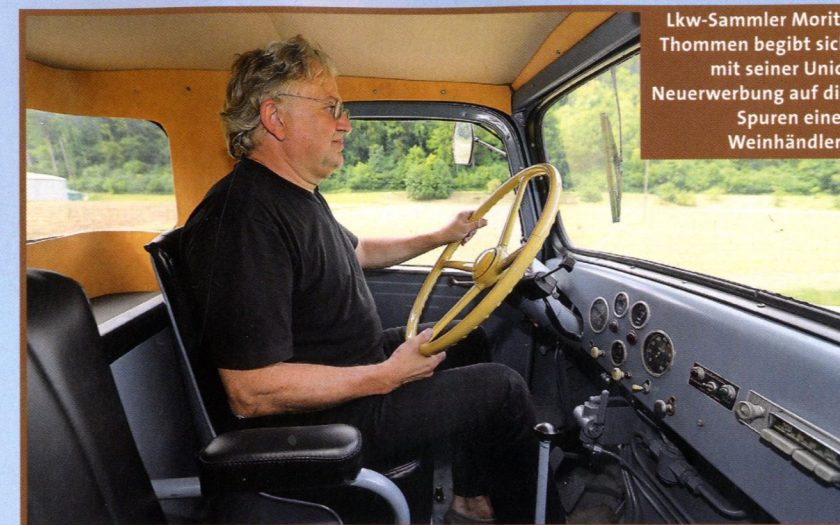


WEIN-KÖNIG

Gamay, Carignan oder Cabernet sind Rotweinkennern ein Begriff. Dieser Unic ZU 72 R transportierte einst so manch edlen Tropfen quer durch Frankreich – à votre santé!



Lkw-Sammler Moritz Thommen begibt sich mit seiner Unic-Neuerwerbung auf die Spuren eines Weinhändlers

Gut 16.000 Liter Rotwein hatte Emile Vincent im Rücken, als er den Unic samt Anhänger in den späten fünfziger Jahren über die kurvigen Sträßchen der Region Rhône-Alpes Richtung Paris steuerte. Inzwischen ist Monsieur Vincent ein rüstiger Rentner – ganz wie der behutsam restaurierte Sechszylinder-Tanklastler.

Der Name Moritz Thommen dürfte aufmerksamen Lesern der LAST & KRAFT mittlerweile gut bekannt sein. Dem Unic-Experten und -Sammler aus der Schweiz ist es einmal mehr gelungen, seiner Kollektion von Lastwagen der französischen Marke ein neues Exponat hinzuzufügen – einen ZU 72 R-Tankwagen.

Dieser nimmt im Jahr 1952 erstmals Frankreichs Asphalt unter die Räder: Ein Weinhändler aus Rosières in der Ardèche, ein Département in der Region Rhône-Alpes im Südosten Frankreichs, hat den Unic geordert. Er lässt ihn mit einer Schlafkabine versehen und mit einem innen emailierten Tankaufbau von Coder komplettieren. Zum Einsatz kommt er allerdings vorerst nicht: Der neue Besitzer hütet den Weintanker zunächst einmal zwei Jahre in seiner Garage, bevor er ihn schließlich 1954 in Betrieb nimmt – zusammen mit einem Tankanhänger, der ebenfalls vom Hersteller Coder stammt und 6335 Liter fasst. Vielleicht war er der Meinung, der Lkw müsse erst einmal ein wenig reifen,



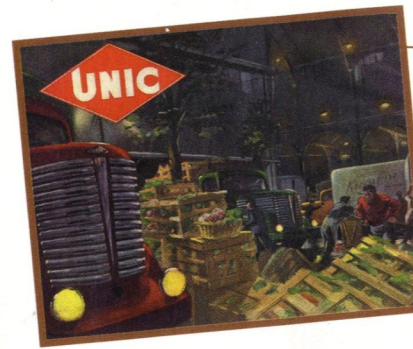
Es ist nicht alles Chrom, was glänzt: Der Aluminium-Zierrat besticht durch matten Glanz, ein schöner Kontrast zur Lackierung

bei gutem Wein ist das ja schließlich auch so. Fahrer des promillehaltigen Gespanns wird der heute 89-jährige Emile Vincent. Er macht sich fortan einmal in der Woche mit über 16.000 Liter Wein der Sorten Gamay, Carignan oder Cabernet in den Tanks auf die über 600 Kilometer lange Fahrt von der Ardèche nach Paris.

Autobahnen gibt es damals noch nicht, so dass sich Emile Vincent über Landstraßen, durch enge Dörfer, bergauf und bergab seinen Weg in die Hauptstadt bahnen muss. Die 120 PS, die der Sechszylinder aus seinen 9840 Kubikzentimeter Hubraum schöpft, sind im Vergleich zu den

sonst üblichen 90 PS der Lastwagen der Konkurrenz üppig und beschleunigen das Gespann in der Ebene recht mühelos auf über 70 km/h. Doch manche steile Bergstraße bewältigt auch der ZU72R nur, wenn Vincent in den ersten Gang des unsynchronisierten, aber dennoch leichtgängigen Vierganggetriebes mit Nachschaltgruppe herunterschaltet. Dafür geht es bergab sicherer voran, denn der französische Laster verfügt ab Werk über eine Telma-Wirbelstrombremse. Selbst auf langen Gefällestrecken lässt sich der Lastwagen und sein Anhänger so halbwegs sicher abbremsen.

Trotz allem dauert die Fahrt nach Paris rund 18 Stunden, Vincent fährt sie am Stück durch – heute völlig undenkbar. An der Seine angekommen, erweist sich die Schlafkabi-



ne seines Unic nun als unschätzbare Luxus: In ihr kann er sich vor der Witterung geschützt einem entspannten und erholsamen Schlaf hingeben – und muss nicht mehr wie früher auf einer Pariser Parkbank nächtigen, bevor es am nächsten Tag wieder auf die Heimreise geht.

Bis 1958 kommen so Jahr für Jahr zwischen 60.000 und 70.000 Kilometer auf

den Tacho, die Emile Vincent und sein Gespann auf ihren Fahrten sammeln. Der Sechszylinder erweist sich als zuverlässiger Partner. Danach übernimmt ein anderer Fahrer den Lastwagen, bis der Unic im Jahr 1962 mit einem Kilometerstand von rund 390.000 außer Dienst gestellt wird. Da der Weintanker aber noch in exzellentem Zustand ist, entscheidet sich sein Besitzer, ihm ein zweites Leben als Vorratstankwagen in einem Schuppen seines Weinhandels zu gönnen. Dort verbringt das Auto die nächsten Jahre geschützt, und nun ja, zumindest äußerlich „trocken“.

Emile Vincent hat mittlerweile den landwirtschaftlichen Betrieb seiner Familie übernommen. Eines Tages – vielleicht beim Genuss eines guten Gläschen Rotweines – besinnt er sich seines treuen alten Kameraden, mit dem er zuvor tausende

de Liter des Rebensaftes nach Paris transportiert hat. Er verhandelt mit dem Weinhändler und kann ihm am Ende den ZU72R abkaufen.

Fortan versieht der Unic in seinem nunmehr dritten Leben klaglos seinen Dienst als Sprengwagen zur Bewässerung der Felder der Familie Vincent und parkt ansonsten in einem kleinen Unterstand neben dem Gemüsegarten. Dort entdeckt ihn im Jahr 1999 Jean-Claude Calsat (ein Sammler von Lkw der Marke Willème). Er überzeugt Emile Vincent davon, ihm den Tanker zu verkaufen. Auch wenn der Unic im Laufe seines Einsatzes als Landarbeiter zusammen mit seinem Besitzer gealtert ist und reichlich Patina angesetzt hat – die Technik befindet sich in gutem Zustand. Nicht einmal der Motor muss geöffnet werden. In nur einem Jahr hat Calsat den

**Technische Daten:
Unic ZU 72 R Tanklaster**

Motortyp: Unic ZU 6 R

Bauart:
Wassergekühlter Viertakt-Diesel, 2 Zylinder pro Zylinderkopf; im Kopf hängende Ventile, gesteuert über Stößelstangen und Kipphebel durch Zahnradgetriebene untenliegende Nockenwelle; Lavalette-Bosch-Einspritzpumpe; Druckumlaufschmierung

Zylinder: 6, in Reihe

Bohrung x Hub: 118 x 150 mm

Hubraum: 9840 ccm

Leistung: 120 PS bei 1850 U/min

max. Drehmoment: 441 Nm

Kraftübertragung:
Zweischeiben-Trockenkupplung; unsynchronisiertes Vierganggetriebe Unic P 175 mit pneumatischer Nachschaltgruppe (= 8 Gänge)

Fahrgestell:
U-Profil-Leiterrahmen; Starrachsen

Bereifung:
12.00–20 Michelin X, hinten doppelt

Spur vorne/hinten: 1970 / 1850 mm

Radstand: 5200 mm

Länge x Breite x Höhe:
9300 x 2500 x 2600 mm (Chassis mit Kabine), bzw. 3000 mm (Tankdom)

Leergewicht:
5000 kg (Fahrgestell mit Fahrerhaus)
8700 kg (mit Tankaufbau und Pumpe)

Höchstgeschwindigkeit: 75 km/h

Bauzeit: 1952 bis 1953



Anker für den Tanker: Die serienmäßige Wirbelstrombremse sorgt für vernünftige Verzögerung bergab



Zeitlos: Das Prinzip der Induktionsbremse hat bis heute Bestand – der französische Hersteller Telma gilt hier als Pionier



Haute Couture: Jaeger-Uhrensammlung zum Überwachen von Drehzahl, Öl, Wasser, Luft und Geschwindigkeit

Weintanker komplett restauriert. Auch wenn er nun in neuem glänzenden Lack erstrahlt, so ist Calsat bei der Restaurierung behutsam vorgegangen, eine dezente Patina, die vom langen Arbeitsleben des Lastwagens erzählt, ist erhalten geblieben. So beginnt im Jahr 2000 der vierte Lebens-

abschnitt des französischen Lkw – als Oldtimer in der Sammlung Calsat.

Doch die Geschichte ist noch nicht zu Ende: 2012 öffnet sich dann das fünfte und vorerst letzte Kapitel im Lebenslauf des Haubers. Als Calsat sich von seinem Unic wieder trennen will, nimmt er mit Moritz

Thommen Kontakt auf. Die beiden Lkw-Liebhaber werden sich einig, und der Weintanker macht sich auf zu seinem neuen Zuhause im Kanton Basel Land, wo er Teil der Unic-Sammlung wird.

Es ist ein sonniger August-Tag, als mich Moritz Thommen in seinem kleinen, aber

Aus dem Tank in die Flasche: Rund 10.000 Liter fasst der Aufbau von Coder, so mancher Tropfen fand den Weg in ein Bistro in Paris ...



Mit den schicken Haubenlastwagen landete Unic einen Volltreffer, und war in Frankreich zeitweise zweitgrößter Lkw-Hersteller

feinen Unic-Museum (siehe LAST & KRAFT 6/2013) empfängt, den Schlüssel des ZU72R bereits in der Hand. Auf geht's zu einer kleinen Ausfahrt mit dem Rotweintanker! Nachdem wir beide das Fahrerhaus des Tanklasters erklimmen haben, drückt Moritz Thommen die Zündung, und unter der mächtigen Haube erwacht der Sechszylinder so unheimlich und kraftvoll zum Leben – man mag kaum glauben mag, dass das Aggregat schon über 60 Jahre auf den Zylindern hat.

Wir starten zu einer kurzen Rundfahrt über die Landstraßen rund um Ziefen, wobei das Stakkato des Diesels nun das Fahrerhaus erfüllt und eine Unterhaltung nur noch durch Anbrüllen gegen den Motor möglich ist. Auch die harte Federung, die im unbeladenen Zustand Fahrbahnebenheiten sehr direkt an die Kabineninsassen weitergibt, lässt einen sofort merken, dass wir in einem Oldtimer unterwegs sind. Dieser erklimmt allerdings die leichten Steigungen recht behände und bremst auch problemlos und sicher auf den Gefällstrecken wieder ab – fast wie ein moderner Lastwagen. Jetzt lässt sich schon erahnen, weshalb Unic mit der ZU-Baureihe in den fünfziger Jahren einen solch kometenhaften Aufstieg zum zweitgrößten Lastwagenhersteller Frankreichs erlebt hatte ...

Kurze Rückblende: Das 1893 von den Brüdern Georges und Max Richard als Fahrradfabrik gegründete Unternehmen steigt in den zwanziger Jahren in den Lastwagenbau ein. 1931 kommen die ersten Fahrzeuge mit Dieselmotoren ins Pro-

gramm, zunächst Lizenzbauten von Mercedes-Selbstzündern. Doch ab 1938 statet Unic seine Lastwagen mit selbst entwickelten Dieselmotoren aus. 1945 stellt der Hersteller in Form der ZU-Haubenlastwagenmodelle seine erste Nachkriegskonstruktion vor. Als Antriebsquelle dienen ebenfalls neu entwickelte Dieselmotoren, die beim Spitzenmodell ZU70 in einem Reihensechszylinder gipfeln. Die Triebwerke weisen zwar einige Kinderkrankheiten auf, doch den Unic-Technikern gelingt es recht schnell, diese zu beseitigen. Der Hersteller vertraut



seiner Technik derart, dass er als einziger in Frankreich eine Einjahresgarantie ohne Kilometerbegrenzung gewährt. Damit nimmt der rasante Aufstieg von Unic seinen Lauf: Entstehen 1946 826 Lastwagen, so sind es bis 1957 bereits 7613 Einheiten im Jahr, Unic wird zur Nummer zwei hinter Berliet.

Die nackten Verkaufszahlen waren für Fahrer Emile Vincent wenig von Interesse, ihm bleibt viel mehr die geräumige Kabine des Rotweintankers in guter Erinnerung, die ihm auf seinen Touren nach Paris eine zweite Heimat geworden ist.

Text: Alexander Weber
Fotos: Stephan Lindloff



Langläufer: Auf seine Dieselmotoren gewährte Unic eine großzügige Einjahresgarantie – ohne Kilometerbegrenzung. Kein Problem für die üppig dimensionierten Motoren