

Sachez reconnaître les...

les cars Chausson



1942-1959/64



AP 1



APH 1
"Nez de cochon"



APU 53

Bus petites baies



Le car Chausson APH 2-522



APVU

Bus grandes baies



SC 4B
"Nez de cochon"



ANH
2 pare-brises



ANG
pare-brise sans montant

Sachez reconnaître...

les cars Chausson

Périodiquement, Car-Histo-Bus vous donne un certain nombre de points-clés afin de vous permettre de distinguer d'un simple coup d'œil tel ou tel type d'autobus ou d'autocar que vous rencontrez ou que vous auriez pu croiser ici ou là !



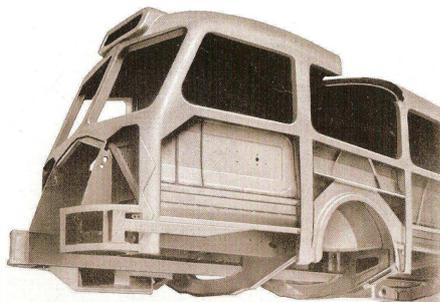
par Daniel CROSNIER

Pendant la seconde Guerre, la direction des Usines Chausson sises à Asnières (92) réfléchit à ce que pourrait avoir besoin le pays après le conflit. Afin d'éviter la concurrence des constructeurs automobiles la carrosserie Chausson, qui fabriquait également des radiateurs, décide de se lancer dans la fabrication de grands cars polyvalents en adaptant le concept de la caisse poutre. Une coque soudée sur un solide plancher forme une caisse très rigide et plus légère qu'un assemblage sur un châssis traditionnel. Le principe de la caisse-poutre est ainsi transféré de la voiture de tourisme sans châssis à l'autocar de grandes dimensions.

L'AP 1 en 1942

Ainsi naît le 30 juillet 1942 le modèle KOM dit AP 1 doté d'un moteur et d'organes mécaniques Panhard (d'où le P de AP) à essence de 80 ch. alimenté à cette difficile époque grâce à un gazogène. Ce car de 10m de long sera construit à 15 exemplaires. En 1945, l'APE, son successeur à essence, toujours dit AP 1, sortira à 166 exemplaires.

Réalisées comme un "solide" constitué d'éléments homogènes non comme un assemblage de "surfaces" fixées sur un châssis, la caisse-poutre est réellement un bloc "d'égale résistance" sur toutes ses faces. Ceci assure aux passagers le maximum de sécurité. Le car CHAUSSON a fait l'objet, à ce titre, des plus hautes récompenses.



Avant de la caisse-poutre CHAUSSON (Modèle Luxe).

Le 1^{er} modèle d'autocar Chausson, le KOM à gazogène puis APE à essence dits AP 1 sont construits selon la méthode de la caisse-poutre. Les panneaux extérieurs ne sont plus que de l'habillage.

La porte d'accès se trouve après la roue avant, dans l'empattement.

L'AP 2 en 1946

Suite à différents essais, Chausson installe des moteurs à 6 cylindres Hotchkiss à essence de 105 ch. qui donne le modèle AH et Panhard 4 cylindres diesel de 85 ch. dit 4HL (pour huile lourde) qui donne le modèle APH. Du fait de sa longueur, le moteur Hotchkiss nécessite un prolongement extérieur de son capot intérieur sous une calandre en saillie surnommée « nez de cochon » !

Les 63 versions APE, AH et APH produites en 1946, sont regroupées sous le type AP 2. A cette occasion, la porte d'accès à commande pneumatique vient dans le porte-à-faux avant, tandis qu'une porte battante s'ouvre à l'arrière droit en regard de la gauche existante. Une girouette de direction est implantée au pavillon sur l'avant du véhicule. La face arrière du car n'est alors dotée que d'une petite baie centrale. 45 places assises avec possibilité de 10 strapontins supplémentaires sont offertes dans l'AP 2. La longueur d'un AH est de 10,47m, nez de cochon et échelle arrière compris. La mécanique est disposée traditionnellement, à savoir moteur vertical avant suivi de sa boîte de vitesse flasquée ; un palier élastique soutient l'arbre de transmission au centre de la caisse à mi-chemin du pont arrière du type banjo. Le levier de vitesses et celui du frein de parc sont à main gauche du conducteur. La suspension est naturellement à ressorts à lames, surnommés « les mille feuilles » par les mécanos.



A gauche, girouette de direction et porte avant dans le porte-à-faux pour cet AP 2 version APE ou APH, sans nez de cochon réservé alors à l'AH. La ventilation peut être améliorée par le coulisement vers le bas, commandé par une manivelle, de la partie inférieure des pare-brises.

A droite, un AP 3 ; le nez de cochon est dorénavant généralisé sur tous les modèles.

L'AP 3 de 1946 à 1949

Dès mars 1946, l'AP 2 évolue grâce à quelques améliorations techniques comme par exemple la disponibilité entre deux puissances moteur. Le Panhard 4 HL est proposé en 80 ch. sur la version APH 1 et 100 ch. sur l'APH 2. Une version ABH est équipée d'un 6 cylindres américain de 80 ch. Buda. Le moteur à essence reste au catalogue sur les AH alors que l'appellation APE disparaît.

La boîte de vitesse Panhard est remplacée par une Renoudin moins fragile, à l'instar de l'essieu avant par un organe d'origine Chausson.

La clarté intérieure du véhicule peut être améliorée par les options 3 baies en face arrière et petites vitres dans les arrondis de pavillon.

En mars 1947, l'AP 3 change encore ses appellations commerciales en AH 47, APH et ABH 47 selon ses motorisations. A noter la sortie du 1000° car Chausson le 14 février 1947 ! Et la sortie du 2000° aura lieu le 26 mai 1948 !

L'AP 48 de 1949 à 1952

Construit à 2540 exemplaires d'octobre 1949 à avril 1952, l'AP 48 prend les appellations AH, APH ou ASH selon le moteur dont il est équipé. L'ABH, à moteur Buda, resté confidentiel est supprimé du catalogue. Le sigle ASH trahit l'apparition d'une motorisation Somua, le 6 cylindres D 615H de 150 ch.

Outre cette option, l'AP 48 propose un habillage luxe par habillage de la face avant par un carénage et un ralentisseur électrique Telma. La série se distingue par un renforcement du soubassement, la généralisation des 3 baies en face arrière, l'encastrement des phares dans la face avant, le déplacement de la boîte de vitesses dans l'empattement, sans toutefois créer de trappe d'accès dans le plancher par l'intérieur du véhicule (certains autocaristes qui tombèrent en panne de boîte s'en souviennent encore !!) et d'un pont arrière « maison ».



Face arrière à 1 baie –



Bus AP 48 de la RATP - Nouvelle face arrière à 3 baies (comme sur ce Di Rosa sauvegardé)



4^e CONOURS INTERNATIONAL de CARS
Nice. 2.4 Mai 1951

AH, à moteur Hotchkiss, habillé par le carrossier Di Rosa (design : Albert Lemaitre)

L'AP 52 au nouveau visage sans nez de cochon

C'est au Salon de l'automobile d'octobre 1951 qu'est présentée la nouvelle face avant ; c'est le succès immédiat car il faut bien avouer que le design du nez de cochon, rien que par son sobriquet, n'était que peu apprécié ! La production de ce « nouvel autocar » débutera au printemps 1952.



Face avant nez de cochon luxe pour cet APH 2-50 de l'AMTUIR



Nouvelle face avant pour cet AP 52 d'un collectionneur privé



Paris - place de la Contrescarpe - vers 1950
Cliché RATP G
Collection AMTUIR

APU 53 de la RATP

Ce véhicule lui aussi bénéficie de plusieurs motorisations : L'AH 52 à moteur Hotchkiss, l'APH 52 au moteur Panhard 4 HL (pour 4 cylindres et huile lourde ancienne appellation du gazole) au bruit rauque, l'ASH 52 à moteur Somua D 615 H à 6 cylindres, plus rond et plus feutré et l'AHH 52 à moteur Hispano Hercules DWXLD de 135 ch., également à 6 cylindres, dont la musique nous berce lascivement au ralenti. L'amincissement des montants de pare-brise, flanqué en plus de deux belles glaces de visée, la girouette intégrée au pavillon et le radiateur totalement dissimulé sous une calandre plate intégrant les phares donnent un sacré coup de jeune à cette face avant. Les autobus seront dotés de solides lames de pare-chocs pour protéger tout ce beau lifting. Les bas de caisse appelées jupes cannelées, en acier peint ou en aluminium, restent plats sur les autobus. Les ailes* Chausson s'affichent fièrement sous le pare brise ainsi que sur les flancs du véhicule.

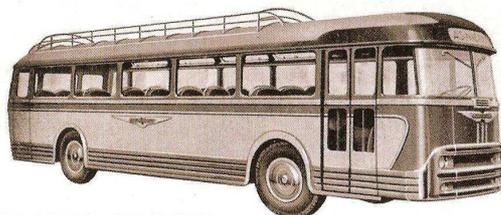
*Pendant la Première Guerre mondiale, l'usine Chausson collabore avec l'armée et l'aviation, concevant notamment le radiateur de l'avion Spad sur une idée du célèbre aviateur Guynemer. L'emblème Chausson s'approprie alors les ailes de sa redoutable Escadrille des Cigognes.



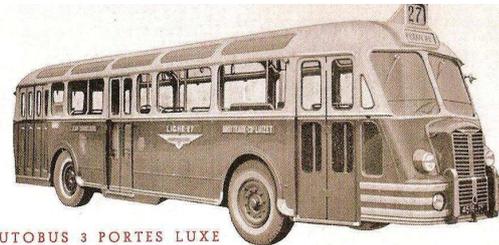
Postes de pilotage d'un AP 52 beige clair et d'un APU 53 recouvert d'une peinture marron antireflets

La planche de bord inclut à gauche le cadran du compteur, les différents témoins et interrupteurs ; à droite une trappe donne accès aux fusibles. Le volant comporte un moyeu fixe (le « fromage »), d'ailleurs bien avant « l'innovation » de Citroën sur la C 4, qui regroupe les commandes des feux et d'avertisseur sonore. Le capot, toujours très proéminent peut être recouvert d'un revêtement matelassé. Du poste de pilotage on se rend bien compte de la vue panoramique dont bénéficie maintenant le conducteur. Et si le moteur Panhard 4HL (à 4 seulement cylindres) se rappelle désagréablement à nos oreilles en nous reprochant notre pingrerie, l'Hispano émet une douce et harmonieuse mélodie qu'on a du mal à interrompre au moment de l'arrêt tant elle nous berce, particulièrement au ralenti quand les 6 cylindres tintinnabulent joyeusement. Les autocars sont livrés avec une boîte de vitesses mécanique Renordin à 4 ou 5 rapports, avec embrayage ; elles sont commandées par un court levier horizontal articulé sur une rotule au tableau de bord tandis que les autobus APU bénéficient d'une boîte pré-sélective Wilson avec un coupleur hydraulique. Un fin levier planté horizontalement au tableau de bord permet de présélectionner le prochain rapport, alors qu'un poussoir pneumatique (ou par une pédale mécanique de secours) au pied gauche en confirmera l'enclenchement au moment choisi par le conducteur : Approbation puis éternuement ; ça fait *Fonc !-Pchiiii...* La direction, qui est assistée pneumatiquement, émet son chuintement caractéristique et semble toujours terminer chacun de ses virages dans un grand soupir de soulagement *Ouff, oufff, ouffffff...* Et quand les réservoirs sont bien remplis d'air comprimé, le régulateur éternue sans s'excuser : *Tchoum !* Quant au viril levier du frein de parc planté à main gauche, il émet un râle guttural *Grrrrrâââ !!* semblant désapprouver qu'on lui impose de garder le véhicule en bonne place !

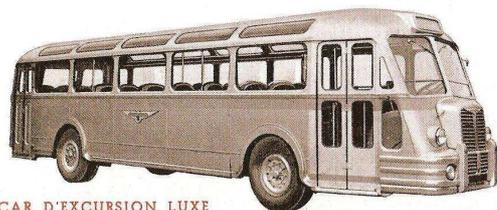
Ces Chausson auraient-ils une âme ?



CAR DE LIGNE GRAND LUXE



AUTOBUS 3 PORTES LUXE



CAR D'EXCURSION LUXE



AUTOBUS URBAIN GRAND LUXE

Extrait d'un document publicitaire Chausson, présentation de la gamme avec ancienne et nouvelle face avant

Fort de tout cela, Chausson crée une véritable gamme d'autocars et d'autobus.

L'AP 521 en 1953

Nouvelle appellation de la gamme AP 52 en fin d'année 1953, les autocars deviennent donc AH, APH, ASH et AHH 521

L'AHH 521, équipé du moteur Hispano Hercules DWXLD de 135 ch., se décline en autobus dénommé APU 53. Utilisé en urbain, il est muni de 3 porte pliantes en 4-4-2, a sa face arrière verticale et se voit adjoindre des petites baies dans l'arrondi du pavillon, tentées s'il vous plait, afin d'assurer une meilleure visibilité aux passagers debout. Un capot de ligne est toutefois ajouté au-dessus de la girouette de direction à l'avant du pavillon.



Un ASH aux jupes cannelées en aluminium (photo Jean REGNIER-1959)



- APU 53 sauvegardé par l'AMTUIR (photo PA Duchiron)



Equipe de laveurs au dépôt RATP de Montrouge à la Porte d'Orléans en 1957

L'AP 522 et le bus APV en 1956

Fin de l'AP 521, place au 522 en ce début février 1956. C'est une série d'évolutions techniques et d'équipements de confort qui motivent ce changement d'appellations notamment sur les cars. Quant aux bus, la modification la plus flagrante est sans conteste la surélévation de 18 cm du pavillon avec en corolaire l'accroissement de la hauteur des baies vitrées qui font alors disparaître les petites vitres teintées en voussoir : voici l'APV.
3000 AP 522 vont être construits dont 738 versions autobus !

Des variantes

Signalons quand même que Vetra transforma des caisses Chausson et trolleybus ; sans moteur thermique, il va sans dire que le capot disparaissant, l'accès à bord s'en trouvait largement facilité.
N'oublions pas non plus les quelques carrossiers, en plus de Di Rosa déjà cité, dont Durisotti et Amiot qui habillèrent à leur manière des modèles AP.



Cars Chausson –et quelques Renault R 4190- sur le parc des usines Simca à Poissy (78) dans les années 60. Au premier plan des AP carrossés par Amiot.



*Paris - porte de Champerret - vers 1963
Cliché : J.-B. PRUDHOMMEAUX
Collection : AMTUIR ©*

APVU 3 de la RATP Porte de Champerret en 1965

Les SC 3 et SC 4

Début juillet 1959, Chausson est absorbé par la SAVIEM qui regroupait déjà les productions Latil, Renault et Somua. Désormais les caisses motorisées sont transférées chez SAVIEM, à Annonay, qui en assure la finition et la vente. Les véhicules sont alors siglés Chausson en grand et Saviem en petit en face avant en lieu et place des ailes Chausson et le contraire à l'arrière. Les barres de calandres sont remplacées par des grilles.



APV des TCRM(Mulhouse) et APVU 5 de la RATP



APVU 4 n° 1902 ex RATP en livrée SC 10 et APU 53 n° 1111 en « vert et crème » d'origine alors à l'atelier de l'AMTUIR.

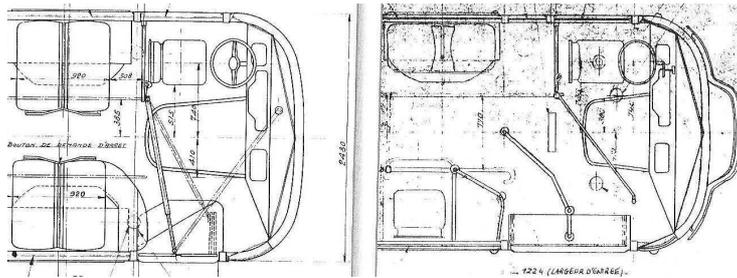
SC 3 à ex Rtsl (Régie des transports de Saône et Loire) sauvegardé par l'AMTUIR
Une grille remplace les barres de calandre.

L'APVB ou SC 4B

Si Chausson avait avantageusement *relifté* la face avant de son AP 52, il se trouva des réseaux qui, souhaitant améliorer l'accès au véhicule notamment en utilisation urbaine, ont contribué à l'enlaidir ! En avançant le moteur et donc son radiateur, le SC 4 retrouve un nez de cochon, fort disgracieux il faut bien le constater. Dans le même temps, le porte-à-faux avant est allongé de 464mm et la porte avant offre maintenant 4 vantaux portant le véhicule à 11,189 m. Le moteur qui l'équipe est le Fulgur, vertical, de 130 ch. Et la boîte une automatique Saviem R 107. Les derniers spécimens sortirent en février 1964 !



Si bien sûr l'accessibilité est nettement améliorée, que dire du monstrueux appendice greffé sur ce qu'était naguère une élégante face avant. Un nez, que dis-je, un groin ! Merci tout de même à l'AMITRAM d'avoir pu en conserver un exemplaire.



Accès difficile entre capot moteur et premiers sièges dans les AP, mais possibilité de double entrée dans le SC 4B à moteur avancé et porte-à-faux allongé.



SC 4B dans les rues de Strasbourg... (photos JP Zimmermann)

Les Chaussons AP quitteront les pavés urbains en début des années 70 alors que le SC 10 est déjà bien implanté depuis 5 belles années.

Les A N depuis 1952



Un ANG a un grand pare-brise tandis qu'un ANH, plus ancien, a 2 pare-brises séparés par un gros montant métallique.

Depuis quelques années déjà Chausson était à la recherche d'une meilleure accessibilité, de la réduction du bruit, voire des odeurs ainsi que de l'amélioration de la capacité des coffres par rapport à ses modèles AP. De plus afin d'essayer de développer ses exportations notamment vers les Amériques et pour concurrencer Renault et son R 4190, Chausson dévoile au Salon de l'Automobile 1951 un nouveau type d'autocar à moteur sous le plancher, l'ANH. Il faut bien reconnaître que celui-ci a un faux air de car américain, notamment GM ou Aerocoach avec ses flancs nervurés et ses deux pare-brises arrondis. Il ne manque que les baies inclinées !



Similitudes de design entre un Aerocoach américain (photo JP Amphoux) et un ANH français du début des années 50.

Afin de présenter un autocar plus luxueux et plus pratique pour l'excursion, un moteur à 6 cylindres horizontaux Hercules DWXLDLDF de 135 ch. de l'ANH se situe dans l'empattement, couché à gauche ce qui laisse la place à droite pour une soute à bagages de 2,15m³ en plus du coffre arrière de 0,45m³ ; ce qui n'empêche pas l'existence de la traditionnelle galerie de toit !

Ce car de 10m propose 45 places toutes face à la route et a la particularité d'avoir les faces avant et arrière identiques aux feux près. On retrouvera ça sur le S 45 et sur le E7 quelques années plus tard...Des flancs en tôle nervurée rappellent s'il le fallait l'inspiration américaine du produit.

Devant faire face à de gros soucis de fiabilité et peut-être d'un concept trop novateur d'ailleurs en partie responsable de l'échec commercial de l'ANH notamment outre-mer, Chausson décide de le faire évoluer : en 1956, voici l'ANG.



*L'arrière d'un ANG vu de loin pourrait être facilement confondu avec sa face avant tant leurs dessins sont identiques.
Cet ANG vu en 1960 au dépôt de Toulouse fait l'objet d'une carte postale éditée par l'association ASPTUIT.*

Un grand pare-brise, avec 3 essuie-glaces, éclaire maintenant la face avant, même pièce pour l'arrière ; le moteur Hispano HS 102 H de 150 ch. remplace avantageusement l'Hercules. Plus silencieux et plus économique, c'est sa version verticale qui équipait déjà les AHH 522 contemporains. Notons aussi l'augmentation du volume des soutes, du chauffage passagers, du système de refroidissement du moteur, de l'accessibilité mécanique...

Si 182 ANH seulement ont été construits, on enregistre 290 ANG. Cette -petite- série s'arrête en octobre 1959 alors que le modèle AP est sorti à cette même période à 13000 exemplaires !

Sans doute cet échec commercial as-t-il été en partie responsable de la reprise de l'activité autocars de Chausson par la Saviem en 1959.

Bibliographie : La Grande Aventure des Cars Chausson de Nicolas Tellier, éd. Edijac – N° 1 – 2 et 115 du magazine Charge Utile.

Remerciements à J.P. Zimmermann, P. A. Duchiron, C. Camoin, J.P. Amphoux et J. Bonato pour leur aimable autorisation de publication de certaines de leurs photos.