

Longueur, sans
les 200 kg de
charge
Longueur
sans les 200 kg
de charge
Longueur max.
de l'ensemble
cabine (en cm)
Longueur
sans les 200 kg
de charge
Charge utile
en (t) (en kg)
Puissance
en (CV) (en kW)
(2) (en CV)

BUSSANG ZU 37	L	6.980	2.210	4.970	7,50	4.900	8.270
	N	6.380	2.210	4.370	7,00	5.000	8.270
	C	5.210	2.210	3.000	5,75	5.070	8.270
DONON ZU 42	L	6.980	2.250	4.970	7,00	5.900	9.370
	N	6.380	2.250	4.370	7,00	6.000	9.370
	C	5.210	2.250	3.000	5,75	6.070	9.370
SAVERNE ZU 47	L	6.980	2.280	4.970	7,50	6.800	10.450
	N	6.380	2.280	4.370	7,00	7.000	10.450
	C	5.210	2.280	3.000	5,75	7.070	10.450
T	5.210	2.280		5,75	13.500	17.100	

SOMPORT ZU 66 A	L	8.207	2.440	6.400	9	7.450	12.450
	N	7.204	2.440	4.700	8	7.850	12.650
	C	6.254	2.440	4.000	7	7.950	12.850
T	5.395	2.440		5,50	15.500	20.280	

PUYMORENS ZU 66 B	L	8.207	2.410	6.400	9	8.500	13.550
	N	7.224	2.440	5.060	8	8.700	13.550
	C	6.254	2.440	4.310	7	8.800	13.550
T	5.395	2.440		5,50	16.500	21.350	

TOURMALET ZU 81 R	L	8.207	2.440	6.400	9	10.550	15.800
	N	7.204	2.440	5.060	8	10.750	15.800
	C	6.254	2.440	4.310	7	10.850	15.800
ZU 81 T	T	5.395	2.440		5,50	17.500	22.400

LAUTARET ZU 102	L	9.770	2.482	7.135	9,30	11.750	18.000
	N	8.890	2.482	6.015	8,75	11.850	18.000
	C	7.890	2.482	4.960	8,25	11.950	18.000
T	6.425	2.482		6,50	24.350	31.000	

IZOARD ZU 121	L	9.770	2.482	7.135	9,30	12.400	19.000
	N	8.890	2.482	6.015	8,75	12.500	19.000
	C	7.890	2.482	4.960	8,25	12.600	19.000
ZU 120 T	T	6.425	2.482		6,50	28.300	35.000

1) Pour les tracteurs, poids de la semi-remorque chargée.
2) Pour les porteurs sans remorque ou les tracteurs avec semi-remorque.

Avant
de vous déci-
der, essayez
un Unic chez
un des 350
Concession-
naires et
Agents de la
marque.



Pour le porte à porte. Pour le ramassage dans les campagnes, les livraisons en ville, quelle manœuvrabilité ! Unic broque à 45° (1 mètre suffit pour débiter), et le plateau, pas trop haut, permet les manipulations aisées. Les portes, s'ouvrant d'arrière en avant, facilitent l'accès à la cabine. Moteur nerveux, 0 reprises brillantes. Les vitesses passent en souplesse.



Pour les Travaux Publics. Des organes robustes, largement dimensionnés, permettent aux Unic de supporter aisément tous les 0-coups du dur travail de chantier. Le moteur a de la puissance en réserve pour "arracher" et "sortir du trou". Maniable (Unic broque à 45°), il évolue facilement sur les chantiers. La cabine 3 places (pratique pour le transport du personnel) offre une large visibilité en toutes directions.

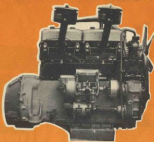


Pour les transports. Unic porte 2 fois son propre poids. Quelle économie pour les transports "longue distance" : avantage de fret transporté en consommant moins de carburant (170 gr. ou CV-heure). Et puis Unic tient les "fortes moyennes" grâce au couple élevé, même à bas régime, de son moteur grande puissance, et à ses reprises brillantes. Cabine très confortable (insonorisation, climatisation, etc...).

UNIC

27 camions
8 tracteurs
de 90 à 180 cv
de 5 tonnes
à 35 tonnes





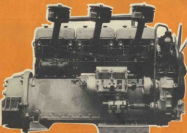
Séries Vosges et Pyrénées

4 cylindres, 6.560 cm³ - 90 CV sur Bussong, Donon et Saverne, 110 CV sur Sompport, Puymerens et Tourmalet. Vitesse 5 patiers. Dynam. ventilée 24 V, 300 W (300 W pour la série Pyrénées).

Moteur Diesel, Alésage : 118 mm. Course : 150 mm. Carters aluminium. Chemises amovibles. Pistons en alliage d'aluminium. Bielles en acier spécial équilibrées statiquement et dynamiquement. Alésages pistons peuvent être extraits par le haut. Coussinets alliage léger extra dur brevété. 1 culasse pour 2 cylindres. 1 filtre à air à bain d'huile par culasse. Soupapes en tête à culbuteurs. Chambres de combustion à turbulence brevétées Unic. Injecteurs à triple jet dirigé. Pompe à injection à avance automatique et régulateur-antirétrograde mécanique de débit. Graissage sous pression par pompe à engrenages démontable de l'extérieur sans vidange du carter. Filtre à huile de grande surface, très accessible, avec by-pass de sécurité. Démarrage 24 volts.

Série Alpes

6 cylindres, 9.840 cm³ - 150 CV, 180 CV avec compresseur. Vitesse 7 patiers. Radiateur d'huile. Dynam. ventilée 24 V 300 W à régulateur de pression.

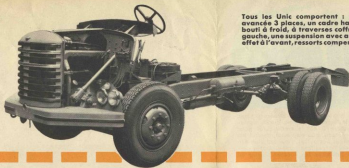


Démultiplications et vitesses maxima

VOSGES	[N & L]	
	7 x 43	9 x 44
Bussong	54 km/h.	68 km/h.
Donon	56 km/h.	70 km/h.
Saverne	58 km/h.	73 km/h.

PYRÉNÉES	[N & L]		[C]
	9 x 57	10 x 57	
Sompport	57 km/h.	64 km/h.	9 x 70
Puymerens	60 km/h.	67 km/h.	
Tourmalet	62 km/h.	70 km/h.	52 km/h.

ALPES	[C & T]		[N & L]	
	8 x 57	8 x 53	9 x 53	[N & L]
Lautaret	57 km/h.	62 km/h.	70 km/h.	
Izoard	57 km/h.	62 km/h.	70 km/h.	



Tous les Unic comportent : une cabine semi-avancée 3 places, un cadre haute résistance embouti à froid, 4 traverses coffrées, la direction à gauche, une suspension avec amortisseurs double effet à l'avant, ressorts compensateurs à l'arrière.



Unic porte 2 fois son poids.
3 exemples : Le châssis-cabine Izoard court, en ordre de marche avec roue de secours, pèse 6.440 kg ; sa charge totale est de 12.600 kg. Le châssis-cabine Tourmalet court, en ordre de marche avec roue de secours, pèse 4.950 kg, sa charge totale est de 10.850 kg. Le châssis-cabine Saverne court, en ordre de marche avec roue de secours pèse 3.380 kg, sa charge totale est de 7.070 kg.



La standardisation Unic est appréciée par les propriétaires de flottes : par exemple, un seul type de piston, de bielle, de culasse, etc., pour 35 modèles. Stocks des pièces d'origine restreints. Interchangeabilité des pièces facilitée. Immobilisations réduites.

VOSGES

"Bussong", "Donon", "Saverne"

3 longueurs d'empattement. Direction à vis globale et galets oscillants du type Gemver. Boîte à 4 vitesses. Pont arrière Eaton à simple démultiplication sur Bussong et Donon, à double démultiplication sur Saverne. Amortisseurs AV, et AR. Freinage Bendix Lockheed, complété par un servofrein à air comprimé type Air-Pak. Frein à main à action directe. Pneumatiques de série : Bussong, A 20 ou 1,20 ou A. 1,20. Donon, B 20 ou 2,20 ou B. 2,20. Saverne, C 20 ou 3,20 ou C. 3,20. 4 batteries de 6 volts 120 AH.

PYRÉNÉES

"Sompport", "Puymerens", "Tourmalet"

4 longueurs d'empattement. Cadre soudé par points. Direction à vis et écrou réglé baignant dans l'huile. Boîte 8 vitesses avec réducteur à commande pneumatique préselective. Pont arrière à simple démultiplication type Glesson. Freins Westinghouse à air comprimé double circuit de série ; garnitures à grande surface ; tambours à nervures de refroidissement ; un cylindre de compression par roue. Frein à main à cliquets. Pneumatiques de série : Sompport, C 20 ou 3,20 FER ou C. 3,20. Puymerens, B 20 ou 4,20 FER ou D. 4,20. Tourmalet, E 20 ou 5,20 FER ou E. 5,20. 4 batteries de 6 volts 120 AH. Chauffage de série.

ALPES "Lautaret", "Izoard"

4 longueurs d'empattement. Cadre soudé par points. Direction à vis et écrou réglé baignant dans l'huile. Servodirection de série sur Izoard. Boîte 8 vitesses avec réducteur à commande pneumatique préselective. Pont arrière à simple démultiplication type Glesson. Freins Westinghouse à air comprimé ; double circuit de série ; garnitures à grande surface ; larges tambours à nervures de refroidissement ; un cylindre de compression par roue. Frein à main à cliquets. Pneumatiques de série : F 20 ou 6,20 ou 12,00 x 20 ER 6. 4 batteries de 6 volts 150 AH. Chauffage de série.

"Le Galibier"

C'est le grand routier de grand luxe. Il apporte 35 perfectionnements à l'ensemble mécanique de l'Izoard. Peinture 2 tons, phares antibrouillard, rétroviseurs panoramiques, lave-glace, habillages chromés, etc., à l'extérieur. Dans la cabine : garnitures amovibles, radio-brosse, poste radio 7 lampes, rasoir électrique, allume-cigare, montre de bord, et de nombreux autres accessoires. Le Galibier est beaucoup plus qu'un moyen de transport, c'est l'ambassadeur itinérant de votre firme.

