les réponses sont : « ne changez rien, ou alors faites le plus rustique possible ». A ce stade, on décide de conserver le moteur en position centrale. On choisit aussi, plutôt qu'un treillis coûteux en heures de soudeurs qualifiés, un châssis longerons. Enfin histoire d'économiser, on cherche à mutualiser les carrosseries des R312 et du futur R332. Ils n'auront finalement en commun que le pare-brise et le pavillon.

Une longue gestation

Le concept ainsi formulé paraît tout simple, sauf qu'il y a belle lurette qu'on n'avait pas conçu de moteur horizontal en France. Les moteurs Berliet MH et Saviem Fulgur H ont été développés dans les années 50, quand la clientèle était coutumière du cambouis, tolérante aux avatars. Trente ans plus tard, la calculatrice et bientôt l'ordinateur sont au pouvoir. On ne pardonnera plus de défaillance au constructeur national. Lubrifier un moteur horizontal est forcément complexe et cela ne relève pas d'un simple réglage comme pour l'injection. Si aux premiers essais cette lubrification est insuffisante ou qu'une surconsommation d'huile est mesurée, des modifications profondes s'imposeront. Le travail des ingénieurs et techniciens aboutira après des années de mises au point à un MIHS 06.20.45 qui donnera satisfaction. Ce six-cylindres 120 x 145 de 9,84 litres développe 253 ch (186 kW) à 2100 tr/mn et encaisse un couple de 1000 Nm (102 mkg) à 1400 tr/mn. On pourra donc monter les côtes sans faire hurler le moteur en troisième voire en seconde. C'est la version couchée du groupe animant le R312 et en entrée de gamme le FR1.



Le Tracer 013049 que Keolis a offert à Autocars Anciens de France, est dans un état impeccable.



Même le siège conducteur ne présente aucune déchirure. Le volant est réglable en hauteur et en inclinaison.



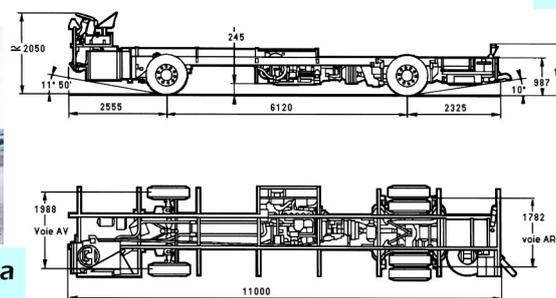
La présence des ceintures est au aubaine pour AAF. Le tissu n'est pas défraîchi, un plus.



Pas de vitres collées, une allure de baroudeur, le Tracer ne joue pas sur son esthétique pour se vendre. Les clients veulent du costaud et du « passe-partout ».



L'air traverse le radiateur, aspiré par la dépression extérieure à cet endroit.



Le châssis est bien pensé avec un moteur puissant qui a réussi à se faire tout petit. Par contre, celui qui a eu l'idée de mettre le radiateur à gauche du conducteur et la roue de secours à l'arrière, nous doit des explications.

Lorsque que le R332 renommé Tracer est dévoilé au congrès de la FNTR, les applaudissements sont timides. L'objet paraît purement et seulement fonctionnel. Même critiqués, les FR1 et R312 ont au moins une personnalité. Là, c'est « bof ! ». Rien de sensationnel, rien de mauvais non plus. Les esprits chagrins diront que c'est exprès pour ne pas empiéter sur le marché du FR1. Un détail choque, le poste conduite haut perché comme hier dans le SC10. Là, ce n'est pas la position du moteur qui en est la cause, mais celle du radiateur, mis à gauche plutôt qu'à l'avant. L'air viendra bien un peu de l'avant et surtout du dessous, et sera efficacement évacué la dépression dans cette zone. L'argument technique est recevable, mais cela fera toujours bizarre. Dès les premiers tours de roues, on entend bien le moteur. Et pour cause, même suspendu au châssis avec des silentblochs, il est si près des longerons, on ne peut passer la main, que le bruit est communiqué à toute la voiture. Les transporteurs voulaient du rustique, les voilà servis.

Sans évolution majeure

Contrairement à la famille S45/53/105 à laquelle il succède, le Tracer n'existe qu'en une seule longueur, 11,99 m, qu'avec une seule disposition de portes type 022. Il n'est pas question de version suburbaine, encore moins urbaine. C'est un car de ligne spacieux, 57 places, disposant de 6 m³ de soutes, réparties à l'arrière et côté gauche. Il est, nous l'avons vu, assez puissant et ses roues jumelées à l'arrière sont un gage de sécurité. Les freins sont à tambours sur les deux essieux, mais bénéficient de l'ABS. Deux types de Tracer sont proposés, le A1, au PTC de 18 T limité à 90 km/h, le plus courant, et le A3, au PTC de 16,9 T, limité à 100 km/h, réservé aux armées (8 toutefois livrés aux civils en 1991). Celui arrivé à Wissembourg est un A1. Il a d'ailleurs refusé de dépasser la vitesse prescrite, tout au long du trajet.

Les premiers clients sont le groupe Verney (360 commandés) et l'armée (1200). Les livraisons démarrent en septembre 1991. Un an après, Renault propose en option les portes monobloc louvoyantes, qui améliorent sensiblement l'esthétique. L'avenir du modèle semble assuré et le 1000^e Tracer est livré dès septembre 1993. L'euphorie est bientôt douchée par l'initiative du groupe Fast de présenter son propre autocar scolaire, baptisé Scoler, composé d'un châssis Ponticelli à moteur arrière et d'une carrosserie Carrier. Le modèle est même appelé à rejoindre le catalogue Renault, un mauvais présage pour le Tracer. Autre événement concomitant, Renault a pris le contrôle en 1993 du Tchèque Karosa. Comme Michel Verney clame qu'il n'achètera jamais de Scoler, mais qu'il lui faut un autocar moins cher que le Tracer, Renault lui propose une version francisée du Karosa C934, le Récréo, animé par le moteur du Tracer, positionné à l'arrière. Le Tracer se retrouve donc concurrencé dans son camp sur le marché des scolaires. Alors Renault en sort une variante dépouillée, dans laquelle on a juste supprimé les porte-bagages et les rideaux, histoire de justifier une baisse du prix de 20%. A l'opposé la gamme est enrichie, la même année 1995, d'une nouvelle version à large porte centrale. Mais le Tracer sera aussi bientôt contré sur le marché des lignes régulières avec la sortie en 1998 d'un nouveau modèle signé Renault, l'Arès à moteur arrière.

Le Tracer, qu'aucun carrossier ne s'est proposé d'habiller, trop cher à fabriquer à Annonay, est finalement remplacé par un Récréo amélioré, l'Axer. Le dernier Tracer livré est le numéro (de caisse) 5435, à Marne & Morin en avril 2002. La quantité totale produite est de 5450 unités, toutes versions confondues. En à peine onze ans, c'est un score. Celui qui vient d'intégrer la collection porte le numéro VIN VNER332A100200509 mis en service à Nantes le 14 mai 2001 par Transports et Tourisme de l'Ouest (ex Drouin Frères) avec ce numéro 492 AGD 44. Ce n'est pas le 509^e A1, mais le 3975^e. En effet, le compteur a été remis à 0 après le 3466^e en faisant apparaître le chiffre 2 en préfixe pour distinguer les doublons. Les A3 ont par contre été numérotés suivant une suite continue.

Le véhicule acquis par AAF est équipé de ceintures, ce qui permettra de conserver une carte grise normale. Beaucoup de Tracer ont dépassé les 700 voire 800 000 km. Celui-ci en a 552.000, il peut encore servir durablement.

Benoît Gruhier



Le tableau de bord est irréprochable et la position haute permet au conducteur de surveiller les têtes blondes dont il a la responsabilité



La face arrière est comme le reste, fonctionnelle, avec un hayon géant pour accéder à la soute arrière.



L'Armée française est le client numéro 1 du Tracer, avec près du quart produit, à son service. En général, ce sont des Tracer A3.



Comme les S45, les Tracer militaires doivent pouvoir être transformés en ambulances en cas de conflit, soit partiellement comme ici, soit totalement remplis de brancards.



Le Liberto vendu 20% moins cher que le Tracer est spécifiquement aménagé pour le scolaire.



Avec des portes mono louvoyantes, le Tracer fait « plus chic ».

Nous y étions.....

Rassemblement internationale d'autocars de collection à Berne - Suisse 2019

Du 10 au 13 octobre 2019 s'est tenu, pour la deuxième fois à Berne, capitale administrative de la Suisse, la rencontre internationale d'autocars de collection. Organisé par le transporteur et agence de voyages DYSLI, l'évènement a drainé une quarantaine d'autocars en provenance de toute l'Europe. Notre association, une fois de plus seul représentant de la France, était présente avec le SAVIEM S 53 R.



Notre SAVIEM S 53 R devant la biscuiterie Kambly, lors de la visite de l'usine de production



Une ancienne tradition suisse, un vase fixé sur la calandre, où le conducteur plaçait tous les jours des fleurs fraîches, visible ici sur les trois premiers véhicules



Tournage à Bandol

Au mois de septembre 2019 notre SAVIEM S 53 M a participé à Bandol, département du Var, Région Alpes-Provence-Côte d'Azur, au tournage du film « Do You Do You St. Tropez », une comédie réalisée par Nicolas Benamou, dont la sortie est prévue fin janvier 2020. Pour des raisons d'engagement de confidentialité, nous ne pouvons pas citer les acteurs connus qui participent à ce long métrage, et qui ont côtoyé notre SAVIEM.



Ça servait à quoi, les disques de couleur sur les cars ?

C'est sous ce titre que nous avons expliqué, dans notre dernier bulletin d'information, à quoi servaient les disques de différentes couleurs, que l'on trouvait sur les autocars jusqu'en 1974. Benoît Gruhier, historien de l'autocar et de l'Histoire du transport par autocar nous précise à ce sujet :

« A propos des disques, le gendarme lambda n'était pas vraiment au parfum. Le contrôleur des mines l'était plus. Surtout, nombre d'autocars passant souvent de la ligne à l'affrètement, les chauffeurs ne pensaient pas à les changer ou à les retourner. Leur suppression, comme d'autres relâchements par rapport à la coordination, a été concédée par les pouvoirs publics en « dédommagement » de l'obligation très coûteuse d'installer des contrôlographes. Par contre, les disques n'ont pas été instaurés dans le décret de coordination du 19 avril 1934, mais dans sa révision du 19 novembre 1938. » donc acte

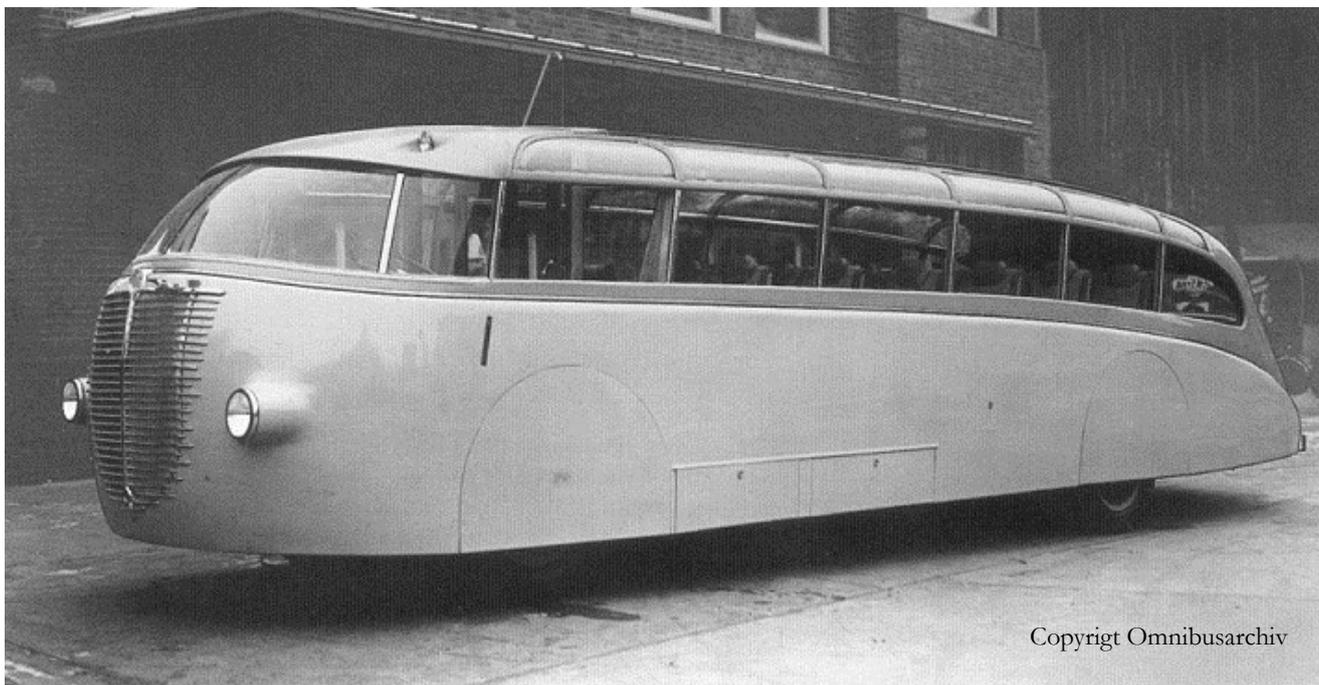


Carrosseries exceptionnelles

Nous inaugurons cette nouvelle rubrique en vous présentant cet autocar de marque allemande GAUBSCHAT.

En 1904 Fritz Gaubschat ouvre à Neuköln une forge avec un atelier de charronnage pour attelages. Agrandissement en 1922 pour construire des carrosseries d'autocars sur châssis Bussing, Henschel, et Daimler, entres autres... La première carrosserie spectaculaire sera, en 1935, un véhicule aux lignes fluides sur châssis Bussing-NAG. Le car était entraîné par un moteur de 95 CH et offrait de la place pour 33 voyageurs.. Gaubschat a également construit un certain nombre de carrosseries exceptionnelles pour la Deutsche Reichsbahn.

Mais Gaubschat s'est également fait remarquer en 1937, par la construction de trains routiers autocar-remorque, dont la remorque avait la particularité de suivre le véhicule tracteur à la trace, grâce à un ingénieux système de tringlerie. Les deux carrosseries étaient reliées par un accordéon, par lequel les passagers pouvaient se rendre d'un véhicule à l'autre. Le car articulé était né. Mais la remorque avait tout de même la particularité de pouvoir être détachée.



Ça devait arriver !

Depuis le temps où nous annonçons qu'à défaut de modification de la réglementation française concernant la circulation des autocars de collection, nous avons comme alternative d'immatriculer les autocars en Allemagne, il fallait se douter que ça allait arriver. Nous avons donc déployé le « plan B ». Nous vous l'avions d'ailleurs annoncé dans notre dernier bulletin d'information (N° 47, octobre 2019). L'association « **Deutsch-französische historische Omnibusse** » a été enregistrée au mois d'octobre dernier au Amtsgericht de Landau / Palatinat. Le Finanzamt nous a accordé, dans la foulée, l'autorisation de délivrer des reçus fiscaux, aux motifs que nous allons « sauver le patrimoine industriel » (c'est écrit dans le texte ! Les entreprises allemandes peuvent déduire 100 % de leur don, en finances ou en matériels, de leur impôt, contre 66 % en France. Toute la partie administrative s'est déroulée en un temps record, vive l'administration allemande ! Je vous passe les détails qui me sentent autorisé à glorifier l'administration du pays du Currywurst.....

Cette association, à but non lucratif, au même titre qu'AAF, a pour ambition :

- de récupérer, pour les sauver de la destruction, les autocars de construction européenne
- De les restaurer, avec l'aide de ses membres bénévoles, dans les ateliers de son association partenaire AAF;

Mais vous aurez également compris qu'une des raisons principales est de pouvoir immatriculer des autocars non immatriculables en France, et surtout de pouvoir faire circuler ces autocars, y compris au pays des steak-frites !!!

À peine créée et déjà un autocar !

A peine créée l'association DFO est très fière d'avoir cherché son premier autocar, fin décembre, dans la région de Heilbronn, dans le Bade-Wurtemberg.

Marque : Renault type : TN 4
année de construction 1937
Moteur : Renault essence 4 cylindres 55 CH
consommation environ 60 litres/100 Km

Le véhicule a été trouvé il y a une trentaine d'années en Alsace où il servait de poulailler. Il a été entièrement restauré, dans les règles de l'art. Il est parfaitement roulant et dispose, en plus de son équipement d'origine (il est vrai un peu pauvre) : d'un chauffage Webasto, d'un petit réfrigérateur pour le confort des passagers, d'une mini-kitchenette, d'une sonorisation.....

Deutsch-französische historische Omnibusse e.V.

Siège: Unterdorfstrasse 37
D 76889 Oberotterbach (Palatinat)

Adresse mail provisoire :
deutsch-franzosische-hist-omnibusse@orange.fr
tel. 06 20 40 94 66 (Jean Louis Eschenlauer)

Le Conseil d'Administration

Président : **Jean Louis Eschenlauer** :
transporteur retraité

Vice-Président **Wolfgang Bruckert** :
chef d'entreprise

Président d'honneur: **Dr.-Ing. Konrad Auwärter**,
ancien dirigeant de l'entreprise de construction
d'autocars Neoplan

Trésorier : **Udo Witte**, cadre chez Daimler
secrétaire : **Christian Staudenmaier** :
cadre technico-commercial

Horst Friedmann : transporteur retraité

Johannes Gemünden : technicien retraité

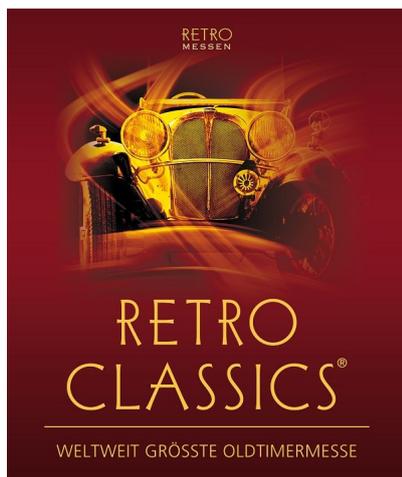
Jean Montanaro : chef d'entreprise



Nos prochaines participations.....



Cela sera notre quatrième participation à ce fameux salon de la gastronomie et du tourisme du 31 janvier au 2 février au parc Expo de Mulhouse



Depuis l'existence d'AAF, c'est-à-dire depuis 12 ans nous exposons un de nos autocars sur ce salon de tous les superlatifs, cette année du 27 février au 1^{er} mars, au parc expo de Stuttgart. Nous organisons également une sortie en autocar à destination du salon le samedi 29 février, demandez le programme.



TOURISSIMO

SALON DU TOURISME, D'ICI ET D'AILLEURS

14 > 16 FÉVRIER 2020

PALAIS DES CONGRES, STRASBOURG

Comme tous les ans depuis 2015 un de nos autocars assurera l'animation de ce sympathique salon dédié au tourisme.

Voyage dans le Siegerland

(Westphalie du sud)

en autocar de collection

4 jours : du 20 au 23 mars 2020

À l'occasion des Festivités du 125^e anniversaire de la première ligne d'autocar motorisé au monde 125 autocars de collection et plus de 100.000 personnes sont attendus pour cet évènement exceptionnel

Cette ligne a fonctionné à partir de mars 1895 entre les villes de Deuz, Netphen et Siegen, en Rhénanie du nord - Westphalie (à environ 90 Km de Cologne)

Demandez le programme

ATTENTION : délai d'inscription 8 février, chambres non garanties après cette date

Ce voyage ne se reproduira que dans 25 ans ! Autant en profiter maintenant !



Photo d'époque du premier autocar au monde ayant effectué une ligne régulière entre Deuz, Netphen et Siegen - Moteur Benz (Mannheim) sur un véhicule « Landauer »

Ci-dessous la réplique de ce véhicule mythique qui participera au grandiose convoi à l'occasion des festivités du 125^e anniversaire



Comme en 2018 et en 2019 nous exposons un de nos autocars sur ce salon spécialement dédié aux véhicules de collection, venez nous rendre visite.....

Dates à retenir

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

Samedi 29 février 2020 : sortie au salon Retro-Classics de Stuttgart



Samedi 2 mai 2020 : le Titisee - Forêt Noire, promenade en Zäpfle-Truck



Mercredi 10 juin 2020 : promenade en bateau sur la Sarre, découverte de Saarbrücken



Samedi 27 juin 2020 : visite du Patrimoine Citroën à Aulnay-Sous-Bois



Journées travaux à Wissembourg

Samedi 4 janvier, 18 janvier, 25 janvier, 8 février, 22 février, 7 mars, 14 mars, 28 mars, 11 avril, 18 avril, 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, relâche en décembre, janvier et février

reprise le dimanche 1° mars 2020, puis 5 avril, 3 mai, 7 juin.....

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.

Nos prochains voyages de plusieurs jours

NOUVEAUTES 2020 Inédit Autocars Anciens de France

Du 20 au 23 mars 2020 (4 jours) voyage dans le Siegerland (Westphalie du nord) à l'occasion des festivités du **125° anniversaire de la première ligne d'autocar au monde**, en autocar de collection

Du 26 au 29 mars 2020 (4 jours) La **Fête des Camélias** au bord du **Lac Majeur** (Italie), le Parc floral des camélias, excursion en bateau aux Iles Borromées, visite de l'Isola Bella, en cadeau un camélia (1 par chambre), en autocar de Grand Tourisme

Du 8 au 10 mai 2020 (3 jours) Rencontre internationale d'autocars de collection à **Bad Mergentheim**, Bade Wurtemberg, Route Romantique, en autocar de collection

Du 21 au 24 mai 2020 (4 jours, Ascension) Le Lac de Constance (**Bodensee**), les Fêtes de l'Ascension à **Weingarten**, procession du célèbre Blutritt, unique au monde, visite du « **Auto und Traktor Museum** » à Uhldingen, traversée du Bodensee en bateau, visite de **l'île de Mainau**

Du 26 au 28 juin (3 jours) Escapade en **Champagne** **NOUVEAU PROGRAMME** : Troyes, Epernay, Reims, le musée Napoléon.....

Du 29 juin au 3 Juillet 2020 (5 jours) La **Picardie**, le musée automobile de Compiègne, visite de la **Baie de Somme** en train à vapeur, la **Côte d'Opale**, la **Côte d'Albâtre**

Du 9 au 14 Août 2020 (6 jours) le **Danemark et l'Allemagne du Nord**, **Hambourg**, **Lubeck**, **Copenhague**, **Château Rosenberg**, **Nordseeland**



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.