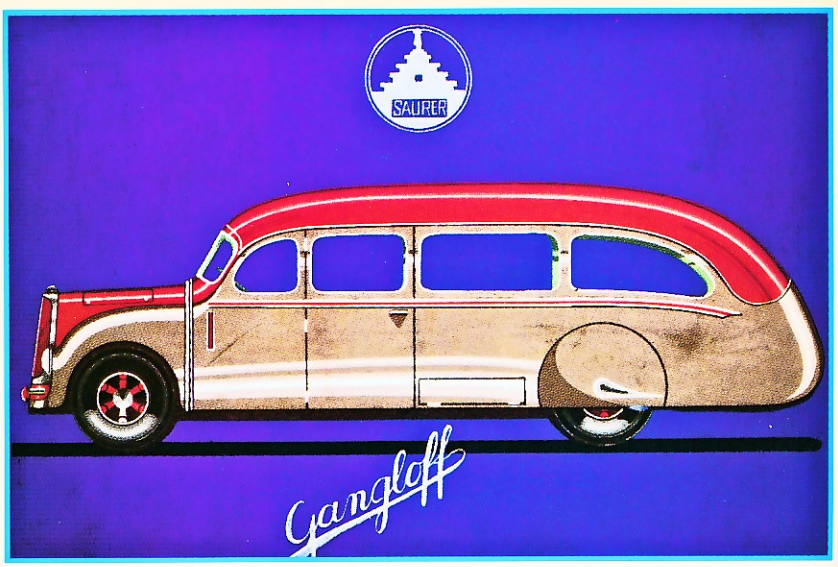
Première partie : Des origines à 1955

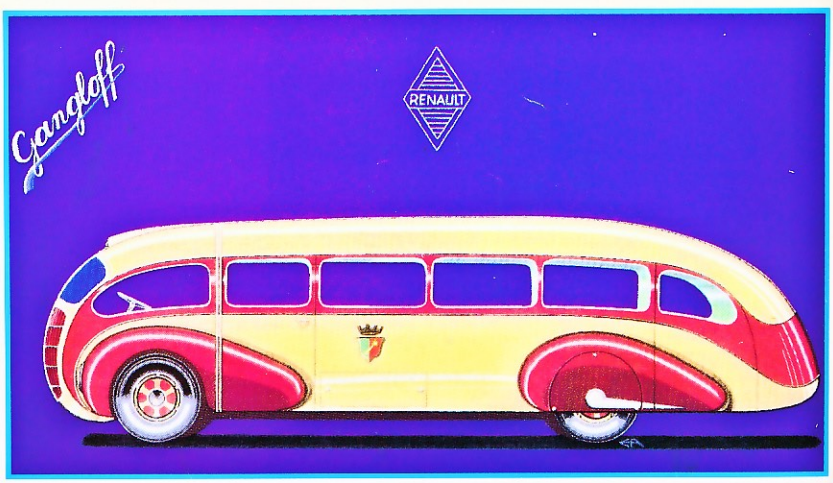
GANGLOFF, LE CARROSSIER DE COLMAR

Gangloff est le carrossier français d'autocars dont la notoriété est certainement la plus forte. Cela tient au fait que son histoire est intimement liée à celle des prestigieuses automobiles Bugatti jusqu'à la Seconde Guerre mondiale, avant que la production d'autocars ne prenne définitivement le relais.

par Nicolas TELLIER



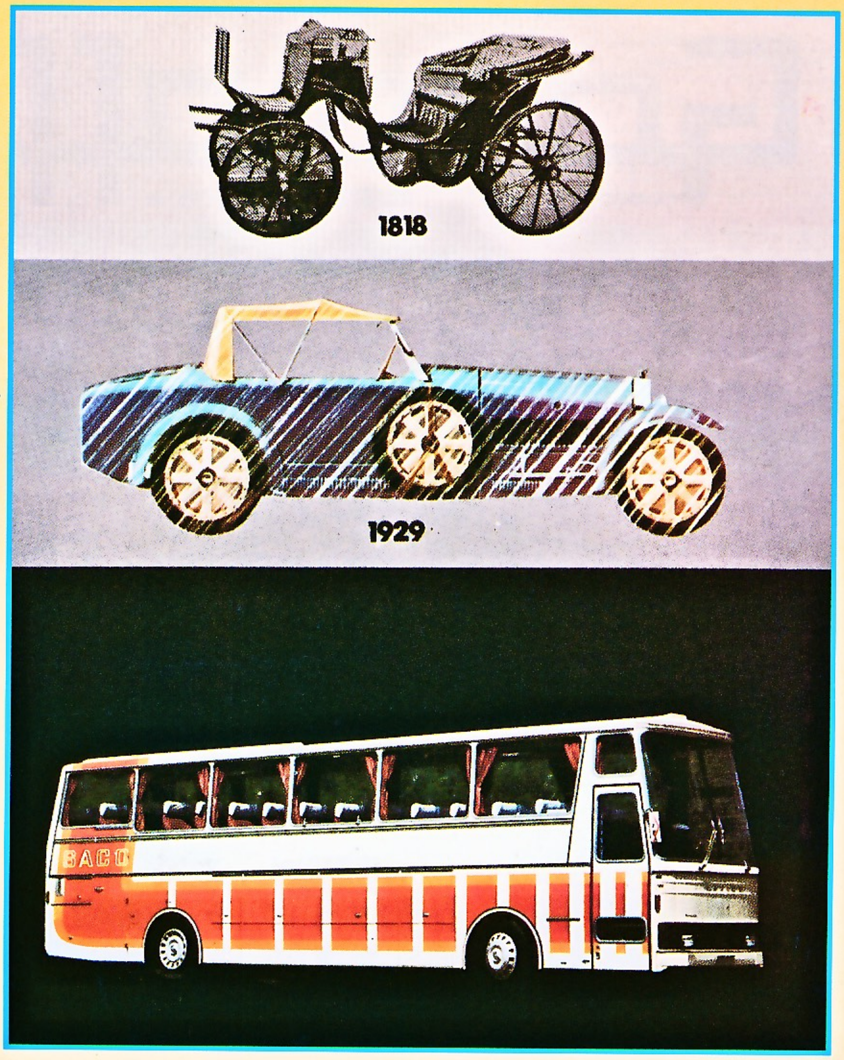
Au centre.
Gangloff bâtit sa notoriété en carrossant de 1910 à 1951 la plupart des châssis automobiles disponibles au catalogue du constructeur Bugatti. Son expérience est mise à profit pour la réalisation de carrosseries d'autocars à partir de 1929. Cette esquisse sur base Saurer date de cette période.
Le moins que l'on puisse dire est qu'un véhicule Saurer-Gangloff a de solides origines helvétiques !



Ci-contre.
Le poste de conduite avancé, apparu sur les véhicules industriels au milieu des années trente, représente un progrès important dans la mesure où il permet un accroissement notable de l'espace intérieur utile ainsi qu'une meilleure visibilité pour le conducteur. En outre, le véhicule à poste de conduite avancé bénéficie, pour une même capacité que son homologue à capot, d'un encombrement total réduit, d'où un rayon de braquage plus faible favorable à sa maniabilité. Quoique tout à fait empirique, la fluidité aérodynamique de cet autocar réalisé sur châssis Renault est remarquable.

Ci-contre.
Ce Delahaye 140 à moteur à quatre cylindres à essence de 42 chevaux est sorti des ateliers de Colmar en 1936. A cette date, le carrossier ne s'intéresse aux véhicules de transport en commun que depuis sept ans à peine. Près de 60 années plus tard, ce vénérable autocar, admirablement conservé, roule toujours dans sa région d'origine, à moins de 30 kilomètres du lieu où il a reçu sa carrosserie de 18 places. Son propriétaire, Antoine Stoeckel, promène dans le vignoble alsacien les clients de son hôtel de Thannenkirch, pour leur plus grand plaisir. Bénéficiant d'une conduite à droite et d'un toit ouvrant repliable, ce véhicule est certainement le plus ancien autocar habillé par Gangloff qui soit sauvegardé.

Ci-contre.
Les trois étapes fondamentales de l'histoire de la carrosserie Gangloff sont résumées sur ce document qui date du milieu des années soixante-dix : la création de l'entreprise en 1818 par la famille Widerkehr, l'« âge d'or » automobile en association avec la firme Bugatti, enfin la spécialisation dans la fabrication d'autocars. Grâce à cette reconversion, la maison colmarienne a pu assurer sa pérennité, à la différence des autres grands carrossiers nés avec l'automobile qui ont disparu en même temps que les prestigieux constructeurs qui les faisaient vivre.



Déjà, avant la Grande Guerre, Ettore Bugatti confie quelques châssis au carrossier de Colmar – qui porte alors le nom de son fondateur, Widerkehr – car la capacité des ateliers de carrossage de son usine de Molsheim est limitée [1]. Mais c'est surtout entre les deux guerres que se développent des relations privilégiées entre le carrossier et le constructeur, distants d'une cinquantaine de kilomètres seulement.

Au début, Widerkehr

La maison est fondée en 1818, rue Stanislas à Colmar, par un membre de la famille d'industriels Widerkehr. Carrossiers au sens premier du terme, c'est-à-dire spécialisés dans la fabrication de carrosses, calèches, diligences et autres voitures hippomobiles, les différentes générations de Widerkehr qui se succèdent à la tête de l'entreprise jouissent d'une excellente réputation. L'étendue de leur savoir-faire, la qualité de leurs réalisations et la richesse de leurs finitions leur permettent de devenir le fournisseur attitré de plusieurs cours princières et royales d'Europe.

De Louis Widerkehr à Georges Gangloff

Après la Première Guerre mondiale, l'essor de l'automobile sonne le glas des carrosseries traditionnelles. Souhaitant se retirer des affaires, Louis Widerkehr donne en 1922 ses installations en location à la Société Georges Gangloff, carrossier suisse implanté à Genève mais possédant également des ateliers à Berne, pour son activité automobile, et à Zurich, pour son activité de bateaux destinés aux lacs helvétiques. Ce dernier en devient l'unique propriétaire huit ans plus tard. Dans l'intervalle, la production s'est orientée vers la carrosserie de voitures de luxe sur les châssis des grandes marques automobiles de l'époque (Delage, Delahaye, Talbot, Mathis), avec une prédilection pour l'habillage des Bugatti qui sortent des ateliers de Colmar sous des formes très diverses [2] et sont renommées pour leur élégance sobre et sportive.

Les nouveaux dirigeants, Gottlieb Moor et Paul Horlacher, sont de nationalité suisse et proches collaborateurs de Georges Gangloff. Le premier s'occupe de la gestion et de l'administration de la société alors que le second est responsable du bureau d'études et des fabrications. La collaboration avec Bugatti s'intensifie au point que Gangloff traite bientôt près de la moitié de la production des usines de Molsheim, à raison de cinq châssis par mois. Au-delà des aspects techniques qui régissent l'activité de l'entreprise, celle-ci acquiert également la pratique des relations commerciales, un exercice rendu parfois difficile par les exigences ou les fantaisies d'une clientèle très aisée. De nombreux clients, tant français qu'étrangers (comme le sultan du Maroc !), viennent en effet à Colmar pour définir le style et les spécifications précises de leur automobile.

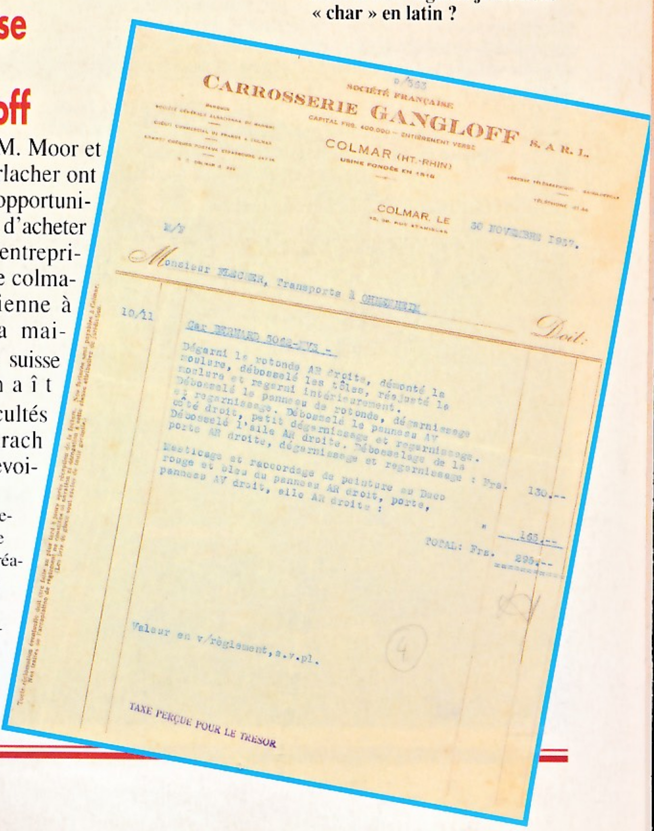
La Société française de carrosserie Gangloff

En 1935, MM. Moor et Horlacher ont l'opportunité d'acheter l'entreprise colmarienne à la maison-mère suisse qui connaît quelques difficultés passagères suite au krach financier d'une banque genevoi-

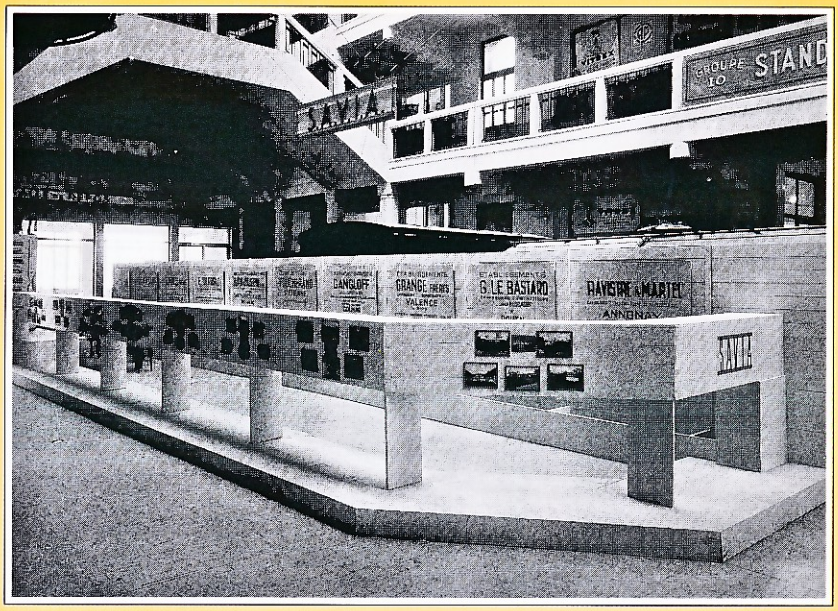
1. A cette époque, les deux entreprises sont de nationalité allemande : Bugatti depuis 1909, date de sa création, et Widerkehr depuis la défaite française de 1870 qui voit le rattachement de l'Alsace à l'empire allemand.

2. Conduite intérieure, limousine, roadster, cabriolet, coach, torpédo, berline et coupé.

En incrustation et ci-dessous.
La plaque frappée du char romain, symbole de la force, de la rapidité et de la victoire, est la signature qu'appose Gangloff sur ses réalisations. Doit-on y voir un clin d'œil du carrossier de Colmar à son illustre confrère de Paris – et non moins concurrent – Currus, dont le nom signifie justement « char » en latin ?


Société française
CARROSSERIE GANGLOFF S.A.R.L.
COLMAR (HT-RHIN)
USINE FONDÉE EN 1818
COLMAR, LE 30 NOVEMBRE 1957
Monsieur ..., Transports à ...
Doit
TAXE PERÇUE POUR LE TRESOR

Ci-contre.
Le groupement Savia (Société des autocars et véhicules industriels automobiles) se présente officiellement à la Foire de Lyon en 1947.
C'est d'ailleurs dans cette ville que se trouve le siège de cette nouvelle société. Aucun véhicule n'est exposé, seul un panneau sur le stand indique que : « *Neuf carrossiers-constructeurs connus et renommés pour l'excellence de leurs fabrications ont fondé Savia. Le véhicule Savia 1 sera exposé au prochain Salon de l'automobile de Paris* ».



se. Pour réaliser cette opération, ils recherchent un associé de nationalité française qu'ils trouvent en la personne de M. Maurice Durr, un ancien carrossier-sellier de Colmar. De cette association naît la Société française de carrosserie Gangloff. Gottlieb Moor en devient le gérant, et Paul Horlacher le directeur technique.

Parallèlement à leur activité de carrossage de châssis automobiles, les ateliers de la rue Stanislas se sont lancés dès 1929 dans la réalisation de carrosseries plus volumineuse destinées à des soubassements d'autocars. Cette judicieuse décision prend toute son importance après la Seconde Guerre mondiale. Effectivement, la généralisation des voitures « tout acier » à caisse autoportante, réalisées intégralement par les constructeurs en grandes séries, entraîne la disparition inexorable de la plupart des grands carrossiers spécialisés.

Hors l'autocar, point de salut !

Pendant l'Occupation, Gangloff produit sous la contrainte des charrettes et des traîneaux en bois pour la Wehrmacht ainsi que des queues de torpilles constituées de pièces tôlées munies de trois ailerons.

A la Libération, Gangloff reprend progressivement ses activités. Il s'agit d'abord d'adapter une nouvelle carrosserie sur quelques autocars d'avant-guerre qui ont souffert des hostilités (Renault ZPD, Daimler-Benz ex-armée allemande, par exemple). Puis la production de châssis de camions démarre à nouveau chez les constructeurs de poids lourds, permettant la réalisation d'autocars sur base Berliet, Bernard, Citroën, Delahaye, Latil, Panhard, Renault, Rochet-Schneider, Saurer, Somua, etc.

Dans le domaine de la voiture de luxe, l'âge d'or de la collaboration avec Bugatti touche à sa fin. Les derniers exemplaires sortent des ateliers de Colmar en 1951. Ce sont pratiquement les ultimes fabrications de la marque de Molsheim qui entre dès lors dans la légende de l'automobile française. A partir de ce moment, l'entreprise se consacre entièrement aux véhicules de transport de voyageurs. Cependant, les dirigeants de Gangloff constatent avec réalisme que la conception autoportante est aussi la solution d'avenir pour les autocars et les autobus.

Après le milieu des années quarante, les matériels les plus modernes en la matière portent les griffes Isobloc et Chausson, et toute la profession sait que Renault est sur le point de sortir à son tour un autocar sans châssis. Cette situation inquiète certains autres carrossiers français dont les productions traditionnelles perdent continuellement des parts de marché.

La Savia

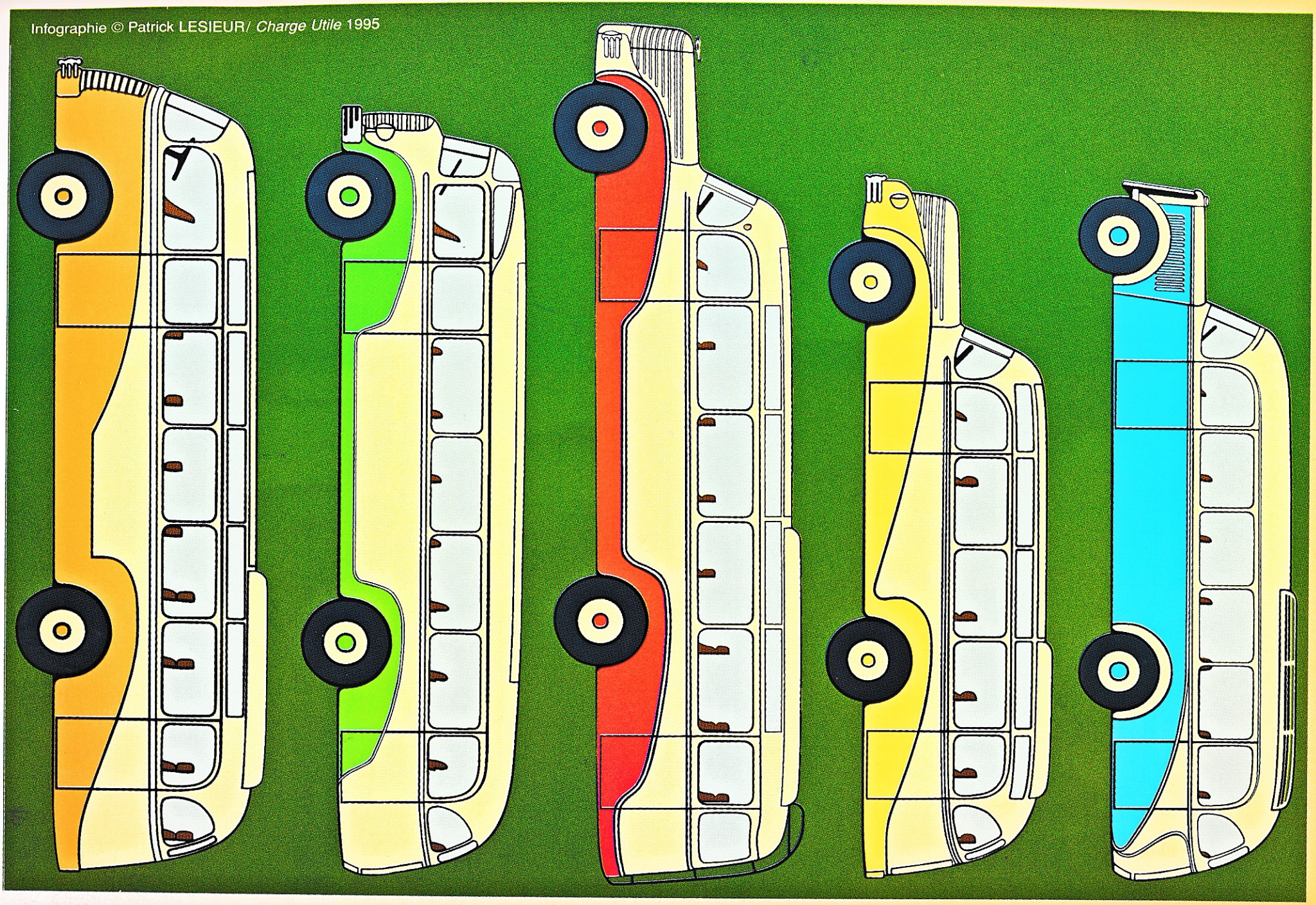
Aux yeux de tous ces carrossiers, est révolue l'époque où le transporteur achète son châssis mécanisé chez un constructeur puis s'adresse à un spécialiste de son choix pour l'habiller. L'échec des tentatives isolées[3] confirmant le vieil adage selon lequel « *l'union fait la force* », Gangloff et huit de ses collègues fondent en 1947 la Savia (Société des autocars et véhicules industriels automobiles). Les huit carrossiers concernés sont Belle-Clot de Grenoble, Carde de Bordeaux, Di Rosa de la Garenne-Colombes, Faurax & Chaussende de Lyon, Foucherand de Saint-Etienne, Grange de Valence, Le Bastard de Rouen et Ravistre & Martel d'Annonay. Il semble que ce groupement voit le jour sous l'égide de Saurer qui dispose ainsi d'une capacité de carrossage répartie dans toute la France, lui permettant d'écouler ses soubassements à plus grande échelle. Les premiers véhicules Savia sont réalisés sur des châssis à moteur avant,

Page suivante.
Le propre d'un grand couturier automobile est de réaliser un travail sur-mesure pour chacun de ses clients.
Ceci explique la variété des carrosseries produites par Gangloff.
Certaines conservent la calandre d'origine du constructeur de châssis, d'autres sont entièrement personnalisées.
De haut en bas, on trouve un Citroën Type 45 de 31 places réalisé en 1945, un Saurer CP 811/2a de 26 places sorti d'usine en 1947, un Rochet-Schneider 465 P type Phébus de 28 places + toilette, armoire-bar et W.C. datant de 1948 et deux véhicules à poste de conduite avancé.
Le premier d'entre eux est un Renault 215 D2 de 34 places de 1946, et le second un Berliet PCK 7D de 34 places livré en 1948. A la même époque, Gangloff habille aussi des soubassements Delahaye 103 (25 places), Citroën type 23 R (14 places), Floirat GA1B6 (43 places), Laffly BDH 4 (18 places), Mercedes O 3500 (29 places), Panhard Zuvic HL et IE (35 places), Renault 2,5 tonnes R 2168 (16 places), etc.

Ci-dessous.
Fraîchement sorti des ateliers de Colmar en 1949, cet autocar de tourisme découvrable de 41 places, sur base Saurer CP 836/3, attend son nouveau propriétaire, la Société des transports automobiles strasbourgeois (Astra). Fondée en 1932, cette dernière est une émanation de la Compagnie des tramways strasbourgeois (CTS).

Ci-dessous, à droite.
Ce petit autocar réalisé sur châssis Berliet PLA 5 en 1952 dispose de 23 places. Il mesure 6,75 mètres de longueur.
(*cliché archives Autocars Flecher*)

3. Million-Guiet-Tubauto avec ses modèles B 5 et B 6, de Dietrich avec son car Lorraine et de Dion-Bouton avec son type RH.


Infographie © Patrick LESIEUR/ *Charge Utile* 1995

et donc à capot, du constructeur de Suresnes. Mais la Savia a surtout été créée pour développer un véhicule moderne, à structure autoportante et moteur arrière. Partenaires de longue date, Saurer et Gangloff s'accordent pour lancer à Colmar la production d'un châssis-poutre à moteur arrière de 100 chevaux, dénommé **3 H**, qui est livré en exclusivité aux carrossiers du groupement. Une cellule monocoque, à superstructure en profils d'acier, peut ainsi être réalisée autour de cette poutre axiale qui supporte les organes de propulsion, de suspension et de direction.

(à suivre)

Ci-dessous.
Flambant neuf, ce Saurer 4 CT 3D à à poste de conduite avancée, généreusement vitré, quitte les ateliers de la rue Stanislas en 1955. Long de 10,85 mètres, il comporte 41 places. La grille au-dessus du pare-brise et les quatre volets ouverts sur le toit garantissent les entrées d'air nécessaires à l'aération du véhicule.

Ci-dessus.
D'une longueur de 10,55 mètres, ce Berliet PCR 10A accueille 40 passagers. Il a été livré en 1955 à un transporteur allemand de Sarrebruck. A l'époque, le territoire sarrois est économiquement rattaché à la France. (Il l'est effectivement de 1947 jusqu'en 1957.)
(cliché archives Autocars Flecher)

Ci-dessous.
Gangloff présente en 1953 un autobus interurbain original conçu pour la Compagnie Trans-Fensch qui exploite des lignes très fréquentées dans la région industrielle de Thionville-Hayange, en Lorraine (le transporteur porte le nom d'un affluent de la Moselle, la Fensch, dont la vallée est occupée par d'importantes installations sidérurgiques). Réalisé sur un châssis Somua JL 17-LOCVS de 12 mètres à trois essieux, ce véhicule est équipé d'un moteur diesel à six cylindres de 150 chevaux et d'une boîte de vitesses présélective Wilson. Il peut transporter 120 personnes dont 26 assises. Son accès central se prolonge par un couloir longitudinal de 3,75 mètres pouvant accueillir une douzaine de voyageurs. La perception se fait à l'extrémité de ce couloir plate-forme. Le passager a ensuite la faculté de se diriger, soit vers un grand espace arrière s'il effectue un petit parcours, soit vers l'avant où sont aménagées des places assises. Ainsi divisés en deux flots, les voyageurs dégagent rapidement la cabine du receveur, au bénéfice de l'exploitation qui, sur un parcours de 18 kilomètres, gagne cinq minutes sur l'horaire. Les portes avant et arrière servent pour la sortie tandis que la porte d'entrée comporte deux vantaux qui coulissent respectivement à droite et à gauche dans la paroi. L'accès au véhicule demeure ainsi entièrement dégagé.