

Jean-François COLOMBET



LES CAMIONS UNIC À CABINE AVANCÉE

| Cinquième partie : de 1970 à 1975

Au Salon 1966, Unic fait fort en présentant simultanément 38 nouveaux modèles. En fait, le constructeur de Suresnes entame un renouvellement complet de sa gamme qui sera totalement effectif à la fin de l'année.

En fait de nouveaux modèles, les véhicules des nouvelles séries P et T sont directement extrapolés de l'ancienne gamme MZ. Ils s'en distinguent essentiellement par leurs nouveaux moteurs. Dérivés des moteurs MZ, ces derniers



sont les quatre cylindres M 32 SD de 110 chevaux et M 32 S de 135 chevaux, le cinq cylindres M 52 S de 165 chevaux à 2 600 tr/mn, le six cylindres M 42 S de 200 chevaux et le V8 M 62 S de 270 chevaux. Tous pourvus d'une injection directe Saurer, ils développent des puissances et des couples en hausse de 25 % au régime moyen d'utilisation. Mais là n'est pas la seule nouveauté. Dans le même temps, le constructeur introduit une cabine basculante qui équipera les modèles de haut de gamme P et T 270 A et les P et T 200 A GR. Les PTC de tous ces modèles s'échelonnent de 8,8 tonnes à 26 tonnes pour les porteurs, les PTR de 19 à 35 tonnes pour les tracteurs, voire au-delà pour le T 270 A 6x4 qui apparaît un peu plus tard. Un nouveau système de désignation est adopté, plus simple et plus logique, avec un P

1 | À partir du Salon 1970, Unic adopte la nouvelle cabine Fiat des 619 N1 et T1 et 697 N/T, mais dans une version basculante exclusive. Elle confère à tous les modèles un aspect bien plus moderne. Ici, elle équipe un T 270 A2 d'août 1970 roulant pour la fromagerie Entremont de Haute-Savoie.

2 | Positionnée un peu plus haut que son homologue italienne du fait de son dispositif de basculement, la nouvelle cellule est alors l'une des plus modernes du marché. Mais au Salon 1970, le nouveau T 340 A de 340 chevaux qui l'adopte en premier sera en



initial pour les porteurs et un T pour les tracteurs¹. Quant aux noms de cols ou de massifs attribués à chaque modèle, ils disparaissent mais trois noms demeurent, qui désignent désormais toute une gamme : Vosges pour les châssis de petits tonnages, Vercors pour les modèles de moyens tonnages et Izoard pour les maxi-Code. Sur le plan esthétique, on note peu de changement. Cependant, les modèles de la gamme Vosges adoptent une calandre simplifiée qui les distingue immédiatement des MZ précédents. Il en va de même pour les modèles maxi-Code à cabine basculante. Toute la gamme est par ailleurs désormais livrée dans une teinte beige clair très seyante qui rajeunit la gamme. Les nouveaux châssis P et T rencontrent immédiatement un franc succès commercial. Il faut dire que les performances sont au

1. Les châssis spéciaux recevront d'autres lettres, telles PF pour les porte-fers et PB (porte-bétonnière) pour les malaxeurs à béton.



partie éclipsé par le Berliet TR 300 présenté au même moment...

3 | La cabine Fiat bascule à 60°, dégageant totalement la mécanique et procurant une accessibilité encore meilleure que sur les cabines à capot.

4 | L'intérieur n'est pas en reste. La visibilité est panoramique, grâce à un grand pare-brise bombé et de larges baies latérales. Le siège conducteur est suspendu, celui du passager muni d'accoudoirs et d'un appui-tête. Un troisième siège central est livrable en option.

Le tableau de bord, intégré à la planche de bord, dégageant la colonne de direction, est complet et très lisible.

5 | Le plus petit des modèles de la nouvelle gamme à cabine Fiat basculante est le P 11 A 160 de

15,990 tonnes de PTC. Son moteur est le six cylindres OM CP3 de 160 chevaux. Les établissements Cozigou, grossistes en boissons de Guingamp (Côtes-d'Amor) vont prendre livraison de celui-ci, carrossé en plateau brasseur par Labbé.





6



7



8



9

6 | Les déménagements Flageul de Saint-Brieux (Côtes-d'Armor) ont préféré passer commande de ce P 11 A 200 de même tonnage mais propulsé par le six cylindres M 42 S de 200 chevaux, mieux adapté à la longue distance.

7 | Héritier des Verdon et autres Vercors, ce P 12 A 200 de 17,5 tonnes vient de sortir des ateliers de Labbé à Lamballe (Côtes-d'Armor) en janvier 1972. Doté d'une cabine couchette, il a été acquis par les déménagements Maillard-Lejeune, un bon client

accuser le poids des ans. La première a été introduite en 1960 tandis que la seconde est apparue deux ans plus tard en 1962. Par ailleurs, ces deux cabines sont fixes et l'accessibilité aux moteurs est problématique. Certes, Unic a bien présenté une version basculante de la cabine Vincennes au Salon 1966, mais celle-ci est loin d'équiper toute la gamme. Seuls les modèles maxi-Code à moteur V8 et les Izoard six cylindres GR en sont dotés. Par ailleurs, si elle est esthétiquement réussie, la cabine Vincennes a pris un méchant coup de vieux avec l'apparition des modèles Saviem de la gamme Europe en 1968. Et à Suresnes, on sait que Berliet prépare sa nouvelle cabine pour le Salon. Ce sera la KB 2400, d'abord montée sur le tracteur TR 300. Il faut donc réagir, et vite, pour conserver les positions commerciales acquises grâce à la nouvelle gamme P/T depuis 1966. C'est d'Italie que va venir la solution. Plutôt que d'étudier une nouvelle cabine ex nihilo, Unic, qui fait partie du groupe Fiat, va bénéficier de la cellule introduite en 1969 par l'Italien sur ses modèles de haut de gamme, les 619 N1 et T1, les 691 N et T 6x2 (également déclinés en porteur 8x2) et le 697 N 6x4. Moderne et confortable, cette dernière souffre malgré tout d'un handicap aux yeux de l'état-major français de la marque : contre toute attente et en dépit de l'exemple de la concurrence, cette dernière est fixe, peut-être parce que la clientèle italienne se révèle quelque peu méfiante vis-à-vis de ce type de cellule... Mais, sur le marché français où, à l'horizon 1971, presque tous les modèles de tracteurs maxi-Code proposés seront équipés d'une cabine basculante (Berliet TR 260 et TR 300, Henschel F 191 SB, Magirus-Deutz 230 et 310 D 19 FS, Mercedes LPS 1932, Saviem SM, Scania LB 110 et 140, Volvo TF 88), on ne peut raisonnablement pas monter de cabine fixe sur les nouveaux modèles. Dès 1969, les bureaux d'études d'Unic étudient donc une version basculante de la cabine Fiat, laquelle est prête début 1970. Les premiers châssis équipés sont réceptionnés dès la fin du printemps. Dès lors et jusqu'à la fin de l'année, ce sont une quinzaine de nouveaux châssis qui vont voir le jour. Côté porteurs, ce sont les P 11 A 160 (PTC 15,990 tonnes, PTR 23 tonnes), P 11 A 200 (PTC 15,990 tonnes, PTR 31,990 tonnes), P 12 A 200 (17,5 tonnes, PTR 18,250 tonnes), P 160 A2 (19 tonnes), P 200 A2 (19 tonnes), P 200 A GR2 (19 tonnes), P 220 A (19 tonnes), P 270 A2 (19 tonnes) et P 270 A 6x2-2 (26 tonnes). Les tracteurs sont quant à eux les T 10 A 200 (PTR 19 tonnes), T 10 A 200 R (PTR 21 tonnes), T 11 A 200 (PTR 24,990 tonnes), T 220 A (PTR 35/38 tonnes), T 200 A GR2 (PTR 35/38 tonnes), T 270 A2 (PTR 35/38 tonnes) et le T 340 A (PTR 35/38 tonnes). Chacun de ces nouveaux modèles remplace un châssis à cabine Vincennes. La nouvelle cabine présente bien. De formes très anguleuses, elle est très logeable. Disponible en versions courte ou profonde, elle peut basculer à 60°, grâce à une pompe hydraulique manuelle. L'accessibilité à la mécanique est alors totale, encore meilleure que sur une cabine à capot. La calandre articulée en face avant permet cependant d'effectuer les contrôles journaliers

de la marque à Noisy-le-Grand (Seine-Saint-Denis).

8 | Également propulsé par le six cylindres CP 3, le P 160 A2 est le moins puissant des maxi-Code de la nouvelle gamme. Sa puissance est néanmoins suffisante pour

livrer du fioul en régional. Équipé par Merceron d'une citerne de distribution de fioul de 15 000 litres, celui-ci est exploité à partir de 1972 par les établissements J. Canal & Cie de Chinon (Indre-et-Loire).



10



11

sans avoir à basculer la cabine. Son importante surface vitrée rend cette dernière très lumineuse. Les sièges et les contreportes sont garnis de simili noir. Le tableau de bord, intégré à la planche de bord, est très complet. Les sièges sont réglables dans toutes les directions; celui du conducteur est suspendu avec amortisseur hydraulique. Le siège passager comporte un dossier inclinable, des accoudoirs et un appui-tête. Un troisième siège central est disponible en option sur les modèles de haut de gamme. Parmi les nouveaux modèles, on peut se poser des questions quant à l'existence des P 200 A2 et P 200 A GR2. Si, dans la gamme précédente à cabine Vincennes, le P 200 A était doté d'une cabine fixe et le P 200 A GR d'une cabine basculante, les deux nouveaux modèles disposent tous deux de la cabine basculante d'origine Fiat. Cependant, le P 200 A est conçu pour des utilisations sur courtes distances. Il est livré avec une cabine courte, la cabine profonde étant une option. En revanche, le P 200 A GR2, porteur longue distance, est doté de série d'une cabine couchette. Le moteur de 220 chevaux, sorti en 1971, ne remplace pas celui de 200 chevaux mais il vient l'épauler. Le reste de la chaîne cinématique est commun à tous les modèles de haut de gamme, avec une boîte B 181 à 2x4 rapports avec relais réducteur à

commande pneumatique présélective et un pont arrière à simple réduction (un pont à double réduction est proposé en option sur le P 200 A GR2).

LE MOTEUR V 85 S

Mis à part la nouvelle cabine, l'autre événement du Salon 1970 sur le stand Unic est la présentation du nouveau V8 de 340 chevaux qui équipe les modèles 340. Si son architecture est commune avec le M 62 S de 270 chevaux, il s'agit cependant d'un tout nouveau moteur. Les cotes d'alésage/course de 135x130 mm (les mêmes que celles des futurs Berliet GR et TR 320) lui confèrent une cylindrée confortable de 14,886 litres. La puissance maximale de 340 chevaux SAE, délivrée au régime maximum de 2 400 tr/mn, en fait le tracteur français le plus puissant du moment. Mais il est déjà surclassé par la concurrence étrangère, celle du Mercedes LPS 1932 (320 chevaux DIN, 350 chevaux SAE) et du Scania LB 140 T (350 chevaux DIN). Sur la route, la puissance est bien là. Chargé à 35 tonnes de PTR, le T 340 A grimpe des côtes à 6% à 30 km/h. Sédaisant sur le papier, le T 340 A va connaître de nombreux déboires en clientèle, et ce même s'il se révélera un peu plus fiable que le 270.



12

9 | Le P 200 A2, qui affiche un PTC de 19 tonnes, prend la suite du P 200 A Izoard à cabine Vincennes. Cet exemplaire a été carrossé par Faurax & Chaussende en plateau à ridelles bâché pour les transports Buisson de Villeurbanne (Rhône). (Cliché collection Christian Perrin)

10 | Alors que le P 200 A2 est livrable de série avec une cabine courte, le P 200 A GR2 l'est avec une cabine profonde à une ou deux couchettes. Carrossé par Labbé avec une capucine profilée, celui-ci roulera pour les déménagements Courchinoux, établis

dans le 14^e arrondissement de Paris.

11 | Mis en circulation en décembre 1971 par les transports Bourdiau de Corbeil-Essonnes (Essonnes), ce P 270 A2 est le porteur le plus puissant de la

gamme Unic quand il est présenté en 1970.

12 | Immatriculé en septembre 1970, ce P 270 A2 fourgon est l'un des premiers livrés. Les transports Brivin, établis en Indre-et-Loire, l'ont fait carrosser en fourgon.



13



14

13 | Nombre de P 270 A2 seront utilisés en porteur-remorqueur, tel cet exemplaire des transports Jean Cochet de Pacé (Ille-et-Vilaine).

14 | Quand le P 270 A2 s'exporte... 16 exemplaires en seront vendus en Suisse, dont celui-ci, livré aux transports J.J. Aubert de Genève. (Cliché Jean-Jacques Franchaud)

15 | C'est Unic qui remporte en 1974 le marché pour la fourniture de 500 porteurs bâchés de 19 tonnes de PTC, l'armée française souhaitant se doter de matériels routiers standardisés pour assurer sa logistique. Les véhicules fournis sont des P 270 A2 M de 270 chevaux, qui ne diffèrent de leurs homologues civils que par des détails infimes. Cet exemplaire, associé comme il se doit à une remorque Titan, a été livré en 1975.



15

UNE GAMME COMPLÈTE

Comme avec les premiers P et T, la gamme est peu à peu complétée avec des modèles de divers tonnages. Fin 1971, elle quasi totalement renouvelée. Cette année-là voit la présentation des porteurs **P 11 A 160-2** (PTC 16,5 tonnes, PTR 23 tonnes), **P 11 A 200-2** (PTC 16,5 tonnes, PTR 32,5 tonnes), **P 11 A 200 PV** (PTC 15 tonnes, PTR 31 tonnes), porteur-remorqueur spécial pour porte-voitures et **P 12 A 200 R** (17,5 tonnes, PTR 33,5 tonnes) et du tracteur **T 11 A 200 R** (PTR 28,5 tonnes).

Pour contrer Saviem qui remporte un grand succès sur le marché des bennes à ordures ménagères avec ses SM 8, SM 13 et SM 12, Unic, quasi absent sur ce marché, introduit trois modèles spécialement conçus pour le ramassage des ordures ménagères, le **P 13 A 4 BOM** animé par le quatre cylindres M 32 S des Vosges, le **P 13 A 6 BOM** propulsé par le six cylindres CP 3 de 165 chevaux et le **P 13 A 200 BOM** doté, lui, du six cylindres M 42 S de 200 chevaux, tous trois de 18,4 tonnes de PTC. La diffusion de ces modèles restera cependant très limitée.

Avec la mise en application des 38 tonnes de PTR et des nouvelles dispositions en matière de taxe à l'essieu et de vignette, apparaissent également des versions détarées des nouveaux modèles. Ce sont les porteurs **P 220 AD** et **P 270 AD** de 18,5 tonnes de PTC et le **P 270 AB** de 17,5 tonnes, ainsi que les tracteurs **T 220 A 35**, **T 270 A2-35** et **T 340 A 35** au PTR limité à 35 tonnes, qui ne diffèrent en rien sur le plan de la définition de leurs frères de 38 tonnes.

Les derniers modèles seront présentés en 1972 (**P 220 A 6x2-2** de 26 tonnes de PTC, **T 200 A 20** de 20 tonnes de PTR, **T 200 A 21** de 21 tonnes), 1974 (**P 13 A 200** de 18,5 tonnes) et 1975 (**T 10 A 200 S** de 21 tonnes). Les **T 200 A 20** et **T 200 A 21** remplacent respectivement les **T 10 A 200** et **T 10 A 200 R**. Ils s'en distinguent par leur boîte Fiat à 2x5 rapports dont huit synchronisés, qui remplace la boîte Unic à 2x4 rapports, et par leur pont arrière à double réduction. En 1974, Unic remporte le marché des ensembles routiers longue distance de l'armée française avec une version légèrement adaptée de son P 270 A2 dénommée **P 270 A 2 M** (avec un M comme militaire). Ces porteurs à châssis long équipés d'un plateau à ridelles bâché Heuliez tracteront des remorques Titan de 16 tonnes à 35 tonnes de PTR. 500 exemplaires en seront livrés mais la tranche supplémentaire prévue de 500 exemplaires de plus ne sera pas entérinée, l'armée française préférant jeter son dévolu sur des ensembles articulés avec tracteurs Berliet TR 280 et semi-remorques savoyardes Trailor. (À suivre)

16 | Le carrossier Guiot de Saint-Rémy-de-Provence (Bouches-du-Rhône) a habillé ce P 340 A en fourgon primeurs bâché. Ce porteur de 19 tonnes hérite du nouveau V8 de 14,886 litres et 335 chevaux présenté au Salon 1970 sur le tracteur T 340 A.

17 | Immatriculé en novembre 1970, cet autre P 340 A équipé en plateau à ridelles hautes est un des premiers exemplaires livrés. Il est exploité par les transports Emco de Chécy (Loiret).



16



17



18



19

18 | Le P 340 A est également vendu à l'étranger, notamment en Suisse, en Allemagne et en Autriche, où il est commercialisé sous l'appellation 190.

19 | Équipé du six cylindres L 63 S de 220 chevaux, le porteur P 220 A 6x2-2 restera une rareté en France. Celui-ci est photographié au Portugal en 1981. (Cliché Vladimir Marszik)



20



21



22



23

20 | Alors que les porteurs 6x2 grands routiers solos finissent d'être remplacés par des ensembles articulés, ce type de véhicule tend à devenir rare. Aussi le P 270 A 6x2-2 restera-t-il peu produit. Cet exemplaire à cabine couchette a été doté d'un bras hydraulique Ampliroll 160 par Marrel à Andrézieux-Bouthéon (Loire).

21 | Cet autre P 270 A 6x2-2 a quant à lui été équipé en plateau à ridelles bâché. Immatriculé en avril 1972, il a servi durant des années aux vins Sparr de Sigolsheim (Haut-Rhin) pour effectuer leurs livraisons. (Cliché Luc Perrin)

22 | En 1971, Unic décide de se donner les moyens de contrer Berliet Saviem sur le marché des bennes à ordures ménagères. Pour ce faire, il présente toute une gamme de modèles couvrant les principaux tonnages commandés. En haut de gamme figure le P 13 A6 BOM, équipé du six cylindres CP3 de 160 chevaux. Ce modèle qui affiche un PTC de 18,4 tonnes est également décliné en P 13 A 200 BOM avec le moteur M 42 S de 200 chevaux. Ce P 13 A6 a reçu une BOM Hélico Requin C3A de 18 m³.

23 | La nouvelle gamme à cabine Fiat comporte plusieurs modèles de tracteurs moyens courriers pour couvrir tous les besoins. Celui-ci est un T 10 A 200 R à cabine couchette roulant pour Forez transports à Saint-Étienne. Avec sa semi savoyarde, il affiche un PTR de 21 tonnes. Grand concurrent du Berliet TAK 205 B, il dispose de cinq chevaux de plus et d'une cabine baculante.

24 | En 1972, les T 200 A 20 de 20 tonnes de PTR et T 200 A 21 de 21 tonnes remplacent les T 10 A 200 et T 10 A 200 R. Principales modifications : la boîte, une Fiat à 10 rapports et le pont arrière, à double réduction. Le T 200 A 21 sera le modèle le plus vendu.

25 | Présenté en même temps que le T 340 A, le T 270 A2 équipé de la cabine Fiat basculante va devenir le best seller de la gamme haute. Relativement puissant avec 270 chevaux et souple du fait de sa boîte à 2x4 rapports à commande pneumatique pré-sélective, il va mener la vie dure au Berliet TR 260 et au SM 240 T. Pourtant, ce modèle souffrira de problèmes de fiabilité récurrents que le constructeur tardera à résoudre. Photographié à Garonor, ce tracteur de septembre 1971 appartient à la société Méditerranée transports de Nice (Alpes-Maritimes).

26 | Les premiers T 340 A comportent un monogramme « Izoard 340 » accompagné d'un monogramme « V 8 » sur la partie gauche de la face avant. De loin, il est impossible de les différencier des T 270 A2, sauf à pouvoir entendre leur moteur, les deux V8 produisant un bruit différent. Celui-ci appartient au transports Capecchi, dont le siège est en Isère.

27 | Par la suite, les 340 adoptent des gros chiffres et un monogramme « V 8 » plus gros mettant mieux en évidence leur motorisation. Celui-ci a été mis en service en février 1973 en Seine-et-Marne.



24



25



26



27