



COMMUNIQUE DE PRESSE

BUGATTI, AUTOCAR ET CAMION SAURER : LA FONDATION DU PATRIMOINE ET MOTUL SE MOBILISENT POUR LE PATRIMOINE AUTOMOBILE

responsable presse

Laurence Lévy

téléphone

00 33 (0)1 53 67 76 05

mail

laurence.levy@fondation-
patrimoine.com

La Fondation du Patrimoine, grâce à son partenariat avec Motul, apporte son concours financier à des projets de sauvegarde et de valorisation du patrimoine automobile. Cette année, trois véhicules emblématiques de l'industrie automobile et des transports routiers en bénéficient :

- **une Bugatti type 28 Torpedo 1921-1923, propriété de l'Association pour la gestion du Musée national de l'Automobile – Collection Schlumpf à Mulhouse (Haut-Rhin)**
- **un autocar Saurer 3 CT3D de 1937, propriété de l'Association Autocars Anciens de France à Betschdorf (Bas-Rhin)**
- **un camion Saurer diesel type 1 CRD 1936, propriété de la Fondation de l'Automobile Marius Berliet à Lyon (Rhône)**

Des manifestations auront lieu à l'occasion de la signature des conventions de financement de la restauration de ces différents véhicules. Elles se tiendront respectivement :

1. MARDI 29 JUIN 2010 A 12H

Signature de la convention relative au camion Saurer, au siège de la Fondation de l'Automobile Marius Berliet – 39 avenue Esquirol à Lyon 69003, en présence de :

pour la Fondation du patrimoine : Messieurs Frédéric Néraud, directeur général, Jacques Roussey, délégué régional et Michel Rivoire, délégué national pour le développement durable ;

pour Motul : Monsieur Ernst Zaugg, président ;



pour la Fondation de l'Automobile Marius Berliet : Monsieur Paul Berliet, président-fondateur, Monsieur Philippe Brossette, président, Madame Monique Chapelle, vice-présidente, Monsieur Paul Piemontese, directeur.

Lors d'une visite préalable, organisée à 11h30, le camion sera exposé avant travaux, ainsi qu'un camion de même catégorie en cours de restauration (Garage Renault Trucks, avenue Henri Germain à Saint-Priest 69800). En outre, une visite des archives est prévue au siège de la Fondation Marius Berliet lors de la signature.

2. JEUDI 1ER JUILLET 2010 A 12H

Signature de la convention pour la Bugatti au sein du Musée national de l'Automobile – Collection Schlumpf - 192, avenue de Colmar à Mulhouse 68051, en présence de :

pour la Fondation du patrimoine : Messieurs Frédéric Néraud, directeur général, Pierre Goetz, délégué régional, Jean Haeringer, délégué régional adjoint, Pierre Wick, délégué départemental Haut-Rhin, Pierre Grutter, délégué départemental Bas-Rhin, André Heckendorn, délégué de pays région Mulhouse, et Madame Marie-Odile Kammerer, déléguée de pays Nord Alsace ;

pour Motul : Messieurs Hervé Amelot, directeur général, et François Lesage, coordinateur international ;
pour l'Association pour la gestion du Musée national de l'Automobile : Monsieur Michel Samuel-Weis, président, et vice-président de Mulhouse Alsace Agglomération ;

pour l'association du musée national de l'automobile : Monsieur Guy Daesslé, président, et président de la commission culture du Département du Haut-Rhin.

3. JEUDI 1ER JUILLET 2010 A 17H

Signature de la convention pour l'autocar Saurer au sein de l'Association des Autocars Anciens de France – 2, route de Soufflenheim à Betschdorf 67660, en présence de :

pour la Fondation du patrimoine : Messieurs Frédéric Néraud, directeur général, Pierre Goetz, délégué régional, Jean Haeringer, délégué régional adjoint, Pierre Wick, délégué départemental Haut-Rhin, Pierre Grutter, délégué départemental Bas-Rhin, André Heckendorn, délégué de pays région Mulhouse, et Madame Marie-Odile Kammerer, déléguée de pays Nord Alsace ;

pour Motul : Messieurs Hervé Amelot, directeur général, et François Lesage, coordinateur international ;
pour l'Association des Autocars Anciens de France : Michel Kugler, président, Josy Schwanger, vice-président, Franck Siegrist, trésorier, et Jean-Louis Eschenlauer, secrétaire.

2. PARTENARIAT ENTRE LA FONDATION DU PATRIMOINE ET MOTUL

La Fondation du Patrimoine a reçu pour mission de sauvegarder et de mettre en valeur les très nombreux trésors méconnus et menacés du patrimoine national, souvent non protégés par l'Etat.

Depuis son apparition à la fin du XIXe siècle, le patrimoine motorisé a eu un impact certain sur notre société, notre économie, notre urbanisme.

La sauvegarde du patrimoine, à l'origine réservée aux chefs d'œuvres, édifices et sites remarquables, s'ouvre désormais à d'autres domaines, et s'intéresse aux multiples facettes de l'activité humaine.

Le patrimoine automobile occupe une place essentielle dans le cœur des Français. Sa sauvegarde contribue au maintien de nombreux métiers d'excellence, domaines dans lesquels la France possède un savoir-faire reconnu.

Grâce à son partenariat avec le groupe Motul, un des spécialistes mondiaux de la lubrification des moteurs, la Fondation du Patrimoine s'engage dans la préservation et la valorisation du patrimoine motorisé roulant.

Leur action commune a déjà permis ces deux dernières années la restauration de six véhicules :

2008

- camion-citerne essence Desmarais Frères de 1924 exposé au Musée des 24 Heures dans la Sarthe ;
- camion pompier Renault de 1923 exposé au Musée des 24 Heures dans la Sarthe ;
- moteur d'avion Blériot XI exposé au Musée de l'Aviation de Melun-Villaroche dans l'Essonne.

2009

- Porsche 917 exposée au Musée des 24 Heures dans la Sarthe ;
- cabriolet Georges Irat MDU de 1937 exposé dès la fin de sa restauration - prévue en octobre 2010 - au Musée Auto-Moto-Vélo de Châtellerauld dans la Vienne ;
- tracteur chenillard vigneron TC25 de 1955 entreposé au sein de l'association Tracteurs en Weppes dans le Nord.

3. LA FONDATION DU PATRIMOINE EN QUELQUES MOTS

La Fondation du Patrimoine, créée par la loi du 2 juillet 1996, est un organisme privé indépendant à but non lucratif, dont la vocation est de défendre et de mettre en valeur le patrimoine de proximité, sous toutes ses formes.

La mobilisation du mécénat est au cœur de la mission qui lui a été confiée par le législateur. La Fondation du Patrimoine est l'expression de l'idée neuve selon laquelle les acteurs privés, particuliers et entreprises, ont désormais un

rôle majeur à jouer dans la sauvegarde et la mise en valeur du patrimoine, aux côtés des pouvoirs publics nationaux et locaux. La Fondation du Patrimoine est présente sur l'ensemble du territoire à travers ses 24 délégations, et grâce à un réseau de plus de 400 délégués bénévoles.

La Fondation du Patrimoine a soutenu, depuis sa création, près de 12 000 projets publics ou privés, représentant l'équivalent de près de 850 millions d'euros de travaux. Elle contribue ainsi efficacement à la création d'emplois (2 400 emplois en moyenne créés ou maintenus chaque année dans le bâtiment), participe au développement durable local, et à la transmission des savoir-faire traditionnels.

4. MOTUL, UN GROUPE D'EXCEPTION DANS LE SECTEUR DES LUBRIFIANTS

A la pointe des techniques non conventionnelles, pionnier des lubrifiants 100% synthèse, impliqué au plus haut niveau de toutes les disciplines des sports mécaniques, Motul est un des spécialistes mondiaux de la lubrification des moteurs et l'un des très rares indépendants du lubrifiant. Une somme de compétences et une capacité à relever les défis qui valent à l'entreprise la confiance des constructeurs, motoristes et industriels les plus exigeants.

Le groupe a célébré en 2003 les cent cinquante ans de sa marque. Soucieux de la préservation du patrimoine automobile et industriel - spécifiquement pour ce qui a trait aux engins motorisés – il est engagé aux côtés de la Fondation du Patrimoine depuis cette date.

Les véhicules sélectionnés pour 2010 viennent avantageusement compléter la série de ceux choisis par Motul les années précédentes. En effet, tant par leurs usages variés : une Bugatti Torpedo - voiture mythique s'il en est - un autocar et un camion Saurer tous deux véhicules utilitaires – part essentielle du patrimoine automobile – que par leurs différents propriétaires : la fameuse collection Schlumpf, l'Association des Cars Anciens de France et la célèbre fondation Marius Berliet, ils permettent au groupe Motul – le temps d'une collaboration autour de la restauration d'un véhicule - de créer le lien entre des groupes de personnes animées par une même passion pour les engins motorisés et leur technologie, et partageant un attachement sincère à la sauvegarde du patrimoine automobile et industriel. C'est une fierté pour le groupe de réunir ces gens par affinités, de créer un lien entre des passionnés authentiques pour partager, ensemble, une culture, des plaisirs, une émotion...

5. FICHE DETAILLEE DE LA BUGATTI TYPE 28 TORPEDO 1921-1923 (MNA 0310)

Maître d'ouvrage :

Association pour la Gestion du Musée National de l'Automobile – Collection Schlumpf

Nom du représentant :

Monsieur Michel SAMUEL-WEIS – Président

CONTEXTE

Située à Mulhouse en Alsace, la Cité de l'Automobile - Musée National - Collection Schlumpf - est le plus grand musée automobile du monde, il s'étend sur plus de 25.000 m².

En 1935, Hans et Fritz Schlumpf créent la société anonyme pour l'industrie lainière et leur empire ne cesse de croître. Fritz, passionné de voiture, collectionne les véhicules qu'il abrite dès 1964 dans sa filature de Mulhouse, qui deviendra le futur musée. Au fil des ans, près de 400 pièces, véhicules, châssis ou moteurs, rallient discrètement l'usine de Mulhouse. L'équipe chargée de les restaurer est tenue au secret. Une partie de l'ancienne filature est luxueusement aménagée à cet effet.

Dans les années 1970, l'industrie textile décline. En 1976, les frères Schlumpf cèdent leurs usines et un conflit social ne tarde pas à éclater. Les Schlumpf se réfugient en Suisse. En 1977, à Mulhouse, des syndicalistes pénètrent dans le "musée" et découvrent stupéfaits, la collection. Baptisé "Musée des Travailleurs", le site sera occupé pendant deux ans. Menacée d'être mise en vente pour combler le déficit de leur groupe industriel, cette collection fut classée monument historique en 1978. Elle fut ensuite vendue en 1981 à l'Association du Musée National de l'Automobile.

L'Association du Musée National de l'Automobile de Mulhouse, formée par les collectivités publiques et des partenaires privés, acquiert collections, terrains et bâtiments. L'Association pour la Gestion du Musée National de l'Automobile de Mulhouse est chargée d'assurer sa gestion. La collection est répartie en trois grands espaces dans lesquels les véhicules sont présentés par ordre chronologique.

DESCRIPTIF

La Bugatti 28 est un prototype exceptionnel dans l'histoire de la marque : il a été présenté pour la première fois par la marque de Molsheim au Salon de Paris en 1921. C'est le seul exemplaire restant aujourd'hui ; le second, modifié pour tester le type 44 en 1926-1927, aboutit à la plus populaire des Bugatti de tourisme à 8 cylindres.

Le type 28 marque un changement radical puisque pour la première fois, il présente un châssis de tourisme luxueux qui n'affiche aucune vocation sportive. En effet, depuis 1909, Ettore Bugatti a construit sa renommée sur des petits véhicules à quatre cylindres, d'environ 1.5 litres alors que nous sommes en présence d'un 3 litres qui affiche 90CV à 3400 tour/minutes (vitesse 130km/H, 2 carburateurs Bugatti).

Bugatti ne poursuit pas ses recherches dans cette voie nouvelle du luxe et revient rapidement à des châssis plus sportifs. Au lendemain de la Première Guerre Mondiale, il concentre l'essentiel de ses efforts à la conquête de records de vitesse dans les compétitions.

Le type 28 du musée est unique au monde. Ce modèle est porteur de nombreuses améliorations ou inventions. Ettore Bugatti estimait tout d'abord qu'une cylindrée de 3 litres était l'idéal pour une voiture de tourisme. La puissance du moteur et son couple moteur devaient être suffisants pour procurer des performances honorables et propulser un grand châssis permettant d'accueillir des carrosseries spacieuses pour 5 passagers.

Pour faciliter les réglages du moteur selon les nécessités du terrain, Ettore Bugatti a ramené au volant quatre molettes de réglage qui permettent au conducteur d'adapter au mieux les fonctions liées au carburateur. Le châssis du Salon de Paris annonçait d'autres éléments d'avant-garde comme le freinage hydraulique sur les quatre roues, qui grâce à un système de double piston devait éviter le blocage brutal des roues. Autres dispositifs de 1921, réalisés cette fois-ci : le levier de vitesse entre les deux places avant ; un volant à branches rapprochées réglable en hauteur ; deux carburateurs Bugatti à boisseau tournant.

NATURE DES TRAVAUX ENVISAGES

Outre les recherches documentaires et les contacts avec les divers spécialistes, la voiture a fait l'objet d'un constat d'état détaillé avant son départ chez le carrossier pour la dépose de la carrosserie : cette dépose était indispensable pour vérifier le degré d'authenticité de celle-ci que tout le monde pensait mise en place par Schlumpf.

La restauration se déroulera en deux phases : la première réalisée directement par l'atelier du musée. Celui-ci intervient à tous les stades de la restauration : dès l'amont pour le diagnostic global jusqu'à la garantie de la cohérence du résultat obtenu. Chaque restauration de véhicule se conforme à des règles spécifiques aux « Musées de France ». C'est le rôle de l'atelier du musée que de garantir le respect de ces règles. La seconde phase de restauration est confiée à des prestataires extérieurs.

La Bugatti sera démontée ; son châssis transporté à Carpentras et sa carrosserie à Strasbourg.

Intervention sur la carrosserie :

- Dépose complète des panneaux et façonnage d'un ensemble de panneaux extérieurs en tôle acier,
- Remise en état par soudure du marchepied,
- Reprise des dégradations sur les ailes avant et arrière,
- Décapage par brossage du capot (la peinture d'origine a été enlevée par les Schlumpf).

Travaux de sellerie : restauration de l'habillage intérieur.

Mise en peinture complète et vernis sur boiseries.

Mécanique :

- Démontage complet du moteur pour expertise,
- Remise en état des instruments de bord,
- Vérification du circuit de freinage,
- Démontage du circuit essence,
- Démontage du circuit électrique.

Ce projet de restauration permettra la remise en route de ce prototype exceptionnel dans l'histoire de la marque.

CALENDRIER DE L'OPERATION

La durée des travaux est de 10 mois.

6. FICHE DETAILLEE DE L'AUTOCAR SAURER DIESEL TYPE CRD 1936

Maître d'ouvrage :

Association Autocars Anciens de France – Futur Musée de l'Autocar de Betschdorf

Nom du représentant :

Monsieur Michel KUGLER - Président

CONTEXTE

L'association des Autocars Anciens de France a été créée en février 2007 sous forme d'association à but non lucratif. Elle est née de la volonté de quelques passionnés d'autocars et notamment d'autocars anciens.

A travers leur activité professionnelle (autocariste, vendeur d'autocars ou acteur spécialistes du transport en commun), ces amateurs se sont rendus compte que de nombreux autocars réformés « traînaient » dans des arrières-cours ou au fond de hangars chez des transporteurs. Tous ces véhicules témoignent d'un passé industriel français historique.

Il est, en France, plutôt rare de rencontrer des associations qui se chargent de remettre en état et conserver des véhicules de transport en commun (moins de 200 cars sauvegardés). Ce type d'activité est beaucoup plus répandu dans les pays voisins, en Allemagne ou en Grande-Bretagne, en raison de la forte implication des pouvoirs publics et des constructeurs d'autocars et de bus à conserver la mémoire industrielle (jusqu'à 8000 autocars préservés en Allemagne !).

Les ambitions de l'association visent à :

- restaurer ces véhicules le plus fidèlement possible par rapport à leur état d'origine,
- retrouver, pour les sauver de la destruction, les autocars anciens et notamment les véhicules de transport en commun français, ou ayant été homologués en France, construits depuis les débuts de l'industrie automobile,
- regrouper et exposer les véhicules restaurés dans un musée pouvant recevoir du public,
- participer à diverses manifestations-expositions et autres excursions en autocars.

Pour la restauration des véhicules, l'association fait appel à :

- des bénévoles, membres de l'association ; il s'agit surtout de conducteurs de cars, mécaniciens et carrossiers d'entreprises de transports, actifs et retraités,
- des associations et institutions qui s'occupent de réinsertion professionnelle,
- des lycées techniques professionnels,
- des prestataires extérieurs pour les travaux spécifiques.

Le projet final de l'association est la création d'un fond associatif privé inaliénable qui serait regroupé dans un espace unique du Musée de l'Autocar situé à Betschdorf.

DESCRIPTIF

L'autocar présenté est le dernier SAURER 3 CT3D à carrosserie BESSET de 1937.

La marque SAURER a été créée en 1853 en Suisse par Franz SAURER. Elle construit d'abord des machines à broder, puis à partir de 1888 des moteurs à essence, puis à l'huile lourde (Diesel). En 1896, la société SAURER produit ses premières automobiles mais ce créneau est délaissé dès le début du XXème siècle : la société se spécialise dans la construction de camions.

Très rapidement la marque SAURER devient leader dans le monde pour la fabrication de camions ; elle dispose d'usines en Angleterre, Amérique du Nord, Espagne et bien sûr en France. Ses châssis et moteurs, réputés pour leur solidité, sont carrossés en autocars par de nombreux carrossiers français et étrangers : Gangolff à Colmar, Besset, Lavistre et Martel à Annonay, Da Rosa en région parisienne... En 1956, SAURER vend son usine française de camions à UNIC. En 1982, la production de camions est rachetée par Mercedes Benz.

En 1913, Joseph BESSET crée son usine de carrosserie à Annonay en Ardèche. Tout comme Messieurs Citroën et Michelin, il était un pionnier. Après la construction d'automobiles, il se spécialise rapidement dans la création de carrosseries d'autocars sur des châssis en tout genre : Citroën, Saurer, Renault, Berliet, Floirat... Plus tard, l'usine est rachetée par Renault qui crée alors la SAVIEM, devenue plus tard Renault Véhicules Industriels.

Il s'agit du seul exemplaire de ce type de véhicule existant encore, aussi bien en France que dans d'autres pays comme la Suisse, où les SAURER sont beaucoup plus répandus parmi les collectionneurs. Malgré un état de conservation très dégradé, ce véhicule peut être encore sauvé.

NATURE DES TRAVAUX ENVISAGES

En 1937, on utilisait des châssis de camion qui avaient comme principaux défauts d'être à l'époque surdimensionnés et trop lourds, mais qui présentent un intérêt non négligeable aujourd'hui : même corrodé, il est toujours assez solide pour supporter la carrosserie. De plus, il est pratiquement complet : il ne manque aucune pièce mécanique, ni les sièges, éléments souvent absents sur les anciens autocars retrouvés.

Les seuls éléments manquants sont le capot moteur et la calandre. Les compagnons du devoir (compagnons du tour de France) ont accepté le challenge de reconstruire ces deux éléments au vu des photos d'époque. Les tôles latérales de carrosserie sont des tôles plates, donc facilement interchangeables. Les vitres latérales ainsi que les pare-brises sont plats, donc il est aisé de les redécouper ; pour les deux petites vitres arrière latérales, l'association utilisera du plexiglas.

Le véhicule fera l'objet d'une restauration précise :

- travaux de mécanique : ouverture du moteur et vérification de la pompe à injection / dépose des freins et remplacement des réservoirs à air et des conduites d'air,
- travaux de carrosserie : remplacement de panneaux latéraux / apprêtement de la carrosserie / mise en peinture du châssis,
- vitrages : découpage et remplacement,
- sellerie : dépose et remontage des sièges / regarnissage de 43 sièges en similicuir.

Le véhicule sera exposé au futur Musée de l'Autocar sur le site de Betschdorf, dont l'ouverture est prévue au printemps 2011. Il sera aussi soumis tous les six mois au contrôle technique poids lourds pour effectuer des sorties sur route : promenades touristiques pour les enfants des quartiers défavorisés de Strasbourg, petites sorties avec les visiteurs du musée ainsi qu'avec les salariés des entreprises qui ont soutenu financièrement l'implantation du Musée de l'Autocar.

CALENDRIER DE L'OPERATION

La durée des travaux est de 12 mois.

7. FICHE DETAILLEE DU CAMION SAURER DIESEL TYPE CRD 1936

Maître d'ouvrage :

Fondation de l'Automobile Marius Berliet

Nom du représentant :

Monsieur Philippe BROSSETTE - Président

CONTEXTE

Créée en janvier 1982 par les descendants du constructeur lyonnais Marius Berliet et par Renault Véhicules Industriels devenu Renault Trucks, la Fondation Marius Berliet est reconnue d'utilité publique dès sa constitution.

Elle s'est donné deux objectifs :

- la sauvegarde et la valorisation du passé de l'automobile de la grande région lyonnaise ;
- la sauvegarde et la valorisation de l'histoire du camion, car et bus de l'ensemble des marques françaises.

Son siège social se situe dans la demeure de Marius Berliet décorée par Louis Majorelle et Jacques Grüber de l'École de Nancy. C'est, à Lyon, un des rares témoins de l'Art Nouveau. Protégée au titre des Monuments Historiques en 1989, elle conserve intacte sa décoration initiale d'une remarquable unité.

DESCRIPTIF

Historique

1853 : Franz Saurer, compagnon forgeron, ouvre une petite fonderie et un atelier à St Georges en Suisse. En 1863, il épouse la veuve d'un industriel de la ville d'Arbon près du lac de Constance et y transfère son atelier de mécanique. L'entreprise construit avec succès des machines à broder et à tisser. Franz décède en 1882.

En 1888, Adolf Saurer, fils du fondateur et passionné de mécanique, construit un premier moteur à pétrole (type Otto). Ces premiers exemplaires équipent des groupes électrogènes.

1896 : des moteurs de fabrication Saurer sont montés sur des automobiles et des véhicules utilitaires légers. La firme sort sa première voiture en 1904.

En 1903, Saurer a déjà construit un poids lourd de 5 T utiles. Il est suivi de modèles plus légers. Hippolyte, le fils d'Adolf, travaille aux côtés de son père en qualité d'ingénieur. Dès 1908, des essais de moteurs diesel rapides sont entrepris avec la contribution personnelle de Rudolf Diesel. Ils seront suspendus en 1913, avec la mort de ce dernier.

La firme s'étend avec la création d'une usine en Autriche (Vienne) en 1906.

En 1907 et 1908, Saurer propose des camions solides, performants et très sûrs sur les routes de montagne, grâce à un frein moteur qui rentre en action par déplacement de l'arbre à cames (brevet déposé Saurer). A cette période, les camions de la marque participent avec succès aux concours de poids lourds organisés par le ministère de la Guerre français mais ils ne peuvent bénéficier des primes d'achat et d'entretien prévues en faveur des acquéreurs. En effet,

seuls les véhicules entièrement construits en France ont le droit de bénéficier de cette aide publique.

Pour s'implanter en France, Saurer doit donc y installer une unité de production. En 1910, la marque suisse rachète la vaste usine de la firme Darracq-Serpollet construite au 67 rue de Verdun, à Suresnes. Le site est récent et les machines-outils modernes. « Automobiles Industrielles Saurer » va très vite assurer la production de toutes ses pièces et monter intégralement ses véhicules. Saurer France est né.

En 1912, La firme ouvre une succursale à Lyon, au 232 Cours Gambetta (Actuellement Cours Albert Thomas, quartier de Monplaisir). L'usine est réalisée par l'architecte Louis Payet. On y assemblera des poids lourds sur des châssis fabriqués à l'usine de Suresnes, jusqu'au début des années 1950.

A la veille de la première guerre Mondiale, Saurer a déjà plusieurs filiales à l'étranger (Allemagne, Pologne, Espagne...) et vend des licences en Angleterre et aux Etats-Unis.

En 1917, Adolf Saurer décide d'abandonner la fabrication de voitures de tourisme et lance sa gamme A, une série « révolutionnaire » de camions. Ces châssis, véritables précurseurs du camion moderne, sont construits selon un système modulaire et peuvent être commandés en 2, 3, 4 ou 5 tonnes de charges utiles.

Adolf Saurer décède en 1920. Hippolyte prend la direction des usines qu'il transforme en Société Anonyme. Le moteur diesel rapide l'intéresse et il reprend les essais interrompus avant la guerre. Parallèlement à ces travaux, il développe une nouvelle génération de véhicules, le type B. En 1926, le moteur diesel est prêt pour la fabrication en série. A partir de 1928, le client peut choisir, dans la même gamme, un camion à moteur essence ou diesel. Cette même année, Saurer signe un accord de licence avec le constructeur italien OM Brescia qui deviendra la base d'une étroite collaboration. Un an plus tard, Saurer devient majoritaire de la firme Automobiles Berna à Olten.

A partir de 1932, la loi suisse édicte de nouvelles ordonnances concernant le poids et la puissance des véhicules. Saurer est contraint à préparer une gamme en conformité, la future série C.

Parallèlement, Hippolyte Saurer met au point un moteur diesel doté d'une injection directe et double turbulence. Connue sous le nom de « Système Saurer », ce nouveau principe voit le jour en 1934. Il favorise la combustion, réduit l'émission des gaz d'échappement, assure une marche plus silencieuse et une puissance supérieure. Cette innovation est un succès qui va entraîner la cession de nouvelles licences à des constructeurs de renommée mondiale.

La nouvelle série C est présentée dès 1934, avec des véhicules de 1,5 T à 11 T de charge utile. Parmi eux, le camion léger 1CRD est l'un des plus polyvalents : son gabarit réduit et sa charge utile de 3 tonnes en font un véhicule idéal pour les clients qui exigent à la fois une vitesse relativement élevée (50 km/h) et un coût d'exploitation économique. Moderne pour l'époque, il est équipé du nouveau moteur diesel Saurer et d'une boîte 5 vitesses.

En 1930-1935, Saurer est à son apogée : la firme possède des filiales, ateliers de montage, et fabricants sous licence en France, Autriche, Allemagne, Belgique, Pologne, Bulgarie, Espagne, Angleterre, Italie... mais aussi aux Etats-Unis, au Chili, en Colombie, en Australie et au Japon.

Hyppolite Saurer décède en 1936. L'ingénieur Albert Dubois qui fut son collaborateur des années durant, lui succède. La crise économique oblige Saurer à réduire ses activités sur le plan international mais, dans les bureaux d'études suisses, on œuvre à la mise au point de moteurs diesel à vitesses de rotation élevée avec turbocompresseurs, destinés aux autobus et automotrices. Pendant cette même période, Saurer sort des camions militaires tous terrains.

Au lendemain de la Seconde Guerre mondiale, Saurer lance un autobus de grande capacité, à transmission semi-automatique et embrayage hydraulique. Pendant ces années difficiles, la marque propose avec succès son premier car de tourisme à carrosserie autoportante et moteur à l'arrière. En France, l'usine de Suresnes fait réaliser par des carrossiers des cars qui comptent parmi les plus beaux de cette époque.

En 1955, Saurer sort sa nouvelle série type D, dotée de moteurs puissants (180 et 330 cv).

Cependant, En France, la reprise ne se fait pas : Saurer France ne construit que 528 véhicules pour 1955. L'usine de Suresnes est reprise par le constructeur Unic en 1956. En héritant ainsi du réseau commercial Saurer de l'outil industriel du site, la marque Unic confortera sa position de deuxième constructeur français.

Dans les années 1970, Saurer accroît sa production annuelle sur son site d'Arbon à 1500 véhicules. Malgré un réel dynamisme et de belles réalisations techniques, la crise pétrolière et la concurrence des grands constructeurs étrangers auront raison de la marque suisse. Après une collaboration avec le groupe Fiat-OM, elle s'associe en 1980 avec le deuxième constructeur suisse FBW pour fonder le groupe NAW. Malgré cela, les camions Saurer tomberont sous le contrôle de Daimler-Benz en 1983.

Le Centre de développement et d'essais moteurs de Saurer sur le site d'Arbon fait actuellement partie du groupe IVECO.

Données techniques

Approuvé par les Mines le 31 octobre 1934

Charge totale (carrosserie comprise) : 3,5 t

Charge utile : 2,7 t à 3 t

Moteur diesel

4 cylindres

Course et alésage : 105 x 130 mm

Cylindrée : 4,5 l.

Puissance : 60 CV à sa vitesse de régime qui est de 1 800 tr/mn

Consommation : 14 à 15 l aux 100 km

Boîte de vitesses : 5 démultiplications en marche avant, 4e en prise directe, 5e surmultipliée

Transmission par cardan

Pont arrière à simple réduction par engrenage conique

Direction commandée par vis et secteur

Freinage (système Lockheed) : commandé par servo-moteur à dépression

NATURE DES TRAVAUX ENVISAGES

Travaux de mécanique

Travaux de carrosserie

Travaux de menuiserie

Pneumatiques

CALENDRIER DE L'OPERATION

La durée des travaux est de 18 mois.

8. INFORMATIONS PRATIQUES

FONDATION DU PATRIMOINE SIEGE

23/25, rue Charles Fourier – 75013 Paris

Tél. : 00 (33) 1 53 67 76 00 – **Site** : www.fondation-patrimoine.com

Responsable presse : Laurence Lévy – **Tél** : 00 (33) 1 53 67 76 05

Mail : laurence.levy@fondation-patrimoine.com

Chargée de mission mécénat : Amandine Oudart – **Tél** : 00 (33) 1 53 67 75 97

Mail : amandine.oudart@fondation-patrimoine.com

FONDATION DU PATRIMOINE DELEGATION ALSACE

9 place Kléber – 67000 Strasbourg

Délégué régional : Pierre Goetz – **Chargée de mission** : Marion Adolph

Tél. : 00 (33) 3 88 62 70 77 – **Site** : www.fondation-patrimoine.com

Mail : delegation-alsace@fondation-patrimoine.com

FONDATION DU PATRIMOINE DELEGATION RHONE-ALPES

Fort de Vaise – 27 bd Antoine de Saint-Exupéry – 69009 Lyon

Délégué régional : Jacques Roussey – **Chargée de mission** : Laure Balagna

Tél. : 00 (33) 4 37 50 35 78 – **Site** : www.fondation-patrimoine.com

Mail : delegation-rhone-alpes@fondation-patrimoine.com

MOTUL

119 bd Félix Faure - 93300 Aubervilliers

Tél : 00 (33) 1 48 11 70 00 – **Site** : www.motul.fr

Responsable de la communication : Pierre-Yves Madeline – **Mail** : pmadeline@motul.fr

ASSOCIATION POUR LA GESTION DU MUSEE NATIONAL DE L'AUTOMOBILE – COLLECTION SCHLUMPF

192, avenue de Colmar – 68051 Mulhouse

Président : Michel Samuel-Weis – **Site** : www.collection-schlumpf.com/fr/schlumpf

ASSOCIATION DES AUTOCARS ANCIENS DE FRANCE – FUTUR MUSEE DE L'AUTOCAR DE BETSCHDORF

Maison des Associations – 1A, place des Orphelins – 67000 Strasbourg

Président : Michel Kugler – **Site** : www.autocarsanciensdefrance.fr

FONDATION DE L'AUTOMOBILE MARIUS BERLIET

39, avenue Esquirol – 69003 Lyon

Président : Philippe Brossette – **Tél** : 00 (33) 4 78 54 15 34

Mail : fondation.berliet@wanadoo.fr – **Site** : www.fondationberliet.org