

Le **ZU 65 R** et le **ZU 81**



UNIC

1, QUAI NATIONAL — PUTEAUX (Seine)
LON. 21-40

*réunissent comme tous les **UNIC**
les **7** facteurs de rentabilité
d'un véhicule industriel.*

PRODUCTION DU GROUPE SIMCA

les 7 facteurs de rentabilité

d'un véhicule industriel

1 Longévité

Un Unic est construit pour durer : moteur de grosse cylindrée à régime modéré, matières premières sélectionnées, précision de l'usinage, rigueur des contrôles.

2 Robustesse

Unic est le premier constructeur qui ait donné une garantie d'un an sans limite de kilométrage.

3 Economie

Faible consommation de gazoil grâce à sa chambre de combustion spéciale brevetée Unic. Entretien simplifié par une accessibilité totale à tous les organes.

4 Fortes moyennes

Unic les tient avec son couple élevé même aux bas régimes.

5 Sécurité

Sur les Unic, un cylindre de frein par roue, grande surface de freinage. Tambours refroidis par ailettes. Bonne tenue de route grâce à la position du moteur en avant de l'essieu AV.

6 Maniabilité

Ce sont des Unic qui ont été choisis (ils braquent à 45°) pour les épreuves du Championnat National des Routiers.

7 Confort

Unic a obtenu la médaille d'argent de la "Cabine du Véhicule Industriel" pour les aménagements et le confort de ses cabines, auxquelles il continue à apporter de nouvelles améliorations.

Caractéristiques

	ZU 65 R	ZU 81
Châssis porteur	Charge totale : 8.000 Kgs	Charge totale : 10.750 Kgs
Tracteur Routier	Charge totale remorquée : 14.200 Kgs	Charge totale remorquée : 16.200 Kgs
Pneumatiques de série	C 20 ou 3,20 ou 9,00 x 20 ER 6	E 20 ou 5,20 ou 11,00 x 20 ER 6
Emplacements de carrosserie		
châssis long	5 m. 660	5 m. 660
» normal	5 m. 060	5 m. 060
» court	4 m. 310	4 m. 310
Multiplications et Vitesses	Démultipli- cations Vitesses	Démultipli- cations Vitesses
	C 9 x 60 55	C 9 x 70 52
	N 10 x 59 62	N 9 x 57 62
	12 x 59 75	10 x 57 70
	L 10 x 59 62	L 9 x 57 62
	12 x 59 75	10 x 57 70
	T 9 x 60 55	T 9 x 57 60

Moteur Diesel 100 CV pour le ZU 81. Puissance élevée même en bas régime. Tous les organes principaux sont très accessibles et facilement démontables. Fixation du moteur sur le châssis par blocs élastiques. Moteur 4 cylindres ; cylindrée 6.560 ; alésage 118 mm ; course 150 mm. Cylindres avec chemises humides. Une culasse par 2 cylindres. Soupapes d'admission de grand diamètre. Soupapes d'échappement à refroidissement optimum donnant une exceptionnelle longévité aux soupapes.

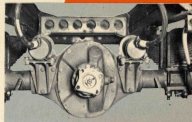
pes. Pistons en alliage d'aluminium. Coussinets de bielles en alliage léger spécial. Vilebrequin à 5 paliers ; les portées sont durcies par trempe superficielle. Graissage sous pression par pompe à engrenages facilement démontable de l'extérieur sans vidange du carter. Filtre à huile de grande surface, 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 contrôleur du débit de la pompe.

Equipement électrique de 4 batteries de 6 volts 170 AH. - Dynamo ventilée 12 V 300 W. - Démarreur de 24 volts.

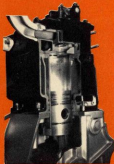
Direction à gauche, à vis et écrous régulés baignant dans l'huile. Braquage des roues à 45°.

Châssis très rigide, fortement entoilé par des traverses coffrées, surbaissé à l'avant pour abaisser le centre de gravité et assurer une tenue de route parfaite.

Suspension. Amortisseurs à l'avant et ressorts compensateurs à l'arrière.



Pont arrière à simple démultiplication type Gleason, conçu avec des coefficients de sécurité exceptionnels. Les arbres sont facilement démontables de l'extérieur.



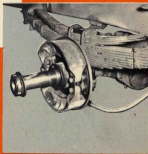
Chambre de combustion brevetée S.G.D.G., à turbulence déterminée : mélange intime de l'air réchauffé et du combustible pulvérisé. Consommation économique ; au couple maximum, moins de 170 grammes au CV-heure.



Boîte à 8 vitesses, correctement étagées et de manœuvre facile grâce au réducteur à commande préselective pneumatique brevetée Unic.



Cabine. Suspension élastique par blocs de caoutchouc. Conducteur et passagers bénéficient dans la cabine Unic d'une complète visibilité. - Vaste porte-brûle arrondi sans angle mort. Forme très étudiée du capot. Large lunette arrière et 2 glaces de custode facilitant les manœuvres en marche arrière. Glace latérale basse et à droite pour les dépassements et les manœuvres de stationnement. Marches semi-encastées pour un accès très aisé de la cabine, descente face au trottoir. Défecteurs d'air sur glaces des portières.



Freinage à air comprimé Westinghouse. Un cylindre de frein pour chaque roue. Les tambours de freins, largement dimensionnés en épaisseur et diamètre, sont munis de nervures de refroidissement pour assurer un freinage très efficace, même à chaud. Frein à main à cliquet, simple effet.

ZU 65 R et ZU 81

17 Camions 5 Tracteurs

2 modèles à la mesure de vos besoins

ZU 65 R

ZU 81

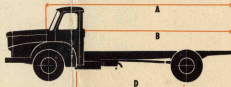
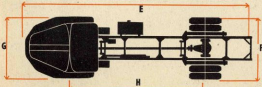
TYPES DE VÉHICULES

DIMENSIONS (en m/m)

		L	N	C	T	L	N	C	T
A	Distance planche tablier à l'extrémité AR. du châssis	6.510	5.860	4.890	4.164	6.510	5.860	4.890	4.164
B	Distance AR. de la cabine à l'extrémité AR. du châssis	5.530	4.680	3.710	2.960	5.530	4.680	3.710	2.960
C	Longueur maximum de la carrosserie à l'AR. de la cabine.	5.660	5.060	4.310	—	5.660	5.060	4.310	—
D	Distance de l'AR. de la cabine à l'axe du pont AR.	3.560	3.160	2.760	2.010	3.560	3.160	2.760	2.010
E	Longueur hors tout du châssis.	7.874	7.224	6.254	5.395	7.874	7.224	6.254	5.395
F	Longueur hors tout AR.	2.234	2.234	2.234	2.234	2.440	2.440	2.440	2.440
G	Longueur hors tout AV.	2.400	2.400	2.400	2.400	2.400	2.400	2.400	2.400
H	Empottement	4.800	4.400	4.000	3.250	4.800	4.400	4.000	3.250
I	Royon de braquage (en mètres).	8,50	8	7	5,50	8,50	8	7	5,50

POIDS (en Kg.)

1	Poids du châssis nu, non en ordre de marche et sans roue de secours	3.620	3.520	3.420	—	4.280	4.180	4.080	—
2	Poids du châssis nu, en ordre de marche et avec roue de secours	4.000	3.900	3.800	—	4.700	4.600	4.500	—
3	Poids du châssis-cabine, en ordre de marche et avec roue de secours	4.400	4.300	4.200	4.100	5.100	5.000	4.900	4.700
4	Charge totale sur "2" (charge utile + carrosserie + cabine)	8.000	8.100	8.200	—	10.650	10.750	10.850	—
5	Charge totale sur "3" (charge utile + carrosserie)	7.600	7.700	7.800	—	10.250	10.350	10.450	—
6	Poids de la semi-remorque chargée.	—	—	—	14.200	—	—	—	16.200
7	Poids de la remorque chargée.	5.000	5.000	5.000	—	6.000	6.000	6.000	—
8	Poids total roulant :								
	Porteur seul.	12.000	12.000	2.000	—	15.350	15.350	15.350	—
	Porteur avec remorque.	17.000	17.000	7.000	—	21.350	21.350	21.350	—
	Tracteur avec semi-remorque.	—	—	—	18.300	—	—	—	20.900



tous les UNIC sont garantis 1 an sans limite de kilométrage

Les 310 Concessionnaires et Agents sont à votre disposition pour vous renseigner.



ZU 35

4 cylindres, 80 CV. Normal, Court : charge totale 5.200 Kg. Tracteur : 9.000 Kg. remorqués.



ZU 46 F

4 cylindres, 80 CV. Long, Normal, Court : charge totale 6.000 Kg.



ZU 65 R

4 cylindres, 100 CV. Long, Normal, Court : charge totale 8.000 Kg. Tracteur : 14.200 Kg. remorqués.



ZU 81

4 cylindres, 110 CV. Long, Normal, Court : charge totale 10.750 Kg. Tracteur : 16.200 Kg. remorqués.



ZU 101

6 cylindres, 135 CV. Long, Normal, Court : charge totale 12.150 Kg. Tracteur : 22.000 Kg. remorqués.



ZU 121

6 cylindres, 150 CV. Avec compresseur, 180 CV. Long, Normal, Court : charge totale 13.000 Kg. Tracteur ZU 120 : 28.300 Kg. remorqués.