



EINE LEGENDE

GEHT AUF REISEN

Vorstellung: Was ist das denn für ein außergewöhnlicher Lastwagen – ein „Unic“ mit Haube und filigranem V8-Emblem im Kühlergrill? Ja! Der „Izoard“ ist ein Prachtstück des früheren französischen Nutzfahrzeugbaus.

TEXT: FELIX JACOBY | FOTOS: THOMAS KÜPPERS



Vor mehr oder weniger einem halben Jahrhundert gab es in Europa noch eine schier unglaubliche Zahl an verschiedenen Fahrzeugmarken – und zu den bedeutendsten gehörte Unic aus Frankreich. 1905 wurde die Marke als Hersteller von Personenwagen und kleinen „camionettes“-Nutzfahrzeugen gegründet, 1932 folgte der Bau von schweren Lastwagen. Kurz vor Ausbruch des Zweiten Weltkrieges, im Jahre 1938, startete Unic die Produktion eigener



- 1** Moritz Thommen lenkt seinen mächtigen Haubenwagen mit großer Gelassenheit.
- 2** Die Auspuffkrümmer wurden neu gegossen, Originale gab es keine mehr.
- 3** Den V8-Diesel hat Thommen einer kompletten Überarbeitung unterzogen, er ist in einem neuwertigen Zustand.
- 4** Nichts verzögert den einzigartigen Lastwagen geschmeidiger als die Telma-Wirbelstrombremse.

Lkw-Dieselmotoren, 1966 wurden die Franzosen schließlich von Fiat übernommen. Bis 1975 lebte die Marke in Form eigenständiger Modelle weiter, danach ging sie im Iveco-Konzern auf und verschwand in der Versenkung.

Dass solche Legenden auch nach Jahrzehnten nicht in Vergessenheit geraten, ist Menschen wie Moritz Thommen aus dem Basler Umland zu verdanken. Sein Vater Max besaß in Bubendorf die „Garage Kurve“, die damals für den Vertrieb französischer Unic in der Eidgenossenschaft verantwortlich zeichnete. Junior Moritz studierte zwar Maschinenbau, finanzierte sich aber einen angenehmen Lebensstil mit der Überführung fabrikneuer Lastwagen von Paris in die Heimat. Seitdem ist er der längst vergangenen Marke zutiefst verbunden.

Heute gilt eben jener Moritz Thommen als einer der wenigen Spezialisten, die sich noch bis in die Tiefe mit allen Details der Markengeschichte auskennen. Und da er in seinem Leben als Unternehmer sehr erfolgreich war, investierte er beträchtliche Zeit und Mittel, um eine Art Markenmuseum zu schaffen, verfallene Fahrzeuge vor dem Rosttod zu retten und einen Bestand an Ersatzteilen zu konservieren. Eigens dazu gibt es die Website www.unic-center.de, in der diese Dinge ganz konkret beschrieben sind.

Doch für Thommen bedeutet das Dasein mehr als nur die Arbeit. Nun hat er sich die technische Grundlage für die Erfüllung seines Lebensraums jenseits des sechzigsten Geburtstags geschaffen: Sein gewaltiger Dreiachser, natürlich ein Unic 6x6, genauer ein Izoard Typ 2766 aus



- 1 Die Kabine von Bliss wartet im vorderen Bereich mit einer Sitzgruppe zum Wohnen auf.**
- 2 Die Küche bietet vollwertigen Komfort, jedes Detail ist hochwertig verarbeitet.**
- 3 Über die volle Breite erstreckt sich das Bett, umgeben von großzügigen Staufächern.**
- 4 Die Toilette ist aus Keramik und hat ihren eigenen, vom Bad getrennten Raum.**

dem Jahre 1974, trägt ein hochmodernes Wohngehäuse. Gemeinsam mit seiner Frau Maya und Hündin Kaira will er damit auf eine zeitlich nicht begrenzte Weltreise gehen. Ein gewagtes Unterfangen – ist der Unic doch ein Fahrzeug, für das es werksseitig keinerlei technische Unterstützung mehr gibt.

Um die notwendige Zuverlässigkeit zu gewährleisten, hat Thommen ein neuwertiges Fahrzeug aufgebaut, einen echten technischen Exoten. Unic hatte zu Beginn der 1970er-Jahre rund 2.000 Stück dieser hochgeländegängigen Version nach China geliefert, einer davon war in dem Hafen von Marseille gestrandet und verrottet. Doch Thommen entdeckte und rettete das alte Fahrwerk, mit anderen Unic-Komponenten und teils neuer Technik entstand so in jahrelanger und eigenhändiger Arbeit ein einzigartiger Lkw von seltener Schönheit und technischer Raffinesse. Mit dem Zerlegen der technischen Bauteile dauerte dieses Projekt sechs

Jahre, allein der Wiederaufbau des Weltreise-Lastwagens kostete drei davon.

Das Basisfahrzeug trug den kleinen V8-Diesel mit elf Liter Hubraum und 270 PS nach SAE-Norm, Thommen implantierte stattdessen die stärkere Variante mit 15 Liter Hubraum und 340 PS. Rechnet man die Leistung in unsere Messweise um, sind davon rund zehn Prozent abzuziehen. Die Implantierung des neuen Triebwerks verlangte wegen seiner Breite den Umbau der Lenksäule. Extrem aufwendig und teuer war der Nachguss der Auspuffkrümmer, Originalteile gab es keine mehr. Die Revision der Differenziale und der Radlager wurde ebenfalls zur Herausforderung – der Zusammenbau muss teils mit Toleranzen im Bereich von zehntel Millimetern erfolgen.

Kein Stück blieb unbehandelt, keine Schraube unersetzt, dazu spendierte Thommen seinem Unic konservierende Maßnahmen weit über den Serienstandard hinaus. Zusätzlich verlängerte

ein Fahrzeugbauer das Fahrerhaus um 94 Zentimeter, um daraus einen komfortablen Viertürer zu machen. Die Globetrotter wollen nämlich temporär auch Freunde mit auf ihre Reisen nehmen. Der Rahmen wurde gestreckt, der Radstand wuchs damit um 1,3 Meter. Von der Vorderachse bis zur Mitte des hinteren Zwillingsschwingers sind es jetzt ganze 5,8 Meter.

Verfeinert wird die Technik des vergangenen Jahrhunderts mit Komponenten der Neuzeit, so etwa mit einem fabrikneuen Allison-Automatikgetriebe mit sechs Stufen oder einer Teilmabremse an der Antriebswelle, die das Fahrzeug mithilfe magnetischer Kraft butterweich verzögert. Selbst so kleine Dinge wie die Scheinwerfer sind optimiert: Thommen hat sich gleich 20 Stück mit H4-Technik bauen lassen, weil die originalen schlicht zu funzelig waren. Komplett neu ist auch das Räderwerk, mit der mächtigen Monobereifung 14.00 R20 auf 8.5-Zoll-Felgen samt Spurverbreiterung. Während das Fahr-

werk eine Verbeugung vor der Vergangenheit ist, stellt der Wohnaufbau des niederländischen Spezialisten Bliss eine hochmoderne Lösung dar. Sie basiert auf dem Prinzip eines Containers mit Stahlrahmen, in dem der Hersteller fertige Raumkonzepte realisiert und der Auftraggeber mehr oder weniger nur noch die Farben und Materialien bestimmt. Dafür bekommt der Kunde reichlich raffinierte Technik. Dank Solarzellen, die Lithium-Ionen-Batterien laden, ist das Fahrzeug dazu energieautark.

Das Containermaß von 20 Fuß entspricht einer Länge von gut sechs Metern. Selbst das Kochen geht elektrisch, das ermöglicht es, keinerlei Gas als Energielieferant zu benötigen – beim Weltreise-Vorhaben ein enormer Vorteil. Trotzdem ist aller Komfort verfügbar, selbst auf Waschmaschine und Tiefkühltruhe müssen die modernen Vagabunden nicht verzichten. Höchst komplex ist die elektronische Steuerung und Ausstattung, von der Bedienung der einzelnen Komponenten über einen drahtlosen Kleincomputer bis hin zu den Kamerasystemen, die das Umfeld des Unic überwachen.

Vorne lädt eine Sitzgruppe zur Rast, mittig sind Küche, Nasszelle und separates WC platziert, dahinter eine herrliche Schlaflandschaft und darunter eine Garage für ein Quad als Beiboot für die kurzen Wege. Die schweren Ersatzräder am Heck lassen sich mit Elektrowinden heben. Auch kann ein Teil des Hecks so geöffnet werden, dass man von der Schlafstatt direkt ins Freie blickt.

Wir dürfen eine der ersten Probefahrten begleiten. Mit der Wucht von 18 Tonnen Gesamtgewicht setzt sich das Wohnmobil gemächlich in Bewegung, doch das Drehmoment des Achszylinders bringt es zügig in Fahrt. Die Höchstgeschwindigkeit liegt rechnerisch bei 135 km/h, um das auszufahren, bräuchte man aber schon viel Mut. Die Getriebeauslegung sorgt für niedrige Drehzahlen bei einer Marschgeschwindigkeiten von unter 100 km/h. Braucht es eine feinere Gangabstufung für Geländefahrten, reduziert ein Zwischengetriebe von ZF das Geschwindigkeitsspektrum um rund die Hälfte. Die Haube dehnt sich weit vor dem Fahrer aus, deswegen



ist der Raum vor der massiven Frontstoßstange nicht einfach zu überblicken. Dafür vermittelt der kräftige Bug vor der Frontscheibe ein Gefühl des Schutzes. Und obwohl die Kabine im Stil der damaligen Zeit noch ziemlich blechern daherkommt, ist sie komfortabel. Dazu trägt auch eine starke Klimaanlage bei, die aus dem Waggonbau stammt. Thommens Frau Maya

- 1** Eine Spezialität von Bliss ist die kluge Bordelektrik, auch von einem Pad bedienbar.
- 2** In die Heckgarage passt ein Quad, die schweren Ersatzräder hängen an Winden.
- 3** Thommens Frau Maya hat den Aufbau mit eigenwilligen Motiven versehen.

hat zuletzt noch eine außergewöhnliche Fahrzeuggestaltung mit spirituell wirkenden Motiven geschaffen.

Eine erste Ausfahrt nach Griechenland brachte noch den Defekt einer Kopfdichtung zutage. Für Thommen kein Problem, bei 40 Grad Celsius wechselte er sie in knapp vier Stunden. Ansonsten bewähren sich Fahrzeug und Aufbau, nun soll die nächste Reise Richtung Norwegen gehen. Auf der Webseite www.mokama.ch, ein Wortgebilde aus den Namen der Reisenden, lassen Moritz Thommen und seine Frau Maya Interessierte am Fortgang ihres Abenteuers mit dem absolut einzigartigen Unic teilnehmen. Wir wünschen allzeit gute Fahrt!



Moritz Thommen gilt als Spezialist für Lastwagen der Marke Unic, die im Iveco-Konzern aufgingen ist.