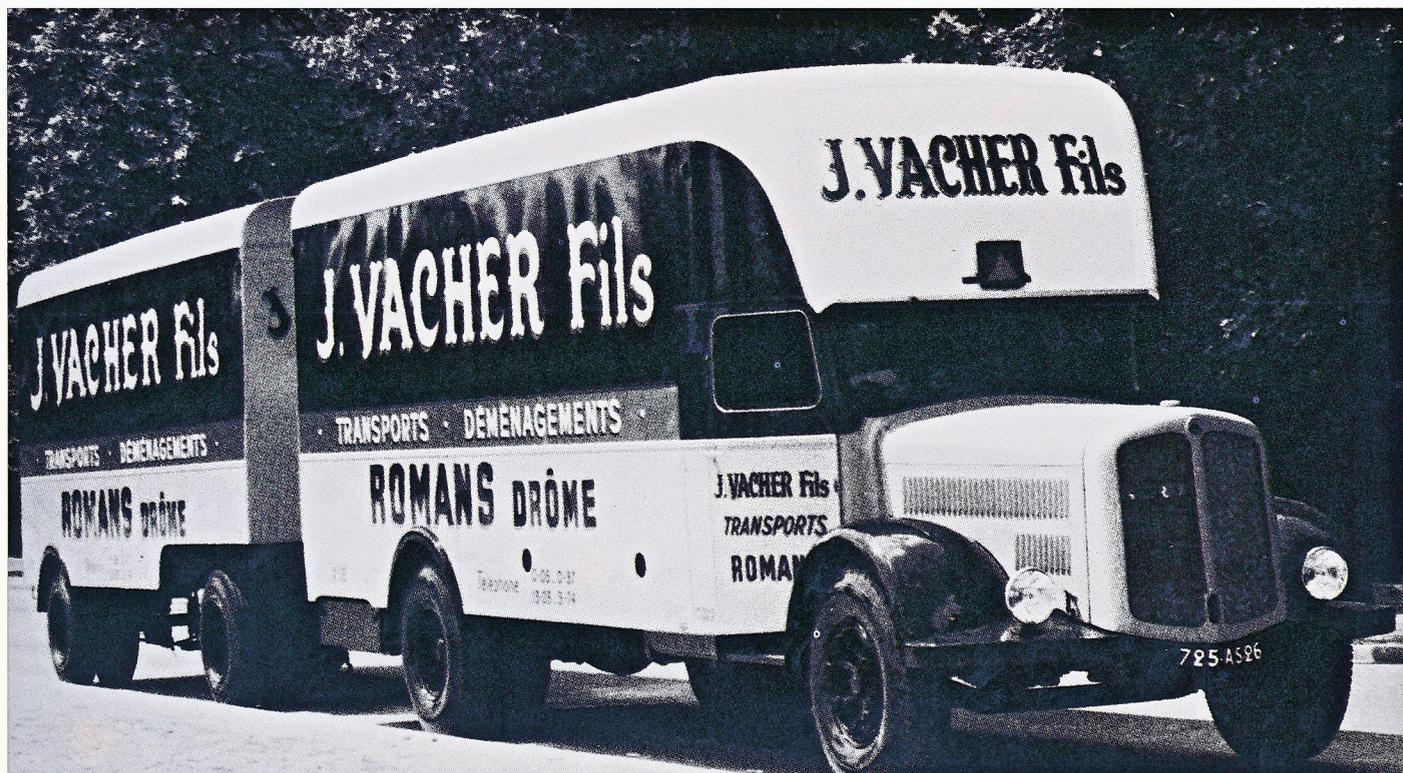


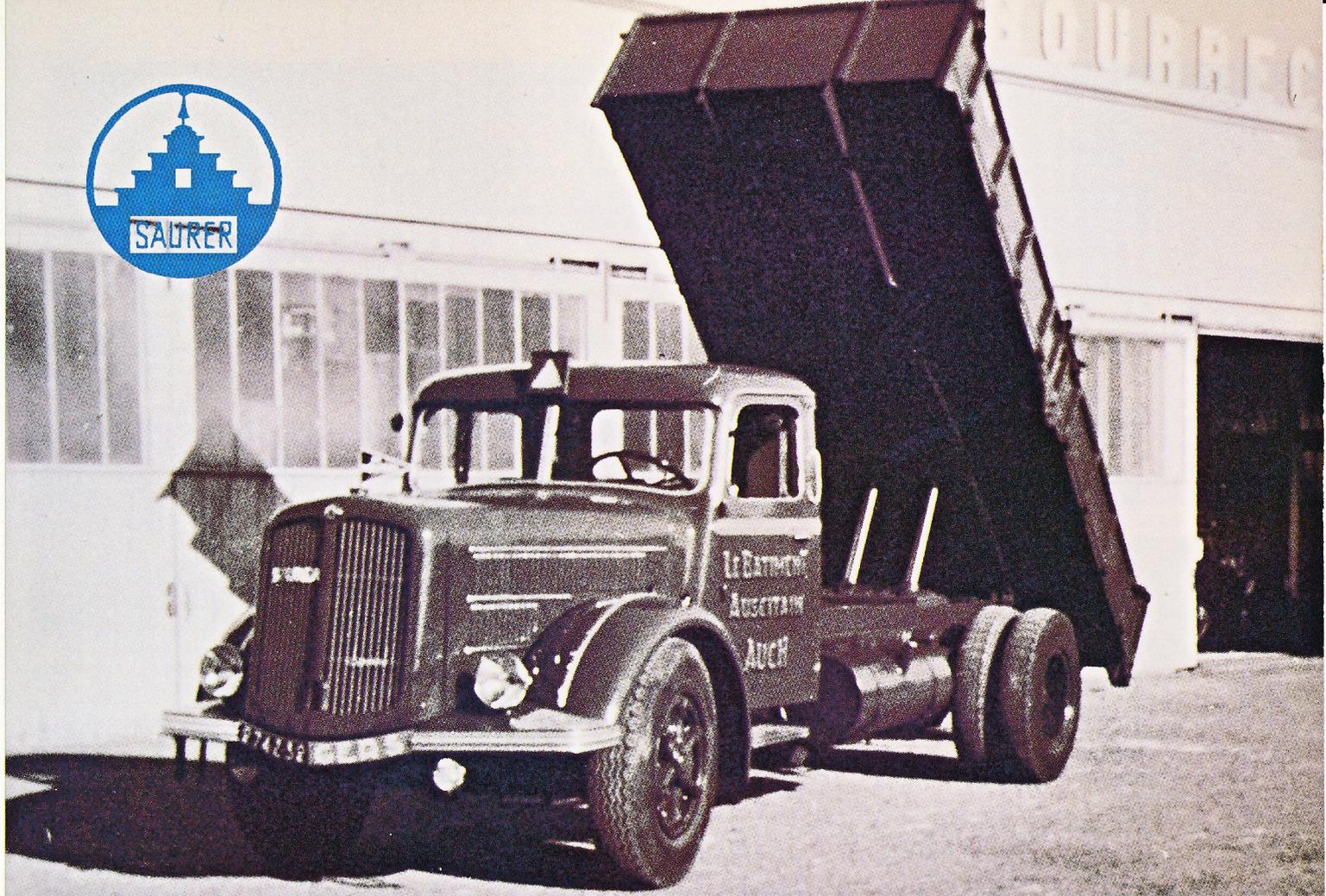
**POIDS
LOURDS**



LES CAMIONS SAURER DES ANNEES CINQUANTE

Deuxième partie
1954-1955





Page ci-contre, en haut.

Le capot du 5 DCST est impressionnant par sa longueur, étudiée pour accueillir le six cylindres DCS. La mention « Saurer 160 CV » trône d'ailleurs ostensiblement au-dessus des ouïes latérales de refroidissement. Cette habitude a été généralisée sur les derniers exemplaires. Ce modèle est bien sûr doté de la nouvelle cabine équipée d'un pare-brise en une seule partie avec trois essuie-glaces et d'une lunette arrière en trois éléments. Comme sur tous les Saurer de 160 chevaux, on trouve un bas de caisse visible sous la portière et une calandre épaisse possédant un passage de manivelle agrandi. Équipé de rampes sur les ailes et le capot, ce tracteur d'un PTR de 32 tonnes a été remarquablement restauré en 1992.

Page ci-contre. Ce splendide ensemble immatriculé en janvier 1954 représente un 8 BUD de la deuxième série, qui se distingue de la précédente par les détails suivants : classique direction à droite typiquement Saurer, calandre plus large à grille plus fine, roues artillerie concaves. Il appartenait aux transports Vacher de Romans (Drôme), chez qui il portait le n° 18. Il a reçu un « gros pont » à double réduction et, du fait de sa remorque, un triangle jaune sur fond bleu, obligation légale à l'époque. Il y a fort à parier que les couleurs de ce véhicule étaient jaune, rouge, noir et blanc, comme nombre de camions de déménagement. (Photo François Coeffier)

L'avènement, en 1954, d'un moteur de 160 chevaux, donnera-t-il des ailes à Saurer ? Hélas pour elle, la firme de Suresnes restera une entreprise quasi artisanale, comme beaucoup de constructeurs de l'époque.

par Jean-François COLOMBET

Après avoir reçu une boîte de vitesses à cinq rapports l'année précédente, le 8 BUD disparaît en 1954 et laisse la place à un nouveau modèle de haut de gamme, le 5 DCS. Ce dernier adopte le châssis du 5 DT 3 D mais reçoit un nouveau moteur six cylindres, le DCS de 10,3 litres de cylindrée (125 x 140) dont la puissance atteint 160 chevaux. Ce sera le plus puissant des moteurs Saurer. Derrière ce nouveau groupe, on trouve un embrayage bi-disque fonctionnant à sec et la boîte de vitesses Saurer 5 C, à cinq rapports, montée sur le 5 DT 3 D, tout comme le pont arrière.

En revanche, la cabine est une véritable nouveauté et sera généralisée, au capot près, sur tous les modèles 1955. Elle est pourvue d'un pare-brise en une pièce, de trois essuie-glaces en bas, d'une lunette arrière composée d'une vitre centrale plate et de deux vitres extrêmes galbées. La calandre est large, massive, et souvent chromée. Le passage de manivelle est plus important que sur les 100 chevaux et 130 che-

Ci-dessus. Voici un rare exemplaire de 8 BUD 6. Carrossé en benne transporteur à ridelles rabattables par Bourrec, à Auch.

Ce Saurer a reçu une cabine réalisée à l'extérieur. On remarque l'excellente visibilité arrière due à des vitres galbées dans les angles de cabine et surtout à la taille impressionnante de la lunette arrière. La benne est à deux vérins. Pour un tel emploi, ce camion est remarquablement équipé (jones de pare-chocs, anti-brouillards, rampes sur les ailes). Il est de plus doté de jantes artillerie du premier modèle (pas encore concaves), d'une grille de calandre à grosses barres et, suprême rareté chez Saurer, d'une direction à gauche, exigée... et obtenue par le propriétaire du camion, M. Ferré, enthousiasmé par cette disposition observée sur les 5D qu'il avait vu en cours de montage à l'usine. Propriété de la société Le bâtiment Auscertain d'Auch, ce 8 BUD a été immatriculé dans le Gers 274 Z 32, en novembre 1953. Le triangle jaune sur fond bleu fixé au niveau du pavillon indique que cet exemplaire devait recevoir une remorque. Cette photo a été prise le 20 novembre 1953, jour où le camion sortait de la carrosserie (Photo envoyée par Michel Ferré, Auch))

vaux. Enfin, le capot s'orne d'un splendide monogramme « Saurer 160 CV ». Par rapport à ses homologues de l'époque, cette cabine est étonnante par le confort de conduite et le silence qu'elle procure.

Le 5 DCS est proposé en porteur solo, en porteur remorqueur et en tracteur de semi-remorque (5 DCST). C'est un « maxi-code », c'est-à-dire que son poids total en charge de 19 tonnes et son poids total roulant de 35 tonnes correspondent aux maxima autorisés à l'époque.

En 1954, les usines de Suresnes sortent également un modèle étrange, le 3 CM. Il s'agit d'un porteur ou un tracteur à quatre roues motrices doté d'une cabine avancée en tôle d'acier soudée, de forme très anguleuse. Disponible au catalogue civil, ce nouveau modèle sera principalement produit pour l'armée française, notamment dans ses 2 versions tracteur type 3 CMTa et 3 CMa pour l'armée de l'air. Plusieurs dizaines d'exemplaires sortiront de chaîne. Son moteur type CT 3 essence reprend le même bloc que le CT 3 D dont il est directement issu. Il est muni d'un pont avant fourni par Saurer Suisse, la maison mère.

(suite en page 39)



Ci-contre. Ancien pinardier, ce 5 DCS photographié en 1990 a achevé sa carrière comme citerne à eau. Utilisé exclusivement sur les chantiers par l'entreprise STC Primat, son nouveau propriétaire, il n'est donc plus immatriculé. Il est doté d'une nouvelle cellule de cabine à trois essuie-glaces et à lunette arrière en trois parties et possède des roues artillerie, comme tous les camions Saurer à partir de l'introduction de 4 CT 1 D en 1955, ainsi qu'un moteur DCS six cylindres développant 160 chevaux. Le 5 DCS est reconnaissable à sa calandre épaisse possédant un grand passage de manivelle et à l'épaisseur du bas de caisse sous la porte.
Photo Lucien Loistier)



LE CATALOGUE SAURER 4 C

Le recto, page ci-contre.
Édité quelques temps après la sortie des modèles 4 C, ce monopage Saurer posa, du fait même de la récente présentation du 4 C, un petit problème au service publicité de la marque. Il ne disposait pas encore d'un éventail de photos suffisant pour illustrer toutes (ou presque) les utilisations possibles de ce châssis. La première page comporte donc exclusivement des photos de... 3 C. Ce dernier est reconnaissable à son ancienne cabine à lunette arrière étroite en une partie et à ses roues disque. Cela dit, les exemples illustrés ne manquent pas d'allure comme cette benne à ordures en basculement équipée de pneus à flancs blancs.

Le verso (page 38).
Le verso est plus varié et, sur les huit modèles présentés, on identifie quatre exemplaires de 4 C tenant compagnie à quatre 3 C. De haut en bas et de gauche à droite : Les deux premiers sont encore des modèles 3 C. Le troisième est un 4 C carrossé à l'extérieur en fourgon isotherme intégral. Le quatrième, un 4 C, a reçu d'origine la nouvelle cabine à lunette arrière en trois parties (véhicule de démonstration à en juger par le sigle Saurer sur la portière). Le cinquième est un rare 4 C porte-fers à cellule de cabine spéciale possédant des portes plates. Le sixième, est un 3 C carrossé en bétailière et dont la cabine possède, dans sa partie postérieure, un logement de roue de secours avec rampe de chargement. Le septième, un 4 C, possède une cabine de même facture que le précédent. Quant au huitième, c'est un 3 C que nous vous avons déjà présenté, vu de l'autre côté, dans *Charge Utile* n° 11. Il est ici impossible de distinguer les modèles CT 1 D des modèles CT 3 D.

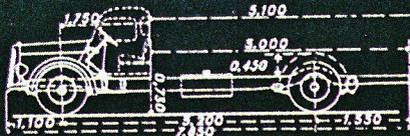
Ci-contre. Ce tracteur, un 5 DCST, est dans un état proche de l'origine. Il a cependant été repeint, calandre comprise, et réimmatriculé en septembre 1961. Il s'agit d'un modèle 1954/1955, l'un des premiers de ce type comme l'indique le pare-brise en deux parties. Cet exemplaire possède une cabine-couchette qui semble être d'usine, mais rien ne nous a permis de le confirmer. Le PTR de l'ensemble atteint 35 tonnes.

LA GAMME DES CAMIONS SAURER (SURESNES), 1954-1955

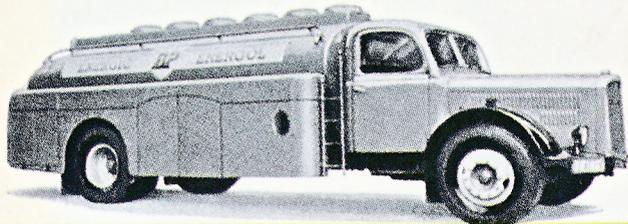
Type	Nbre de cylindres	Moteur type	Alésage x course	Cylindrée	Puissance	PTC	PTR	Production	Vitesses	Production minimale	Particularités
4 CT 1 D	6 cyl	CT 1 D	110 x 140	7 970 cm ³	100 ch à 1 800 t/mn	14 000 kg	21 000 kg	1955 à 1956	5	140 ex.	Remplace le 3 CT 1 D
4 CT 1 DT	6 cyl	CT 1 D	110 x 140	7 970 cm ³	100 ch à 1 800 t/mn	14 000 kg	21 000 kg	1955 à 1958	5	2 ex.	Remplace le 3 CT 1 DT
4 CT 1 Da	6 cyl	CT 1 D	110 x 140	7 970 cm ³	100 ch à 1 800 t/mn	14 000 kg	21 000 kg	1956 à 1958	5		Remplace le 4 CT 1 D
4 CT 3 D	6 cyl	CT 3 D	115 x 130	8 100 cm ³	130 ch à 2 200 t/mn	14 000 kg	21 000 kg	1955 à 1958	5	62 ex.	Remplace le 3 CT 3 D
4 CT 3 DT	6 cyl	CT 3 D	115 x 130	8 100 cm ³	130 ch à 2 200 t/mn	14 000 kg	21 000 kg	1955 à 1958	5	19 ex.	Remplace le 3 CT 3 DT
5 CT 3 D	6 cyl	CT 3 D	115 x 130	8 100 cm ³	130 ch à 2 200 t/mn	19 000 kg	26 300 puis 32 000 kg	1955 à 1958	5	235 ex.	Remplace le 5 DT 3 D
5 CT 3 DT	6 cyl	CT 3 D	115 x 130	8 100 cm ³	130 ch à 2 200 t/mn	19 000 kg	26 300 puis 32 000 kg	1955 à 1958	5	32 ex.	Remplace le 5 DT 3 DT
5 DCS	6 cyl	DCS	125 x 140	10 300 cm ³	160 ch	19 000 kg	32 000 puis 35 000 kg	1954 à 1958	5	254 ex.	
5 DCST	6 cyl	DCS	125 x 140	10 300 cm ³	160 ch	19 000 kg	32 000 puis 35 000 kg	1954 à 1958	5	56 ex.	
3 CM 4 x 4	6 cyl	CT 3	115 x 130	8 100 cm ³	130 ch	12 500 kg		1954 à 1956	5		Essence
3 CMT 4 x 4	6 cyl	CT 3	115 x 130	8 100 cm ³	130 ch	12 500 kg	19 500 kg	1954 à 1956	5		Essence
3 CMa 4 x 4	6 cyl	CT 3	115 x 130	8 100 cm ³	130 ch	12 500 kg		1954 à 1956	5		Essence, armée de l'air
3 CMTa 4 x 4	6 cyl	CT 3	115 x 130	8 100 cm ³	130 ch	12 500 kg	19 500 kg	1954 à 1956	5	19 ex.	Essence, armée de l'air



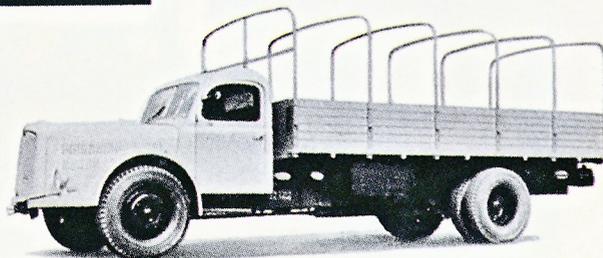
EMPATTEMENT



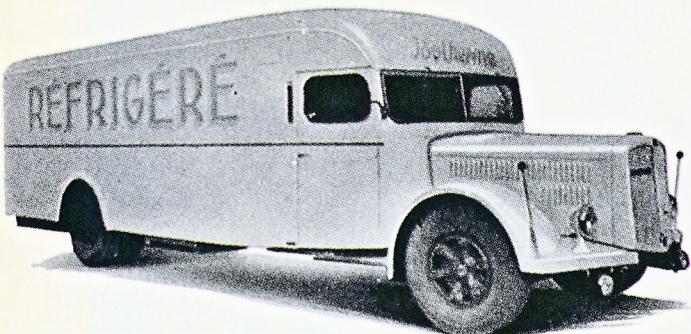
5,20 MÈTRES



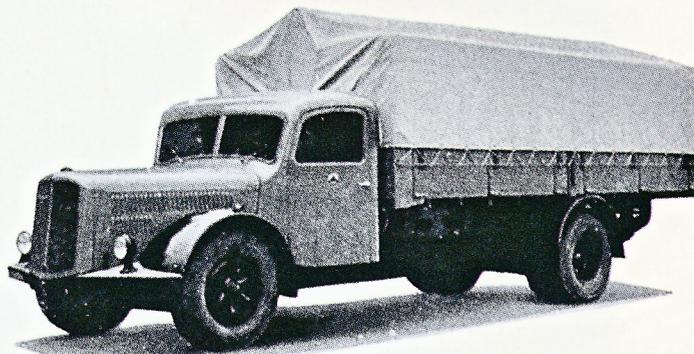
Citerne à essence de 8 000 l.



Plateau à ridelles de 7 m².



Fourgon isotherme de 20 m³.

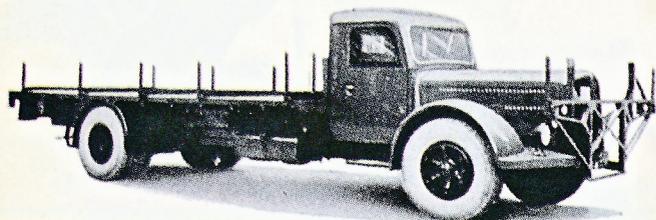


Plateau à ridelles bâché de 18 m².

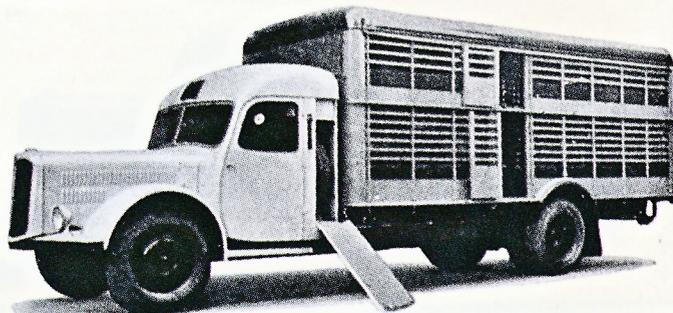
EMPATTEMENT



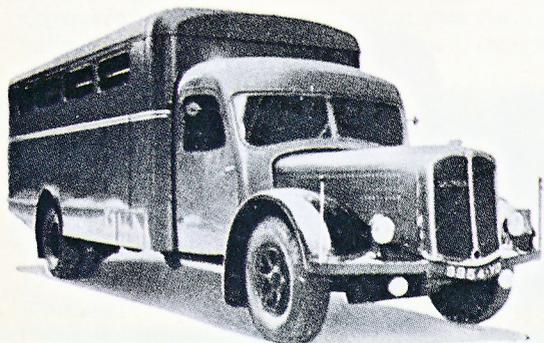
5,70 MÈTRES



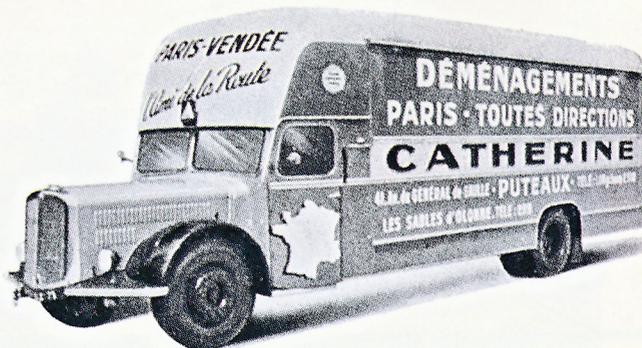
Carrosserie spéciale « marchand de fer ».



Bétaillère deux étages, de 30 m³.



Fourgon à bétail d'une capacité de 30 m³.



Fourgon de déménagement de 42 m³.



IND



Ci-contre et ci-dessous.

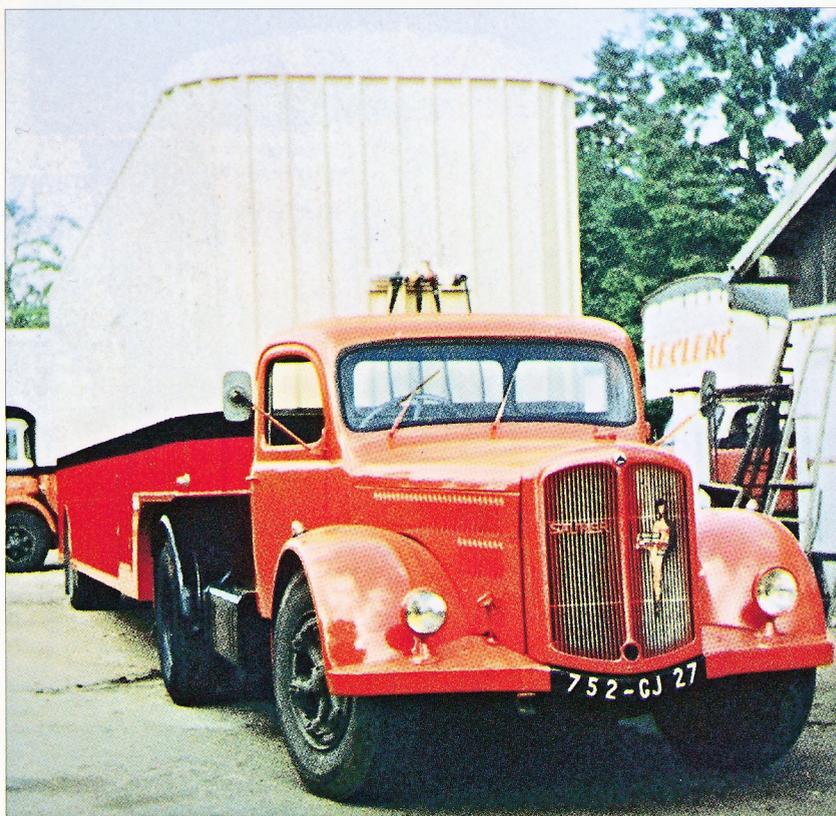
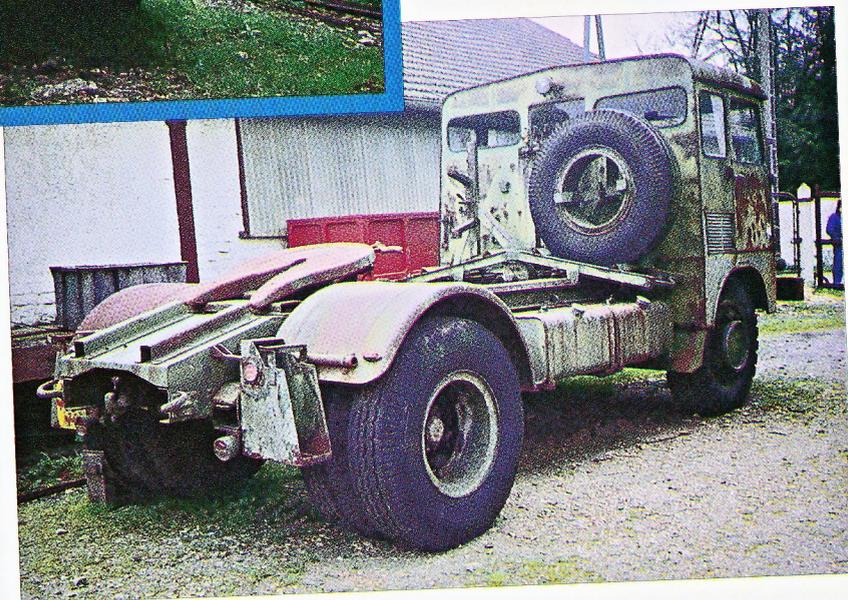
Il est clair que la démarche des ingénieurs de la marque n'a pas été guidée par des préoccupations esthétiques ! La laideur de ce véhicule s'explique par sa distinction première : le service sous les drapeaux. Ce 3 CMTa (a pour *armée*) dans son jus fut autrefois la propriété de l'armée de l'air française. Il est équipé d'une cabine en tôle d'acier soudée taillée « à coups de serpe », ce qui en facilite la fabrication (et donc diminue le coût de revient) et la réparation, ce dernier avantage étant non négligeable pour des camions destinés à passer dans des mains multiples sinon peu expertes. L'intérieur est de la même veine et, mis à part les garnitures des sièges (fixes), il est impossible de trouver autre chose que du métal vert armée. Cet exemplaire est encore équipé de ses feux de black-out.

A noter l'enjoliveur tenant lieu de marchepied et la grille de protection de radiateur reprenant le motif de l'emblème de la marque. Le chiffre 7 indique la classe de tonnage du véhicule isolé tandis que le chiffre 2 fait référence à la classe de gabarit du camion en cas de transport ferroviaire.

(Photo J.-F. Colombet)

Ci-dessous.

Ce tracteur 4 CT 3 D a été photographié en juin 1968. Ce véhicule, qui sort juste de peinture, a troqué son moteur d'origine, un CT 3 D de 130 chevaux, contre un CT 1 D de 100 chevaux. Avec un PTR de 21 tonnes, l'ensemble n'était pas violent mais faisait tout de même preuve de bonne volonté grâce à la souplesse de sa mécanique, souplesse à laquelle le procédé d'injection Saurer n'était pas étranger. Ce camion a reçu la nouvelle cellule de cabine à trois essuie-glaces et à lunette arrière en trois parties. La semi-remorque est encore une Fréjat autoportante à un essieu. *(Collection privée)*



(suite de la page 35)

La gamme de 1955

En 1955, toute la gamme adopte donc la nouvelle cellule de cabine, mais les versions 100 chevaux (moteur CT 1 D) et 130 chevaux (moteur CT 3 D) ont une calandre moins épaisse et un orifice de passage de manivelle plus petit. Les 3 CT 1 D et 3 CT 3 D sont respectivement remplacés par les 4 CT 1 D et 4 CT 3 D. Ces véhicules se différencient de leurs prédécesseurs par l'adoption de la nouvelle cabine et par l'augmentation de leurs PTC et PTR. On peut noter que le nouveau PTC de 14 tonnes est commun aux deux véhicules (alors que les 3 CT 1 D et 3 CT 3 D avaient un PTC différent), qui ne se distinguent que par leur motorisation de 100 ou 130 chevaux. Un pont à double réduction est monté en série.

Le 5 CT 3 D remplace quant à lui le 5 DT 3 D. Ce camion reste globalement identique à son aîné mais, là encore, le PTC augmente pour atteindre 19 tonnes.

La gamme Saurer 1955 se compose donc de deux 14 tonnes de 100 ou 130 chevaux, et de deux 19 tonnes de 130 ou 160 chevaux, ainsi que de leurs versions tracteur. Ces quatre modèles sont en effet livrables en tracteur de semi-remorque pour des PTR allant de 21 à 35 tonnes.

Mais l'ensemble de la production, cette année-là à Sur-esnes, n'aura pas dépassé 528 véhicules. En 1955, la restructuration de l'ensemble de l'industrie française du poids lourd devient chaque jour une nécessité plus grande, nécessité dont le rapprochement Latil-Renault-Somua en Saviem-LRS a donné le signal.

(à suivre)