



# Une passion **UNIC** en Suisse

**Dans l'Hexagone, aucun musée ne rassemble l'histoire et la collection de la marque française Unic. C'est un Suisse, Moritz Thommen, qui s'est chargé de cette œuvre. Il les améliore même. Il prend régulièrement le volant d'un imposant 6x6 complètement revu, transformé en camping-car, dans 23 pays..**

**D**euxième marque la plus diffusée en France derrière Berliet durant les « trente glorieuses », Unic (puis Iveco) a toujours souffert d'un déficit d'image. Face à la fiabilité légendaire de la marque à la locomotive, Unic devait aussi subir la comparaison avec le prestige des rois et des seigneurs de la route : les Willème et les Bernard.

Avec un temps de retard, dû à l'urgence de retenir nos Berliet en France<sup>(1)</sup>, les collectionneurs se

sont lancés dans la restauration des Unic. Ces modèles bon marché, nos lecteurs les ont souvent conduits à l'armée dans les régiments de train et, à partir de 1956, lors des premiers championnats de France des routiers organisés en partenariat avec notre magazine.

Alors que le patrimoine de Berliet est entretenu par la Fondation et par Renault Trucks, aucun musée en France ne conserve le souvenir de la production Unic. C'est finalement un collectionneur hel-

vète, Moritz Thommen, qui s'est chargé de cette œuvre. Il est le fils de l'importateur Unic en Suisse dans les années 60, qui était situé près de Bâle.

## Un espace moderne de 600 m<sup>3</sup>

Il était temps d'aller à sa rencontre car l'expert, âgé de 72 ans, envisage de transmettre à un autre passionné son musée, situé dans la commune de Ziefen, dans le

**1. Devant la vitrine, cinq modèles avec la boulangère au fond et à l'arrière, le superbe C7 Roadster ramené d'Uruguay.**

**2. Moritz expose aussi les œuvres de sa compagne graphiste, décoratrice et peintre, comme ce montage.**

**3.**

**4.**

**5. La collection Suisse a intégré deux modèles restaurés par l'ancien transporteur « Calsat » : un ZU 72 R des années 50 et un ZU 122N Izoard à capot de 1962 (un ex-fourgon forain de Narbonne). Ces deux citernes sont restés aux couleurs Calsat.**

## Origine du nom Unic

Si la marque s'est appelée Unic, c'est en référence à une mécanique unique pour produire des voitures simples, solides avec le plus grand nombre d'organes communs, y compris les pignons des boîtes de vitesse. Plus tard, la production s'est concentrée sur les camions, avec le même principe de modularité.

<sup>(1)</sup> La fiabilité des Berliet a fait le bonheur des camionneurs africains et de certains négociants qui les acheminaient jusqu'en 2000 par le Sahara.



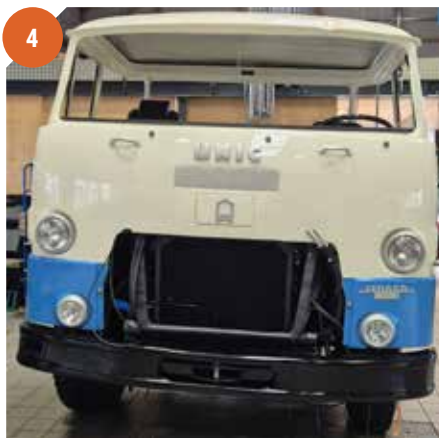
1



2



3



4



5



6

canton de Bâle-Campagne. Moritz a construit un bel espace moderne avec vitrine sur rue, où il expose même des voitures de tourisme Unic.

A l'arrière, dans un garage chauffé, cet ingénieur restaure plusieurs camions, à son rythme. Sa collection est composée d'une camionnette Georges Richard, de huit camions Unic mais aussi de cinq voitures Unic. Sans oublier la production d'autocars... « Vous ne le saviez peut-être pas, mais Unic produisait aussi des voitures de tourisme assez luxueuses, depuis 1906. Le fondateur Georges Richard était soutenu par le baron Henri de Rothschild, qui a joué un rôle d'actionnaire et de mécène jusqu'à son décès, en 1947 ! », souligne Moritz Thommen.

Lui-même s'est surtout occupé de l'histoire de la marque française de Puteaux entre 1952 et 1966 (cession à Fiat VI) sous la présidence d'Henri Théodore Pigozzi (soutenu par la famille Agnelli et par Fiat). « D'autant que le charismatique patron de Simca a repris en 1952 l'usine de Suresnes de la filiale française de notre constructeur suisse Saurer <sup>(2)</sup> ».

### Un vrai amour pour Simca

Moritz a de qui tenir... Son père, né dans les années 30, a toujours été fasciné par les voitures. Alors que ses parents (les grands-parents de Moritz) exploitaient un domaine agricole, il est parti en apprentissage chez Peter, le fabri-

cant de fraiseuses (ou fraises) à neige. « Il a poursuivi dans un garage Ford et en 1955, et a repris un petit garage à Bubendorf (20 km au sud de Bâle). Il y a vendu des Simca, en plus des Studebaker, des Fiat et des Mercedes ».

Jusqu'en 1961, où le père de Moritz inaugure son nouveau garage Simca. Au début des années 60, il en vend une centaine par an, ce qui représente 9 % du marché dans la région de Bâle. Une belle performance...

### Une fiabilité désastreuse

« Lors du salon de Genève de 1960, mon père a eu l'idée de devenir concessionnaire Unic, l'une des marques de Simca Industries. L'importateur Unic se trouvait aux alentours de Zurich, mais mon père vendait plus de camions autour de Bâle que l'importateur dans tous les autres cantons de la Suisse ! ». C'était au temps des moteurs MZ à 4, 5 et 6 cylindres, mais la fiabilité n'était pas au rendez-vous ! « C'était même un désastre ! », reconnaît avec un large sourire Moritz.

6. Lui, qui est né en 1953, n'avait alors que 7 ans, mais il se souvient que son père lui fait partager très tôt son amour pour la marque française : « Au retour des salons de l'auto, il me ramenait des photos de Simca et d'Unic en me demandant mon avis. Mon père m'a transmis le virus. Il aimait tellement défendre les intérêts de Simca Industries qu'il s'est vu confier fin 1964 l'importation des camions Unic. Nous avions 25 salariés ».

### Adolescent, il rêve d'inventer des moteurs

<sup>(2)</sup> Pour équiper l'armée française, Saurer devait produire en France. Le suisse a implanté une usine en 1908 à Suresnes. Ce qui lui vaudra d'être qualifié pour un temps de constructeur français.

Moritz rejoint le garage familial à l'atelier tout en poursuivant ses études d'ingénieur à l'école polytechnique de Zurich pour étudier les moteurs. Il décroche un diplôme MBA. « Adolescent, mon intention était de devenir chef de

## « Je suis allé au bout de mes rêves ! »

Moritz Thommen a trouvé une solution pour conjuguer toutes ses passions : perfectionner un Unic 6x6 2766 L et l'éprouver durant 75 000 km en parcourant la planète en compagnie de son épouse et de son chien !

À 61 ans, Moritz disposait de temps libre, alors il s'est lancé entre 2014 et 2017 dans la restauration d'un imposant 6x6 Unic 2766 L. « Je l'ai même transformé, en y ajoutant un moteur 340, un Telma et une boîte auto qui réduit la conso tout en augmentant le confort de conduite. Je l'ai rebadgé 3466 L ».

Plus spectaculaire, Moritz a imaginé une double cabine en respectant le style du carrossier d'origine Letourneur & Marchand. Et a apporté la touche ultime : « Sur le châssis nu, le hollandais Bliss-Mobile de Breda m'a posé en avril 2017 une cellule mobil-home de grand standing pour la modique somme de 350 000 € ! C'est mon épouse qui s'est chargée de la décoration extérieure avec un ami. »

Le collectionneur-aventurier a eu la chance de visiter ainsi 23 pays depuis 2017. « Après l'Italie (embarquement à Venise) et la Grèce, où la chaleur m'a obligé à remplacer une culasse cassée, nous avons enchaîné avec la Scandinavie en juillet, puis l'Espagne en allant au Maroc pour tester le 6x6 dans les dunes ».

Suivront l'Islande, l'Irlande et l'Angleterre durant quatre mois. « Avec un tel camion, impossible bien sûr de s'aventurer dans certains centres-villes comme à Londres ! ». Chaque soir, sur son site, le féru d'informatique publie ses photos, ses parcours, les consos, les kilométrages et toutes les stats journalières. On les retrouve sur son site mokama.ch.



**Avec sa compagne et son chien, Moritz a parcouru 23 pays, série en cours avec l'Écosse bientôt.**

« J'en profite pour visiter des entreprises comme les Transports Gillois à Craon (53), fidèle client Unic, ou pour rencontrer des collectionneurs comme Pascal Forestier. Ma conso est de 38 l aux cent (au lieu de 50) pour 19 t, car je ne pousse pas trop dans les tours ! ».

Vous l'avez peut-être vu à la concentration de St-Pierre-de-Bœuf (42) en septembre 2024. Mais son voyage le plus spectaculaire reste son séjour en Amérique centrale. « J'ai placé le 6x6 dans un cargo à Bremerhaven, en Allemagne, avant de le récupérer à Panama. Durant 3 mois, j'ai roulé jusqu'au Mexique, en visitant le Costa Rica, Nicaragua, Guatemala et le Honduras. Une durite a lâché

**En Amérique centrale, rencontre improbable entre le capot de l'Unic3466 L et un Kenworth.**

au Mexique, par une chaleur de plus de 40° ! Sinon, aucun souci à signaler ».

Il faut compter une demi-journée par douane à franchir. Même avec la nationalité suisse, les procédures restent les mêmes concernant l'entrée d'un véhicule. « Nous n'avons pas rencontré de problèmes d'insécurité, alors qu'on dormait souvent dans la nature. Notre projet de visiter l'Europe de l'Est a été stoppé par la guerre, mais notre prochain objectif, c'est l'Écosse, l'été prochain ».

Dans les 23 pays visités, le long capot du 6x6 fait de l'effet, car c'est toujours une découverte : « Le plus savoureux, c'est le croisement inimaginable de mon long capot avec ceux des Kenworth ! ». Décidément, il n'y a pas meilleur ambassadeur de la marque.



construction de Saurer ». En 1964, en Suisse, les transporteurs locaux restent fidèles à leurs constructeurs nationaux.

### Plutôt acheter suisse, quitte à payer plus cher

« Ils préféraient payer 30 % de plus pour acheter un Berna ou un Saurer<sup>(2)</sup>. C'était la référence au niveau des moteurs, de l'injection ! Dans le Tessin, les OM Leoncino, Tigrotto et Titano de 260 ch ont ensuite rencontré un vif succès, tout comme les Fiat 619 ». Chez Friderici et surtout en

Suisse alémanique, on opte pour des Henschel, repris par Mercedes.

« La qualité de nos Unic était certes encore moyenne, mais les prix étaient attractifs. La lumineuse cabine avancée Genève était réussie. À partir de 1966, la puissance du moteur V8 de 225, puis 270 ch des Izoard a attiré de plus en plus de clients comme Lastag ou Haldemann&Oberer près de chez nous ».

Moritz se souvient que pour les carrosseries porte-fers et bâchées, son père aimait vendre les productions

bretonnes Pelpel. « Monsieur Pelpel passait nous voir au volant de sa DS car nous n'étions qu'à 25 km de la France ». Moritz était donc impatient de passer ses permis lourds dès 18 ans pour ramener lui-même vers la Suisse, les camions neufs par la route. « On devait parfois les livrer dans les cantons et nous devions ramener une vingtaine de reprises par an ».

### Moteur à refaire tous les 100 000 km

Tous les constructeurs étaient lancés dans la course à la puissance,

## Sa collection

Outre ses 8 camions, Moritz possède la plus belle collection de voitures Unic avec 6 modèles rutilants.

Parmi les six voitures Unic que possède Moritz dans sa collection, quatre sont dotées du moteur 4 cylindres de 2 l :

- une L 2N de 1923 camionnette boulangère ; une L 61 T de 1927, carrossée par Ansart & Teisseire ;

- une U4B de 1935 carrossée par Autobineau ;

- une U 4 B de 1935 carrossée par Aubineau.

- un C 7 Roadster 1908 qu'il a retrouvé chez un médecin en Uruguay (1908-1962), doté d'un 4-cylindres de 2120 cm<sup>3</sup>,

- une H3 1930 carrossée par Mayr, avec un 8 cylindres de 2650 cm<sup>3</sup>.

*Moritz veille régulièrement à ce que tous les moteurs de ces voitures démarrent au quart de tour.*



avec l'expérimentation des fragiles turbos pour les constructeurs les plus audacieux. « Chez Unic, on avait seulement des problèmes de moteurs, avec les percements de chemises. Les garages revendeurs devaient faire de gros efforts en après-vente, ce qui plombait nos résultats financiers ».

Il fallait prévoir de refaire le moteur tous les 100 000 km : une barre symbolique que la marque Unic voulait absolument passer. Pour améliorer son image, Unic a dû offrir une garantie sans limite de kilométrage. La légende rapporte qu'Unic avait les meilleurs vendeurs, voire les mieux payés, pour rivaliser avec Berliet, puis Saviem !

A Saint-Etienne (42), le fantasque et audacieux transporteur Jo Couchet, qui s'élance dès 1968 vers l'Iran avec un Unic P 200A, va inventer le « buy back » en déclarant : « Vos Unic ne valent pas trippette, alors vous devez vous engager à me les racheter à la moitié du prix du neuf au bout de trois ans ! ».



3



### Le Moyen-Orient pour banc d'essai

Durant cette même année 1968, des transporteurs suisses se sont lancés eux aussi dans les expéditions vers l'Iran, comme Lao Lastauto, parti de Chur (Coire, dans les Grisons) avec des Unic Izoard V8. « Je me souviens qu'un VW Combi est parti avec des pièces en Turquie pour réparer sur place. Ce formidable banc d'essais a encouragé la venue de nouveaux clients, d'autant que la gamme basse et moyenne d'Unic était plus fiable et bon marché ».

Son père vendait entre 30 et 50 Unic par an. « Avec l'ouverture des marchés en Europe, les Volvo F88/89, puis les Scania 110/140 ont séduit aussi les transporteurs suisses ». Attiré par Berliet, Friderici va finalement jeter son dévolu sur 66 Kenworth vers 1975 !

### Moritz face à Paul Berliet

Privé de ce contrat qui aurait été flatteur, Berliet n'a jamais percé en Suisse, selon l'analyse

1. Cet unic P12 R2 de juin 1974 est doté d'un 6 cyl. de 220 chevaux.

2. Pub au Salon 59 : « Chaque franc investi rapporte plus sur un Unic »

3. C'est avec ce T 340 A V8 modifié en 370 chevaux de 1976 équipé d'un Telma, que Moritz a rapatrié les Unic qu'il a retrouvés en France.

de Moritz, qui se souvient d'un échange qu'il a eu 25 ans plus tard avec Paul Berliet lors d'une journée porte-ouvertes de la Fondation Marius Berliet au Montellier (01). Il s'étonnait alors que le musée ne possède pas d'Unic, alors que la fondation intègre plusieurs marques disparues...

Paul Berliet lui avait répondu avec une pointe d'humour, en souvenir des appels d'offre tendus face à Unic pour fournir l'armée : « *Parce ce sont des camions italiens !* ». Paul Berliet faisait référence aux accords conclus par Unic avec Fiat pour adopter les cabines Fiat C50/60 sur sa petite gamme, puis racheter Fiat VI en 1966... jusqu'à la fusion en 1975 entre Unic, Fiat, Lancia, OM et Magirus, pour créer Iveco.

## La fin de l'époque Unic

Moritz tente d'analyser la fin de l'aventure Unic de la concession paternelle « Garage Kurve » : « *Mon père était un excellent commercial, mais pas un technicien. Pour vendre des camions moins fiables que le concurrence, il lui aurait fallu une plus grande connaissance de la technique. Cette compétence, c'est moi qui l'avais ! Dès 14 ans, j'étais déjà le mécanicien le plus prometteur dans l'atelier, car j'installais des modifications spéciales sur les freinages de remorques pour la Suisse* ».

Henri Théodore Pigozzi, un Italien d'origine devenu « Monsieur Simca », est décédé en 1964. Les turbulences ont repris avec la vente de Simca à Chrysler, qui avait déjà des marques de camions en Europe. La filiale Unic est passée sous le giron Fiat VI en 1966.

« *Les Italiens ont confié la vente des Unic à l'importateur OM-Fiat pour la Suisse ! Mon père a pris la concession Peugeot avant de céder le fonds de commerce, mais j'ai conservé les locaux* ». Moritz admirait les Unic 340 avec la cabine basculable, même si l'insonorisation et la fiabilité étaient à améliorer.



1

Durant ce temps-là, Moritz a suivi son destin d'ingénieur : « *Durant mes études, un professeur qui avait collaboré durant vingt ans avec Caterpillar m'a orienté vers les USA* ». Le jeune Helvète prend contact avec Mack et Fiat-Allis (TP), mais il va rejoindre les moteurs Cummins à Columbus, Indiana. Ce constructeur de moteur voulait intensifier sa production en Écosse suite au succès en Europe du Ford Transcontinental entre 1974 et 84.

## Une vie riche en expériences

Après avoir passé près de trois ans chez Cummins aux USA au sein de leur service essais-laboratoire qui comptait 60 camions de toutes marques, Moritz travaille très tôt sur les ordinateurs. « *Comme je parlais parfaitement l'anglais, j'ai rejoint Steyr en Autriche pour faciliter les échanges avec les autres constructeurs mondiaux. J'étais le chef d'un groupe de 100 collaborateurs qui étudiait un 6-cylindres diesel pour voiture. C'était très révolutionnaire, mais la fiabilité n'était pas au rendez-vous* ». Passionné d'informatique, Moritz développe et commercialise des logiciels auprès de 200 clients, ce qui lui assure de bons revenus.

Après le choc pétrolier, la crise des années 74 et 75 a tout bouleversé. « *Cela a dissuadé mon père de poursuivre dans la vente de camions. Mercedes et Man ont repris les marques les moins diffusées. Les noms*



2

**1. Moritz devant son 3466 L pose avec Mr Lorin devant son célèbre dépanneur (vu dans un film avec Alain Delon) : le P270 6x6 V8 racheté par Pascal Forestier avec un moteur de 340.**

**2. Dans plusieurs vitrines, le collectionneur a rassemblé les miniatures que son père lui a offert dans les années 60-70 : Des Dinky-Toys au 1.50€, des Norev au 1.100€ et des Solido au 1.55€.**

de Krupp, Faun, Hanomag-Henschel, Bussing, Steyr et même Saurer ont disparu de nos routes suisses ».

## Début d'une collection

Après avoir rassemblé ses collections de photos, de brochures et de miniatures, Moritz a racheté une camionnette Georges Richard. Comme son père avait conservé une activité dans la carrosserie-peinture en plus de la concession Peugeot-Talbot que lui-même a reprise, le collectionneur a racheté et restauré cinq voitures de tourisme Unic, dont un superbe roadster. Elles étaient rares, car elles ont été produites de 1906 à 1939 à 500 exemplaires maxi par an, dont plus de 400 châssis 16/20 HP carrossés en taxis vendus à Londres.

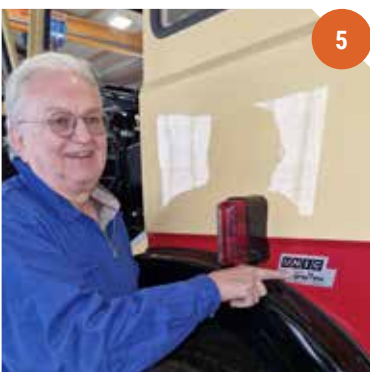
## Fin houleuse avec Peugeot

On pense que tout ce qui est rare est cher. Pourtant, ces voitures Unic ne prennent pas de valeur avec le temps. Moritz Thommen,

## Les 2 sites de Moritz

[www.unic-center.ch](http://www.unic-center.ch)

[www.mokama.ch](http://www.mokama.ch)



toujours aussi rigoureux, devient le président des concessionnaires Peugeot en Suisse. Comme il conteste souvent la stratégie et certaines méthodes de la marque au lion, son contrat avec Peugeot est résilié fin 2008.

« J'ai négocié un bon dédommagement pour mon stock des voitures neuves et de pièces, mais il fallait reclasser 55 salariés ! ». Une période psychologiquement difficile à gérer, qui s'accompagne d'excès d'alcool et d'un divorce. La femme avec laquelle Moritz a reconstruit une vie de couple, une artiste (peintre, dessinatrice, graphiste, photographe), n'était d'abord

**3. Moritz a fait rallonger l'empattement de 2 m à la SDVI à Nantes pour ajouter un 4<sup>e</sup> essieu avec de le revendre.**

**4. le collectionneur a tour refait à l'intérieur aussi, pour avoir plus de confort lorsqu'il roule avec.**

**5. Moritz indique la plaque au nom du « Garage Krue » paternel.**

<sup>(3)</sup> Les principaux collectionneurs d'Unic en France sont Pascal Forestier, Bruno Darras, Patrice Depaeuw, André Bonifay, Olivier Leloup, Xavier Hory, Robert Heid, Bernard Steinmetz, Christian Jolivet, Joël & Mickaël Audigier...

## La hauteur des cols pour illustrer les puissances

Après l'époque des ZU 72, 120, 121, 122, l'idée d'illustrer la puissance en rapport avec l'altitude des cols fut géniale !

À partir de XXXX, les camions Unic virent leur puissance hiérarchisée en fonction de la hauteur des cols. Par exemple, ceux de la gamme basse portait un des noms de col des Vosges (Bussang, Bonhomme, Belfort, Donon, Saverne), de l'Auvergne (Sancy) ou du sud-est (Verdon, Esterel)... Alors que la gamme moyenne correspondait aux noms des cols pyrénéens (Somport, Puymorens, Tourmalet), et la gamme haute à ceux des Alpes (Galibier, Lautaret jusqu'au fameux Izoard au sommet).

Suivront les modèles (entre autres) P11, P12, P160, P220 et T200, 270, 340 à capot ou cabine avancée après 1966. Les Unic 2764 (6x4) ont été vendus massivement chez

Colas, même si le moteur de 270 ch. V8 de 10.766 l. de cyl. restait fragile à ses débuts.

Nombre de nos lecteurs ont passé un premier permis à l'armée sur des Simca Cargo F569 et 594, puis sur des Unic à l'AFT. Au début des années 60, Unic proposait ainsi dans son catalogue 64 modèles de 1,6 t à 32 t. Son réseau était composé de 350 agents et concessionnaires avec très peu d'export, sauf en URSS où sont partis des ZU121 et ZU 122 carrossés en frigorifiques par Alquier (Tarn) et Rotrou (Eure).

Avant la nouvelle gamme unifiée avec Fiat, des 130, 170, 190NC20 sont arrivés les moteurs fabriqués à Bourbon-Lancy (71).



guère attirée par les camions. Mais depuis, elle a changé d'avis...

« Ma passion pour Unic a contribué à me remettre sur de bons rails, en me redonnant goût à la vie ! Je me suis alors concentré sur ma collection ». À Nantes, chez SDVI, il fait rallonger l'empattement d'un porteur 340 de 2 m en ajoutant un 4<sup>e</sup> essieu et en ajoutant un Telma. La législation suisse, plus contraignante, limitait la charge et le tonnage par essieu... « Je l'ai revendu pour acheter d'autres modèles que j'ai entrepris de restaurer à mon rythme ».

Son « Unic Center » est situé à Ziefen. Moritz y a acheté un ter-

rain en 2010 pour faire construire un bâtiment neuf fonctionnel avec vitrine. « Le panneau Unic sur la façade m'a été offert par Mr Lorin, le célèbre concessionnaire Selvi Lorin d'Orléans (45) ». Pour rechercher des Unic abandonnés, il sillonne la France, parfois en moto.

« Je me suis lié d'amitié avec des collectionneurs<sup>(3)</sup> et des transporteurs français qui m'ont donné des tuyaux. En échange, j'ai scanné en PDF 12 000 documents techniques. Je pense que c'est plus de documents que n'en possède la Fondation Berliet ! J'ai racheté à la collection Calsat des lots de pièces et deux superbes Unic (ZU 72 6 cylindres citerne et ZU 122) ».

### 3 questions à Patrice Depaeuw

Patrice Depaeuw, l'un des collectionneurs Unic en France, commente sa « Collection G. Depaeuw patrimoine routier du Nord ».

**Les Routiers :** Dans votre collection G. Depaeuw patrimoine routier du Nord, riche de plus de 50 véhicules, on retrouve cinq Unic. De quels modèles s'agit-il ?



**P. Depaeuw :** Ce sont majoritairement des porteurs : un ZU 50 de 1949 plateau d'un négociant en pommes de terre d'Hazebroeck, un Puymorens de 1957 carrossé en fourgon tôle qui assurait la livraison de vitrage pour le grossiste DK et un Auvergne 63 benne « la lilloise ». S'y ajoutent deux tracteurs : les fameux Izoard, l'un à cabine couchette de 1961 et l'autre, un V8 de 1964, qui dispose d'une cabine avancée Genève.

**LR :** Vous semblez attaché à l'histoire Unic ?

**P. Depaeuw :** Mon père et mon grand-père, qui étaient associés, roulaient avec un Saurer vendu par le garage poids lourds Saifa, le grand concessionnaire Unic & OM

de Lomme (Lille aujourd'hui). La première entreprise de transport familiale ayant été dissoute, mon grand-père s'est associé avec Mr Becquart (de la concession Unic Saifa) pour créer le garage Ovaco (Office vente achat camions occasion), en charge du service VO, avec reconditionnement et réparation.

Mes parents ayant repris un café-tabac à Lille pendant sept ans, j'étais souvent chez mes grands-parents et je jouais dans la cour au milieu des Unic. Cela m'a rendu la marque sympathique ! Ensuite, mon père a repris



**Patrice Depaeuw a eu l'honneur de recevoir Moritz Thommen pour lui faire découvrir la plus belle collection française.**

le transport en 1964 avec un petit OM Leoncino, rejoint par des Unic et des OM neufs en provenance de la Saifa. Jusqu'en 1980, avant l'arrivée des Renault Trucks, nous n'avions que des Unic.

**LR :** Ces Unic vous donnaient satisfaction ?

**P. Depaeuw :** Unic avait la réputation d'être moins fiable et les problèmes de jeunesse du V8 n'ont pas arrangé son image. Mais comme la jeune entreprise

Depaeuw avait son bureau et son atelier dans la même rue que le garage Ovaco du grand-père, les réparations et les échanges standard se faisaient à bon compte ! Mon père avait une activité régionale avec des porteurs de moyen tonnage. Les Unic et OM avaient une bonne gamme adaptée. Au final, comparer l'intérêt de collectionner des Berliet ou des Unic, ça se discute ! J'ai fait les deux, sans oublier les autres marques, avec un attachement particulier pour les Bernard et les Willème !

### Il possède huit modèles de la marque

Moritz a un fils et une fille, mais ils ne partagent pas sa passion des belles mécaniques. « Avec la retraite qui arrivait, j'ai racheté à Mr Lorin un 2744. Puis, sur la dernière cabine avancée Unic-Fiat, j'ai même perfectionné le plus gros moteur Unic, que j'ai racheté pour 500 €. J'ai réalisé un réalésage de 138 mm sur un Unic 340 avec des culasses plus grandes pour obtenir 370 ch. Mais j'ai dû rehausser de 3 cm la cabine, à hauteur du pare-chocs ! »

C'est un prototype dont il est particulièrement fier... « Des moteurs de cette puissance, il n'y en existe que 4 exemplaires ». Le collectionneur en profite pour refaire complètement l'intérieur de la couchette et c'est mieux que l'original ! On peut même venir l'admirer entre deux



voyages puisque Moritz ouvre à l'occasion son musée personnel à des clubs de passionnés.

Désormais âgé de 72 ans, il pense à la suite : « J'espère avoir trouvé un successeur en Suisse, un carrossier de 10 ans de moins que moi, qui reprendra avec ses deux fils l'essentiel de ma collection, les pièces et le bâtiment ». Moritz ne tient pas à disperser sa collection, quitte à se priver d'une



**1. Rendue célèbre lors du championnat de France des routiers 1969, Fantastique prête son à UNIC.jpg**

**2. Notre magazine a souvent été associé à la marque Unic, comme lors des Championnats de France des routiers.**

**3. xx**



belle vente aux enchères. « Je veux préserver le patrimoine de la marque Unic, et y revenir quand je veux. C'est ma vie » !

C'est pour partager sa passion du camion avec sa nouvelle compagne que Moritz a eu l'idée de voyager en Europe, en Amérique centrale et en Afrique. Au volant d'un Unic 2766 L 6x6 doté d'une très confortable cellule mobil-home, la vie est belle... ●