

UNIC

Estereel 6x4

175 chevaux

Diesel 6 cylindres "carré" à injection directe

Puissance réelle : 175 ch. à 2.600 t/mn
Alésage 119 mm - course 121 mm : 8.075 cm³ de cylindrée
Couple maximum : 32,5 mkg à 1.600 t/mn
Consommation spécifique : 195 g. au ch./h.
Taux de compression : 16,5 - puissance fiscale 22 cv
Contenance du carter d'huile : 18 litres
Contenance du circuit de refroidissement : 36 litres

Bloc moteur en fonte - Deux culasses
Vilebrequin à 7 paliers - Chemises humidiques amovibles
Arbre à cames en acier traité par induction
Cousinets au cupro-plomb indium
Chambre de combustion UNIC à flux toroidal vertical
Soupapes bi-métal en tête
Dampers à huile de silicone

Embrayage monodisque à sec
Servo-débrayage

Boîte synchronisée 8 vitesses à réducteur pneumatique
présélectif incorporé

Démultiplicateur sur transmission donnant avec la boîte
principale 16 rapports. Commande par levier

Pont AR banjo à double réduction en tandem
(couple conique et train épicycloïdal)
Blocage pneumatique de différentiel répartissant la force
motrice entre les deux têtes de pont
Système de sécurité n'autorisant le blocage du différentiel
que lorsque le démultiplicateur est en position réduite

Suspension

AV - point fixe et jumelles
Resorts à lames semi-elliptiques
Amortisseurs hydrauliques à double effet
AR - à point fixe et glissière
Resorts à lames semi-elliptiques, à suspension
oscillante reliés en leur milieu à un balancier, articulé
sur silent-bloc aux 2 points
Deux bielles de réaction également articulées, reliant les
ponts au châssis, absorbent les couples d'accélération
et de freinage

Cadre de châssis droit fortement entretoisé embouti à
froid et soudé électriquement. Epaisseur 9 mm
Renfort du cadre par des plats et des étréques en tôle
d'acier rivés

Servo-direction pneumatique

Freinage à air comprimé à triple circuit
(2 circuits indépendants AV et AR
+ frein de secours pneumatique) Garnitures collées

Réservoirs d'air :

Porteur seul : 1 de 30 litres (AV) 1 de 60 litres (AR)
+ 1 de 30 litres (secours)
+ 1 de 20 litres (servitudes)

Porteur avec remorque : 1 supplémentaire de 30 litres

Surface de freinage : AV. 2260 cm², AR. 6040 cm²

Réservoir de gasoil : 1 de 150 litres

Pneumatiques, dimensions : 12.00 x 20

Équipement électrique

2 batteries de 12 volts 150 amp/h
à l'extérieur de la cabine
Éclairage sous 24 volts
Démarreur 5 ch. Dynamo 500 watts

Cabine semi-avancée Longchamp

Construction tout acier. Fixation au châssis par l'intermédiaire
de silent-blocs et de ressorts compensateurs
Peinture cuite au four à 110°

Capot extérieur type "big job" court et plongeant, articulé
latéralement pour accès facile aux organes moteur

Portes ouvrant à 90° à l'arrière du passage de roues, larges
marchepieds anti-dérapants

Large pare-brise panoramique d'une seule pièce
Rétroviseurs de grandes dimensions

Climatiseur à air pulsé et filtré. Dégivrateurs. Glaces de portières
entièrement descendantes. Déflecteurs orientables. Toit ouvrant

Sièges en mousse de latex. Garnitures lavables
Siège conducteur réglable en hauteur et profondeur

Garnitures isolantes sur pavillon, panneaux arrière
Plancher insonorisé doublé feutre, tapis caoutchouc

Lave-glace, pare-soleil, cendrier, vide-poches, porte-
manteau, plafonnier...

Levier de vitesses à commande directe

Fusibles groupés dans un coffret sous la planche de bord

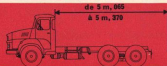
Instruments de contrôle nombreux et précis : compte-tours
totalisateur journalier, manomètres, thermomètre, etc...

MZ 125 6x4

CHARGES



Longueurs carrossables



Vitesse et pente gravie maxi.



33 %



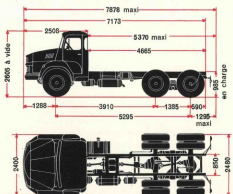
85 km/h

Ets THEOBALD S. A.
THONVILLE-POIDS-LOURDS
16, Rue de Verdun
THONVILLE (Moselle)

Tél. : 59.10.23

175 chevaux

MZ 125 6x4



Poids du châssis-cabine en ordre de marche

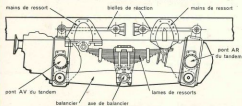
avec roue de secours, outillage et pleins **7.900 kg**

Charge utile + carrosserie **18.100 kg**
CHARGE UTILE SUR BENNE **16.000 kg**

Poids total roulant **26.000 kg**
porteur seul
porteur avec remorque **35.000 kg**

Rayon de braquage **8,70 m**

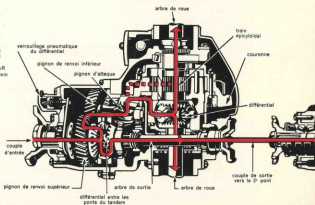
SCHEMA DE LA SUSPENSION OSCILLANTE



Le système à balanciers du Tandem favorise le débattement des roues motrices en tous terrains.

Le dispositif de crabotage permettant le blocage du 3^e différentiel évite le patinage des roues motrices en cas d'inégalité d'adhérence.

COUPE DU PONT INTERMEDIAIRE



Rapport des vitesses (16 AV + 4 AR)

Rapport	1 ^{ère}	2 ^{ème}	3 ^{ème}	4 ^{ème}	AR
Rapport 1	0,15	0,32	0,56	1	0,10
Rapport 0,76	0,11	0,24	0,42	0,76	0,08
Rapport 0,59	0,09	0,19	0,33	0,59	0,06
Rapport 0,45	0,07	0,14	0,25	0,45	0,04

Démultiplication des ponts 8,38/1

Vitesse maxi en km/h	65
Vitesse à 1000 t/mn	1 ^{ère} 1,6
en km/h. Rapport 0,45	AR 1,1

Les descriptions et caractéristiques de cette fiche sont données à titre d'indication et non d'engagement.

UNIC
SIMCA INDUSTRIES

1 Quai National, Puteaux (Seine), LON. 21-40 et 21-80
S.A. au capital de 120.000.000 F - R.C. Seine 60° B 5910

