

Jean-François COLOMBET



LES CAMIONS UNIC À CABINE AVANCÉE

| Quatrième partie : de 1966 à 1970

Plus que les MZ, les Unic des nouvelles séries P et T qui apparaissent en 1966 vont être les modèles de la marque les plus populaires, les plus répandus et, pour certains, les plus appréciés, à l'image du porteur P 200 A de 19 tonnes.

Présentée à partir de 1962, la gamme MZ s'enrichit peu à peu de nouveaux modèles qui viennent élargir encore la palette des tonnages proposés. En 1966, sur ce plan, le catalogue Unic est un des plus complets du marché, particulièrement en moyens tonnages. La gamme produite par le constructeur de Suresnes comporte également des modèles spécialement conçus pour certains marchés export dont l'Afrique du Sud, où il a installé un atelier de montage, la Côte d'Ivoire et le Niger. Les MZ sont animés par une nouvelle gamme de moteurs à injection Saurer¹. Ces derniers sont modulaires, c'est-à-dire qu'ils disposent tous de la même cylindrée unitaire, et se voient déclinés en quatre, cinq, six et huit

cylindres. Les derniers groupes lancés en fabrication sont le cinq cylindres en 1963 et le V8 en 1964. Fort de quelque 225 chevaux, ce dernier équipe le haut de la gamme, incarné par les modèles Izoard 221 et 222. Début 1966, Unic dispose donc d'une gamme mature composée de modèles récents (tous ont moins de quatre ans). Pourtant, le constructeur de Suresnes souhaite ne pas en rester là. La fiabilité générale de ses modèles est inégale. Les quatre et six cylindres sont des moteurs sans histoires mais on ne peut pas en dire autant des cinq cylindres et surtout des V8 de 225 chevaux, sources d'innombrables soucis en clientèle. Par ailleurs, la course à la puissance se poursuit et, avec les 225 chevaux seulement développés par le V8, Unic est à la peine face à Berliet dont les GR et TR 12 disposent de 240 chevaux et Saviem dont le moteur MAN des JM 240 développe 235 chevaux. Les

1. Rappelons que la Saurer a été rachetée par le groupe Simca industries, filiale française de Fiat, dont les bureaux d'études se voient donc renforcés par l'arrivée d'ingénieurs motoristes de la marque.



bases des modèles de la gamme MZ étant saines et donnant toute satisfaction, c'est donc sur les moteurs que les bureaux d'études vont plancher. Et les études menées vont concerner la gamme dans son intégralité. Tous les groupes sont revus en profondeur, mais le constructeur ne s'arrête pas là; il étudie entre autres une version basculante de sa cabine Vincennes, destinée non pas à être généralisée mais à équiper les modèles de haut de gamme. Unic fait fort en présentant au Salon 1966 de très nombreux nouveaux modèles, comme le raconte l'en-tête de l'article dédié paru dans le numéro du Salon de la revue *Le poids lourd*: « Dans le domaine des véhicules utilitaires, le grand événement de ce 53^e salon de l'automobile est sans conteste la présentation par Unic d'une gamme entièrement renouvelée et surtout la sortie de cinq moteurs diesel à injection directe Saurer qui leur confère des puissances records. Présenter à une date déterminée 38 véhicules en partie nouveaux, une cabine basculante, un aménagement intérieur des autres cabines, cinq moteurs surpuissants; préparer à quelques kilomètres du Salon un centre d'essais avec un parcours implacable (dont une côte à 14%) que peuvent sillonner 25 véhicules de démonstration; tenir secret l'ensemble de ces informations jusqu'au dernier moment, autant de performances à mettre à l'actif de la firme de Puteaux. »

DE NOUVEAUX MOTEURS

Les cinq moteurs évoqués sont les suivants :

- M 32 SD, 4 cylindres 119x101 mm, 4,493 litres, 110 chevaux à 2600 tr/mn; nouveau moteur;
- M 32 S, 4 cylindres 119x121 mm, 5,383 litres, 135 chevaux à 2600 tr/mn; remplace le MZ 32;
- M 52 S, 5 cylindres 119x121 mm, 6,729 litres, 165 chevaux à 2600 tr/mn; remplace le MZ 52;
- M 42 S, 6 cylindres 119x121 mm, 8,075 litres, 200 chevaux à 2600 tr/mn; remplace le MZ 42;
- M 62 S, 8 cylindres en V 119x121 mm, 10,766 litres, 270 chevaux à 2600 tr/mn; remplace le MZ 62.

1 | Le plus gros modèle de la nouvelle gamme Unic est le tracteur T 270 A 6x4 Izoard. Conçu pour répondre à la nouvelle législation européenne des 38 tonnes de PTR, ce dernier se retrouvera souvent utilisé en transports exceptionnels avec une monte supérieure à celle d'origine. Ce tracteur d'août 1968 des transports Vasselin du Havre (Seine-Maritime) a été réceptionné à 90 tonnes de PTR couvert de l'article R 48 du code de la route. Avec sa semi Nicolas, il paraît vraiment bien chargé.

3 | Le P 8 A de 10,990 tonnes est équipé du même moteur que le P 6 A mais il restera assez peu commandé, la clientèle préférant en général le P 8 RA doté du quatre cylindres classique de 135 chevaux.

2 | Avec ses 8,8 tonnes de PTC, le P 6 A est le plus petit modèle de la nouvelle gamme Unic présentée au Salon 1966. Il est l'un des deux châssis à être animé par le petit quatre cylindres M 32 SD de 110 chevaux, à la cylindrée réduite à 4,493 litres. Les déménagements Chenu à la Croix de Lorraine (Côtes-d'Armor) va être livré aux déménagements Marais de Rennes celui-ci en mars 1967.

4 | Le P 8 RA va devenir le modèle vedette de la gamme des Vosges. Avec ses 10,990 tonnes de PTC correspondant au seuil de la licence C et ses 135 chevaux, il s'avérera un camion fiable et endurant et sera vendu à des milliers d'exemplaires. Celui-ci est l'un des 25 véhicules de démonstration proposés à la clientèle pour le Salon 1966.

5 | Les déménageurs apprécient particulièrement le P 8 RA. Ce joli fourgon en aluminium avec capucine carrossée par Labbé à Lamballe (Côtes-d'Armor) va être livré aux déménagements Marais de Rennes celui-ci en mars 1967.





6



7



8



9

Le Poids lourd poursuit : « Par rapport aux « anciens » moteurs Unic, ces nouveaux moteurs accusent une puissance de 25% supplémentaires à 1400 tr/mn et de 17% à 2600 tr/mn; il en est de même pour le couple. Comment les ingénieurs d'Unic ont-ils pu arriver à ce résultat? Tout « simplement » en travaillant l'injection, donc le haut du moteur, et en adaptant le bas à ces hautes puissances (ligne d'arbre, coussinets, graissage, embrayage plus fort et boîtes surclassées). La culasse, les pistons et la chambre de combustion ont fait l'objet de recherches, le système Saurer d'injection directe (déjà appliqué sur les moteurs OM) étant encore amélioré par un nouveau dessin de la chambre et une étude poussée de la turbulence et de l'alimentation atmosphérique. » Les cylindrées (et donc la fameuse cylindrée unitaire) sont conservées, mais les performances des groupes sont nettement améliorées. Au régime moyen d'utilisation (1400 tr/mn), puissance et couple sont nettement supérieurs, ce qui induit une consommation notablement abaissée. Avec sa puissance de 270 chevaux, la nouvelle mouture du V8 établit un record du rapport de la puissance au litre de cylindrée et permet à Unic de reprendre la tête en France (mais aussi en Europe, pour peu de temps). Au quatre moteurs issus de l'ancienne gamme vient s'ajouter un nouveau groupe de petite cylindrée, le M 32 SD. En effet, les services commerciaux de la marque ont jugé que le M 32 S de 135 chevaux était désormais trop puissant pour les plus petits modèles. Ils en ont donc dérivé un nouveau quatre cylindres de cylindrée inférieure, obtenu par raccourcissement de la course du M 32 S de 121 à 101 mm, ce qui fait du nouveau M 32 SD un moteur super-carré, c'est-à-dire un groupe dont l'alésage est (nettement) supérieur à la course.

6 | Plus de passager possible pour ce P 9 A de 12,5 tonnes et 135 chevaux. Sur cette base, Merceron expose au Salon ce prototype de camion d'avitaillement aéroportuaire de 11000 litres baptisé Aire 71 A, sur lequel l'enrouleur et le volucompteur ont été intégrés à la cabine. La citerne descend quant à elle de chaque côté des longerons.

7 | En avril 1968, L'Argus de l'automobile essaye le tracteur T 8 RA Vosges. Doté de la même chaîne cinématique que le porteur P 8 RA, ce modèle de 19 tonnes de PTR est ici attelé à une semi savoyarde Dorsey.

8 | Du T 8 RA à attelage classique, Unic dérive le TF 8 RA doté d'un attelage automatique Far et destiné aux trafics urbains.

9 | Le montage du six cylindres CP 3 métamorphose le T 8 A qui devient T 8 AMC. Réceptionné au même PTR de 19 tonnes, ce dernier se révèle puissant et nerveux. Cet exemplaire a été racheté en août 1987 par un commerçant de Charente. (Cliché Dominique Viault)

10 | Genève, devenu filiale du groupe Fiat comme Unic, étudie ce proto-

type de cabine Vincennes à pavillon surélevé en polyester. Il restera sans suite.

11 | Dans la nouvelle gamme, les modèles Vercors équipés de la cabine large Vincennes débute à 15 tonnes de PTC (contre 12,8 tonnes sur le MZ 68 CA Puymorens) avec le P 10 A. Photographié tout neuf, ce châssis livré en mars 1967 à Vitogaz a reçu un plateau spécial pour le transport de bouteilles de gaz.

12 | Le P 10 RA affiche le même PTC que le P 10 A mais il s'en différencie par son moteur cinq cylindres de 165 chevaux, le P 10 A étant animé par le quatre cylindres M 32 S de 135 chevaux. Immatriculé en mars 1967, ce P 10 RA de la société Astram effectue la collecte des ordures ménagères en Val-de-Marne avec une benne Grange Hélico.

13 | Éminent collectionneur de camions Unic, Pascal Forestier de Tingry (Pas-de-Calais) a sauvé ce magnifique et rare P 10 RA GR, un porteur-remorqueur conçu pour la longue distance, avec un PTC de 15 tonnes seulement mais avec le six cylindres M 42 S de 200 chevaux des P et T 200.

UNE RIBAMBELLE DE NOUVEAUX MODÈLES

Les nouveaux moteurs remplacent donc les anciens sur tous les modèles de la gamme, qui se voient rebaptisés pour l'occasion, inaugurant du même coup une nouvelle typologie. Plus simple que la précédente, cette dernière fait table rase du passé et attribue un P initial aux porteurs et un T aux tracteurs. Cette lettre est suivie d'un nombre représentant la charge utile pour les modèles de gammes basse et intermédiaire, et la puissance pour les modèles de gamme haute, ce qui n'est pas sans rappeler la typologie de Saviem. Pour ses nouveaux modèles présentés au Salon 1966, Unic renonce aux noms de cols et de massifs par véhicule pour n'en retenir que trois, qui caractérisent chacun une partie de la gamme : Vosges pour les modèles de petits tonnages (8,8 tonnes à 12,5 tonnes) à cabine Auteuil, Vercors pour ceux de moyens tonnages (14,5 tonnes à 17,5 tonnes) à cabine Vincennes et Izoard pour les modèles de gamme haute (19 tonnes) à cabines Vincennes fixe et basculante. Les nouveaux modèles sont les suivants :

Pour les porteurs :

- P 6 A, PTC 8,8 tonnes, moteur M 32 SD 110 chevaux;
- P 8 A, PTC 10,99 tonnes, moteur M 32 SD 110 chevaux;
- P 8 RA, PTC 10,99 tonnes, moteur M 32 S 135 chevaux;
- P 9 A, PTC 12,5 tonnes, moteur M 32 S 135 chevaux;
- P 10 A, PTC 15 tonnes, moteur M 32 S 135 chevaux;
- P 10 RA, PTC 15 tonnes, moteur M 52 S 165 chevaux;
- P 11 A, PTC 16 tonnes, moteur M 52 S 165 chevaux;
- P 12 A, PTC 17,5 tonnes, moteur M 52 S 165 chevaux;
- P 200 A, PTC 19 tonnes, moteur M 42 S 200 chevaux;
- P 270 A, PTC 19 tonnes, moteur M 62 S 270 chevaux;
- P 270 A 6x2, PTC 26 tonnes, moteur M 62 S 270 chevaux;

Pour les tracteurs :

- T 8 RA, PTR 19 tonnes, moteur M 32 S 135 chevaux;
- T 11 A, PTR 29 tonnes, moteur M 52 S 165 chevaux;
- T 200 A, PTR 35 tonnes, moteur M 42 S 200 chevaux;
- T 270 A, PTR 35 tonnes, moteur M 62 S 270 chevaux;

Les modèles à moteur V8 de 270 chevaux sont les seuls à bénéficier de la nouvelle cabine Vincennes basculante. Montée plus haut, cette dernière perd sa face avant à deux calandres



10



11



12



13



14



15

superposées au profit d'une grille simple et unique, moins esthétique. Mais l'accessibilité est à ce prix et cette cabine se révélera fort pratique pour la dépose des moteurs sur ces modèles dont la fiabilité ne sera pas le point fort, même si elle sera en progrès par rapport aux modèles 221 et 222 précédents. Les modèles de la série Vosges sont eux aussi dotés d'une calandre simplifiée de même inspiration, ce qui permet de les différencier du premier coup d'œil des châssis MZ. Par ailleurs, Unic adopte une jolie teinte beige clair de série pour tous ses véhicules. L'intérieur des cabines réserve une bonne surprise : sur les Vosges, le moteur a été reculé. Le tunnel moteur disparaît dorénavant pratiquement sous le siège central, ce qui permet de se déplacer facilement d'un côté à l'autre de la cabine, laquelle est en outre montée plus bas d'une dizaine de centimètres par rapport aux MZ. Tous les modèles sont équipés d'un nouveau tableau de bord, d'un nouveau ciel de toit insonorisant et isolant et de nouvelles garnitures de sièges en simili et tissu respirant.



16

Tous les châssis affichant une charge de plus de 5 tonnes sur l'essieu avant sont équipés d'une assistance hydraulique de direction. Les modèles animés par les moteurs à six et huit cylindres bénéficient en outre d'une assistance d'embrayage. Les P 6 A et P 8 A sont équipés d'une boîte à quatre rapports; les autres modèles de la gamme Vosges bénéficient d'une boîte à cinq rapports. Ceux des gammes Vercors et Izoard héritent des boîtes synchronisées à 2x4 rapports de leurs prédécesseurs, avec commande pneumatique présélective, celles des Izoard se voyant convenablement renforcées pour absorber les couples des nouveaux moteurs. Les suspensions sont classiques mais, à l'instar de Berliet, Unic propose en option une suspension arrière mixte « air et lames » baptisée Isostable et faisant appel à quatre coussins pneumatiques Dunlop Pneuride, ainsi qu'à quatre amortisseurs hydrauliques. Si tous ces modèles sont présentés au Salon, leur fabrication débute quelques mois avant et les réceptions interviennent à partir de juin 1966. Ils se substituent aux modèles MZ dont la production cesse aussitôt. Affichant une présentation, une fiabilité et des performances en hausse par rapport aux modèles MZ, les nouveaux P et T vont remporter un succès mérité et permettre à Unic de maintenir voire augmenter ses parts de marché, notamment face à Berliet et Saviem. En 1968, Unic se place ainsi en deuxième position sur le marché des 19 tonnes, avec 24,8% de part de marché derrière Berliet (35,6%) mais devant Saviem (22,1%).

UNE GAMME EN PERPÉTUELLE EXPANSION

Les châssis présentés au Salon 1966 correspondent aux segments de marchés les plus porteurs. À l'instar de ce que l'on a observé pour les MZ, la gamme des P et T ne va cesser de s'enrichir au fil des années, que ce soit pour augmenter le nombre de tonnages disponibles, pour profiter au mieux des nouvelles dispositions de la législation, notamment en matière de taxe à l'essieu, ou bien encore pour répondre aux besoins particuliers exprimés par certains clients. Dès l'année suivante, en 1967, ce ne sont pas moins de 17 nouveaux châssis qui sont présentés aux Mines par le constructeur de Suresnes.

Dans la gamme Vosges, deux nouveaux tracteurs font leur entrée : le **TF 8 RA** (PTR 19 tonnes, moteur M 32 S 135 chevaux), qui n'est autre qu'un T 8 RA avec attelage automatique Far, et le **T 9 A** (PTR 20 tonnes, moteur M 32 S 135 chevaux) qui élargit la gamme par le haut.

Dans la gamme Vercors, on voit arriver le **T 10 RA** (PTR 19 tonnes, moteur M 52 S 165 chevaux), un tracteur proposé en deux empattements (3 m et 3,90 m), identique sur le plan de la chaîne cinématique au porteur P 10 RA, et qui vient épauler le T 11 A de 27 tonnes de PTR.

14 | Le P 12 A 6 Vercors est l'un des nombreux châssis à cabine Vincennes à recevoir le six cylindres OM CP 3 de 165 chevaux. Labbé a carrossé celui-ci en fourgon de déménagements intégral en polyester pour les déménagements Chatelain de Nemours (Seine-et-Marne). La calandre du véhicule a été curieusement retouchée.

15 | Le P 200 A Izoard prend la suite du MZ 124 CA Estérel. Le PTC est

le même (19 tonnes) mais la puissance passe de 160 à 200 chevaux. Ce véhicule grand routier, ici avec cabine couchette et fourgon bâché de la Carrosserie industrielle du Centre, sera très apprécié.

16 | Version tracteur routier du P 200 A, le T 200 A restera quant à lui relativement peu produit, d'abord du fait de sa puissance de 200 chevaux seulement, un peu trop modeste pour

rouler à 35 tonnes de PTR, ensuite parce qu'il sera éclipsé par le T 200 A GR à cabine basculante introduit un an plus tard. Cet attelage photographié dans la côte à 14% de Meudon est un des véhicules d'essais du Salon 1966.

Enfin, dans la gamme des Izoard, plusieurs châssis viennent s'ajouter au catalogue : le **P 170 A** (PTC 19 tonnes, moteur M 52 S 165 chevaux), version à moteur cinq cylindres du P 200 A, qui vient concurrencer le Saviem JM 170, le **P 200 A 6x2** (PTC 26 tonnes, moteur M 42 S 200 chevaux), version à trois essieux du P 200 A, et les porteur **P 200 A GR** (PTC 19 tonnes, moteur M 42 S 200 chevaux) et tracteur **T 200 A GR** (PTR 35 tonnes, moteur M 42 S 200 chevaux), deux modèles maxi-Code dérivés des P 200 A et T 200 A mais équipés de la cabine Vincennes basculante des P 270 A/T 270 A. Extérieurement, ces véhicules ne se différencient des modèles à moteur V8 que par l'absence de monogramme « V8 » en face avant. Les lettres GR signifient « grand routier ». S'ajoutent aux précédents des versions à châssis renforcé de certains modèles, le **T 200 RA** (PTR 35 tonnes, moteur M 42 S 200 chevaux), le **T 200 RA GR** (PTR 35 tonnes, moteur M 42 S 200 chevaux) et le **T 270 RA** (PTR 35 tonnes, moteur M 62 S 270 chevaux) dont le PTC est de 19 tonnes, contre 18,4 tonnes pour les T 200 A et 18 tonnes pour les T 200 A GR et T 270 A. Par ailleurs, on voit apparaître un tracteur **T 270 A 6x4** (PTR 35/38 tonnes, moteur M 62 S 270 chevaux), non pas destiné aux transports exceptionnels mais aux transports internationaux, le code européen acceptant un PTR de 38 tonnes sur cinq essieux. Son PTC n'est donc que de 22 tonnes et son poids en ordre de marche n'excède pas 7,55 tonnes avec couchette. De série, il reçoit un tandem arrière composé de deux



17



18



19

17 | En septembre 1968, Unic présente ses nouveaux P 200 A GR et T 200 A GR, les lettres GR signifiant

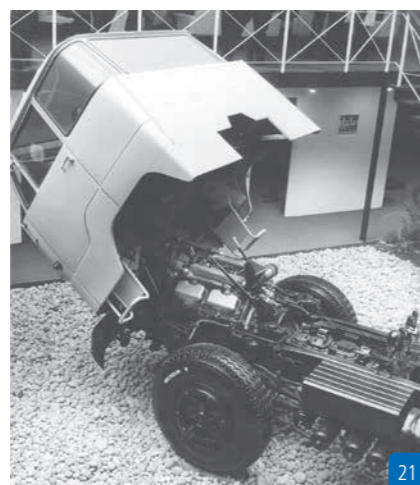
« grand routier ». Ces véhicules sont identiques aux P 200 A et T 200 A sur le plan mécanique mais ils bénéficient de la cabine basculante montée jusque là uniquement sur les modèles à moteur V8 de 270 chevaux. Les transports Istin, établis dans le Finistère, touchent ce porteur-remorqueur frigorifique en avril 1969.

18 | Cet autre véhicule du même type est certainement l'un des seuls exemplaires à avoir été carrossé en benne. Immatriculé en avril 1969, il appartient aux établissements Dassy, une entreprise de transports et de négoce de matériaux de construction de Corbeil (Essonne).

19 | Retravaillé, le V8 Unic passe de 225 à 270 chevaux avec un couple en hausse et une fiabilité améliorée. Pour autant, les P 270 A et T 270 A qui reçoivent le nouveau groupe connaîtront de nombreux soucis mécaniques. Cet ensemble fourgon bâché avec ridelles rabattables et capucine sur le porteur est vendu en mars 1968 aux transports Maréchaux & Cie de Paris.



20



21



22



23



24

20 | Lorsqu'elle est présentée au Salon 1966, la nouvelle cabine Vincennes basculante est l'apanage exclusif des modèles à moteur V8. Elle sera ensuite étendue aux modèles six cylindres. La cellule a été rehaussée et la face avant a dû être modifiée, avec une calandre simplifiée moins harmonieuse que la précédente.

21 | La cellule bascule à 60°, permettant un accès très aisé à la mécanique, encore plus facile qu'avec une cabine à capot.

22 | Lors du Salon, en octobre 1966, les deux T 270 A attelés à des semi lestées impressionnent favorable-

ment les clients dans la redoutable côte de Meudon.

23 | Comme ses concurrents le Berliet TR 250 et les Saviem JM 240 T puis SM 240 T, on retrouve le T 270 A utilisé pour des transports très divers, y compris en benne, comme c'est le cas ici avec cet exemplaire immatriculé en octobre 1967 par les transports Michel Venez de Bruay-sur-Escaut (Nord).

24 | Mis en circulation en mai 1968, celui-ci appartient à un transporteur du Vaucluse. Il est photographié au ravitaillement avec sa semi citerne à pis Coder.

25 | Comme le Berliet TR 250 6x4, le Saviem SM 240 VT ou encore le Willème RE 202 TH, l'Unic T 270 A 6x4 est un tracteur léger conçu pour la nouvelle législation européenne qui fixe le PTR des ensembles à cinq essieux à 38 tonnes pour les transports internationaux. En France, cette disposition n'entrera en vigueur que le 1^{er} janvier 1973. Le T 270 A 6x4 est équipé d'un tandem arrière Eaton à deux vitesses et chaussé de pneus Michelin D 20 X ou Kléber 10.00x20 V10.

26 | Directement issu du P 9 A, le châssis porte-fers PF 9 affiche le

châssis Eaton à deux vitesses. Ses pneus de petites dimensions sont des Michelin D 20 X ou des Kléber 10.00x20 V10. Par ailleurs, le châssis porte-fers PF 12 (PTC 19 tonnes, moteur M 42 S 200 chevaux) prend la suite du MZ 124 PF Estérel. En parallèle, Unic poursuit ses efforts à l'export, notamment vers l'Afrique noire francophone. Pour répondre à la législation en vigueur en Côte d'Ivoire en matière de poids sous essieu, il présente quelque cinq modèles, dérivés des châssis français mais présentant des PTC et des répartitions des charges différents. Ce sont les porteurs P 12 A Ci (PTC 16 tonnes, PTR 27 tonnes, moteur M 52 S 165 chevaux) et P 200 A Ci (PTC 16 tonnes, PTR 32 tonnes, moteur M 42 S 200 chevaux) et les tracteurs T 200 A Ci (PTC 15 tonnes, PTR 32 tonnes, moteur M 42 S 200 chevaux), T 200 RA Ci (PTC 16 tonnes, PTR 32 tonnes, moteur M 42 S 200 chevaux) et T 270 A Ci (PTC 15 tonnes, PTR 32 tonnes, moteur M 62 S 270 chevaux). Ces véhicules vont faire l'objet de quelques dizaines de ventes au total mais ils ne laisseront pas des souvenirs impérissables en Côte d'Ivoire. Il faut dire que leur cabine avancée constitue alors un handicap majeur dans un pays où les utilisateurs préfèrent la cabine à capot pour des questions de facilité de maintenance mais surtout de résistance aux chocs...

même PTC de 12,5 tonnes et dispose du même quatre cylindres M 32 S de 135 chevaux. La carrosserie est signée Pelpel.

27 | En février 1967, la palette des porte-fers Unic s'enrichit du PF 12 qui succède au MZ 124 PF Estérel. Le PTC est de 19 tonnes, le 12 correspondant à la charge utile du véhicule. Celui-ci, l'un des out premiers immatriculés, appartient à la flotte de Conilleau, un grossiste en fers et métaux de Villeneuve-la-Garenne (Hauts-de-Seine), fidèle client de la marque. La fabrication des carrosseries porte-fers des modèles PF sera sous-traitée.



25

En 1968, la gamme Unic continue de s'étoffer, principalement à la faveur de l'adoption du nouveau moteur OM CP 3, un six cylindres de 7,412 litres (110x130 mm d'alésage/course) développant 160 chevaux à 2600 tr/mn, avec un couple maxi de 52,5 mkg à 1400 tr/mn. On peut s'étonner de ce qu'Unic le monte sur ses véhicules, le cinq cylindres M 52 S (165 chevaux à 2600 tr/mn et 52,5 mkg de couple maxi à 1600 tr/mn) présentant des caractéristiques comparables. Ce n'est donc pas une question de performances; ce n'est pas non plus une question de poids, le nouveau venu étant plus lourd du fait de sa cylindrée supérieure (7,412 litres contre 6,729 litres). Alors quoi? Le seul avantage du CP 3 pourrait être son prix de revient moindre, du fait d'une production nettement supérieure. Mais, en l'abandonnant progressivement, Unic se prive de surcroît de l'avantage de la construction modulaire. Le M 52 S était peut-être mal équilibré ou bien sa fiabilité était sujette à caution. Mais, à l'usage, le moteur CP 3 générera lui aussi de nombreuses critiques... Toujours est-il que le six cylindres CP 3 se voit monté sur toute une série de châssis.

En gamme Vosges, il équipe le P 8 RA MC (PTC 10,99 tonnes), le P 9 AMC (PTC 12,8 tonnes) et le tracteur T 9 AMC (PTR 21 tonnes). Ce faisant, il ne remplace aucun moteur mais apporte à ces modèles puissance et vitesse. La gamme est par ailleurs complétée avec deux modèles, les tracteurs TS 8 RA (PTC 8,92 tonnes puis 9,9 tonnes à attelage automatique, PTR 19 tonnes, moteur M 32 S 135 chevaux) et T 9 RA (PTC 11,5 tonnes, PTR 21 tonnes, moteur M 32 S 135 chevaux).



26

Dans la gamme Vercors, le CP 3 anime le P 10 RA6 (PTC 15 tonnes), le P 11 A6 (PTC 15,99 tonnes), le P 12 A6 (PTC 17,5 tonnes), le P 160 A (PTC 19 tonnes) et les tracteurs T 10 AS6 (PTR 24,99 tonnes) et T 11 RA6 (PTR 28,5 tonnes). Apparaissent aussi en parallèle les modèles P 11 A5 (PTC 15,99 tonnes, moteur M 52 S 165 chevaux), version détarée de 10 kg du P 11 A destinée à profiter des aménagements légaux en matière de vignette, ainsi que les tracteurs T 10 AS (PTR 24,99 tonnes, moteur M 52 S 165 chevaux) et T 11 RA (PTR 28,5 tonnes, moteur M 52 S 165 chevaux). On peut donc se demander ce qui guidera le choix d'un client, entre un T 11 RA et un T 11 RA6, dont les caractéristiques pondérales et les performances sont quasi identiques. Le prix peut-être? Même pas: en 1969, un T 11 RA est vendu 60011 francs, contre 64821 francs pour un T 11 RA6...

À tous ces véhicules s'ajoutent deux modèles de porte-fers, le PF 9 dérivé du P 9 A (PTC 12,5 tonnes, moteur M 32 S 135 chevaux) et le PF 17, version 6x2 du PF 12, dérivé du P 200 A 6x2 (PTC 26 tonnes, moteur M 42 S 200 chevaux).

Enfin, en 1970, Unic présente un nouveau modèle de gamme intermédiaire, le P 10 RA GR, un châssis de 15 tonnes de PTC équipé du six cylindres M 42 S de 200 chevaux conçu pour la longue distance et adapté entre autres aux utilisations en porteur-remorqueur porte-voitures. (À suivre)



27