

Notice Descriptive des Châssis UNIC

Type MZ 34 CA

(Moteur à Combustion)

MARQUE UNIC.

TYPE : MZ 34 CA.

GENRE : châssis nu ou châssis-cabine pour camion.

Poids total autorisé en charge :

Véhicule isolé : 9.250 kg.

Véhicule avec remorque : 10.000 kg.

Véhicule livré en châssis ou châssis-cabine.

Constructeur : SIMCA-INDUSTRIES - DIVISION UNIC, 1 et 2, quai National à Puteaux (Seine).

I — CONSTITUTION GÉNÉRALE DU VÉHICULE

Nombre d'essieux et de roues : 2 essieux, 4 roues (2 roues AV simples, 2 roues AR jumelées).

Roues motrices : 2 roues AR.

Constitution du châssis : forme droit. Cadre à 2 longerons en tôle d'acier emboutis en forme de U entaillés par les traverses.

Dimensions des longerons à la section maximum : hauteur 222 mm - largeur 75 mm - épaisseur 7 mm.

Ailes inférieures et supérieures renforcées par plats acier de 55 X 5 dans la zone de l'essieu AR pour série L et NL.

Emplacement du moteur : à l'avant, vertical.

Cabine de conduite : avancée.

IV — TRANSMISSION DU MOUVEMENT

Embrayage : dt type à disque fonctionnant à sec.

Boîte de vitesses : boîte mécanique à 4 combinaisons de marche AV et une de marche AR commandée par un levier à portée de la main du conducteur.

Transmission : par arbre à cardans avec relais.

Démultiplication de la transmission et tableau des vitesses à 1.000 tr/mn :

Combinaison de vitesses	Rapport de la boîte	Démultiplication totale		Vitesses sur pneus 7.50-20 X ou équiv. Circonférence 2.829 m	
		Couple 7 X 41	Couple 8 X 41	Couple 7 X 41	Couple 8 X 41
1	0,156	0,0266	0,0304	4,5	5,2
2	0,323	0,0551	0,0630	9,4	10,7
3	0,593	0,1012	0,1157	17,2	19,7
4	1,107	0,1951	0,29	29	33,1
Marche AR	0,128	0,0218	0,0249	3,7	4,2

Certains véhicules peuvent être équipés d'une boîte de vitesses dont les rapports de première vitesse et marche AR sont modifiés. La démultiplication obtenue avec cette boîte est indiquée dans le tableau ci-après :

Combinaison de vitesses	Rapport de la boîte	Démultiplication totale		Vitesses sur pneus 7.50-20 X ou équival. Circonférence 2.829 m	
		Couple 7 X 41	Couple 8 X 41	Couple 7 X 41	Couple 8 X 41
1	0,160	0,0273	0,0312	4,6	5,3
2	0,323	0,0551	0,0630	9,4	10,7
3	0,593	0,1012	0,1157	17,2	19,7
4	1,107	0,1951	0,29	29	33,1
Marche AR	0,137	0,0234	0,0267	4	4,5

DIMENSIONS ET POIDS

Le châssis MZ 34 CA sont exécutés en quatre séries qui ne diffèrent que par la longueur et l'emplacement.

Le type long : MZ 34 CA série L normal long ; MZ 34 CA série NL normal ; MZ 34 CA série N court ; MZ 34 CA série C

Type :	MZ 34 CA Série L	MZ 34 CA Série NL	MZ 34 CA Série N	MZ 34 CA Série C
Avec pneumatiques 7.50 - 20 X ou équivalents :				
Empattement m	4,350	3,750	3,350	2,950
Voie AV au sol m	1,762	1,762	1,762	1,762
Voie AR m	1,680	1,680	1,680	1,680
Longueur hors tout châssis nu et cabine m	8,135	7,085	6,535	5,705
Largeur hors tout châssis nu et cabine m	2,260	2,260	2,260	2,260
Porte-à-faux AV m	1,435	1,435	1,435	1,435
Porte-à-faux AR m	2,350	1,900	1,750	1,320
Distance AR cabine à l'axe du pont AR m	4,050	3,450	3,050	2,650
Hauteur libre sous le châssis m	0,238	0,238	0,238	0,238
Longueur véhicule carrossé :				
Maxi m	8,395	7,485	6,795	6,155
Mini m	8,135	7,085	6,535	5,885
Porte-à-faux AV véhic. carrossé :				
Maxi m	2,610	2,250	2,010	1,770
Mini m	2,350	2,100	1,750	1,500
Largeur maxi véhicule carrossé m	2,500	2,500	2,500	2,500
Poids du châssis nu, sans eau, sans réservoir, sans roue de secours, sans pneumatiques kg	2,750	2,705	2,690	2,665
Poids du châssis cabine en ordre de marche avec conducteur m	3,400	3,355	3,340	3,315
Poids sur l'AV m	2,335	2,330	2,325	2,315
Poids sur l'AR m	1,065	1,025	1,015	1,005
Poids maxi autorisé en charge : véhicule seul m	9,250	9,250	9,250	9,250
Poids maxi sur l'AV m	3,400	3,400	3,400	3,400
Poids maxi sur l'AR m	6,100	6,100	6,100	6,100
Poids maxi autorisé en charge : véhicule avec remorque m	10,000	10,000	10,000	10,000

III — MOTEUR

Type et cycle : à combustion, 4 temps.

Nombre et disposition des cylindres : 4 en ligne.

Emplacement et commande de distribution : à l'avant du moteur, commandée par chaîne.

Alésage : 119 mm.

Course : 121 mm.

Cylindrée : 5,383 cm³.

Taux de compression : 16,5.

Puissance administrative : 14 ch.

Carburant normalement utilisé : gas-oil.

Réservoir de carburant : un, placé sur le côté droit de véhicule fixé par l'intermédiaire de sangles sur des supports solitaires des longerons.

Contrôle total des révolutions : 110 litres.

Régime de rotation du moteur : maximum 2.600 tr/mn - correspondant au couple maximum 1.600 tr/mn - correspondant à la puissance maximum 2.600 tr/mn.

Échappement : silencieux, marque UNIC, Ø 153 mm, longueur 0,900 m, placé côté gauche du cadre. Le niveau sonore des bruits produit par le véhicule, mesuré conformément aux prescriptions de l'A.M. du 21 mars 1961, est

Alimentation : pompe d'injection à pistons.

Graissage : sous pression par pompe à engrenages. Un voyant lumineux placé sur le plancher de bord permet au conducteur de s'assurer du fonctionnement de la pompe.

Refroidissement : par circulation d'eau avec pompe centrifuge et radiateur placé à l'avant. Capacité totale d'eau : 24 litres environ.

Au régime maximum du moteur, la vitesse maximum du véhicule ressort à :
— 75,4 km/h avec couple 7 X 41
— 86 km/h avec couple 8 X 41

Poussée : par les ressorts AR.

Transmission des réactions de freinage : par les ressorts AV et AR.

Intensité de vitesse : sur le tableau de bord.

Limite de vitesses : un régulateur placé sur la pompe d'injection limite la vitesse du moteur à son régime maximum.

V — SUSPENSION

1^{er} Suspension essieu AV : deux ressorts entiers semi-elliptiques à lames placés sur la côté de l'extérieur des longerons. Au-dessus des ressort principaux et solitaires de ceux-ci, deux ressorts compensateurs également à lames. Amortisseurs hydrauliques à double effet (sur demande).

2^{er} Suspension essieu AR : deux ressorts entiers semi-elliptiques à lames, placés sur la côté de l'extérieur des longerons. Au-dessus des ressort principaux et solitaires de ceux-ci, deux ressorts compensateurs également à lames. Amortisseurs hydrauliques à double effet (sur demande).

VI — DIRECTION

Type : à vis globique.

Transmission aux roues AV : par volant, leviers et biellettes.

Démultiplication : nombre de tours du volant de direction pour braquage complet : à gauche, 2,3/4 - à droite, 2,3/4.

Diamètre de braquage : série L, 16 m - série NL, 14 m - série N, 12,70 m - série C, 11,50 m.

VII — FREINAGE

a) Dispositif principal agissant sur les roues AV et AR.

Type et nature : frein à plat agissant sur les tambours solitaires des moyeux de roues par servo-frein pneumatique et transmission hydraulique. Freins BENDIX du type à points fixes à l'avant et duo-servo à l'arrière. L'énergie calorifique est dissipée dans l'air ambiant.

DIMENSIONS

	Avant	Arrière
Largeur des garnitures mm	90	125
Diamètre des tambours mm	406	406
Surface de freinage cm ²	588	840
Commande et transmission : une pédale actionnant un robinet distributeur qui alimente le cylindre pneumatique de Ø 175 mm d'un groupe oléopneumatique. La transmission hydraulique se fait par l'intermédiaire d'un maître-cylindre LOCKHEED de Ø 13,4, solidaire du cylindre pneumatique transmettant la pression aux cylindres récepteurs de roues avant de Ø 2 ^{er} et arrière de Ø 22 mm. L'effort transmis est proportionnel à celui exercé sur la pédale.		
Le maître-cylindre LOCKHEED est alimenté en fluide par un réservoir. Un voyant lumineux placé sur le tableau de bord s'allume dès que le niveau de fluide dans le réservoir atteint sa cote d'alarme.		
Source d'énergie : un compresseur, entraîné par le moteur, comprime l'air dans un réservoir fixé sur le châssis. Ce réservoir a une capacité de 30 dm ³ . La pression dans le réservoir est limitée à 8 kg/cm ² par un soupape de sûreté. Le réservoir a subi l'épreuve réglementaire à la pression de 15 HPZ et comporte une valve de retenue située sur le robinet distributeur.		
Un manomètre placé sur le tableau de bord indique la pression dans le réservoir d'air. La pression d'air permet de réaliser des conditions d'efficacité prescrites est indiquée sur une plaque visible du siège du conducteur. Cette pression est de 6,5 kg/cm ² . Un voyant lumineux, placé sur le tableau de bord, s'allume dès que la pression d'air, dans l'un des réservoirs, descend au-dessous de 4 kg/cm ² . Le poids traité par le dispositif principal est égal à celui du véhicule chargé. La décélération réalisée par le véhicule en charge au cours des essais de réception est de 5,5 m/s ² .		

b) Dispositif de secours et d'immobilisation.

Type et nature : frein à main à cliquet agissant sur les tambours AR.
Commande et transmission : le levier agit mécaniquement sur les mâchoires de roues AR par traction sur un câble avec potte d'oe de répartition.
Le rapport entre la poignée du levier et le câble est de 10,8/1.
Le poids freiné est égal à 63 % du poids total du véhicule chargé.
La décélération réalisée par le véhicule en charge au cours des essais de réception est de 2,35 m/s/s.

VIII — CABINE

Pour les véhicules livrés avec cabine :
Nature : cabine avancée entièrement métallique.
Portes : ouvertures d'arrière en avant, fermeture par pêne à dispositif de sécurité.
Pare-brise et vitres : pare-brise agrégé, vitres de portières, lunette arrière exécutés en matériaux de sécurité.
Aménagement des véhicules : les cabines MZ 34 CA sont conformes aux prescriptions de l'A.M. du 19 décembre 1958.
Nombre de places assises, y compris le conducteur : 2.

IX — ÉCLAIRAGE ET SIGNALISATION

Feux de route : deux à l'avant.
Feux de croisement : deux à l'avant, modèle agréé. Réglage par vis. Hauteur conforme au Code de la Route.
Feux rouges arrière : deux livrés sur deux plaques fixées de part et d'autre

du châssis.

Feux de position : à l'avant, sur la cabine, à l'arrière confondus avec les feux rouges.
Feux de gabarit : le carrossier, après exécution de la coisse, est tenu de les disposer aux extrémités de la largeur hors tout du véhicule.
Signal de freinage : deux à l'arrière sur les plaques porte-feux.
Indicateur de changement de direction : feux clignotants placés de part et d'autre du véhicule, pour l'avant : sur la cabine, pour l'arrière : sur les plaques porte-feux.
Dispositifs réfléchissants : deux agrégés, sur les plaques porte-feux AR.
Tous ces dispositifs sont situés aux emplacements réglementaires.

X — DIVERS

Avertisseur de route : électrique, modèle agréé.
Avertisseur de ville : électrique, modèle agréé.

Emplacement et mode de pose des plaques et inscriptions réglementaires :

Sur le châssis : 1^o Plaque de constructeur, sur la planche-tablier du côté gauche, fixée par des rivets.

2^o L'indication du type et du numéro d'ordre dans la série du type est frappée à froid sur le longeron, à l'arrière du véhicule et du côté droit.
Sur le moteur : Plaque comportant le type et le numéro, placée sur le cylindre du côté droit fixée par des vis Parker.

Le numérotage dans la série du type commence au numéro 395.771.

PROCÈS-VERBAL DE RÉCEPTION

Il résulte des constatations effectuées à la demande du Constructeur, le 20 septembre 1961, que le châssis-cabine n° 395.501 à moteur n° 2 ci-dessus décrit et présenté comme prototype d'une série UNIC type MZ 34 CA, satisfait aux dispositions des articles R. 54 à R. 60, R. 69 à R. 84, R. 94 à R. 97 et R. 104 du Code de la Route et des arrêtés pris pour son application.

Le châssis-cabine ne satisfait pas aux articles R. 61, R. 62, R. 85 à R. 93.
La déclaration de mise en circulation devra être accompagnée du présent procès-verbal et d'un certificat des personnes ayant mis en place l'équipement ou la carrosserie, attestant que le véhicule terminé satisfait aux dispositions incluses dans les articles précités.

Les véhicules livrés en châssis nus satisfont aux dispositions des articles R. 54 à R. 60, R. 69 à R. 71, R. 75, R. 79 à R. 81 et R. 97 du Code de la Route et des arrêtés pris pour son application.

Ils ne satisfont pas aux dispositions des articles R. 61, R. 62, R. 72 à R. 76, R. 78, R. 82 à R. 93, R. 95, R. 96 et R. 104.

Il ne pourra être vérifié qu'après montage de la carrosserie qu'ils satisfont aux dispositions des articles R. 61, R. 62, R. 72 à R. 74, R. 76 à R. 78, R. 82 à R. 93, R. 95, R. 96 et R. 104.

Ces véhicules carrossés devront subir une réception complémentaire par le Service des Mines avant leur mise en circulation.

Vu et approuvé.
Enregistré sous le n° AA. 407-61.
A Paris, le 18 octobre 1961.
L'Ingénieur en chef des Mines,
(Signé : HELIOT).

Vu :
Paris, le 18 octobre 1961.
L'Ingénieur des Mines,
(Signé : FREDY).

A Paris, le 18 octobre 1961.
L'Ingénieur des T.P.E. (Mines),
(Signé : FLAGOLET).

REG. AU. N° 455-62. — La notice ci-dessus, précédant le procès-verbal de réception a été mise à jour conformément aux lettres ministérielles des 2 octobre et 3 décembre 1930, et à l'arrêté ministériel du 17 juillet 1954. Les prescriptions réglementaires restent satisfaites et aucun changement n'a été

apporté aux éléments servant de base pour le calcul de la puissance.
Cette mise à jour est applicable aux véhicules dont le numéro dans la série commence au n° 395.771.

Vu et approuvé.
Enregistré sous le n° AU.455-62.
A Paris, le 25 Mai 1962
L'Ingénieur en chef des Mines,
(Signé : HELIOT).

Vu :
Paris, le 25 mai 1962.
L'Ingénieur des Mines,
(Signé : ARNOUIL).

A Paris, le 25 Mai 1962
L'Ingénieur des T.P.E. (Mines),
(Signé : FLAGOLET).

CERTIFICAT DE CONFORMITÉ

Nous soussignés, SIMCA INDUSTRIES - DIVISION UNIC, 1, quai National à Puteaux (Seine), Constructeur, certifions que le véhicule :

- | | |
|--------------------------------|---|
| 1. Genre : châssis. | 7. Carrosserie (ou équipement pour les véhicules spéciaux) : |
| 2. Marque : UNIC. | 8. Nombre de places assises : |
| 3. Type : MZ 34 CA. | 9. Charge utile : |
| 4. N° dans la série du type : | 10. Poids à vide : |
| 5. Source d'énergie : gas-oil. | 11. Poids total autorisé en charge (voir page 1 le poids total autorisé en charge pour ce type de châssis). |

Vendu à M
est entièrement conforme au type MZ 34 CA décrit plus haut.

Puteaux, le