



GANGLOFF, LE CARROSSIER

TROISIEME PARTIE : DE 1973 A NOS JOURS

Jusqu'au milieu des années soixante-dix, la production de Gangloff ne concerne que des petites séries de véhicules, de cinq ou six exemplaires tout au plus, mais rarement au-delà.

par Nicolas TELLIER

Ci contre.
Elaboré en 1973, le SC 10 expérimental du réseau urbain de Toulouse est « un savant compromis entre des données techniques, des exigences fonctionnelles et des désirs esthétiques ». Conçu par le cabinet d'esthétique industrielle Lonsdale, l'aménagement intérieur de cet autobus est réalisé par Gangloff. Trois compartiments divisent l'espace intérieur, chacun d'entre eux étant équipé de sièges escamotables centraux et d'un appareil de compostage des billets pour l'exploitation en « self-service ». Cette disposition a pour but, en particulier aux heures creuses, de rompre la monotonie que peut engendrer la grande surface d'un véhicule de transport public, en essayant de retrouver la sensation de confort d'une voiture particulière. Le nombre de places assises varie en fonction du taux d'occupation du véhicule, grâce aux 11 sièges escamotables (31 places assises en période creuse, 20 aux heures d'affluence pendant lesquelles l'autobus doit retrouver sa capacité maximale en voyageurs debout). Sièges en tissu, matériaux choisis pour le plafond, les parois et le sol, vitres athermiques, trappe d'aération et chauffelette dans chaque compartiment, étude minutieuse de l'éclairage, de la sonorisation et des indications de service sont quelques-unes des caractéristiques qui procurent à ce véhicule une ambiance plus accueillante et un haut degré de confort, favorables à la promotion des transports en commun.

Ci dessus.

Cet autocar de tourisme Saviem réalisé sur le soubassement treillis du E 7 L bénéficie d'une carrosserie Gangloff semi-surélevée.

Cette disposition est avantageuse sur trois plans. Les passages de roues intérieurs sont supprimés, les sièges sont positionnés sur un plan incliné relevé vers l'arrière du véhicule et, enfin, le volume des soutes à bagages atteint 8,5 m³. Ces trois critères n'existent pas sur le E 7 de série fabriqué à Annonay.

La livraison de ce matériel intervient en 1977 chez Carlux-Paris Vision, correspondant de l'agence de voyages de la compagnie américaine TWA (Trans world airlines).

L'autocariste parisien effectue entre autres la visite de la capitale et des châteaux de la Loire.

Le carrossier belge Jonckheere est le second partenaire sélectionné par Saviem pour offrir des E 7 semi-surélevés permettant de répondre à des besoins spécifiques au-delà de sa gamme traditionnelle.





DE COLMAR

Puis l'activité de l'entreprise s'oriente vers des séries plus importantes. Dans le domaine des autocars surélevés de grand tourisme, environ 230 unités sur soubassement Saviem, Magirus-Deutz, Mercedes-Benz et, en exclusivité à partir de 1979, Renault VI, sortent des nouveaux ateliers de la rue du Ladhof qui ont remplacé les anciens bâtiments de la rue Stanislas. C'est l'époque où Gangloff déclare que « un carrossier dépend toujours d'un constructeur; sans mécanique, un carrossier ne peut rien faire. Dès que le marché se rétrécit, les constructeurs ont naturellement tendance à favoriser leurs propres carrosseries. Afin de concurrencer le moins possible les constructeurs, nous avons choisi le domaine du grand tourisme qui a des séries plus petites et demande une finition que la grande série ne

Ci contre.

Calandre différente et montants de glaces latérales inclinés caractérisent cette autre version du E 7 Gangloff destinée à Carlux-Paris Vision. Les essuie-glaces sont ici fixés dans le vitrage du pare-brise inférieur.

Ci dessous & ci-dessous à droite.

L'autocar O 302 sort des ateliers de Colmar avec un habillage bien différent de celui réalisé par l'usine Mercedes de Mannheim. Seule la face avant d'origine est conservée. Cet exemplaire, réalisé en 1974, est un des derniers de la série car le modèle successeur, le O 303, est présenté au salon de Paris en octobre de la même année.

Ci dessus.

Air France est le seul exploitant routier habilité à assurer la desserte des aéroports parisiens par services réguliers. En 1967, sa flotte comprend 50 autocars dont 46 sont des Saviem S 45 GT et S 53 M carrossés par Gangloff. Tous ces véhicules sont munis de la boîte de vitesses automatique Saviem R 107 qui libère totalement le conducteur des servitudes d'une conduite fatigante en ville. Un contact radio permanent est en outre assuré avec le centre des Invalides, qui est lui-même à l'écoute directe de la Préfecture de police, pour suivre chaque véhicule tout au long de son trajet et l'aiguiller sur les itinéraires de dégagements prévus afin d'éviter les bouchons. A l'apparition du modèle E 7, la compagnie aérienne réalise la même opération avec le carrossier de Colmar. Voici le premier véhicule de la série, immatriculé et livré en février 1969, c'est-à-dire trois mois avant que Saviem ne dévoile officiellement à la profession son E 7 carrossé d'usine, à la semaine internationale du car de Nice ! L'inscription « 240 » sur la calandre fait référence à la puissance du moteur.

RECTIFICATIF

Dans *Charge Utile* n° 36, page 25, la légende du bas se rapporte également au cliché du haut de la page. Aussi, l'autre légende concerne-t-elle uniquement le cliché du centre.





Ci contre.

En 1974, Gangloff développe une carrosserie surélevée de grand tourisme que Saviem puis Magirus-Deutz intègrent à leur catalogue commercial. En effet, ces deux constructeurs ne disposent dans leur gamme d'aucun véhicule conçu pour répondre au développement du marché des voyages longue distance. Magirus-Deutz officialise sa commande en 1975 pour 100 carrosseries de ce type, qui habillent tout d'abord le modèle 230 T 117 doté d'un moteur à huit cylindres en V refroidi par air de 248 chevaux.

L'augmentation de puissance à 256 chevaux fait, peu après, prendre à cet autocar la dénomination 250 T 117. Cette production franco-allemande est réservée à la clientèle nationale du constructeur allemand. L'exemplaire illustré ici est acquis par un transporteur munichois. Pour les besoins d'une exposition, la fausse immatriculation fait référence au lieu d'implantation de l'usine des autocars et des autobus Magirus-Deutz, à Mayence (Mainz, en allemand) et au type du véhicule. Le fait qu'un important constructeur germanique sélectionne une carrosserie française pour son propre marché est très révélateur de la qualité de fabrication et de la maîtrise des coûts de Gangloff. Pour Mercedes-Benz France, quelques châssis O 303 reçoivent aussi la carrosserie surélevée Gangloff, en conservant toutefois leur calandre d'origine.

nationale, politiquement nécessaire vis-à-vis des élus acheteurs, mais aussi pour satisfaire plus précisément les besoins français, la filiale de la Régie charge Gangloff de réaliser les découpes de peinture de tous les matériels qu'elle importe de Munich ainsi que tous les aménagements intérieurs tels que l'implantation des sièges Chardon, les colonnes et mains courantes pour les voyageurs debout, le revêtement du pavillon et des parois latérales en stratifié ou en moquette, le plancher en tapis vinyl, la glace de séparation derrière le conducteur, les lignes tirées et les haut-parleurs dans le pavillon, les dispositifs de demande d'arrêt, etc. Comme le précise Saviem, cet aménagement français permet « l'harmonisation du SG 220 avec les autres véhicules d'un parc existant : mêmes matériaux, mêmes couleurs, mêmes harmonies, même style, même respect des normes de confort et des habitudes d'utilisation ». Au total, plus de 100 Saviem-MAN sortent des ateliers de

Ci contre.

Les 48 fauteuils, la cabine de toilettes à la porte médiane, l'air conditionné entièrement intégré à la carrosserie et les soutes à bagages d'une capacité de 10 m³ de ce Magirus-Deutz 250 T 177 carrossé à Colmar reflètent le savoir-faire de Gangloff en matière de véhicules luxueusement aménagés destinés aux voyages internationaux.

Ci dessous.

A l'opposé de la gamme, dans le créneau des autocars de tourisme de petite capacité (28 places), la coopération avec Magirus-Deutz s'étend au modèle 120 R 80 à moteur arrière de 120 chevaux. Le constructeur allemand disposant d'une version carrossée d'usine de ce véhicule, la version habillée par Gangloff est réservée à la clientèle française. Celui-ci, immatriculé en 1975, appartient à la CGEA (Compagnie générale d'entreprises automobiles). Heuliez est le second partenaire de Magirus-Deutz France pour l'habillage de ses châssis.



peut pas réaliser. C'est un choix que nous avons toujours défendu, et c'est ainsi que nous sommes le dernier carrossier en France sachant encore faire du grand tourisme ».

Néanmoins, les aléas de l'histoire obligent Gangloff à se concentrer à partir de 1987 sur la production d'une carrosserie pour autocar de ligne-excursion, d'abord en coopération avec Volvo (46 exemplaires livrés) puis sur une base Mercedes (209 véhicules fabriqués à ce jour). En 1993, la Société française de carrosserie Gangloff est reprise par Lohr industrie.

Des autobus articulés aménagés pour Saviem

Constatant avec quelque inquiétude l'arrivée sur le marché français d'autobus articulés de marques étrangères, le constructeur Saviem se doit d'intégrer à sa gamme un véhicule de ce type. A cet effet, il s'adresse à son partenaire allemand MAN dont l'expérience en la matière remonte à plusieurs années. Avec cet autobus, alors dénommé SG 192¹, une tournée de démonstration est entreprise en 1976 dans différentes municipalités. La demande qui s'ensuit incite Saviem à entamer dès l'année suivante la commercialisation de ce véhicule de grande capacité. Afin de justifier une certaine valeur ajoutée



Ci contre.

La version totalement surélevée du E 7 L est présentée sur le stand Gangloff au salon de Paris d'octobre 1974, aux couleurs du transporteur Société auto-transport (SAT) à Thonon-les-Bains (Haute-Savoie). C'est le premier autocar français de grand tourisme spécifique qui fasse l'objet d'une production en (petite) série. Le pare-brise en trois parties conserve les deux vitrages du E 7 d'origine.

Ci-dessous.

Sur les premiers exemplaires du E 7-Gangloff, la seconde porte droite est placée à l'arrière. Ce véhicule de la Société des autocars de la Corniche d'or (SACO) à Saint-Raphaël dans le Var, est en cours de finition à Colmar et n'a pas encore reçu ses sièges. Une autre vue le représente dans *Charge Utile* n° 35, page 27.

En bas à gauche.

Gangloff donne rapidement une autre allure à sa carrosserie de prestige en l'équipant d'un pare-brise adéquat en deux parties. La calandre est également personnalisée. Immatriculé en avril 1978, ce véhicule est exploité par l'agence de voyages d'Aix-les-Bains des Cars Gonnet, de Belley (Ain).

Colmar entre 1977 et 1981, année au cours de laquelle débute véritablement la commercialisation du PR 180, le nouvel autobus articulé à moteur arrière de Renault VI, qui sonne bien entendu le glas du SG 220 à moteur central.

Le premier autocar surélevé français produit en série

A la création de Renault VI en 1978, les responsables de la division autocars-autobus constatent le vide existant dans la nouvelle gamme unifiée Saviem-Berliet en matière d'autocar « de grand tourisme international qui soit, d'une part, vecteur d'image pour le transporteur, l'agent de voyage ou le tour-operator et, d'autre part, séduisant pour le touriste qui aime voyager dans un beau véhicule et trouver à bord les mêmes éléments de confort que dans d'autres moyens de transport apparemment plus sophistiqués ». C'est la raison pour laquelle ces mêmes responsables décident d'approfondir leur coopération avec Gangloff et de commercialiser sous le nom de Renault GT (grand tourisme) leur véhicule haut de gamme. Renault veut faire passer le message selon lequel « il s'agit d'un véhicule à part entière, figurant officiellement au catalogue et au tarif, avec tout ce que cela comporte d'éléments rassurants pour l'investisseur, depuis le suivi au niveau de la conception et de la qualité de production, en passant par l'après-vente, jusqu'à l'organisation rationnelle du marché de la revente, au moment où le véhicule devra être déclassé »². D'abord réalisé sur la base des E 7 L et PR 14 S, le GT sort dès la fin de l'année 1980 exclusivement doté de la mécanique plus puissante du PR 14 SR. Une série limitée de prestige, baptisée Présidence, offre un salon arrière disposé en rotonde avec un bar. A partir de 1981, le PR 14 SR GT est



construit chez Gangloff à une cadence annuelle d'une vingtaine d'unités. En 1984, il est mis fin à sa production lorsque Renault VI entame la commercialisation de son nouvel autocar de tourisme FR 1. Ce véhicule n'étant pas disponible dans l'immédiat en version surélevée à partir des chaînes de production d'Annonay, le partenariat entre le constructeur natio-

Ci dessous.

Le vitrage latéral collé, et non plus sur joints en caoutchouc, renforce l'esthétique du seul autocar français surélevé de grand tourisme disponible sur le marché, face à la concurrence étrangère essentiellement représentée par le Setra S 215 HD à partir de 1977. La société TPN (Transports Paris-Nice), de Vichy, prend livraison de deux E 7-Gangloff en juillet 1978 dont celui-ci.

1. Le SG 192 devient, dès 1977, le SG 220.

2. Cette implication totale de Renault VI dans la vente et la promotion du modèle GT décide Gangloff à fermer en 1980 son antenne commerciale parisienne, la SCIA, devenue sans objet.





Ci-contre.

A la fin des années soixante-dix, Gangloff adapte sa carrosserie surélevée sur un châssis Volvo B 10 M à moteur central pour le compte d'un client suisse de Saint-Galle. L'immatriculation provisoire fait référence au canton de Berne, laissant supposer que la livraison de ce véhicule est effectuée par l'ancienne maison-mère helvétique Gangloff avec laquelle le carrossier de Colmar conserve d'étroits contacts.

Ci dessous.

En sous-traitance pour Gangloff-Suisse, une petite série d'autocars pour les postes suisses est produite à Colmar, sur les plans du carrossier Hess. Avec une ossature et un habillage entièrement en aluminium, ces véhicules présentent un prix de revient plus élevé mais bénéficient d'un important gain de poids et, surtout, d'une exceptionnelle longévité. Une douzaine d'autobus sur châssis Volvo est également réalisée à Colmar pour la ville suisse de Fribourg à la fin des années soixante-dix.



comptoir bancaire extensible pour la BNP, véhicules de radiologie et de collecte du sang, magasin mobile de pièces de rechange se déplaçant sur les circuits de courses automobiles, véhicule servant de quartier général pour Renault Sport, etc. Des matériels spécifiques à l'exportation sont également conçus à Colmar, telle une semi-remorque fabriquée à une quarantaine d'exemplaires pour le transport du personnel des mines de phosphates de Gafsa en Tunisie. Au Maroc, la face avant de la carrosserie GT est fournie à la CIM (Carrosserie industrielle du Maroc) pour les autocars de sa propre fabrication. Un chiffre d'affaires non négligeable est aussi réalisé grâce à la réparation d'autocars accidentés, souvent pour les transporteurs de la région Alsace-Lorraine. Mais c'est dans le domaine des funiculaires et des cabines de téléphériques pour les stations de sports d'hiver que la diversification des années quatre-vingts est la plus marquée, en coopération avec Gangloff-Suisse. Trois funiculaires sont fabriqués pour la ville de Lyon, le parc d'attractions Zygofolis de Nice et la station alpine des Deux-Alpes tandis que des cabines de téléphériques sont livrées à Courchevel, Les Arcs et Avoriaz-Montriond. En 1990, Gangloff est sélectionné par la société suisse NAW (Nutzfahrzeuggesellschaft Arbon & Wetzikon), filiale constituée par Mercedes-Benz après la reprise de Saurer Suisse afin de carrosser une série de vingt-trois navettes dites « de ser-

nal et le carrossier de Colmar se poursuit tout naturellement. Ce dernier se charge alors de réaliser une carrosserie plus haute de 44 centimètres par rapport au modèle de base, au bénéfice d'un volume de soutes à bagages atteignant 14 m³ (contre 9,7 m³ pour la version normale). Dénommé FR1 GTS, cet autocar fait l'objet d'une production s'élevant à une petite cinquantaine d'unités, comprenant deux séries limitées nommées Privilège et Royal, jusqu'à l'apparition en 1990 du FR 1 GTX surélevé construit intégralement par Renault VI.

Du milieu des années soixante-dix à la fin des années quatre-vingts, approximativement 230 carrosseries surélevées de grand tourisme quittent ainsi les ateliers de Gangloff. Cette activité prend fin par la force des choses, tous les grands constructeurs se mettant peu à peu à produire eux-mêmes, en série, des véhicules haut de gamme qui étaient autrefois l'apanage des carrossiers spécialisés. Curieux retour des choses, c'est vers le domaine des autocars de ligne, par définition dépouillés, que Gangloff s'oriente alors pour le compte de constructeurs étrangers désireux de s'implanter sur le marché français.

Un savoir-faire diversifié

La réputation de Gangloff comme spécialiste en matière de carrosserie industrielle lui permet de ne jamais être totalement dépendant du marché de l'autocar mais d'exercer des activités complémentaires qui assurent le plan de charge de ses ateliers. C'est ainsi que de nombreuses réalisations, bien que conçues sur des soubassements d'autocars, voient le jour sans aucun rapport avec le transport de voyageurs : bibliobus,

Au centre.

Ces deux autocars Magirus-Deutz-Gangloff sont livrés au début des années soixante-dix à un autocariste français du bout du monde basé dans la ville de Papeete à Tahiti.

Ci contre.

En 1978, Gangloff livre au même transporteur polynésien ce Volvo-Gangloff B 10 M.



Ci contre.

Devant les ateliers de la zone industrielle du Ladhof se trouve, à gauche sur ce cliché datant de 1978, un autobus articulé SG 220 du constructeur allemand MAN, commercialisé par Saviem. Plus de 100 unités sortent des ateliers de Colmar entre 1977 et 1981 pour les réseaux de Caen, Grenoble, Le Mans, Nancy, Orléans, Rennes, Toulon, etc. Ces véhicules sont totalement francisés chez Gangloff au point d'afficher la seule marque Saviem sur leur calandre. Leur aménagement intérieur et leur peinture extérieure représentent pour le carrossier un nombre appréciable d'heures de travail qui prend fin avec l'apparition du PR 180 fabriqué par Renault VI à Vénissieux. A droite, « l'autocar de grand tourisme français » a reçu le losange Renault. Il est proposé par le constructeur national sous l'appellation de Renault GT.



Ci dessous.

Les motorisations du E 7 (240 chevaux DIN) et du PR 14 S (230 chevaux DIN) s'avérant un peu faibles pour un autocar d'un tel gabarit, Renault dote rapidement son GT de la mécanique de 264 chevaux DIN du PR 14 SR. La carrosserie GT disparaît du catalogue Renault à l'avènement de la gamme FR 1 pour laquelle Gangloff réalise en sous-traitance la version surélevée GTS, pendant six ans à partir de 1984. Depuis 1990, les ateliers de Colmar ne produisent donc plus aucun autocar surélevé de grand tourisme.

vice » pour Eurotunnel. Ces engins particuliers sont destinés à transporter des caissons interchangeable, dénommés *shelters*, à la vocation bien spécifique. En quelques minutes, ils peuvent être dotés, soit d'une unité entretien-maintenance, soit d'un bloc médicalisé avec brancards, soit d'un matériel de lutte contre l'incendie.

Du grand tourisme à la ligne

Au milieu des années quatre-vingts, le remplacement de l'autocar interurbain « national », le fameux Renault S 53, agite la profession. Plusieurs constructeurs étrangers postulent au renouvellement de ce véhicule qui règne sur le marché de la ligne régulière depuis une vingtaine d'années. La valeur ajoutée française étant un critère fondamental dans ce domaine subventionné par les pouvoirs publics, les principaux concurrents de Renault VI cherchent tous des solutions industrielles à l'intérieur de l'Hexagone. Iveco fait carrosser ses châssis d'origine italienne dans son unité de Fourchambault dans la Nièvre et Kässbohrer construit ses Setra interurbains à Ligny-en-Barrois dans la Meuse. Volvo, quant à lui, choisit de coopérer avec Gangloff. De 1986 à 1989, quarante-six châssis B 10 M sont habillés à Colmar et vendus essentiellement à des transporteurs de l'Est, du Nord et de la région parisienne. Puis Mercedes-Benz prend le relais du constructeur suédois. Sur une base OHL, l'autocar Transpol est présenté au salon de Paris de 1988 où son esthétique originale et très réussie est particulièrement remarquée³. Le 209^e exemplaire de ce véhicule⁴ sortira des chaînes du carrossier alsacien à la fin de 1995.

La reprise par Lohr

En 1991, la société Parméca, une institution financière alsacienne spécialisée en capital-développement, devient l'actionnaire majoritaire de la Société française de carrosserie Gangloff avec l'aide de Lohr industrie dont le siège social se trouve à Hangenbieten, à quelques kilomètres de Molsheim (un petit clin d'œil de l'histoire !). Deux ans plus tard, Lohr devient le propriétaire exclusif du carrossier de Colmar. Groupe de 1 200 personnes spécialisé dans la construction d'engins routiers spéciaux (remorques porte-voitures par exemple) et de matériels logistiques militaires, Lohr trouve ainsi une diversification dans le domaine des transports publics. Un courant d'affaire est engagé à l'exportation à partir d'une évolution de la carrosserie de l'autocar Transpol, surélevée de 275 millimètres pour l'occasion, et qui est aujourd'hui construite sous licence en Tunisie sur châssis Mercedes, au Maroc sur châssis Renault et en Chine sur châssis MAN. Même si le site historique de Colmar a été fermé au profit de celui d'Hangenbieten, la griffe « Gangloff » représente aujourd'hui le savoir-faire alsacien jusqu'en Asie⁵ !

3. On se souvient de la campagne publicitaire lancée par Mercedes-Benz France à cette occasion dont l'énoncé était : « Ne cherchez pas à savoir si cet autocar est plus français que Mercedes (ou l'inverse), ce serait peine perdue. Sachez simplement que dans les deux cas, c'est du sur-mesure pour votre rentabilité. Mercedes Transpol. Mercedes et français à la fois ».

4. Le Transpol prend en 1994 la dénomination Capitoll, suite au dépôt du nom Transpole par la communauté urbaine de Lille.

5. L'ancienne maison-mère de Berne, quant à elle, est toujours active dans les équipements de montagne.



Remerciements

L'auteur exprime ses plus vifs remerciements à Messieurs Jean-Paul Horrenberger et Rolf Horlacher pour leur accueil à Colmar ainsi qu'à Monsieur Antoine Picard, actuel directeur général de la Société française de carrosserie Gangloff à Hangenbieten. Un grand merci également à Antoine Stoeckel pour l'excellente journée passée dans la campagne alsacienne à bord du Delahaye 140 de 1936 dont la photographie a inauguré cette rétrospective sur le carrossier de Colmar. A ce propos, Antoine Stoeckel nous précise, archives à l'appui, que son autocar a été construit chez Gangloff après une conduite intérieure Bugatti Type 57 et avant un fourgon bâché sur base Chevrolet.

Ci-dessous.

Un pare-brise en une seule partie caractérise ce PR 14 SR GT aménagé spécialement pour l'assistance technique de la firme Michelin dans le cadre du championnat du monde des rallye. Affecté à la réception de personnalités et au transport de pneumatiques, ce véhicule est équipé d'un podium se dépliant à l'arrêt sur le côté gauche.

Il est alors surmonté d'un auvent dont le logement est intégré dans la carrosserie en bordure de pavillon.

Sur un support placé au centre de ce dernier, un énorme Bibendum gonflable culmine à près de six mètres de hauteur !

