Une marque,
un camion,
une renaissance…

Restauration du camion 1CRD de 1936

(Extrait du dossier documentaire n°5)

Fondation de l'Automobile Marius Berliet

39 avenue Esquirol 69003 LYON

Centre d'Archives et de Documentation

tél : 04 78 54 15 34

mail : centredoc.f.berliet@orange.fr

Nathalie Maubert – 01/2012

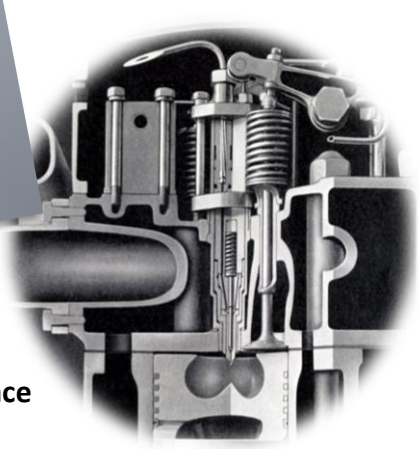
Le Saurer 1CRD de la Fondation Berliet : cure de jouvence méritée pour un fringant « senior » de 76 ans

Ce magnifique camion est né en 1936 à la succursale Saurer de Lyon, 252 cours Gambetta. Acheté par les **Transports Boyet de Beaurepaire (Isère)**, il effectue un service de messageries entre cette localité du Nord-Dauphiné et Lyon (65 km). Réquisitionné par l'Armée française en août 1939, il est restitué à son propriétaire un an plus tard à Fréjus. Entre 1942 et 1945, pénurie de carburant oblige, il fonctionnera au bois avec le système de gazogène Imbert. Utilisé partiellement à partir de 1963, **ce n'est qu'en 1972 qu'il prendra sa retraite définitive… après 36 ans de service !**

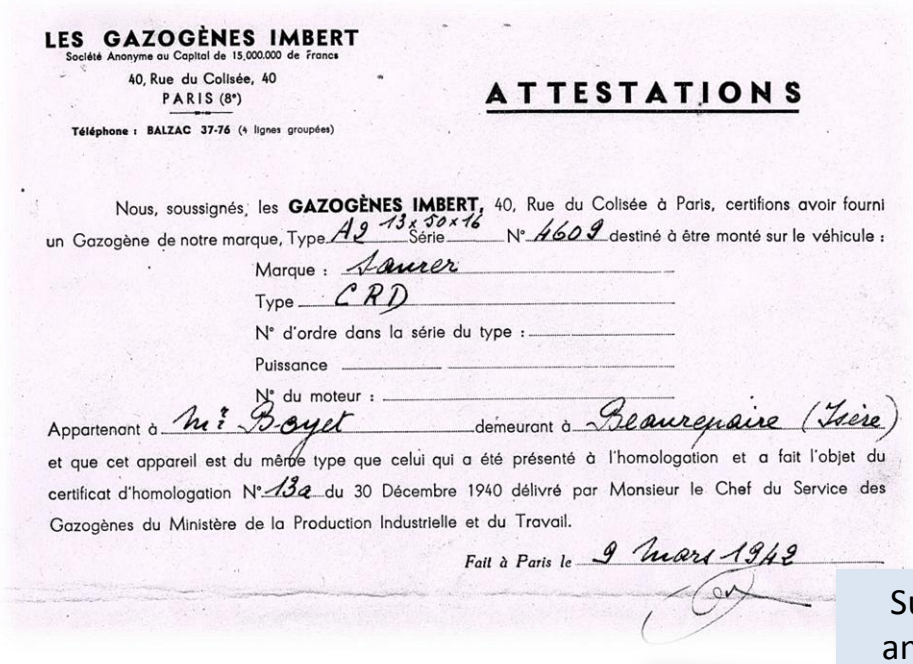
Donné par la famille **Boyet** en novembre 1988, il dormait dans nos réserves. Nous lui offrons aujourd'hui une nouvelle jeunesse grâce au soutien de la **Fondation du Patrimoine** et à la générosité de la société **Motul.**

Caractéristiques techniques :

Moteur diesel 4 cylindres 105x130 de 4,5 litres de cylindrée
Injection directe et double turbulence « Système Saurer »
Pompe d'injection avec régulateur limitant le nombre de tours et contrôlant le ralenti
Boîte 5 vitesses (4e en prise directe et 5e démultipliée)
Freinage au pied à transmission hydraulique agissant sur les 4 roues
Transmission par cardan avec relais intermédiaire
Direction à droite
Poids du châssis carrossé chargé (maximum) : 5,300 kg



Coupe de l'injection directe à double turbulence « système Saurer »



LES GAZOGÈNES IMBERT
Société Anonyme au Capital de 15.000.000 de Francs
40, Rue du Colisée, 40
PARIS (8e)
Téléphone : BALZAC 37-76 (4 lignes groupées)

ATTESTATIONS

Nous, soussignés, les **GAZOGÈNES IMBERT**, 40, Rue du Colisée à Paris, certifions avoir fourni un Gazogène de notre marque, Type A2 13x50x16 Série ____ N° 4609 destiné à être monté sur le véhicule :

Marque : Saurer
Type CRD
N° d'ordre dans la série du type : ____
Puissance ____
N° du moteur : ____

Appartenant à Mr Boyet demeurant à Beaurepaire (Isère)
et que cet appareil est du même type que celui qui a été présenté à l'homologation et a fait l'objet du certificat d'homologation N° 13a du 30 Décembre 1940 délivré par Monsieur le Chef du Service des Gazogènes du Ministère de la Production Industrielle et du Travail.

Fait à Paris le 9 mars 1942

Pose d'un gazogène, rallongement du châssis, transformation du fourgon… un camion robuste qui a évolué au rythme des impératifs de travail.

Sur cette photo de la fin des années 30, on voit le fourgon avant sa transformation.

Le fourgon d'origine a été surélevé par un carrossier au début des années 1950 : une rehausse à ridelles protégée par une courte bâche est surmontée d'un toit amovible, coulissant grâce à un dispositif sur galets. Cette modification permettait le chargement et le transport de fret volumineux.

Lors des différentes étapes du démontage, on peut visualiser la structure de la caisse…

Mise à nu de la caisse et début des travaux : du bois, de la tôle, de la rouille… et beaucoup « d'huile de coude » en perspective !

La cabine est en bois tôlé, comme tous les véhicules des années 30.
Le fourgon possède une structure métallique, la face avant, la partie médiane des faces latérales et le toit sont en tôle, la face arrière et le bas des côtés sont en bois.

La configuration polyvalente du fourgon permet le transport de marchandises très variées, comme c'est souvent le cas dans les services de « messageries »

L'ossature métallique a été nettoyée et sablée. Le plancher, les tôles de couverture et les parties bois sont remplacés…

Le châssis…

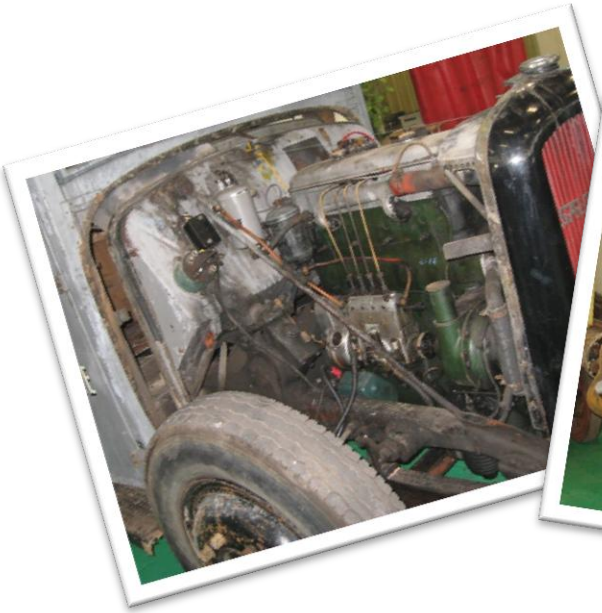
Au démontage, on s’est aperçu qu’il avait été rallongé de 30 cm.

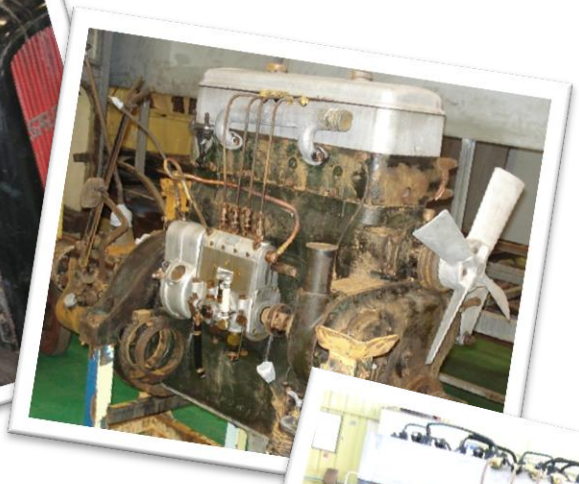
et les ailes.

La tôlerie est entièrement refaite et formée à la main…

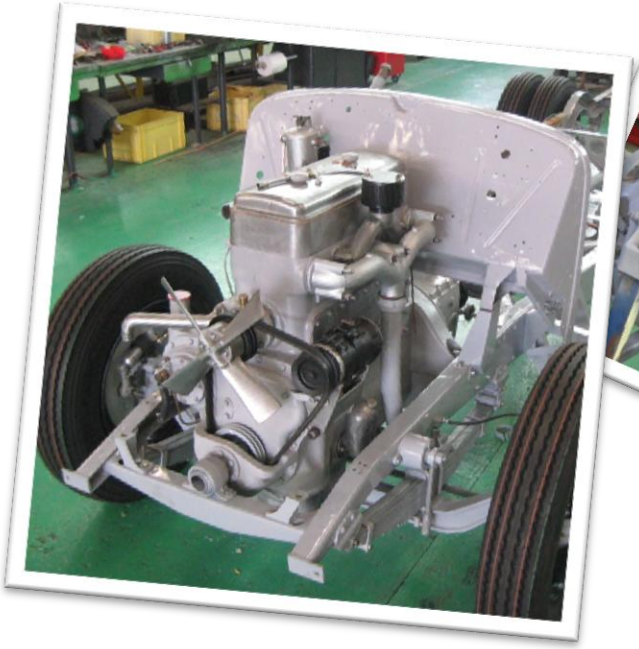
Le moteur diesel

4 cylindres et sa pompe d'injection… …dépose et étapes de restauration





Les organes de la chaîne cinématique (moteur, boîte, pont…) sont encore en excellent état pour leur âge, mais nécessitent tout de même un démontage et un nettoyage complet, ainsi que le changement de tous les joints d'étanchéité.



Une partie de la cabine en bois tôlé a été confiée aux élèves de la section Menuiserie de l'école de production Boisard à Vaulx-en-Velin (Rhône). Le reste de l'opération est mené à bien par nos spécialistes… Du travail d'artistes !

Entre décembre 2010 et octobre 2011…

Moins d'un an pour une réhabilitation exemplaire.