

★ TRACTEUR CAPOT ★
UNIC ZU 101 T
 -1955-

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

Avec l'intégration d'Unic au sein de Simca, la firme des Hauts-de-Seine bénéficie d'outils de production modernes, qui lui permettent de concevoir ses véhicules de façon industrielle. En 1954, les camions à cabine semi-avancée avec calandre « à moustaches » apparaissent. Un an plus tard, les ZU 101 et 121 s'affirment dans les transports longues distances.

Lorsque Unic intègre Simca, en 1952, la société forme le département véhicules industriels du constructeur automobile implanté dans l'île de la Jatte. La production, alors, n'a de cesse de s'accroître puisque l'on passe d'un peu plus de 800 châssis, en 1952, à 2 150, deux ans plus tard. C'est à cette même époque qu'est dévoilée la nouvelle cabine en acier avec calandre « à moustaches » (avec trois barres horizontales). Cette cabine, sortie des ateliers Letourneur et Marchand, originellement baptisée « Étrave » (en

version courte) ou « Équipage » (en version profonde), se révèle toutefois fragile au niveau du capot, ce qui nécessitera l'adjonction de renforts, de nouveaux volets de refroidissement et de deux optiques supplémentaires, en 1956. Cette cellule qui s'avère cependant confortable avec sa suspension sur caoutchouc, marquera l'histoire du poids lourd français. Le ZU 101 succède logiquement au ZU 100, en 1955. Il conserve le même moteur 6-cylindres ZU 6 R2 de 118 x 150 mm d'alésage x course, avec une cylindrée de 9 840 cm³ et 135 ch à 1 950 tr/mn. Il s'agit d'un moteur avec chemises humides (interchangeables), doté d'un vilebrequin tournant sur sept paliers et de pistons en alliage d'aluminium. La boîte est à huit vitesses, avec réducteur pneumatique à commande préselective et le pont, type P 372, adopte une simple démultiplication Gleason. Par rapport au ZU 100, le ZU 101 bénéficie d'un freinage à air comprimé à deux circuits et d'une nouvelle direction à vis et écrous régulés baignant dans l'huile autorisant un braquage de 45°. Proposé en quatre empattements dans la version porteur, le ZU 101 est aussi disponible en tracteur (ZU 101 T) de 3 700 mm, doté en plus d'un réservoir d'air comprimé pour l'alimentation des freins de la remorque.



La cabine profonde dite « Équipage » (une appellation qui ne durera pas) était jugée si confortable qu'elle marquera l'histoire du poids lourd en France.

Technique

Marque : Unic

Modèle : ZU 101 T

Type : 4 x 2 à cabine semi-avancée

Moteur : ZU 6 R2 Diesel, 6-cylindres en ligne de 9,840 litres de cylindrée, 135 ch à 1 950 tr/mn

Boîte de vitesses : manuelle type B 178 à huit rapports

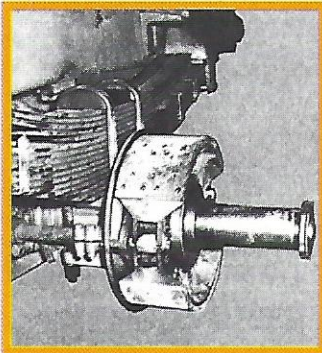
Suspensions : avant : ressorts multilames avec amortisseurs hydrauliques ; arrière : ressorts multilames avec ressorts auxiliaires

Châssis : type échelle, double poutre à longerons en tôle d'acier, traverses en tôle d'acier emboutie à froid

Freins : tambours à air comprimé, commande pneumatique

PTAC : 17 t

PTRA : 26 t



Le freinage par tambours à air comprimé adopte un double circuit, en 1955. Il s'agit d'un freinage type Westinghouse avec un cylindre par roue.

Freinage à deux circuits

Pour faire face à l'augmentation de la vitesse moyenne mais aussi du tonnage et du trafic, la France décida, au milieu des années cinquante, d'imposer le freinage à deux circuits indépendants. Comme le souligne L'Officiel du Transporteur d'octobre 1955 : « L'habitude s'était instaurée en France de surcharger très largement les véhicules industriels, ce qui a amené les pouvoirs publics à interdire cette pratique et à contrôler de plus en plus sévèrement le freinage des poids lourds ».

Ce ZU 101 L (pour long, avec 5 550 mm d'empattement) de 1955 est reconnaissable à sa calandre à trois barres horizontales et à ses ouïes d'aération beaucoup plus esthétiques qu'efficaces...

