

**UNIC**



La rentabilité  
d'un véhicule  
industriel  
est fonction de :

**A**  
son coût  
d'exploitation  
c'est à dire  
le prix de revient  
de la tonne kilométrique

**B**  
sa vitesse  
moyenne qui  
commande son  
rendement  
commercial

**C**  
sa sécurité et  
sa maniabilité  
dont dépendent  
les risques du  
transport

UN **UNIC**

fournit  
la tonne  
kilométrique  
au prix  
le plus bas  
grâce à

**1** sa **LONGÉVITÉ**  
sanctionnée par  
une garantie de  
1 an  
sans limite  
de kilométrage.

**2** sa **FAIBLE CONSOMMATION**

**3** son taux d'utilisation élevé  
dû à la **RÉDUCTION** au minimum  
**DES IMMOBILISATIONS FORCÉES.**

1

**LONGÉVITÉ**

**Gros moteur à régime modéré**



Bien que les moteurs de petite cylindrée tournant vite soient de construction moins onéreuse, UNIC a choisi la solution éprouvée du moteur de grosse cylindrée à régime modéré et grande réserve de puissance. La longévité d'un tel moteur et sa sûreté de marche compensent très largement son coût initial.

**Matières sélectionnées**



Les normes les plus élevées sont exigées de toutes les matières premières entrant dans la constitution des UNIC. Des essais rigoureux de résistance sont effectués sur chaque pièce avant et après usinage.

Ci-contre : essais de dureté d'un arbre à comes après traitement thermique.

# Un UNIC est construit pour durer

## Usinage de haute précision

En mécanique, la précision est la clé de la qualité. Les procédés et les machines les plus perfectionnés permettent les tolérances les plus rigoureuses. L'interchangeabilité de chaque pièce et sa meilleure utilisation dans l'ensemble sont ainsi garanties.



Machine Genevoise à pointer.



Tour SIM à grande vitesse.



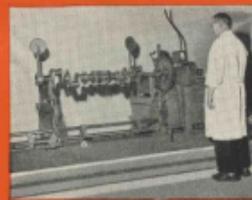
Usinage des cariers de ponts AR.



Un des 12 contrôles des billes.



Machine à vérifier les engrenages.



A droite : Équilibrage dynamique des vilebrequins.

## Contrôles et essais impitoyables

C'est par des contrôles rigoureux et échelonnés à tous les stades de la fabrication qu'est assurée la qualité UNIC. Ainsi les vilebrequins ne subissent pas moins de 9 contrôles successifs, les bielles 12. Les ensembles : moteurs, ponts, boîte, pompes, équipement électrique, etc. sont essayés séparément avant les essais des châssis terminés.



Visite des moteurs après les essais.

la longévité des UNIC  
est sanctionnée par une  
**GARANTIE DE 1 AN**  
sans limite  
de kilométrage

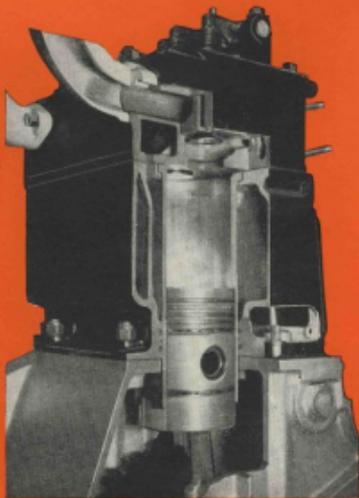
2

## FAIBLE CONSOMMATION

Une faible consommation résulte d'abord d'une combustion parfaite du gasoil. Celle-ci est obtenue grâce à la chambre de combustion spéciale UNIC brevetée.

Le rendement mécanique élevé, déterminé par une étude soignée du graissage et par la parfaite exécution de chaque pièce, participe également à l'abaissement de la consommation des moteurs UNIC qui ne dépasse pas 170 gr. CV h. au couple maximum.

Un autre facteur de faible consommation des UNIC est leur poids mort très réduit, par suite de leur conception particulièrement étudiée dans ce but.



# UN UNIC

fournit  
la tonne  
kilométrique  
au prix  
le plus bas

A (suite)

3

## MINIMUM

### Robustesse



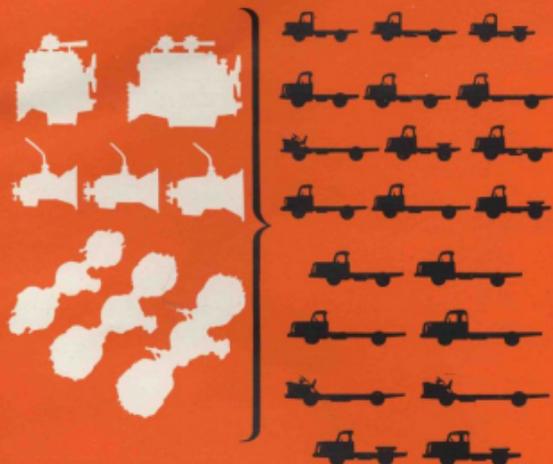
Des châssis prélevés périodiquement sur la production courante sont soumis à des essais à pleine charge sur les pistes spéciales de Monthiery.

Tous les organes des UNIC sont largement calculés afin de posséder un large coefficient de sécurité. Les prototypes sont du reste soumis à des essais très sévères. Rien n'est épargné pour que les UNIC puissent résister aux services les plus durs.



# D'IMMOBILISATIONS FORCÉES

## Standardisation



2 moteurs, 3 boîtes de vitesses, 3 ponts arrière, équipent la gamme complète des camions et tracteurs UNIC. Cette standardisation rationnelle simplifie l'approvisionnement en pièces détachées. C'est une commodité particulièrement appréciée par les propriétaires de « flottes ».



La même bielle et le même piston équipent tous les moteurs UNIC. Beaucoup d'autres pièces sont communes aux 20 modèles UNIC.

## Accessibilité

Le moteur situé en avant de l'essieu AV est absolument à portée de la main.

Le démontage et l'accessibilité de tous les organes ont été très étudiés, afin de permettre un entretien facile.



## Service après-vente attentif et compétent

Livrer un véhicule constitue pour UNIC l'engagement de « servir » le Client. Le réseau de Concessionnaires comporte un grand nombre de points d'appui bien équipés et dotés de stocks de pièces détachées considérables (photo ci-dessous).



Les chefs d'ateliers sont formés à l'Usine au cours de stages périodiques (photo ci-dessus).

Des spécialistes des diagnostics sillonnent en permanence tout le territoire.

B

**UN UNIC**  
accomplit  
de fortes  
moyennes  
sur route  
grâce à

1

la **PUISSANCE DE SON MOTEUR**

2

sa **BOITE A 8 VITESSES**

3

son excellent  
**RAPPORT  
CHARGE UTILE  
POIDS MORT**

1

**PUISSANCE DU MOTEUR à tous les régimes**

Les moteurs UNIC sont conçus pour conserver une puissance élevée aux bas régimes.

Les véhicules ont ainsi de très bonnes reprises, sont très bons « grimpeurs », et accomplissent de fortes moyennes sans vitesses exagérées en palier. Résultat : gain en sécurité, en économie de pneus, et en carburant.



2

**BOITE A 8 VITESSES**

Les véhicules de tonnages moyens et lourds sont équipés, sur demande ou en série, d'un réducteur à commande pneumatique présélective, ce qui met à la disposition du conducteur 8 vitesses correctement étagées. La puissance du moteur peut ainsi être toujours adaptée à la charge et au profil de la route : c'est un nouveau facteur d'économie et de meilleur rendement.



3

**BON RAPPORT  $\frac{CU}{PM}$**

L'utilisation d'aciers spéciaux à haute résistance et d'alliage légers, ainsi que la conception judicieuse des organes, permettent un poids mort très réduit malgré une robustesse exceptionnelle.

Par exemple, le ZU 72 R, transporte utilement deux fois son poids mort, ce qui est une performance remarquable.



**CU  
10 Tonnes**





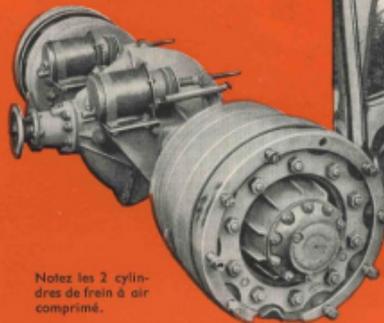
# SÉCURITÉ

## Freinage surpuissant

Chaque type d'UNIC est muni du servo-frein convenant le mieux à son tonnage.

Des tambours de grand diamètre et des mâchoires très larges donnent une grande surface de freinage et réduisent l'usure des garnitures. Le tracteur ZU 72 R est équipé en série d'une commande à air comprimé placée sous le volant et agissant sur les freins de la remorque, d'où une remarquable stabilité de l'ensemble.

Le ZU 72 R est doté en série d'un frein à main breveté UNIC à double effet.



Notes les 2 cylindres de frein à air comprimé.



La commande des freins de la remorque sur tracteur 72 R.

## Excellente tenue de route

Les cadres des châssis sont très rigides, fortement entretoisés et droits à l'arrière. Résultat : meilleure tenue de route et adaptation facile de carrosseries les plus diverses. Les longerons et ressorts sont très écartés et les ressorts placés au-dessus du pont arrière. Des ressorts compensateurs augmentent encore la stabilité dans les courbes.



La position caractéristique du moteur en avant de l'essieu AV assure toujours une charge suffisante sur celui-ci, même à vide, ce qui est un facteur essentiel de bonne tenue de route.



Remarquez les nombreuses entretoises, les longerons droits, les ressorts écartés.

UN **UNIC**  
offre  
le maximum

1 de SÉCURITÉ

2 de MANIABILITÉ

3 de CONFORT

## Faible rayon de braquage

L'essieu avant reculé, le châssis rétréci à l'avant et une voie très large permettent un angle de braquage de 45° de la roue intérieure au virage.



Une largeur de 12 mètres entre trottoirs suffit à un tracteur 72 avec sa remorque pour faire demi-tour sans marche arrière.



La roue intérieure au virage peut être braquée à 45° par rapport à l'axe du véhicule.

## Commande pneumatique présélective du réducteur

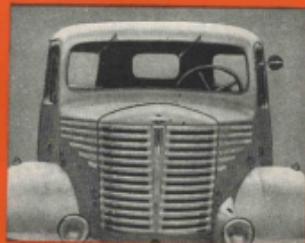
Le réducteur permet de conserver la maniabilité de la boîte à 4 vitesses ; la commande présélective réduit l'effort du conducteur et permet d'utiliser au maximum la gamme des 8 vitesses. C'est un brevet UNIC.



La commande du réducteur, placée à portée de la main, est particulièrement aisée à manier.

## Visibilité

Le conducteur et le passager bénéficient d'une remarquable visibilité grâce à un vaste pare-brise sans angle mort.



Une large lunette arrière et, sur les modèles 53, 63 et 72, 2 glaces de custode permettent les manœuvres en arrière sans ouverture des portières.



## Confort

Le conducteur se fatigue plus vite que la mécanique. Aussi, le confort de la cabine des UNIC a-t-il été particulièrement étudié pour permettre aux routiers d'effectuer leur dur travail avec le minimum de fatigue.

**La nouvelle direction UNIC est douce et précise.**

**Le moteur 6 cylindres est désormais suspendu élastiquement comme le sont les moteurs 4 cylindres**

**Les ZU 63 et 72 R sont maintenant dotés d'une suspension avant à flexibilité variable.**

La position semi-avancée de la cabine autorise un grand emplacement de carrosserie par rapport à l'empattement, assure une excellente visibilité à courte distance, et donne le maximum de sécurité au conducteur en cas d'accident.

Le moteur étant dégagé de la cabine met celle-ci à l'abri de la chaleur et des émanations.

L'équipement est très complet, la finition soignée et l'accès des sièges particulièrement aisé.

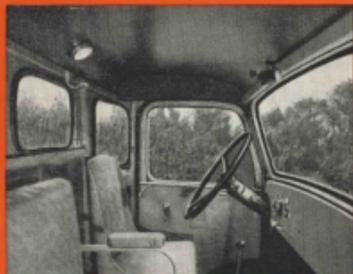
Les véhicules UNIC sont munis d'une direction d'une douceur et d'une précision surprenantes pour un poids lourd.



Une nouvelle suspension à flexibilité variable proportionnelle la flexibilité des ressorts à la charge portée.



Un plafonnier d'éclairage et un porte-manteaux sont des commodités très appréciées par les conducteurs des UNIC.



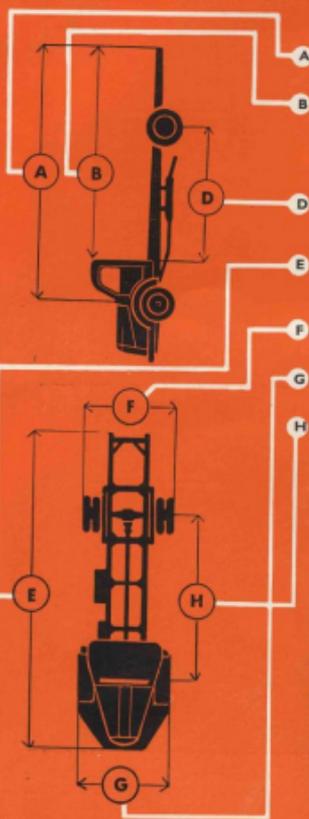
Le siège du passager est muni d'un accoudoir.



Les cabines sont fixées sur le châssis par l'intermédiaire de tampons en caoutchouc, ce qui évite la transmission du bruit et des vibrations.

# 20 MODÈLES

# 15 CAMIONS DIESEL



|  | 35 N  | 35 C  | 53 ALV            | 53 L   | 53 N   | 53 C2  | 63 L   | 63 N   | 63 C   | 72 RL2 | 72 RL  | 72 RH  | 72 RC  | 72 ALV            | 72 RL             |
|--|-------|-------|-------------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|-------------------|-------------------|
| A  | 5 387 | 4 377 | livré sans cabine | 6 535  | 5 885  | 4 815  | 6 535  | 5 885  | 4 815  | 8 065  | 7 465  | 6 615  | 4 915  | livré sans cabine | livré sans cabine |
| B  | 4 120 | 3 110 |                   | 5 360  | 4 710  | 3 640  | 5 360  | 4 710  | 3 640  | 6 890  | 6 290  | 5 440  | 3 740  |                   |                   |
| C  | 4 370 | 3 360 |                   | 5 730  | 5 080  | 4 280  | 5 655  | 5 055  | 4 280  | 7 100  | 6 700  | 5 800  | 4 615  |                   |                   |
| D  | 2 520 | 1 960 |                   | 3 340  | 2 940  | 2 590  | 3 340  | 2 940  | 2 590  | 4 300  | 4 040  | 3 340  | 2 690  |                   |                   |
| E  | 6 380 | 5 370 | 7 987             | 7 830  | 7 180  | 6 110  | 7 830  | 7 180  | 6 110  | 9 830  | 9 230  | 8 380  | 6 680  | 10 070            | 9 485             |
| F  | 2 145 | 2 145 | 2 323             | 2 323  | 2 323  | 2 323  | 2 435  | 2 435  | 2 435  | 2 497  | 2 497  | 2 497  | 2 497  | 2 497             | 2 497             |
| G  | 2 130 | 2 130 | 1 964             | 2 240  | 2 240  | 2 240  | 2 300  | 2 300  | 2 300  | 2 400  | 2 400  | 2 400  | 2 400  | 2 388             | 2 388             |
| H  | 3 700 | 3 140 | 4 550             | 4 550  | 4 150  | 3 800  | 4 550  | 4 150  | 3 800  | 5 550  | 5 200  | 4 500  | 3 850  | 5 800             | 5 200             |
| Rayon de braquage (en mètres)                | 6,85  | 5,85  | 8                 | 8      | 7,50   | 7      | 8      | 7,50   | 7      | 9      | 8,50   | 8      | 7      | 10,5              | 10,5              |
| Poids du châssis nu en ordre de marche (kgs) | 2 800 | 2 765 | 3 950             | 3 650  | 3 600  | 3 550  | 4 250  | 4 200  | 4 150  | 5 000  | 5 000  | 4 900  | 4 800  | 5 100             | 5 100             |
| Charge totale (Charge utile + carrosserie)   | 5 200 | 5 235 | 6 700             | 7 000  | 7 000  | 7 500  | 9 000  | 9 000  | 9 000  | 11 500 | 11 500 | 11 500 | 11 500 | 8 000             | 10 000            |
| Poids de la semi-remorque chargée            | —     | —     | —                 | —      | —      | —      | —      | —      | —      | —      | —      | —      | —      | —                 | —                 |
| Poids total roulant                          | 8 000 | 8 000 | 10 650            | 10 650 | 10 600 | 11 050 | 13 250 | 13 200 | 13 150 | 16 500 | 16 500 | 16 400 | 16 300 | 13 100            | 15 100            |

★ Vale au sol

Les indications concernant les cotes et caractéristiques des châssis ne sont données qu'à titre indicatif. La SOCIÉTÉ NOUVELLE DES AUTOMOBILES UNIC se réserve le droit d'y apporter toutes modifications utiles sans préavis.

# 5 TRACTEURS DIESEL

| 35 T        | 53 T        | 63 T        | 72 RT2      | 72 RT1      |
|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| 4 377       | 4 165       | 4 165       | 4 815       | 4 315       |
| 3 110       | 2 990       | 2 990       | 3 040       | 3 140       |
| —           | —           | —           | —           | —           |
| 1 960       | 2 040       | 2 040       | 2 090       | 2 190       |
| 5 370       | 5 355       | 5 355       | 6 475       | 5 975       |
| 2 145       | 2 323       | 2 323       | 2 497       | 2 497       |
| 2 130       | 2 240       | 2 240       | 2 400       | 2 400       |
| 3 140       | 3 250       | 3 250       | 3 850       | 3 350       |
| 5,85        | 5,85        | 5,85        | 6           | 6           |
| 3 200<br>★★ | 3 900<br>★★ | 4 350<br>★★ | 5 400<br>★★ | 5 200<br>★★ |
| —           | —           | —           | —           | —           |
| 9 000       | 12 000      | 14 000      | 20 600      | 20 800      |
| 12 200      | 15 900      | 18 350      | 26 000      | 26 000      |

★★ Poids avec cabine

## CARACTÉRISTIQUES COMMUNES A TOUS LES MODÈLES

Chambre de combustion brevetée S.G.D.G. à turbulence déterminée assurant le mélange intime de l'air réchauffé et du combustible pulvérisé : combustion complète et départ à froid sans réchauffage. Bielles à 4 boulons avec coussinets en alliage léger spécial. Piston en alliage d'aluminium. Une culasse par 2 cylindres.

Cylindres avec chemises humides facilement démontables. vilebrequin équilibré dynamiquement. Alésage 118 mm. Course 150 mm. Consommation au couple maximum : 170 gr. au CV/heure. Démarreur 24 volts. Amortisseurs à l'avant. Direction à gauche.

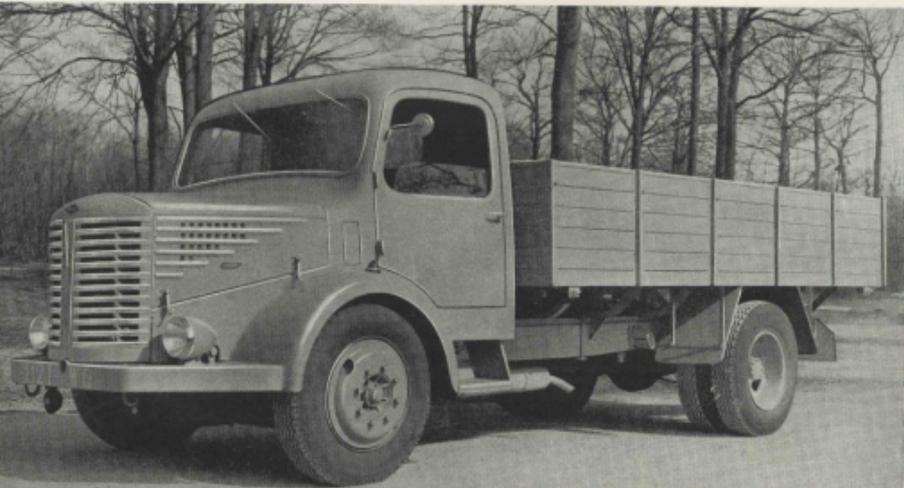
## CARACTÉRISTIQUES VARIABLES SUIVANT LES TYPES

|  | ZU 35           | ZU 53                     | ZU 63                     | ZU 72 R                             |
|--|-----------------|---------------------------|---------------------------|-------------------------------------|
| Puissance                                  | 77 CV           | 90 CV                     | 100 CV                    | 130 CV                              |
| N <sup>bre</sup> de cyl.                   | 4               | 4                         | 4                         | 6                                   |
| Cylindrée                                  | 6 l. 560        | 6 l. 560                  | 6 l. 560                  | 9 l. 840                            |
| N <sup>bre</sup> de paliers du vilebrequin | 5 paliers       | 5 paliers                 | 5 paliers                 | 7 paliers                           |
| Embrayage                                  | 1 disque        | 2 disques                 | 2 disques                 | 3 disques                           |
| Pneumatiques de série                      | A. 20           | C. 20                     | D. 20                     | E. 20 Bibax                         |
| sur demande                                | 8.26 × 20       | 9.00 × 20                 | 9.75 × 20                 |                                     |
| Frein à main                               | effet direct    | à cliquets simple effet   | à cliquets simple effet   | à cliquets double effet             |
| Servo-frein                                | Bendix-Lockheed | air comprimé Westinghouse | air comprimé Westinghouse | air comprimé Westinghouse           |
| Batteries (4 de 6 volts)                   | 120 A.H         | 120 A.H                   | 120 A.H                   | 150 A.H                             |
| Rabotier de batterie                       | —               | de série                  | de série                  | de série                            |
| Dynamo ventilée à 3 balais                 | 12 V. 350 W     | 12 V. 350 W               | 12 V. 350 W               | 12 V. 350 W + régulateur de tension |

## MULTIPLICATIONS ET VITESSES

| TYPE DE CHASSIS | DÉMULTIPLICATION | VITESSE MAXIMA |
|-----------------|------------------|----------------|
| <b>ZU 35</b>    |                  | <b>KM</b>      |
| ZU 35 C         | 9 × 49           | 60             |
| ZU 35 N         | 9 × 49           | 60             |
|                 | 10 × 47          | 70             |
| ZU 35 T         | 9 × 49           | 60             |
| <b>ZU 53</b>    |                  |                |
| ZU 53 C         | 9 × 60           | 55             |
| ZU 53 N         | 9 × 60           | 55             |
|                 | 10 × 59          | 60             |
|                 | 12 × 59          | 75             |
| ZU 53 L         | 10 × 59          | 60             |
|                 | 12 × 59          | 75             |
| ZU 53 T         | 9 × 60           | 55             |
| <b>ZU 63</b>    |                  |                |
| ZU 63 C         | 7 × 58           | 45             |
|                 | 9 × 70           | 50             |
| ZU 63 N         | 9 × 70           | 50             |
|                 | 10 × 69          | 55             |
|                 | 10 × 59          | 70             |
| ZU 63 L         | 10 × 69          | 55             |
|                 | 10 × 59          | 70             |
| ZU 63 T         | 9 × 70           | 50             |
|                 | 10 × 69          | 55             |
| <b>ZU 72</b>    |                  |                |
| ZU 72 RC        | 7 × 61           | 56             |
|                 | 7 × 58           | 62             |
| ZU 72 RN        | 7 × 58           | 62             |
|                 | 9 × 70           | 65             |
| ZU 72 RL2       | 7 × 58           | 62             |
| RL.AL           | 9 × 70           | 65             |
| ZU 72 ALV       | 10 × 69          | 75             |
| ZU 72 RT1       | 7 × 61           | 56             |
| RT 2            | 7 × 58           | 62             |

UNIC, 1, Quai National  
Puteaux (Seine) LON. 21-40



**Châssis porteur**, charge totale 5.200 kg.

**Tracteur routier**, 9.000 kg. remorqués.

**Moteur Diesel** 77 CV à 1.850 t/m, 4 cylindres 118 x 150.

**Boîtes** 4 vitesses.

**Pont AR** à simple démultiplication, type GLEASON.

**Cadre** rigide, surbaissé à l'AV, fortement entretoisé. Longerons droits et parallèles, autorisant

## ZU 35

l'adaptation des carrosseries avec le maximum de facilité.

**Direction** à gauche, à vis globique et galets oscillants type GEMMER. Essieu avant reculé, permettant un rayon de braquage réduit et une grande maniabilité.

**Freinage** BENDIX LOCKEED.

**Graissage général du châssis**, TÉCALÉMIT, type hydraulique.

**Emplacements de carrosserie**, châssis court : 3 m. 11; châssis normal : 4 m. 12.

**Châssis porteur**, charge totale 7.000 kg.

**Tracteur routier**, 12.000 kg. remorqués.

**Moteur Diesel 90 CV** à 1.950 t/m, 4 cylindres 118 x 150.

**Boîte 4 vitesses**. Pour les châssis tracteurs et courts, boîte 8 vitesses de série, avec commande présélective du réducteur par air comprimé.

**Pont AR**, à simple démultiplication, type GLEASON.

**ZU 53**

**Cadre** très rigide, surbaissé à l'AV fortement entretoisé.

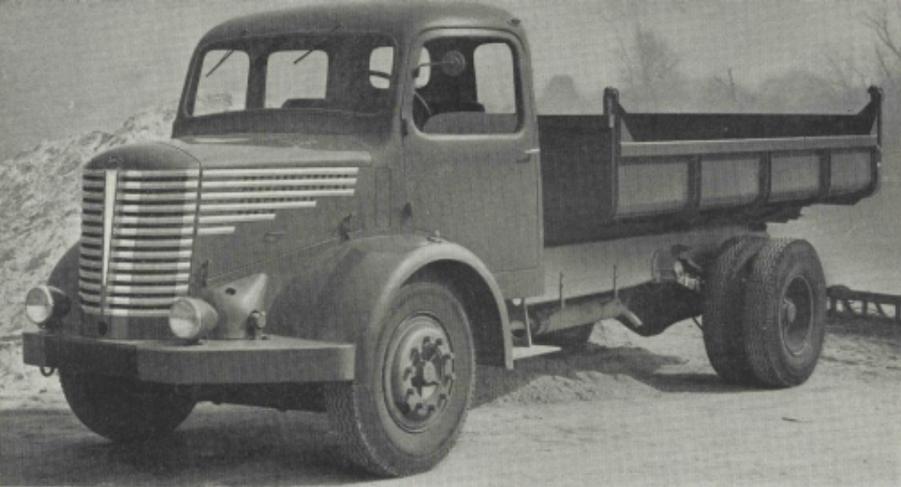
**Direction** à gauche à vis et écrou régulés baignant dans l'huile. Essieu AV reculé assurant une répartition parfaitement équilibrée de la charge dans toutes les conditions d'utilisation.

**Freinage** commandé par dispositif à air comprimé WESTINGHOUSE.

**Graissage général du châssis** : TÉCALÉMIT, type hydraulique.

**Emplacements de carrosserie**, châssis court : 3 m. 64; châssis normal : 4 m. 71; châssis long : 5 m. 36.





**Châssis porteur**, charge totale 9.000 kg.

**Tracteur routier**, 14.000 kg. remorqués.

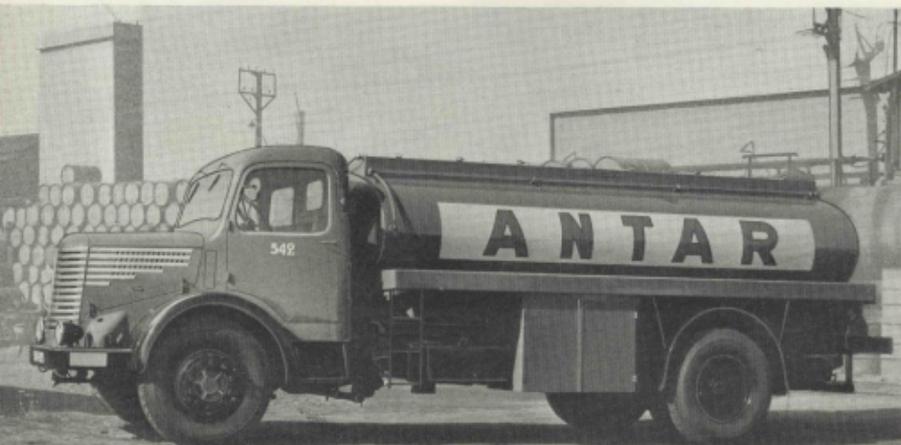
**Moteur Diesel** 100 CV à 2.000 t/m, 4 cylindres 118 x 150.

**Boîte** 8 vitesses avec commande préselective du réducteur par air comprimé.

**Pont AR** à simple démultiplication, type GLEASON, carter du pont AR renforcé.

**Cadre** très rigide, surbaissé à l'AV fortement entretoisé.

## ZU 63



**Direction** à gauche, 2 vis et écrou régulés baignant dans l'huile.

**Essieu AV** reculé assurant une répartition parfaitement équilibrée de la charge dans toutes les conditions d'utilisation et une grande accessibilité au moteur.

**Freinage** commandé par dispositif à air comprimé Westinghouse, 1 cyl. par roue.

**Graissage général du châssis** : TÉCALÉMIT type hydraulique.

**Emplacements de carrosserie**,  
châssis court : 3 m. 64;  
châssis normal : 4 m. 71;  
châssis long : 5 m. 36.

**Châssis porteur**, charge totale 11.500 kg.

**Tracteur routier**, 20.600 kg remorqués.

**Moteur Diesel** 130 CV à 1.850 t/m, 6 cylindres 118 x 150.

**Boîte** 8 vitesses avec commande présélective du réducteur par air comprimé.

**Pont AR** à simple démultiplication, type GLEASON, carter du pont AR renforcé.

**Cadre** très rigide, surbaissé à l'AV, fortement entretoisé.

**ZU 72 R**

**Direction** à gauche, vis et écrou régulés baignant dans l'huile.

**Essieu AV** reculé assurant une répartition parfaitement équilibrée de la charge dans toutes les conditions d'utilisation et une grande accessibilité au moteur.

**Freinage** commandé par dispositif à air comprimé WESTINGHOUSE, 1 cylindre par roue.

**Graissage général du châssis** : TÉCALÉMIT type hydraulique.

**Emplacements de carrosserie**, châssis court : 3 m. 74; châssis normal : 5 m. 44; châssis longs : 6 m 29, 6 m. 89.



UNIC

