

UNIC

POUR UNIC, 1969 A ETE MARQUE PAR :

- la sortie de ses chaînes de fabrication du 4000 ème moteur V8,
- la naissance du 340 chevaux, dernier développement de la technique des moteurs en V.

4.000 V8

- c'est 1 million de chevaux, 800 millions de kilomètres parcourus sur les routes de France, d'Europe et du monde.
- c'est aussi et surtout une somme d'expériences permettant une connaissance exceptionnelle de la technique des moteurs Diesel, un effort important et constant du constructeur et de l'ensemble du réseau UNIC pour former et améliorer sans cesse les hommes chargés de l'entretien et du suivi de ces moteurs V8.

UNIC et son réseau sont maintenant parfaitement "rodés" à la technique du V8 Diesel.

HISTORIQUE DU MOTEUR V8 UNIC

1962

Le développement des transports routiers va conduire les utilisateurs à s'équiper de véhicules :

- à plus grande capacité de charge,
- plus puissants,
- plus confortables.

Pour répondre à ce besoin, les ingénieurs du Bureau d'Etudes UNIC sont chargés d'étudier un moteur répondant aux données suivantes :

- puissance minimale : 220 chevaux,
- poids et encombrement les plus réduits possible,
- maintien d'une standardisation la plus poussée avec les autres moteurs UNIC en ligne.

L'architecture en V répond parfaitement aux impératifs de poids et de compacité.

8 cylindres assureront la puissance et la souplesse. L'alésage et la course des 4, 5 et 6 cylindres sont conservés (119 x 121).

La décision prise, il ne fallut pas moins de

- 15.000 heures de bureau d'études,
- 10.000 heures d'essais au banc,
- 500.000 kilomètres d'essais sur routes, pour qu'en

1964

UNIC lance en France le premier gros V8 Diesel rapide, lequel, avec

- un volume de 1 m³
 - un poids de 910 kg avec accessoires,
 - une cylindrée de 10,776 l,
- développe 225 chevaux à 2.600 tr/mn, soit plus de 20 ch au litre de cylindrée.

1964-1969

Après le succès commercial confirmé, c'est, sur le plan technique, la phase évolutive, tout entière consacrée à l'amélioration de ce moteur, afin

- de relever encore ses performances,
- d'accentuer sa fiabilité,
- de consolider son avance.

PERFORMANCES

En 1966, les recherches conduisent à la mise au point d'un procédé d'injection et de combustion dont les résultats dépassent toute espérance.

En effet, la puissance SAE passe de 225 à 270 chevaux au même régime de 2.600 tr/mn, soit un gain de 20 %, tandis que le couple disponible le plus élevé augmente de

67,5 m/kg à 1.600 tr/mn
à 84 m/kg à 1.400 tr/mn.

Le rapport poids/puissance diminue du même coup de

4,04 kg/ch en 1964
à 3,37 kg/ch en 1966.

Le V8 version 69, avec 270 chevaux à 2.600 tr/mn pour une cylindrée de 10,766 l, est le moteur qui répond aux exigences du Transport Routier et des Travaux Publics, par :

- ses accélérations rapides, permises par la faible inertie des masses en mouvement,
- son endurance,
- sa consommation économique.

Les qualités intrinsèques du moteur V8 lui ont apporté aussi de sérieux débouchés dans le secteur industriel. Après des tests impitoyables, plusieurs grands constructeurs ont retenu le V8 UNIC pour compléter leur propre matériel : fraises à neige, locotracteurs, groupes électrogènes, compresseurs...

FIABILITE

- Un suivi rigoureux des moteurs en exploitation par les services Après-Vente,
- une collaboration active avec le Réseau par le canal de commissions Qualité - Produit réunissant régulièrement les concessionnaires et le constructeur, ont permis de suivre de façon très précise le comportement du V8, et d'y apporter de nombreuses modifications renforçant ainsi sa fiabilité.

CONSERVER L'AVANTAGE TECHNIQUE

Le développement de la concurrence, l'évolution des techniques et des conditions de transport, l'élargissement des frontières métropolitaines à celles du Marché Commun, et la nouvelle réglementation en matière de puissance dans certains pays ont accentué encore la tendance à l'augmentation de puissance.

Pour y répondre et conserver son avance, UNIC, fort de son expérience, présente aujourd'hui le V8 type 85.S de 340 chevaux.

Le nouveau V8 se différencie de ses prédécesseurs par :

- un nouveau carter moteur en fonte alliage spécial,
- un équipage mobile vilebrequin/bielles à coupe droite largement dimensionnée,
- une pompe à eau à grand débit : avec carter et turbine en fonte,
- un échangeur de température eau/huile,
- un compresseur d'air à culasse refroidie par eau.

Sa pompe d'injection est en ligne et il est équipé d'un alternateur de 25 A.

On pourra s'étonner que ce V8-85.S ne développe que (si l'on peut dire) 23 chevaux au litre alors que le V8 270 chevaux atteint la performance de 25 ch/litre : mais le V8-85.S a été volontairement maintenu en-dessous de ses possibilités, car il dépasse d'ores et déjà aisément la future norme allemande de 8 ch DIN par tonne de poids total roulant, applicable le 1. 1. 72 aux trains routiers de 28,5 à 38 tonnes.

Commercialisé courant 70, le V8 340 chevaux UNIC apportera aux transporteurs internationaux et à tous ceux qui ont à affronter des parcours difficiles, la souplesse de conduite, la sécurité et la compétitivité qu'exigent les transports de l'avenir.