

# CHARGE

# UTILE *Magazine*

## N°184

MENSUEL  
AVRIL 2008  
France métro. : 6,50 €

**INCENDIE**

**LE BERLIET FF 6x6**

**AUTOCARS**

**GINHOUX**

**AGRICOLES**

**FORD**



## LES TRANSPORTS CHERVIER



# LES CAMIONS UNIC À CAPOT

L 19501 - 184 - F. 6,50 €





# LES UNIC A CAPOT

## PREMIERE PARTIE : DE 1945 A 1952

La célèbre « série des cols » de chez Unic trouve ses origines dans l'immédiat après-guerre, et même avec les véhicules produits pendant la Seconde Guerre mondiale.

Par Jean-François COLOMBET

Si Unic vient très tôt à l'utilitaire, c'est-à-dire au cours de la première décennie du siècle dernier, la marque reste longtemps cantonnée aux petits tonnages. Durant près de trois décennies, ses taxis et ses

*En haut.*

Photographié en avril 1977 à Moyers-sur-Serein (Yonne), ce superbe ZU 50 était encore actif près de trente ans après sa mise en service. Il appartenait à un entrepreneur qui l'utilisait pour transporter du carburant, une citerne ayant été posée dans sa benne. Avec le temps, le bras du conducteur avait poli le haut de la portière !

camionnettes se forment une solide réputation de robustesse et de fiabilité, mais il faut attendre les années trente pour assister à une montée en tonnage qui est d'ailleurs spectaculaire puisque la gamme va être coiffée par un gros porteur à trois essieux, le CD 3. Cette évolution radicale est permise par la mise en fabrication par Unic de moteurs six cylindres diesel dont Georges Dubois, le directeur de l'entreprise, a obtenu la licence auprès de Mercedes en Allemagne. La fabrication des groupes est assurée par Codra (Compagnie des diesels rapides), une filiale d'Unic spécialement créée, qui permet le cas échéant d'en vendre à d'autres entreprises. Unic se forge ainsi une expérience en matière de moteurs diesel, mais les dirigeants de la maison, comme tous les autres constructeurs français de poids lourds dans le même cas, cherchent à s'affranchir de la licence et des royalties y afférentes, ce qui est effectif fin 1939.

### Un peu de typologie

Dans l'immédiat avant-guerre, et si l'on excepte les gros porteurs de la série CD, tous les modèles de la gamme Unic sont désignés par un nombre à deux ou trois chiffres faisant référence à leur charge utile exprimée en quintaux (pour les nombre à deux chiffres s'entend) et précédé d'une lettre indiquant le type de moteur qui les équipe : S pour les modèles à essence, Z pour les diesels et G pour les véhicules à gazogène. En diesel, la gamme comprend notamment les Z 40, Z 50, Z 60 et Z 75. Lorsqu'éclate la guerre, Unic se voit confier la fabrication de semi-chenillés et d'obus. La production d'utilitaires pour le marché civil est fortement

*Contre.*

Apparu en 1937, le Z 50 est un châssis donné pour des PTC de 8,250 tonnes à 8,350 tonnes. Animé par un quatre cylindres diesel de 4,94 litres, il préfigure les modèles de l'immédiat après-guerre.





Cl-contre.

Chez Unic, la production reprend courant 1944 avec le ZU 55. Ce châssis résulte du montage du nouveau groupe ZU 4 de 6,232 litres sur le châssis des Z 55 et S 55. La longueur plus importante du groupe provoque l'allongement du capot. Carrossés en fourgon primeurs par Arnault, cet exemplaire immatriculé en décembre 1945 appartient à un transporteur parisien correspondant de la SNCF.

Au-dessous

Le ZU 55 le plus célèbre de France appartient à Jacques Sabard, de Roëze-sur-Sarthe (Sarthe). Récupéré à l'état d'épave, le véhicule a été entièrement refait à neuf.

La filiation avec le Z 50 est évidente.

(Cliché Jacques Sabard)

ralentie et finit par s'arrêter purement et simplement. Les derniers modèles sortis d'usine sont des gazos G 40 et G 50, ainsi que quelques camions S 75 de 7,5 tonnes utiles à moteur à essence. En 1940, les usines sont mises sous séquestre par le gouvernement de Vichy, en raison de la confession juive du principal actionnaire de la société, le baron de Rothschild. Cependant, grâce à l'appui de Roger Petiet, fils du célèbre baron du même nom, la situation peut être débloquée et Unic intègre un groupe de fabricants de gazogènes, avec Gohin-Poulenc et La Lilloise, ce qui garantit une activité aux usines, pour réduite qu'elle soit.

## Le cadre du Plan Pons

A la Libération, tous les constructeurs français d'automobiles et de poids lourds voient leur activité planifiée par le COA (Comité d'organisation de l'automobile). C'est le fameux Plan Pons, qui définit les priorités en matière de production, répartit les matériels à produire entre les différents constructeurs ou groupements et attribue les moyens nécessaires, tant en termes de matières premières que de machines. Dans ce cadre, la société Unic se retrouve incorporée à la GFA (Générale française de l'automobile) avec Bernard, Delahaye et Laffly et reçoit pour mission de produire un véhicule de 5/7 tonnes. Dans les usines de Puteaux, la production reprend lentement au cours de l'été 1944. Durant les premiers mois, il n'est évidemment pas question de modèles nouveaux, du moins pas fondamentalement : on reprend les châssis d'avant-guerre et on les équipe de nouveaux moteurs SU 4 à essence et ZU 4 diesel étudiés durant le conflit à partir des blocs d'avant-guerre. Ces groupes affichent la même cylindrée de 6,232 litres (115 x 150 mm d'alésage/course). Ceci donne donc naissance à trois modèles : le **SU 55** de 5 tonnes et le **SU 75** de 7 tonnes pour les châssis à essence, et le **ZU 55**, un 5 tonnes à moteur diesel. La conception générale et la cabine sont communs aux trois types. Jusqu'en octobre 1946, deux SU 75 de 7 tonnes et et 1 315 exemplaires de SU 55 et ZU 55 de 5 tonnes franchissent les portes des ateliers pour être livrés à la clientèle.

## Une nouvelle gamme

Néanmoins, ces véhicules ne constituent que des pis-allers destinés à répondre au mieux à la demande en fonction des contraintes du moment. Chez Unic, on ne saurait en rester là. Dès le mois de décembre 1945, le constructeur de Puteaux présente aux Mines pour réception le premier châssis d'une nouvelle gamme qui va être amenée à faire de nombreux petits. Il s'agit du **ZU 50** qui, malgré une désignation très proche de celle de son prédécesseur, s'en différencie de façon très marquée. Tout d'abord, il utilise un nouveau cadre de châssis plus moderne. Ce cadre droit, qui s'oppose à la construction surbaissée du ZU 55, adopte un essieu avant reculé, ce qui a pour effet de diminuer l'empattement de 40 à 60 cm et d'augmenter la maniabilité en



Cl-dessous

Le ZU 50 apparaît dès la fin de l'année 1945. Les tout premiers exemplaires sont dotés d'une cellule de cabine fabriquée par Nicolle à Montreuil dans la banlieue est de Paris, qu'ils partagent avec les Saurer 3 CT1D et les Hotchkiss PL 20. Les portières sont pourvues d'une moulure et s'ouvrent dans le mauvais sens. Cet exemplaire réimmatriculé dans le Nord en octobre 1956 a été sauvé par un amateur éclairé.

(Cliché Jean-Paul Fournier)

conséquence. Si l'essieu et le pont arrière restent les mêmes, le freinage fait désormais appel à une installation pneumatique Westinghouse quand le ZU 55 devait se contenter d'un servo-frein mécanique à la conception surannée. Le moteur du ZU 50 est un ZU 4 N, une version réalisée du ZU 4. Avec un alésage porté à 118 mm (soit 3 mm de plus que son prédécesseur), la cylindrée passe à 6,561 litres ; la puissance est de 80 chevaux au régime maximum de 1 900 tr/mn. La boîte de vitesses est un modèle renforcé à quatre rapports, mais un réducteur disponible en option permet d'en obtenir huit. La direction, de type à vis et écrou réglé, est à droite, comme sur tous les modèles Unic





#### Ci-contre

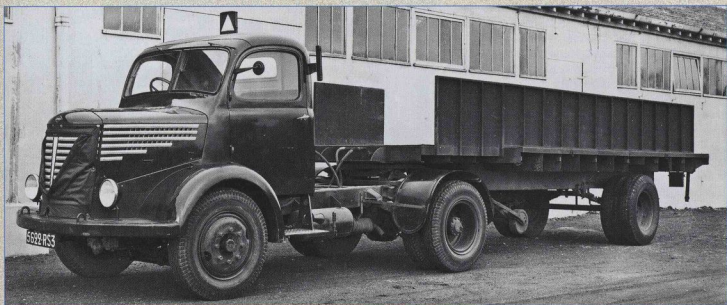
Puis le ZU 50 adopte une nouvelle cellule en tôle sur armature en bois avec portières planes. Ces dernières s'ouvrent toujours « dans le mauvais sens ». Le camion de ce cliché est un ZU 50 N de 4,15 m d'empattement. La direction est à droite.

#### Au-dessous

C'est Genève qui a carrossé ce ZU 50 N en benne à ordures « Ville de Paris » à voissours coulissants. Il s'agit là d'un modèle de la deuxième série : les portières sont planes, mais les phares sont encore de grand diamètre et le pare-chocs arbore toujours le sigle GFA (Générale française de l'automobile), le groupement mis en place par le Plan Pons qui comprend par ailleurs Bernard, Delahaye et Lafitty.



jusqu'en 1951. Les pneumatiques sont des Dunlop 2.20. Enfin, la cabine est un nouveau modèle semi-avancé de lignes plus modernes fabriqué par les établissements Nicolle de Montreuil (Seine), que les ZU 50 produits partagent avec les Hotchkiss PL 20 (dans une version plus étroite pour ces derniers) et les Saurer 3 CT1/3 CT1 D. Les premiers exemplaires sont dotés de portes s'ouvrant « dans le mauvais sens » ; par la suite, le sens d'ouverture se verra inversé. Puis le ZU 50 adopte une cellule de cabine en tôle sur bois dont les portières sont désormais dépourvues de moulures. Le ZU 50 est réceptionné au PTC de 9,8 tonnes pour le châssis normal (9,75 tonnes pour le châssis court), soit une hausse de 800 kg par



BERNARD - DELAHAYE **GFA** LAFITTY-SIMCA-UNIC  
Société Générale Française de Construction Automobile

**UNIC**

**CHASSIS  
ZU-50**

#### Ci-dessus

Jamais réceptionné aux Mines par type, le tracteur ZU 50 T existe bel et bien au catalogue Unic. Affichant un empattement de 3,10 m, il est donné pour 14 tonnes de PTR seulement. Cet exemplaire précoce réimmatriculé dans la Seine en janvier 1950 est doté d'une cabine Nicolle.

#### Ci-contre

La couverture de ce dépliant consacré au ZU 50 donne une impression de vitesse. Au volant, avec les 80 chevaux développés par le ZU 4 N, c'est autre chose...

rapport au ZU 55. Le modèle inaugure en quelque sorte un nouveau mode typologique qu'Unic va conserver jusqu'au début des années soixante : derrière les lettres ZU (c'est-à-dire Diesel Unic) figure un nombre dont le premier chiffre correspond toujours à la charge utile, mais dont le second indique le niveau d'évolution, soit O pour le modèle de base, lequel sera suivi de façon logique et chronologique par un 1 puis un 2, etc.

Premier camion moderne de l'après-guerre chez Unic, le ZU 50 connaît un honnête succès, mais sa production est freinée par le manque de matières premières et surtout par l'usure des installations industrielles de la marque à Puteaux. Dans l'immédiat, ses principaux concurrents sont des pointures : le Berliet VDC 6 D, le Citroën 45 U et le Ford F 598 T, et dans une moindre mesure le Latil H1 A1 B5 et le Panhard Zuvic, sans compter les véhicules importés en France dans le cadre du Plan Marshall, principalement des Ford et des Dodge. Les trois premiers et les deux derniers connaîtront des ventes bien plus importantes. Il faut dire qu'Unic est alors une marque en sursis. Ses installations industrielles sont vieilles, ses machines usées et ses moyens financiers restreints. Le salut viendra de Simca.



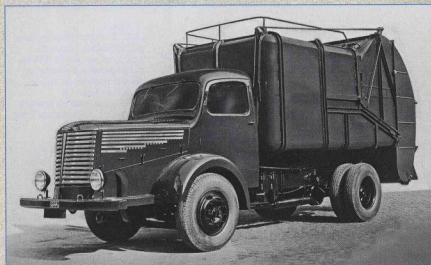
*Ci-contre*

Le ZU 70, qui concrétise le modèle de 7 tonnes dont la fabrication a été confiée à Unic dans le cadre du Plan Pons, est présenté au Salon 1946. Ce véhicule inaugure le six cylindres ZU 6 N de 9,84 litres, qui délivre quelque 110 chevaux à 1 750 tr/mn. Ce groupe reprend les mêmes cotes d'alésage/course que son cadet le ZU 4 N. Immatriculé en janvier 1948, ce camion a été carrossé en fourgon bâché.

*Au-dessous*

C'est un ZU 70 à châssis court de 3,85 m d'emplacement qui sert de base à cette benne à ordures ménagères classiques réalisée par Genève. Dès sa sortie, le ZU 70 est équipé de la cabine à portières planes identique à celle des ZU 50.

À l'automne 1946, le ZU 50, qui est alors le seul modèle produit dans les usines de Puteaux, se voit épaulé par un grand frère, le ZU 70. Ce camion de 7 tonnes utiles correspond au modèle de 7 tonnes prévu par le Plan Pons. Réceptionné à 13,4 tonnes de PTC pour le châssis normal et 13,35 tonnes pour le châssis court, ce nouveau châssis se distingue du ZU 50 essentiellement par son moteur ZU 6 N, un six cylindres de 9,84 litres de cylindrée délivrant 110 chevaux à 1 750 tr/mn. Ce groupe affiche les mêmes cotes d'alésage/course que le ZU 4 N et reçoit donc les mêmes ensembles cylindres/pistons de façon, ce qui facilite la réparabilité et permet de diminuer les stocks de pièces de rechange. La boîte munie d'un réducteur à commande mécanique par levier compte huit rapports au total ; le pont est quant à lui un modèle renforcé dérivé de celui du ZU 50. Le freinage est lui aussi pneumatique ; à l'instar de celui du ZU 50, il fait appel à un cylindre par roue à l'avant et à un unique cylindre à l'arrière commandant les deux roues par l'intermédiaire de tringles. Dès sa sortie, le ZU 70 adopte la cabine en tôle sur armature bois du ZU 50 ; il ne connaîtra pas la cellule tôle de chez Nicolle. Le capot est allongé

*Ci-contre*

Jusqu'en 1949, le ZU 70 reste le plus gros camion de la gamme Unic, malgré ses 13,4 tonnes de PTC seulement. Flamboyant neuf, ce fourgon bâché s'apprête à prendre la route. Le ZU 70 est aisément reconnaissable à la longueur de son capot abritant le six cylindres ZU 6 N.

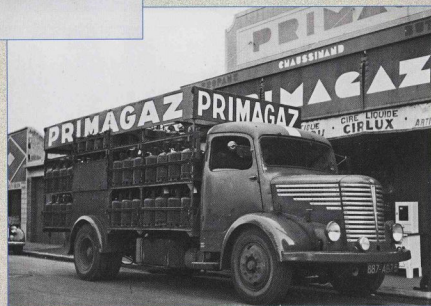
*Ci-dessous*

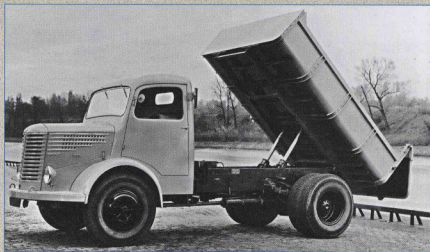
En mars 1949 apparaît le ZU 51, qui ne se distingue de son prédécesseur le ZU 50 que par des détails et un PTC porté de 9,8 tonnes à 10 tonnes. Réimmatriculé en octobre 1950, ce plateau porte-bouteilles de gaz appartient à la vaste flotte de Primagaz, société avec laquelle Unic entretient des liens privilégiés depuis l'avant-guerre.



pour recevoir la nouvelle mécanique et l'on a recours à des pneus plus gros, des Dunlop 4.20 ou des Michelin C 20. Pour répondre à la demande éventuelle de certains clients, une version tracteur de semi-remorque du ZU 70 est proposée au catalogue : le ZU 70 T, donné par son constructeur pour 18 tonnes de PTR.

La production du ZU 70 va être limitée, et ce malgré les avantages qu'il possède (dont son moteur six cylindres) sur ses principaux concurrents. Ces derniers sont entre autres les Berliet GDR 7 D puis GDR 7 W, de loin les plus importants, mais aussi le Latil H 16 A1 B7, le Panhard Movic et les Renault 208 D1 puis R 4080. La présentation du ZU 70 coïncide avec celle du SU 50, version à essence du ZU 50, qui ne se distingue de ce dernier que par son quatre cylindres type SU 4 N dont le bloc est identique à celui du ZU 4 N diesel, mais qui développe 100 chevaux à 2 000 tr/mn.





## Première évolution

La gamme des Unic ZU 50 et ZU 70 reste inchangée jusqu'au printemps 1949. Début mars, elle évolue avec l'apparition des premiers modèles de la « série 1 ». C'est le **ZU 51** qui ouvre le bal, conjointement avec sa version à essence type **SU 51**. Le PTC a été augmenté de 200 kg pour atteindre 10 tonnes, quel que soit l'empattement ; la boîte comporte toujours quatre rapports, la boîte à huit rapports avec réducteur étant disponible sur demande. La direction est toujours à droite. Une version tracteur type **ZU 51 T** est ajoutée au programme de fabrication (PTC 9 tonnes, PTR 15,5 tonnes, boîte à huit rapports de série), tout comme une version à empattement long de 4,80 m type **ZU 51 V** destinée à être carrossée en fourgons profilés grand volume, principalement pour les déménageurs. Un tracteur à essence **SU 51 T** figure également au catalogue,

Ci-dessus

Le **ZU 51** est proposé en deux empattements : court de 3,60 m et normal de 4,15 m, auxquels vient s'ajouter un châssis tracteur de 3,10 m d'empattement. Ce **ZU 51** court vient de recevoir une benne entrepreneur Zang.

Ci-dessous

Si le **ZU 50 T** existait au catalogue, il ne fera jamais l'objet d'une réception par type, à l'inverse de son successeur le **ZU 51 T**, donné pour un PTR de 15,5 tonnes. Basé en Seine-et-Marne, le Comité national de propagande du lait fait l'acquisition de cet ensemble carrossé par Augereau en février 1951. La direction est encore à droite.



qui affiche les mêmes PTC et PTR que son homologue diesel. Les **SU 51** et **SU 51 T** ont été étudiés pour les colonies françaises, au premier rang desquelles celles d'Afrique noire, mais là comme ailleurs, le marché s'oriente peu à peu vers le diesel et la production de ces modèles restera parfaitement confidentielle.

Le châssis six cylindres bénéficie des mêmes évolutions : en mars 1949 apparaissent également les **ZU 71** et **ZU 71 S**. Le PTC est là aussi en légère augmentation de 250 kg à 13,65 tonnes. Ces deux modèles sont disponibles chacun en version tracteur routier : ce sont les **ZU 71 T** et **ZU 71 ST**, dont le PTC est de 12,65 tonnes et le PTR de 20,65 tonnes.

Début 1950, plus précisément à la mi-février, la gamme s'élargit avec la présentation d'un châssis intermédiaire aux **ZU 51** et **ZU 71** : le **ZU 61**. Affichant un PTC de 12 tonnes, soit 6 tonnes utiles environ, ce camion est animé par le quatre cylindres **ZU 4 N** du **ZU 51**. Il peut recevoir une boîte à quatre rapports ou bien une boîte à huit rapports avec réducteur. Le pont est en revanche celui du **ZU 71**. Comme sur les **ZU 51** et **ZU 71**, la direction est à droite. Une version grand volume type **ZU 61 V** de même PTC mais de 4,55 m d'empattement suit en juin de la même année. En juillet, Unic ajoute à son catalogue les **SU 51 A** et **SU 51 AT**, modèles à essence aux PTC et PTR augmentés respectivement à 10,5 tonnes et 16,5 tonnes, qui remplacent respectivement les **SU 51** et **SU 51 T**. En août, c'est au tour d'un **SU 4.71 T** de pointer le bout de son nez. C'est un modèle totalement marginal, un tracteur de 20,65 tonnes de PTR doté du quatre cylindres à essence **ZU 4 N**.

Courant 1951, la gamme évolue avec l'apparition des **ZU 51 R**, **ZU 61 R** et **ZU 71 R** et leurs dérivés directs. Cette dernière ne donne pas lieu à de nouvelles réceptions aux Mines ; en effet, leurs caractéristiques de base restent inchangées. La seule évolution marquante par rapport à leurs prédécesseurs concerne leurs moteurs. Sujets à de nombreux problèmes relatifs entre autres à la tenue des bielles et des blocs, le quatre cylindres **ZU 4 N** et le six cylindres **ZU 6 N** se sont vu renforcés, donnant ainsi naissance aux **ZU 4 R** et **ZU 6 R**. Conjointement, les ingénieurs de chez Unic ont augmenté les puissances, à 90 chevaux à 1 950 tr/mn pour le quatre cylindres (régime inchangé), à 120 chevaux à 1 850 tr/mn pour le six cylindres (régime augmenté de 100 tr/mn).

## Une prise de poids générale

Suivant une tendance générale que l'on observe chez tous les constructeurs français de poids lourds, les modèles des années quarante, qui correspondent aux orientations du Plan Pons, voient leurs poids totaux en charge croître au fil des années. Les châssis Unic n'échappent pas à la règle. Ce phénomène, qui s'accompagne d'améliorations techniques, donne naissance à la « série 2 », dont les modèles sont mis sur le marché à partir de mai 1951. Dans un premier temps et jusqu'en octobre, ce sont les porteurs **ZU 52**, **ZU 62** et **ZU 72** et les tracteurs **ZU 52 T** et **ZU 72 T** qui viennent remplacer les modèles correspondants.

Le **ZU 52** conserve le même PTC que le **ZU 51** (10 tonnes). Le PTR du **ZU 52 T** passe de 15,5 tonnes à 15,9 tonnes (ce dernier était déjà effectué sur l'éphémère

Ci-contre

Entre le **ZU 51** et le **ZU 71** vient s'intercaler le **ZU 61**, un nouveau châssis de 6 tonnes utiles qui reprend le moteur **ZU 4 N** et la boîte à quatre rapports du **ZU 51** ainsi que le pont du **ZU 71**. Introduit en février 1950, il est réceptionné à 12 tonnes de PTC.



*Ci-contre*

Au ZU 70 succède le ZU 71. Pourtant animé par un six cylindres de 110 chevaux, le nouveau venu plafonne à 63 km/h. Ce fourgon profilé photographié neuf en janvier 1951 ne porte pas encore les marquages de son propriétaire. La direction est toujours à droite.

*Au-dessous*

Sa puissance correcte et sa boîte de vitesse à huit rapports livrable sur demande permettent au ZU 71 de tenir la moyenne, ce qui est intéressant pour les transporteurs qui doivent livrer rapidement, comme les primeurs. Les transports Conan, de Pleumeur-Gautier (Côtes-d'Armor), ont fait carrosser le leur chez Pelpel à Rennes en janvier 1952. Le carrossier breton a également signé la cabine couchette de ce camion qui circule sous couvert d'une licence de transport louée dans la Seine.

**ZU 51 RT.** Le moteur est bien entendu le ZU 4 R renforcé. La boîte et le pont reçoivent des améliorations de détail, mais le client a toujours le choix entre une boîte à quatre rapports ou, sur demande, une boîte à huit rapports avec réducteur commandé par un second levier (elle est livrée de série sur le tracteur ZU 52 T). La direction est maintenant à gauche.

Le ZU 62 voit son PTC légèrement augmenté ; il s'échelonne maintenant de 12,1 tonnes (empattement court) à 12,2 tonnes (empattement long). Boîte et pont évoluent légèrement. La direction passe à gauche. Le moteur est le quatre cylindres ZU 4 R.

L'évolution est plus sensible sur le ZU 72 : le PTC passe de 13,65 tonnes à 14,8 tonnes (châssis court), 14,9 tonnes (châssis normal) et même 15 tonnes (châssis long). La boîte comporte toujours huit rapports grâce à un réducteur à commande mécanique, mais le pont reçoit un couple plus long qui permet au véhicule

*Ci-dessus*

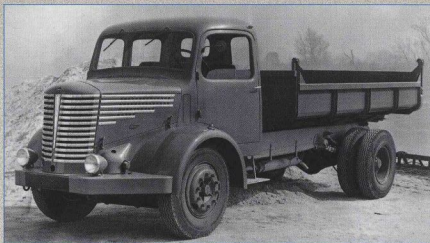
Immatriculé neuf fin mars 1950, juste avant l'introduction du nouveau système de numérotation, ce ZU 71 T équipé d'une cabine couchette carrossée à l'extérieur affiche un PTR de 21,3 tonnes.

*Ci-contre*

La « série 2 » est introduite à partir du printemps 1951.

Le ZU 51 s'efface devant le ZU 52 de même PTC (10 tonnes). Les évolutions sont légères, mais la direction est désormais à gauche. Principale amélioration, le montage du quatre cylindres ZU 4 R, version fiabilisée et plus puissante du ZU 4 N. Ce châssis normal a été équipé d'une benne à ordures ménagères Genève Salubra.





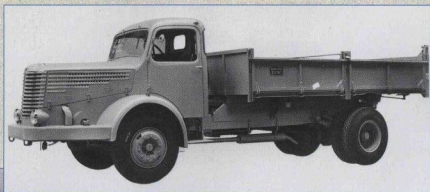
*Ci-contre:*

Le PTC du nouveau ZU 62 augmente très légèrement (12,200 kg contre 12 tonnes) par rapport au ZU 61. La direction est à gauche et le moteur un ZU 4 R de 90 chevaux. Peu répandu, le ZU 62 est souvent équipé d'une benne.



*Ci-dessus:*

Avec ses 15 tonnes de PTC, le ZU 72 illustre une montée en tonnage manifeste de la gamme Unic. Grâce à son six cylindres ZU 6 R de 120 chevaux, à sa boîte à huit rapports avec réducteur et à son couple de pont long, il peut maintenant atteindre 73 km/h. Les primeurs ne seront pas les derniers à l'apprécier sur longue distance, comme le montre ce fourgon naguère affecté à la liaison Paris-Marseille et retour.



*Ci-dessus:*

Certains ZU 72 se cantonneront à des trafics locaux, à l'instar de celui-ci, équipé d'une caisse tribenne Zang.



*Ci-contre:*

Le ZU 72 est bientôt proposé dans une version à poste de conduite avancé, le ZU 72 AL de 15,1 tonnes de PTC. Affichant un empiètement de 5,20 m, ce modèle restera marginal. Réimmatriculé en mars 1956, ce plateau fourrager appartient à un transporteur de l'Eure. (fiché collection Pascal Toussaint)



*Ci-contre.*

En juin 1952, le ZU 72 prend encore du poids et devient le ZU 72 R de 16,5 tonnes de PTC. Les établissements Lorin, concessionnaires Iveco à Montargis (Loiret), ont magnifiquement refait ce fourgon primeurs sur châssis normal.

(Cliché Jean-Paul Deckert)

Avec la « série 2 » constituée des ZU 52, ZU 62 et ZU 72, le constructeur de Puteaux peut compter sur des modèles fiabilisés qui vont généralement donner satisfaction aux utilisateurs. Néanmoins, son outil de production vieillissant n'est pas encore en phase avec ses objectifs sur le marché français. De ce fait, la production reste limitée, surtout face à Berliet et Renault. Le premier dispose d'une gamme complète descendant plus bas avec le GLA et montant plus haut avec le GPM ; quant au second, il a pour lui un atout décisif : une gamme d'utilitaires de petits et moyens tonnages qui lui assure des cadences de production confortables et un chiffre d'affaires en rapport.

*Ci-dessous.*

Photographié dans le port de Bordeaux (Gironde), ce ZU 72 R à châssis normal vient de recevoir une caisse entrepreneur dans l'agence locale des bennes Marrel.

Sur le plan du produit pur, les ZU bénéficient certes de mécaniques qui, sur le plan des performances, font jeu égal avec la concurrence. Néanmoins, côté présentation, leur cabine en tôle sur bois fait pâle figure face à la cellule tout acier des Berliet. Enfin, la marque pêche par le peu d'amplitude de sa gamme, qui ne couvre que des tonnages de 10 à 17 tonnes. Tout cela va bientôt changer...

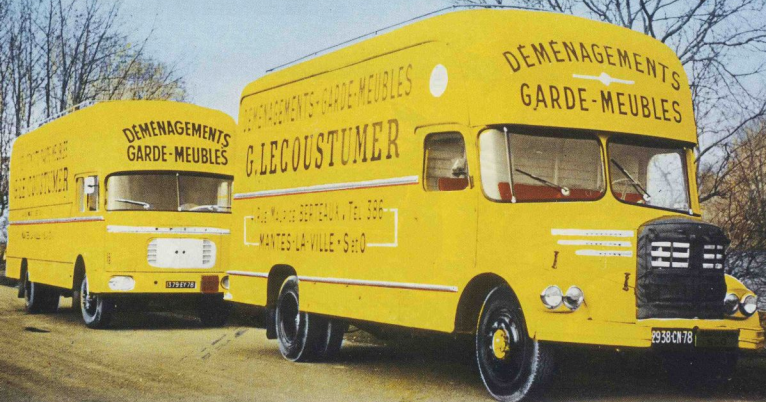
(A suivre)

*Ci-contre.*

Le tracteur ZU 72 T est disponible en deux emplacements : 3,35 m (ZU 72 T1) et 3,85 m (ZU 72 T2). Ce ZU 72 T1 qui vient d'être immatriculé dans la Seine en mai 1953 est photographié dans la cour de chez Fruehauf à Ris-Orangis (Seine-et-Oise, aujourd'hui Essonne) où il est allé chercher une semi-remorque fourgon neuve. L'ensemble appartient à la Coopérative laitière centrale de Paris.

Remerciements : L'auteur et la rédaction de *Charge Utile* remercient chaleureusement M. et Mme Jacques Sabard pour leur accueil et le partage de leur souvenirs.





# LES UNIC A CAPOT

## DEUXIEME PARTIE : LES DERNIERS ZU A CABINE EN TOLE SUR BOIS

Courant 1953, Unic dispose d'une gamme de camions couvrant des tonnages de 10 à 17 tonnes de PTC et équipés de la cabine apparue en 1946 sur le ZU 50.

Par Jean-François COLOMBET

Indéniablement, celle-ci commence à dater un peu. En effet, à l'instar de tous ses concurrents, Unic a repris sa production avec les moyens du bord à la Libération. Mais, alors que tous ou presque ont sorti de nouveaux modèles modernes ou une nouvelle cabine entre-temps, à Puteaux, les véhicules sont restés quasi inchangés sur le plan de la conception générale, même si la

En haut.

Immatriculé en mars 1958, ce ZU 42 Donon faisait autrefois partie de la flotte des déménagements Lecoustumer de Mantes-la-Ville (Seine-et-Oise, aujourd'hui Yvelines). Il précède ici un Berliet GBK 6.

Ci-dessous.

Les modèles de la « série 2 » sont suivis par ceux, éphémères, de la « série 3 » : les ZU 53 et ZU 63. Ce véhicule à l'allure étrange, principalement due à ses roues de petites dimensions à jante démontable, est un ZU 53 A, une rare version à conduite avancée du ZU 53. Il a été carrossé en fourgon intégral par Pelpel pour une fabrique de meubles rennais.

mécanique a évolué. Au Salon 1953, la marque réagit en lançant une gamme de camions toute nouvelle. Celle-ci n'intéresse cependant que les moyens et gros tonnages. Le reste de la gamme, c'est-à-dire tous les petits modèles, est sans changement ou presque.

### Une longue carrière

Il est clair que ce sont les véhicules de gamme lourde, puissants et rapides, qui « font » l'image d'une marque. Les camions plus légers, généralement équipés de moteurs quatre cylindres, sont moins bien lotis. Souvent, ces bêtes de somme qui assurent leur tâche dans l'ombre ne bénéficient pas d'autant d'attentions que leurs aînés. C'est donc le cas chez Unic, qui va conserver ses petits modèles à capot sans grand changement jusqu'au début des années soixante. Ce sont ces véhicules que nous allons passer ici en revue. Dans le précédent volet, nous avons laissé la gamme du constructeur de Puteaux courant 1952, alors qu'elle ne se compose que de la seule « série 2 » constituée par la trilogie ZU 52/ZU 62/ZU 72. A la fin de l'année, les choses évoluent légèrement avec l'introduction des modèles de l'amorce d'une « série 3 ».

### La « série 3 »

Ce sont respectivement les ZU 53 et ZU 63. Tous deux sont déclinés en trois empattements (court, normal et long) et en tracteur routier (modèles ZU 53 T et ZU 63 T), le ZU 53 donnant de surcroît naissance à une version à poste de conduite avancé type ZU 53 A. Le ZU 53 T est également proposé en version porteur de 10 tonnes de PTC seulement. Réceptionnés conjointement en novembre, ces véhicules ne se distinguent de leurs prédécesseurs que par des détails. Ainsi, le PTC du ZU 53 augmente de 1,05 tonne à 12,25 tonnes (le PTC et le PTR du ZU 53 T sont cependant sans changement). Le moteur, un ZU 4 R de 90 chevaux, est inchangé, tout comme la boîte, mais le tracteur





roulier ZU 53 T dispose désormais d'une commande de relais pneumatique et non plus à double levier.

Sur le ZU 63, l'évolution est à peine plus marquée puisque le PTC s'accroît dans les mêmes proportions, mais que la boîte à relais avec commande pneumatique est montée de série et que le moteur gagne 10 chevaux à 100 chevaux en augmentant de 50 tr/mn le régime maximum sur le ZU 4 R qui devient ainsi ZU 4 RB. En revanche, le freinage passe d'un cylindre commun à un cylindre par roue à l'arrière.

Le relais à commande pneumatique est étendu au ZU 72 mais il n'y aura pas de ZU 73, car la carrière du ZU 72 s'achève fin 1952, contrairement à celle de ses cadets.

## Un recentrage de la gamme

La « série 3 » constitue une gamme de transition. En effet, dès 1953, sous l'égide des responsables de chez Simca, qui a racheté Unic l'année précédente, la gamme est totalement remaniée : elle est élargie vers le bas et vers le haut tandis que les modèles de gamme moyenne haute héritent de la nouvelle cabine des hauts de gamme. Concrètement, deux nouveaux modèles sont introduits en entrée de gamme : le ZU 35 en février 1953 et le ZU 46 en avril 1954.

Le ZU 35 affiche un PTC de 8 tonnes seulement, ce qui en fait le plus petit modèle produit depuis la Libération ; il est destiné à concurrencer principalement le Berliet GLA. Le ZU 46 est quant à lui réceptionné à 9,7 tonnes, c'est-à-dire à 100 kg près le PTC du défunt ZU 50. Deux

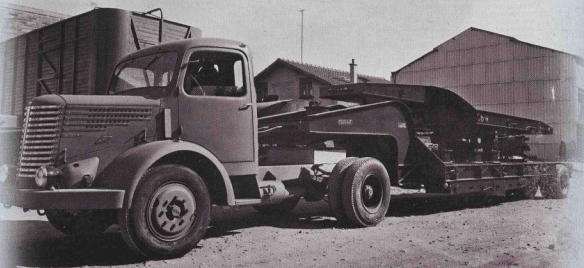


En haut, à droite.

Le ZU 63 affiche des PTC de 13,15 tonnes à 13,25 tonnes suivant l'empattement. Cet exemplaire à châssis normal vient de recevoir une benne entrepreneur Marrel pour une entreprise de TP de Toulouse (Haute-Garonne).

Ci-contre.

Le ZU 63 est décliné dans une version tracteur type ZU 63 T disponible en deux empattements de 3,25 m (T2) et 3,80 m (T1). Ce ZU 63 T1 à moteur quatre cylindres ZU 4 RB de 100 chevaux est surpris chez Fruehauf à Ris-Orangis (Seine-et-Oise), où il est venu chercher une semi-remorque porte-engin.



empattements (court et normal) sont proposés pour le ZU 35, et trois (court, normal et long) pour le ZU 46. Le moteur est toujours le quatre cylindres ZU 4 R, mais dans une version RA légèrement remaniée ; la puissance reste réglée à 80 chevaux à 1 950 t/mn. La boîte comporte quatre rapports non synchronisés, mais le pont est nouveau : c'est un petit modèle type P 370 autorisant une vitesse maximale de 82 km/h avec le couple de série de 13 x 54. Côté freinage, il y a de tout : à l'instar du

Ci-contre.

En 1953, la gamme Unic est remodelée et descend en tonnage. Introduit cette année-là, le ZU 35 est le plus petit châssis du constructeur de Puteaux. Son PTC est de 8 tonnes ple. A l'instar des autres modèles présentés la même année, le véhicule reçoit un capot simplifié, avec des barrettes en aluminium plus larges et moins nombreuses. Celui-ci, qui date de 1955, appartenait à la minoterie de Latour, gérée par André Reste et installée à Castelfranc (Lot).

(Cliché Francis Reste)





Ci-dessus

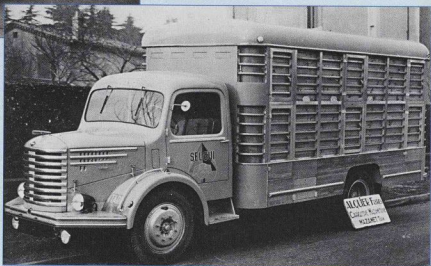
Le ZU 35 s'inscrit dans une catégorie de tonnage où les ventes sont nombreuses, tout comme les types d'utilisation. Les établissements Geffroy & fils, fournisseurs d'équipements électriques en gros, prennent livraison de ce fourgon intégral en décembre 1955.

Ci-contre

Ce sont les établissements Alquier frères, carrossiers à Mazamet (Tarn), qui ont signé la caisse fourgon de transport de viande de ce ZU 35.

Ci-dessous

Afin de répondre aux besoins de certains utilisateurs, d'ailleurs en voie de disparition, Unic présente le SF 30, qui n'est autre qu'un ZU 35 sur lequel on a monté un V8 Simca à essence. Ce modèle ne connaîtra aucun succès et sera rapidement supprimé.



Cet autre ZU 35 immatriculé en Seine-et-Marne livrait naguère la bière dans les environs de Fontenay-Trésigny.

Berliet GLA et du Citroën 55, le ZU 35 reçoit un freinage hydraulique Bendix duo-servo. Le ZU 46, tout comme le tracteur routier ZU 35 TA (12,1 tonnes de PTR), est équipé d'un freinage mixte hydraulique Bendix à l'avant et hydropneumatique Lockheed Air-pak à l'arrière, avec un compresseur flasqué sur leur moteur qui prend l'appellation ZU 4 RAP. Enfin, pour pouvoir atteler tous les types de semi-remorques, Unic propose également un second tracteur type ZU 35 TD avec freinage Hydrovac, c'est-à-dire un freinage hydraulique avec assistance par dépression, cette dernière étant obtenue grâce à une pompe à vide montée sur le moteur ZU 4 RAD. De toute

façon, les tracteurs ZU 35 T, qui présentent un empattement réduit de 3,14 m, resteront très peu produits. Les ZU 35 et ZU 46 conservent la cabine des ZU 53/63/72, mais celle-ci se voit légèrement remaniée avec des barrettes en aluminium différentes. Les deux véhicules forment donc la base du nouveau bas de gamme d'Unic. Le ZU 53 disparaît tandis que le ZU 63 est remplacé par le ZU 65 doté de la nouvelle cabine des ZU de haut de gamme.

## L'évolution reprend

Le ZU 35 et le ZU 46 connaissent un début de carrière honnête dont les dirigeants d'Unic se satisfont d'autant plus que la marque était absente de ces créneaux de



*Ci-contre*  
Au-dessus du ZU 35, on trouve le ZU 46, un porteur de 9,7 tonnes de PTC, qui doit donc lutter sur le marché contre le Berliet GLA 5 b et le Citroën 55 U. Celui-ci a été carrossé en fourgon profilé intégral par Chalaud pour les déménagements Flageul de Saint-Brieuc (Côtes-du-Nord).

*Au centre*  
Les tracteurs ZU 35 sont des raretés. Celui-ci, qui appartient à la Sceta et effectue des transferts de conteneurs normalisés entre les gares et les destinataires, est un ZU 35 TD datant d'août 1955. Il affiche un PTR de 12,1 tonnes seulement.

*En bas*  
Plus sobre dans sa présentation, la cabine restylée introduite sur le ZU 35 équipe également le ZU 46. Ce camion vient de recevoir une benne entrepreneur avec un porte-route de secours dans l'empattement.

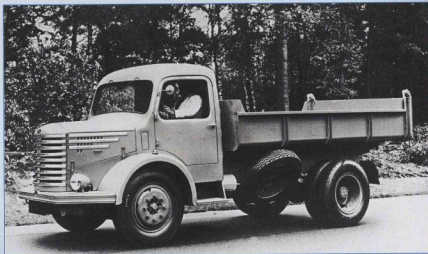
tonnages, lesquels sont par ailleurs fortement concurrencés par Berliet et Citroën, avec des outsiders comme Panhard, Renault ou Latil. Sous l'égide de Simca, les Unic commencent à se refaire une image, cette dernière ayant été quelque peu ternie par les problèmes techniques



des premiers ZU. Ces modèles subissent ensuite des modifications de détail. En juin 1955, le ZU 46 devient ZU 46 F avec l'adoption d'une pompe Lockheed à flot continu. Un mois plus tard, c'est la présentation d'un camion tous-terrains, le ZU 46 HWT 4 x 4, un véhicule de 9,7 tonnes de PTC doté d'un pont avant fourni par le spécialiste Herwaythorn. En mars 1956, le ZU 35 devient ZU 36 et gagne 200 kg de PTC à 8,2 tonnes. Par la même occasion, il hérite du même système de freinage que le ZU 46 F avec pompe à flot continu. Entre-temps, Unic a présenté le SF 30, un ZU 35 équipé d'un V8 à essence Simca, qui sera rapidement abandonné.

## Petits cols vosgiens

L'étape suivante à lieu début 1957. Au Salon 1956, Unic a remanié toute sa gamme et introduit la célèbre « série des cols ». En effet, pour mieux différencier les





*Ci-contre.*

Le ZU 46 est également décliné dans une version à quatre roues motrices réalisée par Herwaythorn mais commercialisée par le réseau Unic. Un ZU 46 HWT 4 x 4, c'est déjà rare, alors que dire d'un modèle à cabine torpédo bâchée carrossée en plateau porte-fers !



*Ci-dessous.*

La flotte de chez Goulet-Turpin compte entre autres ces cinq Unic immatriculés en 1956. Parmi eux figurent deux ZU 46 F (les deuxième et quatrième véhicules) à système de freinage avec pompe à flot continu et trois exemplaires du « nouveau » ZU 42 apparu au Salon 1956. A l'instar des autres modèles de la gamme, ce dernier se voit attribuer le nom de Donon, un col vosgien méconnu.

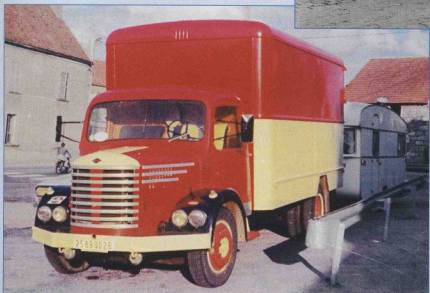
*Ci-contre.*

Peu de temps après leur apparition au Salon 1956, les nouveaux modèles ZU résultant d'un rééchelonnement de la gamme reçoivent quatre phares, ce qui leur confère une allure étrange. Ce ZU 37 Bussang carrossé par Demas appartient aux déménagements René Gillant, installés rue de Belleville à Paris.

*Ci-dessous.*

Ce ZU 37 Bussang à cabine à quatre phares roulait encore en 1974. Il était utilisé par un forain de la Drôme.

(Cliché Jean-Jacques Franchaud)



véhicules dont les types en ZU composent une gamme ésotérique, on a décidé d'attribuer aux différents modèles des noms de cols montagneux français, ce qui, outre de faciliter grandement l'identification des différents châssis, fait rêver les clients et apporte à l'ensemble un petit parfum « bien de chez nous ». En outre, la chose a été bien pensée puisque les modèles sont rangés dans un ordre logique : plus le véhicule est lourd et puissant, plus le col qui lui est attribué est élevé. Le bas de la gamme arborera donc des patronymes de cols vosgiens, tandis que les modèles mi-lourds nous emmèneront dans les Pyrénées, les maxi-Code de la gamme recevant les noms les plus prestigieux, ceux des cols alpins... Début 1957, donc, les ZU 36 et ZU 46 ont vécu ; place aux ZU 37 Bussang de 8,27 tonnes, ZU 42 Donon de 9,37 tonnes et ZU 47 Saverne de 10,45 tonnes. Ces modèles très proches de ceux qu'ils



Ci-contre.

Pratiquement contemporain du précédent, ce fourgon intégral des déménagements Huet de Versailles (idem) est lui aussi un ZU 42 Donon. Il est ici photographié devant le château.



remplacent affichent une conception homogène. Ils sont tous trois proposés en quatre empattements (court de 3,14 m, normal de 3,95 m, long de 4,30 m et long 2 de 4,60 m). Les deux plus gros sont également disponibles en tracteurs routiers, le **ZU 42 T** de 15,5 tonnes de PTR et le **ZU 47 T** de 17 tonnes<sup>1</sup>. Le moteur de base est toujours les quatre cylindres ZU 4 RA de 6,56 litres, qui développe 80 chevaux à 1 950 tr/mn sur les deux premiers et 90 chevaux au même régime sur le plus lourd. La boîte, une B 179 à quatre rapports non synchronisés, est la même dans les trois cas. Le pont, de type banjo, est un modèle de base sur les ZU 37 et 42, mais il est à deux rapports sur le ZU 47. Côté freinage, retour en arrière avec le ZU 37, qui hérite de nouveau d'un système hydraulique duo-servo Bendix. En revanche, le ZU 42 et le ZU 47 bénéficient du système Lockheed Air-pak avec compresseur d'air flasqué sur le moteur. Enfin, sur le plan esthétique, les trois nouveaux arrivants reçoivent la vieille cabine en tôle sur armature en bois, mais avec un capot rajeuni faisant appel à des joncs en aluminium moins nombreux mais plus gros.

Malgré leur cabine qui commence réellement à dater (mais les Berliet GLA et GLE ne sont pas beaucoup mieux lotis), les ZU 37, ZU 42 et ZU 47, nantis de leur remise au goût du jour, se révèlent simples et fiables, ce qui les fait apprécier de la clientèle. A ce titre, ils connaissent une diffusion en hausse et permettent à



Ci-dessus.

Le ZU 47 Saverne est le plus gros modèle de la gamme Unic avec cabine en tôle sur bois. Affichant un PTC de 10,45 tonnes, il est animé par le moteur ZU 4 RAP 2, un quatre cylindres de 6,56 litres développant 90 chevaux à 1 950 tr/mn.

1. Curieusement, c'est la base du ZU 46 et non du nouveau ZU 47 qui est retenue pour la réalisation d'un tracteur routier à attelage automatique Far, le

Ci-dessous.

Ce cliché fort intéressant permet de découvrir au premier plan un ZU 47 Saverne équipé de la cabine à quatre phares et appartenant au

La Prévention routière prend livraison de cet exemplaire qui tracte une remorque, l'ensemble affichant un PTR maximum de 15,45 tonnes. Ce camion est doté d'un fourgon renfermant du matériel d'ophtalmologie permettant le contrôle de la vue des conducteurs automobiles.

ZU 46 TF, présenté en juillet 1957, et qui affiche un PTR de 17 tonnes.

cirque Prin, et en arrière-plan un ZU 47 D doté de la nouvelle calandre inspirée des modèles lourds de la gamme.

(Cliché J.A. Bakstijf)





*Ci-contre*

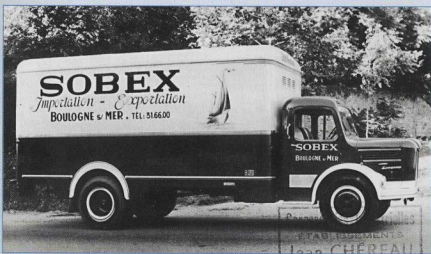
Au Salon 1958, Unic apporte à ses petits camions d'ultimes retouches destinées à les aider à terminer leur carrière. Ils reçoivent donc une nouvelle calandre inspirée de celle des modèles de gros tonnages à cabine Letourneur & Marchand. Le résultat de ces efforts est pour le moins discutable.

*Au-dessous*

Ainsi rééquipés, les ZU 37, 42 et 47 deviennent respectivement ZU 37 D, 42 D et 47 D. Par ailleurs, leurs noms de cois apparaissent désormais sur les flancs de leurs capots. Celui-ci est un ZU 47 D Saverne équipé d'un fourgon isotherme Chéreau.

*En bas*

À la suite de la catastrophe occasionnée par la rupture du barrage de Malpasset dans le Var, Unic dépêche sur place 10 camions pour aider aux secours et au transport des marchandises de première nécessité. En tête vient un ZU 42 D Donon.



la marque d'affirmer le succès que rencontrent les haut de gamme : si les ventes globales d'Unic plafonnaient à 2 148 véhicules en 1954, elles décollent à 2 852 unités en 1955 pour presque doubler à 5 177 véhicules en 1956 et 7 613 en 1957 ! La marque, naguère moribonde, a repris une belle vigueur, grâce à la réorganisation industrielle menée par Simca dont elle constitue à présent la division véhicules industriels.

À partir de début 1958, on voit apparaître quelques versions dérivées des derniers arrivants : un ZU 47 HWT 4 x 4 qui remplace le ZU 46 HWT 4 x 4 et adopte la cabine remise au goût du jour, le ZU 37 A à poste de conduite avancé décliné en quatre longueurs de châssis avec empattements respectifs de 3,14 m, 3,95 m, 4,30 m et 4,60 m, et enfin le ZU 47 TF à attelage automatique Far, qui remplace le ZU 46 TF à la carrière éclair.

## Dernières retouches et puis s'en vont

Pour le Salon 1958, Unic apporte à son bas de gamme d'ultimes modifications avant que ce dernier ne cède la place à une toute nouvelle gamme en 1960. Il s'agit surtout de donner aux petits modèles la même identité visuelle que les modèles lourds. Les véhicules conservent donc leur cabine en tôle sur armature en bois mais





adoptent une nouvelle calandre trapézoïdale inspirée de celle des ZU de haut de gamme à cabine Letourneur & Marchand. Les désignations sont revues ; les ZU 37, ZU 42 et ZU 47 s'éclipsent donc au profit des **ZU 37 D**, **ZU 42 D** et **ZU 47 D**, introduits entre le mois d'août et le mois d'octobre 1958. Côté mécanique, aucun changement ou presque : tous sont désormais équipés du quatre cylindres ZU 4 AP 2 développant 90 chevaux à 1 950 tr/mn. Contrairement aux modèles qu'ils remplacent, les nouveaux venus arborent désormais le nom de col qui leur est rattaché : des monogrammes Bussang, Donon et Saverne moulés en zamak ornent les flancs de leurs capots. Mêmes évolutions pour les tracteurs routiers dérivés : le **ZU 42 DT** (PTR 15,75 tonnes) et le **ZU 47 DT** (PTR 17,85 tonnes) remplacent respectivement les ZU 42 T et ZU 47 T.

Enfin, les ultimes avatars de cette série de véhicules sont des camions à cabine avancée qui résultent du montage de la cellule du Simca Cargo fabriquée par Genève sur les châssis des ZU 37, 42 et 47. Cette dernière est cependant personnalisée puisqu'elle comporte quatre phares au lieu de deux. Les modèles obtenus prennent les désignations **ZU 37 DA** (PTC 8,65 tonnes), **ZU 42 DA** (PTC 9,37 tonnes) et **ZU 47 DA** (PTC 10,85 tonnes). Hormis leur direction avancée, ces véhicules reprennent les mêmes organes que leurs homologues à cabine à capot. Un seul tracteur est issu de cette série hybride dont l'existence sera éphémère : le **ZU 47 TF** à attelage automatique Far de 2,21 m d'empattement et de 17,5 tonnes de PTR. Les Bussang, Donon et Saverne connaissent une diffusion relativement large et d'autant plus importante que les rangs des constructeurs se sont clairsemés dans les années cinquante : certes, Berliet et Citroën sont toujours en

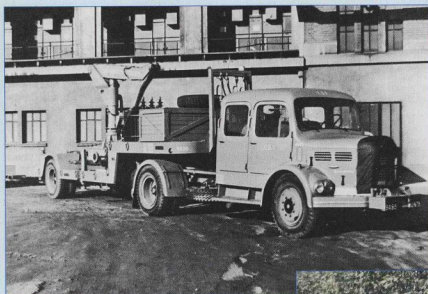


En haut  
Fourgon Pelpel pour ce ZU 47 D Saverne destiné à la flotte de chez Berger.

Ci-dessus  
Le ZU 46 HWT 4 x 4 cède la place au ZU 47 HWT 4 x 4. Ce dernier n'est pas rebaptisé quand il reçoit lui aussi la nouvelle calandre des modèles D. Photographié devant un garage Simca, cet exemplaire d'une grande rareté s'apprête à prendre le chemin de l'Afrique, probablement du Gabon où il sera utilisé au transport de grumes.

Ci-contre  
Le ZU 47 D Saverne existe bien sûr aussi dans une version tracteur de 14 tonnes de PTR dénommée ZU 47 DT. Celui-ci est un oiseau rare. Livré à EDF, il a reçu une cabine double... et un treuil avant !

Ci-dessous  
Les ultimes modèles de la série sont des hybrides qui reçoivent la cabine avancée des Simca Cargo. Les ZU 37 DA Bussang, ZU 42 DA Donon et ZU 47 DA Saverne qui résultent de ce montage se reconnaissent aisément à leur calandre à quatre phares. Inutile de préciser ce que ce ZU 47 DA va être amené à transporter...



liste, mais Panhard a cessé de produire des camions, la fabrication du Renault 5 tonnes a été interrompue tandis Latil, dont les véhicules sont désormais badgés Saviem, propose des véhicules vieillissants. L'avenir sera cependant plus difficile avec la montée en puissance de Saviem.

En 1960, donc, la cabine en tôle sur bois disparaît et les derniers petits ZU sont remplacés par une nouvelle gamme bénéficiant de nouveaux châssis, de motorisations retravaillées et d'une cabine semi-avancée identique à celle des Fiat C 40 et C 50. Ces modèles sont baptisés MZU, mais ceci est une autre histoire...

(A suivre)





# LES UNIC A CAPOT

## TROISIEME PARTIE : LES « CALANDRES A TROIS MOUSTACHES »

Fin 1953, la majorité des principaux constructeurs français de poids lourds, qui avaient redémarré leur production à la Libération avec des modèles très proches de ceux d'avant-guerre, ont entre-temps sorti une nouvelle cabine.

Par Jean-François COLOMBET

*En haut*  
Avec le ZU 120, Unic accède enfin au marché des maxi-Code. Ce porteur de 12 tonnes de charge totale et 19 tonnes de PTC est animé par un six cylindres ZU 6 réglé à 150 chevaux. Immatriculé en juin 1955, il a été acquis par un transporteur de Haguenau (Bas-Rhin).

C'est le Berliet GLR 8 qui ouvre le bal au Salon 1949, conjointement avec le Renault 7 tonnes R 4140 « Paineant » ; suivent Willème avec ses LC 610 et RC 615 au Salon 1952 et un an plus tard Citroën avec ses types 23 RU et 55 U. Face à cette concurrence, Unic, qui doit encore compter pour toute sa gamme sur la cellule à capot fabriquée en tôle sur armature bois, commence à se sentir un peu isolé. C'est d'autant plus le cas que les moteurs ZU 4 et ZU 6 ont rencontré de gros soucis de tenue et de fiabilité à leurs débuts. Pour Unic, il convient de faire fort afin d'atteindre un double objectif : pouvoir au minimum soutenir la comparaison avec les produits concurrents en matière de confort et en profiter pour redorer le blason de la maison en générant une nouvelle image de marque au travers d'une cabine attractive.

### Le tournant de Letourneur

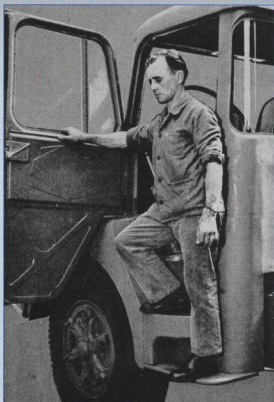
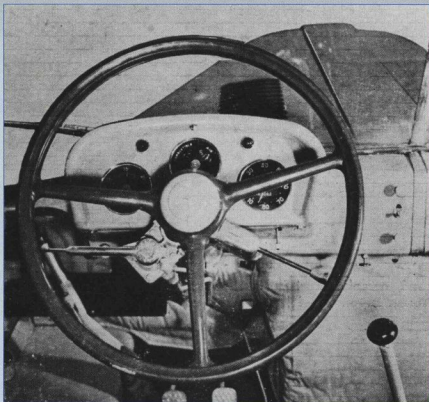
Afin de mettre toutes les chances de son côté, le constructeur de Puteaux décide de faire appel à des spécialistes. Il prend contact avec Autobineau, qui constitue le département fabrications industrielles du célèbre carrossier Letourneur & Marchand, célèbre pour ses réalisations automobiles de prestige. C'est Philippe Charbonneaux qui signe les premières esquisses, mais il semble que le jeune styliste éprouvera ensuite quelques difficultés avec Autobineau qui renoncera à lui reconnaître la paternité de la réalisation. Philippe Charbonneaux dessine donc une cabine semi-avancée moderne dotée d'un capot massif mais harmonieux, avec des ailes dont le carénage vient mourir sur les portières, un artifice de style particulièrement réussi qui restera typique de chez Unic durant 20 ans. La

*Ci-contre*

Spacieuse et confortable, la nouvelle cabine baptisée Etrave ou, comme ici, Equipage dans sa version à couchette, marque un progrès très important par rapport à l'ancienne génération, et prend même une longueur d'avance sur la concurrence.







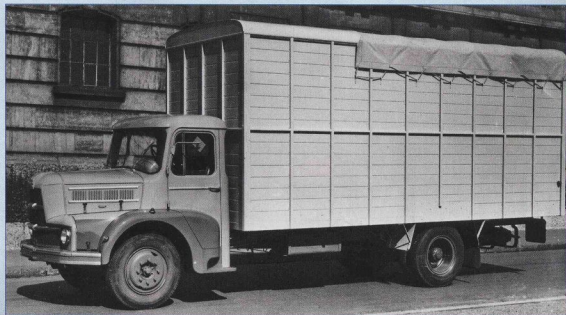
*Ci-dessus*

Le poste de conduite n'est pas celui d'un Boeing, mais l'essentiel y est, et surtout il est facilement lisible ou accessible. Quant à la visibilité, elle est excellente pour l'époque, et de tous les côtés.

*En haut, à droite*  
L'accès à bord et la descente sont aisés, grâce à un emmarchement intégré, dont les marches supérieures sont protégées par les portières en position fermée. L'effet de style consistant à prolonger les ailes sur les portières sera conservé jusque sur les séries P et T.

*Ci-contre*

Avec son PTC de 12 tonnes seulement, le nouveau ZU 65 est le moins compétitif des camions de la nouvelle gamme. Principalement conçue pour des modèles plus gros, sa cabine le pénalise en effet en termes de poids, d'encombrement mais aussi de prix. Ce modèle restera donc peu produit. Ce plateau à ridelles bâché fait partie des exemplaires de tête de série.



*Ci-contre*

Cet autre exemplaire immatriculé en mars 1956 a été équipé d'un fourgon semi-bâché en bois par Delhorme à Lyon.



#### En haut

Ces deux jolis porteurs appartiennent à la vaste flotte de la chaîne de magasins Familistere. Ce sont deux ZU 65 respectivement carrossés en plateau brasseur et en fourgon intégral et immatriculés en avril 1955.

#### Ci-dessous

Dans les années cinquante, la fabrication de béton s'effectue la plupart du temps sur site et la livraison de béton prêt à l'emploi est encore embryonnaire. Le Béton rationnel contrôlé, dont la centrale est installée à Issy-les-Moulineaux (Seine), dispose d'une flotte de malaxeurs réalisés sur des châssis Unic. Le premier est un ZU 65 tout neuf qui vient s'ajouter à une série de ZU 53 dont on devine les capots au second plan.

#### Ci-dessous

En mai 1955, la ville de Puteaux renouvelle sa flotte de bennes à ordures ménagères et fait l'acquisition de trois ZU 80 qu'elle fait équiper chez Grange à Valence. Les bennes sont du modèle Hélico à compactage par vis hélicoïdale.



calandre, qui couvre tout l'avant du capot, adopte une forme pyramidale et incorpore les phares. Elle est enjolivée par trois barres en aluminium qui lui vaudront le surnom de « calandre à trois moustaches ». Le capot, qui s'ouvre en « ailes de papillon » est prolongé de chaque côté par deux éléments en « cascade ». Les éléments supérieurs incorporent des louveres censées faciliter la ventilation du compartiment moteur en permettant l'extraction de l'air entré de façon frontale au travers du radiateur. L'intérieur est en rapport. Une fois assis au volant, le conducteur apprécie la luminosité de l'habitacle, grâce à des baies vitrées largement dimensionnées, nettement plus généreuses que celle de la cabine Berliet de l'époque. La cellule est dotée en partie arrière de vitres de custode facilitant les manœuvres en marche arrière et d'une vaste lunette permettant un attelage facile des semi-remorques pour les tracteurs. Les instruments (compteur de vitesse, compte-tours, ampèremètre, voyant de pression d'huile, manomètre de pression d'air, jauge à combustible) sont regroupés sur un tableau de bord fixé sur la colonne de direction. Si la finition est assez sommaire (aucune garniture ne vient recouvrir les surfaces en tôle de la planche de bord, des portières et des parois de la cabine), l'espace est au rendez-vous, ce qui agrémenta la vie du ou des conducteurs, lorsque ces derniers roulent en double équipage. Unic propose en effet une version longue recevant une couchette. En raison de sa forme, la nouvelle cabine est baptisée Etrave pour la version normale et Equipage pour la version longue, mais ces appellations commerciales resteront éphémères.

## Les bases de la nouvelle gamme

Grâce à la nouvelle cellule fabriquée par Autobéneau dans l'île de la Jatte, près de Neuilly, Unic est enfin à même de rivaliser avec la concurrence. De surcroît, cette cabine rajeunit considérablement l'image de la marque, lui conférant un dynamisme qui lui faisait singulièrement défaut. Elle donne aussi aux véhicules qu'elle équipe un aspect plus lourd et plus imposant, ce qui renforce la place d'Unic en gamme lourde, un secteur sur lequel le constructeur n'avait fait qu'une entrée tardive. Jusque là, aux yeux des transporteurs, Unic, c'était surtout des camions de tonnages moyens.

#### Ci-contre

Le ZU 80 T est donné pour un PTR de 19,1 tonnes pour la version T 1 de 3,25 m d'empattement et pour 19,4 tonnes pour le T 2 de 4 m d'empattement, lequel restera très peu produit. Ce ZU 80 T1 aux couleurs de Butagaz appartient aux transports Sates d'Oran (Algérie).



Mais pour important que soit son impact sur la clientèle, une nouvelle cabine n'est pas tout. L'étude de la nouvelle cellule est aussi le prétexte à une remise à plat de la gamme en gros tonnages ; les bureaux d'études s'attachent donc à concevoir des organes plus fortement dimensionnés de façon à accompagner la montée en tonnage prévue. Ces efforts se concrétisent à l'automne 1954.

Au Salon, Unic lance en effet les bases d'une nouvelle gamme avec trois modèles équipés de la nouvelle cabine, qui viennent remplacer les anciens « gros » porteurs de la marque (c'est-à-dire le ZU 72 et sa version tracteur) et prolongent la gamme vers le haut en atteignant enfin les limites fixées par le Code de la Route : 19 tonnes de PTC pour les porteurs et 35 tonnes (depuis l'année précédente) pour les tracteurs routiers. Ces véhicules font sensation. Ce sont respectivement les ZU 65, ZU 80, ZU 100 et ZU 120, dont les désignations reprennent le système en vigueur jusque là, le nombre suivant les lettres ZU faisant référence à la charge totale arrondie des châssis.

Le ZU 65 est un porteur de 12 tonnes de PTC qui vient remplacer les ZU 53 (PTC 11,6 tonnes) et ZU 63 (PTC 13,2 tonnes) de la génération précédente. Compte tenu de sa charge utile de 6 tonnes environ, il est animé par une version légèrement modifiée du quatre cylindres maison, le ZU 4 R2 développant 100 chevaux à 1 950 tr/mn, la cylindrée (6,56 litres) restant inchangée. La boîte, qui est directement dérivée de celle du ZU 63, comporte huit rapport grâce à un réducteur non synchronisé à commande pneumatique. L'essieu avant est un modèle renforcé, tout comme le pont arrière P 373 qui autorise une vitesse de pointe de 72 km/h avec un couple de pont de 12 x 59. Le ZU 65 existe en version tracteur ZU 65 T, cette dernière affichant un PTR de 18,3 tonnes ou 18,6 tonnes suivant l'emplacement. Le ZU 65 est équipé de roues à disque chaussées en Michelin C 20 ou Dunlop 3.20.

Le ZU 80 affiche quant à lui un PTC de 14,6 tonnes. Lui aussi hérite du quatre cylindres dans une version ZU 4 RB2 qui développe la même puissance de 100 chevaux que son cadet, mais à un régime légèrement supérieur de 2 000 tr/mn, le but étant d'améliorer le couple maximum. La boîte est la même, mais le pont P 372 est légèrement différent. Il est livrable avec un



Ci-dessus.

Mis en circulation en juin 1955, ce joli porteur est un ZU 100 de 17 tonnes de PTC à moteur six cylindres. Les lignes de la nouvelle cabine signée Autobineau sont indéniablement réussies, mais la forme et l'orientation des ouïes d'aération du capot posent des problèmes de refroidissement sur les premiers exemplaires livrés.

Ci-dessous.

Les Unic six cylindres de la nouvelle gamme se retrouvent le plus souvent affectés à la longue distance. Rares sont les châssis qui seront équipés d'une benne, les chantiers restant pour l'essentiel la propriété privée de Berliet et Willème. Comme on peut le voir ici, les jous de capot se démontent en deux parties par côté.

En bas.

La Super Cocotte de Seb est transportée dans ce ZU 100 fourgon à cabine couchette. Un exemplaire de chaque cocotte de la gamme a été fixé sur l'avancée au-dessus de la cabine !





*Ci-contre.*

Visiblement amateur de rock'n'roll, ce chauffeur pose devant son ZU 100 carrossé en benne entrepreneur. Le véhicule a été réimmatriculé en juin 1959 dans le Nord.

couple série de 10 x 57 (vitesse maximum 67 km/h), mais un couple de 9 x 57 (vitesse maximum 58 km/h) est disponible en option mais livré en série sur la version tracteur **ZU 80 T** (PTR 19,1 tonnes ou 19,4 tonnes suivant l'empattement). Le ZU 80 reçoit des roues à disque chaussées en Michelin E 20 ou Dunlop 5.20. Le tracteur ZU 80 T est quant à lui doté de Michelin D 20 ou Dunlop 4.20.

Le véritable successeur du ZU 72 est le **ZU 100**, dont le PTC est de 17 tonnes. La présence du six cylindres dans une version ZU 6 R2 développant 135 chevaux à 1 950 tr/mn entraîne un allongement sensible du capot lequel, beaucoup plus large que celui du ZU 72, affiche un aspect imposant. La boîte de vitesses relève de la même conception que celle de ses frères, mais elle est renforcée. Elle compte donc elle aussi huit rapports avant, grâce cette fois à un réducteur synchronisé à disques et commande pneumatique. Le pont est le même que celui du ZU 80, avec des couples de 9 x 57 ou de 10 x 57. Le ZU 100 existe en version tracteur routier type **ZU 100 T** de 26 tonnes de PTR. Montés sur des roues à disque, les pneumatiques sont des Michelin F 20 ou Dunlop 6.20.

Enfin, la gamme est étendue vers le haut avec le **ZU 120**, un porteur qui, comme son type l'indique, affiche une charge totale de 12 tonnes pour un PTC de 19 tonnes correspondant au maximum légal. Vaisseau amiral de la nouvelle gamme, le ZU 120 reçoit un moteur six cylindres ZU 6 RB dont la puissance a été portée à 150 chevaux à 1 950 tr/mn afin de faire jeu égal avec la concurrence, notamment celles de Berliet, de Bernard et de Somua. Chez Willeme, on fait déjà mieux. La boîte est celle du ZU 80, le pont est un P 371 encore renforcé pour résister aux nouvelles contraintes. Le couple de 9 x 53 de série permet d'atteindre la vitesse de croisière convenable de 67 km/h. En 1954, cette dernière peut être considérée comme correcte, les portions de route permettant d'aller plus vite avec un poids lourd relevant encore à l'époque du domaine de l'exception. Le ZU 120 reçoit en série une direction assistée. La monte en pneumatiques fait appel à des Michelin F 20 ou des Dunlop 6.20, mais les roues de



*Ci-dessus.*

Ce camion est à coup sûr le ZU 100 le plus célèbre. Il s'agit du véhicule piloté par Raymond Pellegrin (que l'on voit ici au centre) dans *La lumière d'en face*,

avec Brigitte Bardot. Bien qu'il affiche un état absolument impeccable, ce Unic qui terminera mal arbore une immatriculation de mars 1960.



*Ci-contre.*

Ce ZU 100 en panne en 1955 sur une piste saharienne près de Ghardaia a reçu une incroyable cabine double fabriquée maison qui doit permettre d'emmener une bonne dizaine de personnes ! Les Unic sont les premiers à s'imposer sur les routes du nord saharien où la souplesse de leur châssis fait merveille.

(Cliché Fondation de l'automobile Marius Berliet)



Ci-contre.

Le ZU 100 est livrable dans une version tracteur routier de 3,70 m d'empattement, le ZU 100 T de 26 tonnes de PTR. Ce véhicule de présérie photographié au-dessus de l'autoroute de l'ouest tracte une classique semi-remorque Titan à ridelles rabattables en bois.



Ci-dessous.

La flotte des Fermiers réunis compte de nombreux Unic. Ce tracteur ZU 100 T datant de février 1955 et attelé à une semi Fruehauf fourgon à col de cygne est affecté aux transports des fromages.



type artillerie sont à jante démontable montées sur des moyeux et intermédiaires en acier coulé. Le ZU 120 est disponible en tracteur : c'est le type ZU 120 T d'un PTR de 35 tonnes. Conformément à la nouvelle réglementation introduite en 1953, il est doté de deux circuits de freinage (il n'y en a qu'un seul sur les ZU 65, ZU 80 et ZU 100). C'est aussi le seul des quatre nouveaux

Ci-dessous.

Les transports Le Torch d'Auray (Morbihan), qui existent toujours actuellement, font carrosser en avril 1955 ce fourgon intégral réfrigérant chez Pelpel à Rennes. La carrosserie incorpore une couchette.

modèles à pouvoir être équipé d'un turbocompresseur sur échappement qui, comme sur les Berliet GLM/TLM, porte la puissance à 180 chevaux. Chez Unic, les turbos ne seront pas plus fiables que chez leurs petits camarades Berliet ou Somua, en raison du caractère empirique du montage et des moyens de calcul des bureaux d'études à l'époque.





Pour convaincre, les nouveaux camions disposent donc de la nouvelle cabine mais, afin de mettre toutes les chances de leur côté, les dirigeants de la marque ont décidé de frapper fort en assortissant les véhicules de nombreux petits avantages et améliorations. Ainsi, pour rassurer la clientèle, Unic est le premier constructeur à accorder un an de garantie sans limitation de kilométrage. Cet allongement illustre de façon tangible les efforts entrepris par les ingénieurs pour fiabiliser les mécaniques. Les vilebrequins subissent quelque neuf contrôles successifs, les bielles douze... Les châssis qui équipent les ZU 65, 80, 100 et 120 présentent des cadres droits fortement entretroisés par des traverses coffrées. Des véhicules finis sont régulièrement prélevés sur chaîne pour être soumis à des tests d'endurance à pleine charge. Les nouveaux véhicules bénéficient en outre d'un haut moteur revu afin d'optimiser la consommation, laquelle est une des plus basses du marché. Les pistons des moteurs ZU 4 et ZU 6 sont en aluminium. Enfin, les



## Des arguments pour séduire

La présentation de la nouvelle gamme Unic vise plusieurs objectifs. Tout d'abord reconstruire l'image de la marque de Puteaux, mise à mal par des problèmes mécaniques sur les premières versions des quatre et six cylindres. Cette mauvaise réputation s'est ensuite étendue aux modèles suivants et de façon injustifiée car les bureaux d'études ayant réagi entre-temps, la fiabilité a été notablement améliorée. Des publicités parues à l'époque font état de kilométrages importants (plus de 200 000 km) atteints sans révision ni réparation par des ZU de première génération. Il convient ensuite d'attirer la clientèle des transporteurs n'ayant jamais possédé d'Unic mais qui jouaient les camions de la marque quelque peu désuets ou peu performants. Il s'agit enfin d'imposer la marque sur le marché des camions maxi-Code d'où elle était absente jusque là. A Puteaux, on ne veut pas faire de figuration : l'Etat-major de Simca vise la deuxième place du marché derrière Berliet.

*En haut.*  
Les propriétaires de nouveaux ZU à moteur six cylindres en sont fiers. C'est visiblement le cas de celui-ci, qui a doté son ZU 120 à caisse primeurs bâchée d'enjoliveurs et d'accessoires.

*Au centre.*  
Dans les années cinquante, le pétrolier Purfina s'équipe en Unic. Ces quatre véhicules de sa flotte sont respectivement, de gauche à droite, un tracteur ZU 120 T, un ZU 120, un ZU 100 et un second ZU 120, tous mis en circulation en mai et juin 1955.



nouveaux essieux avant permettent de braquer les roues à 45°, ce qui augmente la manœuvrabilité et limite les manœuvres.

## A l'épreuve du feu

Les nouveaux ZU ne manquent donc pas d'atouts. Grâce à eux, ils vont conquérir de nouveaux clients. En conséquence, la production explose : de 2 148 véhicules fabriqués en 1954, on passe à 2 852 en 1955 (+ 32,8 %) et 5 177 en 1956 (+ 81,5 % !) ! Unic s'impose donc avec des véhicules plus conotés longue distance que les Berliet, plus polyvalents. Les maxi-Code de la marque permettent souvent des moyennes plus élevées grâce à leur boîte à relais pneumatique synchronisée. C'est pourquoi on retrouvera beaucoup d'Unic chez les primeurs, très sensibles à ce genre d'argument. Par ailleurs, la nouvelle cabine signée Autobineau est une réussite ; elle compte indubitablement parmi les meilleures du marché en termes de confort et d'habitabilité, même si sa finition basique ne se compare pas aux réalisations artisanales de Pelpel, qui sont cependant facturées beaucoup plus cher. Bientôt, on retrouve donc les premiers exemplaires des nouveaux ZU sur les routes aux côtés des Berliet GLM et TLM. Mais il est aussi un débouché qui va venir de plus en plus

*Ci-contre.*

Esso, concurrent du précédent, fera lui aussi l'acquisition de quelques Unic, mais la marque restera rare au sein de son parc. Celui-ci est un ZU 120 T formant, avec sa semi citerne Fruehauf de 28 000 litres, un ensemble de 35 tonnes de PTR.



important pour le constructeur de Puteaux : les transports sub-sahariens. En effet, grâce à leur châssis robuste mais très souple, les Unic font merveille sur les pistes du nord, quand les Berliet plus costauds pèchent souvent par excès de rigidité.

Plutôt bien nés, les ZU 65, 80, 100 et 120 vont se révéler relativement fiables. Malgré cela, les premiers exemplaires connaissent quelques soucis, notamment en matière de refroidissement. En effet, le capot de la nouvelle cabine comporte de grosses ouies d'aération en position inversée. Censées favoriser l'extraction de l'air chaud passé au travers du radiateur, elles provoquent *a contrario* un phénomène de contre-pression qui conduit à des surchauffes. Dans la côte de La Rochepot, les joints de culasse n'y résisteront pas... Par ailleurs, de par sa forme pyramidale, la calandre « à trois moustaches » se révèle fragile et des cassures apparaissent régulièrement entre les parties horizontales situées au-dessus des phares et les éléments verticaux formant les côtés de la calandre proprement dite. Le problème sera résolu deux ans plus tard...

## Premières évolutions

En attendant, ces premiers modèles évoluent légèrement à partir du printemps 1955. Le ZU 65 est remplacé par le **ZU 65 R** de même tonnage. Remanié, le moteur est un ZU 4 RB 2 de même puissance. Le ZU 65 R n'est plus disponible en tracteur mais un empattement supplémentaire extra-court (EC) de 3,25 m est proposé à la clientèle, notamment pour les utilisations en benne.

Le ZU 80 s'efface en avril 1955 devant le **ZU 81**, équipé d'une nouvelle mouture du moteur quatre cylindres, le ZU 4 RB3, qui gagne 10 chevaux en développant 110 chevaux à 2000 t/mn. Un empattement EC extra-court fait son apparition au catalogue, tandis que le PTC est porté de 14,6 tonnes à 15,35 tonnes. Le PTR du tracteur **ZU 81 T** est porté de 19,1 tonnes à 20,9 tonnes (T1) et 21,2 tonnes (T2).

Le ZU 100 devient **ZU 101**. Le PTC passe de 17 tonnes à 17,5 tonnes, le PTR du **ZU 101 T** étant fixé à 28 tonnes (contre 26 tonnes sur le ZU 100 T). Nouveauté, le freinage passe d'un à deux circuits.

Quant au ZU 120, il devient **ZU 121**, mais, chose étrange, le tracteur dérivé conserve son type de ZU 120 T. Le moteur est légèrement remanié en ZU 6 RBD, dont



*Ci-dessus :*  
Le ZU 121 est aisément reconnaissable à son capot à fentes améliorant le refroidissement du moteur et à ses roues artillerie à jante démontable qui resteront le standard des modèles Unic de haut de gamme durant vingt ans. Ce châssis long à cabine couchette a été carrossé en fourgon par Frappa.

la puissance reste fixée à 150 chevaux. Un empattement EC extra-court de 3,80 m vient s'ajouter aux autres.

Extérieurement, les nouveaux véhicules voient leur capot légèrement remanié, les ouies d'aération étant remplacées par des grilles munies de joncs enjoliveurs. Par ailleurs, les ZU 121 et ZU 120 T adoptent de nouvelles roues artillerie d'un type spécifique à Unic qui sera conservé jusque sur les dernières séries P et T au milieu des années soixante-dix.

(A suivre)

*Ci-dessous :*  
Cet autre exemplaire a reçu une benne entrepreneur La Lilloise.

Remerciements : L'auteur et la rédaction de *Charge Utile* remercient Jacques Tabard et son épouse pour leur accueil et leur aimable contribution.



*Ci-contre :*  
Curieusement, alors que le tracteur ZU 120 T reçoit les mêmes améliorations que le porteur ZU 121, son type ne change pas. Celui-ci est attelé à une semi Baj & Fond pour le transport de fers de grande longueur.





# LES UNIC A CAPOT

## QUATRIEME PARTIE : LES « GROS » DE LA SERIE DES COLS

Avec ses nouveaux moyens et gros porteurs introduits au Salon 1954, Unic est enfin en mesure de restaurer son image de marque.

Par Jean-François COLOMBET

Fin 1953, les modèles du constructeur de Puteaux apparaissent vieillissants, souffraient d'une réputation de fiabilité incertaine héritée des premières versions et se cantonnaient de surcroît à des tonnages moyens. Or, c'est un fait établi, l'image d'un constructeur est alors d'autant plus assise que ce dernier produit des gros véhicules... Avec leur capot massif, les ZU 120 et ZU 121 ont offert à Unic un ticket d'entrée dans le club des constructeurs de maxi-Code. Grâce à l'accueil très favorable réservé par les utilisateurs à la nouvelle gamme, les ventes se sont développées, efficacement soutenues par un outil de fabrication considérablement

En haut.

Ces deux ZU 121 l'izard sont ici photographiés sur le stand Unic à Expomat, le salon annuel des matériels de travaux publics. Tous deux sont équipés d'une benne d'enrochement Marrel mais leurs schémas de peinture diffèrent. Excellent routier, l'izard se révèle en revanche moins adapté aux travaux lourds que son principal concurrent, le Berliet GLM 10.

rajeuni sous l'égide de l'Etat-major de Simca, le nouveau propriétaire de la marque. Chez les transporteurs, les ZU 66, ZU 81, ZU 101 et ZU 120/121 sont désormais des modèles connus et appréciés, même s'ils ont eux aussi leurs limites. Les petits problèmes techniques des débuts de série sont peu à peu corrigés et les véhicules se fiabilisent ; la clientèle se rassure sur la fiabilité des camions de Puteaux (puis Suresnes), d'autant plus que la durée de garantie a été portée de six mois à un an, une première sur le marché français.

### Nouvelles évolutions

Début 1956, les principaux modèles de la nouvelle gamme reçoivent une nouvelle fois des améliorations de détail, ce qui provoque l'apparition des nouveaux types ZU 66 A et B, ZU 81 R et ZU 102.

Les ZU 66 A (PTC 12,65 tonnes) et ZU 66 B (PTC 13,55 tonnes) remplacent le ZU 65 R (PTC 12 tonnes). Côté châssis, le client bénéficie d'un empattement supplémentaire L2 de 5,20 m qui autorise des longueurs carrossables pouvant atteindre 6,40 m. Chacun des deux modèles est par ailleurs proposé en version tracteur



Ci-contre.

En constante évolution, le gamme des ZU subit des modifications début 1956, lesquelles débouchent sur l'apparition de nouveaux types très proches des précédents. Le ZU 81 RT est l'un d'entre eux. Ce tracteur à moteur quatre cylindres ZU 4 RB 3 de 110 chevaux monte légèrement en tonnage à 22,4 tonnes de PTR. Il conserve jusqu'au Salon en octobre l'ancienne calandre « à trois moustaches » mais adopte des jupes de capot munies de fentes qui améliorent le refroidissement du moteur. Cet exemplaire de la flotte Antargaz est affecté aux livraisons de gaz avec sa semi Tractor.



*Ci-contre.*

Début 1956, le ZU 101 s'efface devant le ZU 102, dont le PTC passe de 17,5 tonnes à 18 tonnes. La mécanique reste la même, mais le capot évolue comme sur les modèles quatre cylindres.

routier, et ce en deux empattements : T 1 de 3,25 m et T 2 de 4 m. Le PTR de ces véhicules s'établit à 18,78 tonnes/19,08 tonnes pour le ZU 66 TA et à 19,85 tonnes/20,15 tonnes pour le ZU 66 TB. Sur le plan mécanique, les améliorations ne sont pas négligeables. Ainsi, les véhicules sont équipés du quatre cylindres ZU 4 dans une version R 2 puis R 21 développant 110 chevaux, soit 10 de plus que le ZU 65 R. La boîte est inchangée ; c'est toujours la B 176 DG à huit rapports

*Ci-contre.*

Ce ZU 102 T a été mis en circulation en juin 1956. Propriété de la Société niortaise de transport, il est piloté par Yves Baudouin (qui créera un peu plus tard les transports Baudouin-Mortier), ici photographié (à droite) avec un collègue.

(Cliché collection Yves Baudouin)

*Au-dessous.*

Mêmes améliorations sur le ZU 121, le porteur maxi-Code de la gamme. Cet exemplaire à châssis long carrossé en fourgon est encore muni de l'ancienne calandre. Au Salon 1956, le ZU 121 adoptera la nouvelle calandre à quatre phares et deviendra l'Izoard.

avec réducteur non synchronisé. En revanche, les ZU 66 A et B adoptent le pont arrière du ZU 81. Plus résistant, ce dernier est cependant aussi plus lent : la vitesse maximale tombe à 63 km/h pour le ZU 66 A et à 66 km/h pour le ZU 66 B, cette différence s'expliquant par la monte en pneumatiques, en C 20 ou 3.20 sur le premier, en D 20 ou 4.20 pour le second. Enfin, côté freinage, on passe du système monocircuit à quatre cylindres à un système à un puis deux circuits à deux points fixes par roue.

Le ZU 81 R prend le relais du ZU 81. Pour ce dernier, les évolutions sont plus légères : le véhicule monte en tonnage (15,8 tonnes de PTC contre 15,35 tonnes pour son prédécesseur, 22,4 tonnes de PTR pour le ZU 81 RT contre 20,9 tonnes/21,2 tonnes pour le ZU 81 T). Moteur, boîte et pont sont inchangés. Le circuit de freinage, à

*Ci-contre.*

La flotte des tracteurs de chez Esso s'enrichit des nouveaux tracteurs Unic de série intermédiaire, comme ce ZU 121 T immatriculé en juillet 1956.





Ci-dessus:

Juste au-dessus du ZU 66 A Somport, on trouve le ZU 66 B Puymorens de 13,55 tonnes de PTC. Ce beau fourgon isotherme Chéreau roulant pour une entreprise de Dieppe (Seine-Maritime) a été monté sur un Puymorens à cabine couchette.

Ci-dessous:

La cabine des Somport et Puymorens apparaît un peu surdimensionnée pour leur PTC. Ces modèles à moteur quatre cylindres de 110 chevaux resteront assez peu diffusés. Ce châssis flamant neuf carrossé par Rotru en fourgon frigorifique avec parois extérieures en aluminium rainuré s'apprête à prendre la route de la Pologne.



Ci-dessus:

Puis, au Salon 1956, toute la gamme reçoit la nouvelle face avant avec calandre en deux parties, celle du bas comprenant six cases, et quatre phares. Joliment dessinée, elle confère aux véhicules une allure plus esthétique, plus agressive et moins pataude. Parallèlement, tous les modèles se voient baptisés de noms de cols français. Les modèles à moteur quatre cylindres reçoivent des noms de cols pyrénéens, les cols vosgiens étant réservés à la « petite gamme » à cabine en tôle sur bois. Le ZU 66 A Somport de 12,65 tonnes de PTC est le plus petit châssis de la série Pyrénées. Celui-ci a été acquis en mars 1959 par les déménagements Erhardt frères de Strasbourg (Bas-Rhin).

un circuit sur les premiers exemplaires, passe rapidement à deux circuits ensuite.

Enfin, le ZU 101 s'efface devant le ZU 102. Là encore, le PTC augmente inexorablement, passant de 17,5 tonnes à 18 tonnes. Le PTR du tracteur passe quant à lui de 28 tonnes à 28,5 tonnes sur le ZU 102 T. Le Tous les empattements proposés sont rééchelonnés. Ils vont désormais du EC de 3,80 m au L 2 de 6,30 m, qui permet d'atteindre 8,085 m de longueur carrossable. La chaîne cinématique reste (momentanément) la même. Le freinage est quant à lui modifié, passant de... deux à un circuit.

## Des cols à gravir

Les services commerciaux peuvent être fiers des débuts prometteurs de la nouvelle gamme mais, à Suresnes, on est décidé à aller plus loin encore et à enfoncer le clou. Il faut renforcer encore l'image des principaux modèles de la gamme. Un problème se pose cependant : le système de désignation des châssis chez Unic oblige à modifier leurs appellations à chaque modification ou amélioration d'importance ; par exemple, début 1956, le modèle de la classe des 10 tonnes utiles a déjà changé trois fois de type, passant de ZU 100 à ZU 101 puis à ZU 102. Et ce phénomène se retrouve dans toutes les catégories de tonnages. Au service commercial, quelqu'un a alors une idée lumineuse : pourquoi ne pas baptiser chaque série d'un nom qui serait conservé sur tous les modèles successifs ? Dans le monde du véhicule industriel moderne, la quasi-totalité des modèles de camions sont désignés par des lettres et/ou des chiffres, les ensembles constitués affichant des significations variées. Dans le principe, l'idée du service commercial Unic est séduisante en



*Ci-contre.*

En 1959, le Puymorens devient ZU 67 D et son PTC augmente de 500 kg à 14 tonnes. Les derniers exemplaires fabriqués reçoivent une calandre simplifiée : les six cases disparaissent au profit d'une calandre inférieure simplement barrée par un profilé métallique horizontal. Ce plateau porte-engin stationne ici en 1995 dans l'enceinte d'une coopérative agricole de Blois (Loir-et-Cher).

*(Cliché Elie Valette)*

soi, mais le choix des noms à retenir l'est encore plus : on décide en effet d'attribuer aux véhicules de la gamme des noms de cols montagneux français. En plus de faire réviser leur géographie à nombre d'utilisateurs, ce choix présente plusieurs autres avantages. D'abord celui de marquer les esprits avec des noms connus ; ensuite, celui de conférer aux véhicules de la gamme une image bien française, valorisante, voire une certaine complicité avec les utilisateurs habitant dans les régions concernées. De façon logique, on décide de corréler l'altitude des cols avec le tonnage et la puissance des modèles ; en clair, plus un camion sera lourd et puissant, plus le col dont il recevra le nom affichera une altitude élevée. C'est ainsi que les petits modèles à cabine en


*Ci-dessous.*

Le moteur quatre cylindres du Puymorens suffit pour effectuer de la distribution urbaine ou interurbaine. Achetés conjointement en avril 1957, ces trois

tracteurs ZU 66 TB de chez Mobilgas sont ainsi chargés de l'approvisionnement des stations-service de la banlieue parisienne. Ils sont ici photographiés au bord de ce qui semble être le canal de l'Ourcq.



tôle sur bois et moteur quatre cylindres reçoivent des noms de cols vosgiens ; les véhicules de la gamme moyenne à moteur quatre cylindres héritent de noms de cols pyrénéens ; les véhicules de la gamme haute à moteur six cylindres se voient quant à eux réserver les noms les plus prestigieux, ceux des cols alpins. Les premiers châssis à bénéficier des nouvelles appellations sont ceux de la gamme de début 1956. Font ainsi leur

*Ci-contre.*

Avec ses 15,8 tonnes, le ZU 81 R Tourmalet est le plus gros des quatre cylindres de la série Pyrénées chez Unic. Ce beau fourgon en aluminium signé Carindal vient visiblement de sortir de peinture.





Ci-dessus :

Le Tourmalet est en revanche tout indiqué pour « faire de la benne » en régional. C'est le cas de celui-ci, mis en

circulation en décembre 1958 et immortalisé à Auxerre (Yonne) en août 1987. Le véhicule a reçu une tribenne La Lilloise. (Cliche collection privée)

Ci-contre :

Malgré leur puissance modeste, un certain nombre de ZU 81 R Tourmalet se retrouvent affectés à des transports sur longue distance. C'est le cas de ces deux exemplaires équipés en fourgons isothermes qui ont rejoint la flotte de chez Paul Grandjouan, un négociant en viandes.

apparition : pour les cols vosgiens, le ZU 36 Bussang<sup>1</sup>, le ZU 42 Donon<sup>2</sup> et le ZU 47 Saverne<sup>3</sup> ; pour les cols pyrénéens le ZU 66 A Somport, le ZU 66 B Puymorens et le ZU 81 R Tourmalet ; enfin, pour les cols alpins, le ZU 102 Lautaret et les ZU 121 et ZU 120 T Izoard. A l'épreuve du temps cependant, seuls les plus prestigieux de ces patronymes resteront dans les mémoires, et l'Izoard sera quasi immortel, d'autant que son nom perdurera sur les capots bien après la disparition de celui de ses petits camarades. Les noms de col font officiellement leur entrée sur la scène du véhicule utilitaire au Salon en octobre 1956. Ils sont inscrits sur des monogrammes en zamak fixés sur les éléments inférieurs des joues de capot qui joignent la calandre aux ailes. Leur introduction s'accompagne de l'adoption d'une nouvelle calandre. Rigidifiée grâce au recours à un profilé horizontal en acier embouti le séparant en deux secteurs superposés (un élément inférieur de forme rectangulaire et un élément supérieur de forme triangulaire), le nouveau modèle intègre quatre phares plus petits. La partie basse de cette calandre est par ailleurs divisée en six cases de dimensions inégales. L'ensemble est très seyant et confère aux véhicules une allure plus racée et plus agressive.

Les noms de cols (puis de massifs ou de régions) vont coller à l'image des Unic durant vingt ans. La nouvelle gamme est très remarquée au Salon et va rapidement contribuer à asseoir le succès commerciaux des véhicules de la gamme, surtout les plus puissants.

## Une gamme qui se stabilise

Comme par le passé, les Unic reprennent leur évolution sur le plan technique, donnant naissance à de nombreux

1. Modèles déjà traités dans *Charge Utile* n° 185.

Ci-contre :

Apparu tardivement en juillet 1958, le ZU 91 Verdun (16,9 tonnes de PTC) vient s'ajouter au ZU 102 Lautaret (18 tonnes) et au ZU 121 Izoard (19 tonnes). Par la suite, ce modèle monte légèrement en tonnage à 16,65 tonnes et le Lautaret disparaît du catalogue. Ce ZU 94, qui constitue le dernier type des Verdun, a perdu son pare-chocs. On le voit ici en train de décharger les éléments en béton qu'il transporte devant la gare de Nîmes (Gard). Il s'agit d'un exemplaire tardif, comme l'indique sa calandre inférieure à deux cases, ce que corrobore son immatriculation en décembre 1960.





**Ci-dessus :**

Le Verdon existe lui aussi en version tracteur routier. ce ZU 92 T de 1958 s'apprête à livrer la cargaison d'arachides qu'il vient de charger dans le port de Dakar au Sénégal. Son PTR est de 26,8 tonnes.

châssis successifs dont l'acheteur ne retiendra pas la codification maison. Début 1957, le PTR des ZU 66 TA et TB augmente respectivement à 20,28 tonnes et 21,35 tonnes. Puis la gamme se stabilise jusqu'au Salon 1957, qui voit la présentation d'un nouveau modèle, le ZU 91 qui, avec un PTC de 16,9 tonnes (soit environ 9 tonnes utiles), vient s'intercaler entre le haut de la gamme « Pyrénées » et le ZU 102 Lautaret. Disponible en cinq empattements, le **ZU 91** reçoit le nom de **Verdon** et se voit décliné en tracteur routier type ZU 91 T de 26,8 tonnes de PTR. Le six cylindres ZU 6 R3 dont il est doté est réglé à la puissance maximale de 135 chevaux à 1 950 tr/mn. C'est en 1957 toujours qu'Unic propose un turbocompresseur sur ses modèles six cylindres de la série Alpes. Fourni par l'Allemand Eberspächer, ce dernier permet de faire passer la puissance de 150 à 180 chevaux, comme sur les Berliet GLM/TLM. Mais, comme chez Berliet, Somua ou Willème, l'expérience tournera court, les moteurs n'ayant pas été étudiés pour supporter les contraintes engendrées par un turbo. Devant la multiplication des avaries graves, on préférera trouver d'autres moyens d'augmenter la puissance des véhicules. A la même époque, pour renforcer l'image de marque de ses hauts de gamme, Unic présente le **Galibier**, une version luxueuse du ZU 121. Ce modèle est livré sans

**Ci-dessus :**

Unic se constitue une bonne clientèle dans le sud algérien où ses camions, plus souples que les Berliet, cassent peu de lames de ressort sur les pistes en tôle ondulée et sont appréciés des transporteurs. Ce plateau à ridelles appartenant aux transports Akacem

Hamadi d'Adrar est un ZU 102 Lautaret, un modèle qui disparaîtra prématurément après l'apparition du Verdon. Le véhicule, qui affiche un PTC de 18 tonnes, est animé par un six cylindres ZU 6 R2 de 150 chevaux. Il a été immatriculé en 1957 dans les Territoires du Sud algérien.

**Ci-contre :**

A partir du Salon 1956, le vaisseau amiral de la gamme Unic se nomme Izoard. Le premier type à bénéficier de cette appellation est le ZU 121. Cette benne fait partie du contingent de 10 camions expédié en décembre 1959 par le constructeur de Suresnes dans le Var pour secourir les sinistrés de la catastrophe de Malpasset, près de Tréjus. A la suite de la rupture du barrage, de gros travaux de terrassement doivent être entrepris. Il doit s'agir d'un véhicule de présérie, car son capot arbore des jupes qui ne seront pas retenues sur les modèles définitifs.



Ci-contre.

Ce beau ZU 121 Isoard carrossé en fourgon frigorifique en aluminium appartient à la caravane de véhicules vendus par Unic à l'URSS. Il est ici photographié à destination.



Ci-dessous.

L'ultime Isoard est le ZU 122, introduit en juillet 1959 et équipé du nouveau moteur ZU 6 RB1D dont la puissance a été portée à 160 chevaux à 1 950 tr/mn. Il s'agit de réagir à la présentation du Berliet TLM 10 M de 180 chevaux sans avoir plus recours au turbocompresseur, jugé peu fiable. Ce porteur ZU 122 est présenté à l'été 1960 dans le cadre d'une exposition de province, conjointement avec le tout nouveau MZU 36 Saverne doté de la cabine à capot héritée de Fiat.

Ci-contre.  
Cet autre Isoard est lui aussi un ZU 122. Equipé en fourgon frigorifique par Frappa, ce châssis à cabine profonde roule pour les transports R. Griffet, de Mont-sous-Vaudrey (Jura).  
(Cliché collection Christian Bourard)

Ci-dessous.

Ce ZU 122 Isoard appartient aux établissements Kiehl de Duppigheim (Bas-Rhin), qui l'ont acheté neuf en juin 1960. Ce camion bien entretenu est équipé en grumier. Il dispose d'un plateau avec treuil, d'un support pivotant recevant les rangers en forme de U et d'un crochet de remorque pour l'attelage d'un triqueballe.  
(Cliché Michel Ottenwaelder)



supplément avec de multiples équipements que l'on ne trouve pas sur les camions de la concurrence : rétroviseurs panoramiques chromés à gauche et à droite, lave-glaces, phares anti-brouillard, enjoliveurs de jantes, poignées montoirs et sabots de marchepieds chromés, étriers d'accès au capot moteur, porte-roue de secours à extension derrière cabine (sur version tracteur routier), tapis brosse au sol, repose-pieds en caoutchouc sur les passages de roues, couchette avec matelas et oreiller en latex, appuie-tête latéral et accoudoirs sur siège passager, garniture antichocs au-dessus du pare-brise, poste de radio Philips à sept lampes, porte-cartes, trois vide-poches, deux porte-manteaux, montre de bord à cadran lumineux, allume-cigare, cendriers chromés, pare-soleil orientables avec miroir, coffre isotherme sous la couchette et même... rasoir électrique Philips à deux têtes. Avant livraison, chaque Galibier subit en outre un essai de 500 km afin de mettre en évidence d'éventuels défauts. Au Salon, le Galibier rencontre un grand succès d'estime, mais son prix plus élevé limitera sa diffusion qui restera confidentielle.

L'image d'Unic retrouve un certain lustre et les ZU connaissent un indéniable succès, bien soutenus par une organisation commerciale efficace. Courant 1958, l'activité poids lourds est regroupée avec la division agricole Somécia. Les ventes continuent leur progression : de 2 852 véhicules en 1955, on est passé à 5 177 en 1956 et à 7 613 en 1957 ! Alors que la marque était presque agonisante quelques années plus tôt, la voilà



à présent qui pointe à la deuxième place sur le marché français, derrière Berliet, mais devant Saviem.

Au Salon 1958, le constructeur de Suresnes présente deux nouveautés techniques, le convertisseur de couple Unifluid et la boîte de vitesses synchronisée Synchronic. Le convertisseur, qui facilite les démarrages, même avec de fortes charges et permet de supprimer la pédale d'embrayage, est promu par les commerciaux de la marque, mais la fiabilité n'est hélas pas au rendez-vous : les cas de casse en clientèle sont multiples et le système est rapidement abandonné. Quant à la boîte Synchronic, qui permet le passage des rapports sans double pédalage et sans double débrayage, elle sera pérennisée sur la gamme. Une étude montre à l'époque que, grâce aux passages de rapports plus rapides qu'elle permet, un chauffeur touchera deux fois moins (800



Ci-contre.

François Gambut, de Montcenis (Saône-et-Loire), possédait ce joli ZU 121 muni d'une tribenne réimmatriculée en août 1963. (Cliché Lucien Alligne)

Au-dessous.

Ce ZU 122 doté d'une citerne à eau montre bien le dernier modèle de calendrier adopté sur les ultimes ZU. Ce camion datant de 1961 avait été réimmatriculé en décembre 1980. Il est ici vu en avril 1982 dans les environs de Bordeaux. (Cliché Paul Mourgues)

fois au lieu de 1 600) la pédale d'embrayage sur le trajet Paris-Lyon ! La gamme reste sans changement jusqu'au début de l'année 1959 où, pour satisfaire au mieux les besoins de sa clientèle algérienne, la firme présente successivement deux modèles adaptés aux dures conditions de circulation en zone subsaharienne, le porteur **ZU 121 UF** de 19 tonnes de PTC et le tracteur **ZU 120 UFT** de 35 tonnes de PTR. Ces deux châssis peuvent être dotés de la fameuse cabine Sahara popularisée par Solido sur des modèles 6 x 4 qui n'ont jamais vu le jour. En avril de la même année apparaît le **ZU 122 Izoard**, un porteur de 19 tonnes qui vient remplacer le ZU 121. Le véhicule reçoit un moteur **ZU 6 RB1D**, une nouvelle mouture du six cylindres dont la puissance a été portée à 160 chevaux. Ce bloc moins haut que le précédent bénéficie de bielles plus courtes à coupe oblique. Pouvant recevoir un turbocompresseur sur demande, à l'instar de son prédécesseur, il est relayé par la même boîte à huit rapports avec réducteur synchronisé à commande pneumatique, un équipement apprécié des chauffeurs pour sa douceur.

Durant l'été, toute la gamme évolue légèrement, ce qui donne naissance à de nouveaux types. Les **ZU 66 A Somport** (PTC 12,65 tonnes) et **ZU 66 B Puymorens** (PTC 13,55 tonnes) sont respectivement remplacés par les **ZU 67 A Somport** (PTC 12,65 tonnes) et **ZU 67 D Puymorens** (PTC 14 tonnes), lesquels sont également proposés en tracteurs de types respectifs **ZU 67 TA Somport** (PTR 20,28 tonnes) et **ZU 67 TD Puymorens** (PTR 21,35 tonnes). Le **ZU 82 Tourmalet** remplace le **ZU 81 R**. Un nouvel empattement de 4,80 m apparaît pour l'occasion. Le freinage adopte le système à deux points fixes par roue du **ZU 91 Verdon**. Un **ZU 82 T Tourmalet** est réceptionné au PTR inchangé de 22,4 tonnes. Vient ensuite le **ZU 92 Verdon**, qui remplace le **ZU 91**. Le moteur bénéficie de quelques améliorations mais la puissance reste inchangée à 135 chevaux. La version tracteur est dénommée **ZU 92 T Verdon**. Le **ZU 102 Lautaret** disparaît du catalogue, les **Verdon** et **Izoard** suffisant pour répondre aux besoins.

## Les ultimes ZU

Courant 1959, alors que le **ZU 122 A** est présenté, il n'existe pas de **ZU 122 T**. Le tracteur maxi-Code figurant au catalogue est toujours, de façon inexplicable, désigné **ZU 120 T**, même s'il bénéficie des mêmes améliorations. Courant 1959, le **Verdon** évolue avec un modèle éphémère, le **ZU 93**. Ce camion est globalement identique au **ZU 92** qu'il remplace, à ceci près qu'il adopte le moteur **ZU 6 RB1D1** dont la puissance passe de 135 à 150 chevaux. Le reste est quasi inchangé. En décembre de la même année, nouvelle évolution : **Unic** présente le porteur **ZU 94** et le tracteur routier **ZU 94 T**. Par rapport au **ZU 93**, le **ZU 94** voit (de nouveau) son PTC augmenter ; il passe de 16,9 tonnes à 17,65 tonnes, tandis que le PTR du tracteur **ZU 94 T** s'accroît de 26,8 tonnes à 28 tonnes. Le nouveau venu reprend évidemment le moteur de 150 chevaux du **ZU 93**. Avec un PTC situé aux alentours de 17,5 tonnes et un moteur six cylindres, ces véhicules n'ont pas de concurrent direct, hormis certains **Bernard** rares. Chez **Berliet**, le **GLR 8 M** ne dispose que d'un cinq cylindres, mais qui développe la même puissance. En mars 1960,



Ci-dessous.

Version luxueuse de l'Izoard, le Galibier sera très peu diffusé. Celui-ci, qui date de juin 1957, a été livré à un négociant en bois, S. Mathieu, de Bohain (Aisne). Photographié neuf, ce véhicule est presque trop beau pour ce genre d'usage ! Le cliché montre bien quelques-uns des accessoires exclusifs de ce modèle : rétroviseurs gauche et droit chromés, poignées montoirs et sabots de marche pieds chromés, enjoliveurs de jantes chromés, phares antibrouillard, radio, etc.

la marque introduit enfin un **ZU 122 T Izoard** à moteur six cylindres de 160 chevaux. Les deux derniers **ZU** présentés aux Mines ne sont que des dérivés de **Verdon** : un tracteur **ZU 94 RT** de 31 tonnes de PTR, introduit en avril 1960 et un **ZU 94 B** à poste de conduite avancé, de 17,45 tonnes de PTC. Parallèlement à ces modèles **Unic**, toute une série de véhicules marqués **Saurer** sortent des usines de **Suresnes**. Appartenant aux séries **ZS** et **ZSA**, ces châssis ne sont pour les premiers que des camions **Unic** dotés d'un moteur **Saurer** ; quant aux derniers, ce sont de purs produits **Unic** (moteur compris), simplement rebadés pour satisfaire les derniers nostalgiques de la marque. Ainsi s'achève en 1960 la longue et fameuse série des **Unic ZU** apparue à la **Liberation**. Mais pas celle des **Unic** à capot, qui va se poursuivre avec la série des **MZU** puis des **MZ**.

(A suivre)





# LES UNIC A CAPOT

## CINQUIEME PARTIE : LES MZU

A la fin du printemps 1960, la série des Unic ZU, qui comprenait quasi exclusivement des modèles à capot, a vécu. Elle s'efface devant une série hybride qui ne durera qu'un an et demi, les MZU.

Par Jean-François COLOMBET

Cette dernière embrasse l'ensemble de la gamme qui se voit partiellement renouvelée. Ainsi, tous les châssis

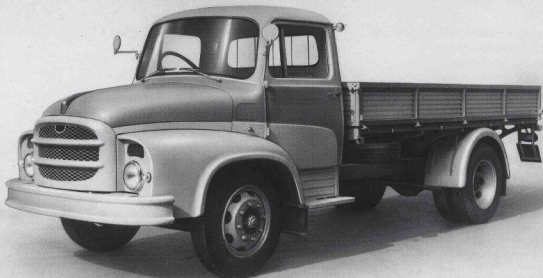
*En haut.*  
Réceptionné en mai 1960, le MZU 36 Saverne affiche un PTC de 10,5 tonnes, ce qui en fait le concurrent du Berliet GAK 5 R à cabine avancée. Il n'a en revanche aucun concurrent français dans la catégorie des véhicules à capot.

du bas de la gamme équipés de l'antique cabine en tôle sur bois disparaissent au profit d'une nouvelle gamme de véhicules à capot en provenance de chez Fiat.

### Les petits MZU

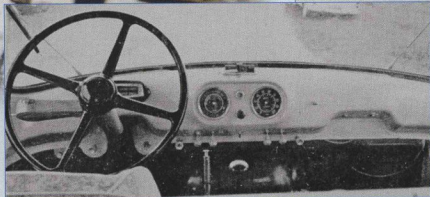
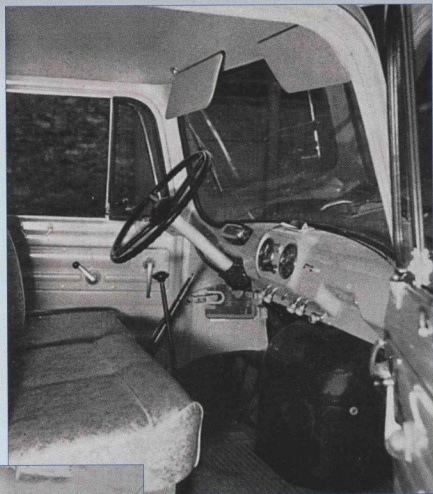
En effet, l'Italien a développé une cellule semi-avancée qui, culture locale oblige<sup>1</sup>, a été un échec retentissant. Pour amortir l'outillage de fabrication, ces modèles dénommés C 40 et C 50 sont donc cédés à la filiale française du groupe, mais se voient retravaillés, remotorisés et rebaptisés **MZU 34 Bussang** (PTC 8/8,5 tonnes), **MZU 35 Donon** (PTC 9,5 tonnes) et **MZU 36 Saverne** (PTC 10,5 tonnes). Entièrement nouveaux puisque d'origine Fiat, ces camions qui conservent donc les fameux noms de cols vosgiens de

1. A l'époque, la cabine avancée a été adoptée par la quasi-totalité des constructeurs italiens depuis longtemps et les modèles à capot sont rares voire inexistant.



*Ci-contre.*  
Introduits en 1958, les Fiat C 40 N et C 50 N sont un échec commercial en Italie où la clientèle est habituée aux véhicules à cabine avancée depuis la fin de la Seconde Guerre mondiale. Pourtant, les nouveaux véhicules ne manquent pas d'atouts, à commencer par leur esthétique réussie et leur conception très moderne. Ce C 50 N est bien sûr doté d'une direction à droite, comme la plupart des camions italiens de l'époque.





*Ci-dessus.*

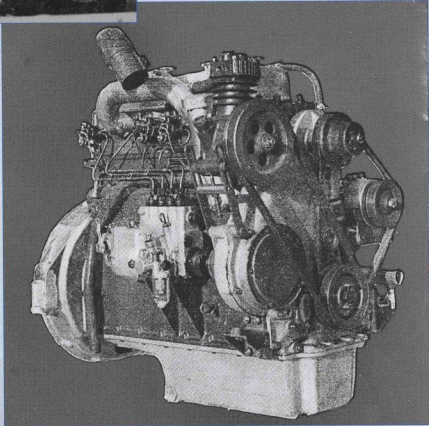
Moderne et complet, le tableau de bord comporte un bouton central commandant l'éclairage des huit voyants lumineux de contrôle placés en face du conducteur. Comme le révèle ce cliché, la planche de bord présente deux encoches permettant indifféremment l'installation de la colonne de direction à gauche ou à droite.

leurs aînés n'utilisent que des organes inédits. Ainsi, le moteur type MZ 31 est un nouveau quatre cylindres Unic<sup>®</sup> très compact à course courte permettant des vitesses de rotation plus importantes et des montées en régime plus rapides. Affichant une cylindrée de 5,027 litres (115 x 121 mm d'alésage/course), il développe 100 chevaux à 2 400 tr/mn. La boîte est une Fiat F 8 MTH.R à quatre rapports avec 2<sup>e</sup>, 3<sup>e</sup> et 4<sup>e</sup> synchronisées. Le pont diffère suivant les modèles : c'est un type simple à demi-coquilles sur le MZU 34, un pont banjo classique sur le MZU 35 et un pont banjo

2. Les Fiat C 40 N et C 50 N utilisent des moteurs différents d'origine Fiat.

*Ci-contre.*

Très compact, le quatre cylindres MZ 31 délivre 100 chevaux à 2 400 tr/mn, soit 10 chevaux de mieux que le ZU 4 pour 1,5 litre de cylindrée en moins (5,027 litres contre 6,56 litres). Doté de bielles plus courtes autorisant des montées en régime plus rapides, il utilise une nouvelle chambre de combustion Unic à injection directe et flux toroidal vertical. Cette dernière permet d'obtenir une meilleure consommation spécifique de 165 g de gazole par cheval et par heure.



*Ci-dessus.*

La nouvelle cabine issue de chez Fiat marque un gros progrès par rapport à la cellule qu'elle remplace. Entièrement fabriquée à partir d'éléments en tôle d'acier emboutie, elle présente un intérieur clair et accueillant. Insonorisée, elle dispose de 1,66 m<sup>2</sup> de surfaces vitrées. L'équipement comprend un allume-cigares, un cendrier, un lave-glace, une installation de chauffage-dégivrage, un système de climatisation par air pulsé de grande puissance, deux pare-soleil, un plafonnier, un porte-manteau, etc.

un **UNIC** pour



**26.200 NF**

**GARANTI UN AN SANS LIMITE DE KILOMÉTRAGE**

UNIC - 1, Quai National - Puteaux (Seine) LDM 21-45 et 21-40

*Ci-contre.*

Unic récupère l'outillage de fabrication de Fiat à bon prix, ce qui lui permet de proposer sa nouvelle petite gamme à prix attractifs. La couverture de ce document publicitaire est sans ambiguïté.

*Au centre.*

C'est avec le MZU 34 Bussang de 8 tonnes (châssis normal) ou 8,5 tonnes de PTC (châssis long) que débute la nouvelle gamme des Vosges 60, c'est-à-dire celle des MZU à cabine Fiat C 50. Cette benne a été mise en circulation en août 1961. Les MZU de première génération arborent une calandre pourvue d'une barre transversale ; celle-ci disparaîtra sur les modèles suivants.

*(Cliché Patrick David)*

*En bas.*

Carrossé en plateau spécial pour le transport des bouteilles de gaz, ce Bussang est bien un MZU 34, même s'il est dépourvu de barre transversale sur sa calandre. Pourtant, celle-ci devrait être présente puisqu'il a été mis en circulation en décembre 1960. Ce véhicule appartient à l'entreprise Warmé, un négociant en combustibles de Luzarches (Seine-et-Oise, aujourd'hui Val-d'Oise).

à deux vitesses sur le MZU 36. Dans les trois cas, la vitesse maximale est la même : 80 km/h. Les cadres de châssis sont nouveaux, et la cabine l'est également. Entièrement réalisée en tôle emboutie, elle affiche une esthétique nouvelle et plutôt agréable. Bien équipée et correctement insonorisée, elle est claire grâce à des surfaces vitrées généreuses et offre un confort sans commune mesure avec celui des ZU précédents à cabine en tôle sur bois. Chez Unic, elle se voit baptisée Saint-Cloud. Les Donon et Saverne sont aussi proposés dans des versions tracteur types **MZU 35 T** (PTR 15,775 tonnes) et **MZU 36 T** (PTR 17,775 tonnes).

Cette première gamme est légèrement amendée début 1961 avec l'introduction de deux nouveaux modèles. D'abord, un châssis MZU 34 R de 9 tonnes de PTC qui vient s'intercaler entre les MZU 34 et MZU 35. Ce nouveau modèle est décliné en, deux versions : **MZU 34 R Donon** d'équipement identique à celui de ses petits frères, et **MZU 34 RS Bonhomme** avec équipement simplifié (d'où le S) pour parvenir à un





Ci-contre

Le MZU 35 Donon est réceptionné à 9,5 tonnes de PTC. Celui-ci a été acquis par la ville de Nancy (Meurthe-et-Moselle) en décembre 1960. Il a reçu un équipement arroseuse Mathieu, une rareté sur ce type de châssis.

Ci-dessous.

Au-dessus du MZU 35 Donon, on trouve le MZU 36 Saverne, un porteur de 10,5 tonnes de PTC chassisé de pneumatiques Dunlop 2.20 ou Michelin E 20. Immatriculé en février 1961, ce fourgon était stationné à Bais (Mayenne) en juin 2000.

(Cliché Jean-Paul Fourtina)



prix d'attaque attractif. Ensuite, la gamme est complétée par le haut avec le nouveau **MZU 37 Belfort** de 11,4 tonnes de PTC, lequel reprend l'intégralité des organes du MZU 36, mais avec une monte en pneumatiques plus grosse d'une taille (C 20 ou 3.20 contre B 20 ou 2.20). Les petits MZU à capot sont pratiquement sans concurrence sur le marché français. En effet, tous les autres constructeurs ou presque ont depuis longtemps abandonné les cabines normales et semi-avancées dans cette gamme de tonnages. En fait, les seuls concurrents français ont pour noms Citroën et Hotchkiss ; le premier continue de produire ses modèles 47, 55 et 60. Cependant, ces derniers ne peuvent soutenir la comparaison avec les petits Unic qui apparaissent bien plus modernes, confortables, compacts et économiques, grâce à leur moteur quatre cylindres. Quant aux modèles PL 50 et

Ci-contre

C'est Labbé à Lamballe (Côtes-d'Armor), qui a carrossé ce MZU 36 Saverne en fourgon isotherme intégral. Le traitement des vitrages du véhicule peut surprendre...



# UNIC

## Vosges 60

Nouveau moteur  
Nouvelle boîte  
Nouveau châssis  
Nouvelle cabine

NOUVEAUX POIDS-LOURDS  
UNIC - SANCY  
25, rue de la Liberté - 54 100  
NANCY - FRANCE



6<sup>te</sup> Saverne 5<sup>te</sup> Donon 4<sup>te</sup> Bussang

CONSTRUITS DANS  
LES USINES PILOTES  
DE PUTEAUX

*Clé contre.*

Comme le souligne ce dépliant publicitaire, tous les organes des nouveaux Unic MZU à capot sont inédits. C'est un plus sur le plan de la modernité, mais pas forcément sur celui de la fiabilité. Les châssis quatre cylindres souffriront cependant moins que leurs frères à six cylindres.

*Au centre.*

Soyez à l'installé un équipement cureau sur ce MZU 36 Saverne.

*En bas.*

A partir de février 1961, le MZU 34 R Donon (9 tonnes de PTO) vient s'intercaler entre le MZU 34 Bussang (8/8,5 tonnes) et le MZU 35 Donon (9,5 tonnes). Ce camion qui vient d'être carrossé en fourgon chez Bizien à Saint-Pol-de-Léon (Finistère) pour les établissements Salou, spécialisés dans l'alimentation pour le bétail, est un des derniers exemplaires construits jusqu'à immatriculé en novembre 1961.

DH 50 du second, ils vont bientôt voir leur production arrêtée au profit des seuls PL et DH à cabine avancée. En revanche, d'autres marques européennes de notoriété et de diffusion confidentielles proposent des véhicules de conception analogue ; ce sont par exemple Bedford avec ses modèles TJ, Ford Thames avec sa série Trader, Mercedes avec ses petits modèles à capot « boule » comme le L 323 ou encore MAN avec son 4.15 L1. Ces véhicules pratiquement inconnus en France ne vont pas empêcher les petits Unic de connaître un certain succès. Le constructeur de Puteaux est alors le seul Français à proposer conjointement tous ses modèles de petits tonnages avec cabines avancée ou semi-avancée. Modernes et assez simples mécaniquement, les MZU à cabine Saint-Cloud rencontrent cependant des problèmes de fiabilité avec leur nouveau moteur. Ce sont cependant les modèles à six cylindres qui seront les plus affectés.

## Des Vosges au Massif central

Conjointement avec l'apparition des premiers camions de la nouvelle série Vosges, la série hybride des MZU s'enrichit de modèles plus lourds. Ce sont respectivement les MZU 73 Sancy (PTC 14,5 tonnes), MZU 83 Auvergne (PTC 16 tonnes) et MZU 95 Vercors (17,5 tonnes). Ces camions, qui constituent des évolutions des châssis ZU avec de nouveaux moteurs, rompent donc avec le système d'attribution des noms de cols en adoptant des noms de régions, le Sancy constituant une exception à lui tout seul. Le MZU 73 Sancy remplace le ZU 67 D Puymorens, le MZU 83 Auvergne prend la relève du ZU 82 Tourmalet et le MZU 95 Vercors remplace le ZU 94 Verdon. Ces camions qui reprennent globalement les châssis de leurs prédécesseurs sont tous munis d'une boîte de vitesses à huit rapports avec relais synchronisé ; le pont arrière est le même : c'est un P 372 A autorisant une vitesse maximum de 80 km/h avec le couple 9 x 57 de série. L'essieu avant est





*Ci-contre.*

Le MZU 34 RS Bonhomme est une version simplifiée du MZU 34 R Donon. Ses caractéristiques techniques sont exactement les mêmes mais son équipement est réduit de façon à pouvoir proposer au client un prix d'attaque attrayant. Photographié en mars 1982 dans la région bordelaise, celui-ci a été réimmatriculé en janvier 1977.

Il est carrossé en bétailère.

(Cliché Paul Mourgues)

inchangé mais la direction Unic cède la place à une Gemmer type 99. La grosse nouveauté de ces MZU de moyens tonnages est leur moteur : c'est un six cylindres type MZ 41 de 7,54 litres de cylindrée (115 x 121 mm d'alésage/course) délivrant 150 chevaux à 2 600 tr/mn. Ce groupe remplace donc la version à 110 chevaux du vieux quatre cylindres ZU 4 et la version à 150 chevaux du ZU 6. Tous équipés d'un six cylindres, les nouveaux modèles sont donc plus nerveux, plus brillants et aussi moins lourds. En revanche, leur cabine reste la vieille cellule à long capot des ZU six cylindres.

A cette gamme naissante viennent s'ajouter plusieurs modèles en 1961 : le **MZU 83 R Auvergne**, version

*Ci-dessus.*

Avec ses 16 tonnes de PTC, le MZU 83 Auvergne est le modèle le plus diffusé des MZU de gamme haute. Si son châssis fait preuve d'une robuste constitution, il n'en va pas de même de son moteur, sujet à de graves problèmes de fiabilité. Cet exemplaire surpris au chargement en Seine-et-Oise en mars 1962 est équipé d'une benne entrepreneur Hardy.

*Ci-contre.*

La gamme des MZU de moyens tonnages débute avec le MZU 73 Sancy. Ce porteur de 14,5 tonnes de PTC est le seul à porter un nom de Puy auvergnat. Son introduction marque la fin de la série des cols. Ce châssis qui remplace le ZU 67 D Puymorens à moteur quatre cylindres est animé par un six cylindres. Il reçoit l'ancienne cabine semi-avancée des gros porteurs de la marque, mais avec un capot plus court (1,57 m au lieu de 1,72 m), le nouveau six cylindres MZ 41 se révélant plus compact que le ZU 6. Les MZU de moyens tonnages adoptent d'abord la calandre inférieure à six cases de leurs prédécesseurs puis une calandre simplifiée en deux parties seulement. Ce Sancy appartenant à un forain circulait encore en juin 2001.

(Cliché Jean Schulliar)





renforcée du MZU 83 à 16,5 tonnes de PTC, le **MZU 83 A**, un modèle tropicalisé de 14 tonnes de PTC principalement étudié pour les colonies françaises, le **MZU 83 E Auvergne** de 15 tonnes de PTC, conçu pour certains marchés export européens, et enfin le **MZU 83 T Auvergne**, tracteur routier de 27 tonnes de PTR dérivé du porteur MZU 83.

Si les MZU de petite gamme sont des véhicules entièrement nouveaux, leurs grands frères n'ont de neuf que le moteur. Sur le plan de l'apparence, rien ne change. Les premiers châssis qui tombent de chaîne reprennent la calandre inférieure à six cases des ZU ; par la suite, à partir de 1961, celle-ci se retrouve divisée en deux cases horizontales seulement. En revanche, le capot des six cylindres MZU est plus court de 15 cm (porte-à-faux avant de 1,57 m au lieu de 1,72 m) que celui des ZU à moteur ZU 6 comme l'Izoard. Ces modèles hybrides, dont la carrière sera très brève (un an et demi), se révèlent rapidement peu fiables. Si l'essentiel de la chaîne cinématique, qui est repris des modèles ZU, ne pose aucun problème, ayant largement fait ses preuves, il en



#### En haut

A l'instar de leurs petits frères les Sancy, les premiers exemplaires de MZU 83 Auvergne qui sortent des chaînes de Puteaux arborent la même calandre à six cases que les ZU précédents, mais leur capot est plus court de 15 cm. Ce beau fourgon qui vient de sortir de peinture va être livré en 1961 aux établissements Leo Schmitt, spécialisés dans les saisons en gros à Thalexweiler en Sarre.

#### Au centre

Ce beau véhicule équipé en benne transporteur est un MZU 83 Auvergne de 16 tonnes de PTC réimmatriculé en septembre 1964. Ce camion de 1961 a entre-temps été racheté par un jeune collectionneur, Marc Montanes, de Saint-Escoille (Essonne).

#### Cl-contre

L'équipement assez spécialisé de ce MZU 83 Auvergne de 1961 intègre un plateau porte-fers, une grue Tracma, des coffres sous le plateau, une cabine profonde permettant d'emmener une équipe et une galerie de pavillon pour accueillir la roue de secours. Ainsi grée, le véhicule est adapté à ses futures missions pour la branche télécommunications de l'administration des PTT.



Ci-contre.

Les établissements Henri Meudec, spécialistes de la fourniture de rouleaux pour l'imprimerie, sont installés au 63 avenue d'Ivry dans le 13<sup>e</sup> arrondissement de Paris.

En 1961, ils prennent livraison de ce MZU 83 Auvergne carrossé par Laloyeau en fourgon intégral avec couchette.

va tout autrement du moteur. Totalement nouveau, le six cylindres MZ 41 souffre de nombreux problèmes ; ses chemises trop fines sont en particulier sujettes à des phénomènes de cavitation. Ces soucis de jeunesse entachent la réputation des nouveaux Unic. L'image de la marque connaît un certain renouveau depuis la fin des années cinquante et la présentation des ZU lourds équipés de la cabine restylée ; pour éviter qu'elle ne soit durablement affectée, les bureaux d'études planchent d'arrache-pied sur les problèmes dès qu'ils en ont connaissance. La solution viendra rapidement avec la série MZ, faisant des MZU une série mort-née.

(A suivre)

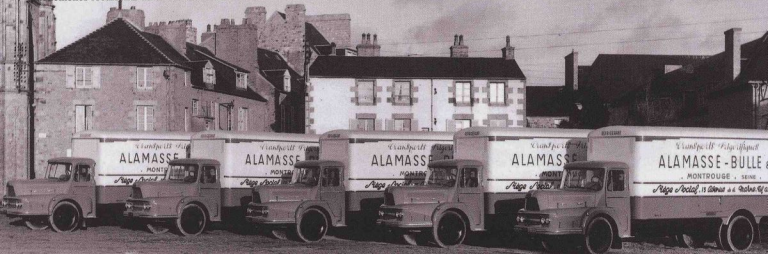
Ci-dessous.

Belle commande que celle enregistrée par Unic (et par Chéreau) de la part des transports Alamassé-Bulle de Montrouge (Seine, aujourd'hui Hauts-de-Seine). Ce sont en effet cinq MZU 83 Auvergne équipés en fourgons réfrigérants qui s'apprentent à rejoindre sa flotte. La calandre de ces camions ne comporte plus que deux cases. A l'usage, les premiers Auvergne vont causer bien des tracas à leurs propriétaires et, conséquemment, aux bureaux d'études du constructeur. Peu fiable, leur moteur six cylindres MZ 41 est entre autres sujet à des phénomènes récurrents de cavitation de ses chemises.

Remerciements : L'auteur et la rédaction de *Charge Unité* remercient Jacques Sabard et son épouse ainsi qu'Etienne Cadet pour leur aide amicale.

Photographié en mars 1962 mais immatriculé en août 1961, ce tracteur MZU 83 T Auvergne de la flotte de Total arbore encore le premier type de calandre. Doté d'un équipement pétrolier avec pot d'échappement frontal avec pare-étincelles, ce camion dispose d'un six cylindres de 150 chevaux relayé par une boîte de vitesses à huit rapports avec réducteur synchronisé. Du fait de leurs problèmes de jeunesse, les MZU vont rapidement d'effacer devant les MZ.K.

En bas





# LES UNIC A CAPOT

## SIXIEME PARTIE : LES MZ

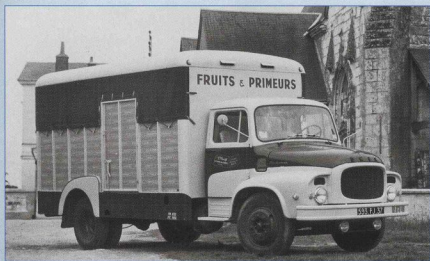
La série des MZU, qui succède aux ZU, inaugure de nouveaux moteurs compacts dont la fiabilité se révèle assez aléatoire.

Par Jean-François COLOMBET

Génants sur les quatre cylindres MZ 31, les problèmes rencontrés par la clientèle se révèlent carrément préoccupants sur les six cylindres MZ 41 qui équipent les modèles de gamme haute. La marque, qui a œuvré durant toute la seconde moitié des années cinquante pour redorer son blason auprès des transporteurs et pour reconstituer une image de marque valorisante, ne peut courir le risque de voir cette dernière se dégrader de nouveau. La réaction des bureaux d'études de Suresnes est donc très rapide.

Ci-dessous.

Comme avant lui le MZU 34 RS, le MZ 34 RS Bonhomme doté du nouveau quatre cylindres MZ 32 fiabilisé constitue l'entrée de la gamme Unic à partir de la mi 1961. Le 5 de son type signifie « simplifié ». Le Bonhomme est en effet une version dépouillée du MZ 34 R Donon, qui affiche le même PTC de 9 tonnes. Immatriculé en avril 1962, ce fourgon primeurs appartient à L. Brédif, négociant en fruits et primeurs de La Ville-aux-Dames (Indre-et-Loire).



En haut.

Avant que de sortir son V8 de 225 chevaux, Unic met au point une version turbo du six cylindres MZ 42 de 8,075 litres. Le prototype effectue une campagne d'essais en Tunisie en mai 1963, sous la houlette d'Etienne Cadet, ingénieur et chef de mission, accompagné de Fernand Etienne, technicien motoriste et d'Henri Desvergées, technicien véhicules. Sur place, l'équipe bénéficie du soutien du concessionnaire de la marque à Tunis, « Mimi » Maniaci. Il s'agit de vérifier la tenue du moteur sur un MZ 125 Esterel prototype, ainsi que l'efficacité des ouïes de refroidissement du capot. Le véhicule et sa remorque (louée sur place), qui affichent un PTR de 33 tonnes, sont chargés de grosses pierres. Le point le plus au sud atteint par l'équipe est Tatahouine, bien connue pour son régime disciplinaire. C'est Etienne qui pilote ici l'Esterel prototype. Fiabilisé, le MZ 42 turbo de 210 chevaux est proposé en option sur les MZ 221 à capot et 222 CA à cabine avancée.

(Cliché collection Etienne Cadet)

## Des moteurs fiabilisés

Le six cylindres MZ 41 est donc retravaillé en profondeur. Un phénomène de cavitation a été mis en évidence : il s'agit de dépressions localisées au contact des chemises humides dans le circuit de refroidissement, qui provoquent des points chauds qui finissent par détériorer le moteur. Pour résoudre ce problème, les ingénieurs de chez Unic reviennent à l'architecture du bloc. Leur marge de manœuvre est cependant limitée car Fiat a consenti de gros investissements pour doter les usines Unic de machines semi-automatiques d'usinage des blocs et des culasses. L'encombrement du bloc reste donc inchangé, mais l'alésage des cylindres est augmenté de 4 mm, l'épaisseur des chemises s'accroît de 1 mm et surtout, le circuit de refroidissement est entièrement revu. La circulation de l'eau à l'intérieur du bloc est optimisée tandis que le débit de la pompe à eau augmente de façon notable. Enfin, l'adoption d'un vase d'expansion permet de garder constamment le circuit sous pression et d'améliorer encore le refroidissement. Grâce à ces modifications, les problèmes de fiabilité du six cylindres sont pratiquement supprimés. La nouvelle mouture du six




*Ci-contre.*

Photographié sous une pluie battante, ce MZ 34 R Donon de 1962 arborant une belle livrée blanc et rouge appartient vraisemblablement à un lycée professionnel. Ses caractéristiques sont les mêmes que celles du Bonhomme.

*Ci-dessous.*

Les établissements Durand frères de Nîmes (Gard), spécialisés dans la récupération de chiffons, papiers et métaux, achètent neuf ce Unic MZ 36 Saverne de 10,5 tonnes de PTC, lui aussi animé par le quatre cylindres MZ 32 de 105 chevaux. En 1964, le PTC du MZ 36 est porté à 10,950 tonnes. Ce type de camion n'a pas de concurrent français direct. Seuls quelques constructeurs étrangers tels Bedford proposent des camions similaires.



cylindres prend le nom de MZ 42 et remplace le MZ 41. La cylindrée passe de 7,54 litres (115 x 121 mm d'alésage/course) à 8,075 litres (119 x 121 mm) et la puissance augmente de 10 chevaux, passant de 150 à 160 chevaux au même régime de 2 600 tr/mn.

Parallèlement, Unic sort un six cylindres MZ 41 B de 115 x 121 mm d'alésage/course, c'est-à-dire de mêmes cotes que le MZ 41, mais avec un bloc de MZ 42, en ayant pour cela recours à des chemises épaisses (+ 4 mm !). Très fiable, ce groupe permet de conserver un moteur de 150 chevaux au catalogue. Il connaîtra cependant une existence éphémère.

Ces améliorations sont étendues au quatre cylindres.

### CORRESPONDANCES ENTRE MODELES MZU ET MZ (1960-1962)

| Ancien modèle                           | nouveau modèle                            |
|-----------------------------------------|-------------------------------------------|
| MZU 34 Bussang (8,5 tonnes, 100 ch)     | -                                         |
| MZU 34 RS Bonhomme (9 tonnes, 100 ch)   | MZ 34 RS Bonhomme (9 tonnes, 105 ch)      |
| MZU 34 R Donon (9 tonnes, 100 ch)       | MZ 34 R Donon (9 tonnes, 105 ch)          |
| MZU 35 Donon (9,5 tonnes, 100 ch)       | -                                         |
| MZU 36 Saverne (10,5 tonnes, 100 ch)    | MZ 36 Saverne (10,5 tonnes, 105 ch)       |
| -                                       | MZ 36 4 x 4 Saverne (10,5 tonnes, 105 ch) |
| MZU 37 Belfort (11,4 tonnes, 100 ch)    | MZ 37 Belfort (11,4 tonnes, 105 ch)       |
| MZU 73 Sancy (14,5 tonnes, 150 ch)      | MZ 73 Sancy (14,5 tonnes, 160 ch)         |
| MZU 83 Auvergne (16 tonnes, 150 ch)     | MZ 83 Auvergne (16 tonnes, 160 ch)        |
| MZU 83 R Auvergne (16,5 tonnes, 150 ch) | MZ 83 R Auvergne (16,5 tonnes, 160 ch)    |
| MZU 95 Vercors (17,5 tonnes, 160 ch)    | -                                         |
| ZU 122 Izard (19 tonnes, 160 ch)        | MZ 123 Esterel (19 tonnes, 160 ch)        |

Esterel font donc leur apparition au catalogue. Le MZU 34 Bussang de 8,5 tonnes de PTC n'est pas remplacé, de même que le MZU 35 de 9 tonnes. Une version tous-chemins du MZ 36, le **MZ 36 4 x 4**, est présentée en 1962 pour compléter la gamme basse. Les MZU 73 Sancy et MZU 83 Auvergne sont conservés durant un temps, pour la bonne et simple raison qu'ils adoptent le nouveau six cylindres MZ 41 B à chemises épaisses utilisant le bloc du nouveau MZ 42. Leur cylindrée étant inchangée, il n'est pas nécessaire de réaliser une nouvelle réception aux Mines. Un MZ 73 T Sancy est cependant réceptionné en 1961 à 25 tonnes

*Ci-dessous.*

Le MZ 36 est également proposé en version tracteur routier, avec un PTR de 17,775 tonnes qui sera arrondi à 18 tonnes en 1964. Ce véhicule équipé d'un pont arrière à deux rapports lui conférant une vitesse maximum de 85 km/h est vendu comme ses frères dans une élégante livrée deux tons. La calandre ne comporte plus de barre horizontale, comme c'était déjà le cas sur les derniers MZU.

Le MZ 31 de 5,027 litres développant 100 chevaux à 2400 tr/mn s'efface en conséquence devant le MZ 32 de 5,383 litres délivrant une puissance de 120 chevaux à 2 600 tr/mn. Ces deux groupes affichent respectivement les mêmes cotes d'alésage/course que leurs aînés.

### Exit les MZU

Les nouveaux moteurs compacts MZ 32 et MZ 42 sont immédiatement adoptés sur chaîne. Au plan général, la gamme ne change pas et l'étagement des modèles est conservé, mais tous ces derniers sont cependant rebaptisés. Les MZU disparaissent ainsi au profit des MZ. Les changements d'appellations et de motorisations entraînent une ribambelle de nouvelles réception aux Mines. Logiques, les évolutions sont résumées dans le tableau ci-dessus.

Les MZ 34 RS Bonhomme, MZ 34 R Donon, MZ 36 Saverne, MZ 37 Belfort, MZ 83 R Auvergne et MZ 123





#### Ci-contre

Le plus gros modèle de la gamme Vosges des MZ est le MZ 37 Belfort, qui conserve le même PTC de 11,4 tonnes que son prédécesseur le MZU 37, avant de voir ce dernier grimper à 11,8 tonnes en 1964. Mis en circulation en mars 1964, cet exemplaire équipé en plateau porte-fer est exploité par les établissements Louis Vernières de Bordeaux (Gironde).

#### Ci-dessous

Fiabilisé relativement rapidement, le six cylindres MZ 42 à la cylindrée augmentée à 8,075 litres développe 160 chevaux à 2 600 tr/mn. Il est d'abord monté sur les anciens châssis MZU équipés du long museau, pratiquement sans modification. Les MZU 73 Sancy et MZU 83 Auvergne reçoivent quant à eux l'éphémère six cylindres MZ 41 B qui conserve la même cylindrée de 7,54 litres que le MZ 41 mais avec un bloc alésé de MZ 42, en ayant recours à des chemises très épaisses. Ne changeant pas de cylindrée, les MZU 73 et MZU 83 ne changent donc pas non plus de type. Ces nouvelles montures se révèlent bien plus fiables que leurs prédécesseurs. Ce camion est un MZU 73 Sancy à moteur MZ 41 B. Mis en circulation en avril 1963, il appartient aux établissements Nozal, un grossiste en produits métallurgiques de Saint-Denis (Seine). Son plateau porteurs est signé Laloyeau à Etampes.



de PTR ; contrairement aux versions porteur, il adopte le six cylindres MZ 42 de 160 chevaux. Quant au MZU 95, apparu de façon tardive, il est déjà équipé du nouveau six cylindres MZ 42 fiabilisé de 8,075 litres et 160 chevaux. Le vieux ZU 122 encore doté du six cylindres ZU 6 à 160 chevaux disparaît, et avec lui (momentanément) l'appellation Isoard. Il est remplacé

#### Ci-dessous

Alors que le MZU 73 Sancy affiche un PTC de 14,5 tonnes, celui du MZU 83 Auvergne est de 16 tonnes. Cet Auvergne est photographié devant les ateliers parisiens de Decauville-La Lilloise, qui viennent de le carrosser en benne transporteur à caisse bois.



par le MZ 123 doté du six cylindres MZ 42 de cylindrée inférieure (8,075 litres contre 9,84 litres).

Sur le marché, les MZ affichent une fiabilité retrouvée et la clientèle ne s'y trompe pas. Unic recommence à développer ses ventes, grâce à une gamme en partie rajeunie et compétitive face à Berliet et surtout face à Savim qui souffre à cette époque d'une gamme hétéroclite et vieillissante, surtout en petits et moyens tonnages.

## Un cinq cylindres et une nouvelle cabine

Durant environ trois ans, la gamme des Unic se stabilise. Sur le plan des moteurs, les dirigeants de la marque peuvent être satisfaits : après l'alerte des premiers MZU, la barre a été redressée et les modèles produits à Suresnes se comportent désormais tout à fait décemment en utilisation. Les bureaux d'études maison peuvent donc plancher sur plusieurs nouveaux problèmes. D'abord, le trou béant en matière de puissances séparant le quatre cylindres MZ 32 (105 chevaux) du six cylindres MZ 42 (160 chevaux). Dans ce domaine, Berliet, le principal concurrent, fait bien mieux : avec ses nouveaux moteurs M, l'étagement des puissances est très régulier à 100, 120, 150 et 180 chevaux. Ensuite, les 160 chevaux développés par



*Ci-contre.*

Si le MZU 83 demeure donc au catalogue, Unic réceptionne un MZ 83 R Auvergne animé par le moteur MZ 42 de 160 chevaux. Cet exemplaire bien conservé équipé d'une benne transporteur a été réimmatriculé fin 1968 dans l'Indre.

*(Cliché Bernard Garnier)*

*Au centre.*

Le six cylindres compact MZ 41 de 150 chevaux n'avait pas été étendu aux modèles de haut de gamme de la marque : le ZU 122 figurait donc encore au catalogue. Au Salon 1961, il est remplacé par le MZ 123 Esterel animé par le six cylindres MZ 42 de 9,075 litres et 160 chevaux. Le nom Inoard disparaît donc pour un temps. Ce MZ 123 de juin 1962 qui a revêtu ses habits d'hiver reçoit un généreux chargement de bois coupé quelque part en Moselle.

*En bas.*

Des années plus tard, en mars 1982, ce MZ 123 équipé en fourgon avec capucine acheté d'occasion en 1968 par un forain de la Gironde transporte toujours les éléments du manège « Le relais féérique », qui, comme personne ne l'ignore, est le « rendez-vous des jeunes ». Avec ses 160 chevaux, le MZ 123 Esterel est l'un des maxi-Code les moins puissants du marché.

*(Cliché Paul Mourgues)*



le nouveau six cylindres MZ 42, à 2 600 tr/mn tout de même, semblent modestes face à la concurrence (180 chevaux pour le six cylindres Berliet Magic M 620, 185 chevaux pour le Bernard TD 180, 190 chevaux pour l'AEC AV 690 des Willème série 201, 204 chevaux pour le six cylindres Henschel équipant le Savimex JL 20.200, etc.), d'autant que cette dernière travaille déjà sur des mécaniques encore plus performantes. En clair, si les 160 chevaux du ZU 122 puis du MZ 123 sont à peu près suffisants sur les porteurs de 19 tonnes, ils sont vraiment un peu juste sur les tracteurs de semi-remorques maxi-Code, et ceci malgré l'excellente boîte à relais multiplicateur à commande pneumatique.

Pour combler le trou entre le quatre cylindres et le six cylindres maison, les bureaux d'études Unic adoptent la même recette que Berliet : ils étudient un cinq cylindres de mêmes cotes d'alésage/course (119 x 121 mm) que les précédents, qui reprend donc les mêmes équipages mobiles. Ceci permet de générer des économies au niveau de la fabrication, mais aussi de simplifier





*Ci-contre*  
L'année 1963 voit l'arrivée conjointe du moteur cinq cylindres MZ 52 de 6,73 litres et 135 chevaux et de la cabine semi-avancée à capot plongeant. Affichant les mêmes cotes (119 x 121 mm d'alesage/course) que les quatre et six cylindres, le nouveau groupe est monté sur les MZ 57 Somport de 12,5 tonnes, de PTC, MZ 67 Puymorens de 14,5 tonnes et MZ 77 Tourmalet de 16 tonnes, qui reçoivent tous également la nouvelle cabine. Sur ce cliché pris dans une carrière parisienne, on découvre un MZ 77 Tourmalet équipé d'une benne entrepreneur Decauville-La Lilloise et, en arrière-plan, un rare exemplaire de MZ 36 x 4 Saverne carrossé de façon identique.



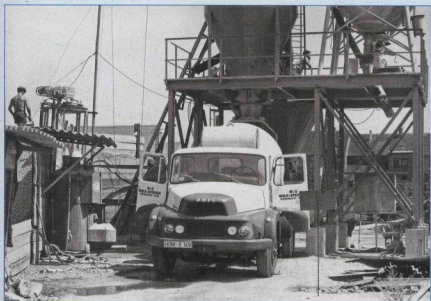
*Ci-contre*

Le capot plongeant de la nouvelle cabine permet également d'accueillir les six cylindres. Le MZ 42 est donc aussi monté sur les Unic de gamme moyenne, à l'instar du MZ 75 Sancy de 14,5 tonnes de PTC. Ce dernier est donc identique au MZ 67 Puymorens au moteur près. Cet original fourgon de déménagement intégral a été carrossé par Frappa. Immatriculé en octobre 1964, il appartient aux déménagements Seitz, de Roanne (Loire).

*En bas:*

Egalement animé par le six cylindres MZ 42 et bénéficiant de la cabine à capot plongeant, le MZ 85 Auvergne a un PTC de 16 tonnes. Cette valeur constitue la limite supérieure autorisée par le Code allemand. Quelques véhicules de ce type seront donc vendus outre-Rhin. Celui-ci, équipé d'un malaxeur à béton, appartient à la société Wolf & Speicher, de Webenheim en Sarre.

L'après-vente, pour les concessionnaires comme pour les clients. Le nouveau moteur est prêt en juin 1963. Dénommé MZ 52, il affiche une cylindrée de 6,73 litres et délivre 135 chevaux à 2 600 tr/mn. Pour donner toute sa puissance, le cinq cylindres MZ 52 doit être monté dans les tours. Or, à l'usage, il s'avère que son régime de rotation maximum de 2 600 tr/mn, supérieur de 500 tr/mn à celui du cinq cylindres Berliet, est trop élevé pour ce type de moteur. Ceci provoque des phénomènes vibratoires difficiles à maîtriser, qui nuiront à sa longévité. Ni très bon, ni très mauvais, le cinq cylindres connaîtra donc une carrière en demi-teintes. Le nouveau groupe étant évidemment plus compact que le six cylindres MZ 42, l'état-major d'Unic décide de lancer conjointement l'étude d'une nouvelle cabine. En fait, il s'agit de profiter de la sortie du cinq cylindres pour remanier la cabine semi-avancée de haut de gamme héritée des ZU. Le bureau d'études conserve donc la cellule de cette dernière mais lui adapte un capot plongeant qui permet de réduire le porte-à-faux avant de 1,57 m à 1,288 m. Le véhicule gagne ainsi en maniabilité et le conducteur en visibilité. Par ailleurs, l'adoption du nouveau capot permet d'avancer un peu la planche de bord et de donner plus d'espace au chauffeur. Le nouveau cinq cylindres et la nouvelle cabine à capot plongeant sont donc montés sur plusieurs nouveaux modèles : le MZ 57 Somport de 12,5 tonnes de PTC (décliné en versions tracteur MZ 57 T de 18 tonnes de PTR et MZ 57 TR de 20 tonnes), le MZ 67 Puymorens





Ci-contre

Campé sur un châssis de 4 m d'empattement, le tracteur **MZ 85 T Auvergne** est réceptionné à 28,5 tonnes de PTR. Celui des transports Schermann, de Fontenay-sous-Bois (Seine puis Val-de-Marne) emmène une semi savoyarde à un essieu. Sa mise en service remonte à février 1964. Ce véhicule a alors pour principal concurrent le Berliet TLC 8 M3.



de 14,5 tonnes et le **MZ 77 Tourmalet** de 16 tonnes.

Cerise sur le gâteau, le capot plongeant, malgré ses 28 cm en moins, peut aussi accueillir le six cylindres **MZ 42**. Son adoption sur les modèles de gamme haute donne donc naissance à une nouvelle série de modèles. Ce sont respectivement les **MZ 75 Sancy** de 14,5 tonnes de PTC, **MZ 85 Auvergne** de 16 tonnes, **MZ 85 R Auvergne** de 16,75 tonnes, **MZ 97 Vercors** de 17,8 tonnes taillé pour concurrencer le Berliet GLR 8 M3 de façon frontale) et **MZ 125 Esterel** de 19 tonnes, lequel est également proposé en version tracteur type **MZ 125 T** de 35 tonnes de PTR. Courant 1964, les techniciens de chez Unic présente un dérivé du MZ 125, le **MZ 125 6 x 4**, premier 6 x 4 Unic d'après-guerre, avec lequel la firme entend bien concurrencer le Berliet GLM 10 M3 6 x 4, mais aussi les nombreux étrangers qui commencent à proposer des 6 x 4 de chantier, avec un certain succès.

## Le turbo comme palliatif

La question du vide existant entre les quatre et six cylindres étant réglée, reste aux bureaux d'études à résoudre le problème de l'augmentation de la puissance de ses

maxi-Code. Pour gagner du temps, ces derniers trouvent une solution idéale sur le papier : le turbocompresseur sur échappement. Ils adaptent donc un turbo Holset sur le MZ 42 qui, ainsi modifié, développe 210 chevaux, toujours sur le papier. Dans la réalité, la puissance délivrée est un peu inférieure. Lors des essais au banc, les lignes d'arbre tiennent le coup, les soupapes également (ce qui n'est pas le cas chez tous les concurrents), mais on enregistre des faiblesses au niveau des culasses : des fissures apparaissent au bout de



Ci-dessous

Avec son PTC de 17,2 tonnes et son moteur six cylindres de 160 chevaux, le nouveau **MZ 97 Vercors** est conçu pour concurrencer le ténor du marché, le Berliet GLR 8 M3. Certes, le Unic n'enregistre jamais les scores du fer de lance de la marque lyonnaise, mais il se taillera une belle réputation que son successeur, le P 12 R, saura prolonger. Cette benne entrepreneur qui effectue la saison des betteraves dans l'Oise, a été immatriculée en septembre 1963.

Ci-contre

Le haut de la gamme des Unic à capot à deux essieux est le **MZ 125 Esterel** de 19 tonnes. A l'époque, on retrouve souvent ce type de camion affecté à la moyenne ou longue distance. Ce plateau à ridelles bâché à rehausse de ridelles décharge ici sa cargaison dans un port breton. Il a été immatriculé en janvier 1964 en Ile-et-Vilaine.





#### Ci-contre

Grande première, le MZ 125 doté de la nouvelle cabine à capot plongeant est décliné dans une inédite version 6 x 4. Baptisé MZ 125 6 x 4, ce camion de 26 tonnes de PTC constitue le premier 6 x 4 Unic de l'après-guerre et le deuxième depuis les origines de la marque. Il permet à la marque de s'octroyer une petite part du marché des 6 x 4 de chantier. Ce camion de démonstration a été carrossé en benne entrepreneur par Marrel.

#### Au-dessous

La recherche d'un moteur plus puissant conduit Unic à concevoir un V8 de 225 chevaux affichant les mêmes cotes que ses cadets (soit 119 x 121 mm d'alésage/course). La puissance est bien au rendez-vous mais les avaries sont fréquentes. Après un travail de fiabilisation, ce groupe connaîtra une honnête carrière et permettra surtout au constructeur de Suresnes de se faire une première expérience dans le domaine des moteurs en V. Le nouveau V8 est monté sur le MZ 221 Isoard, dont le lancement est soutenu par une opération promotionnelle, une caravane de véhicules qui est lancée à l'assaut des Alpes. Cet exemplaire à benne Marrel entrepreneur renforcée et pneus chantier en fait partie.

de leurs frères à moteurs atmosphériques. Ils ne font pas l'objet de nouvelles réceptions aux Mines, leurs caractéristiques de base restant inchangées.

## Un V8 pour plus de puissance

Mais il faut aller plus loin, et préparer l'avenir et une course à la puissance annoncée. Dès lors, il n'est plus question de remanier encore une fois le six cylindres maison, ce dernier étant arrivé au bout de son développement, notamment en matière d'alésage. Alors que la concurrence a de façon quasi générale recours à des moteurs six cylindres de cylindrées plus importantes (Berliet avec son nouveau 12 litres, Bernard avec le six cylindres Mack, Saviem avec les six cylindres MAN, Willème avec le « gros » six cylindres AEC AV 760, etc.), on opte à Suresnes pour une solution quasi inédite, à savoir un moteur V8. Mis à part l'expérience désastreuse de l'Alstom Dieselair chez Bernard, cette architecture n'a jamais été retenue sur un véhicule français après-guerre et très rarement chez les constructeurs étrangers. Les moteurs en V constituent en fait une sorte de nouveau courant, une solution que l'on pense d'avenir et que l'on retrouve chez certains motoristes tels Cummins en Grande-Bretagne et Caterpillar aux Etats-Unis. Par rapport à un six cylindre de même puissance, le V8 présente des atouts non négligeables : compacité, poids plus faible, vilebrequin plus court et donc moins sensible aux efforts de torsion et aux vibrations, etc. Les techniciens de chez Unic poussent la standardisation encore plus loin que la concurrence puisqu'ils retiennent pour le nouveau moteur les mêmes cotes d'alésage/course que les quatre, cinq et six cylindres : 119 x 121 mm. Ceci débouche sur le moteur MZ 62 de 10,766 litres développant 225 chevaux à 2 600 tr/mn.

Dès sa mise au point effectuée, le MZ 62 est monté sur les modèles Unic de haut de gamme, uniquement les porteurs de 19 et 26 tonnes et les tracteurs de 35 tonnes. C'est ainsi qu'apparaissent le MZ 221 Isoard et le tracteur routier dérivé MZ 221 T au Salon 1964, suivis en mai 1965 par le porteur MZ 221 6 x 4. Pour accueillir le nouveau groupe, le capot plongeant a dû être notablement allongé (le porte-à-faux avant est porté à 1,678 m, soit près de 40 cm de plus que les six cylindres !), rendant les nouveaux modèles reconnaissables du premier coup d'œil. Le nom d'Isoard est donc de retour sur les routes. Les premiers exemplaires livrés connaissent de gros problèmes de fiabilité, mais là encore, les bureaux d'études réagissent rapidement et les moteurs sont rapidement modifiés pour atteindre un niveau de fiabilité acceptable. Les MZ à moteur V8 ne brillent cependant jamais pour leur longévité, mais ils permettront à la marque de se forger une première expérience avec les moteurs V8, qui



50 heures de fonctionnement, qui débouchent sur des fuites à 400 heures. C'est la circulation d'eau dans les blocs qui est une nouvelle fois incriminée. En montant de petites pièces en laiton forçant l'eau vers les points chauds décelés, les problèmes sont considérablement atténués. Pour renforcer la lubrification des turbos, vitale aux régimes de fonctionnement maximums des moteurs (2 600 tr/mn), un filtre à huile additionnel est monté. A peu près fiabilisé à la suite d'une campagne d'essais organisée en Tunisie, le turbo est proposé en option à la clientèle sur les modèles maxi-Code, dont le MZ 125 à capot. Il permet d'apporter une réponse aux demandes de « fortes » puissances pendant un temps. Les véhicules équipés ne se distinguent en rien

#### Ci-dessous

Ce transporteur d'Eymet (Dordogne) a été un des premiers à faire l'acquisition du nouveau tracteur Esterel type MZ 125 T en décembre 1963. Ce camion à cabine couchette est animé par le six cylindres MZ 42 de 160 chevaux.





se révéla fort utile par la suite.

L'année 1964 voit aussi le remaniement des petits modèles de la gamme. La puissance du quatre cylindres MZ 32 est portée à 115 chevaux, toujours à 2 600 tr/min, et l'on voit apparaître un MZ 35 Bussang de 10,5 tonnes, équipé d'un pont arrière normal (c'est un pont à deux vitesses qui équipait le MZ 36 Saverne de 10,5 tonnes de PTC également). Parallèlement, le PTC du MZ 36 passe de 10,5 tonnes à 10,950 tonnes, tandis que celui du MZ 37 Belfort s'accroît de 11,4 tonnes à 11,8 tonnes.

Toute nouvelle, la gamme MZ ne durera pas quatre ans pour les modèles les plus précoces, moins de deux pour les derniers châssis introduits en 1964. Elle constitue elle aussi une phase transitoire, plus réussie que celle des MZU qu'elle remplace. A Suresnes, on prépare déjà la suite, qui sera nettement plus durable.

(A suivre)

**Remerciements :** L'auteur et la rédaction de *Charge Utile* remercient chaleureusement Etienne Cadet pour sa disponibilité et sa mémoire phénoménale, ainsi que Jacques Sabard et son épouse pour leur gentillesse et leur soutien.



*Ci-contre.*  
A l'instar du MZ 125 à moteur six cylindres, le MZ 221 à moteur V8 est proposé à partir de mai 1965 en porteur chantier 6 x 4, le MZ 221 6 x 4 Izoard. L'un des premiers châssis tombés de chaîne vient d'être carrossé en benne entrepreneur chez Marrel. Doté du nouveau basculeur à compas S S 60, il est immortalisé dans la cour de l'entreprise stéphanoise. Son capot de 1,78 m, qui a dû être rallongé pour accueillir le V8, permet de l'identifier aisément.



*Ci-dessus.*  
Avec les 225 chevaux développés par son nouveau V8 dont la cylindrée reste modeste à 10,766 litres, le MZ 221 T permet de nouveau à Unic de figurer honorablement dans le peloton de tête des tracteurs maxi-Code. Cet ensemble des transports Coing, installés en Isère, est photographié sur les hauteurs enneigées de Grenoble. Il est emmené par un des premiers MZ 221 T à cabine couchette.



*Ci-contre.*  
En 1966, une série de camions Unic est réalisée pour être exposée à la foire de Moscou

en URSS. Ces véhicules qui seront vendus sur place prennent la route vers l'est par leurs propres moyens. Parmi eux figure ce tracteur MZ 221 T 6 x 4, en fait un porteur MZ 221 transformé. Equipé d'un treuil derrière cabine et chaussé de pneumatiques de 14,00 x 20, il procède ici au chargement de sa semi oil field body avec deux tracteurs à chenilles russes équipés pour la pose de câbles. La mention peinte en blanc sur le pare-chocs n'est autre que le nom de Unic en caractères cyrilliques.

*Ci-contre.*

Rares sont les MZ 221 T à avoir survécu. Celui-ci, propriété de la Régie des transports de l'Ain, a été photographié à Viriat (Ain) en mars 1999. A l'époque, ce camion sorti d'usine en août 1966 avait été remotorisé avec un V8 plus récent, un M 62 S de 270 chevaux. Après avoir été utilisé durant des années pour remorquer les cars en panne, il était alors à vendre.

(Cliché Robert Lazarrotti)





# LES UNIC A CAPOT

## SEPTIEME PARTIE : LES SERIES P ET T

Aux éphémères modèles MZU du début des années soixante ont succédé les MZ, plus fiables, mais affichant des puissances insuffisantes.

Par Jean-François COLOMBET

Même les fleurons de la gamme, les MZ 221 et 222 animés par le nouveau V8 M42 introduit par Unic en 1964 ne « sortent » que 225 chevaux SAE quand Berliet en annonce 240 sur son nouveau TR 12 et Saviem 235 avec le nouveau six cylindres MAN D 2146 qui équipe ses maxi-Code. Quant aux Allemands, ils font presque

*En haut*

Unic crée la surprise en introduisant un P 270 CH 6 x 6 en juillet 1969. Dérivé du P 270 CH 6 x 4, ce camion intègre dans sa sortie le tandem arrière à réducteurs secondaires dans les moyeux. La production ne dépassera pas la poignée d'exemplaires, mais le 2766 qui succèdera à ce modèle connaîtra un succès plus important.

tous mieux : le moteur six cylindres du Mercedes LP 1920 développe 200 chevaux DIN, soit 230 chevaux SAE, tandis que le Büssing LS 13.11 N est donné pour 204 chevaux DIN.

### Une injection à bout de souffle

De conception moderne et récente, les moteurs de la gamme MZ constituent de bonnes bases pour les ingénieurs de Suresnes mais force est de constater que l'injection Unic a montré ses limites. Cette dernière est à flux toroidal suivant un axe vertical, tout du moins c'est ce que croient les ingénieurs maison car de nouveaux instruments de modélisation en laboratoire mettent en évidence le fait que le mouvement du flux n'est pas exactement celui que l'on croyait. Par ailleurs, l'injection Unic a ceci de particulier que le carburant injecté brûle mal à bas régime, c'est-à-dire au-dessous de 1 500 tr/mn, et génère alors une épaisse fumée. Les diesels Unic doivent donc être menés dans les tours, comme les moteurs des voitures de tourisme. De fait, un Unic se conduit presque comme une voiture de sport, ce qui permettent d'ailleurs les boîtes de vitesses synchronisées maison, agréables et faciles à manier. Ces hauts régimes sont cependant à l'origine de bien des tracas, qui vont des vibrations parasites à la tenue des ensembles chemises/pistons. Il faut donc trouver autre chose. Dans les bureaux d'études de Suresnes, on se creuse la tête. Les équipes voient collaborer des

*Ci-contre.*

Toute la gamme Unic adopte donc l'injection Saurer, et tous les modèles sont rebaptisés pour l'occasion. réceptionné à 10 990 tonnes de PTC, le P 8 R vient remplacer le MZ 36 Saverne. Extérieurement, et hormis les monogrammes de type sur le capot (côté gauche seulement), les véhicules sont identiques. Sans équivalent français sur le marché, ce châssis connaîtra un honnête succès. Celui-ci est une citerne à eau de l'entreprise de TP Star, de Nogent-le-Rotrou (Eure-et-Loir).





*Ci-contre*

A partir de décembre 1966, Unic propose le P 8 R 4 x 4, un porteur tous-chemins dérivé non pas du P 8 mais du P 9 et affichant un PTC de 12 tonnes. Ce châssis, ici chaussé de pneumatiques military, se voit peu produit mais répond à certains besoins, notamment en benne et pour certaines utilisations chez les sapeurs-pompiers.

*Au centre*

Au Salon 1966, Unic met le paquet en présentant sa nouvelle gamme pratiquement au complet. La clientèle peut essayer tous les véhicules ou presque sur un circuit empruntant la fameuse (et redoutée) côte des Gardes de Meudon. Ce porteur P 9 de 12,5 tonnes de PTC carrossé en benne transporteur est ici photographié dans cette dernière, à la sortie de Chaville. Tous les véhicules équipés de la cabine Saint-Cloud (ex-Fiat C 40/C 50) appartiennent à la gamme Vorges.

*En bas*

Avec une demande s'orientant de plus en plus vers les modèles à cabine avancée et la concurrence féroce des Berliet GLC 8 M3 puis RM3 et des Mercedes et Saviem à capot, les Unic de gamme moyenne à cabine semi-avancée Longchamp resteront très peu vendus. Celui-ci, un P 10 R carrossé en benne transporteur et animé par les cinq cylindres M 52 S de 170 chevaux, est donc une rareté. Réimmatriculé en mars 1977, il est ici photographié en février 1982.

*(Cliché Paul Mougnies)*

anciens de chez Unic, quelques anciens techniciens et ingénieurs de chez Saurer, souvent de fins dieselistes, mais aussi d'anciens de chez Ford qui travaillaient naguère aux bureaux d'études de l'usine de Poissy, lesquels ont été supprimés par H.T. Pigozzi. Inutile de dire que ces ingénieurs, qui ont pourtant d'importantes prérogatives chez Unic, n'excellent pas dans le domaine du diesel, n'ayant jamais eu l'occasion de développer par eux-mêmes des moteurs à huile lourde. En effet, pour ses ultimes camions avant le rachat par Simca, Ford achetait des diesels auprès de l'Américain Hercules.

## La solution : l'injection Saurer

Filiale française du constructeur suisse, Saurer est racheté par Simca en 1956 et fusionné avec Unic. Si les camions Saurer apparaissent alors totalement dépassés sur le plan de leur conception générale qui remonte à l'avant-guerre, ils bénéficient en revanche





#### Ci-contre

De par son PTC (18,2 tonnes) et sa puissance (200 chevaux), le P 12 R se pose en concurrent direct du Berliet GLR, à mi-chemin entre les GLR 8 RM3 (puis GLR 160) à moteur six cylindres et GLR 10 M3 (puis GLR 200) à moteur six cylindres. Du fait de sa robustesse, de son endurance et de sa fiabilité, on le retrouve sur tous les chantiers durant les années soixante-dix. Il équipera en nombre les flottes de Colas ou de la Screg. Ce porteur à benne transporteur est surpris en essais dans une carrière.

#### Ci-dessous

Proposé comme le reste de la gamme dans une teinte crème assez seyante, le P 12 R intéresse nombre d'entreprises de travaux publics et de négociants en matériaux de construction. Il est remplacé en 1970 par le P 12 R2 animé par le nouveau moteur six cylindres L 63 S de 220 chevaux. C'est un véhicule de ce type équipé d'une benne transporteur Genève qui a été livré en avril 1971 aux clôtures Duval de Frépillon (Val-d'Oise).



de bons moteurs fort appréciés de la clientèle. Pourtant, au début des années soixante, tout cela n'est déjà plus qu'un souvenir : après avoir monté des diesels Saurer CT1D et CT3D sur des châssis de sa série des cols, Unic a proposé des véhicules à moteurs Unic très proches de ses propres châssis mais badgés Saurer avec une calandre spécifique, puis a abandonné purement et

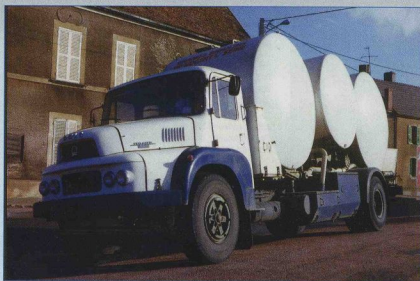
#### Ci-dessous

Le P 12 R appartient à la série des Vercors mais le P 200 de 19 tonnes de PTC est quant à lui un Izoard. Ce châssis P 200 est photographié devant les ateliers Decauville dans lesquels il vient de recevoir une caisse transporteur et une grue.



simplement toute référence à la marque devant les très faibles volumes de ventes enregistrés. Tout lien avec la marque Saurer, réputée pour son savoir-faire en matière de diesels, semble donc avoir disparu. C'est un hasard qui va donner l'occasion aux deux maisons de retravailler ensemble. Pour les futurs véhicules dont elle projette de s'équiper, l'armée française exige des moteurs polycarburants. Pour répondre à cette contrainte, Unic travaille avec Hispano dont un système d'injection est adapté sur un quatre cylindres de Suresnes en 1962, mais les résultats sont médiocres. En revanche, Saurer a de son côté développé des moteurs polycarburant qui donnent satisfaction, tant en ce qui concerne l'injection que la tenue des pistons. En effet, du fait de la température élevée qu'il génère, le fonctionnement à l'essence met généralement à mal les pistons en aluminium dont les têtes fondent. Saurer a résolu le problème grâce à un traitement spécial de l'aluminium dit par anodisation profonde, qui durcit l'aluminium en surface et lui permet de mieux tenir aux hautes températures. Contact est donc noué entre les équipes de Suresnes et les Suisses et Unic a recours à cette technique pour développer son moteur polycarburant qui passe le teste des 200 heures de fonctionnement sans problème et se voit homologué par l'armée. Dès lors, l'injection Saurer est regardée avec intérêt et les dirigeants d'Unic





*Ci-dessous.*

Contrairement aux MZ, les véhicules de la série P sont déclinés en plusieurs versions spécial chantier, qui se caractérisent par une garde au sol plus importante due à une suspension renforcée, une monte en pneumatiques chantier et un pare-chocs anguleux et robuste intégrant les projecteurs principaux (feux de croisement), les feux de route étant protégés par une grille. Ce porteur à caisse carrières Marrel est un P 200 CH 6 x 4 de 200 chevaux.

*En bas.*

Le pétrolier Total se dote de plusieurs exemplaires de P 270 CH 6 x 4 qu'il fait équiper en tracteurs de semi-remorques d'avitaillement avec groupe de pompage derrière cabine. Celui-ci existait toujours en 1999 à Oradour-sur-Glanes (Haute-Vienne).

*(Cliché Jean Brun)*



demandant à Saurer d'étudier des culasses pour les moteurs à quatre, cinq, six et huit cylindres, dans le but d'améliorer la combustion, de diminuer la consommation et d'augmenter les puissances. L'injection Saurer se caractérise par un flux d'injection concentré (et non plus en forme de nuage) dirigé de façon tangentielle vers une paroi de la chambre ménagée dans la tête du piston, un peu comme dans le système MAN, par ailleurs adopté par Berliet. Le but est d'obtenir une vaporisation du carburant dans la chambre, le carburant rentrant en contact avec la paroi très chaude de cette dernière. Il en résulte un mélange plus intime entre l'air et le carburant et un mélange homogène du gaz dans la chambre, ce qui favorise la combustion et la rend plus complète, d'où meilleur rendement. Les moteurs ainsi équipés se révèlent donc plus performants et plus sobres mais, revers de la médaille, leur

*Ci-contre.*

Si la plupart des P 12 R sont carrossés en benne, les P 200 reçoivent des carrosseries plus variées, à l'image de ce porteur des Grands moulins de Nogent-sur-Seine (Aube), équipé en citerne à farine et livré en février 1967.

*(Cliché Jean-Jacques Hanchaud)*

*Ci-dessous.*

Le MZ 225 6 x 4 est remplacé par le P 270 CH 6 x 4 doté du nouveau V8 M 62 S de 270 chevaux à injection Saurer. Le nouveau venu est nettement mieux adapté aux utilisations chantier que son prédécesseur. Doté d'une benne entrepreneur Decauville-La Lilloise, ce camion en tenue d'hiver est en cours de chargement par une pelle à câbles Landsverk.

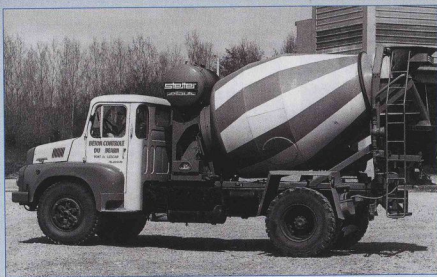


comportement à froid est assez médiocre : tant que la paroi de la chambre de combustion n'a pas encore atteint sa température optimale, le carburant est imparfaitement vaporisé et sa combustion produit une fumée aussi dense que piquante. Ceci restera longtemps le principal inconvénient des moteurs des Unic, mais aussi des Berliet.

Les nouveaux moteurs, qui reçoivent le suffixe S comme Saurer, sont les suivants :

- le quatre cylindres **M 32 SD** de 4,493 litres (119 x 101 mm d'alésage/course) développant 110 chevaux à 2 600 tr/mn ; nouveau groupe à course réduite ;
- le quatre cylindres **M 32 S** de 5,38 litres (119 x 121 mm d'alésage/course) développant 135 chevaux à 2 600 tr/mn ; remplace le MZ 32 (+ 20 chevaux) ;
- le cinq cylindres **M 52 S** de 6,729 litres (119 x 121 mm d'alésage/course) développant 165 chevaux à 2 600 tr/mn ; remplace le MZ 52 (+ 30 chevaux) ;





*Ci-contre*

Comme Berliet, le constructeur de Suresnes propose des châssis spécifiquement conçus pour recevoir des malaxeurs à béton. Le premier modèle est le PB 4 (comme porte-bétonnière de 4 m<sup>3</sup>), dérivé du P 12 R. Sis à Pont-de-Lescar (Pyrénées-Atlantiques), le Béton contrôlé du Béarn a fait l'acquisition de cet exemplaire équipé d'un malaxeur allemand Stetter.

*Au-dessous*

La même entreprise prend livraison de ce PB 6 à moteur six cylindres M 42 SB de 200 chevaux en février 1967. Ce camion de 26 tonnes de PTC a reçu un malaxeur de 6 m<sup>3</sup> du même fabricant.

- le six cylindres **M 42 SB** de 8,075 litres (119 x 121 mm d'alésage/course) développant 200 chevaux à 2 600 tr/mn ; remplace le MZ 42 (+ 40 chevaux) ;
- le huit cylindres en V **M 62 S** de 10,766 litres (119 x 121 mm d'alésage/course) développant 270 chevaux à 2 600 tr/mn ; remplace le MZ 62 (+ 45 chevaux). Comme on peut le constater, les gains de puissance générés par l'adoption de l'injection Saurer sont considérables. Les nouveaux moteurs se révèlent également plus fiables et plus sobres. En revanche, leurs régimes maximum, auxquelles correspondent les puissances maximum, sont restés élevés : 2 600 tr/mn dans tous les cas.

## Une nouvelle gamme

Les choses sont rondement menées : les ingénieurs de chez Saurer étudient rapidement l'adaptation de l'injection maison aux moteurs MZ. Des séries prototypes sont réalisées dans la foulée, si bien que les premiers groupes tournent au banc dès la fin de l'année 1965. On affine les réglages, on résout les petits problèmes de mise au point et les premiers camions équipés tournent au mois de mai ! En août, plusieurs véhicules sont essayés en Auvergne en conditions réelles, de façon à vérifier la tenue des nouveaux moteurs en cas de forte sollicitation. Globalement, les résultats sont satisfaisants et l'injection Saurer est adoptée sur tous les moteurs et donc tous les véhicules de la gamme,

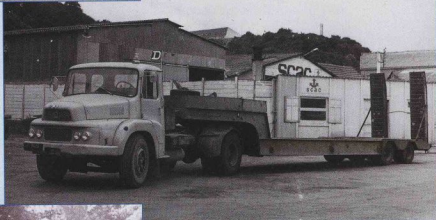


*Ci-contre*

La nouvelle gamme comprend évidemment des tracteurs routiers. Ce T 200 Izoard qui succède au MZ 125 T Estérel appartient à une entreprise du Morbihan. Mis en circulation en juin 1970, il tracte une semi porte-engin Masso.

*Ci-dessous*

La principale attraction du Salon 1966 est le T 270, nouveau tracteur Unic doté du V8 M 62 S de 270 chevaux à injection Saurer, notablement plus puissant que le MZ 62 précédent. Du fait de sa puissance bien servie par sa boîte synchronisée, ce modèle fait sensation sur le circuit d'essai, principalement dans la côte des Gardes de Meudon où ce cliché a été pris. Attelé à une semi lestée, le véhicule monte bien, mais pas assez vite semble-t-il pour les conducteurs des voitures qui le suivent...



si bien que le constructeur présente sa nouvelle gamme dès le Salon, en octobre 1966, ce qui représente une belle performance. Mais pour pouvoir vendre les nouveaux véhicules, il faut les réceptionner aux Mines à titre général, et le service des réceptions du bureau d'études ne chôme pas : le premier châssis est réceptionné en février ; les autres suivent à partir de mai et jusqu'à fin décembre, ce sont 38 modèles au total qui sont soumis à l'agrément du service des Mines. Pour leur désignation, Unic abandonne le système en vigueur depuis la Libération pour un code typologique plus clair. Chaque type comporte une ou plusieurs lettres en préfixe qui indiquent le genre du modèle : c'est un **P** pour les porteurs, un **T** pour les tracteurs, et ce sera plus tard **PB** (comme porte-bétonnière) pour les châssis destinés à recevoir un malaxeur à béton, **PF** pour les

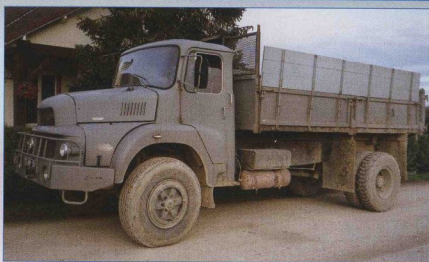


Ci-contre.

Le P 220 est bientôt décliné en version chantier.  
Ce P 220 CH à pare-chocs renforcé travaillait encore  
en septembre 1998 pour une entreprise de l'Aube.  
On le voit ici à Ville-sur-Ance.

(Cliché Francis Caray)

châssis spéciaux porte-fers et TF pour les tracteurs à attelage automatique Far. Puis l'on trouve un nombre de un à trois chiffres, qui fait référence à la charge totale [6, 8, 9, 10, 11 et 12 ; le 7 et le 13 viendront plus tard] sur les modèles de la petite gamme et de la gamme moyenne, ou à la puissance maximale pour les modèles maxi-Code (200 et 270, complétés plus tard par des 160, 170, 220 et 340). Des suffixes comportant une ou plusieurs lettres sont ajoutés pour caractériser le véhicule : A pour les véhicules à cabine avancée (les camions et tracteurs à cabine à capot ne comportent pas de suffixe), R pour les modèles renforcés, CH pour



les modèles chantier et, pour certains véhicules spécifiquement étudiés pour l'exportation vers l'Afrique (la plupart du temps des châssis conçus pour le Code à 10 tonnes par essieu), des lettres faisant référence au pays concerné (Cm pour le Cameroun, Ni pour le Niger et Ci pour la Côte-d'Ivoire).

Au Salon 1966, donc, la marque présente une gamme de base, exclusivement animée par des moteurs dotés de l'injection Saurer. Les noms de cols et de régions attribués à chaque type disparaissent ; tous les petits modèles à cabine Saint-Cloud sont regroupés sous le nom de Vosges ; les modèles moyens à cabine Longchamp sont baptisés Vercors ; quant aux maxi-Code, ils sont regroupés sous le nom d'Izoard. En marge des châssis à cabine avancée, la gamme se compose des modèles à capot suivants :

- porteurs routiers légers (gamme Vosges) P 6 (PTC 9 tonnes, moteur M 32 SD), P 8 (PTC 10,990 tonnes, moteur M 32 S), P 8 R 4 x 4 (PTC 12 tonnes, moteur M 32 S) et P 9 (PTC 12,5 tonnes, moteur M 32 S), tous à cabine Saint-Cloud (celle des Fiat C 40/C 50) ;

- porteurs routiers moyens (gamme Vercors) P 10 (PTC 14,5 tonnes, moteur M 32 S), P 10 R (PTC 14,5 tonnes, moteur M 52 S), P 11 (PTC 16 tonnes, moteur M 52 S), P 12 (PTC 17,8 tonnes, moteur M 52 S) et P 12 R (PTC 18,2 tonnes, moteur M 42 S) ;

- porteurs routiers lourds (gamme Izoard) P 200 (PTC 19 tonnes, moteur M 42 S) et P 270 (PTC 19 tonnes, moteur M 62 S), tous à cabine semi-avancée Longchamp ;

- porteurs chantier lourds (gamme Izoard) P 200 CH (PTC 19 tonnes, moteur M 42 S), P 270 CH (PTC 19 tonnes, moteur M 62 S), P 200 CH 6 x 4 (PTC 26 tonnes, moteur M 42 S), P 270 CH 6 x 4 (PTC 26 tonnes, moteur M 42 S) et PB 6 (porte-malaxeur 6 m<sup>3</sup>, PTC 26 tonnes, moteur M 42 S), tous à cabine semi-avancée Longchamp avec pare-chocs renforcé ;

- tracteur routier léger (gamme Vosges) T 8 R (PTR 19 tonnes, moteur M 32 S), à cabine Saint-Cloud ;

- tracteur routier moyen (gamme Vercors) T 11

Ci-dessous.

Au Salon 1969, Unic présente son nouveau six cylindres L 63 S, un groupe dérivé du M 42 SB réalisés affichant une cylindrée de 8,91 litres et délivrant 220 chevaux à 2 600 tr/mn. Le L 63 S remplace aussitôt le M 42 SB de 200 chevaux sur la plupart des modèles. Ce porteur triebenne est un P 220 peint en rouge et noir de l'entreprise Tonachella établie dans les Hauts-de-Seine.

Ci-dessous.

Le P 220 CH 6 x 4 à moteur de 220 chevaux remplace le P 200 CH 6 x 4 à partir du printemps 1970. En fait, seul un P 220 6 x 4 routier est réceptionné aux Mines. Cet exemplaire immatriculé dans l'Essonne a été carrossé en triebenne.

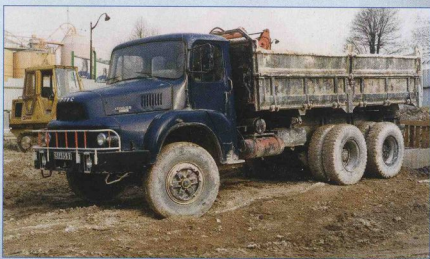
(Cliché Lucien Loisier)

(PTR 27 tonnes, moteur M 52 S), à cabine semi-avancée Longchamp.

— tracteurs routiers lourds (gamme Izoard) T 200 (PTR 35 tonnes, moteur M 42 S) et T 270 (PTR 35 tonnes, moteur M 62 S), à cabine semi-avancée Longchamp.

La présentation au Salon des nouveaux Unic fait sensation et suscite l'intérêt de nombreux utilisateurs. Pour faire la preuve des progrès importants enregistrés en matière de puissance, on a mis les petits plats dans les grands : les clients sont emmenés en car à un centre d'essais depuis la porte de Versailles où ils peuvent monter dans le véhicule de leur choix, avec lequel les essayeurs maison décrivent un circuit passant par Le Petit-Clamart et Vélizy avant de gravir la fameuse côte des Gardes à Meudon, dans laquelle certains se permettent de s'arrêter pour réaliser un démarrage en côte...

Les prises de commandes commencent aussitôt et les livraisons suivent. Globalement, les nouveaux modèles des séries P et T se comportent de façon tout à fait satisfaisante sur le plan de la fiabilité ; seuls les modèles à moteur V8 de 270 chevaux souffrent de quelques soucis





*Ci-contre.*

C'est également au Salon 1969 que Unic présente son nouveau V8 V 85 S de 340 chevaux SAE. Ce moteur de 14,886 litres de cylindrée est notamment monté sur un très rare châssis 6 x 4, le P 340 CH 6 x 4. Ce prototype destiné à l'exportation a été photographié dans les locaux de la nouvelle usine de Trappes.

*Au-dessous.*

Comme le montre ce cliché, il existera même un P 340 6 x 6. Ce camion équipé en grumier et monté en simples sera exposé à la foire de Moscou, comme le MZ 225 6 x 6 avant lui.

de jeunesse. Composée de modèles matures, la gamme des Unic P et T va être largement diffusée, principalement en France, mais aussi dans une moindre mesure en Allemagne, en Belgique, aux Pays-Bas et en Suisse.

## Des compléments de gamme

A partir de début 1967, Unic complète régulièrement sa gamme avec de nouveaux modèles qui comblent les trous encore existants. On voit ainsi apparaître les porteurs **P 11/5** (PTC 15,990 tonnes, moteur M 52 S), **PB 4** (porte-malaxeur, PTC 19 tonnes, moteur M 42 SB) et **PB 6.270** (porte-malaxeur, PTC 26 tonnes, moteur M 62 S) et les tracteurs routiers **T 9** (PTR 20 tonnes, moteur M 32 S), **T 10 S** (PTR 24,990 tonnes, moteur M 52 S) et **T 11** (PTR 29 tonnes, moteur M 52 S).

Au cours de l'été 1968, décision est prise de remplacer le cinq cylindres M 52 S de 170 chevaux, le moins réussi des groupes de la nouvelle gamme à injection Saurer, par un moteur fourni par OM et déjà utilisé sur des camions Fiat, le six cylindres CP 3. Ce dernier, qui affiche une cylindrée de 7,412 litres (110 x 130 mm d'alésage/course), délivre 160 chevaux à 2 600 tr/mn et utilise lui aussi l'injection Saurer. Ce moteur, qui sera lui aussi diversement apprécié des utilisateurs, est aussitôt monté sur les véhicules concernés, donnant ainsi naissance aux **P 10 R/6** (PTC 14,5 tonnes), **P 11/6** (15,990 tonnes) et **P 12/6** (17,5 tonnes), ainsi qu'aux tracteurs routiers **T 10 S/6** (PTR 24,990 tonnes) et **T 11 R/6** (PTR 28,5 tonnes).

L'année 1969 voit arriver plusieurs évolutions importantes. La première d'entre elles est l'apparition du **P 270 CH 6 x 6** en juillet. Il s'agit d'une version toutes roues motrices du P 270 CH 6 x 4. Ce camion sera diffusé en France de façon confidentielle mais exporté à un certain nombre d'exemplaires aux Pays-Bas. Au Salon de la même année, Unic présente deux nouveaux moteurs.

Le premier est le L 63 S, un six cylindres qui n'est autre qu'une version réalisée du M 42 SB. L'alésage a été porté de 119 à 125 mm, ce qui fait passer la cylindrée à 8,91 litres et fait de ce groupe un moteur super-carré (c'est-à-dire dont la course est supérieure à l'alésage). Ceci permet au L 63 S de développer 220 chevaux SAE à 2 600 tr/mn. Le couple maximum passe quant à lui de 63 à 69 mkg. Le L 63 S est d'abord monté sur le porteur routier **P 220** réceptionné dès le mois d'octobre, puis il remplace le six cylindres de 200 chevaux sur la plupart des modèles. C'est ainsi qu'apparaissent les châssis **PB 4/220** (porte-malaxeur 4 m<sup>3</sup>, PTC 19 tonnes), **P 220 CH** (porteur chantier, PTC 19 tonnes), **P 220 6 x 4** (porteur routier, PTC 26 tonnes) et **PB 6/220** (porte-malaxeur 6 m<sup>3</sup>, PTC 26 tonnes) mais aussi le **P 12 R2** (porteur routier, PTC 18,2 tonnes) qui remplace le P 12 R. Extérieurement, les modèles animés par le six cylindres L 63 S se reconnaissent aux clignotants montés désormais sur un support le long des phares extérieurs.

Le second moteur présenté au Salon 1969 est le V 85 S, un V8 reprenant la conception du M 62 S, mais avec une cylindrée notablement accrue à 14,886 litres. Ce moteur affiche les mêmes cotes d'alésage/course



*Ci-dessous.*

Ce magnifique Unic 2764 livré en octobre 1976 à l'entreprise Jubelot de Douchy (Loiret) est doté d'une caisse tribenne Marrel. Il a été sauvegardé et restauré par Robert Lazzarotto, de Villechantria (Jura). Affichant un PTC de 26 tonnes, ce modèle

remplace le P 270 CH 6 x 4. Il reçoit un tandem arrière à double réduction avec réducteur secondaires dans les moyeux, comme le Fiat 697. Robuste et agile, ce camion sera notamment commandé à des dizaines d'exemplaires par Colas. (Cliché Robert Lazzarotto)





*Ci-contre.*

Cet autre 2764 à benne entrepreneur appartient à l'entreprise Théron, de Clermont (Oise). On le voit ici en janvier 1995 sur le parc des établissements Guichard, concessionnaires Unic puis Iveco à Herblay (Val-d'Oise).  
(Cliché Etienne Cadet)

*Au-dessous.*

Le P 270 CH 6 x 6 est vendu en France à quelques exemplaires mais sa diffusion est limitée par son poids et son prix. Celui-ci a été racheté par un entrepreneur de la Somme, la société Dupuis frères de Fienvillers. En juin 2001, ce camion ici photographié à La Vioigne (même département), était toujours en service.  
(Cliché Christian Baroni)

(135 x 130 mm) que le futur V 835 de chez Berliet ; rien d'étonnant car son principal concepteur est entre-temps passé des bureaux d'études de Suresnes à ceux de Vénissieux... Le V 85 S, qui délivre 340 chevaux SAE à 2 400 tr/min, est monté dès novembre 1969 sur le tracteur T 340 de 35 puis 38 tonnes de PTR puis en juin 1971 sur le porteur P 340 de 19 tonnes de PTC dont la fabrication restera parfaitement anecdotiques. Quelques exemplaires du tracteur seront néanmoins livrés.

Puis la gamme, désormais complète, n'évolue plus ou presque. Fin 1971, un P 11.200 de 15,990 tonnes équipé de l'ancien groupe M 42 S est présenté aux Mines. En juin de la même année, le haut de la gamme chantier est légèrement remanié : le tandem arrière du P 270 CH 6 x 4 est remplacé par un bogie avec réducteurs dans les moyeux, celui du Fiat 697. Ainsi doté, le véhicule est rebaptisé 2764, contraction de


*Ci-contre.*

A Exponat en 1973, Unic présente son modèle 2744 T, un tracteur 4 x 4 reprenant le pont avant du 2766. Ce véhicule animé par le V8 de 270 chevaux est destiné à des utilisations sévères. Il est principalement conçu pour tracter des semi-remorques benne sur les terrains inconsistants des chantiers détrempés où les autres tracteurs n'osent pas s'aventurer. Le pont avant est débrabotable et le véhicule est muni de blocages de différentiels inter-roues.

Jean-François Moreau, établis en Maine-et-Loire. Robustes, fiables et agréables à conduire du fait de leur boîte synchronisée, ces Unic laisseront de bons souvenirs chez les utilisateurs. Mais le progrès est en marche. La cabine semi-avancée commence à avouer son âge. Dans les bureaux d'études de Suresnes, on réfléchit à une nouvelle cellule ; celle-ci viendra finalement de l'extérieur.

*(A suivre)*


270 chevaux 6 x 4. Quelques temps plus tard, en janvier 1973, la même formule est appliquée au 6 x 6, donnant naissance au 2766. Un tracteur 4 x 4 type 2744 T vient compléter le tout conjointement.

Enfin, d'ultimes modèles viennent s'ajouter au catalogue : en avril 1973, les tracteurs T 220.35, T 270.35 et T 340.35, qui ne sont autres que des versions réceptionnées à 35 tonnes de PTR des tracteurs correspondants, dont le PTR maximum est passé à 38 tonnes entre-temps, à la faveur de l'évolution de la législation française. Ces camions présentent un intérêt sur le plan fiscal pour certaines utilisations.

La gamme des Unic à capot des séries P et T reste proposée durant 10 ans exactement. Elle permet au constructeur de Puteaux d'asseoir sa réputation et de concurrencer Berliet de façon efficace. L'une de ses meilleures ventes est sans conteste le P 12 R (et son successeur le P 12 R2) qui, ayant pris la suite du MZ 97, est l'anti-GLR par excellence. Dans les années soixante-dix, Unic fait son trou sur le marché des 6 x 4 de chantier grâce à son 2764 qui se voit largement diffusé. Certaines entreprises, dont la Routière Colas, en feront rouler des dizaines. Le tracteur T 270 sera également apprécié, notamment en semi-benne. Les anciens se souviennent de la flotte des transports

*Ci-dessous.*

Au moins trois 2744 T ont survécu, dont celui-ci, conservé par un amateur aveyronnais

éclairé. Ce beau camion est ici photographié au 6<sup>e</sup> salon de Rodez en avril 2002.  
(Cliché Christian Perrin)





# LES UNIC A CAPOT

## HUITIEME PARTIE : LA GAMME PAC/PAT

Au début des années soixante-dix, la gamme Unic se voit entièrement renouvelée grâce aux synergies opérées au sein du groupe Fiat.

Par Jean-François COLOMBET

Unic appartient à Fiat depuis le milieu des années cinquante mais les gammes Unic et Fiat sont jusque là restées indépendantes, principalement pour des questions d'adéquation à leurs marchés respectifs, mais aussi pour des raisons financières. La gamme Unic a été

*En haut.*

Extérieurement, les nouveaux Unic « Pac » ressemblent comme des frères à des Magirus-Deutz. Seuls des détails permettent de les différencier, comme la position des prises d'air, derrière la cabine sur les Unic, sur les ailes sur les Magirus. Ce 190 PAC 20 démuné de monogrammes de type vient de recevoir une caisse tribenne chez Decauville à Corbeil-Essonnes (Essonnes).

rajeunie en plusieurs étapes successives durant les années soixante et le renouvellement en profondeur des gammes n'était pas à l'ordre du jour.

### Premiers échanges

Face à la concurrence qui pousse les feux en présentant de nouvelles cabines et des moteurs plus puissants, le groupe Fiat doit moderniser son offre. On voit ainsi apparaître les premiers signes concrets de coopération entre les bureaux d'études français et italiens. C'est d'abord la cabine avancée des Fiat 619/684/697 aux lignes « carrées » plus modernes qui est adoptée dans une version basculante exclusive sur les nouveaux P et T 340 A en mars 1970. C'est ensuite le remplacement de la gamme basse Vosges par les nouveaux modèles 110/130 qui apparaissent au Salon 1974. Cette fois, ces véhicules conçus dans le cadre d'une coopération franco-italienne sont identiques pour les marchés français et italien, à ceci près que la cabine, extrapolée de celle des châssis de gamme lourde, est fixe sur les modèles italiens alors qu'elle est basculante sur les modèles français. Fin 1974, il ne reste plus à renouveler que la gamme des modèles à capot des séries P et T.

### Vers de nouveaux Unic à capot

Les bureaux d'études de Trappes, installés depuis peu dans la nouvelle usine bâtie sur la commune et qui accueille l'intégralité de l'activité des anciens établissements de Suresnes, se voient confier la

*Ci-contre.*

Avant que le rachat de Magirus-Deutz par Fiat ne soit entériné, les bureaux d'études d'Unic planchent sur une modernisation de la cabine Big Job à capot qui équipe notamment les modèles de chantier. Les capots très modernes qu'ils dessinent feraient presque oublier le caractère dépassé de la cellule.





conception d'une nouvelle cabine à capot. Deux pistes sont suivies conjointement. Placée sous le signe de l'économie, la première conserve l'ancienne cellule Autobineau qui équipe les modèles à capot Unic depuis les années cinquante ; plusieurs modèles de capots lui sont adaptés. Leur aspect parfois très moderne ferait presque oublier le caractère désuet de l'habitacle. La deuxième option est plus ambitieuse : elle adopte la cabine avancée d'origine Fiat des hauts de gamme (c'est-à-dire par exemple celle des 270 et 340). La cellule est adaptée et repositionnée en arrière de l'essieu et reçoit un capot aux lignes anguleuses harmonisées à celles d'origine. Le résultat, qui n'est pas déplaisant, préfigure la cabine qui sera retenue au final. En revanche, cette deuxième solution présente un inconvénient : si elle présente un niveau de confort et un espace intérieur en nette augmentation, la cellule des hauts de gamme est trop large pour une utilisation en chantier et son poids est relativement élevé. On



En haut, à droite.

Une deuxième piste est explorée : la greffe d'un capot sur la cabine avancée des modèles 270/340, mais la largeur et le poids de cette dernière constituent un handicap pour des véhicules destinés à évoluer sur les chantiers.

Ci-dessus, au centre.

Les ingénieurs de chez Unic choisissent alors la cabine avancée plus étroite des futurs 110/130 pour lui adapter un capot. Ce projet incorpore des ailes qui rappellent celles de la cabine Big Job, avec notamment une partie postérieure solide de la portière.

(Cliquez collection Eternne Cadet)



Ci-dessous.

Animé par le nouveau six cylindres X 200 (futur 8220) de 200 chevaux DIN, le 190 PAC 20 n'est pas carrossé qu'en benne basculante. Témoin, ce véhicule immatriculé en mars 1977 dans le Calvados et carrossé en citerne. Il tracte habituellement une remorque.





*Ci-dessus*

C'est un classique équipement portique à caissons multiples qui a été greffé par Deauville sur ce 190 PAC 20, l'un des premiers tombés de chaîne.

*Ci-dessous*

Ce porteur qui vient d'être mis en circulation dans le Loir-et-Cher en avril 1977 est doté d'un équipement Ampliroil Marrel, une nouveauté promise à un grand avenir. Tout comme le Roll-on avant lui, l'Ampliroil trouve ses premières applications dans les coopératives agricoles avant de conquérir l'industrie. Les 200 chevaux du moteur X 200 sont suffisants pour emmener une remorque lorsque le profil des routes n'est pas trop accidenté.



étudie donc parallèlement la greffe d'un capot analogue sur la cellule moins large des futurs 110/130. Mais les études vont bon train et, les plans achevés, on passe à la réalisation de prototypes à l'échelle 1. Pour cela, des cadres de châssis sont approvisionnés.

## Changement de programme

C'est alors qu'intervient un coup de théâtre : en 1974, Fiat annonce la signature d'un accord avec Magirus-Deutz. L'entreprise allemande, qui traverse alors une période difficile, est rachetée par l'Italien. Aussitôt la transaction réalisée, les stratégies de Turin commencent à réfléchir aux premières synergies possibles. L'une d'elles s'impose clairement : très actif et très réputé dans le domaine des camions de chantier, Magirus-Deutz dispose d'une large gamme de modèles animés par des moteurs maison à refroidissement par air et tous équipés de la même cabine semi-avancée avec trois longueurs de capots différentes. C'est cette cellule qui figure dans la corbeille de mariage qui va être utilisée pour renouveler la gamme des Unic à capot. Ainsi, pas de nouveaux frais d'industrialisation d'une nouvelle cabine, mais aussi pas d'ennuis : celle de chez Magirus-Deutz a fait ses preuves sur des dizaines de milliers de véhicules. Cerise sur le gâteau : le constructeur allemand



Ci-contre.

Ce 190 PAC 20 est une rareté ; acheté d'occasion en novembre 1981 par une entreprise du Creusot (Saône-et-Loire), il a été équipé en malaxeur à béton de 4 m<sup>3</sup>. Curieusement, sur certains véhicules de début de production, le A du type est élimé : le capot de ce camion porte ainsi le type 190 PC 20.



Ci-contre.

Les « Pac » sont présentés à la clientèle au salon Expomat 1976. A cette occasion, les clients peuvent les essayer en carrières en conditions réelles. Ici, ce 190 PAC 20 équipé en tribenne est chargé par une chargeuse Fiat-Allis.



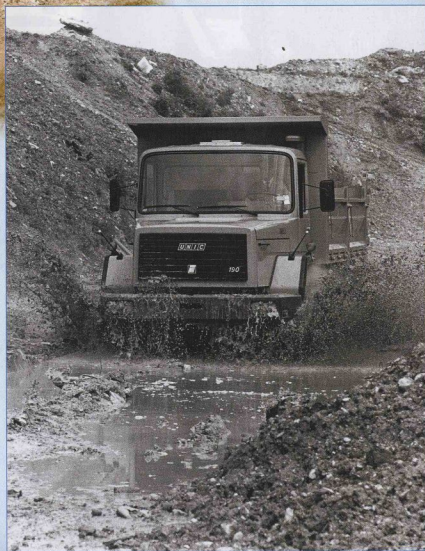
Ci-dessous.

Grâce à leurs châssis et leurs trains roulants éprouvés, les nouveaux « Pac » affichent une robustesse de bon niveau. On les verra rapidement sur tous les chantiers. Ce 190 PAC 26 montre ce qu'il sait faire dans un passage difficile. Le véhicule dispose du moteur six cylindres Fiat 8210 de 260 chevaux DIN (288 chevaux SAE), lequel est relayé par une boîte Fiat à huit rapports avec démultiplicateur additionnel donnant une gamme de rapports « chantiers ».

dispose également dans sa banque d'organes d'essieux avant et de ponts avant et arrière éprouvés qui remplaceront avantageusement ceux des Unic, avec là encore le double avantage industriel de l'allongement des séries, et donc de la diminution des coûts, et de la fiabilité. Néanmoins, les dirigeants de Fiat restent persuadés qu'il est nécessaire de développer une nouvelle gamme de chantier à cabine à capot et moteurs refroidis par eau, de façon à pouvoir disposer d'une alternative aux modèles Magirus à refroidissement par air, chaque système disposant de sa clientèle de fidèles... et de ses détracteurs. La décision d'adopter des organes d'origine Magirus-Deutz sonne donc le glas des études de cabines menées jusque là à Trappes. Ces dernières resteront sans suite.

## Des prototypes hybrides

Peu de temps après, les ingénieurs de chez Magirus-Deutz commencent à plancher sur l'adaptation de moteurs à refroidissement par eau sur plusieurs de leurs modèles. En fait, on retient deux châssis de base, un de silhouette 4 x 2 de 19 tonnes de PTC analogue à celui du Magirus-Deutz 310 D 19 K et un autre de silhouette 6 x 4 de 26 tonnes de PTC dérivant de celui du Magirus-Deutz 310 D 26 K. Si l'on a choisi pour base les châssis à moteur V10, c'est que le porte-à-faux avant de leur cadre est le seul à convenir pour accueillir des moteurs en ligne plus





#### *Cl-contre*

Les prototypes des « Pac » ayant servi à l'étude du montage des moteurs refroidis par eau sur les châssis Magirus ont été carrossés localement. Ce 190 PAC 26 doté d'enjoliveurs de roues Magirus est ainsi équipé d'une caisse tribenne Atlas très allemande.

#### *Au centre.*

A partir de 1978, le 190 PAC 26 est également proposé en version 4 x 4. Plusieurs véhicules de ce type participent au Rallye 5/5 en Afrique avec à leur volant une équipe de dames surnommées les « panthères roses ». Ces dernières remportent le rallye. On voit ici les véhicules à Paris avant le départ.

#### *En bas.*

Les équipages féminins prennent un peu de repos à l'occasion de l'étape du soir.



longs, dont l'encombrement est de surcroît grevé par le montage d'un radiateur. Le châssis 4 x 2 se voit adapter deux six cylindres. D'abord, le nouveau X 200 (qui deviendra ensuite le 8220) de 9,57 litres de cylindrée (125 x 130 mm d'alésage/course) et 200 chevaux DIN, qui est produit dans la nouvelle usine de moteurs Unic de Fourchambault (Nièvre). Ensuite, le gros 8210 d'origine Fiat de 13,798 litres de cylindrée (137 x 156 mm d'alésage/course) qui développe 260 chevaux DIN. Le second châssis, celui du 6 x 4, ne reçoit logiquement que le second de ces deux groupes pour d'évidentes raisons de rapport puissance/poids. Pour l'anecdote, on étudie également l'implantation éventuelle du gros V8 Fiat de 17,174 litres et 330 chevaux DIN, celui des 170/190 à cabine avancée, mais cette expérimentation restera sans lendemain. L'adaptation de ces moteurs sur les cadres de chez Magirus ne pose pas de gros problèmes et des prototypes sont rapidement réalisés. Les bureaux d'études de l'usine d'Ulm procèdent ensuite à des essais

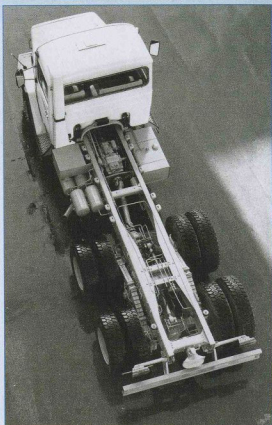


en conditions réelles d'utilisation. Puis une équipe d'ingénieurs se rend en Allemagne pour valider ces essais. Elle comprend Etienne Cadet et son assistant Bernard Michel, responsable des essais chez Unic. Si les versions 4 x 2 donnent satisfaction, il apparaît que le châssis 6 x 4 affiche ses limites en matière de franchissement : à pleine charge, il est incapable de gravir une rampe à 25 %. Après s'être penchés sur le problème, les Français trouvent rapidement une explication au phénomène : la boîte de vitesses montée derrière le moteur de 260 chevaux est la même que sur les Fiat 697 italiens. Sur ces derniers, un démultiplicateur complémentaire est proposé en option, mais il équipe en réalité la quasi-totalité des véhicules livrés, les clients le commandant systématiquement. Son montage sur le prototype du 6 x 4 résoud donc le problème.

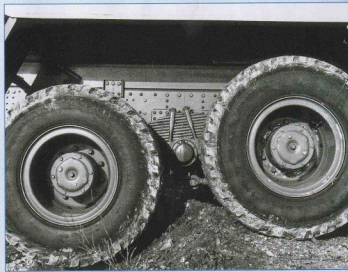
## La gamme des Pac et PAT

Courant 1974, les nouveaux véhicules sont prêts. Ils adoptent le nouveau système de désignation Fiat. Ce dernier fait apparaître le PTAC en quinquante suivant une curieuse habitude bien italienne, puis des lettres caractérisant le véhicule, puis la puissance en dizaine de chevaux. Les lettres en question intègrent un N pour la gamme normale, sous-entendu routière, et un P (pour « pesante ») pour les véhicules lourds, sous-entendu de chantier, puis un C pour les châssis porteurs et un T pour les tracteurs routiers. La nouvelle gamme à capot reçoit donc un P suivi d'un A pour « *aretrata* ».

*Ci-contre.*  
Le 260 PAC 26 6 x 4 abandonne le système de suspension à deux balanciers des 2764 pour un montage classique de type cantilever avec un balancier recevant deux ressorts semi-elliptiques inversés au bout desquels sont montés les ponts. Sans surprise, il s'agit là du système monté sur les Magirus-Deutz. L'essieu avant et les ponts à réduction secondaire dans les moyeux sont également de facture Magirus.



*Ci-dessous, au centre.*  
La nouvelle suspension arrière cantilever confère au véhicule de bonnes aptitudes en chantier. Les poutons de freins sont en revanche très exposés lorsque le véhicule est au bannage.

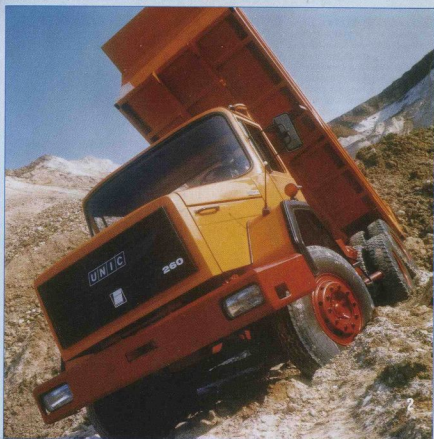


c'est-à-dire cabine arrière ou semi-avancée ; ce A sera curieusement omis sur certains véhicules. Les nouveaux modèles sont donc rapidement surnommés les « Pac ».

La nouvelle gamme se compose de trois porteurs de base : les **190 PAC 20** (19 tonnes, moteur 200 chevaux DIN/225 chevaux SAE), **190 PAC 26** (19 tonnes, moteur 260 chevaux DIN/285 chevaux SAE) et **260 PAC 26** (26 tonnes, moteur 260 chevaux DIN/285 chevaux SAE) ; elle comporte également un tracteur, le **190 PAT 26** (19 tonnes, moteur 260 chevaux DIN/285 chevaux SAE). Sur le marché français, des versions détarées sont par ailleurs réceptionnées pour que les clients puissent bénéficier de certains avantages fiscaux. Ce sont les **190 PAC/H 20** (PTC 18 tonnes) et **190 PAC/F 20** (PTC 18,5 tonnes). Ces modèles sont introduits sur le marché

*Ci-contre.*  
La calandre de tous les « Pac » reçoit un petit monogramme carré Iveco, encore très discret. Le nom de la nouvelle entité rassemblant toutes les activités poids lourd de Fiat prendra ensuite le pas sur les marques du groupe. Ici, c'est un 260 PAC 26 qui est surpris au bannage en 1977. La couleur de série des « Pac » est alors le orange avec pare-chocs, châssis et roues rouges.





*Ci-contre.*

Ce châssis carrossé en benne entrepreneur par Decauville illustre une des versions les plus répandues du 260 PAC 26. Le véhicule dispose de la même chaîne cinématique que le 190 PAC 26 4 x 2, mais avec un démultiplicateur supplémentaire en sortie de boîte.

français à l'occasion du salon du poids lourd de 1976. Ils sont bien évidemment badgés Unic. Pour certains autres marchés européens demandeurs de modèles de chantier à capot, notamment la Belgique et les Pays-Bas, les véhicules seront également proposés sous la marque Fiat avec les mêmes désignations commerciales.

Sur le plan mécanique, les boîtes sont les mêmes que sur les modèles Fiat routiers de tonnages correspondants : une ZK S 6.80 à six rapports synchronisés sur le 4 x 2, une Fiat E 90 à huit rapports avant synchronisés et deux marches arrière sur le 6 x 4, avec de surcroît le démultiplicateur additionnel (rapports 1 et 1,57). Les essieux avant et les ponts arrière à double réduction sont d'origine Magirus. La suspension arrière des 6 x 4 abandonne le montage OM avec balancier suspendu et ponts montés de façon rigide pour un montage classique à balancier fixe recevant deux ressorts à lames inversés sur lesquels sont montés les ponts.

Entre-temps, Fiat a regroupé l'ensemble de ses activités poids lourds dans la nouvelle entité Iveco (Industrial vehicles corporation). Dans un premier temps, toutes les marques (Fiat, Magirus-Deutz, Unic, mais aussi Alfa-Romeo et OM, ainsi que Lancia pour les véhicules spéciaux) sont conservées et seul un petit



*Ci-contre.*

À l'instar du Berliet GBH, et peut-être plus encore que celui-ci, le 260 PAC 26 6 x 6 restera une rareté. Cet exemplaire a été équipé en dépanneuse pour Berry VI, concessionnaire Iveco à Bourges et Vierzon. Le monogramme Iveco qui remplace le monogramme Unic n'est pas d'origine. (Cliché Bernard Garnier)

*En bas, à gauche.*

Dès sa présentation, la gamme des « Pac » compte un tracteur de semi-remorque, le 190 PAT 26, qui bénéficie strictement de la même chaîne cinématique que le porteur 190 PAC 26, mais avec un empattement de 4,30 m seulement. Ce tracteur attelé à une semi benne Decauville est un modèle de démonstration.

*Ci-dessous.*

Cet autre 190 PAT 26 a été acquis en janvier 1977 par un citernier du Nord.





Ci-contre:

Ce 190 PAT 26 arborant un monogramme de capot 190 PT 26 démonté de A est l'un des deux exemplaires acquis en 1977 par les transports Patrick Cochu, de Chamblay (Oise). On le voit ici après la pesée à la plâtrière Lafarge de Mériel (Val-d'Oise), alors qu'il s'apprête à partir en janvier 1983 pour l'usine Prégypan d'Auneuil (Oise), piloté par Bernard Dusot.

Au-dessous:

Le Unic 190 PAC 20 se mue en 190.20 N dans la gamme Iveco des années quatre-vingt, et ce pratiquement sans changement. La livrée série devient le blanc avec pare-chocs noir et châssis et roues rouge plus foncé. Ce véhicule a été photographié en Corèze en février 1999.

(Cliché Dominique Leyssenne)

logotype Iveco carré fait une apparition discrète sur les calendriers. Par la suite, le nom d'Iveco prendra peu à peu le pas sur les marques jusqu'à les supplanter complètement, d'abord sur les véhicules, puis jusque dans les raisons sociales des filiales de production et de distribution de la holding Iveco.

Un peu plus tard, en août 1978, la gamme s'enrichit d'un porteur 4 x 4, le 190 PAC 26 4 x 4 et d'un porteur 6 x 6, le 260 PAC 26 6 x 6.

Les « Pac », qui s'inscrivent dans la droite ligne de leurs prédécesseurs les 2764 et 2766, connaissent d'emblée un succès commercial encourageant. Ils sont même diffusés en Afrique francophone, et notamment en Côte d'Ivoire, où ils sont appréciés pour le transport de coton. Il faut dire que ce sont de bons véhicules dont les composants sont soit des organes largement éprouvés, soit des organes bien nés, comme le moteur X 200 de 200 chevaux. A ce titre, ils affichent une bonne fiabilité mécanique et une robustesse de bon aloi. Seuls leurs freins se révèlent quelque peu délicats à régler, pas de quoi refroidir les clients, qui déploreront en revanche une certaine tendance à la corrosion sur les cabines, mais il s'agit là d'un problème connu chez Magirus et par ailleurs rencontré chez plusieurs autres concurrents.

## De nombreux dérivés

Les « Pac », qui constituent les ultimes vrais Unic à capot, vont connaître une descendance en France comme en Europe. Ils donnent en effet naissance à plusieurs modèles qui n'en diffèrent que par quelques organes. Ainsi, le six cylindres de 13,798 litres reçoit ensuite un turbo qui porte sa puissance à 300 chevaux (il est notamment monté sur les Iveco 190.30 N et 330.30 N) tandis que les versions « 20 » à moteur 8220



Remerciements : l'auteur et la rédaction de *Charge Utile* remercient Etienne Cadet pour le prêt de ses archives et pour la communication de ses souvenirs.

de 200 chevaux restent en production telles quelles (190.20 N). Ces véhicules sont incorporés à la gamme France parallèlement aux ultimes dérivés de châssis Magirus à moteurs refroidis par air. Produits durant une bonne douzaine d'années, ils s'effacent en 1993 devant la nouvelle gamme chantier des Eurotraktor ; dès lors, il n'y a plus de véhicules à capot dans la gamme Iveco. □

### LES CAMIONS UNIC A CAPOT 1945-1980

| Type                                                             | appellation PTC/PTR | moteur       | fabrication                       | observations      |
|------------------------------------------------------------------|---------------------|--------------|-----------------------------------|-------------------|
| <b>Modèles à cabine normale Z d'avant-guerre</b>                 |                     |              |                                   |                   |
| SU 55                                                            | -                   | 8,95/9 t     | SU4 4x115x150 6.232 litres 80 ch  | 1945-1946 essence |
| SU 75                                                            | -                   | 11,5 t       | SU4 4x115x150 6.232 litres 80 ch  | 1945-1946 essence |
| SU 55                                                            | -                   | 8,45/9 t     | ZU4N 4x118x150 6.561 litres 80 ch | 1945-1947         |
| <b>Modèles ZU à cabine semi-avancée Nicolle en tôle sur bois</b> |                     |              |                                   |                   |
| ZU 50                                                            | -                   | 9,75/9,8 t   | ZU4N 4x118x150 6.561 litres 80 ch | 1946-1949         |
| SU 50                                                            | -                   | 9,75/9,8 t   | SU4 4x115x150 6.232 litres 80 ch  | 1946-1949 essence |
| ZU 50 T                                                          | -                   | 14 t         | ZU4N 4x118x150 6.561 litres 80 ch | 1946-1949         |
| ZU 51                                                            | -                   | 10 t         | ZU4N 4x118x150 6.561 litres 80 ch | 1949-1951         |
| ZU 51 T                                                          | -                   | 15,5 t       | ZU4N 4x118x150 6.561 litres 80 ch | 1949-1951         |
| ZU 51 R                                                          | -                   | 10 t         | ZU4R 4x118x150 6.561 litres 80 ch | 1951-1952         |
| ZU 51 RT                                                         | -                   | 15,9 t       | ZU4R 4x118x150 6.561 litres 80 ch | 1951-1952         |
| ZU 51                                                            | -                   | 10 t         | SU4 4x118x150 6.561 litres 80 ch  | 1949-1951 essence |
| ZU 61                                                            | -                   | 12 t         | ZU4N 4x118x150 6.561 litres 80 ch | 1950-1951         |
| ZU 61 R                                                          | -                   | 12 t         | ZU4R 4x118x150 6.561 litres 80 ch | 1951              |
| ZU 70                                                            | -                   | 13,35/13,4 t | ZU6N 6x118x150 9.84 litres 110 ch | 1946-1949         |
| ZU 70 T                                                          | -                   | 18 t         | ZU6N 6x118x150 9.84 litres 110 ch | 1946-1949         |
| ZU 70 S                                                          | -                   | 13,35/13,4 t | ZU6N 6x118x150 9.84 litres 110 ch | 1946-1949         |
| ZU 70 ST                                                         | -                   | 18 t         | ZU6N 6x118x150 9.84 litres 110 ch | 1946-1949         |
| ZU 71                                                            | -                   | 13,65 t      | ZU6N 6x118x150 9.84 litres 110 ch | 1949-1951         |
| ZU 71 T                                                          | -                   | 20,65 t      | ZU6N 6x118x150 9.84 litres 110 ch | 1949-1951         |
| ZU 71 S                                                          | -                   | 13,65 t      | ZU6N 6x118x150 9.84 litres 110 ch | 1949-1951         |
| ZU 71 ST                                                         | -                   | 20,65 t      | ZU6N 6x118x150 9.84 litres 110 ch | 1949-1951         |
| ZU 71 R                                                          | -                   | 13,65 t      | ZU6R 6x118x150 9.84 litres 120 ch | 1951              |
| ZU 71 R                                                          | -                   | 21 t         | ZU6R 6x118x150 9.84 litres 120 ch | 1951              |
| SU 471 T                                                         | -                   | 20,65 t      | SU6 6x118x150 9.84 litres 110 ch  | 1950 essence      |

| Type                                                                 | appellation | PTC/PTB       | moteur                               | fabrication | observations |
|----------------------------------------------------------------------|-------------|---------------|--------------------------------------|-------------|--------------|
| Modèles ZU à cabine semi-avancée Nicolle en tôle sur bois modernisée |             |               |                                      |             |              |
| ZU 35                                                                | -           | 8 t           | ZU4RA/RAP/RAD 4x118x150 6,561 litres | 80 ch       | 1953-1956    |
| ZU 36                                                                | -           | 8,2 t         | ZU4RA 4x118x150 6,561 litres         | 80 ch       | 1956         |
| ZU 37                                                                | Bussang     | 8,27 t        | ZU4RA 4x118x150 6,561 litres         | 80 ch       | 1957         |
| ZU 37 D                                                              | Bussang     | 8,285 t       | ZU4RAP2/3 4x118x150 6,561 litres     | 90 ch       | 1957         |
| ZU 42                                                                | Donon       | 9,37 t        | ZU4RAP1 4x118x150 6,561 litres       | 80 ch       | 1957-1958    |
| ZU 42 T                                                              | Donon       | 15,5 t        | ZU4RAP1 4x118x150 6,561 litres       | 80 ch       | 1957-1958    |
| ZU 42 D                                                              | Donon       | 9,37 t        | ZU4RAP2 4x118x150 6,561 litres       | 90 ch       | 1958-1960    |
| ZU 42 DT                                                             | Donon       | 15,75 t       | ZU4RAP1 4x118x150 6,561 litres       | 80 ch       | 1958-1960    |
| ZU 46                                                                | -           | 9,7 t         | ZU4RAP 4x118x150 6,561 litres        | 80 ch       | 1954-1955    |
| ZU 46 F                                                              | -           | 9,7 t         | ZU4RAP 4x118x150 6,561 litres        | 80 ch       | 1955-1956    |
| ZU 47                                                                | Saverne     | 10,45 t       | ZU4RAP2 4x118x150 6,561 litres       | 90 ch       | 1957-1958    |
| ZU 47 HWT                                                            | Saverne     | 10,45 t       | ZU4RAP2 4x118x150 6,561 litres       | 90 ch       | 1958-1960    |
| ZU 47 T                                                              | Saverne     | 17,1 t        | ZU4RAP2 4x118x150 6,561 litres       | 90 ch       | 1957-1958    |
| ZU 47 TF                                                             | Saverne     | 17,5 t        | ZU4RAP2 4x118x150 6,561 litres       | 90 ch       | 1958         |
| ZU 47 D                                                              | Saverne     | 10,45 t       | ZU4RAP2 4x118x150 6,561 litres       | 90 ch       | 1958-1960    |
| ZU 47 DT                                                             | Saverne     | 17,85 t       | ZU4RAP2 4x118x150 6,561 litres       | 90 ch       | 1958-1960    |
| ZU 52                                                                | -           | 10 t          | ZU4R 4x118x150 6,561 litres          | 90 ch       | 1951-1953    |
| ZU 52 T                                                              | -           | 15,9 t        | ZU4R 4x118x150 6,561 litres          | 90 ch       | 1951-1953    |
| ZU 53                                                                | -           | 11,55/11,65 t | ZU4R 4x118x150 6,561 litres          | 90 ch       | 1952-1954    |
| ZU 53 T                                                              | -           | 15,9 t        | ZU4R 4x118x150 6,561 litres          | 90 ch       | 1952-1954    |
| ZU 62                                                                | -           | 12/12,15 t    | ZU4R 4x118x150 6,561 litres          | 90 ch       | 1951-1953    |
| ZU 62 R                                                              | -           | 13,65/13,7 t  | ZU4R 4x118x150 6,561 litres          | 90 ch       | 1951-1953    |
| ZU 63                                                                | -           | 13,65/13,7 t  | ZU4RB 4x118x150 6,561 litres         | 100 ch      | 1952-1953    |
| ZU 72                                                                | -           | 14,8/15 t     | ZU6R 6x118x150 9,84 litres           | 120 ch      | 1951-1952    |
| ZU 72 T                                                              | -           | 23,2/23,4 t   | ZU6R 6x118x150 9,84 litres           | 120 ch      | 1951-1952    |
| ZU 72 R                                                              | -           | 16,8/17 t     | ZU6R 6x118x150 9,84 litres           | 120 ch      | 1952-1953    |
| ZU 72 RT                                                             | -           | 26 t          | ZU6R 6x118x150 9,84 litres           | 120 ch      | 1952-1953    |

#### Modèles ZU à cabine semi-avancée Autobiveau à « trois moustaches »

|          |   |              |                                |            |           |
|----------|---|--------------|--------------------------------|------------|-----------|
| ZU 65    | - | 12 t         | ZU4R2 4x118x150 6,561 litres   | 100 ch     | 1954-1955 |
| ZU 65 T  | - | 18,3/18,6 t  | ZU4R2 4x118x150 6,561 litres   | 100 ch     | 1954-1955 |
| ZU 65 R  | - | 11,6/12 t    | ZU4RB2 4x118x150 6,561 litres  | 100 ch     | 1955-1956 |
| ZU 80    | - | 14,6 t       | ZU4RB2 6x118x150 9,84 litres   | 100 ch     | 1954-1955 |
| ZU 80 T  | - | 19,1/19,4 t  | ZU4RB2 6x118x150 9,84 litres   | 100 ch     | 1954-1955 |
| ZU 81    | - | 14,5/15,35 t | ZU4RB3 6x118x150 9,84 litres   | 110 ch     | 1955-1956 |
| ZU 81 T  | - | 20,9/21,2 t  | ZU4RB3 6x118x150 9,84 litres   | 110 ch     | 1955-1956 |
| ZU 100   | - | 17 t         | ZU6R2 6x118x150 9,84 litres    | 135 ch     | 1954-1955 |
| ZU 100 T | - | 26 t         | ZU6R2 6x118x150 9,84 litres    | 135 ch     | 1954-1955 |
| ZU 101   | - | 16,8/17,5 t  | ZU6R2 6x118x150 9,84 litres    | 135 ch     | 1955-1956 |
| ZU 101 T | - | 28 t         | ZU6R2 6x118x150 9,84 litres    | 135 ch     | 1955-1956 |
| ZU 102   | - | 18 t         | ZU6R2/RB 6x118x150 9,84 litres | 135/150 ch | 1956      |
| ZU 102 T | - | 28,5 t       | ZU6R2/RB 6x118x150 9,84 litres | 135/150 ch | 1956      |
| ZU 120   | - | 19 t         | ZU6RB 6x118x150 9,84 litres    | 150 ch     | 1954-1955 |
| ZU 120 T | - | 35 t         | ZU6RB 6x118x150 9,84 litres    | 150 ch     | 1954-1956 |

#### Modèles ZU à cabine semi-avancée Autobiveau restylée à quatre phares

|          |           |              |                                     |            |           |
|----------|-----------|--------------|-------------------------------------|------------|-----------|
| ZU 66 A  | Somport   | 12,3/12,65 t | ZU4R2/R21/RB 4x118x150 6,561 litres | 110 ch     | 1956-1959 |
| ZU 66 AT | Somport   | 20,28 t      | ZU4R2/R21/RB 4x118x150 6,561 litres | 110 ch     | 1956-1959 |
| ZU 66 B  | Puymerens | 13,55 t      | ZU4R2/R21/RB 4x118x150 6,561 litres | 110 ch     | 1956-1958 |
| ZU 66 BT | Puymerens | 21,35 t      | ZU4R2/R21/RB 4x118x150 6,561 litres | 110 ch     | 1956-1958 |
| ZU 66 D  | Puymerens | 14 t         | ZU4RB31/32 4x118x150 6,561 litres   | 110 ch     | 1958-1959 |
| ZU 67 A  | Somport   | 12,65 t      | ZU4RB31/32 4x118x150 6,561 litres   | 110 ch     | 1959-1961 |
| ZU 67 AT | Somport   | 20,28 t      | ZU4RB31/32 4x118x150 6,561 litres   | 110 ch     | 1959-1961 |
| ZU 67 D  | Puymerens | 14 t         | ZU4RB31/32 4x118x150 6,561 litres   | 110 ch     | 1959-1961 |
| ZU 67 DT | Puymerens | 21,35 t      | ZU4RB31/32 4x118x150 6,561 litres   | 110 ch     | 1959-1961 |
| ZU 81 R  | Tourmalet | 15,8 t       | ZU4RB3/31 6x118x150 9,84 litres     | 110 ch     | 1956-1959 |
| ZU 81 R  | Tourmalet | 22,4 t       | ZU4RB3/31 6x118x150 9,84 litres     | 110 ch     | 1956-1959 |
| ZU 82    | Tourmalet | 15,8 t       | ZU4RB31/32 6x118x150 9,84 litres    | 110 ch     | 1959-1960 |
| ZU 82 T  | Tourmalet | 22,4 t       | ZU4RB31/32 6x118x150 9,84 litres    | 110 ch     | 1959-1960 |
| ZU 91    | Verdon    | 16,25/16,9 t | ZU6R3 6x118x150 9,84 litres         | 135 ch     | 1958-1959 |
| ZU 91 T  | Verdon    | 26,8 t       | ZU6R3 6x118x150 9,84 litres         | 135 ch     | 1958-1959 |
| ZU 92    | Verdon    | 16,25/16,9 t | ZU6RB1 6x118x150 9,84 litres        | 135 ch     | 1959-1960 |
| ZU 92 T  | Verdon    | 26,8 t       | ZU6RB1 6x118x150 9,84 litres        | 135 ch     | 1959-1960 |
| ZU 93    | Verdon    | 16,9 t       | ZU6RB1D1 6x118x150 9,84 litres      | 150 ch     | 1959-1960 |
| ZU 94    | Verdon    | 17,65 t      | ZU6RB1D1 6x118x150 9,84 litres      | 150 ch     | 1960-1961 |
| ZU 94 T  | Verdon    | 28 t         | ZU6RB1D1 6x118x150 9,84 litres      | 150 ch     | 1960-1961 |
| ZU 94 RT | Verdon    | 31 t         | ZU6RB1D1 6x118x150 9,84 litres      | 150 ch     | 1960      |
| ZU 102   | Lautaret  | 18 t         | ZU6R2/RB 6x118x150 9,84 litres      | 135/150 ch | 1956      |
| ZU 102 T | Lautaret  | 31 t         | ZU6R2/RB 6x118x150 9,84 litres      | 135/150 ch | 1956      |
| ZU 120 T | Izoard    | 35 t         | ZU6RB 6x118x150 9,84 litres         | 150 ch     | 1955-1959 |
| ZU 121   | Izoard    | 19 t         | ZU6RBD 6x118x150 9,84 litres        | 150 ch     | 1956-1959 |
| ZU 122   | Izoard    | 19 t         | ZU6RB1D 6x118x150 9,84 litres       | 160 ch     | 1959-1962 |
| ZU 122 T | Izoard    | 35 t         | ZU6RB1D 6x118x150 9,84 litres       | 160 ch     | 1959-1962 |

#### Modèles MZU à cabine semi-avancée Saint-Cloud (ex-Fiat C40/C 50)

|           |          |          |                              |        |           |
|-----------|----------|----------|------------------------------|--------|-----------|
| MZU 34    | Bussang  | 8/8,5 t  | MZ 31 4x115x121 5,027 litres | 100 ch | 1960-1961 |
| MZU 34 RS | Bonhomme | 9 t      | MZ 31 4x115x121 5,027 litres | 100 ch | 1961      |
| MZU 34 R  | Donon    | 9 t      | MZ 31 4x115x121 5,027 litres | 100 ch | 1961      |
| MZU 35    | Donon    | 9,5 t    | MZ 31 4x115x121 5,027 litres | 100 ch | 1960-1961 |
| MZU 35 T  | Donon    | 15,775 t | MZ 31 4x115x121 5,027 litres | 100 ch | 1960-1961 |
| MZU 36    | Saverne  | 10,5 t   | MZ 31 4x115x121 5,027 litres | 100 ch | 1960-1961 |
| MZU 36 T  | Saverne  | 17,775 t | MZ 31 4x115x121 5,027 litres | 100 ch | 1960-1961 |
| MZU 37    | Belfort  | 11,4 t   | MZ 31 4x115x121 5,027 litres | 100 ch | 1960-1961 |

#### Modèles MZU à cabine semi-avancée Autobiveau restylée à quatre phares

|          |          |        |                                  |        |           |
|----------|----------|--------|----------------------------------|--------|-----------|
| MZU 73   | Sancy    | 14,5 t | MZ 41/41 B 6x115x121 7,54 litres | 150 ch | 1961-1963 |
| MZU 73 T | Sancy    | 25 t   | MZ 41/41 B 6x115x121 7,54 litres | 150 ch | 1961-1963 |
| MZU 83   | Auvergne | 16 t   | MZ 41/41 B 6x115x121 7,54 litres | 150 ch | 1960-1961 |
| MZU 83 T | Auvergne | 27 t   | MZ 41/41 B 6x115x121 7,54 litres | 150 ch | 1960-1961 |
| MZU 83 R | Auvergne | 16,5 t | MZ 41/41 B 6x115x121 7,54 litres | 150 ch | 1961      |
| MZU 95   | Vercors  | 17,5 t | MZ 42 6x119x121 8,075 litres     | 160 ch | 1961      |



| Type                                                                   | appellation | PTC/PTR | motor                        | fabrication     | observations |
|------------------------------------------------------------------------|-------------|---------|------------------------------|-----------------|--------------|
| <b>Modèles MZ à cabine semi-avancée Saint-Cloud (ex-Fiat C40/C 50)</b> |             |         |                              |                 |              |
| MZ 34 RS                                                               | Bonhomme    | 9 t     | MZ 32 4x119x121 5,383 litres | 105 ch          | 1961         |
| MZ 34 R                                                                | Donon       | 9 t     | MZ 32 4x119x121 5,383 litres | 105 ch          | 1961-1963    |
| MZ 35                                                                  | Bussang     | 10,5 t  | MZ 32 4x119x121 5,383 litres | 115 ch          | 1964-1966    |
| MZ 36                                                                  | Saverne     | 10,5 t  | MZ 32 4x119x121 5,383 litres | 105 puis 115 ch | 1961-1963    |
| MZ 36 T                                                                | Saverne     | 17,75 t | MZ 32 4x119x121 5,383 litres | 105 puis 115 ch | 1961-1963    |
| MZ 36 4x4                                                              | Saverne     | 10,5 t  | MZ 32 4x119x121 5,383 litres | 105 ch          | 1962-1966    |
| MZ 37                                                                  | Belfort     | 11,4 t  | MZ 32 4x119x121 5,383 litres | 105 puis 115 ch | 1961-1963    |
| MZ 57                                                                  | Somport     | 12,5 t  | MZ 52 5x119x121 6,73 litres  | 135 ch          | 1964-1966    |
| MZ 57 T                                                                | Somport     | 18 t    | MZ 52 5x119x121 6,73 litres  | 135 ch          | 1964-1966    |
| MZ 57 TR                                                               | Somport     | 20 t    | MZ 52 5x119x121 6,73 litres  | 135 ch          | 1964-1966    |

**Modèles MZ à cabine semi-avancée Autobineau restylée à quatre phares**

|          |          |        |                              |        |           |
|----------|----------|--------|------------------------------|--------|-----------|
| MZ 73 T  | Sancy    | 25 t   | MZ 42 6x119x121 8,075 litres | 160 ch | 1961-1963 |
| MZ 83 T  | Auvergne | 27 t   | MZ 42 6x119x121 8,075 litres | 160 ch | 1961-1963 |
| MZ 83 R  | Auvergne | 16,5 t | MZ 42 6x119x121 8,075 litres | 160 ch | 1961-1963 |
| MZ 123   | Esterel  | 19 t   | MZ 42 6x119x121 8,075 litres | 160 ch | 1962-1963 |
| MZ 123 T | Esterel  | 35 t   | MZ 42 6x119x121 8,075 litres | 160 ch | 1962-1963 |

**Modèles MZ à cabine semi-avancée Autobineau à capot plongeant**

|            |           |         |                               |        |           |
|------------|-----------|---------|-------------------------------|--------|-----------|
| MZ 67      | Puymerens | 14,5 t  | MZ 52 5x119x121 6,73 litres   | 135 ch | 1963-1966 |
| MZ 75      | Sancy     | 12 t    | MZ 42 6x119x121 8,075 litres  | 160 ch | 1963-1966 |
| MZ 75 T    | Sancy     | 26,5 t  | MZ 42 6x119x121 8,075 litres  | 160 ch | 1963-1966 |
| MZ 77      | Tourmalet | 16 t    | MZ 52 5x119x121 6,73 litres   | 135 ch | 1963-1966 |
| MZ 85      | Auvergne  | 16 t    | MZ 42 6x119x121 8,075 litres  | 160 ch | 1963-1966 |
| MZ 85 T    | Auvergne  | 28,5 t  | MZ 42 6x119x121 8,075 litres  | 160 ch | 1963-1966 |
| MZ 85 R    | Auvergne  | 16,75 t | MZ 42 6x119x121 8,075 litres  | 160 ch | 1963-1966 |
| MZ 97      | Vercors   | 17,8 t  | MZ 42 6x119x121 8,075 litres  | 160 ch | 1963-1966 |
| MZ 125     | Esterel   | 19 t    | MZ 42 6x119x121 8,075 litres  | 160 ch | 1963-1966 |
| MZ 125 T   | Esterel   | 35 t    | MZ 42 6x119x121 8,075 litres  | 160 ch | 1963-1966 |
| MZ 125 6x4 | Esterel   | 26 t    | MZ 42 6x119x121 8,075 litres  | 160 ch | 1964-1966 |
| MZ 221     | Izard     | 19 t    | MZ 62 8x119x121 10,766 litres | 225 ch | 1964-1966 |
| MZ 221 T   | Izard     | 35 t    | MZ 62 8x119x121 10,766 litres | 225 ch | 1964-1966 |
| MZ 221 6x4 | Izard     | 26 t    | MZ 62 8x119x121 10,766 litres | 225 ch | 1964-1966 |

**Modèles P/T à cabine semi-avancée Saint-Cloud (ex-Fiat C40/C 50)**

|           |        |         |                               |        |      |
|-----------|--------|---------|-------------------------------|--------|------|
| P 6       | Vosges | 9 t     | M 32SD 4x119x101 4,493 litres | 110 ch | 1966 |
| P 8       | Vosges | 10,99 t | M 32SD 4x119x101 4,493 litres | 110 ch | 1966 |
| P 8 R     | Vosges | 10,99 t | M 32S 4x119x121 5,383 litres  | 135 ch | 1966 |
| P 8 R 4x4 | Vosges | 12 t    | M 32S 4x119x121 5,383 litres  | 135 ch | 1966 |
| T 8 R     | Vosges | 19 t    | M 32S 4x119x121 5,383 litres  | 135 ch | 1966 |
| P 9       | Vosges | 12,5 t  | M 32S 4x119x121 5,383 litres  | 135 ch | 1966 |

**Modèles P/T à cabine semi-avancée Autobineau à capot plongeant**

|              |         |         |                               |        |      |
|--------------|---------|---------|-------------------------------|--------|------|
| P 10         | Vercors | 14,5 t  | M 32S 4x119x121 5,383 litres  | 135 ch | 1966 |
| P 10 R       | Vercors | 14,5 t  | M 52S 5x119x121 6,73 litres   | 165 ch | 1966 |
| P 10 R 6     | Vercors | 14,5 t  | OM CP3 6x110x130 7,412 litres | 160 ch | 1968 |
| T 10 S       | Vercors | 24,99 t | M 52S 5x119x121 6,73 litres   | 165 ch | 1968 |
| T 10 S 6     | Vercors | 24,99 t | OM CP3 6x110x130 7,412 litres | 160 ch | 1968 |
| P 11         | Vercors | 16 t    | M 52S 5x119x121 6,73 litres   | 165 ch | 1968 |
| P 11/5       | Vercors | 15,99 t | M 52S 5x119x121 6,73 litres   | 165 ch | 1968 |
| P 11/6       | Vercors | 15,99 t | OM CP3 6x110x130 7,412 litres | 160 ch | 1968 |
| P 11.200     | Vercors | 15,99 t | M 42S 6x119x121 8,075 litres  | 200 ch | 1971 |
| T 11         | Vercors | 27 t    | M 52S 5x119x121 6,73 litres   | 165 ch | 1966 |
| T 11 R       | Vercors | 29 t    | M 52S 5x119x121 6,73 litres   | 165 ch | 1968 |
| T 11 R 6     | Vercors | 28,5 t  | OM CP3 6x110x130 7,412 litres | 160 ch | 1968 |
| P 12         | Vercors | 17,8 t  | M 52S 5x119x121 6,73 litres   | 165 ch | 1966 |
| P 12/6       | Vercors | 17,5 t  | OM CP3 6x110x130 7,412 litres | 160 ch | 1968 |
| P 12 R       | Vercors | 18,2 t  | M 42S 6x119x121 8,075 litres  | 200 ch | 1966 |
| P 12 R 2     | Vercors | 18,2 t  | L 63S 6x125x121 8,91 litres   | 220 ch | 1970 |
| P 200        | Izard   | 19 t    | M 42S 6x119x121 8,075 litres  | 200 ch | 1966 |
| T 200        | Izard   | 35/38 t | M 42S 6x119x121 8,075 litres  | 200 ch | 1966 |
| P 200 CH     | Izard   | 19 t    | M 42S 6x119x121 8,075 litres  | 200 ch | 1966 |
| P 200 CH 6x4 | Izard   | 26 t    | M 42S 6x119x121 8,075 litres  | 200 ch | 1966 |
| P 220        | Izard   | 19 t    | L 63S 6x125x121 8,91 litres   | 220 ch | 1970 |
| P 220 CH     | Izard   | 19 t    | L 63S 6x125x121 8,91 litres   | 220 ch | 1970 |
| P 220 6x4    | Izard   | 26 t    | L 63S 6x125x121 8,91 litres   | 220 ch | 1970 |
| T 220        | Izard   | 35/38 t | L 63S 6x125x121 8,91 litres   | 220 ch | 1970 |
| T 220.35     | Izard   | 35 t    | L 63S 6x125x121 8,91 litres   | 220 ch | 1973 |
| T 270        | Izard   | 19 t    | M 62S 8x119x121 10,766 litres | 270 ch | 1966 |
| P 270 CH     | Izard   | 19 t    | M 62S 8x119x121 10,766 litres | 270 ch | 1966 |
| T 270        | Izard   | 35/38 t | M 62S 8x119x121 10,766 litres | 270 ch | 1966 |
| T 270.35     | Izard   | 35 t    | M 62S 8x119x121 10,766 litres | 270 ch | 1973 |
| 2744 T 4x4   | Izard   | 35/38 t | M 62S 8x119x121 10,766 litres | 270 ch | 1971 |
| P 270 6x4 R  | Izard   | 26 t    | M 62S 8x119x121 10,766 litres | 270 ch | 1970 |
| P 270 6x6    | Izard   | 26 t    | M 62S 8x119x121 10,766 litres | 270 ch | 1970 |
| P 270 CH 6x4 | Izard   | 26 t    | M 62S 8x119x121 10,766 litres | 270 ch | 1966 |
| 2764 6x4     | Izard   | 26 t    | M 62S 8x119x121 10,766 litres | 270 ch | 1971 |
| 2766 6x4     | Izard   | 26 t    | M 62S 8x119x121 10,766 litres | 270 ch | 1971 |
| P 340        | Izard   | 19 t    | V 85S 8x135x130 14,886 litres | 340 ch | 1970 |
| T 340        | Izard   | 35/38 t | V 85S 8x135x130 14,886 litres | 340 ch | 1970 |
| T 340.35     | Izard   | 35 t    | V 85S 8x135x130 14,886 litres | 340 ch | 1973 |
| PB 4         | Izard   | 19 t    | M 42S 6x119x121 8,075 litres  | 200 ch | 1967 |
| PB 4.220     | Izard   | 19 t    | L 63S 6x125x121 8,91 litres   | 220 ch | 1970 |
| PB 6 6x4     | Izard   | 26 t    | M 42S 6x119x121 8,075 litres  | 200 ch | 1967 |
| PB 6.220 6x4 | Izard   | 26 t    | L 63S 6x125x121 8,91 litres   | 220 ch | 1970 |

**Modèles à cabine semi-avancée Magirus-Deutz**

|                 |   |        |                                 |        |      |
|-----------------|---|--------|---------------------------------|--------|------|
| 190 PAC 20      | - | 19 t   | X200/8220 6x125x130 9,57 litres | 225 ch | 1976 |
| 190 PAC/F 20    | - | 18,5 t | X200/8220 6x125x130 9,57 litres | 225 ch | 1976 |
| 190 PAC/H 20    | - | 18 t   | X200/8220 6x125x130 9,57 litres | 225 ch | 1976 |
| 190 PAC 26      | - | 19 t   | 8210 6x137x156 13,798 litres    | 285 ch | 1976 |
| 190 PAT 26      | - | 38 t   | 8210 6x137x156 13,798 litres    | 285 ch | 1976 |
| 260 PAC 26      | - | 26 t   | 8210 6x137x156 13,798 litres    | 285 ch | 1976 |
| 190 PAC 26 4x4- | - | 19 t   | 8210 6x137x156 13,798 litres    | 285 ch | 1978 |
| 260 PAC 26 6x6- | - | 26 t   | 8210 6x137x156 13,798 litres    | 285 ch | 1978 |