

LES ÉDITIONS
« CQT »
PRÉSENTENT

Le plus gros camion du monde (en 1958)



Et français en plus

(cocorico)

Dans les années 1950, la recherche pétrolière bat son plein dans l'Erg occidental du Sahara. Cette activité implique des installations lourdes ; mais comment transporter sans problème vers les points de forage tout ce matériel lorsque l'on évolue en plein désert ?





Fin 1956, le constructeur lyonnais Berliet ont une idée :

construire un camion géant ayant des capacités exceptionnelles et une charge utile gigantesque.

Conçu et fabriqué en un temps record, et dans le plus grand secret, il constitua la très grosse surprise du Salon de Paris en 1957. Ses dimensions hors normes imposèrent même la construction d'un hall de présentation "sur mesures".



BERLIET (premier constructeur français de poids-lourds) avait démontré sa capacité de parvenir au but qu'il s'était fixé.

Après une mission d'études de huit jours (du 20 au 28 janvier 1957) sa construction fut décidée et réalisée en moins de neuf mois (un exploit pour l'époque !) Le premier des quatre T100 sort de l'usine de MONPLAISIR en septembre 1957.



Le premier T100 de la série, construit en 1957, fut surtout plus un "modèle d'exposition" qu'un modèle actif. Il fut présenté lors de plusieurs salons ou manifestations (Paris, Lyon, Avignon et Helsinki en 1957 - Casablanca en 1958 - Francfort et Genève en 1959)



De retour à l'usine de MONPLAISIR de mai 1958 à septembre 1959 il effectua une série de tests avec son jumeau le T100 n°2, fut rallongé de 1,80m, repeint en rouge et reçu le nouveau moteur CUMMINGS de 700ch.

Il fut envoyé en Algérie en 1960 et basé à OUARGLA. Sa couleur est passée du rouge au blanc et des ridelles furent rajoutées. Il servit au transport de lourdes charges de matériels pétrolifères : derricks, treuils et autres matériaux dans la région du Grand Erg Oriental et Occidental

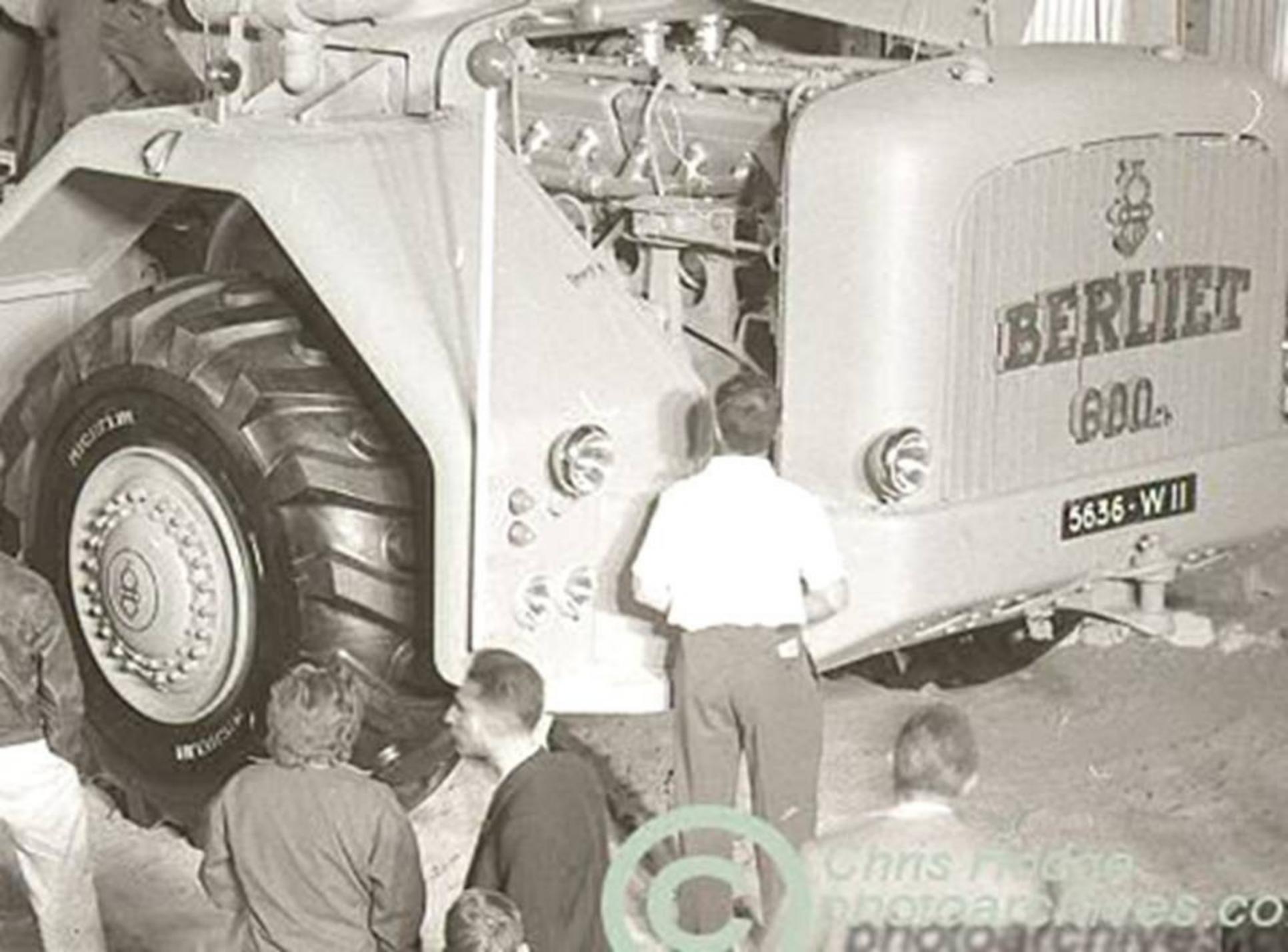


En octobre 1960, dans la cour du Camp MOLL, on voit de profil le BERLIET T100 n°1. La 2CV du capitaine DAUNIS, la LAND-ROVER d'accompagnement et la SAHARA du groupe de transport permettent de se faire une idée de la taille du T100. A noter que son frère, le BERLIET T100 n°2 est conservé à la Fondation Marius BERLIET.



Le premier T100 de la série, construit en 1957, fut surtout plus un "modèle d'exposition" qu'un modèle actif. Il fut présenté lors de plusieurs salons ou manifestations (Paris, Lyon, Avignon et Helsinki en 1957 - Casablanca en 1958 - Francfort et Genève en 1959).





Chris Feltz
photoarchives.co
photoarchives



Le magazine France Route numéro 304/305 de juillet/août est vendu avec un DVD retraçant l'histoire du plus gros camion du monde parti à la conquête du désert en 1958.



Le Berliet T100. Conçu et construit en à peine 9 mois, ce projet un peu fou a mobilisé tout le savoir faire de l'entreprise.



Un moteur de bateau de 600cv, puis 700cv, un moteur de Panhard pour assister les roues avant et les plus gros pneus disponibles à cette époque.



Utilisé pour transporter les pipe-line il sillonna le désert en transportant de lourdes charges.





Puis à la fin de la guerre d'Algérie, l'exploitation pétrolière fut confié aux américains.



Le T100 fut abandonné, jusqu'en 1981 date à laquelle la fondation Berliet récupéra le n°2.









BERLIET
600 ch.

1114-W-16

T.100
600 cv.
100 TONNES

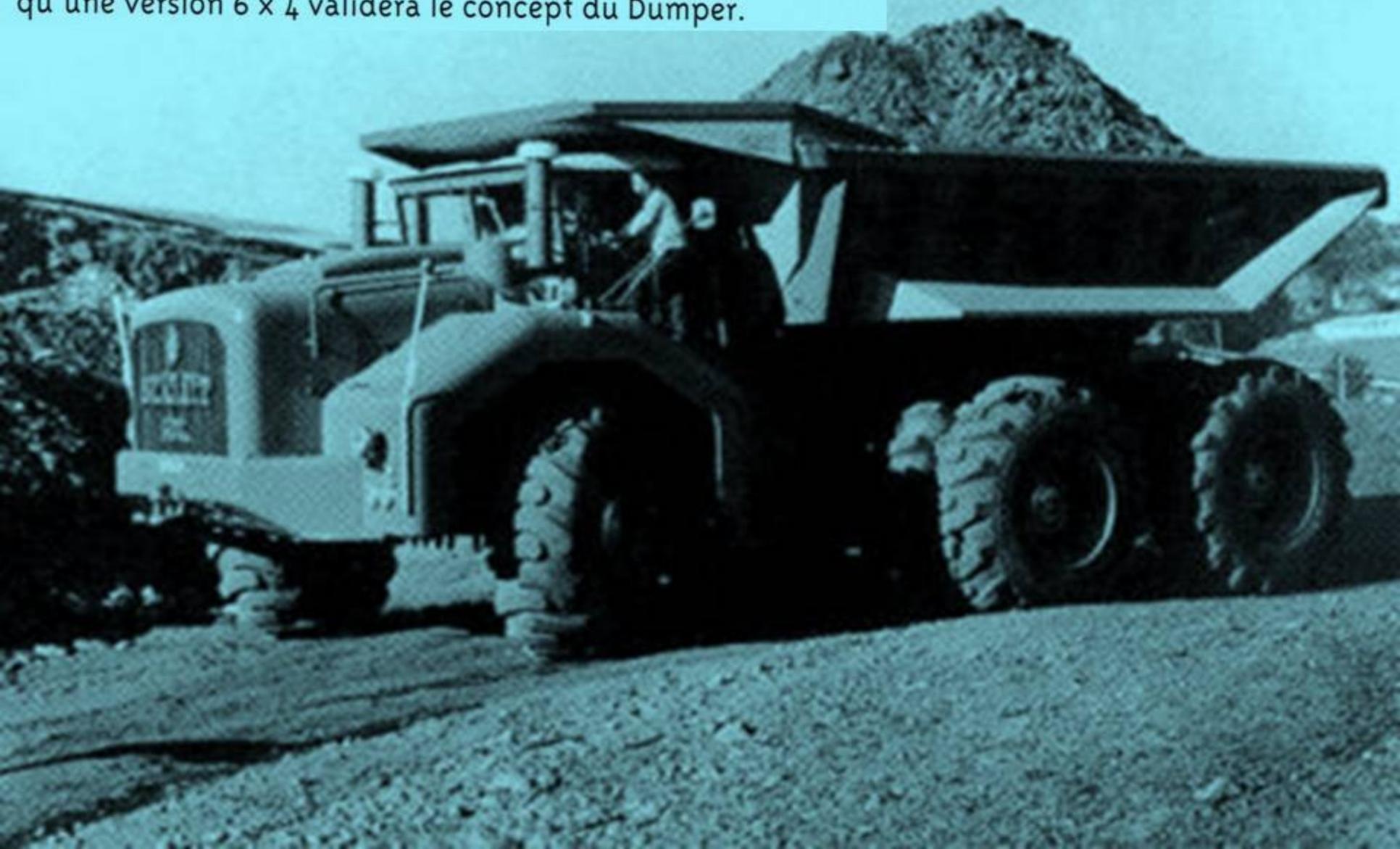


BERLIET

600_{ch}

114 W-16

Après la présentation du premier T 100 en 1957, Berliet décide la construction d'autres modèles de ce mastodonte à six roues. Le T 100 n° 2 sera ainsi intensivement utilisé en Afrique du Nord pour la recherche pétrolière, tandis qu'une version 6 x 4 validera le concept du Dumper.



Le T 100 n° 3 servit pendant quatre ans au transport d'uranium dans la mine à ciel ouvert de Bessines, en Haute-Vienne.



Le T 100 n° 2 reprend la majorité des éléments du T 100 n° 1. Il reçoit toutefois un moteur de 700 ch, qui a nécessité une légère surélévation du capot (mais il conserve curieusement jusqu'en 1962 le sigle 600 ch sur la calandre). Fabriqué en 1958, ce poids très lourd équipé d'un plateau embarque dès octobre de cette année à bord du cargo « Perregaux » pour rejoindre Alger. Avant d'entreprendre ses essais dans le Sahara, il est le clou de l'inauguration de l'usine Berliet de Rouïba puis est exposé devant la succursale Berliet d'Oran. En 1959, le Berliet T 100 n° 2 est affecté à des essais dans le Grand Erg



1000 ch pour le T 100 !

Berliet a longtemps considéré que les puissances des T 100 étaient trop justes. Certes, le V-12 turbocompressé passa de 600 à 700 ch en quelques mois, mais les ingénieurs eurent l'idée de greffer une toute autre motorisation sur le châssis du T 100. Une rapide visite chez Turboméca (société française spécialisée dans la réalisation de moteurs d'hélicoptères, dont les fameuses

séries Artouste, Astazou et Ariel) permit d'étudier de près un turbomoteur Turbo III C de 1 000 ch à 5 700 tr/mn. Afin de monter ce propulseur, un réducteur spécifique devait permettre d'attaquer les transmissions à environ 2 400 tr/mn. Cette étude, aussi séduisante fût-elle, n'eut pas de suite, la consommation étant beaucoup trop excessive.

occidental et entre en service en février de la même année. Il sert alors de porteur lourd 6 x 6 afin d'effectuer le transport de matériel de forage avec le T 100 n° 1, qui l'a rejoint. Ces engins exécutent des navettes de 500 km entre Touggourt et les puits de pétrole, avec des chargements atteignant 60 à 80 t. Avec l'indépendance de l'Algérie, en 1962, le T 100 n° 2 est abandonné aux mains des autorités algériennes. Rétrocédé à M. Paul Berliet, en 1981, le véhicule est actuellement exposé à la Fondation Marius Berliet à Lyon. Le n° 3 est construit en 1959. De couleur rouge vif, il s'agit d'un Dumper 6 x 4 de 80 t de charge utile. Ce véhicule sera utilisé intensivement quatre années durant dans une mine d'uranium dépendant du CEA, à Bessines, en Haute-Vienne. Avant d'être ferrailé, en 1978, il sera encore en 1965 au service de la société Bedel, qui l'exploitera dans la Drôme pour la construction d'une autoroute. Moins long que les T 100 n° 1 et n° 2, le T 100 n° 3 présentait toutefois un PTC de 155 t à cause de sa lourde benne Marrel.

Peint en rouge avec le toit blanc, le Dumper T 100 n° 3 est présenté au cinquantième des bennes Marrel en 1959.



Marque : Berliet

Modèle : T 100 n° 2

Type : 6 x 6

Moteur : Cummins Diesel VT 12 turbocompressé de 29,6 l de cylindrée, 12 cylindres en V de 700 ch

Boîte de vitesses : semi-automatique 4 vitesses
Clark R 1400 FS à 4 rapports avant et 4 rapports arrière

Suspensions : **avant** : doubles ressorts longitudinaux à lames plates et doubles amortisseurs hydrauliques ; **arrière** : double ressorts à lames inversés avec stabilisateur par barres de torsion

Châssis : longerons en acier, traverses en U rivetées ou vissées

Freins : à disques Messier type aviation, commande servo-hydraulique

Charge maximale par pneu : 25 t

PTAC : 103 t

BERLIET T100 N° 2/3

