

Jean-François COLOMBET



UN UNIQUE UNIC

| Le 3766 de Moritz Thommen

Ambassadeur hors-pair de la marque Unic, Moritz Thommen était déjà à l'origine d'un véhicule unique, un T 370 A de 370 chevaux. Il a récidivé avec un véhicule beaucoup plus abouti, un 3766 6 x 6. Voici l'histoire de la bête.

Fils de l'importateur historique d'Unic en Suisse, Moritz Thommen est toujours resté amoureux de la marque française. Il s'est peu à peu constitué une jolie petite collection comptant une dizaine de modèles, depuis une automobile U 6 d'avant-guerre jusqu'au tracteur prototype T 370 A animé par un V8 réalésé de 370 chevaux. Avec sa compagne Maya, Moritz projetait depuis longtemps d'effectuer un tour du monde dans un Unic, mais pas n'importe lequel. Il a décidé de réaliser le véhicule idéal, un 6 x 6 puissant avec boîte automatique et mécanique moderne... La base retenue est un porteur 2766 destiné à la Chine acheté auprès des établissements Lorin de Montargis (Loiret) sans moteur ni

boîte. L'empattement (de l'axe de l'essieu avant au milieu du tandem arrière) a été rallongé à 4,509 m à 5,80 m; de son côté, le porte-à-faux a été augmenté de 760 mm. Moritz a monté sur son véhicule un V8 Unic V 85 S de 340 chevaux de T 340 A associé à une boîte automatique Allison 3060 à six rapports. La boîte de transfert ZF VG 500 a été révisée par ZF. Le 3466 (340 chevaux 6 x 6) a reçu des pneus 14.00 x 20 simples. La vitesse maximale théorique atteint désormais 135 km/h ! Moritz a ensuite monté un ralentisseur Telma neuf, il a révisé les ponts et remplacé les couples 18 x 36 par des 19 x 32 pour augmenter la vitesse maximum. L'installation pneumatique a été entièrement remplacée avec

des tubes en inox et des réservoirs en aluminium, les cylindres de freins sur le deuxième pont arrière ont cédé la place à des cylindres à ressort. Tout le circuit électrique est neuf; il incorpore des relais et des fusibles automatiques. Le 3466 est doté de deux réservoirs de 500 litres de gazole. La cabine était celle du 2766 de Gérard Payssan du Truck trial Europe. Moritz l'a transformée en cabine double en la rallongeant de 940 mm et en retenant des portes d'origines Unic modifiées. La suspension de la cabine a été renforcée. Quatre sièges Isri à suspension pneumatique ont été montés à l'intérieur. Le tableau de bord a reçu des appareils actuels (température et pression d'huile). Le



radiateur en cuivre est neuf et affiche une capacité d'échange eau/air augmentée de 40 %. Au final, le 3466 a reçu une peinture personnalisée neuve. Moritz a ensuite fait réaliser une caisse « vie » chez un spécialiste hollandais. Entièrement aménagée avec tout le confort, cette dernière constitue le nec plus ultra des camping-cars. Elle compte de nombreuses solutions plus ingénieuses les unes que les autres. Terminé à l'automne dernier, le 3466 est prêt pour son périple autour de la planète qui devrait le mener jusqu'en Chine. Moritz et Maya sont déjà partis le tester sur de petits voyages et son comportement a été excellent. Le grand départ est prévu pour cette année... ■

1 | Certes, d'aucuns pourront objecter que le 3766 de Moritz Thommen est un véhicule transformé, mais quel magnifique camion ! Moritz peut être légitimement fier du résultat de plusieurs années d'efforts.

2 | Moritz est parti d'un cadre de châssis complètement nu. Il l'a rallongé dans l'empattement et dans le porte-à-faux arrière.

3 | Toute la mécanique a été démontée, révisée voire modifiée, c'est le cas des ponts arrière qui ont reçu des couples plus longs. Le deuxième pont a été doté de vases de frein à ressorts.

4 | Moritz est parti d'une cabine de 2766 normale qu'il a rallongée pour en faire une cabine double. Les deux portières additionnelles ont été réalisées à partir de portières Unic.

5 | Toute la structure de la cellule a été revue, apprêtée et peinte avec soin pour une durabilité maximum.

6 | Les éléments du capot ont été redressés, apprêtés et soigneusement peints.

7 | Quatre sièges Isri à suspension pneumatique ont été montés dans la cabine pour un confort maximum, même sur mauvaise piste.

8 | Si le tableau de bord d'origine a été conservé, toute l'instrumentation a été changée pour des appareils de contrôle dernier cri...

9 | Le moteur qui a été monté sur le véhicule est un V8 mais pas le M 62 S de 270 chevaux d'origine. C'est un V 85 S de 340 chevaux de T 340 A dûment fiabilisé.

10 | Le remontage du châssis-cabine est terminé. Ce dernier est à présent prêt à recevoir sa cellule « vie », un monument de confort et d'ingéniosité...