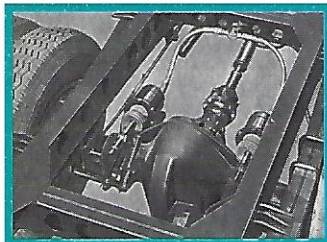


★ AGE D'OR ★  
**UNIC ZU 72T**  
 - 1952 -

Société nouvelle des usines Unic, Puteaux-Suresnes (Hauts-de-Seine), France, 1932-1958

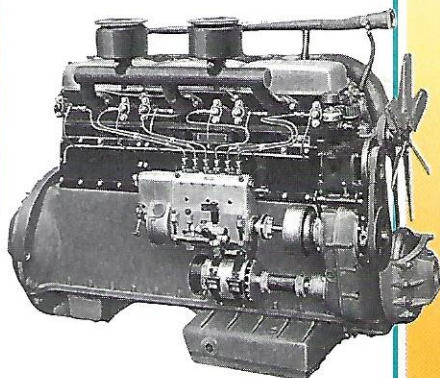
**F**ondée par Georges Richard avec l'aide du baron de Rothschild, la société Unic réalise son premier véhicule utilitaire en 1922. Au lendemain de la Seconde Guerre mondiale, la production reprend lentement et, dès 1949, un nouveau camion sort des chaînes : le ZU 70, motorisé avec un 6-cylindres.

**A**près la Seconde Guerre mondiale, Unic reprend sa production, mais ses moyens sont limités. En 1949, la société reçoit l'aide de Simca qui obtient une partie du capital. Pour Unic, outre un évident bol d'air financier, l'appui de Simca permet de bénéficier de machines-outils modernes qui renouvellent les vieux équipements de la firme de Puteaux. En 1952, Unic est directement intégré à Simca et devient même son département véhicules industriels. Disposant d'une usine bien équipée, Unic va dès lors passer à la production en grande série. Entre-temps, la



Le pont arrière est à simple démultiplication par couple conique Gleason. Les longerons de châssis sont caissonnés avec des perçages d'allègement.

firme poursuit son évolution en proposant des camions ZU 50 essence et Diesel, ZU 55 à moteur 4 cylindres et ZU 70 Diesel à moteur 6 cylindres. Malheureusement, ces moteurs souffraient d'une fragilité excessive, responsable de casses fréquentes. En 1951, le moteur ZU 6 R (R pour renforcé) remédie quelque peu au problème. Les ZU 72 sont proposés en trois types de conduite semi-avancée (court, normal, long), deux types de conduite avancée (ZU 72 ALV spécial pour autocar et ZU 72 AL spécial pour fourgon) et un tracteur de semi-remorque. Les premières séries reçoivent des portières dites « suicide », alors que les modèles ultérieurs adopteront des portières s'ouvrant dans le bon sens. L'embrayage à sec est à trois disques et la boîte de vitesses comporte 8 rapports avec une sixième en prise directe et une septième et une huitième surmultipliées. Le pont arrière est à simple démultiplication et autorise des vitesses de pointe allant de 56 km/h (ZU 72 T tracteur) à 76 km/h (ZU 72 ALV autocar) selon les rapports de couple choisis. Le freinage est à air comprimé à simple circuit et commandé par quatre cylindres de frein Westinghouse.



Le moteur ZU-6 R était un 6-cylindres de 125 ch avec trois classes en fonte couvrant chacune deux cylindres. La lubrification est assurée par une pompe à engrenages démontable de l'extérieur.

## Technique

- Marque : Unic
- Modèle : ZU 72 T
- Type : 4 x 2 à capot
- Moteur : Diesel 6 cylindres de 9,840 litres de cylindrée, 125 ch à 1 850 tr/mn
- Boîte de vitesses : manuelle à 8 rapports
- Suspensions : avant : ressorts à lames semi-elliptiques avec amortisseurs hydrauliques ; arrière : ressorts semi-elliptiques avec ressorts compensateurs
- Châssis : longerons en tôle d'acier, traverses en tôle d'acier
- Freins : tambours à air comprimé, commande pneumatique
- PTAC : 10 t
- PTRA : 18 t



154

Proposé en fourgon sur châssis normal, ce ZU 72 de 1952 dévoile une cabine intégrée trois places.

## Une histoire unique

En 1893, Georges Richard commença par fabriquer des bicyclettes puis des voitures légères « poney ». Suite à une rencontre avec le baron Henri de Rothschild, il obtint les fonds nécessaires pour construire une usine à Puteaux. La Société des automobiles Unic était née. Son nom vient du fait que Georges Richard souhaite réaliser une voiture « unique » très polyvalente. La société fabrique quelques châssis et surtout des obus pendant la Première Guerre mondiale. En 1922, le premier utilitaire véritable est construit et Unic obtient en 1931 la licence Mercedes pour produire des moteurs Diesel OM. En 1938, Unic abandonne la construction d'automobiles pour se consacrer désormais à la fabrication de poids lourds.