

## Unic in Deutschland:

# NEUER START UNTER GÜNSTIGEN VORZEICHEN

Nach einem glücklosen Start auf dem deutschen Lastwagenmarkt im Jahr 1964 bemüht sich jetzt die französische Lastwagenfabrik Unic erneut, die Bundesrepublik als neues Exportland zu gewinnen. Zweifellos unter günstigeren Vorzeichen als vor drei Jahren von Bochum aus:

Die Fahrzeuge sind konstruktiv auf die Verhältnisse in der Bundesrepublik abgestimmt, entsprechen den gesetzlichen Vorschriften über Maße und Gewichte und werden in einer breiten Modellskala für den Einsatz auf der Straße und im Gelände angeboten. Damit ist bereits eine wichtige Voraussetzung für den Verkauf erfüllt.

Hand in Hand mit dem Wunsch nach Aktivierung des Deutschlandgeschäfts und den produktionstechnischen Planungen erfolgte der Aufbau einer Service- und Reparaturdienstorganisation. Dabei ging man schrittweise vor und brachte inzwischen Verträge mit Vertretungen in Berlin, Hamburg, Wiesbaden und Freiburg unter Dach. Im ersten Halbjahr 1968 sollen weitere Depots in Krefeld, Aachen, Koblenz und München folgen, so daß bereits in acht größeren Städten der Bundesrepublik Stützpunkte für Unic-Lastwagen zur Verfügung stehen. Die Vertretungen erhalten von Unic Ersatzteile in ausreichendem Maß auf Konsignationsbasis, um Reparaturen und Service-Dienste jederzeit schnell erledigen zu können und unrentable Standzeiten der Fahrzeuge zu vermeiden. Eine zentrale Versorgung der Bundesrepublik mit Ersatzteilen wird von Saarbrücken aus, dem Sitz der Unic-Deutschland, die in Kürze gegründet werden soll, gesteuert.

Besonders schmackhaft macht Unic der deutschen Kundschaft den Kauf seiner Lastwagen durch die Einräumung von Garantieleistungen, wie sie keine deutsche Fabrik gibt. Die Garantie für den Motor gilt ein Jahr ohne Kilometerbegrenzung. Kosten für Arbeitslöhne oder Ersatzteile werden dabei der Kundschaft nicht in Rechnung gestellt. Auch für alle anderen Unic-Teile läuft eine einjährige Garantie.

Neben Berliet ist Unic – übrigens eine 100%ige Tochtergesellschaft von Fiat, Turin – der zweitgrößte Hersteller von mittelschweren bis schweren Lastwagen in Frankreich. Bei einem



Mit einem schnelllaufenden Direkteinspritzer-Dieselmotor von 240 PS wird der Typ Izoard 270 von Unic ausgerüstet. Bei 10,7 l Hubraum und annähernd quadratischem Verhältnis von Hub zu Bohrung wird die Leistung aus acht Zylindern gewonnen, die v-förmig zueinander angeordnet sind. Neben einem Frontlenkersattelschlepper mit kurzem und langem Haus gibt es Pritschenwagen in Hauben- und Frontlenkerbauweise, und für die Baustelle steht außerdem ein Dreiaxler mit Kurzhauben-Fahrerhaus zur Verfügung. Bei den Frontlenkern sind die Fahrerhäuser kippar.

jährlichen Ausstoß von rund 11 000 Einheiten entspricht das in etwa der Größe von MAN, München. Von der Produktion werden ungefähr 55% exportiert, und zwar in erster Linie nach Spanien, Portugal und in den Nahen Osten. Im Saarland konnte Unic bisher im Rahmen der Vergünstigungen durch den Saarvertrag über 2000 Lastwagen absetzen.

Das Herstellungsprogramm umfaßt Lastwagen in Hauben- und Frontlenkerbauweise für Straße und Baustelle zwischen 7,5 und 22 t Gesamtgewicht. Bei den Motoren handelt es sich um Direkteinspritzer-Dieselmotoren, die als Reihenmotoren und mit v-förmiger Zylinderanordnung Leistungen von 100 bis 240 PS entwickeln. Besondere Aufmerksamkeit verdient in diesem Zusammenhang ein neuer V-Motor mit acht Zylindern, der als schnelllaufender Diesel 240 PS abgibt und sich für den 58-t-Zug eignet. Der Motor besitzt eine fünffach gelagerte Kurbelwelle, nasse, austauschbare Zylinderlaufbuchsen und Einzel-Zylinderköpfe. Die Nennleistung wird bei 2600 U/min erreicht, und bei annähernd quadratischem Verhältnis von Hub:Bohrung bleibt die mittlere Kolbengeschwindigkeit als Maßstab für den Verschleiß der bewegten Triebwerksteile mit 10,5 m/sek in durchaus zivilen Grenzen. Allen Unic-Motoren liegt das Prinzip der direkten Kraftstoffeinspritzung, System Saurer, zugrunde.

Nach den Erfahrungen der letzten Jahre erscheint es ratsam, das Treiben ausländischer Lastwagenfabriken in Deutschland mit gesunder Zurückhaltung zu beobachten. An diese Empfehlung sollte man sich auch jetzt bei dem zweiten Vorstoß von Unic halten. Dennoch räumen wir der französischen Tochter von Fiat in der Bundesrepublik gewisse Chancen ein. Man hat aus der Vergangenheit gelernt und sich nach dem fehlgeschlagenen ersten Startversuch zunächst auf das Studium der deutschen Marktverhältnisse konzentriert, bevor man jetzt erneut die Initiative ergreift. Da man zugleich mit Fahrzeugen, die als robust, solide und dauerhaft gelten, dem Markt wettbewerbsfähige Erzeugnisse offerieren kann, darf man bei Unic über kurz oder lang auch mit Verkaufserfolgen rechnen, sicher mit keinen überwältigenden, vielleicht aber schon zu Beginn mit lohnenden.