



LES CAMIONS SAURER DES ANNEES CINQUANTE

par Jean-François COLOMBET

Ci-dessus.

Ce 3 CT 1 D flambant neuf a été carrossé en fourgon de déménagement par Pelpel dans les années 1953-1954. Destiné aux déménagements Catherine de Puteaux (Seine), ce véhicule est pourvu d'un joint souple entre le capot et le tablier, d'une calandre chromée (chose courante puisque les Saurer sortaient ainsi de série) et, ce qui est beaucoup plus rare, de petits phares anti-brouillards rectangulaires.

(Collection Pelpel-Trécan)

Née en Suisse, la marque Saurer prend pied en France sept ans après sa création... Ce qui fait d'elle l'un des grands constructeurs nationaux aujourd'hui disparus.

Ci-contre.

Parmi les premiers de la « nouvelle gamme » Saurer, les 3 CT 1 MI (essence) de l'armée française de 1940 recevaient une cabine de série aux lignes très tendues, avec pare-brise en deux parties et portes s'ouvrant dans le bon sens. Cette photo prise le 22 janvier 1940 montre le prototype de la commande de mobilisation, en châssis cabine : il est équipé de roues artillerie en acier moulé alors que les véhicules militaires de série recevront des roues à disque.



Première partie DES DEBUTS JUSQU'EN 1953

Ci-contre.

Ce Saurer, un 3 CT 1 de la toute première série, a d'abord appartenu à l'armée française de 1939-1940, certainement par la voie de la réquisition. Il est équipé du moteur CT 1, un six cylindres à essence développant 100 chevaux. Sa cabine Saurer d'origine comporte encore les attributs des Saurer commerciaux d'avant guerre : pare-brise en une partie, essuie glaces en haut du pare brise, portes ouvrant dans le mauvais sens, une seule rangée d'ouïes sur les joues du capot. Racheté par un transporteur de l'Eure, cet exemplaire a vu son moteur d'origine remplacé par un diesel CT 1 D développant, lui aussi, 100 chevaux. Ce camion équipé de ses roues à disque d'origine a été réimmatriculé en mars 1958.

(Collection privée)



Adolphe Saurer fonde en 1903 un atelier de fabrication de véhicules industriels à Arbon, en Suisse. En 1910, dans le but d'augmenter les capacités de son entreprise, il rachète l'usine Darracq-Serpollet, sise à Suresnes (Seine). Située au cœur de cet ouest parisien qui est l'un des creusets de l'automobile française, l'usine de Suresnes jouit d'emblée d'une situation géographique idéale qui va permettre à la société de se développer rapidement.

Dès la première année, des modèles issus de la gamme suisse sont assemblés en France. Puis, au fil des ans, les camions de la gamme française se démarquent de plus en plus de ceux de la maison mère, de sorte que certains d'entre eux deviennent des modèles spécifiques, qui ne seront jamais commercialisés en Suisse.

1950 : une gamme réduite

Avant la Seconde Guerre mondiale, la production reste limitée à une poignée de modèles ; il en est ainsi jusqu'au début des années cinquante. Le catalogue de 1950 ne comprend que deux modèles principaux, le 3 CT 1 D et le 8 BUD, mais la gamme va peu à peu s'élargir jusqu'à la disparition de la filiale française en 1960.

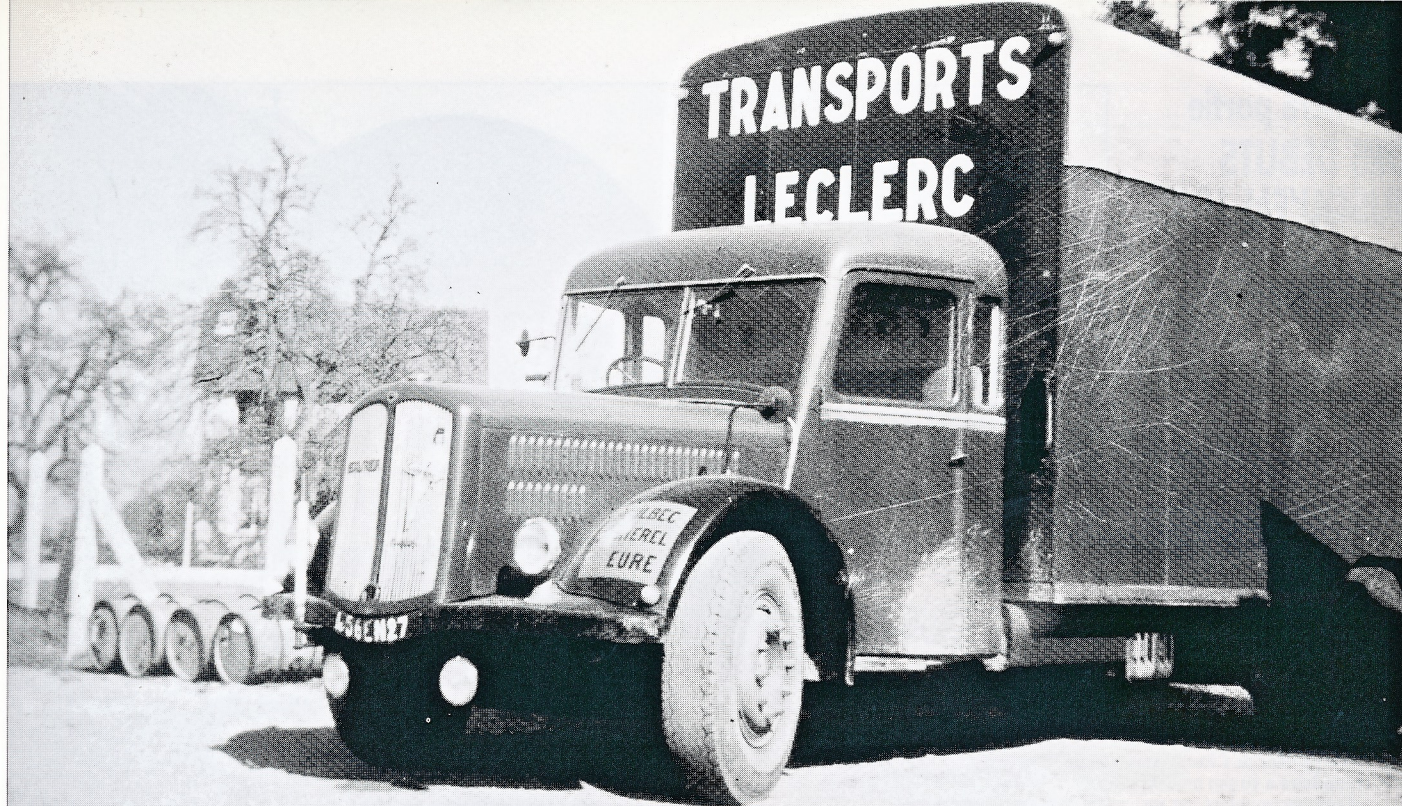
Le 3 CT 1 D est le cheval de bataille de la firme. Il reste semblable au modèle d'avant-guerre, apparu en 1939. C'est un châssis disponible en quatre empattements (4,5 m, 5 m, 5,4 m et 5,8 m) et, avec un poids total en charge initialement fixé à 10 700 kg, il accepte 7 000 kg de charge totale. Il reçoit un moteur six cylindres de 7,97 litres de

Ci-contre.

Voici un autre exemplaire de 3 CT 1 initialement à essence, lui aussi provenant de l'armée française. Mais il s'agit cette fois d'un modèle d'après-guerre, immédiatement reconnaissable à ses deux rangées d'ouïes sur les côtés du capot. Comme la plupart des 3 CT 1, il a vu son empattement et son porte-à-faux rallongés par Carel & Fouchet, une entreprise dont l'activité principale était la construction de wagons. Plus tard, ce véhicule a été remotorisé avec un diesel CT 1 D six cylindres de 100 chevaux nettement moins vorace, mais tout juste suffisant pour assurer la traction d'une remorque.

(Collection privée)





Ci-dessus.

Acquis en décembre 1959, ce 3 CT 1 D des transports Leclerc est un modèle de 1951. Ses joues de capot portent maintenant deux rangées d'ouïes, au lieu d'une seule sur les modèles antérieurs. La cabine a été réalisée par un carrossier extérieur, les roues sont encore de type disque et la direction est, bien sûr, à droite. A cette époque, les essuie-glaces sont encore positionnés en haut du pare-brise, même sur la cabine de série Saurer. Par contre, sur cette dernière, le pare-brise est composé de deux glaces.

(Collection privée)

cylindrée, développant 100 chevaux à 1800 tr/mn et dénommé CT 1 D, le « D » final signifiant « diesel ».

On peut noter au passage que l'ensemble de la production Saurer de l'après-guerre reçoit des motorisations six cylindres, les derniers quatre cylindres (modèles 2 CRD et 2 CR 1 D) ayant vu leur fabrication s'interrompre avec la guerre. Le moteur CT 1 D a un bloc et des chemises amovibles en fonte, et des pistons en alliage léger. Il utilise bien sûr le procédé d'injection breveté par Saurer.

Le 3 CT 1 D est équipé d'une boîte de vitesses à cinq rapports dont le quatrième est en prise directe et le cinquième surmultiplié. Quant au pont arrière, son corps est réalisé en tôle emboutie. Il est à simple réduction de série mais à double réduction sur demande (un couple conique et un couple droit, tous deux à denture hélicoïdale). Si la vitesse maximale du véhicule est de 70 km/h avec le pont à simple réduction, elle est seulement de 51 km/h avec le pont à double réduction. Cela le cantonne, dans ce dernier cas, à des utilisations en benne ou à faible rayon d'action.

Le freinage est hydraulique à assistance pneumatique. Le

3 CT 1 D est doté d'une direction à droite, solution qui perdurera chez Saurer presque jusqu'à la fin de la marque.

Une cabine multifforme

Le 3 CT 1 D est livré sans cabine, muni seulement du tablier, des ailes avant, du capot et des marchepieds. Saurer propose cependant en option une cabine de sa fabrication, en tôle emboutie, mais de très nombreux camions de la marque recevront, soit une cabine réalisée par un carrossier extérieur (Pelpel, Cottard ou Tubacier pour la plupart, la liste n'est pas exhaustive), soit une carrosserie fourgon intégral englobant les portes et le pare-brise.

La cabine proposée par Saurer est pourvue d'une lunette arrière unique et d'un pare-brise monopièce sur les premiers modèles. A partir de 1950, le pare-brise est en deux parties et les essuie-glaces en haut. Les derniers modèles conserveront le pare-brise en deux parties mais les essuie-glaces seront positionnés en bas de celui-ci. On reconnaît également les premiers modèles (avant 1950) à leurs roues

LA GAMME DES CAMIONS SAURER (SURESNES) DE 1950 À 1953

Type	Nbre de cylindres	Moteur type	Alésage x course	Cylindrée	Puissance	PTC	PTR	Années de production	Vit.	Production minimale	Particularités
3 CT 1	6 cyl	CT 1	110 x 140	7 970 cm ³	100 ch à 1 800 tr/mn	12 700 kg		1939-50 et +	5		Essence, armée
3 CT 1 T	6 cyl	CT 1	110 x 140	7 970 cm ³	100 ch à 1 800 tr/mn	12 700 kg		1939-50 et +	5		Idem (service des essences)
3 CT 1 D	6 cyl	CT 1 D	110 x 140	7 970 cm ³	100 ch à 1 800 tr/mn	11 500 puis 12 700 kg		1939 à 1954	5	3523 ex. (depuis avant guerre)	Porteurs et tracteurs (T) confondus
3 CT 1 DT	6 cyl	CT 1 D	110 x 140	7 970 cm ³	100 ch à 1 800 tr/mn	11 500 puis 12 700 kg		1939 à 1954	5		
3 CT 3 D	6 cyl	CT 3 D	115 x 130	8 100 cm ³	130 ch à 2 200 tr/mn	12 000 puis 13 700 kg		1952 à 1954	5		
3 CT 3 DT	6 cyl	CT 3 D	115 x 130	8 100 cm ³	130 ch à 2 200 tr/mn	12 000 puis 13 700 kg		1952 à 1954	5	290 ex.	Porteurs et tracteurs (T) confondus
5 DT 3 D	6 cyl	CT 3 D	115 x 130	8 100 cm ³	130 ch à 2 200 tr/mn	17 200 kg	26 300 puis 32 000 kg	1953 à 1954	5		
5 DT 3 DT	6 cyl	CT 3 D	115 x 130	8 100 cm ³	130 ch à 2 200 tr/mn	17 200 kg	26 300 puis 32 000 kg	1953 à 1954	5		
5 DA	6 cyl		120 x 140	9 500 cm ³	150 ch à 2 200 tr/mn	18 300 kg		1953 à ...?	5		
8 BUD	6 cyl	BUD	120 x 170	11 500 cm ³	135 ch à 1 500 tr/mn	18 500 kg		1951 à 1954	4 puis 5	156 ex.	
8 BUD 6 x 2	6 cyl	BUD	120 x 170	11 500 cm ³	135 ch à 1 500 tr/mn	26 000 kg	35 000 kg	1951 à 1954	4 puis 5		
8 BUDT	6 cyl	BUD	120 x 170	11 500 cm ³	135 ch à 1 500 tr/mn	18 500 kg	35 000 kg	1951 à 1954	4 puis 5		

NB : les modèles 3 CT 1 D et 3 CT 3 D existent aussi en version autocar. Nous les étudierons ultérieurement.

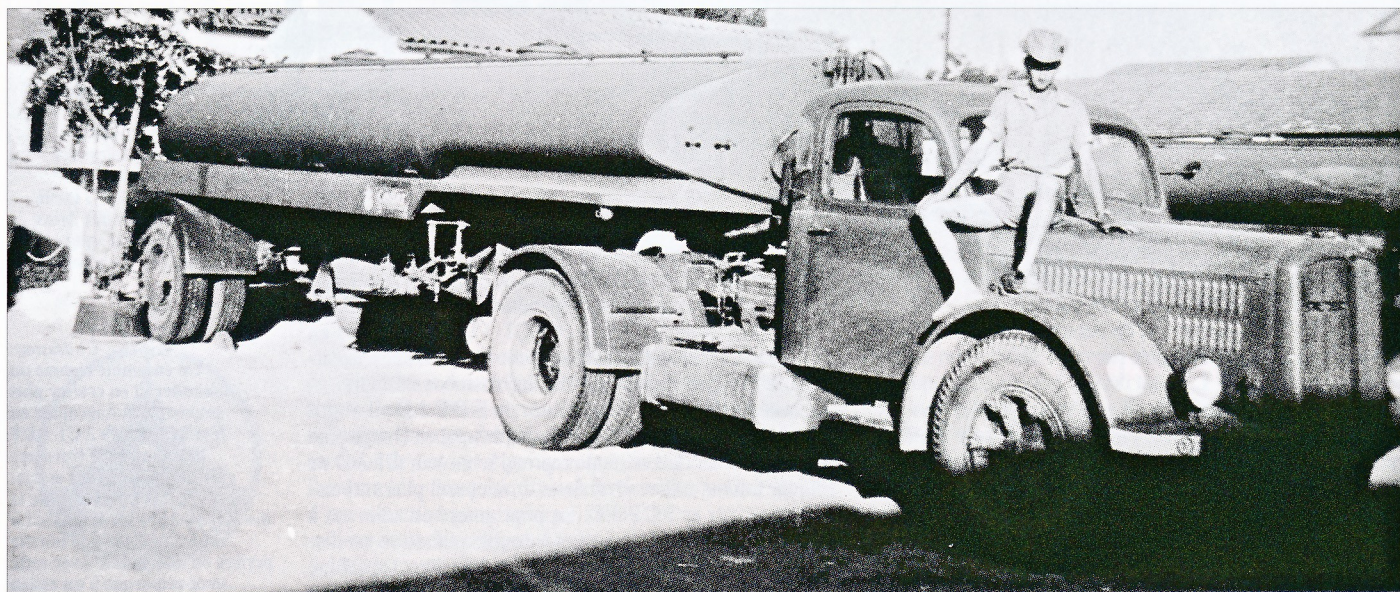
Ci-contre.

Ce 3 CT 1 D en état avancé porte les attributs de la troisième génération : aux deux rangées d'ouïes fines sur les joues de capot se sont ajoutés des portes ouvrant dans le bon sens et des essuie-glaces installés en bas du pare-brise (ici peu visibles). Ce camion qui porte le numéro de série 85 542, a été immatriculé en novembre 1954.



Ci-dessous.

Avec son immatriculation commençant par 707, ce tracteur Saurer 3 CT 1 T de l'armée française semble dater de 1954. Le véhicule est équipé du moteur six cylindres à essence CT 1 de 100 chevaux, de roues artillerie et de la nouvelle cellule de cabine. Contrairement aux versions DCS de 160 chevaux, la portière descend jusqu'à l'embranchement et ne comporte pas de bas de caisse visible au-dessous d'elle. Photographié à Mascara (Algérie) en 1959, ce tracteur semble bien imposant pour un PTR de 21 tonnes. Appartenant au service des essences, il tracte une remorque citerne de 12 000 litres Titan Coder. (Collection Alix Gipoulou)



Ci-contre.

Avec ses ailes bulbeuses et sa carrosserie bicolore, cet autocar 3 CT 1 D est typique des années cinquante. Il fut acquis en 1962 par M. Cournil de Thiviers en Dordogne.

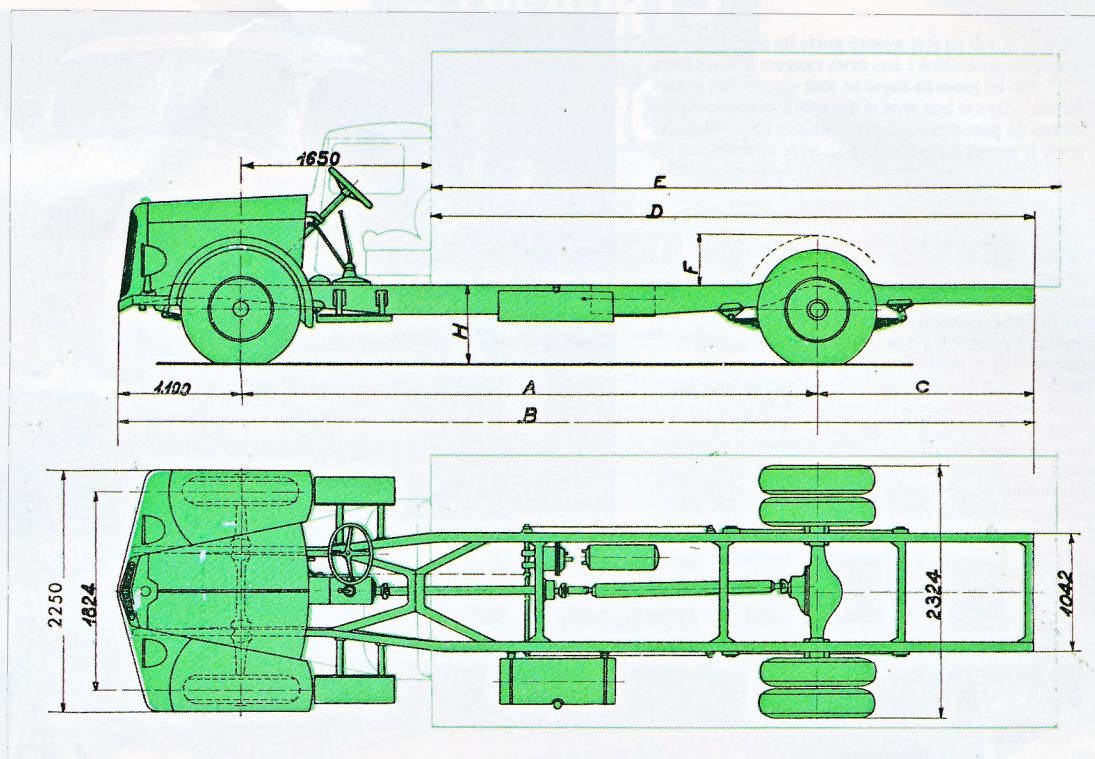
Avec son fils, il dirige aujourd'hui, une société d'autocars portant son nom. Cet exemplaire possède une direction à droite et un moteur diesel CT 1 D délivrant 100 chevaux.

(Photo R. Cournil)



Ci-contre.

Extrait du document publicitaire n° 931 de janvier 1951 sur le 3 CT 1 D, ce plan de châssis est la seule illustration « produit » que Saurer propose dans ce catalogue, tiré à 15 000 exemplaires. A cette époque, le constructeur de Suresnes a en effet la facheuse manie d'illustrer ses documents avec... des cartes Michelin des grandes routes de France (la N 10 Paris-Bordeaux pour le 3 CT 1 D). On est bien loin des photos techniques espérées dans ce genre de documentation !



disque qui seront ensuite remplacées par des roues artillerie. Ces dernières, cependant, peuvent déjà être observées sur une faible partie de la production antérieure.

Le 3 CT 1 D est disponible en version porteur mais aussi en version tracteur (identifiée par son *T* final) et un modèle à essence, le **3 CT 1**, en est dérivé. Livrable lui aussi en version porteur ou tracteur, il est équipé du moteur six cylindres type CT 1, qui reprend les mêmes cotes d'alésage et de course que son homologue diesel et délivre la même puissance. Ce véhicule est fabriqué presque exclusivement pour l'armée française, toujours réticente vis-à-vis du diesel. Il sera notamment affecté au service des essences.

Le gros porteur 8 BUD

Deuxième modèle de la gamme Saurer 1950, le **8 BUD** est un châssis d'un tonnage supérieur puisque son PTAC atteint 18,5 tonnes. La conception d'ensemble reste la même, mais le moteur est un six cylindres de 11,5 litres (120 x 170) développant 135 chevaux à 1 500 tr/mn. La boîte de vitesses est à quatre rapports et le pont arrière à double réduction. Le 8 BUD présente la particularité d'avoir sa pédale d'accélérateur située entre les pédales de frein et d'embrayage. Cette disposition ne devait pas manquer de dérouter les chauffeurs qui passaient d'un camion à l'autre !

Le 8 BUD est disponible en version 4 x 2, mais également en version 6 x 2 pour transports lourds. Dans cette dernière définition, il est souvent carrossé en fourgon ou en bétailière, et exceptionnellement en autobus (*voir p. 19*).

1952-1953, le catalogue s'étoffe

La gamme du constructeur de Suresnes reste identique pour l'année 1951.

Par contre, 1952 voit l'arrivée sur le marché d'un nouveau moteur et, par suite, d'un nouveau véhicule. Ce nouveau moteur, le CT 3 D, est un six cylindres de 8,1 litres (115 x 130) à quatre soupapes par cylindre — chose rare pour l'époque — développant 130 chevaux à 2 200 tr/mn.

Le châssis du 3 CT 1 D le reçoit tout naturellement et prend l'appellation **3 CT 3 D**. Le PTAC annoncé est de 12 tonnes, mais il augmentera bientôt à 13,7 tonnes. Quant au PTAC du 3 CT 1 D, il passe d'abord à 11,5 tonnes puis à 12,7 tonnes.

Le 3 CT 3 D est équipé de la même cabine que le 3 CT 1 D, de sorte qu'il est impossible de les différencier, à moins que leurs capots ne portent les monogrammes respectifs « Saurer 130 ch » et « Saurer 100 ch ». Lorsqu'on pense Saurer,

on pense invariablement au capot typique des modèles de la marque qui différencie, au premier coup d'œil, ces derniers de leurs concurrents. Cependant, un certain nombre d'exemplaires de 3 CT 1 D et 3 CT 3 D seront livrés en châssis nu avec une direction avancée et recevront une carrosserie fourgon réalisée par des carrossiers extérieurs.

L'année 1953 voit l'apparition du **5 DT 3 D**. Il s'agit d'une version du 3 CT 3 D dont le poids total en charge passe à 17,2 tonnes. Le véhicule reprend le moteur CT 3 D de 130 chevaux et utilise un châssis droit et non plus surbaissé comme sur le 3 CT 3 D. Le pont monté en série est à simple réduction, mais un pont à double réduction est disponible sur demande pour les usages difficiles. La cabine — pour les châssis qui en sont dotés — est la même que celle du 3C. Cette année-là, le 8 BUD adopte une boîte à cinq vitesses. *(à suivre)*

Ci-dessous.

Un ensemble comme on souhaiterait en croiser plus souvent ! Photographié en février 1963, ce 3 CT 1 DT tracteur de la troisième génération porte des essuie-glaces en bas du pare-brise et des rétroviseurs sur les ailes. La cabine possède une lunette arrière en une partie. Avec cette semi-remorque à un essieu construite par Fréjat, le PTR de l'ensemble atteint 21 tonnes. *(Collection privée)*

