

# Sachez reconnaître les...

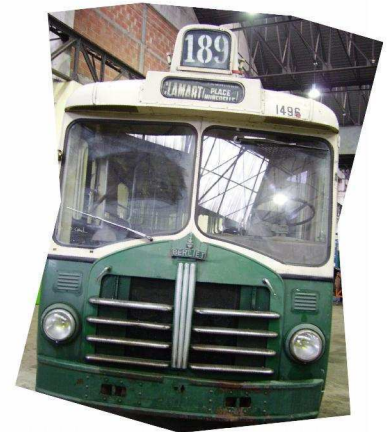


## les Somua des Berliet

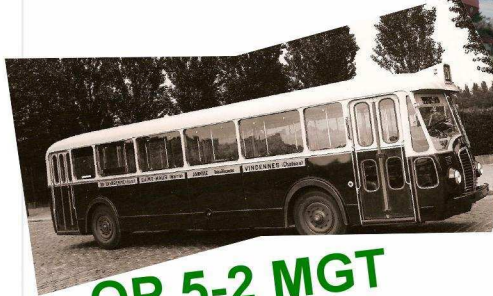


Somua OP 5 - 3

### 1950- 55



Berliet PCP 10



OP 5-2 MGT



OP 5-2 RTE  
avec un bandeau beige sous les baies



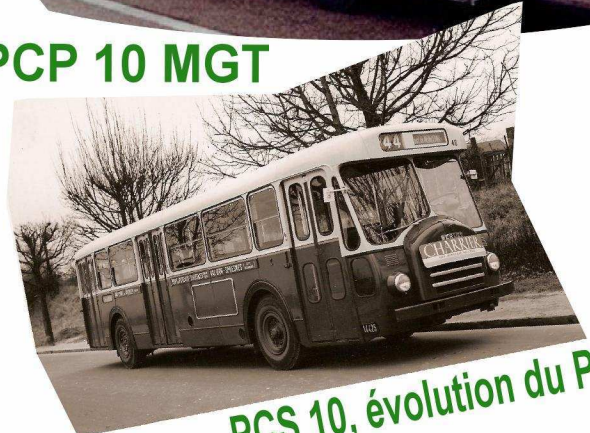
PCP 10 MGT



L'OP 5-2 conserve une porte à l'ARG



L'OP 5-3 a 3 portes !

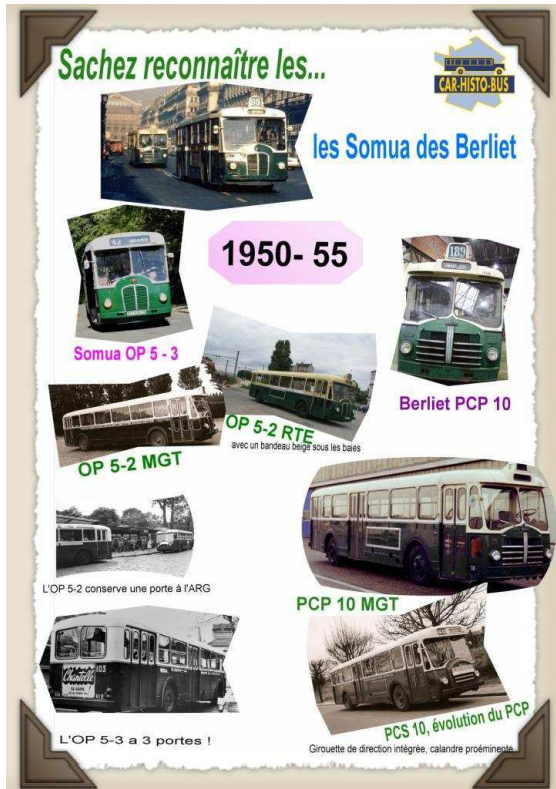


PCS 10, évolution du PCP

Girouette de direction intégrée, calandre proéminente

## OP5 SOMUA ou PCP 10 BERLIET ?

Chaque mois, Car-Histo-Bus vous donne un certain nombre de points-clés afin de vous permettre de distinguer d'un simple coup d'œil tel ou tel type d'autobus ou d'autocar que vous rencontrez ou que vous auriez pu croiser ici ou là !



*Les évolutions techniques et les normes de confort ont fait se diversifier les productions depuis le premier autobus de 1905. En ce début des années 50, même si l'autobus à plate-forme règne en maître absolu dans les rues parisiennes, dès 1947 la STCRP extrapole un nouvel autobus entièrement fermé à partir de composants d'un TN 4H : ce sera le prélude à un appel d'offres d'un nouveau concept d'autobus fermé et chauffé avec circulation interne des voyageurs de l'arrière vers l'avant afin, notamment, de réduire le temps aux arrêts et ainsi d'améliorer la régularité de la ligne, tout en diminuant la pénibilité du travail des deux agents et le confort des voyageurs.*

Ce mois-ci, Car-Histo-Bus se propose de vous faire découvrir deux types de véhicules spécialement conçus au début des années 50 pour les dessertes urbaines. Deux autres grands constructeurs, Renault et Chausson proposeront leur production, mais dérivée des autocars de ligne ou de tourisme. Par opposition aux antiques bus à plate-forme, on les range sous la catégorie des « matériels modernes ».

Voici donc les deux -faux- jumeaux que sont les SOMUA OP 5 et les BERLIET PCP 10 :

C'est tout d'abord SOMUA qui présente son autobus à l'aube des années 50 : deux portes, une à l'arrière manœuvrée par le receveur, désormais assis, pour la montée sur une plate-forme avant passage devant ledit receveur qui tient la caisse et valide les tickets, l'autre à l'avant, gérée par le conducteur, qui permet la descente. Une porte de secours est aménagée sur l'arrière gauche du véhicule afin de permettre le mouvement des voyageurs depuis les quais centraux des terminus jusque-là fréquentés par les autobus à plate-forme arrière axiale.

La face avant de l'autobus est siglée SOMUA sur le volet de remplissage du radiateur au-dessus de la calandre qu'encadrent deux demi-pare-brise comme sur les camions de la marque.

Dès 1950, deux constructeurs monteront leur carrosserie sur le même châssis fourni par SOMUA. 201 véhicules sont carrossés par MGT (Million-Guiet-Tubauto) et 100 autres par la RATP dits RTE (du nom du département carrosserie interne à cette entreprise). Si les faces avant sont identiques, ils sont aisément identifiables au premier coup d'œil sur leurs faces latérales et arrière la ceinture de caisse affleure le bas des vitres sur le MGT alors qu'elle laisse un bandeau de couleur crème sur le RTE.



OP5 MGT



Alignement d'OP5 MGT



OP5 RTE

Les premières séries d'OP5 ont une baie unique et fixe en face arrière.

Ces véhicules à deux portes sont couramment dénommés OP5-2 suite à l'apparition des modèles à trois portes en 1955. C'est à cette époque qu'entre en service l'équivalent de l'OP5, le Berliet PCP 10. Si MGT monte alors sa carrosserie sur un châssis Berliet, il est à noter que c'est la carrosserie de Versailles (CIV) qui présente les 20 premiers véhicules sur les 100 produits, MGT équipant les 80 autres.



Un des vingt PCP CIV



Face arrière à 2 baies



OP5-3 (3 portes)

Si les caisses sont quasiment identiques, les faces arrière sont dotées de deux baies mais ce sont les faces avant maintenant qui se présentent bien différemment. La calandre SOMUA est conservée ; le Berliet reprend le dessin en gros de l'autocar PLR avec ses quatre grosses barres horizontales et bien sûr le logo de la « locomotive » sur le volet de remplissage d'eau.

J'ajoute que les bruits moteur ne jouent pas non plus la même mélodie. Le 6 cylindres du SOMUA ronronne doucement alors que celui du Berliet émet un râle beaucoup plus viril quoique très harmonieux, surtout au ralenti.

En revanche, en roulage, il n'est pas aisé, mis à part le bruit des moteurs, de reconnaître un OP5 d'un PCP 10 : les chuintements caractéristiques de la boîte de vitesses Wilson à présélection lors des passages des rapports sont quasiment identiques !



PCS 10 MGT  
elliptique



OP 5-3 Saviem



PCS 10 à pare-brise

En 1960, Berliet modifiera un peu l'aspect des 50 derniers véhicules qui prendront l'appellation de PCS : la réduction du porte-à-faux avant fera saillir le radiateur caché alors sous un « nez de cochon » tandis que l'indice de ligne se trouve intégré à la girouette à l'instar des derniers OP5 Saviem. Les dix derniers produits adopteront même le futur pare-brise elliptique antireflets, qu'on retrouvera sur les SC 10 et PCM, donnant cette fois au véhicule une physionomie de bouledogue...

Les PCP 10 resteront en ligne jusqu'en 1972, alors que les derniers SOMUA OP5-3 seront réformés en 1973.