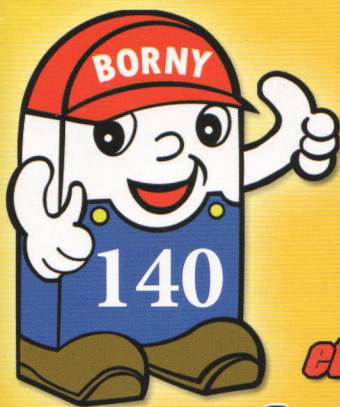




Des

CAMIONS

et des

HOMMES

La fabuleuse histoire du transport routier

Emile Mollard, la route de ma vie ! (Seconde partie)

Trucks Models
L'histoire des camions par la miniature



Le Métropole Muséum de Druten (2)

N° 140 Août 2026

L 11687 - 140 H - F: 7,50 € - RD



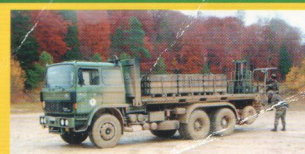
BEL/LUX : 8 € - CH 12.70 FS



Restauration



Collection utilitaires



Militaires



Ne vous précipitez pas sur votre téléphone, celui-ci sera conservé par Moritz et pour cause, c'est à son volant qu'il va continuer à vivre sa passion.

Moritz Thommen, le collectionneur Suisse se sépare de certains véhicules

Photos Moritz Thommen

**Texte et légendes
Francis CANY**

La pilule est difficile à avaler, mais c'est une réalité. Le grand collectionneur suisse Moritz Thommen vient de prendre la difficile décision de se séparer d'une grande partie de ses véhicules : automobiles et poids lourds. Une passion pour le constructeur français Unic qui ne date pas d'hier, puisque c'est en 1960, que notre sympathique ingénieur helvète a commencé à s'intéresser à cette marque.

L'origine d'une passion

Moritz Thommen est né en 1953. Il grandit en Suisse dans le canton de Bâle-Campagne. Sa passion pour les camions naît très tôt. L'élément déclencheur remonte à 1960. Son père, visite le Salon automobile de Genève et revient avec plusieurs

catalogues UNIC. Le jeune Moritz est immédiatement fasciné par les camions à capot de la marque française. Cette fascination ne le quittera jamais.

Une histoire familiale liée à UNIC

Le père de Moritz, devient d'abord concessionnaire régional UNIC pour le nord de la Suisse et c'est en 1964 qu'il obtient l'importation générale de la marque UNIC pour toute la Suisse. À cette époque, l'importateur UNIC était la société Glättli, basée à Dietlikon.

Au total, l'entreprise familiale commercialise 50 camions de la série MZ et 168 camions de la série P.

Premiers tours de roues

À 18 ans, juste après l'obtention de son permis en 1971, Moritz commence à convoier lui-même les châssis neufs depuis les usines françaises de Nanterre et Puteaux (département VHS (véhicules Hors Série)), puis Trappes jusqu'au garage familial situé près de

Bâle. Pendant ses études d'ingénieur mécanicien, ces convoyages constituent un revenu complémentaire mais surtout une formidable expérience.

Moritz Thommen, en tant qu'ingénieur en construction mécanique, n'est pas un collectionneur passif. Il réalise lui-même des études techniques très poussées et parmi ses réalisations, on peut citer la conception d'un UNIC P340A 8x4 unique au monde avec l'adaptation d'un second essieu directeur. Après ses études à l'Ecole Polytechnique de Zurich,

Moritz obtient un premier emploi chez Cummins aux États-Unis afin d'approfondir ses connaissances sur ce type de moteur. Durant les douze mois qu'il effectuera chez le constructeur américain, il aura la possibilité de travailler sur le développement des nouveaux 4 cylindres 3.9lt et 6 cylindres 5.9lt.

A son retour en Europe, il devient

chef des essais voitures chez BMW-Steier en Autriche, il y séjournera deux ans. Toutes ces compétences expliquent pourquoi il est aujourd'hui reconnu comme un restaurateur émérite et extrêmement respecté.

Le collectionneur

Au fil de cinquante années de recherches, Moritz réunit probablement la plus importante collection privée consacrée exclusivement à UNIC. Elle comprend notamment : une Georges Richard, plusieurs automobiles UNIC, un fourgon "Boulangère" de 1923, plusieurs tracteurs routiers, des porteurs bien entendu, des prototypes et des pièces uniques. Il possède également un immense stock de pièces détachées d'origine devenu pratiquement introuvable de nos jours.

Le musée UNIC

Le 16 avril 2011, il ouvre le UNIC Center à Ziefen en Suisse. Le musée, qui rassemble l'histoire complète de la marque s'étend sur environ 600 m² et constitue aujourd'hui le seul véritable musée entièrement consacré au constructeur français.

Moritz ne restaure pas seulement les véhicules. Il cherche à les rendre conformes à leur état d'origine, voire à réaliser ce que les ingénieurs UNIC avaient imaginé sans pouvoir le produire. L'un des meilleurs exemples est son UNIC T370A, réalisé à partir d'un T340A grâce à un moteur prototype retrouvé plusieurs années plus tard. Le résultat est considéré comme un exemplaire absolument unique.

Le collectionneur Globe-Trotter

Moritz aime aussi faire rouler ses véhicules. Il a notamment transformé un imposant et rarissime UNIC 3766 6x6 en camping-car. A son volant, il a déjà parcouru plus d'une vingtaine de pays dont le Panama, le Costa Rica, le Nicaragua, le Honduras, le Guatemala ou encore le Mexique, sans oublier l'Europe avec les pays scandinaves, la Grèce, l'Islande.....

Tous ceux qui ont l'honneur de le rencontrer disent de lui qu'il possède une immense culture technique, une mémoire exceptionnelle de l'histoire



Cet Unic ZU 72 R immatriculé le 6 avril 1954 est un ex-pinardier qui a été entièrement restauré. Avant de rejoindre la Suisse et le garage de Moritz, il appartenait à la collection de Jean-Claude Calsat. Equipé de pneus Michelin neufs et est dans un parfait état et dispose de sa carte grise française.



Provenant lui aussi de la collection Calsat, cet Unic ZU 122 mis en circulation le 26 juin 1962 est également équipé d'une citerne pinardière. Pneumatiques Michelin neufs, carte grise française, il n'attend plus que vous pour partir sur les routes des vignobles de France.

d'UNIC, une très grande disponibilité avec les passionnés qui viennent le voir, un perfectionnisme inégalé dans les restaurations qu'il entreprend et une volonté permanente de transmettre ses connaissances.

A la vente

Les poids lourds mis en vente sont les suivants : porteur pinardier Unic ZU 72 R de 1954, porteur pinardier Unic ZU 122 de 1962, Unic P 9 de 1969, Unic P12R de 1974, Unic T 370 A de 1976, Unic Izoard T 270 A bientôt terminé et Unic T 340 Izoard non remonté mais restauré à l'état neuf.

Concernant les frais de douanes au départ de la Suisse, ils ne sont pas applicables pour les véhicules de collection de plus de trente ans d'âge, seule une TVA de 5% est à prendre en compte. Enfin, en ce qui concerne les frais de transport vers la France, ils sont de 2000 à 3000 euros suivant le lieu de livraison comme par exemple la Bretagne ou la Normandie... Tout ceci est donc à prendre en considération ce qui demande bien entendu réflexion et études...

Francis CANY

d'UNIC, une très grande disponibilité avec les passionnés qui viennent le voir, un perfectionnisme inégalé dans les restaurations qu'il entreprend et une volonté permanente de transmettre ses connaissances.

De haut en bas, et de gauche à droite : C7 Roadster de 1908, H3 Mayr de 1930 (comme neuf), H3 Chapron de 1930 (carrosserie à terminer), que l'on retrouve en cours de restauration, L2N Boulangère de 1923, L61T Ansart et Teieisseire de 1927 (comme neuf), et enfin U4B 1935 à boîte Cotal. Toutes ces voitures (sauf la H3 Chapron), sont expertisées en Suisse avec carte grise et sont immatriculées.



Toutes ces automobiles sont en ordre de marche, sauf la H3 Chapron qui doit subir une révision de son moteur 8 cylindres en ligne.

Pour contacter Moritz Thommen

UNIC CENTER AG, Voreichstrasse 15, 4417 Ziefen, Suisse

Email : info@unic-center.ch

Téléphone : +41 79 320 40 00



Unic P 9 A immatriculé le 2 septembre 1969. Il est équipé de pneumatiques Michelin neufs. Sa cabine a été entièrement refaite et il dispose de sa carte grise française.



Magnifique Unic P 12 R2 dont l'immatriculation date du 1er juin 1974. Lui aussi est chaussé de Michelin neufs et son aspect est proche de celui qui sortait de l'usine. Sa carte grise est elle aussi française.



Cet Unic T 270 A Izoard est proche de sa fin des restaurations que Moritz estime à environ 3 mois. Il sera donc comme neuf d'ici le dernier trimestre de l'année 2026. Une très belle acquisition pour celui qui va flasher sur lui et qui pourra le ramener en France.



Quelle merveille ! son futur propriétaire sera comblé au volant de cet Unic T 370 A mis en circulation le 13 septembre 1976. A l'origine, il s'agissait d'un type T 340 A qui était destiné à un client allemand. Mais il a fait une partie de sa carrière au sein de la flotte des Transports Napoly. Il est animé par un V86S (le seul au monde !) avec alésage 138 mm au lieu de 135) et chaussé de pneumatiques Michelin neufs comme tous les camions de Moritz Thommen. Telma et sellette complète son équipement. Sa carte grise par contre est suisse.



Ce rarissime Unic T 340 est en état châssis-moteur sans cabine. Cette dernière que l'on voit ci-dessus est neuve mais elle ne sera pas remontée pour la vente du tracteur. Moritz donnera bien entendu l'ensemble des pièces pour terminer sa restauration. C'est le seul T 340 au monde qui existe encore. Il porte le numéro de châssis 340 041. Quel dommage qu'il n'existe pas une fondation Unic qui aurait pu accueillir toutes ces pépites et les montrer aux passionnés de la marque !