

20
VÉHICULES
INDUSTRIELS
 DE **4.000** A
10.000 kg



5
TRACTEURS
ROUTIERS
 DE **9.000** A
21.000 kg

● **CABINE** ● Sa position semi-avancée permet un grand emplacement utile de carrosserie par rapport à l'empattement et une visibilité accrue à courte distance, tout en ménageant l'accès facile au moteur, l'élimination de tous bruits ou odeurs et une température constante dans la cabine, insonorisée et bien aérée. Accès aisé. Sièges très confortables en simili-cuir : baquet réglable pour le conducteur et large banquette confortable pour deux passagers. Tapis de sol en caoutchouc. Accoudoir. Coffre spacieux. Porte-manteaux. Plafonnier.

● **VISIBILITÉ** ● Conducteur et passagers bénéficient d'une complète visibilité grâce à :
 un vaste pare-brise sans angle mort;
 une large lunette arrière;
 deux glaces de custodes permettant les manœuvres en marche arrière sans ouverture des portières.

● **TABEAU DE BORD** ● Compteur kilométrique - thermomètre d'eau - compte-tours de série sur ZU 72 - manomètre de pression des freins - ampère-mètre - manomètre de pression d'huile - casier de bord spacieux - combiné de commandes d'avertisseur et d'éclairage sous le volant.

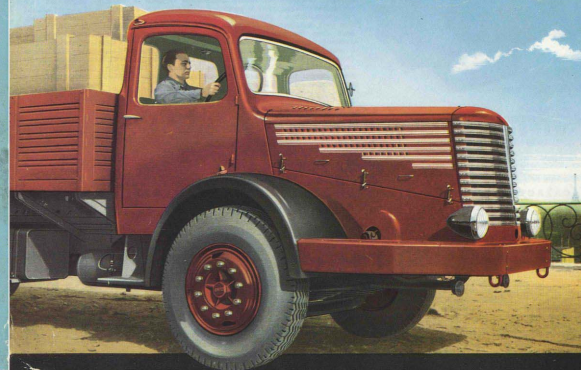
Les indications concernant les cotes et caractéristiques des châssis ne sont données qu'à titre indicatif. La SOCIÉTÉ NOUVELLE DES AUTOMOBILES UNIC se réserve le droit d'y apporter toutes modifications utiles sans préavis.



1
AUTOCAR
 DE 45 PLACES

SOCIÉTÉ NOUVELLE DES AUTOMOBILES « UNIC », 1, QUAI NATIONAL, PUTEAUX - Tél. : LON 21

UNIC



CONSTRUIT POUR DURER

DESCRIPTION GÉNÉRALE DU MOTEUR Z. U. COMMUNE AUX TYPES 4 R. ET 6 R.

Le moteur UNIC doit sa renommée à la réunion de trois qualités indispensables à l'utilisation optimale d'un véhicule industriel :

1° Sa longévité due à son régime modéré, à la qualité des matières employées, à la précision de l'usinage, à la rigueur du contrôle.

2° Son couple élevé à tous les régimes.

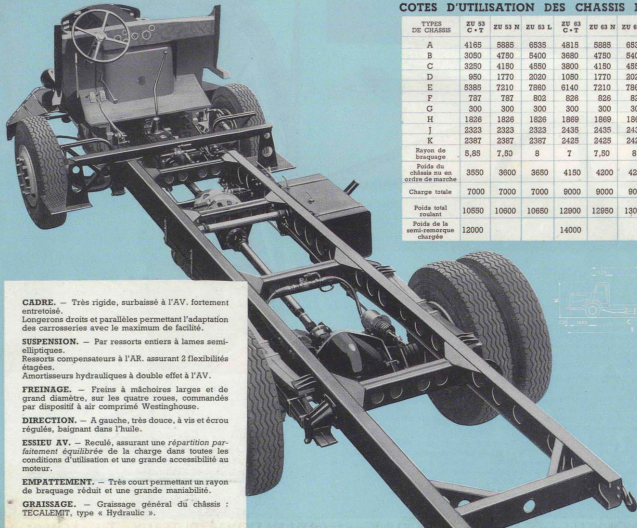
3° Sa faible consommation spécifique résultant d'une combustion parfaite.

Soucieux de faciliter au maximum l'approvisionnement de ses clients en pièces détachées, UNIC s'est efforcé de standardiser le plus grand nombre d'ensembles et notamment ses différents types de moteurs qui possèdent de multiples caractéristiques communes.

Tous les principaux organes sont très accessibles et facilement démontables.

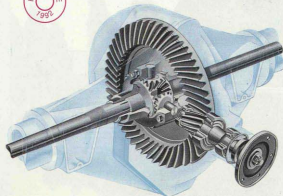
CARACTÉRISTIQUES DES MOTEURS

Soupapes d'admission de grand diamètre - Chambre de combustion (Brevet S.G.D.G. UNIC) à turbulence déterminée assurant le mélange intime de l'air réchauffé et du combustible pulvérisé d'où combustion complète et départ à froid sans réchauffage - Soupapes d'échappement très bien refroidies - Bielles à 4 boulons avec coussinets en alliage léger spécial - Piston en alliage d'aluminium - Cylindres avec chemises humides facilement démontables - Vilebrequin équilibré dynamiquement - Portées durcies par trempage superficielle - Culasse fonte spéciale : 1 pour 2 cylindres - Graissage sous pression par pompe à engrenages facilement démontables de l'extérieur sans vidange du carter d'huile - Filtre à huile de grande surface, très accessible avec by-pass de sécurité - Filtre à air à bain d'huile - Alimentation par pompe d'injection avec avance automatique et régulateur mécanique contrôlant le débit de la pompe.



COTES D'UTILISATION DES CHASSIS ET CARACTÉRISTIQUES PARTICULIÈRES

TYPES DE CHASSIS	ZU 53 C-T	ZU 53 N	ZU 53 L	ZU 63 C-T	ZU 63 N	ZU 63 L	ZU 72 RT 1	ZU 72 RT 2	ZU 72 RC	ZU 72 RN	ZU 72 RL	ZU 72 AL	ZU 72 ALV
A	4165	5885	6535	4815	5885	6535	4315	4815	4915	6615	7465		
B	3050	4780	5400	3880	4780	5400	3180	3080	3780	5480	6330	7400	7985
C	3250	4180	4980	3800	4180	4980	3380	3880	3850	4900	5300	6300	5800
D	950	1770	2020	1050	1770	2020	950	980	1050	2100	2250	2750	2735
E	5385	7210	7860	6140	7210	7860	4975	5475	5980	8380	9230	9485	10070
F	787	787	802	826	826	826	870	870	890	890	890	870	870
G	300	300	300	300	300	300	186	186	328	325	325	305	305
H	1826	1826	1826	1889	1889	1889	1896	1896	1896	1896	1896	1896	1896
J	2323	2323	2323	2435	2435	2435	2484	2484	2497	2497	2497	2484	2435
K	2387	2387	2387	2425	2425	2425	2510	2510	2530	2530	2530		
Rayon de braquage	5,85	7,50	8	7	7,50	8	6	6	7	8	8,50	10,5	10,5
Poids du châssis nu en ordre de marche	3550	3600	3650	4150	4200	4250	5200	5400	4800	4900	5000	5000	
Charge totale	7000	7000	7000	9000	9000	9000		11500	11500	11500	10000		
Poids total roulant	10550	10600	10650	12900	12950	13000	26000	28000	16300	16400	16800	15000	
Poids de la semi-remorque chargée	12000			14000			20800	20600					



PONT ARRIÈRE ET BOITE DE VITESSE

PONT ARRIÈRE

Le pont à simple réduction, par couple conique à taille Gleason est simple et robuste et du type à arbres non porteurs. Les arbres sont aisément démontables de l'extérieur. Le carter transversal est très rigide et constitué par un carter central en acier coulé et 2 tubes trompette cylindriques en acier treuvé.

Roulement à rouleaux coniques largement dimensionnés.

BOITE DE VITESSE

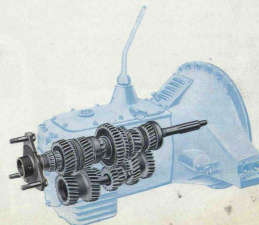
Carter rigide, en prolongement direct du moteur et facilement démontable. Couples d'engrenages hélicoïdaux, en acier de cémentation à haute résistance toujours en prise.

Commande présélective du réducteur par air comprimé (Brevet UNIC S.G.D.G.).

COUPLE ÉLEVÉ A TOUS LES RÉGIMES

TABLEAU DE DÉMULTIPLICATIONS

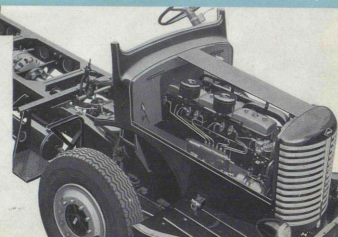
TYPE DE CHASSIS	Vitesse maxima	Démultiplication
53 C et T	58 KM/H	9 x 60
53 N et L	60 KM/H	10 x 59
	75 KM/H	12 x 59
63 N, C et T	50 KM/H	9 x 70
	55 KM/H	10 x 69
63 N et L	85 KM/H	10 x 69
	70 KM/H	10 x 59
72 RT 1 et RT 2	56 KM/H	7 x 61
72 RC	61 KM/H	7 x 58
72 RN	61 KM/H	7 x 58
72 RL et AL	65 KM/H	9 x 70
	61 KM/H	7 x 58
72 ALV	65 KM/H	9 x 70
	80 KM/H	10 x 62



EXCELLENT RAPPORT CHARGE UTILE - POIDS MORT

CARACTÉRISTIQUES VARIABLES

	MOTEUR ZU 4 R. sur ZU 53 63	MOTEUR ZU 6 R. sur ZU 72 et 72 R.
Cylindres	4	6
Alésage	118	118
Course	150	150
Cylindrée	6 l. 560	9 l. 840
	ZU 53	
Puissance	90 CV à 1950 TM ZU 63	130 CV à 1850 TM
	100 CV à 2000 TM sur demande	
Vilebrequin		7 paliers
Vitesse max. en charge suiv. démultiplication	53 à 75 KM/H	56 à 76 KM/H
Consommation au couple maximum	170 Gr. au CV. heure	170 Gr. au CV. heure
Embrayage fonctionnant à sec.	à 2 disques	à 3 disques de série
Radiateur d'huile		



CADRE. — Très rigide, surbaissé à l'AV. fortement entretroisé.

Longerons droits et parallèles permettant l'adaptation des carrosseries avec le maximum de facilité.

SUSPENSION. — Par ressorts entiers à lames semi-elliptiques.

Ressorts compensateurs à l'AR. assurant 2 flexibilités étagées.

Amortisseurs hydrauliques à double effet à l'AV.

FREINAGE. — Freins à mâchoires larges et de grand diamètre, sur les quatre roues, commandés par dispositif à air comprimé Westinghouse.

DIRECTION. — A gauche, très douce, 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 et une grande accessibilité au moteur.

EMPÂTEMENT. — Très court permettant un rayon de braquage réduit et une grande maniabilité.

GRAISSAGE. — Graissage général du châssis : TECALEMIT, type « Hydraulic ».

CARACTÉRISTIQUES PARTICULIÈRES

	Châssis ZU 53 ZU 63	Châssis ZU 72 R
Roues métalliques	Sur 5: 20 x 8 HS 126 Sur 6: 20 x 8 B 10 141	20 x 10 B 10 143
Pneumatiques	Sur 5: Michelin S 20 ou Dunlop 36 x 8 ou 9,00 x 20 DFER	Sur 72 T et 72 ALV Michelin D 55 ou Dunlop 9,75 x 20 DFER Sur 72 CNL et AL Michelin E 50
Freins à main	à cliquets Dynaac variés à 3 balais	à cliquets 12 V. 350 W
Démarreur	24 V	24 V
Batterie (4 de 6 V)	120 A.H. de série	150 A.H. de série
Réservoir à rayon d'action	Sur 5: 500 Km Sur 6: 450 Km	600 Km
Dispositif Westinghouse de commande de freins	Sur 5: par 1 cylindre et dimension de répartition par 4 cylindres	par 4 cylindres 1 cylindre par roue