



Na dřevoplyn jezdil
třiapůltunový
Berliet VDANG
Gazo-Bois (1938)

Klenoty na kolech

Foto Jan Tuček



Luc Court MC 2 s třilitrovým motorem
uvezl až 2,5 t nákladu



Hasičský Rochet-Schneider typ 18400
se šestiválcem 6,2 l (1921)



Saharský speciál Renault AGKD
se vznětovým čtyřválcem 8,4 l (1937)

JAN TUČEK, Le Montellier

Le Montellier, malá obec ležící tři desítky kilometrů severovýchodně od Lyonu, se koncem května jako každoročně proměnila v poutní místo příznivců značky Berliet.

Fondation de l'Automobile Marius Berliet, založená v roce 1982, udržuje a rozvíjí historické dědictví automobilky, které dal jméno její zakladatel a dlouholetý šéf Marius Berliet (1866 – 1949), ale také odkaz dalších značek z lyonské oblasti a celé francouzské produkce užitkových vozidel. Prezidentem nadace je Paul Berliet, sedmaosmdesátiletý syn zakladatele značky, vitální muž s přirozenou autoritou a šarmem. Depozitáře v areálu u Le Montellieru skrývají téměř dvě stovky vozidel, prim hrají Berliety s proslulou lokomotivou ve znaku. Marius Berliet s ní ozdobil své výrobky poté, co se mu v roce 1905 podařilo výhodně prodat licenci na výrobu čtyř typů osobních vozů americkému

výrobci lokomotiv ALCO (American Locomotive Company). Peníze investoval do podniku a firma Berliet se během dvou let stala největší automobilkou v Lyonu a okolí. Vybrali jsme několik exponátů, které ilustrují pestrost palety vozidel, udržovaných a renovovaných prostřednictvím Fondation Berliet. Firma Berliet vyráběla také osobní vozy od počátku století do konce třicátých let. Představitelem první generace je cestovní Berliet C1 ročníku 1908, šestimístný vůz se čtyřválcem 2,4 l/14 k (10 kW), převodovkou 4+Z a pohonem zadní nápravy kloubovým hřídelem, který dosahoval rychlosti 70 km/h. Lyonskou značku Rochet-Schneider, jejíž první automobil vyjel v roce 1895, reprezentuje hasičský vůz z roku 1921, poháněný řadovým šestiválcem 6,2 l, doplněným pětistupňovou převodovkou. Automobil opatřený dvoudílným výsuvným žebříkem a vodním čerpadlem Delahaye sloužil dlouhá léta v čokoládovně Menier v Noisielu (25 km od Paříže) a Fondation Berliet jej loni dostala darem

od francouzské filiačky koncernu Nestlé. V Lyonu se zrodil i lehký nákladní Luc Court MC 2 s užitečnou hmotností 2,5 t, pod jehož zaoblenou kapotou se skrývá čtyřválec 3,0 l, doplněný čtyřstupňovou převodovkou. Lehké rozpaky panují kolem roku výroby, na tabulce u vystaveného vozu i na něm samotném byl uveden leptočet 1935, v několika publikacích i na webových stránkách Fondation Berliet (www.fondationberliet.org) však najdeme pravděpodobnější rok 1929. Pro smíšenou přepravu osob a nákladů na Sahaře byl určen Renault AGKD z roku 1937. Za bohatě proslavenou šestimístnou trambusovou budkou má dřevěnou nástavbu krytou plachtou, jež chránila zavazadla a další náklad před větrem a pískem. Pohon obstarával vznětový čtyřválec 8,4 l s přímým vstřikem a čtyřstupňovou převodovkou. Nápis na bocích připomínají, že jej společnost Compagnie Générale Transsaharienne nasazovala na pouštní trase z alžírského Colomb-Bécharu přes Bidon V až

z historie

FONDATION BERLIET



Cestovní Berliet C1 se čtyřválcovým motorem 2,4 l (1908)



Poslední osobní vůz Berliet VIRP 2 se čtyřválcem 2,0 l (1938)

Foto Jan Tuček



Berliet T100 o celkové hmotnosti přes 100 tun se uplatnil na Sahaře



Terénní vůz Simca-Unix 1,5 t s motorem Ford V8 (1971)



Vlevo Berliet GRH 235 (1971), vpravo kapotový GBH 12 (1967)

do města Gao na břehu Nigeru. Už od roku 1923 vyvíjel Berliet užitková vozidla poháněná dřevoplynem. Typickým představitelem jejich druhé generace je sklápek VDANG z roku 1938 s užitečnou hmotností 3,5 t a nápisem Berliet Gazo-Bois na kapotě. Ten signalizuje přítomnost vyvíječe dřevoplynu Lambert, díky němuž stačilo na 100 km provozu asi 50 kg suchého dřeva. V letech 1937 až 1947 opustily továrnu Berliet ve Vénissieux (Lyon) asi tři tisíce vozů tohoto typu s různými nástavbami. Na podzim 1938 představil Berliet svůj poslední model osobního vozu VIRP 2 s obchodním pojmenováním Dauphine 39. Podvozek s čtyřválcem 2,0 l, převodovkou 4+Z, nezávislým zavěšením předních kol a poháněnou tuhou zadní nápravou byl dílem lyonské automobilky, karoserie však pocházela z Peugeotu 402 B a u Berlietu procházela kosmetickými úpravami. Dostávala zejména nově tvarovanou přední masku v americkém stylu. Do vypuknutí druhé světové války vzniklo asi 200 vozů, jež se staly labutí písní produkce osobních vozů Berliet. Gigantem je Berliet T100, představený v říjnu 1957. V letech 1957 až 1959 vznikly

jen čtyři kusy tohoto výjimečného vozidla (viz AR 3/03). V Le Montellieru je vystaven jediný dochovaný exemplář 5 m širokého a 15 m dlouhého vozu 6x6 s celkovou hmotností přes 100 t, a to v provedení, jež sloužilo na Sahaře k přepravě zařízení pro těžbu ropy. Jeho přeplňovaný vznětový Cummins V 12 o objemu 28 l dává výkon 700 k (515 kW) a prostřednictvím kapalného měniče točivého momentu je spojen se čtyřstupňovou převodovkou. Do Francie se T100 vrátil počátkem roku 1981 jako osobní dar alžírské vlády Paulu Berlietovi. Naopak velmi kompaktní je lehký terénní Simca-Unix 4x4 ročníku 1971 s motorem Ford V8 4,2 l/100 k (74 kW). Je to modernizovaná verze vozu vyráběného od roku 1959 v licenci Marmon-Herrington a nesoucího od 1964 označení Marmon-Bocquet. Jen 5,1 m dlouhý automobil má dvoustupňovou otevřenou budku s plátěnou střechou. Zlaté časy značky připomínají další dva exponáty. Klasiku v kapotovém provedení představuje třinápravový Berliet GBH 12 s pohonem 6x4 z roku 1967, novou generaci vozidel s hranatější trambusovou budkou a přeplňovaným motorem o čtyři roky mladší třinápravový Berliet GRH 235 Turbo. Připomeňme, že v roce 1975 automobilku Berliet převzal Renault a o tři roky později z ní a firmy Saviem vytvořil skupinu Renault Véhicules Industriels (Renault V.I.). Od roku 1980 pak stylizovaná lokomotiva udělala na všech vozidlech místo kosočtvrcí. ■