

■ 15 août 1955: Max Thommen (père de Moritz) démarre ses activités de garagiste à Niederdorf (BL), il devient concessionnaire des marques Simca, Studebaker, Fiat et Mercedes.

■ 1er mai 1961: Inauguration du nouveau Garage Kurve à Bubendorf (BL) qui emploie 15 personnes et devient le concessionnaire exclusif Simca. En 1962, plus de 100 voitures neuves sont vendues.

■ 1962: Vente du premier camion de la marque française Unic.

■ 1964: Construction d'une nouvelle halle pour la maintenance des poids lourds.

■ 1966: Le Garage Kurve devient l'importateur suisse des poids lourds Unic.

■ 1969: Le garage représente désormais les marques automobiles Chrysler, Sunbeam et Simca. Le 100e camion Unic est vendu.

■ 1970-1978: C'est l'âge d'or des camions Unic en Suisse. Basculeurs de chantier, tracteurs de semi-remorques, camions bâchés ou camions complets sont vendus. Des versions « porte-fers » carrossées par Pelpel, avec cabine étroite au centre, sont même au programme.

■ 1973: Moritz Thommen développe une version 8x4 du P 340A avec caisson frigorifique. Le modèle est unique.

■ 1978: Le garage importe les marques Chrysler Dodge et Plymouth. Reprise par Fiat, la marque Unic est incorporée dans le groupe Iveco, qui distribuera les poids lourds via son propre réseau.

■ 1979: La concession Chrysler-Simca devient Talbot.

■ 1979-1981: Moritz Thommen passe deux ans aux USA chez Cummins.

■ 1981-1983: Il effectue un autre stage chez BMW-Steyr en Autriche.

■ 1983: Le garage Kurve devient concessionnaire Peugeot-Talbot.

■ 1999: Moritz Thommen dirige l'entreprise familiale avec sa sœur Yvonne.

■ 2001: Le garage Kurve est encore agrandi et devient le premier concessionnaire Peugeot à utiliser le concept de merchandising «Blue Box».

■ 2005: Le garage fête son jubilé.

■ Plus d'infos sur la marque Unic: www.unic-france.ch.

J.-M.K.

Moritz Thommen collectionne tout ce qui a trait à l'ancienne marque française Unic. Son violon d'Ingres? La mécanique et la restauration de poids lourds. Rencontre.



Moritz Thommen: «Quand je parle de camions mon enthousiasme devient communicatif!» (Photos Kohler)



Une histoire d'amour Unic!

■ JEAN-MARC KOHLER

RA Comment est née votre passion pour la mécanique?

«**Mon père**... Je suis né le 5 avril 1953 et je suis littéralement tombé dans le chaudron automobile. Dès l'âge de 12 ans, j'ai passé ma vie dans le garage familial à démonter et remonter des moteurs. J'ai ensuite poursuivi mes études au lycée et passé ma maturité. En 1971, quelques semaines seulement après mes 18 ans, j'ai pu avoir mon permis de conduire voiture et de camion.

Et celle des camions?

«**Mon père** était importateur de camions de marque Unic en Suisse (voir ci-contre). Mon permis en poche, j'allais chercher des poids lourds en chassis à l'usine de Trappes et ensuite de Trappes. J'aimais conduire et cela me permettait de faire de

l'argent de poche pendant mes études. Je prenais l'avion à Bâle pour Paris et là, je réceptionnais le camion que je devais ramener en Suisse. Arrivé au garage, je touchais ma commission de 300 francs. J'ai ainsi pu acheter ma première voiture, une Simca 1100 d'occasion.

Vous collectionnez aussi des automobiles Unic?

«**Bien sûr!** La marque Georges Richard, devenue par la suite Unic, a construit des voitures de tourisme de 1904 à 1939, en écoulant les stocks de châssis des modèles présentés en 1935. J'en possède quatre, dont une Unic H3 8 cylindres en ligne 1929 carrossée par Chapron. Le collectionneur aussi tous les documents techniques, miniatures, publicités, pièces de la marque. Une véritable histoire d'amour!

Vous avez étudié à l'EPFZ...

«**Je suis** devenu ingénieur car je voulais acquérir les connaissances nécessaires à la conception de camions selon les besoins de la clientèle. La technique est devenue une véritable passion. J'ai conservé mon travail de mémoire mais je n'y comprends plus

grand-chose aujourd'hui! Je me demande comment j'ai trouvé le temps de remplir toutes ces pages de calculs, de notes et de graphiques.

... **avant de séjourner aux USA.** J'ai travaillé au sein de l'entreprise Cummins afin de compléter mes connaissances techniques. J'ai notamment développé un camion pour le transport de bois pourvu d'une traction sur les trois essieux arrière. Les «bubuts» américains sont de véritables monuments!

Quelle a été votre contribution à la construction de l'unique camion 8x4 P 340A?

«**En 1973**, dans les ateliers du garage familial, j'ai dessiné les plans permettant de réaliser le seul exemplaire du camion Unic 8x4 P 340A avec caisson frigorifique. Le châssis à 3 essieux avait été rallongé de 3900 mm à 5900 mm par SVDI à Nantes. Je me suis personnellement occupé du montage du 2e essieu avant directeur qui incluait une modification de la tringlerie du premier essieu d'origine. Nous avons remplacé le boîtier de direction gemm à vis par une direction intégrale ZF 8065. J'ai réalisé toutes les modifications électriques et des périphériques. Un excellent travail pour moi!

Quelles particularités avaient les camions Unic pour pouvoir rouler en Suisse?

«**Pour répondre** à la norme suisse de 2,3 m de largeur, nous recevions les châssis Unic avec la spécification «essieux étroits». Il fallait ensuite les habiller d'allies amincies car les camions devaient pouvoir accéder aux plus petits villages par les routes les plus étroites. On devait pouvoir se croiser sans trop de risques!



Tout le charme d'un Unic C7 de 1908... (Photo D.R.)

D'où vient votre intérêt pour la mécanique lourde?

«**De l'époque** de mes trajets entre Puteaux et la Suisse. J'aime quand ça sent le diesel, réviser, restaurer la mécanique et dévisser les plus petits écrous comme le M8. La preuve, je préfère confier les travaux de restauration de mes véhicules, de marque Unic évidemment, à mes collaborateurs et me consacrer aux camions. On dit que quand je parle de camions ma voix prend de l'ampleur et que mon enthousiasme devient communicatif!

Des restaurations de camions en vue?

«**Je viens** de rapatrier de France trois camions à long nez, type 2766 de 1972 qui m'occupent deux soirées par semaine. Un camion de dépannage qui était encore opérationnel en Auvergne en mars dernier, un autre qui a été utilisé pendant 15 ans par un champion de France de trial poids lourds et le dernier issu d'un lot de véhicules vendus en Chine. Peint en vert, il n'a jamais quitté le port du Havre et n'affiche que 27 000 km à son compteur. Les épaves de ces deux derniers modèles servent de base à la réalisation d'un prototype.

Quel genre de prototype?

«**Les marques** Unic et Saurer ont entretenu des contacts étroits au cours de leur histoire respectives, la filiale française Saurer de Suresnes ayant été reprise par Unic en 1955. Un prototype de moteur Unic V 868 a été développé en commun (15 555 cm³, alésage de 138 mm, course de 130 mm et 330 ch DIN). Ce moteur était stocké à Arbon et y dormait depuis 1983, date de la fin de la marque suisse. Je l'ai récupéré et je projette de l'utiliser pour reconstruire un modèle Unic 2766. Ce moteur sera accouplé à une boîte Fuller 13 vitesses et permettra d'atteindre les 100 km/h.

Le dédouanement se passe-t-il facilement?

«**Pas toujours!** La carte grise du camion de trial avait disparu. Quand le véhicule est arrivé à la douane de St-Louis (F) près de Bâle, elle était exigée pour le dédouanement depuis la France. J'ai contacté la préfecture du département de l'ancien propriétaire qui n'acceptait d'entrer en matière que pour 5000 euros! J'ai alors décidé de continuer ma route jusqu'à Rheinfelden. Depuis l'Allemagne, aucun document n'était nécessaire...



La vie de Moritz Thommen est frappée du sceau Unic.

