



GANGLOFF, LE CARROSSIER

DEUXIEME PARTIE : DE 1955 A 1973

par Nicolas TELLIER

Ci-dessus.

Carrossé par Gangloff en 1957, cet autocar 4 CT 3D appartient à la Sofica de Vimoutiers dans l'Orne.

Cette société dont le sigle signifie Société financière du camion, est une filiale de Saurer mais son activité « transport de voyageurs » est davantage connue dans la profession sous le nom Autocars du Pays d'Auge. Ce luxueux véhicule remporte les plus hautes distinctions aux trois éditions de la Semaine internationale du car auxquelles il participe en 1957, 1958 et 1959, tant dans le traditionnel rallye touristique Europe-Côte d'Azur qu'au concours de carrosserie de la célèbre manifestation niçoise. Doté d'un moteur de 130 chevaux, il dispose de 36 places sur fauteuils Dunlopillo ainsi que d'un vestiaire, d'un bar et d'un lavabo-WC qui sont situés de part et d'autre de la porte arrière, elle-même disposée dans le prolongement du couloir central.

Pour l'anecdote, la Société française de carrosserie Gangloff, fidèle participante à la Semaine du car de Nice, retrouve à l'édition de 1957 son ancienne maison-mère, Gangloff de Berne, qui est représentée par un véhicule de grand luxe sur base britannique AEC appartenant à un transporteur suisse.

(archives Jean-Louis Daehn)

Au début des années cinquante, construisant des châssis-poutres mécanisés dans le cadre du groupement Savia, Gangloff est bien plus qu'un simple carrossier traditionnel. Des véhicules autoportants à moteur arrière transversal Saurer de 100 puis 130 chevaux quittent ainsi les ateliers de Colmar.

Ci-dessous.

Présenté en 1957 à la Semaine internationale du car, l'autocar autoportant UP 6 A est entièrement conçu et réalisé par Gangloff. Très léger (4 850 kilos à vide), il est construit sur une poutre centrale pourvue d'un pont Eaton et d'une mécanique Perkins à six cylindres, développant 83 chevaux, placée dans une sorte de malle arrière. Cette disposition qui donne au véhicule un style particulier, est censée réduire les nuisances sonores dans l'habitacle des passagers. Ses faces avant et arrière sont moulées en polyester tandis que les parties latérales planes sont en tôle d'aluminium. Il offre 28 places en version luxe et 32 en configuration interurbaine.





Ci-contre.
Fabriqué à une demi-douzaine d'unités, l'UP 6 existe aussi en version urbaine, conçue pour les besoins du réseau de Colmar qui dessert les rues étroites du centre historique. Long de 8,30 mètres, l'UP 6 U possède 21 places assises et une grande plate-forme pour passagers debout face à la porte centrale à quatre vantaux. Ici, le moteur est intégré de façon classique dans une face arrière plate. Cet exemplaire a été photographié en octobre 1959. (archives Fritz Roth)

Ci-dessous.
Toujours pour les besoins de la ville dans laquelle il est implanté, le carrossier de Colmar développe un autre petit autobus de conception radicalement différente puisqu'il s'agit d'un soubassement Floirat à mécanique Latil H 14 placée à l'avant. Disposant de 23 places assises et de 40 debout, ce véhicule particulièrement maniable mesure 8,85 mètres de long. (archives Fritz Roth)

DE COLMAR

GANGLOFF devient dès lors le second carrossier-constructeur dans l'histoire des carrossiers français d'autocars à lancer une production de véhicules complets à moteur arrière¹. Cette orientation ne survit malheureusement pas longtemps à l'échec du groupement Savia qui cesse d'exister cinq ans à peine après sa constitution, le partenariat initialement prévu ne s'étant jamais réellement concrétisé.

Une antenne à Paris

En effet, des conflits d'intérêts se font rapidement jour dans cette association dont les membres restent toujours de véritables concurrents. La prédominance de Gangloff, chef de file du groupement, est mal vécue par certains d'entre eux qui en arrivent à refuser de maintenir des contacts directs avec Colmar. Cette situation oblige Gangloff à créer en 1952 une autre société bénéficiant d'une raison sociale différente. Dénommée SCIA (Société commerciale et industrielle automobile) et installée rue Daval dans le XI^e arrondissement à Paris, ce bureau de représentation du carrossier alsacien a pour tâche de centraliser les commandes de châssis-poutres que lui passent les autres membres de Savia². Mais il est trop tard et cette année 1952 voit l'écroulement définitif de l'entente. Gangloff utilise alors sa base parisienne pour développer des relations commerciales avec la clientèle des transporteurs locaux comme par exemple Carlux (dont les autocars effectuent les ser-



vices touristiques Paris Vision) et Air France (qui relie Paris à Orly, puis à Roissy à partir de 1974). La SCIA sera dissoute en 1980.

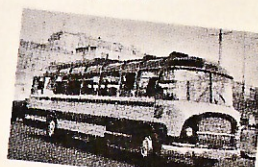
1. Après Million-Guiet-Tubauto qui a produit des véhicules à caisse-poutre de 1946 à 1953. Nous mettrons le carrossier Besset à part, car il a créé une marque (Isobloc) qui a franchi une étape supplémentaire en gagnant le statut de constructeur.
2. Dans ses premières années d'existence, la SCIA est placée sous la responsabilité de M. Ducros, précédemment gérant de la Savia à Lyon.

Ci-contre.
C'est avec Gangloff que Saurer développe le partenariat le plus étroit en matière de carrosseries pour ses véhicules de transport en commun. Cette publicité du constructeur, auquel est déjà associé le nom d'Unic, fait référence à la Semaine internationale du car de 1958. Sur les dix autocars Saurer présents à Nice, neuf sont carrossés à Colmar. Ils appartiennent aux clients Amco à Dijon (propriétaire, entre autres, du 4 CCS avec salon arrière surbaissé présenté page XX), Cians Var et Santa-Azur à Nice, Drôme-Cars à Valence, Frossard à Thonon-les-Bains, Lavabre à St-Pons-de-Mauchien dans l'Hérault, Sofica à Vimoutiers et Traffort à Grenoble tandis que Gangloff présente lui-même un véhicule. Par ailleurs, le carrossier alsacien participe également à la manifestation avec un autocar réalisé sur la base



"Cronaca di Repubblica di 1° Settembre 1958"
10 Saurer erano presenti tra le 91 partecipanti alla 11^a settimana Internazionale del Car.
Saurer vainqueur à Nice!
Le Prix du Président de la République à Saurer : la plus haute récompense du Rallye International 1958 des Autocars à Nice! Ainsi, là comme partout dans le monde, Saurer prouve chaque jour ses remarquables qualités.

Le Groupe Unic - Saurer offre, en plus de sa production de cars réputés, une gamme complète de véhicules industriels : 27 modèles de camions et 8 tracteurs, de 90 à 180 CV, et de 4 tonnes utiles à 35 tonnes en charge.
Série Saurer : 6 cyl. 130 CV. Charge totale 10 t.
Série Alpes : 6 cyl. 150 à 180 CV. Charge totale 12 à 13 t. 11 150 kg.
Série Pyrénées : 4 cyl. 110 CV. Charge totale 8.250 à 11 150 kg.
Série Vosges : 4 cyl. 90 CV. Charge totale 5 à 7.500 kg.



Saurer
UNIC - SAURER 1, Quai National

Le Car de la Sofica, carrossé par Gangloff, a obtenu le Prix du Président de la République. Le Groupe Saurer a été nommé par le Syndicat de la Carrosserie, et la place de 1^{er} Car Français aux épreuves techniques de sa catégorie.
Puteaux (Seine) Tél. : LON 21-40

Ci-contre et ci-dessous.

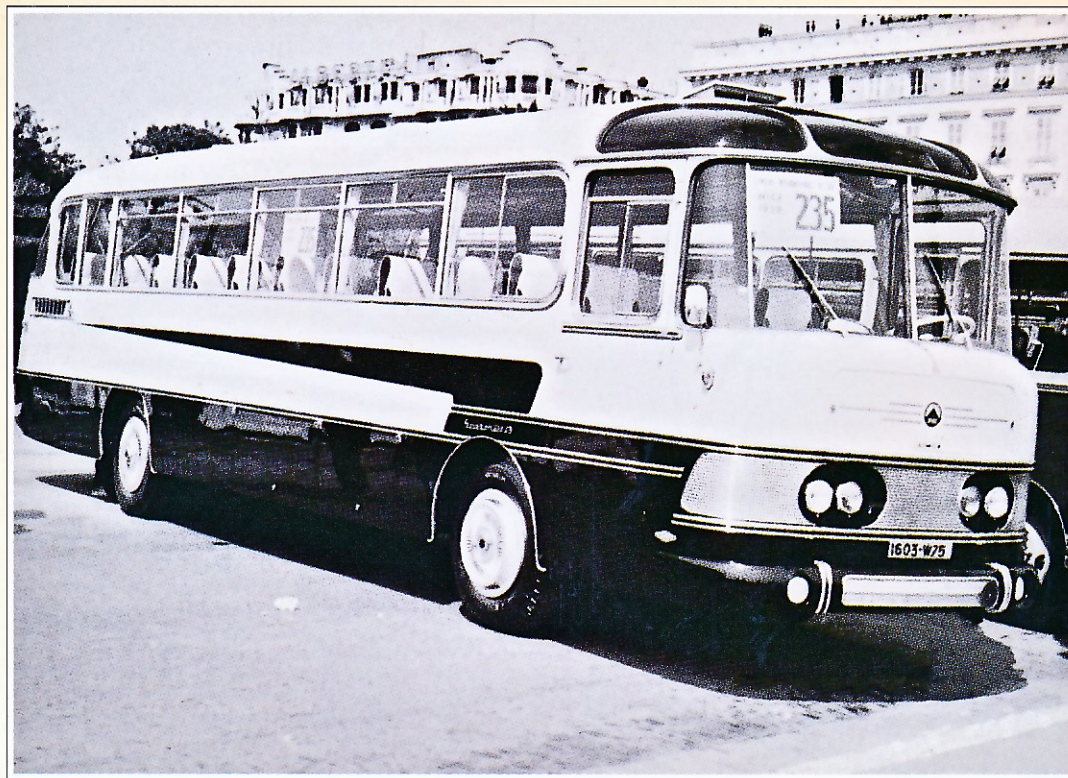
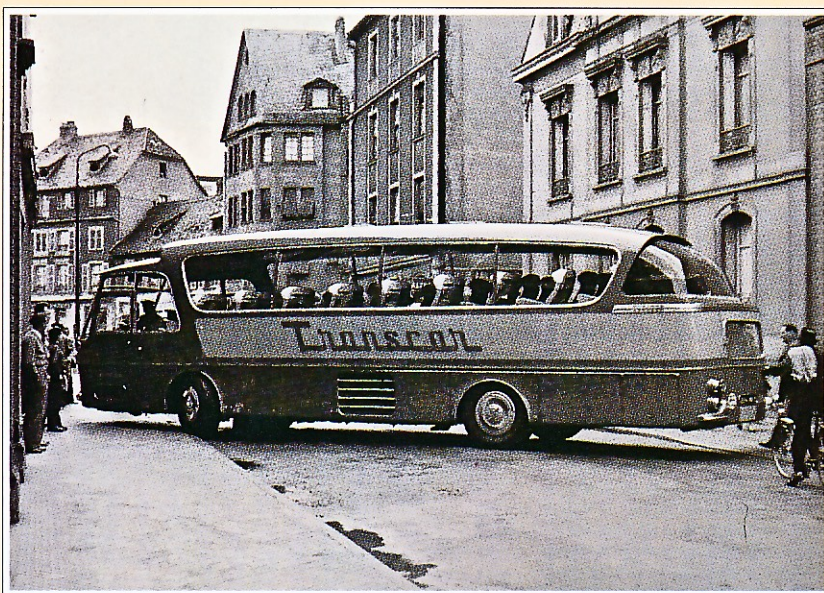
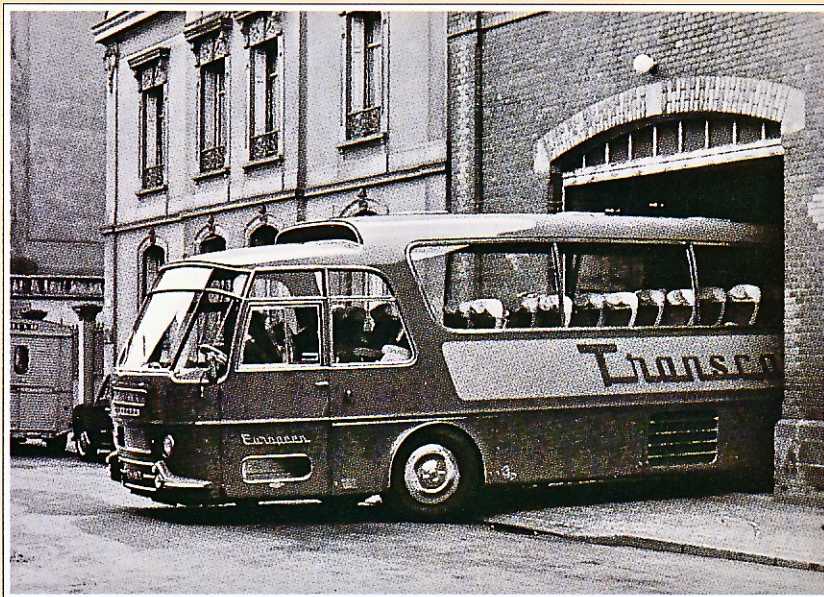
Le Chausson ANT Transcar Européen, réalisé par Gangloff pour la SGTD d'après une étude du styliste Lucien Di Rosa a déjà été évoqué dans *Charge Utile* (voir n° 2 et 31). Voici ce véhicule à sa sortie des ateliers de Colmar au printemps 1959, en partance pour Nice où il va faire sensation au concours de carrosserie de la Semaine du car. L'exiguïté des locaux, en plein centre de la ville, est flagrante sur ces deux clichés. Mais il faudra attendre encore quatorze ans pour que la société déménage en zone industrielle.

Retour à la tradition

Une fois le groupement Savia dissout, seul Gangloff bénéficie du savoir-faire nécessaire pour réaliser en propre le soubassement mécanisé d'un autocar. Entre 1957 et 1971, un peu plus d'une cinquantaine de véhicules intégraux « à poutre centrale et ossature de caisse formant un ensemble indéformable » quittent les ateliers de Colmar. Ce sont les modèles UP (à mécanique Perkins), Léman (à mécanique Saurer), UG (à mécanique Unic) et G 170 SM (à mécanique MAN). Certains d'entre eux sont directement homologués par Gangloff dont le nom apparaît alors officiellement dans les statistiques d'immatriculations. Mais l'absorption de Saurer par Unic au mois d'avril 1957 s'avère fatale pour le carrossier de Colmar dans le domaine du véhicule complet. Les autocars Saurer carrossés par Gangloff, très appréciés par les transporteurs, n'ont pas de véritables successeurs chez Unic. De plus, la conception autoportante n'autorise plus la même flexibilité de production qu'une opération de carrossage classique. Elle ne se justifie que pour des fabrications en série, comme c'est le cas pour les grands constructeurs tels Chausson (depuis 1944), Renault (depuis 1949) et Berliet (depuis 1956). Or, bien sûr, il n'est pas question pour Gangloff de rivaliser avec ces puissants industriels. Les dirigeants de Colmar prennent alors la sage décision, pour leur entreprise, de revenir à leur activité première, à savoir habiller des châssis traditionnels avec des carrosseries personnalisées qui se démarquent des véhicules standards des marques précitées. On peut regretter cet état de fait, et penser

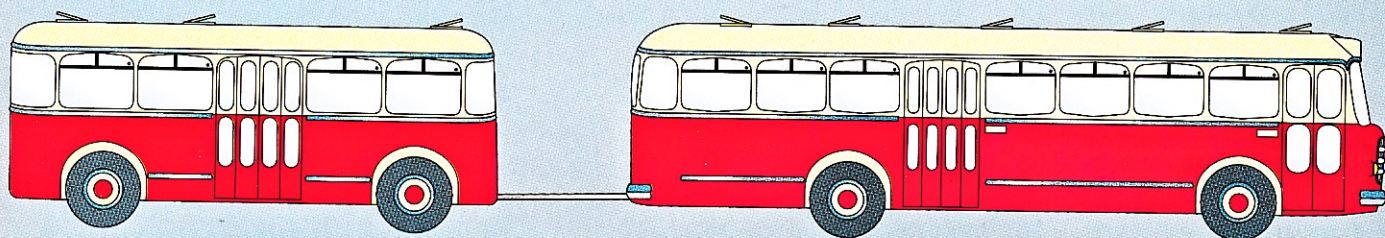
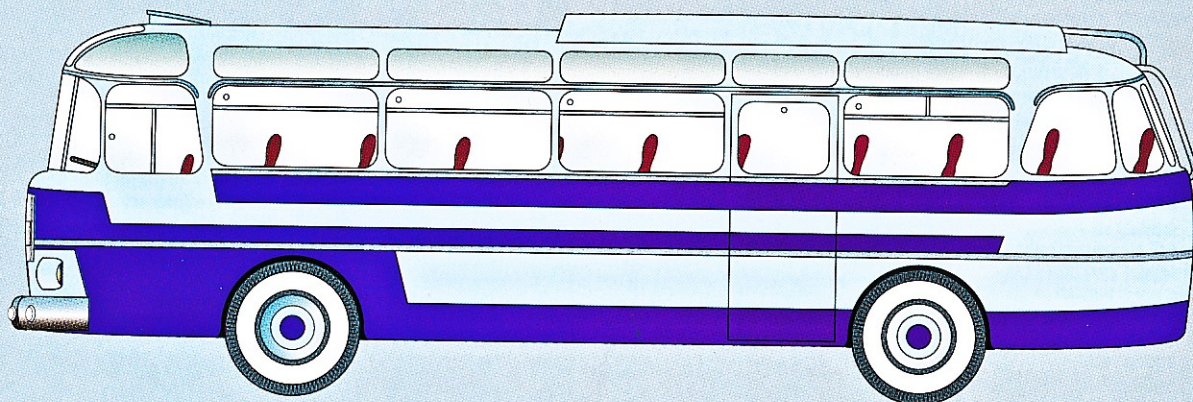
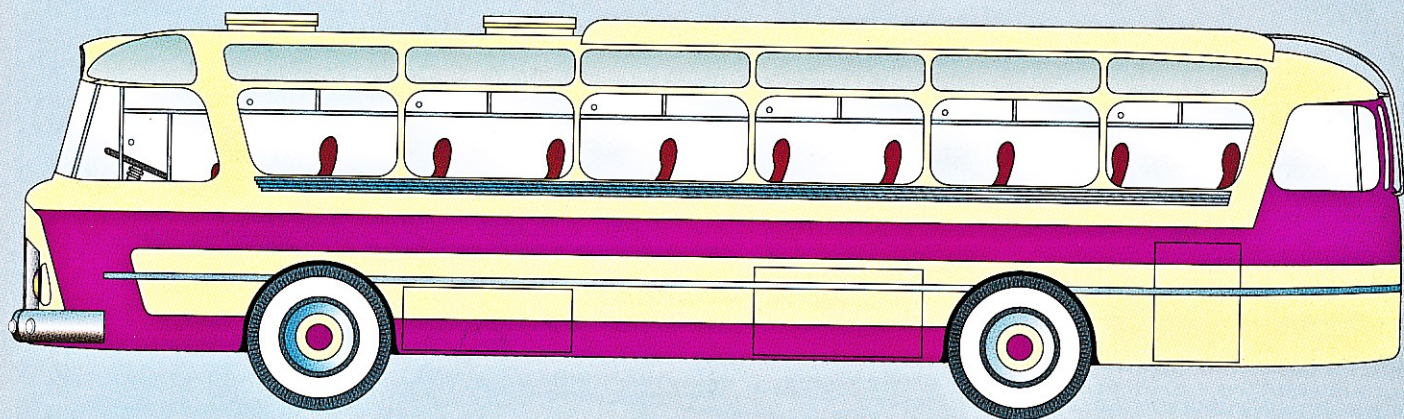
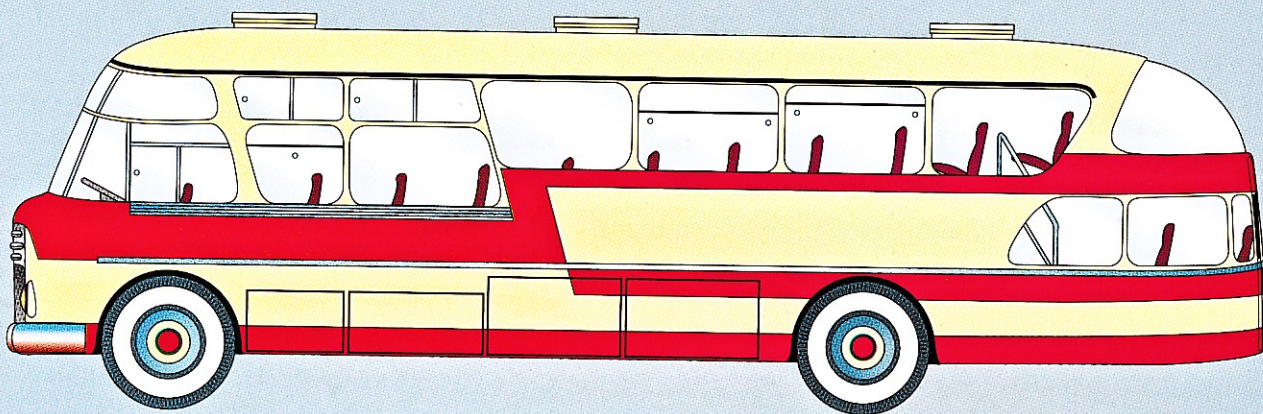
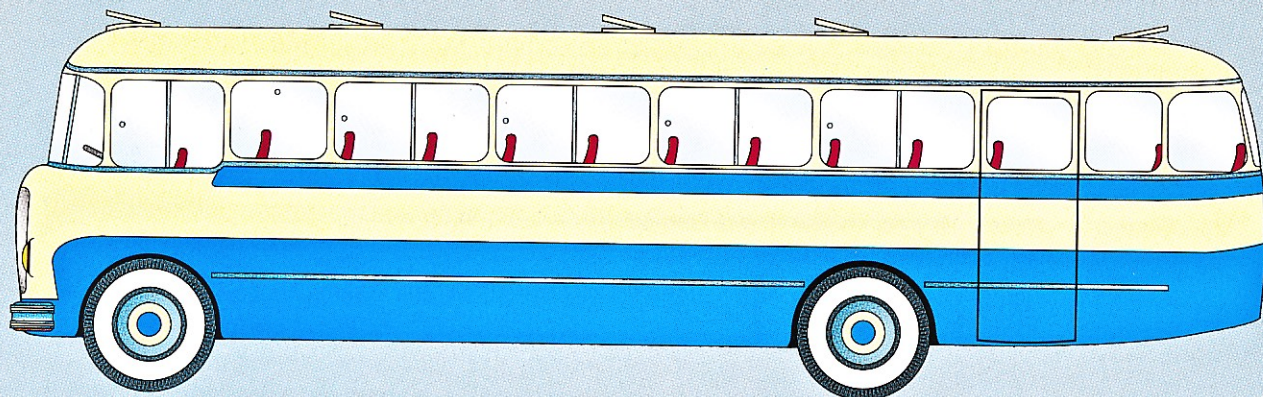
Ci-dessous.

Une autre réalisation intéressante de Gangloff est présentée à la Semaine du car de 1959. Il s'agit de l'autocar autoportant Léman, créé à l'initiative de Simca Industries, Division Unic. Ce véhicule de ligne, d'une longueur de 10,70 mètres, est équipé d'un moteur arrière Saurer de 130 chevaux. Il dispose de 41 places et d'une soute à bagages de 3,3 m³. Ses immatriculations, sous l'appellation ZS 15 V, n'atteindront pas les dix unités. Même surmonté du sigle Saurer, il n'est pas courant de voir la marque Simca sur la calandre d'un autocar ! (archives Albert Lemaître)



Page suivante

Autocar de ligne simplifié, véhicule de grand tourisme sophistiqué ou autobus urbain : la diversité des productions du carrossier de Colmar répond aux exigences de personnalisation émises par les transporteurs. De haut en bas, on trouve une réalisation sur Labourier HUD (62 places, 1957), sur Saurer 4 CCS avec sièges en gradins et salon arrière surbaissé doté de petites tables (52 places, 1958), sur Berliet PLR 15 avec bloc penderie-réfrigérateur-évier situé à l'arrière (36 places, 1958) et sur Berliet PLH 8 i (41 places, 1958). Enfin un ensemble urbain de 152 places et d'une longueur de 19,750 mètres, étudié en 1955, complète la présentation. Il est constitué d'un autobus Bernard type B 8 R 5600 pouvant transporter 57 passagers debout et 25 assis, associé à une remorque Floirat type FM 450 d'une capacité de 50 places debout et 20 assises. A la même époque, Gangloff habille aussi des soubassements Berliet PLB (31 places), Unic ZU 72 ALV (45 places), Somua JL 17 LOC (34 places + toilettes et armoire-bar avec siège steward), Büssing 4500 T (37 places), Floirat Z 8 (autobus de 23 places assises et 40 debout), SACA C 24 (48 places), etc



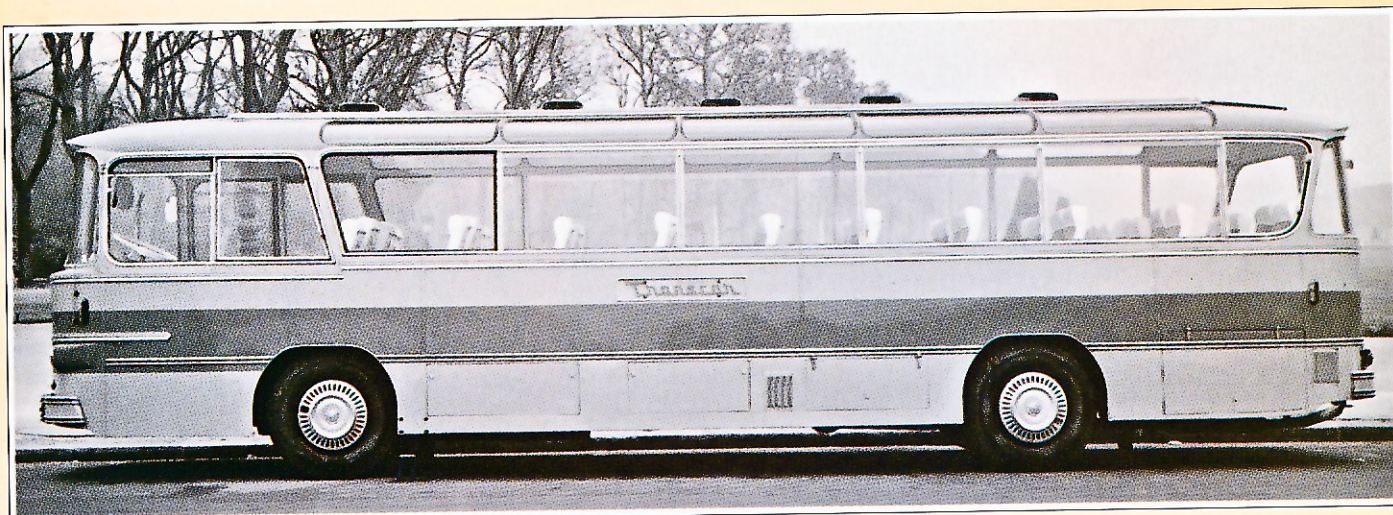


Ci-contre.

Les premiers exemplaires de l'autocar Saviem SC 1 carrossé par Gangloff conservent leur calandre et leur pare-brise d'origine. Celui-ci, immatriculé en 1961, est affecté par Europabus à la ligne Bruxelles-Lourdes. Il dispose de 40 places et sa porte arrière est placée dans l'axe du véhicule. Le style des baies latérales est identique à celui qui caractérise le Léman illustré précédemment.

Ci-dessous.

Les SC 1 qui sortent des ateliers de Colmar après 1962 adoptent une carrosserie qui ne possède plus aucune pièce commune avec le modèle original d'Annonay. Celui-ci, livré à la SGTD pour son agence de voyages Transcar, dispose également de 40 places ainsi qu'une porte de sortie installée sur la face arrière.

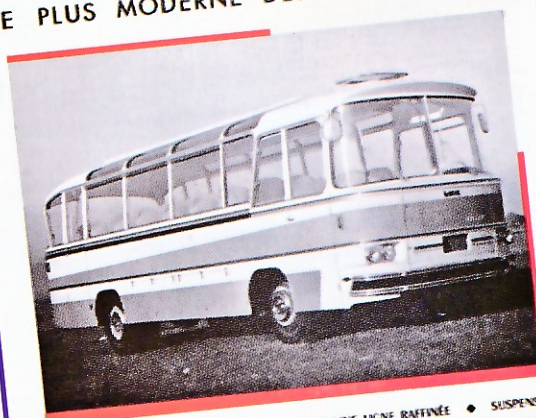


que le succès d'un carrossier dans le domaine du véhicule intégral aurait peut-être stimulé la créativité de l'industrie française de l'autocar. C'est l'inverse qui va se produire, favorisant l'arrivée massive de la concurrence étrangère sur le marché... dont celle de certains carrossiers nord-européens qui, eux, ont réussi à franchir cette étape dans le développement de leur entreprise (Auwärter, Bova, Kässbohrer et Van Hool).

Un solide partenariat avec Saviem

A la fin des années cinquante, Saviem décide d'inscrire à son catalogue des soubassements mécanisés destinés aux carrossiers spécialisés. Le constructeur entend, par là, répondre aux besoins souvent très spécifiques d'une clientèle qui ne trouve pas toujours son bonheur dans les productions très figées sortant de l'usine d'Annonay. Ainsi, pour succéder au R 4192 qui n'a jamais été disponible en châssis nu, Saviem propose une version « soubassement » de l'éphémère ZR 20 puis, surtout, du SC 1 qui apparaîtrait en 1960. Les réalisations de Gangloff sont enco-

L'AUTOCAR **GANGLOFF** UG 4-37 ENSEMBLE MÉCANIQUE INTÉGRAL **UNIC** LE PLUS MODERNE DES 32-40 PLACES



ORGANES MÉCANIQUES À FAR • CARROSSERIE D'UNE LIGNE RAFFINÉE • SUSPENSION REMARQUABLE • SILENCE • VISIBILITÉ • AÉRATION • CONFORT • AMBiance DE CLARTÉ ET DE GAÏÉTÉ • ROBUSTESSE • LÉGÈRETÉ • ÉCONOMIE • MANIABILITÉ • TENUE DE ROUTE • RALENTISSEUR PUISSANT

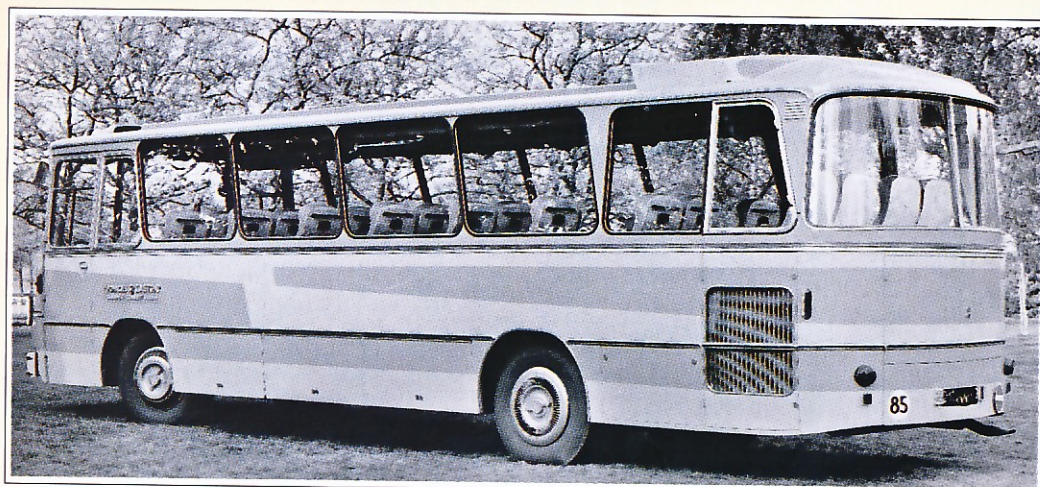
DISTRIBUÉ PAR LES CONCESSIONNAIRES
ET SUCCURSALES **UNIC**

SIMCA INDUSTRIES DIVISION **UNIC** 1, Quai National, PUTEAUX (Seine) - LON. 21 40

Ci-contre.

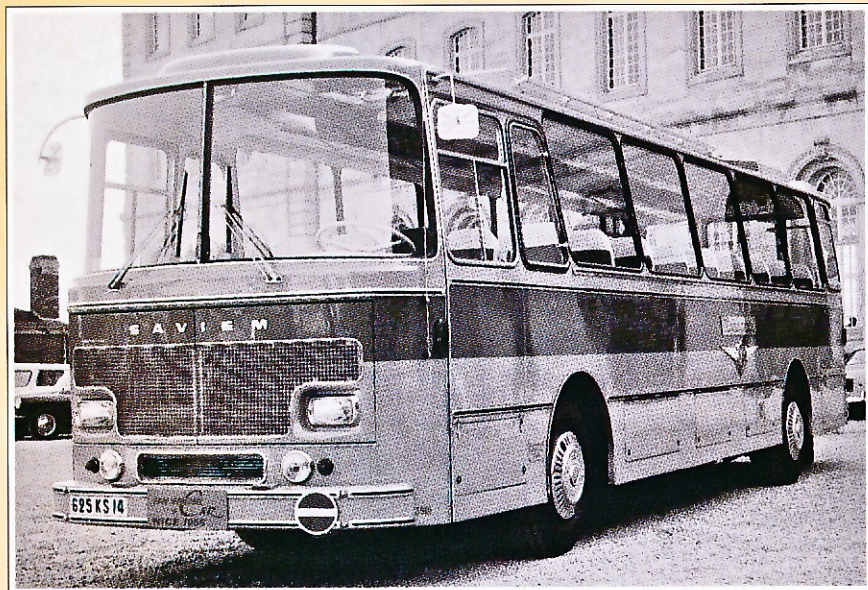
L'autocar intégral à moteur arrière UG 4-37 (Unic-Gangloff à quatre cylindres et 37 places) est commercialisé par les concessionnaires et succursales Unic. « Sa construction est dite « poutre ». Le châssis à longerons fait corps avec l'ossature de caisse qui est elle-même partiellement travaillante ; l'ensemble rigide et indéformable reçoit les organes mécaniques ». Long de 9,10 mètres, cet autocar peut recevoir différentes implantations de sièges variant de 40 places dont sept strapontins sur sièges Interurbain Normal à 28 fauteuils inclinables Pullman Avion. Sa motorisation fait appel à un Diesel Unic Typhon type MZ 32. Deux soutes à bagages transversales, entre les essieux, et deux soutes à l'arrière de chaque côté du compartiment moteur, dégagent un volume total de 3,5 m³. L'UG 4-37 connaît une très faible diffusion. Il faut dire que le réseau Unic est davantage motivé pour vendre des camions que des véhicules de transport collectif. Cet état de fait explique que les deux seules immatriculations d'UG 4 soient enregistrées sous le nom de Gangloff, l'une en 1962 et l'autre en 1963. Pourtant, comme le spécifie cette documentation publiée par Simca Industries (Division Unic), il mérite bien son appellation d'autocar « le plus moderne des 32-40 places » par rapport au Saviem SC 5 à moteur avant, dans le créneau des autocars autoportants de moyenne capacité.

2. Voir *La grande aventure du S 45*, Massin éditeur, pages 93 à 95 et 143 à 146.



Ci-dessus.
Le Titano P de la firme italienne OM est un châssis de 11 mètres « constitué par deux longerons dans les parties avant et arrière, et quatre longerons dans l'empattement, ménageant un espace important pour les soutes à bagages. Il est prévu pour faire corps avec l'ossature de la caisse et constituer avec elle un ensemble rigide et indéformable ». Sa suspension est entièrement pneumatique et son moteur, positionné à l'arrière, est un diesel six cylindres à injection directe licence Saurer développant 260 chevaux. Pour le marché français, le département autocars Fiat-OM de Simca Industries fait essentiellement carrosser le Titano P par Amiot et par Gangloff qui a réalisé cet exemplaire en 1964. D'autres véhicules sortent des ateliers de Colmar sur des bases du constructeur de Brescia tel le modèle Tigrotto, à moteur avant, dans la catégorie des autocars de moins de 30 places.

Au centre et ci-contre.
En 1964, les Voyages Castric de Quimper-Combrit (Finistère) prennent livraison de cet autocar OM-Gangloff de 37 places. La base est le châssis du Tigre P à moteur arrière, ce qui justifie l'absence de toute calandre sur la face avant. Dès le milieu des années soixante, le style des réalisations Gangloff évolue vers un pavillon plat et des glaces latérales rehaussées qui permettent la suppression des voussoirs. On retrouve cette évolution de carrosserie sur le soubassement du Saviem SC 1. (cliché Robert Gérard, collection Pierre-François Gérard)



Ci-contre.

Successeur du SC 1 à partir du Salon 1964, le S 45 et sa version rallongée S 53 sont également disponibles sous forme de soubassements mécanisés. Gangloff est certainement le carrossier le plus prolifique sur ces bases pendant une douzaine d'années, en réalisant plusieurs dizaines de véhicules destinés à des applications diverses et variées : grand tourisme rehaussé sans passages de roues intérieurs et avec air pulsé (ici en 1965 pour l'agence Transcar des Courriers normands à Caen, filiale de la SGTD),...

Au centre.

... services de ligne de grande capacité (ici représenté, sorti d'usine en 1971), visite touristique de Paris (les fameux S 53 à impériale pour Paris Vision), transport mixte passagers / bagages pour Air France, centres mobiles de radiologie et de transfusion sanguine, car-podium publicitaire, camion-épicerie itinérant...

(cliché André Dassi)

re plus nombreuses et variées sur la base du S 45 et du S 53³ à partir de 1965. Enfin, au début des années soixante-dix, la plate-forme de l'autocar E 7 aménagée par Gangloff permet à la filiale poids lourds de la régie Renault d'élargir sa gamme vers le haut en offrant aux autocaristes français un véhicule surélevé de grand tourisme. En complément à cet étroit partenariat, le carrossier continue à habiller des châssis de marques étrangères comme, par exemple, les O 321 et O 302 de Mercedes ou les 314 et 306 de Fiat.

Du centre ville à la zone industrielle

En 1973, une page importante se tourne dans l'histoire de la maison colmarienne qui déménage ses installations dans la zone industrielle du Ladhof. Ses anciens bâtiments en brique sont devenus trop étroits et présentent l'inconvénient d'être situés des deux côtés de la rue Stanislas⁴, rendant périlleux le passage d'un atelier à l'autre. Par ailleurs, le stockage des châssis est devenu pratiquement impossible, de même que la livraison correcte des véhicules qui ne peut se faire que dans la rue. Sans compter les nuisances qui découlent d'une installation en plein centre ville. Avec sa nouvelle implantation, l'entreprise dispose d'un bâtiment plus vaste et plus fonctionnel tandis que la Société française de carrosserie Gangloff étend ses activités en utilisant l'ancien emplacement pour édifier un garage abritant une concession Opel. Entre-temps, Jean-Paul Horrenberger a succédé à son beau-père Gottlieb Moor comme gérant de la société et Rolf Horlacher a pris la suite de son père Paul à la tête du bureau d'études et des fabrications.

(à suivre)

4. La rue Stanislas est en même temps, à travers Colmar, la route principale reliant Strasbourg à Bâle !

Ci-contre.

Le petit autocar de 28 places que Gangloff présente à la Semaine internationale du car de Nice en 1971 est dénommé par son concepteur « la formule 1 du Grand Tourisme » ! Il est doté d'un moteur MAN à six cylindres de 170 chevaux SAE, particulièrement puissant pour son gabarit, (provenant du S 45 GT et, comme sur celui-ci, placé dans l'empattement) et de nombreux organes mécaniques Saviem (boîte de vitesses 332, essieu avant et pont arrière du SC 5). Ceci explique son appellation G 170 SM (Gangloff 170 chevaux Saviem-MAN). Ce véhicule à visibilité panoramique mesure 8,70 mètres de long et 2,50 mètres de large. Son poids total en charge de moins de 8,5 tonnes lui permet de ne pas être limité réglementairement en vitesse et d'être très « rapide, plus de 120 km/h, et économique grâce à une résistance à l'air minimum ». Avec cet engin, Gangloff fait preuve d'une réelle créativité, dans la droite ligne du savoir-faire indiscutable d'un grand carrossier. Mais l'espoir de voir cet autocar succéder au Saviem SC 5, qui termine justement sa carrière en cette année 1971, demeurera vain, Gangloff refusant de s'engager à acheter à Saviem 50 ensembles mécaniques. C'est le Saviem-Heuliez SC 29 qui sortira vainqueur de la confrontation. L'unique exemplaire G 170 SM fabriqué sera vendu à Air France qui l'exploitera comme véhicule pour VIP (*very important persons*).

(archives Autocars Grindler)

