

Aux origines du GLR : modernisation... standardisation

A partir de 1947, le Bureau d'Etudes BERLIET travaille à une nouvelle gamme de camions pour remplacer les types GDC, GDR et GDM, fabriqués depuis 1935.

Objectif : rationaliser la construction en standardisant les composants des moteurs et l'habitacle des cabines. Cette mise en commun des pièces principales réduira ainsi les coûts de fabrication et simplifiera le service après-vente des véhicules (réparation, gestion des pièces de rechange...)

Résultat :
une gamme
complète
mise au point
en 6 ans :

- le **GLR** (1949),
- le **GLC** (1951)
- le **GLM** (1953)



Vue d'ensemble du Bureau d'Etudes vers 1947.

« Un visage nouveau, une technique nouvelle... »

Depuis 1936 : le camion **GDR**,
7 T de charge utile

Cabine à structure bois tôle située à l'arrière du moteur. Moteur 4 cylindres 7,2 l de cylindrée. Boîte 4 vitesses. Vitesse maximale : 60 km/h.

Arrêt de la production : 1952

Fin 1949 : le camion **GLR**,
7 T de charge utile

Cabine en métal embouti, position « semi avancée » par rapport au moteur. Moteur 5 cylindres 7,9 l de cylindrée. Boîte 5 vitesses. Vitesse maximale : 70 km/h.



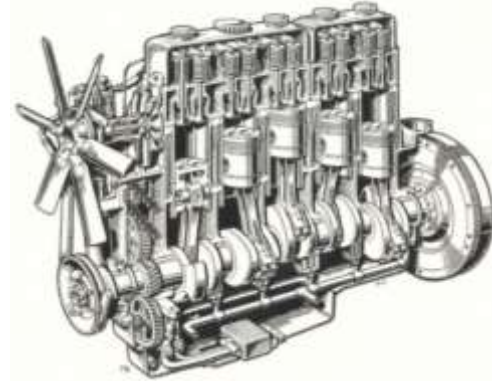
Le moteur cinq cylindres, un choix industriel

Jusqu'alors, dans la gamme Berliet, chaque moteur de 4 et 6 cylindres avait ses propres dimensions. Leur fabrication demandait plusieurs machines et opérations d'usinage. Un projet de standardisation est lancé dès 1947...

Objectif : La mise en commun des composants principaux des moteurs (l'unité cylindre et les culasses) dans le but de réduire les coûts de fabrication, de faciliter la grande série et de simplifier le service après-vente.

Les trois nouveaux moteurs Berliet auront tous la même cylindrée unitaire : 120x140.

La dimension des cylindres étant fixée, il fallait donc jouer sur leur nombre pour atteindre la puissance requise. Un cinquième cylindre est envisagé pour le futur moteur de milieu de gamme. Présenté fin 1949, il est le premier-né du programme : c'est le **MDU**.



Moteur MDX (1951) - 4 cyl. 120x140 : composé de deux culasses de deux cylindres.

Moteur MDU (1949) - 5 cyl. 120x140 : composé d'une culasse de deux cylindres et d'une culasse de trois cylindres.

Moteur MDZ (1953) - 6 cyl. 120x140 : composé de deux culasses de trois cylindres.



Résultat :

Deux modèles de culasses et **un** modèle d'unité cylindre suffisent pour réaliser **trois** types de moteurs.

Cette unité cylindre commune va permettre d'unifier également la fabrication des pièces mobiles (soupapes, pistons, segments, bielles, axes, coussinets etc.)

©Fondation Berliet - Lyon

EN CRÉANT SES MOTEURS
4, 5 et 6 CYLINDRES DE
LA SÉRIE DES 120x140
BERLIET
a réalisé la
STANDARDISATION
de toutes les pièces d'usure
Il en résulte :

- leur fabrication en très grande série synonyme de qualité.
- la simplification et la réduction du stock de rechange et des frais engagés pour le constituer.
- l'immobilisation du véhicule réduite au minimum par la certitude d'un approvisionnement immédiat.

EN FIN DE COMPTE PLUS
QUE JAMAIS L'ACHAT D'UN
BERLIET SE TRADUIT PAR
ECONOMIE

Une nouvelle cabine à structure entièrement métallique

Avant 1949 : les cabines étaient réalisées en bois « tôle » : l'ossature était en frêne, recouverte de tôles d'acier clouées.



Après 1949 : une structure métallique composée d'éléments de tôle emboutis sous presse et assemblés selon la méthode de la soudure électrique par points.



...et une position semi-avancée :

Avant : les camions avaient une cabine traditionnellement placée à l'arrière du moteur.



... ou une cabine avancée (moteur sous la cabine ou dans la cabine).



Après : la cabine en position intermédiaire cumule les avantages des deux autres : capot raccourci, meilleure visibilité, longueur carrossable augmentée derrière la cabine, accès au moteur facilité.

Conformément à l'objectif de normalisation, la nouvelle gamme de camions GLC, GLR et GLM aura un habitacle de cabine commun : seule différera la longueur du capot.



Le poste de conduite dispose d'un siège baquet réglable en hauteur, d'un plafonnier électrique... Le pare-chocs est arrondi pour améliorer la surface balayée nécessaire au braquage et la sécurité en cas de collision.

Un outil de travail polyvalent

Dans les années 60, les grandes entreprises de transport de marchandises sont encore peu nombreuses : souvent, les « transporteurs » sont des « patrons chauffeurs », des artisans qui ne possèdent que trois ou quatre véhicules en moyenne et ont commencé leur carrière avec un seul camion.

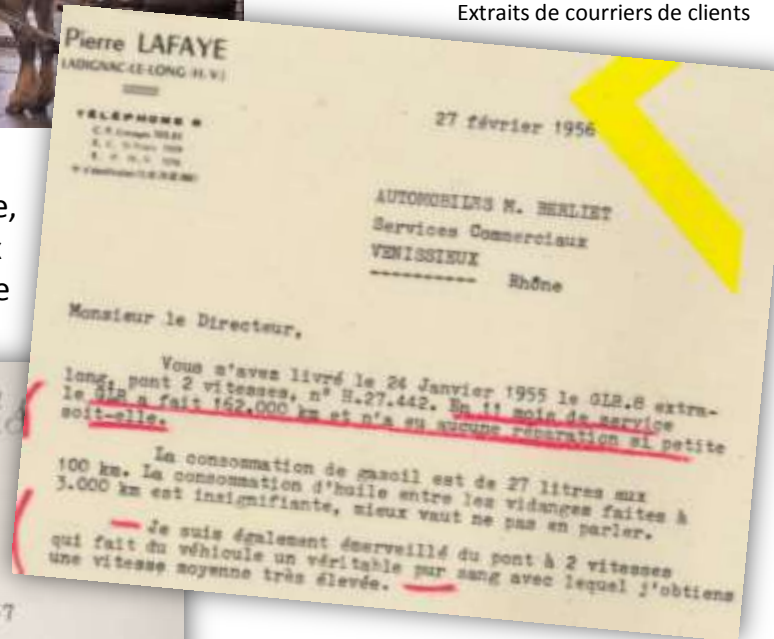
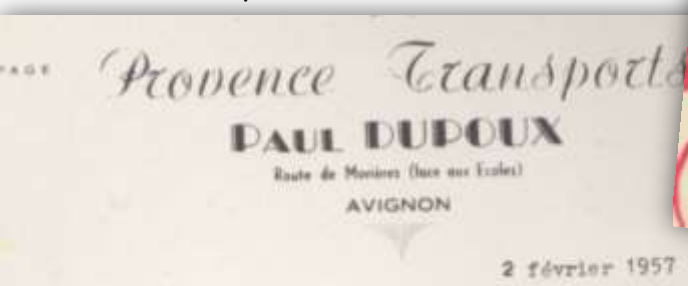


1964 : Face à face entre l'un des deux derniers chevaux de l'entreprise de transports Benoît à Beaune, et le plus ancien des quatre Berliet GLR de la société.

Extraits de courriers de clients

Le GLR est très vite apprécié :

ce succès est basé sur une robustesse inégalée, un approvisionnement rapide et peu coûteux en pièces de rechange permettant une grande simplicité d'entretien.



Son gabarit et sa structure permettent une bonne répartition des charges et autorisent des utilisations variées, tant dans les transports routiers que dans les chantiers et services divers.

Monsieur le Directeur,
des AUTOMOBILES BERLIET
AVIGNON

Monsieur le Directeur,

En tant que premier possesseur d'un BERLIET du type GLR.8, sorti en mars 1950, je viens par la présente vous exprimer la satisfaction donnée par ce matériel.

Par la suite, cette satisfaction s'est solidée par la commande d'autres véhicules de votre Marque, soit un GLR.8, un GLS et un GIM.

Ces camions assurent un service régulier, notamment un trafic journalier sur SAINT ETIENNE, en ce qui concerne le GLR.8 parcourant ainsi en moyenne 120.000 km par an; pour le GIM, ce dernier est affecté au trafic hebdomadaire AVIGNON PARIS ROUEN et effectue en moyenne de 90.000 à 100.000 km par an.

D'autre part, les employés de vos Services Après-Vente sont d'une amabilité parfaite et nous trouvons chez eux un dévouement sans bornes pour les dépannages rapides exigés trop souvent par les membres de notre profession.



Grâce au châssis bien équilibré, on peut même atteler une remorque supplémentaire (surnommée « belle mère » dans le jargon des chauffeurs.)

Plus de cent mille Berliet GLR construits entre 1949 et 1986

1949



GLR8

Moteur Ricardo 5 cyl. 120 ch.
PTC 13, 5 tonnes

64 000 GLR 5 cylindres,
29 000 GLR 6 cylindres,
7 000 GLR tracteurs.

1956



GLR8b

Moteur Ricardo 5 cyl. 125 ch.
PTC 15,5 tonnes

1960



GLR8M2

Cabine M2 moteur Magic 5 cyl.
150 ch. PTC 17 tonnes

1965



GLR8M3

Cabine Relaxe moteur Magic
5 cyl. 150 ch. PTC 17,5 tonnes

1975



GLR160a

moteur M520 5 cyl.
150 ch. PTC 19 tonnes

...Mais le GLR, c'est aussi :

Jusqu'à 35 % de la production **BERLIET**.
40 % de parts de marché des véhicules
de 10 tonnes utilisés en France en 1960.
20 000 exemplaires fabriqués dans
les filiales du Portugal, du Brésil,
du Maghreb et d'Afrique Noire...

Le camion GLR8M2 de la collection de la Fondation Berliet

Ce véhicule a été offert en 2005 par Monsieur Yves Giraud, transporteur à Venosc (Isère).



Berliet GLR8M2 NL

1^{er} mise en circulation :
1962, nouvelle cabine
M2, moteur Magic
MDU24M 5 cyl. **150 ch.**
Boîte FBNB 5 vitesses,
PTC 17 tonnes.

