

6 pages de petites annonces

# Rétro

## 4F hebdo

Chaque jeudi

Actualité

Automania à Caussade

on à Brignoles

ennes historique

apeau à Damiers

Heures du Mans 68 :

ourse d'Henry Pescarolo

te

ault Alpine A310

(GTA)»

# Jaguar

# Type E

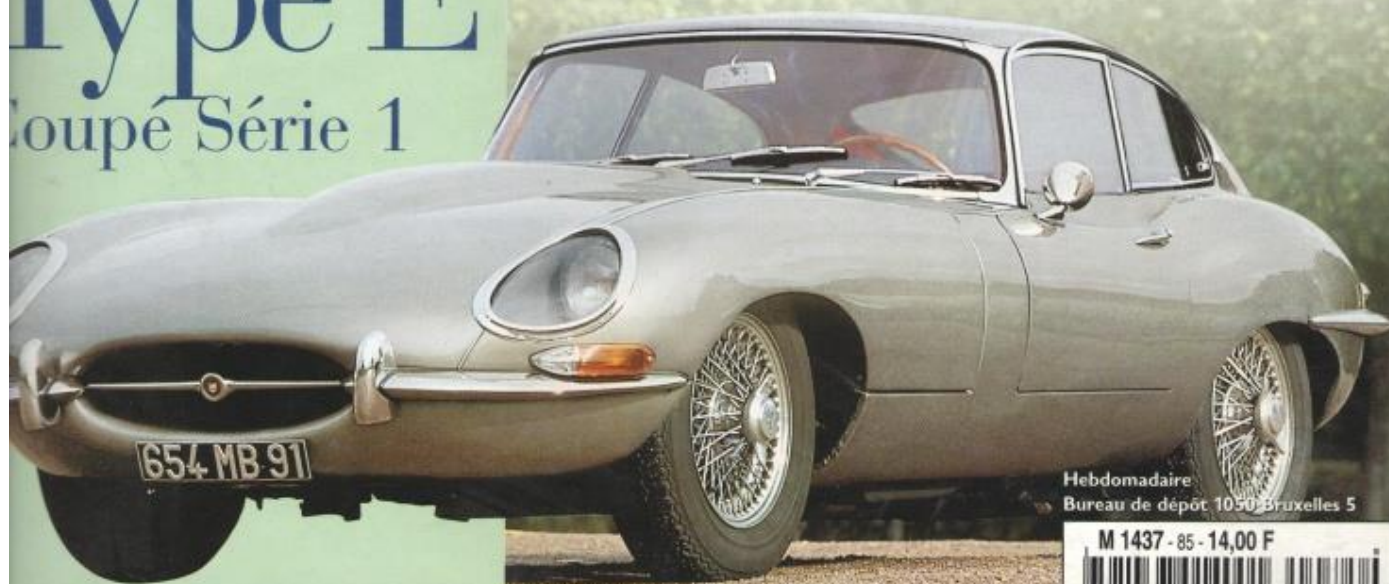
Coupé Série 1



### Autocar Saviem S45



### Carrera Panamericana : Les Français à l'honneur



Hebdomadaire  
Bureau de dépôt 1050 Bruxelles 5

M 1437 - 85 - 14,00 F



jeudi 19 novembre 1998 - Espagne : 425 ptas - Belgique : 95 FB - Suisse : 3,90 FS.

Essai véhicule utilitaire

S 45

**AUTOCAR SAVIEM S 45, 1971**

Un routier

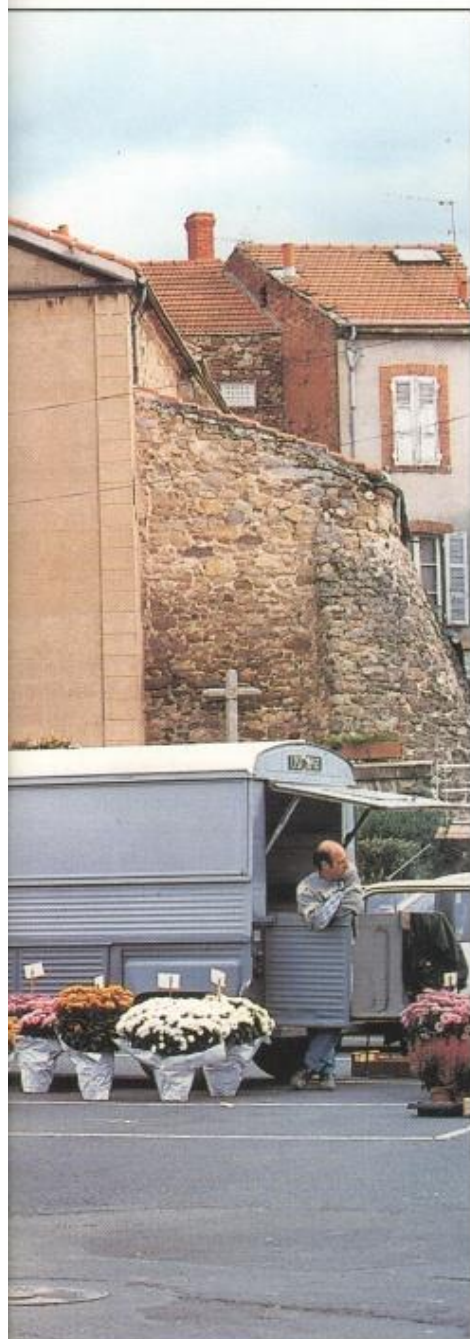


sympa



Malgré ses longues années de bons et loyaux service, l'autocar Saviem S 45 continue de promener sa silhouette familière d'écoles maternelles en lycées, de parkings de stades en ceux d'usines. Economique, robuste, ce routier infatigable est, à l'instar de la 2 CV, le véhicule français resté le plus longtemps en production. Et, comme elle, jouit d'un capital de sympathie.

Par Raphaël Clair - Photos : Pierre Auteif



Après la Libération, la France a le plus grand besoin de renouveler son parc de transports en commun, décimé par les réquisitions militaires et le vieillissement. Chaque constructeur abat ses atouts. Face aux modernes Chausson AP et Isobloc DP à structure autoportante en acier, Renault et Berliet n'ont à opposer que des véhicules à châssis classiques, dérivés des poids lourds d'avant guerre.

La Régie réagit en présentant au Salon 1949 le nouveau R 4190, un autocar de quarante-cinq places s'alignant sur les principes carcasse-pont autoportante des concurrents.

#### Succès à la clef

Originalité supplémentaire, le moteur 6 cylindres de 105 chevaux est placé horizontalement entre les essieux, sous le plancher de l'habitacle. Meilleures conditions de confort pour les passagers, réduction des nuisances mécaniques – bruit, chaleur, odeurs – et meilleure tenue de route grâce à une répartition optimale des charges, permettant même la suppression du jumelage des roues arrière... voilà du positif.

Pourtant, le moteur « couché » va rapidement lui attirer – ainsi qu'au camion 7 tonnes R 4140 présenté au même moment – le sobriquet de « fainéant », d'autant que sa nervosité et ses performances se révèlent plutôt lymphatiques. Ce premier modèle connaît le succès comme

autocar de ligne, en particulier à la SGTD (Société générale des transports départementaux) dont les « 45 places » vert et crème sillonneront la France profonde pendant des décennies. En novembre 1955, les camions et cars Renault deviennent des Saviem, marque regroupant Latil, Somua ainsi que les autocars Flouirat et Isobloc, bientôt rejoints par Chausson.

#### Longue carrière en série

En 1958, un lifting des faces avant et arrière modernise notre « fainéant », alias ZR 20, qui doit lutter contre les nouveaux Berliet Série PH offrant, outre une conception structurelle semblable, une motorisation plus puissante. La remise à niveau s'effectue en 1960, avec le Type SC1 : nouveau moteur Fulgur de 150 chevaux, suspension « aérostable » et abaissement de la ceinture de caisse afin d'augmenter la surface vitrée latérale.

Et voici notre S 45 qui apparaît en 1964, restylé à l'avant et l'arrière. Ce modèle aura la plus longue existence, produit pendant treize ans de 64 à 77. Dans les flottes de transport ouvrier et scolaire, il sera le dernier bastion de l'autocar français, battu en brèche par la production étrangère, notamment allemande, dans le secteur du Grand Tourisme. Derniers avatars de cette interminable série, les Types R et RX, évolution des S 45/53 seront produits jusqu'au troisième trimestre 93. Né Renault en 1949, mort Renault en 1993 : belle épitaphe pour une carrière dont l'exceptionnelle longévité rappelle celle de notre brave « Deuche ».

#### Un fainéant au travail

Sorti en 1971, le S 45 des Transports Barros a toujours fière allure. Il a effectué durant des années des services quotidiens de ramassage scolaire et, aujourd'hui, on le tient en réserve, prêt à suppléer la défaillance d'un engin plus récent. Sa face avant, surmontée d'une girouette de destination encadrée par deux aérateurs, est celle du car de ligne, le type excursion se voyant doté d'un plus grand pare-brise.



L'intérieur du S 45... vous avez dit spartiate ? Au programme : Skaï véritable pour les banquettes, tubes d'acier, Balatum au sol et ambiance « Deuche » garantie.

## Essai véhicule utilitaire

Typiques des *Sixties*, les phares rectangulaires s'intègrent dans la calandre en inox grillagé et l'arrière, aussi symétrique, utilise un pare-brise comme baie vitrée. Économie, on vous dit! Sur le toit, l'aérateur d'air vicié arbore un grillage semblable à celui de la calandre.

Deux blocs lumineux de part et d'autre de la soute à bagages se chargent de la signalisation avec les quatre feux de direction et de position placés latéralement. De chaque côté sous le plancher, des trappes permettent d'accéder, à gauche, aux batteries, à la roue de secours et au chauffage additionnel à air. À droite, au réservoir de carburant, à une soute à bagages supplémentaire et, au centre, au moteur Fulgur.

Ce nom ronflant a certainement été choisi pour démentir la lamentable réputation du « fainéant ». Ce n'est qu'un demi-succès : développant 150 ch au lieu des 120 du Renault, il convient juste pour un usage sur des lignes à profil plat. Un MAN de 165 ch est proposé pour les versions GT destinées aux voyages.

### Austère sur toute la ligne

Le bouton d'accès libre, en même temps qu'un « pchitt » sonore, les trois battants de la porte avant. S 45 pour quarante-cinq places assises... vous l'auriez deviné. Et, ici, en configuration ligne, les rangées de sièges sont constituées de banquettes à deux places, dépourvues d'appuis-tête et d'accoudoirs. On fait dans le spartiate. Dame!, il s'agit de transporter des écoliers, des ouvriers ou des bidasses, dans la version militaire largement commandée par l'armée française. Pour le confort douillet, les sièges Relax et les voussoirs transparents sur le toit : voyez du côté du S 45 GT.

Le Type S 53, plus long de 71 cm grâce à ses porte-à-faux rallongés, peut accueillir jusqu'à cinquante-trois personnes avec une banquette spéciale. La finition générale ne respire pas le luxe, mais la qualité des revêtements employés assure une bonne tenue dans le temps.

### L'avis du propriétaire



Créée en 57 par Manuel Barros, la PME qui porte son nom est aujourd'hui dirigée par son fils Jean-Louis, passionné de mécanique et de véhicules anciens. Après une époque florissante liée à l'expansion des transports ouvriers, la récession de ce secteur l'a orienté vers le tourisme et les services de ramassage scolaire. Avec un parc de 45 autocars et un effectif de 50 personnes, les Transportes Barros confortent leur activité sur les moyens courriers, tout en lorgnant du côté des lignes SNCF-TER.

« Nous avons beaucoup utilisé de S 45 et 53, autocars robustes et économiques. Les matériaux utilisés dans la construction du S 45 s'avèrent d'excel-



Ce modèle de ligne bénéficie d'un pare-brise surmonté d'une girouette indiquant la destination. Le modèle GT, utilisé plutôt pour les excursions, possède un pare-brise plus haut sans bandeau supérieur.

lente qualité : Skoi des sièges, revêtements de sol, cassettes de batterie... Dommage que le Fulgur ne soit pas à la hauteur pour les performances et la fiabilité mais, avec la mécanique MAN, c'est un engin incroyable », assure Jean-Louis qui l'a conduit. Ses défauts ? « La fragilité du moteur, qui chauffe et finit par serrer, le calage de la pompe à injection difficile et le chauffage un peu faible. »

Une anecdote ? « Un de nos anciens Setra est devenu une vedette TV. Loué par les producteurs de "L'Insùt", il a été racheté par Gérard Klein pour l'émission "Va Savoir" et repeint en jaune. Un de nos chauffeurs conduit Gérard Klein et la troupe d'enfants lors de leur tour de France touristique-culturel. Entre chaque épisode, le véhicule revient au siège pour l'entretien. » Maintenant, on sait tout...

le manomètre de pression d'air cerné de voyants de contrôle ; à droite, le tachymètre-contrôlographe et le lave-glace. Le basculeur rouge, à gauche, actionne la porte avant pneumatique.

### Souple et silencieux

Après avoir remis le coupe-circuit sous le tableau, j'actionne le démarreur à l'aide de la clé de contact : un bourdonnement me répond, venu des entrailles de l'animal. L'embrayage est doux et j'empoigne le levier de vitesses en forme de manche de parapluie qui me rappelle quelque chose... Bon sang, mais c'est bien sûr, la 2 CV! Même mouvement coulissant, même torsion du poignet. A ceci près que, sur le S 45 à moteur Fulgur, la grille est inversée et la première se trouve tout au bout, en bas à droite.

Et c'est parti, souplement, le couple faisant le reste. Par contre, moteur froid, la seconde se révèle très rétive. Qu'à cela ne tienne, directement la troisième. Là aussi, la souplesse assure.



La grille de la boîte ZF à 6 vitesses est inversée : tel un manche de parapluie, le levier de vitesses nous rappelle quelque chose...



L'excellente visibilité facilite les manœuvres en circulation urbaine. Tandis que les grands rétroviseurs permettent au chauffeur de bien évaluer le gabarit de l'engin.



Derrière le grand volant à quatre branches, le tableau de bord doté de trois cadrans.

Très curieux, mais agréable, ce levier coulissant qui m'amène bientôt en sixième à près de 80 km/h, accélérateur presque à fond : la puissance est mesurée et linéaire.

Si on compare le niveau sonore à celui d'un moderne Setra ou VanHool à moteur arrière, on ne peut qu'être déçu. Toutefois dans le contexte d'alors, où le « roi Chausson » exhalait ses décibels et ses relents de mazout par son capot placé à côté du conducteur, le progrès se mesure à l'oreille. La conversation reste très facile, bercée par la suspension « aérostable » à coussin d'air.

Pour rentrer les vitesses, à l'approche d'un arrêt, le double débrayage s'impose, mais la pédale de freins étant très sensible : un conseil, nerveux s'abstenir. En fait, un bel arrêt s'ob-

tient en caressant du pied la pédale. Notez qu'un ralentisseur électrique Telma permet d'aborder les longues déclivités sans appréhension et sans toucher aux freins.

### Serviteur fidèle

Coup d'œil au rétro intérieur, fermeture des portes, un autre coup d'œil au rétro gauche et décollage immédiat. Le volant se manœuvre d'un doigt, la direction, très assistée et démultipliée, permet de se dégager aisément dans le trafic. Seul l'encombrement, la longueur surtout, exige d'avoir en permanence trois yeux, ou plus, sur les rétroviseurs. Strabisme divergent en vue ! Toutefois, avec l'habitude, le S 45 s'avère très maniable et sûr.

Evidemment, les performances limitées du Saviem le cantonnent naturellement à cet humble rôle de fidèle serviteur, chargé des menus mais indispensables déplacements quotidiens. Pourtant, il fait preuve d'indéniables qualités : incroyable et économique, de l'avis des chauffeurs, constant et familier, selon ses usagers. Tout comme notre petite 2 CV, il fait, pour tous, parti du cadre de vie.

Remerciements à Jean-Louis Barros, propriétaire de ce Saviem, grâce à qui nous avons fait un excellent voyage à bord de son S 45. □



Dans un souci de standardisation et d'économie, pare-brise et baie vitrée arrière sont identiques. La soute à bagages s'ouvre à deux battants au ras du plancher. Le porte-à-faux arrière reçoit une porte battante de secours.



Le moteur Fulgur - appellation bien mal contrôlée - de 6 cylindres n'offre pas des performances exceptionnelles.

### Fiche technique

Saviem S 45 1971

#### • Période de fabrication

De 1964 à 1977, sous ce type. Livré à l'armée française à de nombreux exemplaires, tous en motorisation Fulgur. Variante S 45 GT équipée du moteur MAN DO 830 HM 4 U de 165 ch.

#### • Motorisation

Moteur : Fulgur F 646, 6 cylindres, 4 temps diesel, chemises humides, 6840 cm<sup>3</sup>; alésage x course (mm) : 110 x 120.

Couple maxi : 30,4 mkg à 1 650 tr/mn.

Puissance réelle : 150 ch à 2 500 tr/mn.

Alimentation : système d'injection Comet V, pré-chambre Ricardo.

Refroidissement : par eau.

#### • Châssis/Suspension/Freinage

Carrosserie : structure tubulaire autoporteuse acier et panneaux métalliques. Essieux rigides.

Suspension : à lames et système « aérostable » sur coussin d'air (lames + coussins d'air à pression permanente, brevet J.-A. Grégoire).

Freins : ralentisseur électrique Telma, freins à tambours, assistance pneumatique.

Direction : par vis et galet, assistance pneumatique.

#### • Transmission

Transmission : aux roues arrière.

Boîte de vitesses : ZF à 6 rapports avant + M.A.

Embrayage : hydraulique assisté.

#### • Poids/Dimensions/Performances

Poids : 7,8 t à vide; PTAC : 14,5 t.

L x l x h : 10,625 x 2,49 x 2,95.

Empattement (m) : 5,58.

Pneumatiques : 11.00 X 20.

Vitesse maxi : 85 km/h. Capacité : 45 places assises.

Consommation : de 23 à 28 l aux 100.

Chauffage additionnel à air chaud Schenebelli.



Un avant caractéristique des années 60-70 avec des phares rectangulaires qui encadrent une calandre inox.