



LES CAMIONS SAURER DES ANNEES CINQUANTE

Troisième partie
1956-1960

Au printemps 1956, Saurer est racheté par Unic. Mais, quatre années encore, des camions portant la marque Saurer continueront de sortir de l'usine de Suresnes.

Par Jean-François COLOMBET

Durant les deux premières années qui suivent le rachat par Unic — appartenant au groupe Simca industries — la ligne générale des productions Saurer n'est pas notablement affectée.

Au tout début de l'année 1956, la gamme s'enrichit d'un V4 CT 3 D, dérivé du châssis 4 CT 3 D de 130 chevaux. Son PTC est de 16 t, ce qui permet à Saurer de combler le trou existant entre les 4 C de 14 t et les 5 C / 5 D de 19 t. Tous les organes de ce véhicule sont identiques à ceux des modèles 4 C et le nouveau venu est disponible en porteur, porteur-remorqueur, et tracteur. Les 4 CM et 4 CMT remplacent le 3 CMTa armée et s'en différencient par un PTC augmenté mais surtout par une motorisation diesel puisqu'ils adoptent le six cylindres CT 3 D de 130 chevaux.

En 1957, la gamme reste pratiquement inchangée. Le 4 CT 3 D est proposé en châssis pour autocar et un autre châssis spécifique à ce genre d'utilisation apparaît, le 4 CCS. Doté du même moteur 160 chevaux que le 5 DCS, le PTC de ce nouveau modèle est de 13,8 tonnes.

1958 : les Saurer à la mode Unic

L'année 1958, si riche en bouleversements de toutes

Ci-dessus.

Carrossé par Pelpel à l'époque où le grand carrossier breton était installé à Rennes, ce splendide fourgon de déménagement est un V 4 CT 3 D, reconnaissable aux détails suivants : monogramme « 130 CV » sur le capot, pont à double réduction, calandre chromée et inscription PTC 16 000 kg sur le flanc. Livré aux déménagements Demonceau à Vaujours, il a été immatriculé 1475 BP 78 en janvier 1956, ce qui fait de lui l'un des premiers V 4 CT 3 D. (Photo Pelpel-Trécan)

sortes, sonne le glas de tous les camions d'origine Saurer. Ne subsistent que les types 4 CT 3 D pour autocars de 33, 36 ou 37 places, et 4 CCS pour autocars de 41 et 45 places





Page ci-contre, en bas.

Ce 5 DCS tracteur, dans sa version type 5 DCSbT de 1956, est assez méconnaissable : s'il conserve son capot et sa calandre d'origine, il s'est vu habillé d'une carrosserie extérieure réalisée par Tubacier. Le pare-brise est « panoramique », grâce aux glaces arrondies placées dans les angles de la cabine. Ce tracteur appartenait à des forains. Il a depuis été sorti de sa gangue de mauvaises herbes et a été récupéré en vue d'une restauration. Il a été réimmatriculé 8864 BG 69 en décembre 1960.

(Photo J.-C. Branthomme)

Ci-dessus.

On remarque sous cet angle la courbure de la ligne de la cabine, qui se prolonge jusqu'au carénage du châssis, courant au début des années cinquante. Le capot semble pourtant court pour un 160 ch, mais il s'agit bien d'un moteur de cette puissance. A noter les rampes disposées sur les ailes et les enjoliveurs de...

Simca P 60.

(Photo J.-C. Branthomme)

Ci-contre.

Ce V 4 CT 3 D, reconditionné à la fin des années cinquante par les établissements Slézack de Boulogne-Billancourt, a reçu un moteur CT 1 D de 100 chevaux et possédant deux soupapes par cylindre. Slézack récupérait de nombreux Saurer d'occasion et resta longtemps un pourvoyeur de pièces de rechange Saurer, après le rachat de la marque par Unic en 1956. Il ne disparaîtra qu'en 1960.

La nouvelle cellule de cabine, généralisée sur les versions CT 1 D et CT 3 D, est dotée de trois essuie-glaces (ici, celui de gauche est manquant) et d'une lunette arrière en trois parties comportant des glaces galbées dans les angles.

(Collection privée)





Ci-dessus. Ressemblant comme deux gouttes d'eau à un Unic ZU, à la calandre près, voici un très rare ZS 9 L. Il combine le châssis d'un Unic ZU 94 L avec un moteur CT 3 D Saurer de 130 ch, comme l'indique son monogramme de capot. Réimmatriculé en janvier 1966, il appartenait à un forain. Existe-t-il encore et le GR 12 qui lui tient compagnie lui a-t-il survécu ? (Photo J.-J. Pranchaud)

qui prennent la suite des châssis pour autocars 3 CT 1 D et 3 CT 3 D. Ces deux derniers étaient livrables avec des carrosseries Saurer. Pour chacun de ces types, trois concepts sont proposés : moteur avant avec poste de conduite normal, moteur avant avec poste de conduite avancé ou moteur arrière avec poste de conduite avancé.

Parallèlement, deux nouveaux modèles hybrides voient le jour : les ZS 7 et ZS 9. Tous deux sont livrables en porteur (court, normal et long) et en tracteur de semi-remorque¹.

Les ZS 7 et 9 sont la concrétisation de la volonté des

dirigeants d'Unic de conserver la clientèle Saurer tout en harmonisant la production. Ces véhicules ne conservent en effet de Saurer que leur moteur CT 3 D de 130 chevaux. Tout le reste est d'origine Unic : châssis, boîte de vitesses, pont, essieu avant et cabine. En fait, le ZS 7 est un Unic ZU 67 D à moteur Saurer tandis que le ZS 9 a tout d'un ZU 92. Le PTC du ZS 7 est de 14,5 tonnes et

1. A ce jour, nous ignorons toujours si quelques exemplaires de ces tracteurs sont effectivement tombés de chaîne.

LA GAMME DES AUTOCARS SAURER (SURESNES) DE 1951 À 1960

Type	Nbre de cylindres	Moteur type	Alésage x course	Cylindrée	Puissance	PTC	Années de production	Vit.	Particularités
3 CT 1 D	6 cyl	CT 1 D	110 x 140	7 970 cm ³	95 ch à 1 800 tr/mn	9 500 kg	1951 à ...?	5	29 pl. (ou 29 + 5), moteur avant, capot
3 CT 1 D	6 cyl	CT 1 D	110 x 140	7 970 cm ³	95 ch à 1 800 tr/mn	10 100 kg	1951 à ...?	5	33 pl. (ou 33 + 6), moteur avant, capot
3 CT 1 D	6 cyl	CT 1 D	110 x 140	7 970 cm ³	95 ch à 1 800 tr/mn	10 700 kg	1951 à ...?	5	37 pl. (ou 37 + 7), moteur avant, capot
3 CT 1 D	6 cyl	CT 1 D	110 x 140	7 970 cm ³	95 ch à 1 800 tr/mn	10 900 kg	1951 à ...?	5	37 pl. (ou 37 + 7), moteur avant, direction avancée
3 CT 1 D	6 cyl	CT 1 D	110 x 140	7 970 cm ³	95 ch à 1 800 tr/mn	11 500 kg	1951 à ...?	5	41 pl. (ou 41 + 8), moteur avant, direction avancée
3 CT 1 D	6 cyl	CT 1 D	110 x 140	7 970 cm ³	95 ch à 1 800 tr/mn	12 000 kg	1951 à ...?	5	45 pl. (ou 45 + 9), moteur avant, direction avancée
3 CT 1 D	6 cyl	CT 1 D	110 x 140	7 970 cm ³	95 ch à 1 800 tr/mn	11 500 kg	1951 à ...?	5	41 pl., moteur arrière
3 CT 3 D	6 cyl	CT 3 D	115 x 130	8 100 cm ³	120 ch à 2 200 tr/mn	9 500 kg	1951 à ...?	5	29 pl. (ou 29 + 5), moteur avant, capot
3 CT 3 D	6 cyl	CT 3 D	115 x 130	8 100 cm ³	120 ch à 2 200 tr/mn	10 100 kg	1951 à ...?	5	33 pl. (ou 33 + 6), moteur avant, capot
3 CT 3 D	6 cyl	CT 3 D	115 x 130	8 100 cm ³	120 ch à 2 200 tr/mn	10 700 kg	1951 à ...?	5	37 pl. (ou 37 + 7), moteur avant, capot
3 CT 3 D	6 cyl	CT 3 D	115 x 130	8 100 cm ³	120 ch à 2 200 tr/mn	10 900 kg	1951 à ...?	5	37 pl. (ou 37 + 7), moteur avant, direction avancée
3 CT 3 D	6 cyl	CT 3 D	115 x 130	8 100 cm ³	120 ch à 2 200 tr/mn	11 500 kg	1951 à ...?	5	41 pl. (ou 41 + 8), moteur avant, direction avancée
3 CT 3 D	6 cyl	CT 3 D	115 x 130	8 100 cm ³	120 ch à 2 200 tr/mn	12 000 kg	1951 à ...?	5	45 pl. (ou 45 + 9), moteur avant, direction avancée
3 CT 3 D	6 cyl	CT 3 D	115 x 130	8 100 cm ³	120 ch à 2 200 tr/mn	11 500 kg	1951 à ...?	5	41 pl. (ligne), moteur arrière 32 pl. (excursion), moteur arrière
4 CT 3 D	6 cyl	CT 3 D	115 x 130	8 100 cm ³	130 ch	14 000 kg	1953 à 1959	5	Châssis autocar, 72 exemplaires produits
4 CCS	6 cyl	CS	125 x 140	10 300 cm ³	160 ch	13 800 kg	1957 à 1959	5	Châssis autocar, 23 exemplaires produits
ZS 15 V	6 cyl	CT 3 D	115 x 130	8 100 cm ³	130 ch	11 500 kg	1960	5	Châssis autocar, 1 exemplaire produit

LA GAMME DES CAMIONS SAURER (SURESNES) DE 1956 À 1960

Type	Nbre de cylindres	Moteur type	Alésage x course	Cylindrée	Puissance	PTC	PTR	Production	Vitesses	Production minimale	Particularités
V4 CT 3 D	6 cyl	CT 3 D	115 x 130	8 100 cm³	130 ch à 2 200 t/mn	16 000 kg	26 000 kg	1956 à 1958	5	239 ex.	
V4 CT 3 DT	6 cyl	CT 3 D	115 x 130	8 100 cm³	130 ch à 2 200 t/mn	16 000 kg	26 000 kg	1956 à 1958	5	41 ex.	
5 DCSbT	6 cyl	DCS	125 x 140	10 300 cm³	160 ch	19 000 kg	35 000 kg	1956 à 1958	5	64 ex.	
4 CM 4 x 4	6 cyl	CT 3 D	115 x 130	8 100 cm³	130 ch à 2 200 tr/mn	13 500 kg		1956	5	9 ex.	
Série « Rhône » à cabine ZU Unic											
ZS 7	6 cyl	CT 3 D	115 x 130	8 100 cm³	120 ch	14 500 kg	22 500 kg	1958	5		Remplace le 4 CT 3 D
ZS 7 T	6 cyl	CT 3 D	115 x 130	8 100 cm³	120 ch	14 500 kg	22 750 kg	1958	5		Pas de production connue
ZS 9	6 cyl	CT 3 D	115 x 130	8 100 cm³	130 ch	16 900 kg	26 900 kg	1958	5		Remplace le V4 CT 3 D
ZS 9 T	6 cyl	CT 3 D	115 x 130	8 100 cm³	130 ch	16 900 kg	26 450 kg	1958	5		Pas de production connue
ZS 7.2	6 cyl	CT 3 D	115 x 130	8 100 cm³	120 ch	14 500 kg	22 500 kg	1959	5		Remplace le ZS 7
ZS 7 T 2	6 cyl	CT 3 D	115 x 130	8 100 cm³	120 ch	14 500 kg	22 750 kg	1959	5		Pas de production connue
ZS 9.2	6 cyl	CT 3 D	115 x 130	8 100 cm³	130 ch	16 900 kg	26 900 kg	1959	5		Remplace le ZS 9
ZS 9 B 2	6 cyl	CT 3 D	115 x 130	8 100 cm³	130 ch	16 900 kg	26 900 kg	1959	5	1 ex.	Exemplaire d'homologation
ZS 9 T 2	6 cyl	CT 3 D	115 x 130	8 100 cm³	130 ch	16 900 kg	26 450 kg	1959	5		Pas de production connue
ZS 103	6 cyl	ZU 94	118 x 150			18 000 kg		1960	5		Remplace le ZS 9.2

celui du ZS 9 de 16,9 tonnes. Ils arborent cependant une calandre légèrement retouchée qui rappelle les calandres en deux parties des 4 C et 5 D. Baptisés *Rhône* dans un souci d'harmonisation avec les camions de la gamme Unic qui portent des noms de cols français², les ZS 7 et 9 portent encore le monogramme « Saurer 130 CV ». En revanche, ils sont dotés d'une direction à gauche, à l'inverse de tous les types de la gamme Saurer jusqu'en 1958.

En 1959, ils deviennent respectivement **ZS 7.2** et **ZS 9.2** tandis qu'un **ZS 9 B 2** apparaît. Leurs caractéristiques restent quasiment inchangées.

1960, la fin de la route

Enfin, en 1960, les ZS 7.2 et ZS 9.2 sont remplacés par un modèle unique, le **ZS 103** (disponible en empattements extra-court, court, normal et long) équipé d'un moteur...

Unic ! Il s'agit du six cylindres 118 x 150 du ZU 94. L'avant reste le même et le nom subsiste encore quelques mois mais cela ne trompe personne. Seul l'autocar **ZS 15 V** qui est présenté cette année-là (PTC 11,5 tonnes) utilise encore le moteur Saurer CT 3 D, et son existence sera plus qu'éphémère. De la vieille marque de Suresnes, Unic ne gardera que le système d'injection breveté.

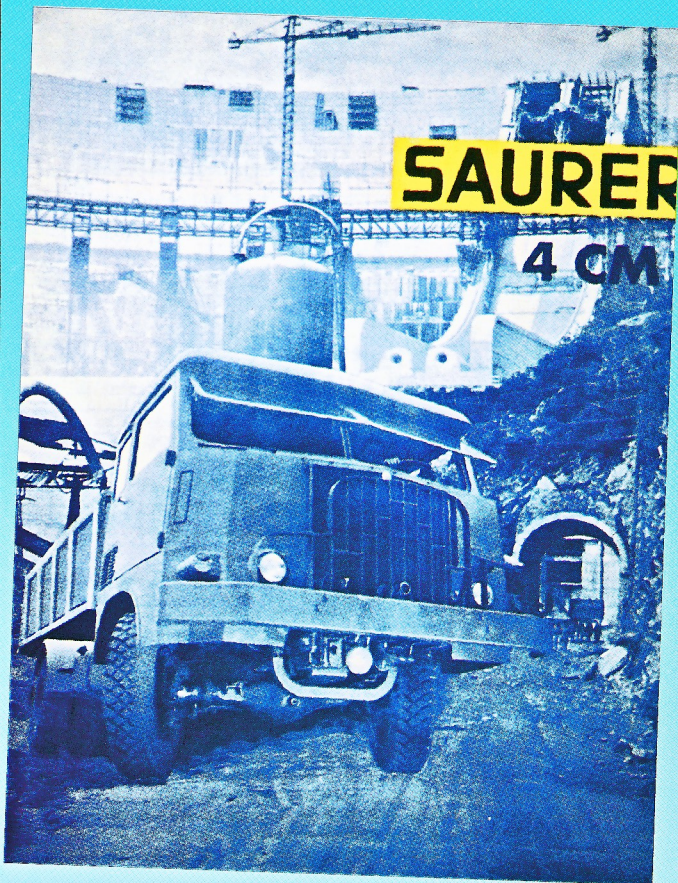
Partis sur la pointe des pieds, les camions Saurer laisseront un bon souvenir dans le cœur des chauffeurs. Malgré des sièges le plus souvent non suspendus, ils offraient un bon niveau de confort et surtout une insonorisation

2. Tourmalet, Bussang ou Izoard, pour n'en citer que quelques-uns. Le choix du nom *Rhône* pour les derniers Saurer est sans doute lié au fait que, comme le fleuve, la firme française prenait sa source en Suisse.

Ci-dessous.

Un autocar de 34 places plus chauffeur, réalisé en 1953 sur châssis 3 CT 3 D réalisé par Pelpel à Rennes. Les splendides ailes galbées qui bordent le capot demeurent, avec la calandre, le seul élément de carrosserie d'origine usine. La longueur du capot ne devait pas faciliter les manœuvres. Pour éviter d'éventuels (et coûteux) travaux de carrosserie, le client, M. Asselin, a fait installer deux tiges surmontées de boules pour mieux appréhender le gabarit du véhicule. Le pare-chocs a même été découpé pour y incorporer des phares anti-brouillards et percé pour ménager le passage de manivelle. Les phares chromés attestent de la finition « luxe » de cet autocar qui assurait la ligne régulière Orléans-Beaune. (Photo Pelpel)





Ci-contre.

Couverture du seul catalogue connu du Saurer 4 CM, et plus généralement du seul catalogue connu de véhicules de la série CM destinés au marché civil. La cabine du 4 CM est très similaire à celle du 3 CM. Il est cependant impossible d'apprécier leurs différences car le modèle qui illustre le présent catalogue est un 3 CMa militaire, reconnaissable à ses feux de black-out. La calandre reproduisant le sigle Saurer subsiste, tout comme le pare-brise ouvrant. Sous cet angle, le pont avant est bien visible. A la différence du 3 CM, le 4 CM est équipé d'un moteur diesel.

Ci-dessous.

En 1968, Saurer France est mort et bien mort mais le nom Saurer subsiste sur les routes de France comme le prouve ce rarissime tracteur 9 GV 4 S-LL fabriqué par Saurer Autriche et importé en France par la société MAM installée à Trappes (Yvelines). Immatriculé en Ardèche, ce véhicule a été photographié au début des années soixante-dix en Bourgogne sur la RN 6 à la Roche-en-Brénil (Côte-d'Or).

(Photo J.-J. Franchaud)

En bas.

Sous des apparences de Berliet, cet autocar dissimule un châssis Saurer 4 CT 3 D de 14 tonnes de PTC. Destiné aux postes sarroises, ce véhicule assurait visiblement une ligne à destination de Sarrebruck. Il a été immatriculé dans une série réservée à la Sarre alors placée sous mandat français. Le pare-brise panoramique, tout comme les portes pliantes et vitrées sur toute leur hauteur, donne à ce véhicule de 37 places, une allure résolument moderne. La plaque du carrossier, bien que visible, est malheureusement illisible.

(Photo Iveco/Etienne Cadet)



remarquable. Personne n'oubliera leur long museau qui « avait de la gueule », ni la musique de leur six cylindres très silencieux qui « tournait vraiment rond ». Si les 160 chevaux eurent une longévité moyenne, les 100 chevaux et surtout les 130 chevaux s'avèrent pratiquement inusables...

Si la production quasi artisanale des camions de Suresnes garantissait un bon niveau de finition, elle augmentait aussi de façon non négligeable le prix de vente. Les causes principales de ce phénomène étaient une productivité médiocre et surtout des charges qu'il fallait répartir sur un nombre très restreint de véhicules. Pour ces raisons, l'acheteur type de la marque restait surtout le petit patron transporteur, et peu de flottes s'équipèrent en Saurer, mis à part des entreprises de déménagement. □

