

Berliet - Automarke mit Lokomotive

Die metallverarbeitenden Betriebe Frankreichs experimentierten schon vor der Jahrhundertwende mit dem Bau von Motorwagen. Auch Berliet gehörte dazu.



Marius Berliet hatte in Lion einen kleinen mechanischen Betrieb. Gemeinsam mit seinem Vater, der Weber war, entwickelten sie maschinelle Antriebe mit einem Benzinmotor.

Nach genügend Erfahrungen und der Mithilfe dreier Freunde, ermöglichte es Berliet, in seiner 90 qm großen Werkstatt 1895 das erste Auto zu bauen, nachdem er schon vorher Benzinmotoren entwickelt und vertrieben hatte.

Die Berliet-Wagen waren im Vergleich mit anderen Fabrikaten ebenbürtig und dies nicht nur im Hinblick auf ihre äußere Erscheinung. Schon 1897 gab es den schönen „Victoria“ mit Schlangrohrkühler, Holzspeichen-Räder und reifere Technik. Die Wagen waren mit einem Vierganggetriebe mit Kulissenschaltung, einem richtigen Lenkrad und mit einer wirksamen Handbremse ausgerüstet. Die Fahrzeuge erwiesen sich als wenig stör anfällig. Im Jahr 1899 wurden sechs 1,2-Liter-Wagen produziert.

Bereits 1900 mietet er eine 450 m² große Werkstatt, 1 Rue Paul. Michel Perret. 1902 erwarb er die Fabriken Audibert und Lavirotte (5.000 m²), den Embryo der Berliet-Fabrik in Monplaisir. Dort wurden die ersten Vierzylindermodelle mit Stahlrohrrahmen hergestellt.

Um 1905 kam es zu einer Verbindung mit der American Locomotive Co. in Providence. Der Generaldirektor dieser Gesellschaft, die sich bislang nur mit der Herstellung von Lokomotiven befasste kaufte eine Lizenz um 25000 Luisdor zur Fahrzeugfertigung. Die Berliet-Schöpfungen wurde unter amerikanischer Regie hergestellt. Die Fahrzeuge wurden unter den Namen Alco vermarktet. Der Kontakt zu der amerikanischen Lokomotivfabrik hatte zur Folge, dass in das Firmenzeichen des Lyoner Werkes ein Dampfproß aufgenommen wurde.

In Montplaisir, außerhalb von Lyon gründete Berliet 1906 seine erste LKW-Fabrik.



Jean Porporato nahm 1908 mit einem Berliet 40hp an der Targa Bologna und der Targa Florio teil.

Berliets Unternehmen vergrößerten sich rasch, bereits 1910 besaß er sieben Zweigbetriebe.

Den gestiegenen Ansprüchen folgend, entwickelte Berliet größere Typen, einen 60 PS starken 8,6-Liter und einen 11-Liter mit 80 PS, wobei einige Modelle mit Motoren mit oben gesteuerten Einlass-

ventilen ausgerüstet wurden.

Während des Ersten Weltkrieges wurde auf Rüstungsgüter umgestellt. Produziert wurden LKW und Mörsergranaten, da hier der Bedarf sehr groß war.

Nach dem 1. Weltkrieg wurde die Karosserieform amerikanisiert. Die neue Linienführung hatte glatte Flächen und einen tief gezogenen Fahrwerksrahmen. Die technischen Neuerungen waren Achsen, fest montierte Radscheiben und abnehmbare Felgen. In diesem neuen Stil erschien der Typ VB mit Dreiganggetriebe, mit Vierzylindermotor und 3,3 Liter Hubraum und ab 1923 wurden Vorderbremsen verbaut.



Das Werk war für die Produktion des "Berliet Type VB" mit 100 Autos pro Tag eingerichtet worden, was unter allen Umständen ein ehrgeiziges Ziel gewesen wäre. Der rasche Nachfragerückgang nach dem zu diesem Zeitpunkt einzigen Pkw-Modell des Herstellers, der den Qualitätsproblemen folgte, brachte das Geschäft in finanzielle Schwierigkeiten. Innerhalb eines Jahres wurden Verluste von 55 Millionen Franken verzeichnet. Das Überleben war zweifelhaft, und Berliet wurde 1921 in die Justizverwaltung eingewiesen. Marius Berliet selbst hielt 88% des Grundkapitals, konnte

jedoch nicht alle Gläubiger des Unternehmens zurückzahlen. Berliet konnte dennoch die operative Kontrolle behalten. In der darauffolgenden Dekade konnte Berliet, unterstützt durch eine anhaltende Erholung der Nachfrage, die wiederum eine wirksame Modellstrategie nach 1922 widerspiegelte, seine Schulden zurückzahlen und 1929 die finanzielle Kontrolle über das Geschäft bei den Banken zurückerlangen.

1921 eröffnet Berliet eine kleine Eisenbahnwerkstatt. Es wurden Benzinbetriebene Triebwagen, auf der „LKW“-Technik gefertigt. Sowie Lokomotiven für industrielle Nebens Strecken. Bis 1929 wurden rund zwanzig Einheiten verkauft.



Im Jahr 1937 erhielt das Triebwagenzentrum Grenoble 4 Berliet Triebwagen der Baureihen BE ZZDM 101 bis 104 sowie 2 Berliet-Triebwagen der Baureihen BE 3001 bis 3014 für den Verkehr auf der Strecke Lyon – Grenoble

Somit ist auch die Lokomotive im Berliet – Logo gerechtfertigt.

Der zweiachsige Triebwagen RCMC, befindet sich im Marius Berliet-Foundation.

Eine vollständige Palette für 1925

Mitte des Jahrzehnts stellte der Hersteller auf der Motor Show im Oktober 1924 erneut eine vollständige Palette von Automobilmodellen aus, obwohl zu diesem Zeitpunkt alle mit Vierzylindermotoren ausgestattet waren, darunter sogar der 3958 cm³ "4-Liter" mit seinen beeindruckenden Zylinderabmessungen von 95 x 140 mm. Die Ausgestellten Fahrzeuge:

- "Typ VI": 1924 mit einem 1.160 ccm (7 PS / CV) Ohc-Motor gestartet. Radstand 2.800 mm (110,2 in) *Notierte Preise Okt. 1924: 16.260 Franken (nacktes Fahrgestell), 21.500 Franken (Torpedo), 25.500 Franken (Berline / Limousine / Limousine)*
- "Typ VRC" mit einem 2.603 cm³ (12 PS / CV) Seitenventilmotor. Radstand 3.060 mm (120,5 in) *Notierte Preise Okt. 1924: 20.600 Franken (nacktes Fahrgestell), 26.500 Franken (Torpedo), 34.000 Franken (Berline / Limousine / Limousine)*
- "Type VM" mit einem 3.296 cm³ (16 PS / CV) Seitenventilmotor. Radstand 3.150 mm (124.0 in) *Notierte Preise Okt. 1924: 24.800 Franken (nacktes Fahrgestell), 33.000 Franken (Torpedo), 41.650 Franken (Berline / Limousine / Limousine)*
- "Typ VRK / 2½-Liter" mit einem 2.480 ccm (16 PS / CV) starken Motor. Radstand 3.350 mm (131,9 in) *Notierte Preise Okt. 1924: 30.000 Franken (nacktes Fahrgestell), 46.500 Franken (Torpedo), 48.500 Franken (Berline / Limousine / Limousine)*
- "Type VK" mit einem 3.958 ccm (18 PS / CV) starken Motor. Radstand 3.585 mm (141.1 in) *Notierte Preise Okt. 1924: 48.500 Franken (nur nacktes Fahrgestell)*

Ab 1925 stellte der Hersteller eigene Karosserien her.

Markt vorantreiben

1927 folgten neue Sechszylinder-Modelle. Im Oktober 1928, nur zwölf Monate bevor der Wall Street Crash einen brutalen Abschwung für die westlichen Volkswirtschaften auslöste, waren drei der vier

Autos, die 1929 auf dem Berliet-Stand auf dem Pariser Automobilsalon angeboten wurden, mit Strom versorgt von Sechszylindermotoren. Der Bereich für 1929 wie folgt:

- "9CV": 1,5-Liter-4-Zylinder-Motor. Radstand 2.800 mm
- "10CV": 1,8-Liter-6-Zylinder-Motor. Radstand 2.900 mm
- "11CV": 2,0-Liter-6-Zylinder-Motor. Radstand 2.900 mm
- "20CV": 4,0-Liter-6-Zylinder-Motor. Radstand 3.600 mm

Der Größte davon mit seinem Vierliter-Motor war noch im März 1929 vom Hersteller gelistet, jedoch nur "auf Sonderbestellung" lieferbar. Zu diesem Zeitpunkt entwickelte der Hersteller jedoch auch für 1930 ein 2,8-Liter-Sechszylinder-Modell des Typs "16CV".

Die 1930er Jahre

Durch Vergrößerung der Bohrung auf 65 mm kam der 1,8-Liter 1929 auf 2 Liter Hubraum. Dem Modell war eine Produktionsdauer bis 1932 beschieden. Daneben existierte schließlich noch der 19-CV-3,3-Liter-Berliet, der in geringer Zahl neuerdings als siebensitzige Limousine geliefert wurde.

Auf dem Pariser Salon 1930 fand die Vorstellung des 9 CV statt, der zum meistgebauten Vertreter dieser Marke werden sollte. Bis 1938 gab es zu diesem Grundmodell VIL verschiedene Versionen, die alle eins gemeinsam hatten: das X-Chassis. Aus 65 mm Bohrung und 111,7 mm Hub ergab sich ein Vierzylindermotor mit 1,5 Liter Hubraum, und dieser „944“, wie er auch bezeichnet wurde, ließ sich über ein Vierganggetriebe mit geräuscharmem 3. und 4. Gang schalten.

Dauphine als letzter Personenwagen

Von der Dauphine, die im Jahr 1936 erstmals das Werk verließ, ist als letzter Berliet-Personenwagen zu berichten. Mit dem Auto kam eine neue Karosserie, die auf einem Fahrgestell mit unabhängigen Vorderrädern saß. Peugeot hatte 1937 seinen Typ 402 mit einer aerodynamisch ausgebildeten Karosserie herausgebracht, die dem Chrysler „Airflow“ nachempfunden war. Diese amerikanische Stromlinie übernahm nun auch Berliet, womit das Unternehmen dem Geschmack der Zeit Folge leistete. Mit der Dauphine 39, die mit zwei verschiedenen Radständen - 3,11 m und 3,30 m - den Markt bereicherte, nahm das Publikum von einer unermüdlichen Entwicklungsarbeit Abschied.



Zweiter Weltkrieg: Die Regierung von Vichy verlangte die Übergabe von Fahrzeugen an die Deutschen und verpflichtet die Firma Lyonnaise, einen Anteil daran bereitzustellen in der besetzten Zone. Bei der Freilassung wurde die Firma Berliet in Empfang genommen und die Arbeiterverwaltung der Fabriken mit dem Namen „Berliet Experience“ eingerichtet. Das Unternehmen wurde 1949, im Jahr des Todes von Marius Berliet, an seine Besitzer zurückgegeben.



Paulus Berliet, als vorletztes Kind geboren 1918, übernahm er 1950 mit dem Präsidenten der Automobiles Marius Berliet, Emile Parfait, die Leitung des Unternehmens.

Nach dem Krieg entschloss man sich bei Berliet endgültig, den Personenwagenbau nicht wieder zu beginnen.

Die Herstellung von Lastkraftwagen und Dieselmotoren trat in den Vordergrund. Von 17 Lkw pro Tag im Jahr 1950 wird die Produktion 1974 auf über 120 Lkw pro Tag steigen.

1951 übernahm Berliet die Firma Rochet-Schneider, die in Lyon von 1894 bis 1932 Personenwagen, später weiter Nutzfahrzeuge gebaut hatte und einst durch ihre herrschaftlichen Autos bekannt geworden war.

Berliet konzentrierte seine Bemühungen auf den Export nach Europa und die Entwicklung einer Industrialisierungspolitik in Entwicklungsländern für die Bedürfnisse dieser Länder ab 1958.

Seit 1967 freilich ist Berliet im Besitz von Citroën. In den Siebzigerjahren garantierten 18.000 Mitarbeiter, dass der Name Berliet zu jener Zeit für die größte Lastwagenfabrik Frankreichs stand.

1975 wurde Berliet auf Initiative des französischen Staats von Renault übernommen und 1978 mit Saviem zu Renault Véhicules Industriels zusammengeführt.

1980 verschwand dann der Name Berliet endgültig.

[Zu den Bildern >>>](#)

R.S. 12.03.2020

