

# Rétro

## Souvenir

### Bois-d'Arcy, il y a 84 ans

Merci aux éditions Dohring d'avoir daté le cliché de la carte postale de ce mois : avril 1933. On lit aussi qu'elle a été postée le 23 juillet 1933 à 22 h 10. Nous sommes sur la RN12, du moins à l'époque, car la route nationale a été retracée à l'écart, en prolongation de l'A86. C'est peu dire que le paysage a bien changé. Le village d'alors est devenu une agglomération de 14 000 habitants et l'hôtel restaurant L'Avenir, sur l'ac-

tuelle avenue Jean Jaurès, a été rasé. Il reste toutefois des vestiges des barrières voisines au début la rue Pasteur.

Le car vient de Dreux et aura pour terminus la Porte Maillot à Paris. L'établissement L'Avenir est d'ailleurs l'arrêt officiel des Transports Citroën auquel appartient ce C6G1. D'après l'horaire à dater du 2 avril 1933, les autocars Citroën y passent 6 fois dans chaque sens, ce qui compense une capacité de seulement 22 places. La ligne entre Paris et Dreux compte 46 arrêts intermédiaires pour une longueur totale de 80 km, un atout vis-à-vis du train. Le prix du billet entre Paris et Bois d'Arcy est à cette date 30 fois celui de l'affranchissement de la carte postale ! - BG



## AGENDA

► **Rétromobile**  
7 - 11 février, Parc des Expos de la Porte de Versailles, Paris

► **Actualités** p. XX  
• Isobloc en vedette du calendrier Car-Histo-Bus 2018

• Setra célèbre les cinquante ans de sa série 100

► **Récit** p. XX  
Il y a quarante ans, le futur

► **Enquête** p. XX  
Collectionneurs et réglementation

## CAR-HISTO-BUS

### Le calendrier 2018 est paru

Le calendrier de la nouvelle année met en vedette Isobloc.

Daniel Crosnier, un pilier de l'association, concocte chaque année depuis 2008, ce chef d'œuvre, un calendrier historique illustré par des photographies de cars et bus d'une marque déterminée. Après Mercedes-Benz pour 2017, voici le tour d'Isobloc et son lot de photos « pépites » en couleurs.

Rappelons que le carrossier Joseph Besset a créé Isobloc en 1937, après avoir acheté la licence d'un car américain révolutionnaire, car sans châssis. Outre la légèreté qui en découlait, la position arrière du moteur le caractérisait parmi ses congénères. Mais après-guerre, c'est surtout Outre-Rhin que la formule a séduit

et où les constructeurs s'en sont inspirés. En France, l'Isobloc n'a pas réussi à tenir sa place entre des Chausson ou Renault plus spacieux ou des Berliet plus rustiques et a disparu à la fin des années 50.

Pour le recevoir, il suffit d'envoyer un chèque de 8 euros à l'ordre de Car-Histo-Bus à cette adresse : Daniel Crosnier, 14, Heuruelles Beiges, 95000 Cergy. - BG



SETRA

## Les cinquante ans de la série 100 célébrés

**En septembre 1967, Setra présente au salon de Francfort une nouvelle famille de cars : la série 100. Beaucoup s'en souviennent avec nostalgie.**

Sur le stand de Setra au salon de Francfort, les visiteurs découvrent un modèle qui se distingue des précédents par une silhouette moins ventrue. Au premier coup d'œil c'est tout. Seize ans plus tôt, en 1951, le tout premier Setra, le S8, faisait sensation. Avec ce modèle sans châssis, le carrossier était devenu



Cinquante ans d'évolutions résumés en un cliché avec le S14-Panorama de mai 1967.



constructeur. Compte tenu des puissances modestes des moteurs d'alors, la silhouette devait alors impérativement être aérodynamique, d'où cette forme ventrue. Depuis, avec 240 ch sous la pédale d'accélérateur, l'aérodynamisme n'est plus une priorité.

### Design des nouvelles faces

En réduisant le bombé des faces avant et arrière, les dessinateurs ont gagné 20 cm à chaque extrémité, soit trois centimètres de plus à chaque place pour 13 rangs. Le design de ces nouvelles faces est proche de celui apparu sur le petit S7 de 1965 et du récent S14-Panorama. Techniquement, les roues avant indépendantes, proposées auparavant en option, sont désormais de



Setra a préféré étendre à ses autobus les attributs esthétiques de ses autocars plutôt que les standards comme les concurrents.

série et vont constituer un atout majeur vis-à-vis du rival direct, le Mercedes O302 à essieu rigide.

Derrière le modèle phare, le S150 de 12 m, la gamme comprend le S80 (évolution du S7) de 7,7 m, l'éphémère S100 de 8,7 m, le S110 de 9,5 m, le S120 de 10,45 m et le S130 de 11,27 m (remplacé en 1972 par le S140 de 11,42 m).

Modèle phare, à la fois spacieux, léger et confortable, l'autocar S150 a contribué à la réputation de la marque.

Le secteur des urbains n'est pas en reste et plutôt que de se conformer strictement aux préconisations VöV, Setra accorde les mêmes attributs esthétiques aux nouveaux autobus S130S, S140ES et articulé SG180. – BG



Ce S120 offre aux passagers une super vision sur l'extérieur, tout ce dont on attend d'un car de tourisme.

Photos X D.R.