

Betrifft : Presse-Dossier

Seit dem Salon 1964 hat UNIC ein neues Konstruktionsprogramm ausgearbeitet.

Das Programm wurde am Salon 1966 in Paris vorgestellt und besteht aus 38 Typen die von 8.8 Tonnen bis zu 38 Tonnen Gesamtgewicht gehen.

Die UNIC-Motoren sind seit diesem Datum (Herbst 1966) mit der Saurer-Einspritzung ausgerüstet. Diese Einspritzung ist das Ergebnis von langen Forschungen und Zusammenarbeit der Firmen Saurer und Unic. Sie wurde mit Erfolg auf Prüfstand und auf der Strasse getestet. Der Motor "S" genannt, ist in allen Hinsichten ein Fortschritt; er ist stärker, leiser, elastischer und hat einen kleineren Verbrauch für die gleiche Arbeitsleistung. Die Masse und Gewichte wurden nicht geändert. Das Hubvolumen wurde unverändert beibehalten (119/121 mm).

Hier eine detaillierte Aufstellung

Typ	Bauart	Bohrung Hub	Hubvolumen	Max. Kupplung bei 1400 U/Min.	Nutzlast
4 SD	4-Zylinder Reihenmotor	119x101	4493 cm ³	35 mkg	110 PS
4 S	4-Zylinder Reihenmotor	119x121	5380 cm ³	42 mkg	135 PS
5 S	5-Zylinder Reihenmotor	119x121	6730 cm ³	52,5 mkg	165 PS
6 S	6-Zylinder Reihenmotor	119x121	8075 cm ³	63 mkg	200 PS
8 S	8-Zylinder V8 Motor	119x121	10766 cm ³	84 mkg	270 PS
V 85 S	8-Zylinder	125x130	14886 cm ³	110 mkg	340 PS

Man stellt fest, dass das Verhältnis HUB & Bohrung eine Rekordzahl von 25 PS pro Liter erreicht. Im Vergleich mit den MZ-Motoren ist der Gewinn bei maximaler Geschwindigkeit von 17 %. Bei minimaler Geschwindigkeit ist der Gewinn noch höher : 25 % bei 1400 U/Min. Drehzahl die der maximalen Kupplung entspricht. Diese Einteilung der Kupplung und die Verwendung des Synchron. Getriebes erlaubt einen fügsameren Gebrauch.

Zu bemerken ist auch, dass für alle "S-Motoren" die Montage von Wechselstromgeneratoren 20-60 Amp. und von hydraulischen Pumpen vorgesehen ist.

Komfort :

Der Komfort ist hervorragend bei den neuen Modellen. Das Fahrerhaus ist bequemer mit den neuen Sitzen. Es hat auch ein neues Instrumentenbrett und ist mit Stoff überzogen.

Die Sitze sind gefedert und verstellbar in Höhe und Tiefe. Die Türen öffnen sich zu 90 %.

Ein neues Fahrerhaus kippbar - 3 Plätze.- für die Vosges.

Ab 8.8 Tonnen bis zu 12.5 Tonnen Gesamtgewicht (und für 19 Tonnen Gesamtgewicht bei Zugmaschinen) sind alle Vosges-Frontlenker mit dem neuen kippbaren Fahrerhaus ausgerüstet. Der Motor ist unter dem Boden. Bei gekippter Kabine sind sämtliche Organe (Motor, Getriebe, etc.) komplett frei.

Ein kippbares Fahrerhaus für die V8-Frontlenker und 6-Zylinder :

Kippbar bis zu 62° ohne Anstrengung mittels einer hydraulischen Pumpe, die von Hand betätigt wird. Fünf Minuten reichen einem einzigen Mann, die Kabine mühe-los zu kippen. Wie beim Vosges sind dabei Motor, Getriebe und die übrigen Organe vollständig frei.

Weitere Neuigkeiten :

Sämtliche Modelle sind mit einer hydraulischen Lenkhilfe versehen. Die 6- und 8-Zylinder-Typen haben ferner eine Kupplungshilfe sowie eine Servo-Betätigung des Getriebes. Die Frontlenker sind elektro-pneu-matisch schaltbar (Unter-setzung), die Halbfrontlenker, die speziell im Kipperbetrieb eingesetzt werden, werden ebenfalls pneumatisch geschaltet.

Für den reinen Aushubbetrieb steht ein 6- und 8-Zylinder Halbfrontlenker zur Verfügung mit einer speziell erhöhten Vorderachse.

Sämtliche Typen sind mit vollsynchronisierten Getrieben ausgerüstet, System Porsche. Die Vosges mit 5-Gang-Getrieben, wobei sich mit den auf Wunsch zur Verfügung stehenden, doppelten Hinterachsen 10 Vorwärtsgänge ergeben. Die schweren Typen sind ausnahmslos mit 2-x-Gang-Getrieben ausgerüstet.

Auf den folgenden Seiten ist schematisch dargestellt, aus welchen Materialien ein Lastwagen zusammengesetzt ist sowie im weiteren ist ein Stück Geschichte auf-gezeichnet, jedoch nur bis zum Jahr 1964.

Verschiedene Teile aus eigener und aus fremder Herstellung bilden einen Last-wagen :

1.938,500 kg	Stahl in Stangen oder in Blättern
1.054,500 kg	Graueisen
65,000 kg	Metall, wie Bronze - Aluminium - Kupfer
447,000 kg	Federn
752,500 kg	mechanische Zubehörteile wie die Räder
74,400 kg	Schrauben, Bolzen u.s.w.
95,500 kg	Vorratsbehälter und Leitungen
48,000 kg	Kugellager u.s.w.
164,000 kg	elektrische Apparate
9,800 kg	Dichtungen
1,312 kg	Holz
567,600 kg	Gummi
67,800 kg	Farbe, Verkleidungs-Lack
476,000 kg	schon für das Fahrerhaus

Jedoch ist ein UNIC-Lastwagen mehr als nur eine einfache Zusammenstellung von Teilen. Bauart, Struktur des Fahrgestelles, Verarbeitungsmethoden geben dem Endprodukt die Qualität.

Der Kunde denkt nicht an die Zusammenstellung von Teilen, er erwartet eine hohe Leistung. Er erwartet auch vom Hersteller : Ratschläge für den Gebrauch und die Wartung, einen Kundendienst und eine schnelle Lieferung von Ersatzteilen.

Nachstehend einen kurzen Rückblick :

UNIC hat eine gute und alte Erfahrung im Lastkraftwagen-Bau. Die Gesellschaft wurde 1906 gegründet und ein grosser Teil seiner Herstellung besteht aus Lastwagen.

- 1920 UNIC ist einer der wichtigsten Lastkraftwagen-Hersteller auf dem Markt mit seinen hervorragenden Modellen M 1 A und M 10, die 10 Jahre lang gebaut wurden, manche davon sind immer noch im Verkehr.
- 1930 UNIC ist der erste Hersteller in Frankreich der einen Grosslaster mit Diesel-Motor (Lizenz Mercedes) auf den Markt bringt.
- Nachträglich wurde UNIC gezwungen sich nur noch den Lastwagen zu widmen.
- 1945 stellt UNIC seine neuen Motoren mit direkter Einspritzung vor. Es ist eine französische Verwirklichung.
- Zu der Zeit waren wir die ersten die der Kundschaft Fahrzeuge mit dem, vor die Achse verlagerten, Motor und mit halb vorgerücktem Fahrerhaus, angeboten haben.
- 1960 wieder der erste in Frankreich bietet UNIC eine ganze Serie Fahrzeuge mit Diesel-Motor an (gleichen Hub und gleicher Bohrung und mit hoher Geschwindigkeit).
- 4 Jahre später in dieser gleichen Serie ist UNIC in der Lage, der Kundschaft einen V-Motor mit hoher Leistung anzubieten.

Schon ab 1930 hatten unsere Grosslaster das Getriebegehäuse (mit Untersetzung die 8 Gänge erlaubt) am Motor angeflanscht. Dieses Getriebegehäuse deutete die modernen Gehäuse B 151 - B 152, B 181, die zur Zeit unsere Modelle ausrüsten.

Unser Forschungs-Büro hat eine Abteilung Zukunft und arbeitet am Produkt für Morgen.

Was den Handelsbetrieb der Firma UNIC betrifft, so ist zu bemerken :

- 1951 baute UNIC	552 Lastwagen
- 1956	3027
- 1961	6985
- 1964	7983

Diese Ergebnisse sind durch eine Investitions- und Organisationspolitik erreicht worden.

1951 bedeckten die UNIC Werke eine Fläche von	50'490 m ²
1961 war die Fläche mehr als	110'000 m ²
1965 ist sie von	156'000 m ²

Von 1951 bis 1964 haben wir 2000 Werkzeugmaschinen ersetzt.

- Eine Montagekette von Fahrgestellen mit Anspritzmaschinen für Gestellrahmen wurde installiert.
- Die Einrichtung einer modernen Anlage für thermische Behandlung wurde unternommen.

Diese Bemühungen sind weiter geführt worden durch :

- Produktion und Herstellung der Getriebegehäuse 8 181 in die Wege geleitet.
- Investition in Maschinen - Werkzeuge - Kontrollapparaten Fr. 3'890'000.--
- Produktion und Herstellung der V 8 Motoren in die Wege geleitet
Investition in Maschinen- Werkzeuge - Kontrollapparate Fr. 7'508'000.--
- Einrichtung einer zweiten Montagekette bestehend aus Anspritzmaschinen -
Öfen für Gestellrahmen
Investition Fr. 1'280'000.--
- Einrichtung eines Motor-Prüfstandes Fr. 200'000.--
- Die Abteilung "Forschung" wird reicher ausgestattet
der Gesamtbetrag der Investitionen Fr. 12'878'000.--

Gleichlaufend hat die Schwester-Firma GENEVE Fr. 5'348'000.-- investiert.

Das Ersatzteillager ist jetzt so eingerichtet, dass die Ersatzteile jeden Moment verfügbar sind. Das Ersatzteillager hat einen Wert von :

UNIC-SAURER	Fr. 21'662'501.-
OM	Fr. 2'525'859.-
CARGO	Fr. 5'689'188.-

Durch unsere Filialen und Werkstätten sind wir in der Lage, der Kundschaft einen schnellen und wirksamen Kundendienst zu sichern.

Wenn die Produktion nicht so hoch ist wie bei Mercedes oder Magirus-Deutz, sind wir doch besser gestellt als gewisse Firmen, da wir mit nur 4800 Personen eine Produktion von 7935 Lastwagen erreichen.

Zu bemerken ist auch, dass UNIC einer kräftigen Gruppe angehört :

F F S A die SOMECA, FIAT-Automobil und FIAT-Lastwagen umfasst.