

LES UNIC A MOTEUR V8

PREMIERE PARTIE: LA NAISSANCE DU MOTEUR V8 DIESEL

A la fin des années cinquante, les poids lourds de 35 tonnes souffrent de sous-motorisation chronique.

par Etienne CADET

e transport des primeurs est assuré principalement par des porteurs de 19 onnes de PC et, pour les lourdes crises isothermes de la marée, les porteurs de 26 nones à rois es sieux sont encore les pus utilisés. Quand les délais d'acheminement exigent des vitesses moyennes soutenues, les transporteurs ne font pas encore confiance sus semi-remorques malgré leur capacité de chargement. De plus, à tracter 35 tomes, les moteurs de 160 à 180 chevaux qui équipent les modèles de l'époque, toujours à pleine charge, s'usent pérmaturément.

cnage, s usent prematurement.

Les constructeurs se doivent donc de proposer des moteurs de plus de 200 chevaux fiables et d'un encombrement raisonable. La solution de la suralimentation par turbocompresseur, apparue quelques années auparavant, a montré ses limites. Avec des méthodes de calcul empiriques et les moyens d'investigation limités de l'époque, les ingénieurs ne cernaient pas parfaitement les points faibles des moteurs. Avec les surchaeps thermiques et mécaniques qu'ils provoquaient, les turbocompresseurs généraient une susure accè-fied qui aboutissait parfois à la remise en cause de la concep-fied qui aboutissait parfois à la remise en cause de la concep-

CI-dessus.

Quelle allure que celle de ce Unic MZ. 221 équipé d'une benne Marrel,
que l'on voit ici dans un décor industriel de la Maurienne ? Le grand capot
et l'habitacle court dégagent une impression de puissance.
La puissance nu question est aussi très apprécére des entrepreneurs
dans l'acheminement des matériaux.

(Clités dellection).







Les cabines avancées Unic sont fabriquées chez Genève. Ce document laisse apparaître, de profil à l'arrière-plan, la cabine Vosges de première lignée. Le prototype de la cellule destinée à accueillir le V8, dite 222, conserve en partie haute (pare-brise, calandre supérieure) les éléments de la cabine Vincennes des modèles Auvergne et Estérel. Par contre, la partie inférieure est allo par l'adjonction d'éléments de tôle et dotée d'une seconde grille de calandre, pratiquement de la largeur de la grille principale. Sur ce prototype, des phares rectangulaires sont placés de part et d'autre de la deuxième grille, et intégrés au bandeau ajouté. De profil, la standardisation avec la cabine Vosges est flagrante.



si très sensibles à la qualité de la lubrification et au niveau de filtration de l'huile.

Ci-dess. tion du moteur. Les mêmes turbocompresseurs étaient aus-Fabriquée par Autobineau à Neuilly-sur-Seine, la cabine semi-avancée Unic a été modifiée en 1963. Elle a notamment adopté un pare-brise en une seule pièce affleurant le pavillon et un capot plus court et plongeant pour le modèle six cylindres. Elle retrouve cependant le porte-à-faux avant des Lozard pour recevoir le V8. Sur ce tracteur MZ 221 T, cette cabine apparaît en version couchette.

La situation d'Unic

Unic est un constructeur qui possède une équipe de techniciens bénéficiant d'une forte expérience du moteur diesel. Il faudrait dire « des équipes » puisque, par le jeu des fusions, les motoristes de Saurer, d'Unic et de Ford SAF (même si pour ces derniers il s'agit surtout d'adaptations de moteurs), se trouvent regroupés à Suresnes. Fort heureusement, ces ingénieurs et techniciens de cultures différentes sont dirigés par un patron énergique, Jacques Vandamme, qui sait fédérer les groupes, exploiter le potentiel de ses collaborateurs et qui s'appuie sur des hommes d'expérience tel Henri Moreau, ancien directeur technique de Saurer et motoriste éminent. En 1960 et 1961, Unic a lancé une nouvelle famille de diesel rapides à quatre et six cylindres, complétée en 1963 par un cinq cylindres disposant de la même cylindrée unitaire (119 x 121 mm d'alésage/course, soit 1,346 litre) et dont les puissances s'échelonnent de 105 à 175 chevaux. Pour aller au-delà, la marque propose à partir du Salon 1962 un turbocompresseur sur son six cylindres MZ 42 de 8,075 litres, ce qui permet d'atteindre 210 chevaux, mais avec quelques déboires au niveau des pistons et des culasses. Même si des remèdes sont rapidement trouvés, la formule connaît ses limites et, chez Unic, on décide de passer le cap des 200 chevaux sans avoir recours au turbocompresseur. La solution la plus simple consiste à concevoir un six cylindres de plus grandes dimensions mais, pour Unic, cela signifie sortir de la standardisation mise en place avec la nouvelle gamme. L'idée d'un huit cylindres avec la cylindrée unitaire standard est séduisante mais un « huit en ligne » effraie les techniciens et les commerciaux par sa longueur. La formule du moteur en V a l'avantage de concilier performances et compacité. De plus, elle est

Dans la version définitive de la cabine 222, le bandeau inférieur de cabine est d'une seule pièce avec Data is a version dentifier e in cannot 224, not fine the cannot see that the seed of the control to the contro un Unic MZ 222 a été vendu et roule alors en Belgique





C: 1----

Crocessus.

Sur ce porteur court, de 3,90 m d'empattement, la cabine courte 222 parait bien haut perchée au dessus des roues de 1200 x 20 et le marchepied est loin du sol. Le détourage de la photographie parait un peu optimiste dans le passage de roue mais néammoins, le moteur V8 ne dépasse pas du panneau arrière de la cabine.

 familière aux anciens de chez Ford. Il y a bien eu un précédent fâcheux avec l'Alsthom Dieselair monté sur les Bernard Lévrier mais l'affaire est restée confidentielle et les raisons du désastre ne tenaient pas spécialement à l'architecture en V.

Le syndrome des moteurs en V

Un constructeur européen, Maginus, équip depuis 1931 ses modèles 8 6500 avec des moteurs V8. Unic est le premier à auivre son exemple, avant que le syndrome ne fraper tout le Europe Efentie en Faue, MAN et Mercedes en Allemagne, AEC en Angleterre, Scania en Sude vont tième tout le face de la commandation de la comma







unitaire standardisée (alésage 119 mm, course 121 mm, cylindrée totale 10,766 l) est donc lancée.

Le lancement

Au début de l'année 1964, le nouveau moteur MZ 62 tourne au banc, et la puissance escomptée est au rendezvous : le groupe développe 225 chevaux SAE à 2 600 tr/mn, avec un couple maximum de 67,5 m.kg à 1 600 tr/mn. Cette dernière valeur apparaît sur les premières fiches techniques datées de septembre 1964 et diffusées pour le lancement des MZ 221 et MZ 222, puis elle disparaît des éditions suivantes. La raison en est simple : le chiffre n'est pas « commercialement correct » car il est inférieur aux valeurs de référence du marché. Le moteur Willème 518 T 6 développe par exemple un couple maximum de 78 m.kg et le gros Berliet M 640 des TLM 15 M2 culmine à 91 m.kg pour une puissance maximum de 240 chevaux. Même le moteur du Bernard TD 150 fait mieux, avec 70 m.kg pour seulement 160 chevaux. Peu importe que la démultiplication de transmission des Unic soit de 30 à 40 % plus importante que celle des concurrents, qui ne dépassent pas 1 800 tr/mn en charge, et que le couple à la roue soit tout à fait « dans le coup », il vaut mieux éviter la polémique, c'est pourquoi les valeurs de couple maximum de tous les moteurs Unic disparaissent des fiches techniques dans les éditions de 1965. Pour être tout à fait honnête, il faut reconnaître que si la valeur maximale est correcte, c'est à bas régime que les moteurs MZ manquent de couple, à cause de l'injection Unic qui ne permet pas de gaver les moteurs en dessous de 1 500 tr/mn sous peine de fumée noire. La situation est sauvée par les boîtes de vitesses synchronisées qui autorisent des montées en régime sur les rapports intermédiaires. Un moteur Unic se conduit alors « dans les tours » et les conducteurs apprécient ce caractère un peu sportif, même si à la longue le bruit induit se révèle un peu lancinant.

Les nouveaux Izoard

En 1964, le marché des véhicules routiers est encore partagé entre cabines semi-avancées et avancées, ces demières aganant du terrain au fil des années. Unic se doit néanmoins de proposer son V8 avec les deux cabines. L'implantation

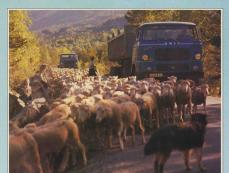
Au crutte.

19 jini 1965. Les établissements Mironneau, concessionnaires à Chamber, reçoivent la caravane de présentation presse qui arrive de Nice après 464 kilomètres de route et dix cols franchis, dont le Gailbier et bien sur l'Euzard, 5º la parait difficile d'identifier avec precision timbero ta speill, president difficile d'identifier avec precision timbero ta speill, president MIZ 222 TCA à abine courte attels de ses semi-remorques bennes, au centre a gauche trois MZ 223 TCA à cabine courte attels de dients, dont deux et quijes en benne et a fond trois videntels de clients, dont deux et quijes en benne et a fond trois videntels de clients, dont deux et quijes en benne et a fond trois videntels de clients, dont deux et de la chibie courte d'une inposante capacine, encre compatible avec la cabine.

fixe. (Cliché collection Iveco)

Ci-conti

Après le tunnel du Galibier, cet Izoard MZ 221 T emprunte une route fraîchement dégagée par les Ponts & chaussées. (Cliché collection Iveco)



Rencontre entre une caravane et un troupeau dans la haute vallée du Verdon. La cabine porte le sigle V8 sur la grille inférieure de calandre et le nom d'Izoard en signature en biais, côté droit.

(Cliché collection Iveco)

Les Izoard passent le barrage du Castillon. Les semi-remorques sont prêtées par Trailor. Curieusement, le marquage des faces avant n'est pas encore homogène : si le sigle V8 figure sur toutes les grilles inférieures, le monogramme Izoard, sur la partie droite de la face avant, n'est pas généralisé.

est facile sur les modèles à capot : il suffit de rallonger le « nez » que l'on avait raccourci un an plus tôt. En effet, vu la largeur du V8, il n'est plus question d'en faire pénétrer une partie dans la cabine, comme c'était le cas avec les six cylindres en ligne. Le nouveau porte-à-faux de 1,68 m est comparable à celui des anciens ZU (1.72 m) et après tout. un imposant capot légèrement plongeant convient tout à fait à un « seigneur de la route ». L'implantation est plus difficile sous la cabine avancée qui, rappelons-le, n'est pas encore basculante. La cabine des Auvergne et Esterel se voit donc rehaussée et dotée d'un nouveau plancher pratiquement plat avec une très large trappe au centre pour accéder au moteur. Malgré cela, l'opération consistant à déposer une culasse pesant plus de 20 kg, inclinée à 45° et à moitié dissimulée par la partie fixe du plancher n'est pas une partie de plaisir. En revanche, le moteur est vraiment très compact puisqu'il ne dépasse pas de la face arrière de la cabine avancée courte. L'importance des transformations apportées à la cabine avancée a pour conséquence de reporter à janvier 1965 l'homologation du porteur et du tracteur auprès du service des Mines, alors que les modèles à cabine semiavancée sont pour leur part réceptionnés dès octobre 1964.

Les performances du nouveau V8 obligent les techniciens d'Unic à revoir les composants de la transmission. La boîte de vitesses et le pont arrière des Esterel à moteur six cylindres ne « passent » pas le couple du V8 et une nouvelle boîte baptisée B 181 est donc développée ainsi qu'un nouveau pont arrière à simple réduction type P 386. Par

Après la tournée des Alpes, les tracteurs de démonstration effectuent un tour de France avec des semi-remorques lestées et, en juillet 1965, ils sont présents à l'inauguration du tunnel du en juniet 1765, is som presents a i maugit auton du tulmet of Mont-Blanc. Le panneau fisé sur la semi-remorque indique fierement « L'Izoard V8 225 ch sur toutes les routes de France» avec la liste des étapes, qui vont de Calais à Bayonne, puis Nice et les Alpes. Un tracteur MZ 221 T fait partie de la caravane.







Un tracteur Izoard MZ 221 T tracte une semi-remorque citerne en Seine-Maritime, sur les hauteurs de Rouen. La route empruntée relève plus d'une fantaisie du photographe que de l'itinéraire habituel.

En haut

Ce superbe tracteur Unic Izoard MZ 221 T et sa semi-remorque Baj & Fond aux allures de Dinky Toys appartiennent aux transports A. Coing de Fontaine (Isère). Il pose par une belle





contre, le rapport de pont « rapide » 9 x 53 permettant une vitesse maximum théorique de 95 km/h, qui était réservé sur les Esterel aux seuls porteurs (avec prière de ne pas atteler de remorque), est maintenant disponible sur tous les Izoard de nouvelle génération à condition, comme précédemment, que le camion ou le tracteur soit équipé d'un ralentisseur électromagnétique, en l'occurrence un Telma.

La gamme des V8 est présentée en octobre 1964 au 51° salon de l'automobile. Elle reprend le nom d'Izoard, déià utilisé pour les hauts de gamme des années 1957 à 1962. Le tracteur à cabine semi-avancée, désigné MZ 221 T, dispose d'un seul empattement de 4 m. Le porteur, type MZ 221, existe lui en quatre empattements de 4 m à 5,75 m, ce qui permet la réalisation de carrosseries pouvant atteindre 7,08 m. Le tracteur à cabine avancée MZ 222 TCA est proposé en deux empattements de 3,30 et 3,90 m tandis que le porteur MZ 222 CA est disponible en 3,90 m, 4,57 m et 5,55 m, ce dernier empattement permettant une longueur carrossable maxi de 8,58 m.

La production des MZ 221 débute en octobre 1964 et celle des MZ 222 est effective au tout début de 1965. Un tracteur MZ 222 TCA est exposé au salon de Bruxelles de janvier 1965. Au printemps de la même année, Unic décide de lancer une opération d'envergure : huit Izoard, dont cinq porteurs MZ 221 en solo équipés de bennes et trois tracteurs MZ 222 TCA attelés à des semi-remorques et chargés à 35 tonnes, effectuent le parcours Nice-Chambéry avec des journalistes à bord, en franchissant dix cols dont l'Izoard et le Galibier. A l'arrivée chez le concessionnaire de Chambéry, Umberto Agnelli lui-même, PDG de Fiat France, accueille les participants.

La gamme s'étoffe

Unic complète la gamme des V8 routiers fin 1965 avec un porteur 6 x 2 type MZ 222 CA 6 x 2 sur la base d'un porteur 4 x 2 transformé par la SDVI, le très important concessionnaire de Nantes, qui assurait déjà ce type d'adap-tation sur les Esterel MZ 124 CA. Paradoxalement, l'apparition du V8 de 225 chevaux va restreindre ce marché puisque, mieux motorisés, les tracteurs de semiremorques frigorifiques vont concurrencer les 6 x 2 sur les délais d'acheminement de la marée, avec une charge utile bien supérieure.

Unic vient également d'aborder un nouveau marché, celui du 6 x 4, en lançant pendant l'été 1964 le MZ 125 6 x 4 à cabine semi-avancée et moteur six cylindres MZ 42. Au vu des résultats très encourageants enregistrés en clientèle, il paraît logique d'adapter le moteur V8 sur l'engin, ce qui est effectif courant 1965, avec le lancement du MZ 221 6 x 4. Une fiche technique est éditée en septembre et la réception auprès du service des Mines est effectuée le 13 juillet 1965 mais, bizarrement, ce véhicule n'apparaît pas dans les gammes officielles. Sa définition technique est la même que celle du MZ 125 6 x 4, à savoir ponts arrière Eaton à double réduction montés sur une suspension Hendrickson à balancier et boîte de relais Sinpar à deux rapports, ce qui donne deux gammes de huit rapports, l'une pour la route et l'autre pour le chantier. Si l'on se souvient que les boîtes de vitesses

Cet Izoard 221 T immatriculé dans le Nord en décembre 1964 appartient aux transports Verez, de Bruay-sur-Escaut. Le personnage situé au fond au milieu de la route n'est autre qu'un motard de la police nationale, qui arrête purement et simplement la circulation (en l'occurrence un Unic à cabine avancée datant de quelques années), pour que le photographe puisse opérer tranquillement. Heureuse époque où ce genre d'opération n'entraînait pas un bouchon de plusieurs kilomètres!

Ce tracteur Izoard MZ 222 TCA immatriculé en Savoie roule pour Bourgey-Montreuil. Le sigle V8 occupe encore une autre place. Ceci n'est pas étonnant, car le véhicule a été immatriculé au printemps 1964, soit six mois avant la réception par type du modèle. Il s'agit donc du prototype du MZ 222 TCA ou bien (hypothèse peu probable) d'un modèle six cylindres MZ 124 TCA Esterel complètement modifié pour être équipé du nouveau V8. Le véhicule est photographié sur un chantier d'usine. (Cliché collection Iveco)



Unic sont toutes synchronisées par synchro Porsche, on imagine l'agrément d'utilisation de ces nouveaux matériels. Par rapport à leurs successeurs (P 270 CH 6 x 4 et 2764). les MZ 221 6 x 4 sont reconnaissables à leur cabine identique à celle des tracteurs routiers, pare-chocs inclus.

Au delà des frontières

Depuis qu'il est devenu un grand constructeur, Unic cherche activement des marchés en Europe de l'Est et à la grande exportation. L'URSS fait partie des clients potentiels et Unic y a déjà pris quelques commandes. Il est impératif d'être présent dans les foires-expositions et Unic, qui a présenté treize véhicules à l'exposition internationale des travaux publics en 1964 à Moscou, décide d'amener ses nouveaux camions à moteur V8 à la foire internationale de la chimie qui se tient pendant l'été 1965 dans la même ville. Sur le stand Unic, on peut ainsi découvrir six matériels, dont quatre tracteurs Izoard MZ 222 T attelés à des semiremorques citernes à gaz et produits chimiques, ainsi qu'un spectaculaire tracteur prototype baptisé Izoard 6 x 4 TS (TS pour transports spéciaux) sur base de MZ 221 6 x 4 équipé de pneus de 1400 x 20 jumelés à l'arrière, ce qui place le tracteur hors-code. Des renforcements de châssis permettent d'augmenter la charge utile mais la valeur indiquée (45 tonnes de PTR « au moins ») n'a rien de gigantesque. En fait, les techniciens d'Unic qui, contrairement à Berliet ou Willème pour ne citer que deux exemples, s'aventurent pour la première fois dans le domaine du 6 x 4 et des fortes puissances, préfèrent pêcher par excès de modestie et se constituer une expérience. Le tracteur MZ 221 6 x 4 TS est

attelé à une semi-remorque plateau de type « oil-field ». En mai 1966, c'est-à-dire dix-huit mois après le lancement, les clefs du 888° véhicule à moteur V8 sont solennellement remises à son nouveau propriétaire. Mais on n'arrête pas le progrès et les moteurs Unic, V8 compris, vont

bientôt subir une profonde évolution.

(à suivre)

Remerciements

L'auteur et la rédaction de Charge Utile remercient Muriel Kaufmann et Michel Gélin pour leur aide sympathique.





Ce très bel attelage aux couleurs de Martini est constitué d'un tracteur MZ 222 TCA mis en service en novembre 1965 et d'une semi-remorque à un essieu. Le poids total autorisé de l'ensemble est de 32 tonnes.

Ces deux rares MZ 221 6 x 4 de janvier 1966 « tournent » sur le chantier de l'autoroute A 48, à Grenoble, lors de la préparation des Jeux olympiques de 1968. Equipés de bennes à enrochement Samson, ils paraissent « un peu » chargés sur l'avant. Tous deux appartiennent à la société parisienne SGR.

En ob., a gainne. Le 9 mai 1966, Jacques Vandamme, directeur principal d'Unic, remet à Monsieur Tabarin, transporteur à Romans-sur-Isère (Dròmè), les clefs du 888' Izoard à moteur V8. Le véhicule a été vendu par le garage Polleux, le concessionnaire Unic de la ville. (Cliché collection lveco)

Emmenés par les démonstrateurs d'Unic, les véhicules de la marque destinés à la foire internationale Emmenes par les demonstraleurs of Une, les vénecies de la marque destines à la lors directionabilité de la chimie a Monco, fino halte sur neura de Pologne, les trels (gare le tracteur NZ 221 6 × 4 T s.) de la chimie a Monco, fino halte sur neura de Pologne, les trels (gare le tracteur NZ 221 6 × 4 T s.) plantes, au moins pour le trajet routier. La larguer des jumelages arriver close le véhicule hors-code. La semi-emorque Coder traspere deux petits fereservois à propane et une caise de matterie. Derrière cet impressionanat ensemble, on trouve, dans l'ordre, un porteur Estere MZ 134 CA ejupié d'un multibenne pour containers à propane et quatter tracteurs joured MZ 221 CA (ejupié d'un multibenne pour containers à propane et quatter tracteurs joured MZ 221 CA (ejupié d'un multibenne pour containers à propane et quatter tracteurs joured MZ 221 CA (espié d'un multibenne pour containers à propane et quatter tracteurs joured MZ 221 CA (espié d'un multibenne pour containers à propane et quatter tracteurs joured MZ 221 CA (espié d'un multibenne pour containers à propane et quatter tracteurs joured MZ 221 CA (espié d'un multibenne pour containers à propane et quatter tracteurs joured multiplement de la container à propane de quatter tracteurs joured de la container à propane de la container à la con attelés à diverses semi-remorques citernes





LES UNIC A MOTEUR V8

DEUXIEME PARTIE: LES V8 UNIC A INJECTION SAURER

En 1966, la course à la puissance continue. De plus en plus de constructeurs franchissent la barre des 200 chevaux.

par Etienne CADET

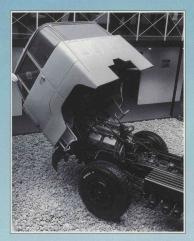
e marché français s'est ouvert aux étrangers et la concurrence est vive. Unic se doit de faire évoluer ses moteurs, sans toutefois remettre en cause l'outil industriel. Or le sys-tème d'injection directe Unic hérité des moteurs ZU des années cinquante montre ses limites : aux bas régimes, le « flux toroïdal à axe vertical » cher aux publicistes manque de vigueur et oblige à limiter la puissance au détriment de la souplesse. Par ailleurs, la combustion, en plus d'un bruit très sec, induit des contraintes mécaniques très élevées, Enfin, la chambre de combustion située dans la culasse provoque de fortes contraintes thermiques. C'est le moment pour la marque de reconsidérer l'injection directe Saurer qui fait aussi partie en quelque sorte de l'héritage, et qu'Unic utilise sur les versions polycarburant de ses moteurs. Dans son centre de recherches d'Arbon, la société suisse Saurer continue de faire évoluer pour elle-même et pour ses clients du groupe Fiat véhicules industriels son système d'injection directe à chambre centrée dans le piston. L'application de ce dernier sur les moteurs Unic est étudiée par les techniciens de Suresnes issus de Saurer France et les résultats se révèlent rapidement excellents : les prototypes affichent 20 % de puissance en plus et 30 % de couple à bas régime, tout en respectant les tolérances en matière d'émis-

Ci-dessus.

Pendant le Salon 1966, ce T 270 A prouve dans la rampe a 14 % ela Cot des Gardes, entre Chaville et la foret el la contra chaville et la foret el souplesse du nouveau moteur M 62 S de 270 chevaux. Certains démonstrateurs n'hésitent pas à effectuer un démarrage en côte pour les clients incredules, ce qui tié, à cause du nouveau servo-débrayage à course réduite de marque Toca de marq

sions de fumée (on ne parlait pas de pollution en termes aussi détaillés qu'aujourd'hui) et avec moins de bruit et de sollicitations mécaniques et thermiques. C'est le rêve ! Unic prend donc la licence d'application du dernier procédé d'injection Saurer, parachève l'adaptation et la mise au point au cours du premier semestre 1966, lance des véhicules d'essai sur des parcours très sélectifs en Auvergne pour tester le refroidissement, avec l'objectif d'être fin prêt pour le Salon d'octobre. Le pari est tenu. Les moteurs à quatre, cinq, six et huit cylindres deviennent respectivement M 32 S de 135 chevaux, M 52 S de 165 chevaux, M 42 S de 200 chevaux et M 62 S de 270 chevaux. Mieux, Unic ose de nouveau faire état des valeurs de couple maximum. Il suffit d'ailleurs de se mettre au volant pour en être convaincu : les moteurs sont souples et reprennent très bien à bas régime, le bruit est atténué et la

conduite est plus détendue. Le moteur V8 M 62 S conserve les cotes d'alésage (119 mm) et de course (121 mm) du V8 M 62, et donc sa cylindrée de 10,77 litres. La chambre de combustion est logée dans le piston en aluminium forgé et l'injecteur est centré. Les chemises sont du type humide et movibles et la distribution est à l'arrière. Le groupe développe 270 chevaux à 2 600 tr/mn avec un couple maximum de 84 m.kg 400 tr/mn. Sur la bascule le M 62 S accuse 910 kg à sec.



C'est la grande première pour le T 270 A au salon de Paris 1966. Le basculeme C'est a glande priemer pour le 1704 au saion de rais 1906. Le obsecutient de sa cabine s'effectue avec une pompe hydraufique et un vérin à simple effet. Pour la rabattre, il faut plus ou moins l'aider à passer le point d'équilibre, suivant l'assiette du véhicule, puis contrôler sa descente avec le robinet de la pompe. Le levier de vitlesses et celui du frein à main traversent le plancher de la cabine par des orifices ad hoc. A la fin de l'opération, il y a toujours un moment de suspens au cours duquel le conducteur ou le mécanicien essaye de se souvenir si le levier de vitesses a bien été ramené au point mort...



Des innovations tous azimuts

Les progrès ne se limitent pas aux moteurs. La cabine avancée fixe n'est vraiment pas compatible avec le moteur en V, d'autant plus que les injecteurs sont maintenant implantés au centre de la culasse et que, dans les années soixante, ces derniers doivent être facilement accessibles, les contrôles de tarage étant fréquents. Unic se lance donc, avec l'aide de son fournisseur Genève, dans la transformation de la cabine fixe en cabine basculante. Comme sur la série Vosges depuis 1965, le radiateur est surbaissé et le ventilateur fixé directement en bout de vilebrequin. Ce qui peut paraître une péripétie technique n'intéressant que les puristes explique en fait l'aspect très particulier de la face avant de la nouvelle cabine : une grille (ou plutôt un grillage!) Après des essais prolongés, Unic signe en février 1970 un contrat avec la République populaire de Roumanie, dont la première tranche porte sur 63 tracteurs T 270 RA qui sont livrés en mai-juin de la même année. Les véhicules sont peints dans une jolie couleur bleu ciel

Au Salon 1968, Unic occupe le fond du hall Renan et aligne ses camions comme à la parade. Les drapeaux portent en alternance les noms d'Unic et de Fiat, la distribution des camions de la marque italienne étant alors assurée pa le réseau Unic. Les liens avec Fiat ont été resserrés depuis la création de FFSA (Fiat France société anonyme), qui regroupe les activités industrielles et commerciales de Fiat en France. Les véhicules visibles sur la photographie sont, de gauche à droite, un Izoard 270, un T (ou P) 200 A GR (à cabine basculante et moteur six cylindres de 200 chevaux), un P 200 A, un Fiat 682, un P 9 A Vosges à cabine basculante et deux autres Fiat.





Ci-contr Le 6 octobre 1969, au Bowling de Paris, Unic fête le 4000' camion à moteur V8 sort des usines de Sursense-Puteux et présente en anticipation son nouveau V.835 é a l-488 litres de cylindrée et 340 chevaux. Jacques Vandamme, vicedirecteur général de FFSA et directeur général d'Unic, poes à côte d'un T 270 A dont il a mene l'aventure industrielle.

Ci-come page un'onte.
Les d'abbisements Genève
à l'vry (Val-de-Marne),
produseul les cubines avancées
d'études, Gérard Girod-a-Petit-Louis, étudie une refonte de la face avant de la cabine des 270,
avec abbisement du pare-brès en comment de parrès en comment de la cabine de la face avant de la cabine des 270,
avec abbisement du pare-brès en comment de la face avant de la cabine des 270,
avec abbisement du pare-brès en care la face de la face avant de la cabine fixe, dont la variante baseultate sera étudie sur internation de la face de la fac

LES UNIC A MOTEUR V8 CARACTERISTIQUES DE PREMIERE HOMOLOGATION

		CARACTERIS	IIIQUES	CARACTERISTIQUES DE FREMIERE HOMOLOGATION							
Туре	Cabine	Configuration	PTC	Capacité AV/AR	PTR	Date de réception	1 ^{er} N° de chassi				
MZ 221	Semi-av.	Porteur	19 T	6,5 T / 13 T	35 T	21/10/64	321.001				
MZ 221 T	Semi-av.	Tracteur	18,2 T	6T/13T	35 T	19/11/64	321.002				
MZ 221 6 x 4	Semi-av.	Porteur	26 T	6,5 T / 21 T	35 T	13/07/65	321.120				
MZ 221 T Ni	Semi-av.	Tracteur	16,7 T	6,5 T / 11,5 T	35 T	23/06/65	321.042				
MZ 222	Avancée	Porteur	19 T	6,5 T / 13 T	35 T	29/01/65	522.001				
MZ 222 6 x 2	Avancée	Porteur	26 T	6,5 T / 21 T	35 T	21/12/65	522.175				
MZ 222 T	Avancée	Tracteur	18,2 T	6T/13T	35 T	29/01/65	522.002				
MZ 222 TL	Avancée	Tracteur	17 T	5,4 T / 11,8 T	35 T	14/09/65	522.026				
P 270	Semi-av.	Porteur	19 T	6,5 T / 13 T	35 T	06/09/66	270.000				
P 270 CH	Semi-av.	Porteur	19 T	6,5 T / 13 T	35 T	13/09/66	270.007				
P 270 CH 6 x 4	Semi-av.	Porteur	26 T	6,5 T / 21 T	35 T	04/10/66	270.002				
PB6-270 6 x 4	Semi-av.	Porteur	26 T	6,5 T / 21 T	35 T	30/05/68	270.650				
T 270	Semi-av.	Tracteur	18 T	5,4 T / 13 T	35 T	31/08/66	270.001				
P 270A	Avancée	Porteur	19 T	6,5 T / 13 T	35 T	08/10/66	275.000				
P 270A 6 x 2	Avancée	Porteur	26 T	6,5 T / 21 T	35 T	16/02/67	275.027				
T 270A	Avancée	Tracteur	18 T	5,4 T / 13 T	35 T	10/10/66	275.001				
T 270RA	Avancée	Tracteur	19 T	6,5 T / 13 T	35 T	30/05/67	275.205				
T 270A 6 x 4	Avancée	Tracteur	22 T	6T/18T	35/38 T	19/01/68	275.710				
P 270A2	Avancée	Porteur	19 T	6,5 T / 13 T	35/38 T	25/03/70	295.040				
P 270AB	Avancée	Porteur	17,5 T	6,5 T / 11,5 T	34,99 T	05/04/71	296.502				
P 270AD	Avancée	Porteur	18.5 T	6.5 T / 13 T	35/37,5 T	03/11/71	296.581				
P 270A2M	Avancée	Porteur	19T	6,5 T / 13 T	38 T	12/06/74	27.001				
P 270A 6 x 2.2	Avancée	Porteur	26 T	6.5 T / 21 T	35/36,75T	19/11/71	365.001				
T 270A2	Avancée	Tracteur	19 T	6,5 T / 13 T	35/38 T	23/04/70	295.001				
P 340	Semi-av.	Porteur	19 T	6,5 T / 13 T	35/38 T	10/09/71	342.002				
T 340	Semi-av.	Tracteur	19 T	6,5 T / 13 T	35/38 T	19/12/69	340.000				
P 340A	Avancée	Porteur	19 T	6,5 T / 13 T	35/38 T	02/04/71	350.101				
T 340A	Avancée	Tracteur	19 T	6,5 T / 13 T	35/38 T	25/03/70	345.000				
T 340A 6 x 4	Avancée	Tracteur	22 T	6,5 T / 17 T	35/38 T	16/10/72	385.005				
T 340A 6 x 2.38	Avancée	Tracteur	19,5 T	9,5 T / 10,5 T	38 T	13/12/74	150.001				
27.64 6 x 4	Semi-av.	Porteur	26 T	6,5 T / 20,5 T	35/38 T	24/06/70	272.000				
27.66 6 x 6	Semi-av.	Porteur	26 T	6,7 T / 20,5 T	35/38 T	08/08/69	270.980				
27.44 T 4 x 4	Semi-av.	Tracteur	19 T	6.7 T / 13 T	38 T	08/01/73	290.001				







occupe la partie basse, un large pare-brise manquant de hauteur est perché au sommet, tandis que l'espace intermédiaire se voit comblé par l'empilage de la trappe de remplissage d'eau du radiateur, du monogramme Unic et de la prise d'air du chauffage. Au final, le véhicule ressemble plus à un prototype d'essai camouflé qu'au dernier né des grands routiers. En fait, le temps et l'argent sont comptés et la belle étude de style avec pare-brise abaissé nécessiterait un délai de mise en fabrication trop long et surtout des investissements trop conséquents. Après tout, on est dans le domaine de l'utilitaire, et pour l'esthétique, on verra plus tard ! La direction commerciale entérine la proposition de la direction technique et les stylistes du terrain s'en donne à cœur joie pour égayer ce mur triste avec de savantes découpes bicolores et des bandes décoratives. Le meilleur côtoie le pire mais on peut imaginer ce qu'aurait pu être l'Izoard 270

Circumy Ce beau clické des stablissements Delican d'Arthenny (Ladrech, luise apparaire, de druite à gualen, un MZ 96 CA Vercors (de trois-quarts arrire), un tracteur IZ 270 A Zuardu, un MZU 36 Saverno de 1961, un port-fers PF IZ à moteur six cylindres de 200 che sanz, deux autres MZ 96 CA Vercors (et un MZU 36 Vercors de 104) à cabine semi-avancée Tout anofid, on désingue deux modères de la câtine serie dy variasemblablement des ZU 82 de 1960.





Ci-contre

Unic vend des véhicules en Afrique francophone de façon régulière. Ici, un tracteur T 270 descend d'un bac sur le Niger avec une semi-remorque Titan à citernes séparées qui rappelle un modèle apparaissant dans le film « 100 000 dollars au soleil ». Le pare-chocs est du type chantiers et le réservoir, normalement placé côté droit sous la cabine, a été repositionné en travers du châssis.

Ci-dessous L'entreprise Douanne, qui exploite plusieurs sablières dans la région de Montargis, possède ce tracteur T 270 A Izoard.

en extrapolant le restylage de la série Vosges qu'Unic réalise en 1974, suivant des dessins originaux établis chez Genève en 1967, pour la petite cabine comme pour la grosse.

Une gamme chantier complète

Au Salon 1966, Unic lance une série de modèles 4 x-2 et 6 x 4 à cabine semi-avancée destinés aux chantiers, qui se distinguent des modèles routiers par un certain nombre de renforcements, un essieu avant presque droit, des suspensions rehaussées et des pare-chocs anguleux plus rustiques surmontés d'une barre de protection des phares. La motori-

Sur ce T 270 A 6 x 4 des transports Vasselin du Havre, les pneus D 20 d'origine ont été remplacés par des F 20 dont la capacité permet d'encaisser les dépassements de charge, fréquents en transport exceptionnel.



En bas à gauche. La décoration en deux tons de bleu du tracteur T 270 A des transports Guillemin de Chelles (Seine-et-Marne), est très réussie. Il est vrai que cette société, qui assure la livraison de pièces de rechange de gros gabarit au départ de Suresnes, se doit de représenter dignement la marque Unic.



Ci-dessous Ce bel ensemble emmené par un T 270 A immatriculé en avril 1969 appartient aux Cidreries réunies. e entreprise dont le siège est installé à Paris.





La famille des 270 à cabine semi-avancée conserve l'allure imposante et inimitable de ses prédécesseurs les MZ 221. Mis en service en septembre 1967, c e P 270 des transports rouennais André Delamare affiche un bel équilibre de lignes.

Ci-dessous à droite.
Les P 270 et T 270 peuvent
être dotés d'une cabine
couchette, comme le prouve
ce tracteur des transports
Chatelain, de Rennes (Ille-etVilaine), qui décharge ici
des rouleaux de papier.







Ci-dessus.
Ce porteur P 270 A et sa remorque des transports Istin assurent un service régulier sur Nantes et Paris au départ du Flinisère sud en transport de marée. La caisse isotherme est chargée de poisson et de pains de glace pour en assurer la conservation. Le camion s'allège ainsi progressivement au fil des kilomètres...

Ci-contre. Les transports Jean-François Moreau, de Landemont (Maine et-Loire), font tourner une belle flotte d'Unic T 270, tel celui-ci, attelé à une de premières semiremorques céréalières Bénalu en aluminium.



sation est assurée par le nouveau six cylindres M 42 S de 200 chevaux et, bien entendu, par le V8 M 62 S de 270 chevaux. Les modèles animés par ce dernier groupe se nomment P 270 CH et P 270 CH 6 x 4. Fort du succès encourageant des premiers 6 x 4, Unic a conservé le même type de suspension arrière, mais avec des ponts Eaton à deux vitesses, ce qui permet de se passer de la boîte de relais et de disposer néanmoins de deux gammes de huit vitesses. C'est là que les choses se gâtent, parce que les conducteurs décident souvent de changer de gamme lorsqu'ils sont en difficulté. Le pont qui est alors sous couple refuse le changement alors que celui qui est libre l'accepte. La discordance qui en résulte au redémarrage est très préjudiciable à la mécanique. Un système de sécurité supprimera rapidement le problème mais la puissance du moteur de 270 chevaux incite les utilisateurs à surcharger copieusement les véhicules (des inspecteurs techniques pèseront des P 270 CH 6 x 4 à plus de 50 tonnes !). (à suivre)

Ci-contre. Le P 270 CH 6 x 4 est aisément reconnaissable à son pare-choes renforcé anguleux muni de barres de protection de phares. Ces derniers sont toujours au nombre de quatre, comme sur les modèles routiers, mais deux d'entre eux sont intégrés au pare-choes.





LES UNIC A MOTEUR V8

TROISIEME PARTIE: TOUJOURS PLUS FORT

En juin 1970, Unic présente à son réseau le T 340 A, un véhicule équipé du nouveau moteur V 85 S et de la cabine avancée du Groupe Fiat-Unic.

par Etienne CADET

uit mois se sont écoulés depuis l'annonce du lancement du nouveau moteur V 85 S et, pendant quece dernier accumule voir et de relation de l'estate de la couveil et d'estate s'est l'at route, les ingénieurs du hureau d'études Unic planchent sur ... le plancher de la nouveille cabine. Ils se sont opendant pas les maîtres d'euver principaux de ce projet, Fiat ayant dévelopé cette cabine pour ses nouveaux haust de gamme, les 60 N 1 et 61 P II., dans une version fixe et avec un capot moteur intérieur séparant totalement le poste de conduiré ut siège passager. Unic a été chargé d'étudier pour ses propres besoins la version basculante doét ét un nouveau soubsessement articulés sur l'avant.





Ci-dessus.
La cabine basculante Groupe
adoptée sur les modèles Unic
se distingue de la cabine fixe
des Fiat par un espace plus
important entre calandre
et pare-chose et bien entendu
par les sigles. Les marchepieds
sont également différents,
avec une première marche
relevable sur la cabine Unic.

C'.dessous.

La cabine bascule avec un seul vérin situé du côté droit et actionné par une pompe hydraulique à double effet.

On peut identifier le type de moteur V8 au nombre de vis fixant le cache-cublueturs sous les lettres Unic : une vis pour le Me 32 S (comme sur cette photographie) et deux pour le V8 S.L. préservoir d'eau est positionné transversalement derrière le moteurs.

Grâce à l'implantation reculée du V8 et au surbaissement du radiateur, la cabine peut être équipée d'un troisième siège. On peut s'étonner de la coexistence de deux versions de cabine, l'une fixe et l'autre basculante, mais Fiat joue la carte de la simplicité, voire de la rusticité. En effet, la marque règne en maître sur un marché fiablen protégé par un code la route très particulier. La coucurrence des constructeurs européens et de leurs solutions innovantes n'a pass d'emprise sur la clientéle et ne pousse pas à la créativité. Même en France, il existe une clientèle pour le 619T1, un tracteur router amimé par un gros six cylindres en ligne de 285 chevaux SAE, et le réseau Unic saisti cette opportunit en le diffusant parallèlement au T270 A2 à modeur V8.

Le nouveau moteur V 85 S

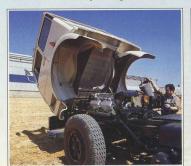
Résultat d'une évolution du M 62 \$, ce groupe a dome naisance à des modiles intermédiaires qui n'on i jamais débouché sur une production de série. En fait, dès le princups 1967, c'e st-à-dires is mois après le début de production du M 62 \$, um M 63 \$ tourne au banc: 11 à agit d'un M 62 \$ avec un alesage porté à 125 mm et des cultidaires inchangées. Avec 10 % de cylindrée en plus, soit 11.88 litres, puissance augmente d'autant mais le moteur ne « la trespi-

re » pas vraiment bien. Les motoristes d'Unic veulent aller plus loin et, en décalant légèrement les deux lignes de cylindres l'une par rapport à l'autre, ils arrivent à loger des chemises de 135 mm d'alésage et l'embiellage. Début 1968, le V 84 S (on a ici choisi une dénomination qui reflète mieux l'architecture) tourne au banc et passe le cap des 310 chevaux SAE à 2 600 tr/mn. Il est doté de nouvelles culasses et « respire » parfaitement. C'est un moteur de près de 14 litres développant sa pleine puissance à 2 600 tr/mn, ce qui est très impressionnant à entendre ! Mais la direction technique est perplexe. On parle en effet de plus en plus d'un coefficient de 8 ch/tonne de poids total roulant que les Allemands voudraient faire entrer dans les directives européennes en gestation; on parle aussi de 40 tonnes de PTR, au lieu des 35 tonnes alors en vigueur. Le calcul est simple, il faut 320 ch DIN pour être prêt pour l'Europe et aussi pour convaincre les partenaires du Groupe Fiat que le moteur V8 Unic serait un bon moteur pour tous. Mais le V 84 S est bruyant. Il y a donc de multiples raisons d'aller plus loin et, comme il n'y a semble-t-il plus rien à gagner sur l'alésage, on allonge la course de 121 à 130 mm et l'on réduit le régime maxi de 2 600 à 2 400 tr/mn. C'est ainsi que le V 85 S voit le jour début 1969, avec 135 x 130 mm d'alésage/course et une cylindrée de 14,88 litres. Il est réglé pour 340 chevaux SAE à 2 400 tr/mn et un couple maximum de 110 mkg à 1 400 tr/mn. Lorsque le V 85 S est annoncé au réseau fin 1969, les moteurs d'endurance ont dépassé les 2 000 heures à pleine puissance au banc sans trace de fatigue.

Les Unic 270 et 340 à cabine avancée

Le nouveau moteur V 85 5 équipe d'abord le tratetur à cabine semi-avancie parce que c'est techniquement plus facile, et le T 340 qui en résulte est réceptionné aux Mines dès le 19 décembre 1969. C'est nature le tour du T 340 Å à cabine avancée le 23 mars 1970, et les porteurs suiven en 1971, le 730 Å c empart et le P 340 å ca pot en estembre. Par rapport aux P 270 Å, les empattements son toujours au nombre de quatre, mais 180 not été légèrement augmentés pour tenir compte du porte-à-faux avant un peu plus court sur la cabine forupe (1 400 mm au lieu de 1477 mm

Dans sa version basculante étudiée par Unic, la cabine Groupe comporte un passage au centre et peut recevoir un troisième siège, ce qui sera apprécié sur les Verros et 2º 200 A2 qui sont équipés de la même cabine. Quand on bascule la cabine, le levier de vitteses articule sur le plancher se déboite d'un entonoir fixé sur le chiasis. Le frein à main traditionnel est remplace par une commandes sibres sous la plancher de dord actionnait puemménquement de cabine est particulièrement Ainsi, le plancher de cabine est particulièrement Ainsi, le plancher de cabine est particulièrement





Ci-contre.

Ce T 340 A des transports Désert de La Guerche est repris dans nombre de publicités Unic de 1971 pour illustrer le nouveau transport international rapide.

Au centre.

Les transports Capecci de Grenoble figurent parmi
les premiers utilisateurs de T 340 A. Amateurs de véhicules
de fortes puissances, ils resteront fidèles à Unic puis à Iveco.

sur la cabine fixe Genève. Il en est de même pour les trateurs, où les empatements de 3 400 et 4 000 mm remplacent ceux de 3 300 et 3 900 mm. Ce n'est pas tout : avec le couple maximum de 110 mkg du V8 S. Il flat une autre boîte de vitesses que la B 181 des 270 et (nouvel exemple de la polítique d'échange des organes). Unic choisit la E 90 de Fiat dams sa version avec dermier rapport en prise directe, qui est baptisée B 190 pour la circonstance. C'est égament une boîte de vitesses synchronisée à huit rapports. Les quatre principaux sont enclanchés au levier avec une assistance pneumatique tandis que les demi-rapports sont présélectionnés à l'aide d'un interrupteur place sur le colé du pommeau de levier. C'est ainsi un vértiable régal de passer les vitesses, à peine peut-on reprocher à la grille d'être inversée sur les modèles à cabine vavance.

Les porteurs et tracteurs équipés du « petit » V8 et de la nouvelle cabine basculante prennent le nom de P 270 A2 et T 270 A2 et sont bien entendu proposés avec les mêmes valeurs d'empattement que les 340.

Coopération au sein du Groupe...

Parmi les trois partenaires du Groupe figure un puissant généraliste, Fiat, chez qui le véhicule industriel cohabite avec l'automobile à Mirafiori, et deux « petits », OM et Unic, qui ne construisent que des camions et qui ont établi une coopération fructueuse. Depuis le début des années soixante. Unic commercialise en effet les véhicules OM de petits tonnages en complément de sa gamme et depuis 1967, les échanges de composants, moteurs et ponts arrière, fonctionnent très bien. Il est donc naturel qu'OM, qui dispose en Italie d'un réseau de concessionnaires indépendants de Fiat, choisisse les 340 Unic pour compléter sa gamme par le haut après l'arrêt du Titano. Au cours de l'année 1970, deux ingénieurs d'OM sont détachés au bureau d'études Unic de Suresnes pour étudier l'adaptation des 340 au marché italien. Ils retiennent donc la conduite à droite, toujours obligatoire en Italie, le circuit de freinage très particulier

Ci-dessou.

- La Cabca, Coopérative agricole de céréales du bassin de l'Adour, utilise une flotte d'Unic dont ce porteur P 270 équipé d'une benne Marrel immatriculé en octobre 1969 et ce T 270 A2 estaté à une semi-ramorque benne céréalis
- équipé d'une benne Marrel immatriculé en octobre 1969 et ce T 270 A2 attelé à une semi-remorque benne céréalière et mis en service en septembre 1971.











Ci-dessus. Unic vend également ses camions en Belgique par l'intermédiaire des Etablissements Mannes. Témoin, cette flotte de tracteurs T 340 A des Transports Muller de Serains.

En hout.

Ce T 340 A de 1973 arbore le gros logo 340 réclamé par le réseau Unic pour metre en valeur la puissance de la motorisation. Ce véhicule appartenant aux transports Castan, en Lozère, apporte son chargement à Port-Saint-Louis-du-Rhône (Bouches-du-Rhône), un port spécialés dans le trafie du bois.

Ci-dessous. Ce superbe tracteur T 270 A2 et sa semi-remorque frigorifique sont immatriculés en Haute-Savoie et portent les couleurs d'Entremont, une société savoyarde qui produit



imposé par le code transalpin et un châssis de 6 x 4 avec suspension arrière cantilever pour les deux ponts moteur. Les OM 190, porteurs et tracleurs 4 x 2, et OM 260, porteurs et tracleurs 6 x 4, sont lancés au salon de Turin en avril 1971. Il n'existe pas de modèle à deux essieux directeurs pour concurrence les Fiat 691, qui servent aux carrossiers italiens pour elaborre les fameux «mille-pattes » 8 x 2. En revanche, des OM 190 et 260 à poste de conduite à gauche sont fabriqués pour certaine pays d'Europe, tels la Belgique, où OM a un importateur. La production de tous les OM 190 et 260 est assurée par Unic à Sureep par Unic à Sureep

... mais concurrence sur les moteurs

Lorsqu'on aborde le sujet des moteurs, les trois mousquetaires Fiat, OM et Unic, sont en réalité quatre avec Saurer, qui demeure un interlocuteur incontournable. Depuis de nombreuses années, Saurer est en effet le motoriste d'OM, et assure à ce titre l'étude et le développement des moteurs, OM en assurant la fabrication dans ses usines de Brescia. Unic fait appel à Saurer pour l'injection et l'étude des conduits d'admission des culasses de ses moteurs. Saurer développe pour sa part un V8 qu'il espère vendre au groupe et en dérive un V6 qu'il envisage d'utiliser sur ses propres camions. Pour compléter le tableau des prétendants à la fourniture d'un « gros » moteur, il faut ajouter Berliet qui, par ses relations étroites avec Citroën (les deux marques appartenant à Michelin), est susceptible d'intégrer le groupe Fiat. Le Lyonnais propose le V 835, un groupe encore à l'état de prototype puisqu'en 1970 le public ne connaît que le V 825, présenté au salon de Paris sur le TR 300. Lorsqu'on évoque le V8 Berliet, certains voient en lui une filiation avec le V8 Unic.

Il n'en est rien, bien qu'il y ait eu des transferts d'ingénieurs d'Unic vers Berliet entre 1965 et 1968 et de cadre supérieur dans l'autre sens (Jacques Barbet, ancien directeur de l'usine Berliet de Bourg-en-Bresse est ainsi devenu directeur général d'Unic). Les deux moteurs V8 diffèrent notablement, même s'ils affichent les mêmes cotes d'alésage et de course. De plus, les moteurs d'origine sont différents, le V 825 Berliet ayant un alésage de 125 mm et une course de 130 mm alors qu'Unic est passé du M 62S au V 85 S par un prototype super-carré. Il existe cependant un petit air de ressemblance parce que, sur chaque moteur, les culasses couvrent deux cylindres, mais l'implantation des injecteurs et la circulation d'eau sont foncièrement différentes. Plus important encore, la distribution est à l'avant sur les V8 Berliet et à l'arrière, près du volant moteur, sur les V8 Unic.



Le choix de Fiat, ou la raison du plus fort

Le V 85 prend un départ brillant, les performances des 304 6 bainsent les utilisateurs qui ne comprement pas pourquoi le sigle 340 est si discret sur la calandre, ils veulent que tout le monde sache qu'il spossédent un vrai « seigneur de la route ». Unic a pu investir dans un centre d'usinga Bar qui, à parti de 1972, est capalde de produire 20 bloesmoteurs V8 M 62 S et V 85 S par jour. Tout semble aller pour le mieux.

L'inconvénient d'être le premier, c'est que l'on dévoile à la fois ses points forts et ses faiblesses. Unic va en faire l'amère expérience. Les experts du Groupe se penchent sur les premiers moteurs d'endurance et prodiguent des conseils qui sont appliqués au fil des mois, parmi lesquels des bons et des moins bons. Mais on ne le saura que plus tard et l'expérience profitera surtout au futur V8 Fiat. Car l'Italien décide finalement d'étudier son propre V8. Question d'amourpropre ? Peut-être. Stratégie de gamme ? Sûrement ! La cylindrée du V8 Unic (14,88 litres) se révèle trop proche des 13,8 litres du nouveau six cylindres 8210. Le V 85 S arrive au bout de son développement et il est un peu juste pour 320 ch DIN. On peut difficilement l'imaginer à 352 chevaux pour un poids total de 44 tonnes, sauf en version suralimentée mais ce concept n'est pas encore à l'ordre du jour chez Fiat. Dans le V8 Fiat type 8280, on retrouvera beaucoup de solutions du V8 Saurer, l'expérience du V 85 S Unic et les résultats des essais au banc du V 835 Berliet pra-



Ci-de:

La Routière Colas, célèbre entreprise de construction de routes, est dans les années soixante-dix une grosse utilisartice d'Unic à moteur V8. Elle possède notamment une importante flotte de 2764 6 x 4 benne, ainsi que des T 270 A 2 à cabine basculante et des T 270 à capot. Ce sont quatre exemplaires de ce dernier type qui sont lei photographics sur le pont de Saint-Nazaire, en cours d'achèvement en cette année 1975.

.

Un tracteur T 340 A immatriculé dans le Vaucluse et sa semi-remorque fourgon isotherme longent le Rhône en Avignon et passent devant le pont construit par Saint-Bénézet. Le tracteur porte le gros logo 340.

.

Les porteurs et tracteurs à cabine semi-avancée sont de plus en plus cantonnés dans les travaux difficiles, comme ce P 270 grumier landais équipé d'une grue repliable Monda 6000. Même avec un essieu supplémentaire sur le triqueballe, l'ensemble dépasserait sans aucun doute le poids maximum autorisé par le Code de la Route!

Ci-desso

L'inévitable 6 x 2 existe en motorisation 270 chevaux. Il est annoncé dès le salon de Paris 1970, en deux empattements, le plus long (5,075 m + 1,35 m) permettant de carrosser au maximum autorisé par le Code de la route, c'est-à-dire avec une longueur totale de 11 mètres. En revanche, la réception par type du P 270 Å o x 22 ne sera effective qu'un an après, en novembre 1971.









Ces deux tracteurs prêts à être livrés sont munis de leur roue de secours en fixation provisoire à l'arrière du châssis. Comme c'est l'usage, ils ont déjà reçu leur immatriculation de la gendarmerie nationale.

En 1974, Unic obtient de l'armée française un contrat portant sur la fourniture de 250 unités par an En 1974, Unic obtient de l'armée française un contrat portant sur la tourniture de 250 unités par an du modèle J°270 à 2M, un porteur-remorqueur equipé d'un plateau à ridelles bàclée Heuliez et destiné au transport de matériel entre les magasins militaires. A l'intérieur du plateau sont stockées des banquettes repliables pour un éventuel transport de troupes. Le 7270 à 24 est le premier Unic à recevoir un freinage conforme au Code européen. Il sera produit à 500 exemplaires. A côté du gros porteur figure un XU 4 x 4, prototype de camion « quatre tonnes utiles » alors en phase d'expérimentation dans l'armée.

Les OM 260 reçoivent une suspension arrière de type cantilever totalement différente de celle des Fiat 697 et des Unic 6 x 4 et 6 x 6, qui font appel au balancier Hendrickson. Les ponts sont à réducteur dans les moyeux. On retrouve a cette configuration quatre ans plus tard, via Magirus, sur les 6x4 Iveco.

tiqués chez Fiat. En attendant, il faut vivre et Fiat n'hésite pas à commercialiser en Allemagne les Unic 340 sous le nom de Fiat 190 et 260. Aménagés pour le code allemand, ils sont homologués en juillet 1972 auprès du Tüv à 16 tonnes de poids total en charge pour les 4 x 2 et 22 tonnes pour les

Des tracteurs Unic V8 à trois essieux

Pour respecter la charge maxi de 10 tonnes par essieu imposée dans leur pays, les constructeurs allemands ajoutent un troisième essieu sur le tracteur. Certains transporteurs français effectuant des trafics sur l'Allemagne et cherchant à respecter la limite des 10 tonnes sur le pont, sont demandeurs de ce type de matériel. La société Serma, concessionnaire Unic à Bourg-en-Bresse, fait une tentative en 1971 en montant devant le pont arrière d'un tracteur T 270 A2 empattement long un troisième essieu autovireur et relevable. La mise au point du véhicule se révèle délicate et bientôt inutile car les constructeurs français obtiennent un appendice au Code de la route en décembre 1972, qui lie le poids total roulant maximum d'un ensemble à la charge maxi de l'essieu (ou des essieux) moteur(s) avec un coefficient de 3,5. Cette manœuvre est dirigée contre Mercedes, dont le tracteur LPS 2024 à deux essieux directeurs donne de l'urticaire aux constructeurs français. Avec 10 tonnes sur le pont, ce dernier plafonne maintenant à 33 tonnes, ce qui

Les OM 190 et 260 se différencient des Unic 340 par la position de leur poste de conduite (à droite pour l'Italie), par leur calandre spécifique et par leurs jantes Trilex démontables en trois parties.





Ci-contre Le tracteur à trois occiony T 340 A 6 x 2.38 permet d'utiliser à 38 tonnes de PTR des semiremorques à deux essieux dans toute l'Europe. La répartition de charge est excellente et le comportement routier exemplaire, grâce aux deux essieux directeurs.



le place hors marché. Avec 10,5 tonnes, le maximum autorisé en France sur un essieu en combinaison, il est possible d'atteindre 36,75 tonnes. Mais, au printemps 1973, avec l'augmentation du poids total à 38 tonnes, le même coefficient de 3,5 donne un coup fatal aux porteurs et tracteurs 6 x 2. Certains transporteurs sont toujours demandeurs pour circuler en Europe avec des semi-remorques à deux essieux et, avec l'aide de son concessionnaire SDVI de Nantes, Unic développe un tracteur à deux essieux directeurs sur la base du T 340 A de 4 mètres d'empattement. En échange de solutions techniques pour l'application du freinage européen, Berliet et Saviem ne s'opposent pas à ce qu'Unic obtienne une dérogation en octobre 1974 pour réceptionner à 38 tonnes de PTR son T 340 A 6 x 2.38, qui est présenté au salon de Paris. Il y aura de fidèles partisans de la formule mais, dans la majorité des cas, les transporteurs continueront de rouler dans l'Hexagone avec des ensembles à quatre essieux ou remplaceront leurs semi-remorques à deux essieux par des modèles à train tridem.

Unic développe aussi une version française du tracteur 6 x 4 conçu pour OM, le T 340 A 6 x 4, qui est réceptionné en octobre 1972 comme un tracteur routier à 38 tonnes de PTR, d'éventuels dépassements pouvant être traités sous couvert d'une réception à titre isolé. Le T 340 A 6 x 4 pèse deux tonnes de plus que la version 4 x 2, ce qui va limiter

La fin des V8 routiers

Au Salon de 1974, si les tracteurs 340 sont toujours en vedette, c'est parce que leurs remplacants ne sont pas encore tout à fait prêts. Car tout est déjà joué : Fiat développe de nouveaux hauts de gamme qui vont apparaître pendant l'été 1975 et Unic prend la responsabilité de la gamme moyenne pour l'ensemble du groupe. La production des 340 A et 270 A2 se prolonge au cours de l'année 1975 et même au-delà pour les modèles pour l'armée.

Les motoristes d'Unic ont tiré du V 85 S un V 86 S de 15,55 litres de cylindrée, en portant l'alésage à 138 mm. Ce groupe tourne au banc dès 1971 et sur véhicule d'essai à partir de 1972. Le gain de puissance par rapport au V 85 S est d'environ 20 chevaux. Ils ont aussi fini par résoudre les problèmes des V 85 S qui irritaient les clients et les moteurs de dernière génération atteignent un très bon niveau de fiabilité. L'expérience du V 86 S profitera au V8 Fiat en cours de développement.

Si le V 85 S disparaît, les moteurs V8 M 62 S n'ont en revanche pas fini leur carrière car les 6 x 4 et 6 x 6 qu'ils équipent connaissent de beaux succès à l'exportation et n'ont pas encore de remplaçants. Mais ceci est une autre histoire



Les Transports Sciacqua, de Jonquières (Vaucluse), figurent parmi les premiers acheteurs de T 340 A 6 x 2.38 pour leurs citernes alimentaires en inox et utiliseront ces tracteurs pendant de phayanges amples. Sur la modèlle de ce cliché an cours d'impartieurlaine, la metie control de la control d ur le modèle de ce cliché, en cours d'immatriculation, la partie centrale de la calandre, marquée Unic-Fiat depuis le Salon de 1974 a été remplacée par un panneau de couleur différente avec sigle Unic! La semi-remorque Coder porte le nom du client, « Sélection des vins de l'Arc », d'Orange

Ce T 270 A2 modifié par la société Serma de Bourg-en-Bresse est équipé d'un essieu intermédiaire autovireur qui peut être relevé pour augmenter l'adhérence, pour rouler à vide et pour les marches arrière. Il est ici piloté par Jeannot Millet, le dynamique concessionnaire Unic, devant les transports Tenoux, qui font partie du même groupe familial.

