

## Louis WILLEME

<http://collection-calsat.over-blog.com/article-qui-etait-louis-willeme-97547419.html>



*Louis Willème en 1950.*

D'une famille originaire des Ardennes, il naît près de Saint-Maur-des-Fossés où ses parents étaient restaurateurs. Le jeune Louis fréquente l'école communale et, par la suite, ne se signalera pas une passion immodérée des études... Pas plus qu'il n'est intéressé par la restauration, au grand désespoir de son père. Par contre, il acquiert (avec le sens des affaires), une connaissance très sûre de la bonne cuisine et conservera toute sa vie un appétit qui fera l'émerveillement de ses amis !

Ce qui passionne cette force de la nature, c'est la mécanique. Tourneur ajusteur hors pair, il fera la guerre 14-18 comme son ami Edouard Bernard et ne manquera jamais une occasion de se perfectionner et d'étudier. Comme lui, la voiture particulière (où de plus la concurrence est vive) ne l'intéresse guère. Il croit au poids lourd.

Revenu à la vie civile, il s'installe tout d'abord dans un garage avenue du Roule à Neuilly, commence par réparer quelques voitures qui ont souffert à divers titres de la guerre et, dès qu'il le peut, passe au poids lourd dans lequel il entend se spécialiser.

On ne tarde pas à lui amener, avec quelques Berliet, du matériel des stocks U.S. : White, Pierce Arrow et Liberty qu'il doit réparer. Et pour ce, il commence à s'approvisionner en pièces détachées aux surplus militaires.

C'est à ce moment que sont mis en vente les fameux Liberty en caisses. Comme il commence à bien les connaître (et comme il commence à être connu) on lui en amène à monter. Il devient très vite le spécialiste de ce véhicule recherché.

Луи Биллем (Louis Willeme, 1889-1958) родился недалеко от Парижа в семье владельца небольшого ресторана. С началом первой мировой войны был призван в армию, где постиг основы механики и увлекся автомобилями. Сразу же после объявления мира он снял в местечке Нейи, близ Парижа, небольшой гараж и начал ремонтировать там списанные армейские автомобили. Ему особенно понравились разработанные специально для армии грузовики "Либерти" (Liberty). Биллем разыскал оставшиеся после войны комплекты для сборки грузовиков "Либерти", создал фирму своего имени и стал собирать на их основе первые собственные 5-тонные машины "Виллем-Либерти". Когда запасы были исчерпаны, Биллем приобрел в США лицензию на их производство. После 1925 г. он стал постепенно модернизировать их и приступил к выпуску 6-тонных вариантов, а затем - 7,5-тонных машин с двигателем мощностью 32 л.с. с облагороженным внешним видом. Шасси предлагали стремя размерами колесной базы, передними пневматическими шинами, электрическим стартером, механическим усилителем тормозов.

С 1928 г. Биллем специализировался только на тяжелых грузовиках. В период мирового кризиса резко возросли цены на бензин, и спрос на 7,5-тонные "виллемы", расходовавшие по 50 л горючего на 100 км, стал быстро падать. Биллем решил использовать газогенераторы, но в итоге остановил свой выбор на 2-тактных 3- и 4-цилиндровых дизелях французской компании CLM. К 1930 г. грузоподъемность дизельных "виллемов" составляла 10 т, а трехосные варианты могли перевозить 12 т. Они славились особо прочными рамами, ведущими мостами, 4-, 5- и даже 6-ступенчатыми коробками передач. Но с дизелями CLM Биллем потерпел неудачу и вторично выбрал двигатели немецкой фирмы "Дойц" (Deutz). Это позволило с начала 30-х годов создать новую серию грузоподъемностью 10~15 т. Через несколько лет появились 3-осные модели 6x4 с полезной нагрузкой 15~18 т, 4-, 6- и 8-цилиндровыми двигателями "Дойц" (100-200 л.с.), цельнометаллическими кабинами, плоской облицовкой радиатора, менее жесткой подвеской, пневматическим приводом тормозов. В специальном исполнении тягачи "Биллем" были способны работать в составе автопоезда полной массой до 110 т. С 1937 г. их выпускали на новом предприятии в парижском предместье Нантерр.

В 1947 г. на Парижском салоне "Биллем" представил новую гамму из трех базовых капотных моделей "L10", "S10" (4x2) и "R15" (6x4) грузоподъемностью 10 и 15 т с колесной базой от 5,0 до 6,5 м для обычных перевозок, строительных и специальных работ. Шасси "K15" (6x2) со сдвинутой вперед кабиной служило для установки фургонов вместимостью до 55 м<sup>3</sup> (полная масса 26 т), работавших на дальних перевозках. С 1950 г. выпускали усиленное капотное шасси "R115TP" (6x4) для строительных самосвалов, модели "K215" (6x4) и "R615" (6x2) для скоростных перевозок и полукапотное крановое шасси "K115TP" (6x2) полной массой 26 т. На них использовали выпускавшиеся по лицензии "Дойц" 4-, 6- и 8-цилиндровые дизели (100, 150 и 200 л.с.) с увеличенным на 5-15 мм диаметром цилиндров.

Машины получили новое двухдисковое сухое сцепление и 4-ступенчатую коробку передач с дополнительной 2-ступенчатой коробкой. В 1948 г. появился самый тяжелый дорожный тягач "W200" (8x4) с 8-цилиндровым двигателем мощностью 225 л.с., предназначенный для перевозки 130-тонных грузов при полной массе автопоезда 205 т. С выпуском 20-тонного карьерного самосвала "Биллем" окончательно утвердил за собой звание самого авторитетного в стране изготовителя тяжелой автомобильной техники. В 50-е гг. автомобили "Биллем" работали на возведении Асуанской

плотины и других крупных стройках планеты. Для перевозки грузов через пески Сахары с 1954 г. на "Виллеме" было построено 400 специальных грузовиков и тягачей, приспособленных для работы в экстремальных условиях. Основным в этой гамме стал седельный тягач "W8D" с колесной формулой 6x4 или 6x6 для буксировки автопоездов полной массой до 75 т. Его оборудовали 8-цилиндровым дизелем (250 л.с.) с усиленной запатентованной системой охлаждения, 12-ступенчатой коробкой передач, кабиной с кондиционером и широкопрофильными шинами "Мишлен" (Michelin). В 1957 г. такие тягачи перевозили по 35 тонн грузов на маршруте Алжир-Хеджеле всего за 66 часов, а также доставляли 24-метровые трубы для строительства нефтепроводов. На их базе изготовили партию лесовозов для тропической Африки, облегченные модели "W6DT" (6x4), 2- и 3-осные самосвалы "TE215" и "W630/635", пожарные автомобили "W8DA" (6x6) с двигателем в 330 л.с. для аэропортов, развивавшие скорость 95 км/ч. Гамму особо мощных машин тех лет завершала аэродромная аварийно-эвакуационная машина "CG" (8x4) с краном.

В 1952 г. появилась самая привлекательная серия дорожных грузовиков "Виллема", которая за специфическую форму капота и облицовки радиатора вошла в историю под названием "Нос акулы". Она стала ответом на создание фирмой "Берлие" (Berliet) гаммы "GLR". Общий дизайн автомобилей разработала известная в те времена французская фирма "Карроссери де Леваллуа" (Carrosserie de Levallois), создававшая также форму грузовиков "Ситроен" (Citroen). Сначала гамма включала только модели "LC610" (4x2), "RC615" (6x2) и "RC615D" (6x4) полной массой 19~26 т. На всех использовали 6-цилиндровый дизель мощностью 175 л.с. и кабины трех типов - короткая, с одним и двумя спальными местами. Через два года их дополнила модель "LC410" с 4-цилиндровым двигателем (120 л.с.). После очередной модернизации в 1956 г. появились новые варианты "LD610" (120 л.с.) и "RD615" (190 л.с.), выпускавшиеся до 1963 г. Всего в серии "Нос акулы" предлагалось 15 вариантов автомобилей. Для строительства, промышленности и экспорта их предлагали с упрощенной облицовкой и короткой кабиной "ZA" или "Сахара" (Sahara), а также в исполнении 4x4 и 6x6. В начале 60-х гг. к ним добавили модель "LD610B" с кабиной над двигателем. Несмотря на внешние весьма привлекательные формы и достаточно высокое качество эти автомобили оказались слишком тяжелыми и не могли противостоять конкурентам. Попытка реанимировать их путем соединения собственного шасси с кабиной "Юник" (Unic) закончилась неудачей. К тому "Биллем" был полностью вытеснен с африканского рынка.

Луи Биллем по состоянию здоровья уступил место своему сыну Пьеру. Все это приблизило конец фирмы.

Уже в начале 60-х гг. руководство "Виллема" пыталось выжить в кооперации с французскими фирмами "Юник" и СОМЮА (SOMUA), но в результате в мае 1962 г. подписало договор с английской компанией АИК (АЕС), которая стала частичным владельцем "Виллема". Вскоре соглашение распространилось на другую британскую группу "Бритиш Мотор Корпорэйшн" (British Motor Corporation), сокращенно - "Би-Эм-Си" (ВМС). Цель - расширение программы за счет более легких машин грузоподъемностью от 1,5 до 8 т. Для их сборки был введен в строй завод в Шабенэ, а на АИКе разработали новые облегченные шасси для грузовиков полной массой до 18 т и обновили кабины дорожных машин, получившие название "Оризон" (Horizon). Под маркой "Виллем-АИК" некоторое время выпускали грузовики серий "K301",

"LD201" и "RD201/202" полной массой 16,5-26 т с двигателем АИК (148 л.с.). В результате кооперации со вторым компаньоном во Франции собирали гамму развозных автомобилей марки "Виллем-Би-Эм-Си" (модели от "B30" до "0160"), идентичных английским вариантам.

Кризис британской автомобильной промышленности привел к краху и фирму "Биллем". В 1970 г. ее выкупила небольшая французская компания "Перез э Раймон" (Perez et Raimond). Она оставила в программе только средние и тяжелые грузовики и тягачи "Виллема" - серии "RD" и "JP" с американскими двигателями "Джи-Эм" (GM) мощностью 240 и 318 л.с. и коробками передач "Фуллер" (Fuller), а также тягачи "W8SA" и карьерные самосвалы "TE10" и "TE22". Вскоре их производство было прекращено. Сохранился выпуск лишь гаммы тяжелых тягачей "Биллем". Их основой стал разработанный на "Виллеме" и построенный незадолго до банкротства в единственном экземпляре 4-осный тягач "WG180" (8x4). В 1972 г. на его базе начали выпуск модели "TG200" полной массой 52 т и длиной 8,2 м для работы в составе автопоездов полной массой до 200 т. Тягач был оснащен 2-тактным двигателем "Детройт Дизель" (Detroit Diesel) V12 (400 л.с.), 13-ступенчатой коробкой передач "Фуллер", тройной главной передачей, задней подвеской на кантилеверных (консольных) рессорах. Кроме того, предлагали тягачи "TG100" и "TG150" (6x4) с моторами мощностью 318 и 400 л.с. для буксировки автопоездов полной массой 120 и 150 т. Завершал программу тягач "TG300" (8x8) с 2-тактным двигателем "Детройт Дизель" V16 (516 л.с.) и гидромеханической 4-ступенчатой коробкой передач "Кларк" (Clark) для перевозки особо тяжелых и крупногабаритных грузов в составе автопоезда полной массой до 300 т, а в особых случаях - до 1000 т. Изготавливали их по индивидуальным заказам в единичных экземплярах. Это были последние автомобили марки "Виллем".

Фирма "Перез э Раймон" не смогла пережить энергетический кризис и в 1978 г. объявила о банкротстве. Лицензию на производство тяжелых тягачей выкупила бельгийская промышленная группа "Моль" (Mol), продолжавшая некоторое время их производство под собственным именем.

<http://guzavichok.ru/071.html>