(Extrait du dossier documentaire n°10 : « GDR et TDR)

Janvier 1946 : sortie du premier GDR Berliet de l'après-guerre.

1944-1946 : les constructeurs automobiles français se redressent péniblement, malgré la destruction partielle de l'outil de travail et la pénurie des matières premières.

Début 1946, la production Berliet est de 180 véhicules par mois, dont 100 GDR.

plaquette "La reconstruction des ponts de Lyon, 1945"

Baptisé GDR7D, cette nouvelle version offre une charge utile de 7000 kg , avec une variante « châssis court » prévue pour être carrossée en benne basculante.

Dépliant publicitaire de 1946

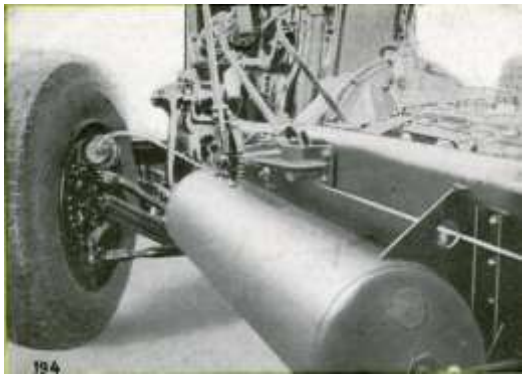
En 1948 apparaît le GDR7W, dernier fleuron de la lignée :

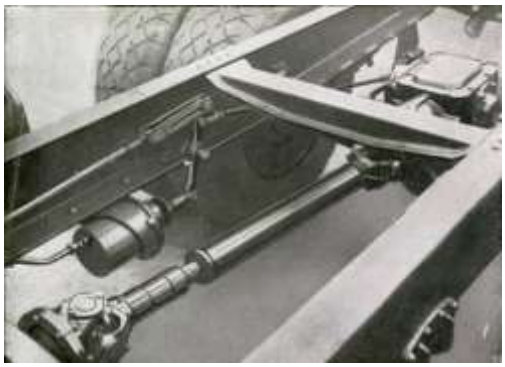
PTC de 13 tonnes réparti en :
4 tonnes sur l'avant et 9 tonnes sur l'arrière.

Pare-chocs plus épais et décoré de deux baguettes en aluminium

Ses nouveautés techniques :

Servofreins Westinghouse à air comprimé sur les 4 roues. Ce système améliore de façon significative le temps de réaction, ainsi la distance de freinage est plus courte et la conduite plus sûre.





Principe de fonctionnement :

Un compresseur entrainé par le moteur, gonfle une bouteille d'air comprimé située derrière la cabine. Ce réservoir est relié par des canalisations à 4 poumons de freins disposés à 80 cm de chaque roue. Lors du freinage, ces derniers actionnent des tringles qui commandent le serrage des mâchoires sur les tambours.

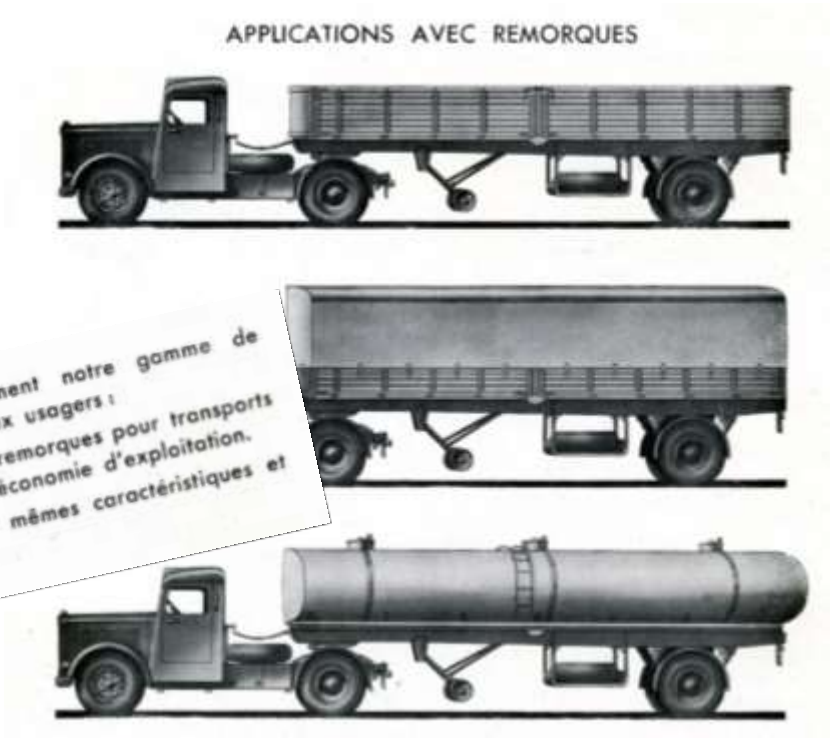
Direction **« licence Mill » à vis et écrous oscillants** à contact à billes, permettant une douceur accrue.

1800 GDR sont construits pour l'année 1948, soit 36% du chiffre d'affaires de Berliet.

Les tracteurs TDR7W et TDM10W

Ce nouveau tracteur complète avantageusement notre gamme de poids lourds et donnera satisfaction à de nombreux usagers :
Rapidité de chargement - interchangeabilité de remorques pour transports variés - gain de fret utile - maniabilité extrême - économie d'exploitation.
Dérivé du 7 tonnes GDR7W il possède les mêmes caractéristiques et perfectionnements mécaniques que celui-ci.

Extrait s de fiche technique



Problème majeur des ensembles à semi-remorque : le freinage.

les Berliet TDR7W et TDM10W sont conçus pour y répondre au mieux : les freins à air comprimé **Westinghouse** équilibrent les efforts de freinage sur l'ensemble des roues. En cas de rupture d'attelage, le freinage automatique du tracteur et de la semi-remorque est assuré.

TDM10W (à gauche) et TDR7W : On distingue les flexibles de freins reliant le tracteur à la semi-remorque

Le Berliet TDR7W de la Fondation Berliet : réhabilitation d'un grand classique

Sa restauration a été réalisée par de talentueux professionnels avec le soutien de la Fondation du patrimoine grâce au mécénat de Motul.

CARTE D'IDENTITÉ

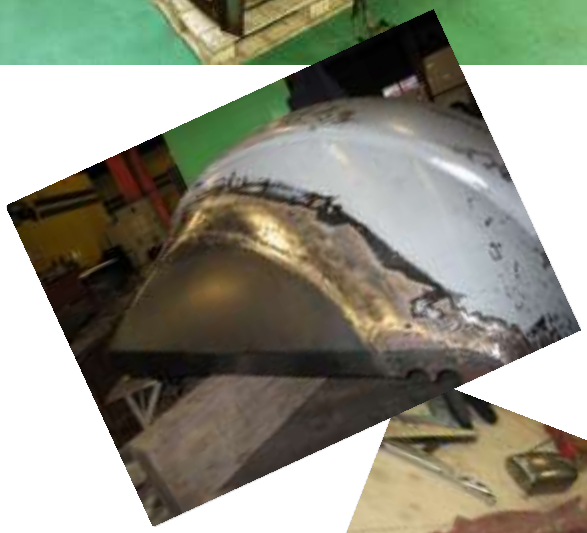
- Date de fabrication : 1948

- Moteur Berliet-diesel 4 cyl. 120 x 160 (licence Ricardo Comet III), 7,2 litres de cylindrée, 85 ch. à 1 650 tr/mn.
- Boîte de vitesses 4 AV et 1 AR
- Pont AR à double démultiplication.
- Direction à billes, licence Mill.
- Freins à air comprimé Westinghouse sur l'ensemble des roues. (En cas de rupture d'attelage, le freinage automatique du tracteur et de la semi-remorque est assuré.)
- Opérations d'attelage et dételage automatiques.
- Rayon de braquage de 8 m.
- Consommation de 27 litres de gasoil aux 100 km
- Vitesse maximum de 52,4 km.

©Fondation Marius Berliet

Quelques étapes de restauration…

La cabine d'origine, en très mauvais état, est remplacée par la partie arrière d'une cabine de GDR. La tôlerie des ailes et du capot est reconstituée et formée au marteau par notre spécialiste.



©Fondation Marius Berliet

Ensemble châssis, moteur…

…boîte… embrayage…

…moyeu arrière.

Le résultat… après de très nombreuses heures de travail.

©Fondation Marius Berliet

©Fondation Marius Berliet

Intérieur et tableau de bord…

Aux côtés du siège du conducteur, la confortable banquette peut accueillir deux, voire trois personnes !

Dernière étape :

Finitions et peinture…

Marque de fabrique du « **spécialiste du poids lourd** », sa silhouette classique et puissante inscrit ce TDR 7 W dans la lignée des matériels **Berliet** qui ont marqué les transports du XXe siècle.

©Fondation Marius Berliet – 01/2015