



Lizard 6x4

225 chevaux

Diesel "carré" 8 cylindres en V à injection directe

Puissance réelle : 225 ch. à 2.600 t/mn (Fisc. : 29 cv)
 Alésage 119 mm - course 121 mm
 Cylindrée : 10,766 cm³
 Consommation spécifique : 165 g. au ch./h.
 Contenance du carter d'huile : 20 litres
 Graissage sous pression - 2 filtres à huile
 Contenance du circuit de refroidissement : 53 litres

Bloc moteur en fonte - Quatre culasses en fonte allié
 Vilebrequin à 5 paliers - Chemises humides amovibles
 Arbre à cames en acier traité par induction
 Coussinets au cupro-plomb indium
 Chambre de combustion UNIC à flux toroidal vertical
 et balayage intégral - taux de compression : 16,5
 Dampier à huile de silicone - Soupapes bi-métal en tôle

Embrayage monodisque à sec
 Servo-débrayage pneumatique

Boîte 8 vitesses toutes synchronisées par synchros
 Porsche et réducteur pneumatique ; commande par électrovalve sur levier de vitesses
 (réservoir d'air indépendant de 20 litres)

Servo-commande pneumatique des vitesses

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 jumelle
 Ressorts à lames semi-elliptiques
 Amortisseurs hydrauliques à double effet
 AR - à point fixe et glissières
 Ressorts 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 entretroisé embouti à froid et soudé électriquement. Epaisseur 9 mm
 Renfort du cadre par des plats et des équerres en tôle d'acier rivés

Servo-direction hydraulique

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 XL ou V 10 TRT
 Sur demande : 11,00 x 20 XL ou V 10 TRT

Équipement électrique :

2 batteries de 12 Volts 150 Amp/h à l'extérieur de la cabine
 Éclairage sous 24 Volts
 Démarreur 5 ch. Dynamo 600 Watts

Cabine semi-avancée 3 places

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" plongeant, articulé latéralement pour accès facile aux organes moteur

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

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

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

Sièges en mousse de latex garnis "skal"
 Siège conducteur réglable en hauteur et profondeur
 Sur demande : siège à amortisseur

Garnitures isolantes sur pavillon, panneaux arrière
 Plancher insonorisé doublé feutre, tapis caoutchouc
 Lave-glace, pare-soleil, cendrier, vide-poches porte-manteau, plafonnier...

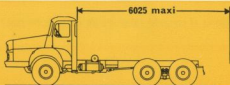
Levier de vitesses à commande directe

Fusibles groupés dans un coffret sous la planche de bord
 Instruments de contrôle nombreux et précis : compte-tours totalisateur journalier, manomètre, thermomètre, etc...

CHARGES



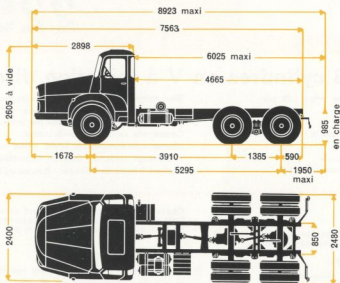
Longueur carrrossable



Vitesse et pente gravie maxi.



221 6x4



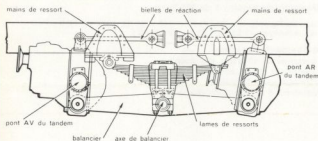
Poids du châssis-cabine en ordre de marche
avec roue de secours, outillage et pleins 8.000 kg

Charge utile + carrosserie 18.000 kg
CHARGE UTILE SUR BENNE 16.000 kg

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

Rayon de braquage 8,70 m

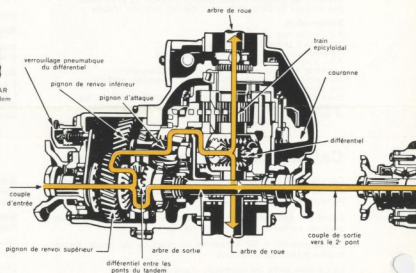
SCHEMA DE LA SUSPENSION OSCILLANTE



Le système à balanciers de 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)

	1 ^{ère}	2 ^{ème}	3 ^{ème}	4 ^{ème}	AR
Rapport 1	0,155	0,320	0,559	1	0,129
Rapport 0,73	0,113	0,233	0,408	0,730	0,094
Rapport 0,70	0,105	0,218	0,380	0,680	0,088
Rapport 0,50	0,077	0,158	0,277	0,496	0,064

Démultiplication des ponts 7,21/1

Vitesse en km/h	maxi	78
	à 1000 t/mn en 1 ^{ère} red.	2,2
Couples aux roues (Maxi en m/kg)		4,970

Agence générale pour toute la Suisse:

garage Kurve
Max Thommen
4416 Bubendorf/BL
Tel. 061/848421

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

camions
UNIC

1 Quai National, Puteaux (Seine), 506. 21-40 et 21-80
Simca Industries S.A. au capital de 120.000.000 F - R.C. Seine 60 B 5.910