

Utilisateur satisfait

Chère rédaction,

Abonné à votre revue depuis longtemps, je souhaiterais répondre à M. Bertrand Lebeau qui critique beaucoup les Unic V8. Pour ma part, j'ai conduit un Unic T 340 A à moteur V8 dont je vous joins la photo. J'ai parcouru 500 000 km avec pour seule panne un roulement de boîte de vitesses, et sans jamais toucher aux freins, le véhicule étant équipé d'un Telma. J'ai sillonné toute la France et il ne m'a jamais laissé sur la route.

Amitiés.

Robert Garcin, Puimoisson (Alpes-de-Haute-Provence)



Les V8 Unic, suite

Chère rédaction,

Tout à fait d'accord avec l'analyse de M. Roche dans le *Courier des lecteurs* du n° 243. Les moteurs Unic en V étaient de véritables catastrophes ambulantes. Aucune fiabilité, pannes à répétition ; de plus, on cherchait les chevaux annoncés. Ces moteurs ont contribué à mettre en grande difficulté financière les transporteurs qui avaient eu le malheur de les choisir. Les concessionnaires Unic faisaient pourtant le maximum pour essayer de dépanner tout le monde ; heureusement qu'ils étaient là. Heureusement aussi que le gros six cylindres en ligne Fiat de 13 litres est arrivé, il a mis fin à toutes ces pannes et lui au moins était très fiable. Le six cylindres Unic de 200 chevaux l'était tout autant. Je le confirme et vous joins une photo (malheureusement tronquée) d'un P 200 A2 GR de chez Lafond au chargement au MIN Saint-Charles à Perpignan en 1976. Le groupe frigo était un Thermoking RT licence Westinghouse avec un petit quatre cylindres essence qui démarrait automatiquement avec une dynamo/démarrateur type Dynastar. Un ancêtre du *stop and start* actuel, comme quoi on n'invente rien. Petite remarque concernant les maquettes de l'article « *Le goudron sans les plumes* », je suis étonné que les plaques orange portent les numéros 30/1202, ce qui correspond à du gazole suivant le code ADR européen. Les bitumes portent en général les numéros 99/3257 et sont avec l'étiquette n° 9 + celle des produits chauds. Ceci n'est qu'un détail et les réalisations sont magnifiques. Longue vie à votre magazine, amitiés à tous.

Bertrand Lebeau, Ouzilly (Vienne)



Les V8 Unic, suite

Dans les numéros 243 et 245 de *Charge Utile* respectivement, MM. Roche et Lebeau font remarquer que les moteurs V8 Unic n'étaient rien d'autre qu'une catastrophe technique de l'époque. Je m'adresse à vous en tant qu'utilisateur de ces mécaniques (j'étais transporteur à l'époque) et en tant que concessionnaire Unic puis OM en Belgique au début des années soixante-dix. En fait, le V8 du 270 était un peu moins problématique que celui du 340. C'est le premier point à signaler. Je viens ici expliquer les raisons de cette mauvaise presse d'alors. Les problèmes rencontrés étaient toujours les mêmes et venaient de l'injection. Les pompes Bosch ou Sigma (c'étaient les mêmes) utilisées sur ces moteurs disposaient d'éléments rotatifs permettant un plus fort débit lors du démarrage. Les fiches de réglages de chez Bosch et Sigma ne donnaient pas les bonnes normes de débit d'utilisation d'où cet enchaînement de problèmes dus au déséquilibre de l'injection (particulièrement dramatique pour cette configuration en V) : bris des ressorts de rappel des injecteurs, surconsommation, desserrage des vis de paliers du vilebrequin, bris du vilebrequin en conséquence, pales d'hélice de ventilateur perçant le radiateur (le ventilateur est fixé en bout de vilebrequin), etc. La mécanique, c'est comme les mathématiques, c'est toujours une question de logique, donc il existe une réponse à tout. C'est ainsi que nous opérons les réglages à la manière de notre dieseliste, ce qui donnait des résultats formidables. Les moteurs n'étaient pas en cause mais bien le moyen de les faire fonctionner. Ils étaient dotés d'une robustesse incroyable et ils étaient capables, lorsque leur injection était bien réglée, de donner des résultats à faire pâlir bien des concurrents et à donner à l'époque la puissance la plus élevée du marché pour des moteurs atmosphériques. Même les talents qui disposaient du V8 type V 85 S sur leurs OM 190 (et OM 280, modèles fabriqués par Unic dans l'usine de Trappes, MDLR) n'avaient pas saisi la faille de l'injection : une firme de Placenza avait fait breveter un type d'injecteur plus compact, soi-disant plus coûteux, avec un ressort plus court, pour tenter de résoudre le problème. C'était l'injecteur Fratelli Bosio. En Belgique, nous avons réglé des pompes sur des dizaines de moteurs pour enrayer les problèmes. Nous en avions fait part chez Unic mais il n'y eu jamais de suite en clientèle. Dommage... Je me souviens qu'au début des années soixante-dix, Saurer avait un stand au salon de Francfort et les techniciens présents m'avaient confirmé que les V8 M 62 S (celui du 270) et V 85 S (celui du 340) montés sur les Unic et les OM avaient bien été conçus et réalisés au départ par Saurer et que les problèmes rencontrés ne relevaient pas de la conception Saurer. Le seul reproche à faire au V 85 S du 340 était que ses arbres à cames se dégradèrent prématurément ; sans doute était-ce là le seul véritable problème de conception. Il est bizarre que l'on ne parle pas à l'époque des problèmes des concurrents. Il faut toujours connaître les tenants et les aboutissants des choses avant de les juger et il est parfois plus facile de suivre les échos. Il faut dire aussi que ces moteurs fonctionnaient à la perfection quand ils étaient en charge permanente (applications maritimes et industrielles notamment). L'importateur OM en Belgique avait même des 190 qui circulaient avec des relais inversés au niveau de

la boîte B 90, ce qui apportait une pseudo-réponse avec des véhicules qui atteignaient des vitesses incroyables, de l'ordre de 140 km/h !

Guy Robaye - 5300 Vezin (Belgique)

R. Les moteurs Unic en V semblent avoir déchaîné les passions ! Votre témoignage a le mérite d'apporter des informations concrètes. Vous soulignez à juste titre qu'ils ont été beaucoup critiqués (tout comme par exemple le V8 du Berliet TR 300 contemporain d'ailleurs), alors que les problèmes rencontrés par les véhicules concurrents ont souvent été passés sous silence, même s'il n'était pas toujours du même ordre et affectaient en général autre chose que les moteurs. Cela dit, il semble que les problèmes rencontrés par les utilisateurs en France aient été différents de ceux rencontrés en Belgique, peut-être pour des questions de types d'utilisation ou de relief. Il est ainsi indéniable que c'est le moteur M 62 S qui a posé le plus de soucis en France, et de loin, et ce pour des raisons diverses. D'abord, pour des questions d'économies d'achat, les radiateurs des 270 étaient fournis par la société SFRIC et non plus par Chausson. Les boîtes à eau supérieures fuyaient souvent et ces pertes importantes de liquide de refroidissement ont provoqué des dégâts sur de nombreux groupes. Le M 62 S a été sujet à des problèmes récurrents de cavitation (qui apparaissent aux alentours de 150 000 km) dus au montage de la pompe à eau, qui occasionnait des zones de dépression à certains endroits du circuit de refroidissement et l'apparition de phénomènes vibratoires qui attaquaient le métal du bloc. Le montage a été modifié et les problèmes ont disparu. De plus, les V8 des 270 fumaient exagérément, du fait de la nouvelle injection Saurer qui faisait appel à des injecteurs à jets resserrés qui vaporisaient le gazole sur les parois des cylindres. À froid cependant, cette vaporisation était très imparfaite, ce qui affectait la combustion et provoquait des fumées. Mais le problème le plus important rencontré en France touchait aux vis de fixation du volant-moteur qui cassaient rapidement (aux alentours de 200 000 km). Ces ruptures étaient provoquées par les vibrations générées par un damper Holsat à silicone monté en bout de vilebrequin, qui ne remplissait pas son rôle mais aggravait au contraire les efforts de torsion. En 1970, Unic a lancé une campagne de remise à niveau des moteurs M 62 S. Dès sa sortie, le V 85 S de 340 chevaux a donc bénéficié de ces améliorations. Il est cependant vrai que ses arbres à cames avaient tendance à suser de façon prématurée. Par ailleurs, et contrairement aux déclarations des techniciens de chez Saurer, ce n'est pas Saurer qui a développé les moteurs M 62 S et V 85 S. Les bureaux d'études Saurer ont seulement étudié le dessin des pipes d'admission. Leurs homologues de chez Unic ont ensuite dessiné les culasses en conséquence. Enfin, il faut reconnaître que les problèmes récurrents rencontrés sur les 270 ne relevaient pas que des conversations de comptoir. Nombreux sont les utilisateurs (dont MM. Roche et Lebeau font d'ailleurs partie) qui les ont rencontrés. Qui aime bien châtie bien, dit-on ; la preuve, ce sont les mêmes qui encensent le moteur M 42 S de 200 chevaux... Dernière précision : les détails techniques qui précèdent ont été recueillis auprès d'Etienne Cadet, auteur de *Charge Utile* mais aussi et surtout ancien ingénieur motoriste chez Unic, qui a participé au développement des fameux V8.