

UNIC

moteur diesel

6 cylindres

200 chevaux

Nombre et disposition des cylindres :

6 en ligne

Alésage : 119

Course : 121

Cylindrée : 8,075 l

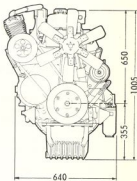
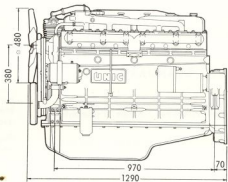
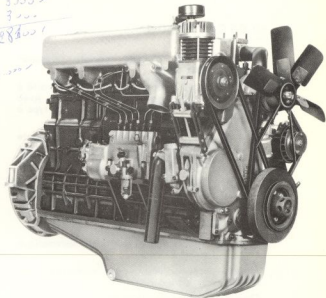
Puissance maxi : 200 ch

Puissance maxi en régime continu :

135 ch à 2200tr/mn

Injection directe SAURER

Poids du moteur complet, à sec : 670 kg



Les moteurs UNIC sont des moteurs "carrés" ou même "supercarrés". (M 32 SD).

Le choix de cette solution, résolument moderne, et du procédé d'injection directe SAURER connu depuis 1932 et qui a fait ses preuves sur des milliers de moteurs (du moteur de camion de 60 ch au moteur industriel de 1500 ch) procure aux moteurs UNIC :

Une plus grande résistance du fait de la faible course du piston, les pièces en mouvement sont plus courtes et plus robustes, les bras de leviers sont réduits, l'usure est moindre. En régime continu la vitesse moyenne du piston est inférieure à 9 m/sec. (la plupart des moteurs "industriels" ont une vitesse moyenne supérieure).

Un meilleur rendement : la puissance d'explosion est mieux répartie sur une surface plus importante. Grâce à un grand alésage, les culasses admettent des soupapes de plus grand diamètre; les gaz d'admission et d'échappement circulent sans contrainte.

Un encombrement minimum : 270 ch dans moins d'un m³ pour le moteur V 8.

Une grande légèreté : moins de 4 kg au cheval. C'est un record pour la construction française.

Des accélérations rapides : elles sont dues à la faible inertie des masses en mouvement.

Un fonctionnement silencieux et exempt de fumée : obtenu par la combustion à double turbulence, parfaitement homogène, du système SAURER.

Des démarrages instantanés : même par les plus grands froids, les moteurs UNIC démarrent "au quart de tour" sans aucun artifice (bougies ou résistances de réchauffage).



6 cylindres

DESCRIPTION

Carter monobloc en fonte spéciale, largement nervuré et très rigide.

Vilebrequin à 7 paliers, en acier forgé, traité à haute fréquence, équilibré dynamiquement - Avec amortisseur des vibrations de torsion, du type à viscosité.

Deux culasses - Manutention aisée et excellente tenue des joints de culasses. Grandes chambres à eau participant efficacement à l'insonorisation du moteur.

Arbre à cames en acier forgé - Cames et paliers trempés. Placé haut dans le bloc, il permet l'utilisation de tiges de culbuteurs très courtes.

Coussinets trimétal.

Distribution par chaîne à tendeur automatique située à l'avant du moteur.

Pistons forgés d'une grande homogénéité en alliage léger extra dur.

Chemises humides amovibles en fonte centrifugée.

Bielles en acier forgé, à coupe oblique, démontables par le haut.

Injection par pompe à régulateur "toutes vitesses".

Commande de la pompe d'injection avec correcteur d'avance mécanique.

Refroidissement par pompe à eau placée à l'avant du moteur. Régulation par thermostat à by-pass.

EQUIPEMENT STANDARD

Équipement d'injection comprenant : pompe à régulateur "toutes vitesses", pompe d'alimentation, préfiltre.

Équipement électrique 24V comprenant : dynamo, démarreur à commande par solénoïde.

Ventilateur aspirant.

Carter de volant SAE N° 2.

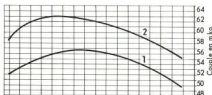
Volant pour embrayage 14".

Collecteurs d'admission et d'échappement.

Thermostat.

Prises pour témoins et indicateurs de pression d'huile et de température d'eau.

Prise pour commande de compte-tours.



- Courbe 2: Puissance maxi au banc
- Courbe 1: Véhicules divers, engins de TP et maintenance, locotracteurs
- Nous consulter pour autres applications.

EQUIPEMENTS SUR DEMANDE

Compresseur d'air.

Filtre à air - Préfiltre.

Cuvettes d'huile permettant le fonctionnement du moteur dans de fortes pentes. Solution avec double pompe à huile pour fonctionnement en continu avec pentes de 60 %.

Protection spéciale pour fonctionnement dans ambiance poussiéreuse ou tropicale.

Embrayage 14".

Boîte à 8 vitesses.

Collecteurs d'admission ou d'échappement pour sorties, par le haut, à l'AV ou à l'AR.

Volants et carters de volant spéciaux pour montage de coupleurs, convertisseurs de couple ou transmissions automatiques.

Alternateurs.

Pompe hydraulique.

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

Service Moteurs et Organes Industriels - FFSa Camions UNIC

S. A. au capital de 130.120.000 Francs - R. C. Seine 60 B 5910

3 bis, rue Salomon-de-Rothschild - 92-SURESNES • Tél.: 772-15-15

