

# UNIC



Dans les premiers mois de 1944 et 1945, Unic reprit sa production à partir des modèles alors approvisionnés, tel ce SU55 photographié devant le carrossier Arnault en 1946. Remarquez sur les portières l'insigne de la SNCF, qui indique que le transporteur est sous contrat avec les Chemins de fer.

Georges Richard, comme tant d'autres, avait commencé sa carrière en 1893 en fabriquant des bicyclettes avec son frère.

Il fabrique ses premières voitures "Poney", puis se lance avec un certain succès dans la course automobile et dès 1899 peut, grâce à des capitaux genevois, s'installer dans une vraie usine à Ivry-Port. Henri Brasier s'associe en 1901 avec Georges Richard

et prend la tête de l'affaire après l'accident de ce dernier dans Paris-Madrid. L'entente ne règne bientôt plus entre les deux hommes et Georges Richard reprend sa liberté

en février 1905, mais perd cette première usine. Entre temps, le baron Henri de Rothschild est venu rencontrer à son domicile Georges Richard en longue convalescence et

Cette photographie retouchée provenant des archives du carrossier Arnault montrant un fourgon profilé ZU55 présente la particularité de posséder la marque commerciale Unic-Georges Richard-Pateaux dans un écusson rond, qui ne devrait plus être en usage depuis 1940. Ce document faisant partie d'une série émise par le constructeur, il est vraisemblable que le tireur a utilisé du papier photographique en stock comportant déjà cette indication et conservé pour faire face à la pénurie, ce qui date le document de 1945 ou du tout début 1946. Le véhicule a une fausse allure d'Hotchkiss très marquée.





Deux beaux ZU51, appartenant à l'entreprise Edouard Villon de Saint-Denis-en-Bugey dans l'Ain, attendent leur chargement de primeurs. L'inscription entre les fenêtres du toit de cabine rehaussé dit "Mangez des fruits": on n'est après tout jamais si bien servi que par soi-même. Ces deux véhicules roulaient en compte propre pour ce grossiste en fruits et légumes.



Fourgon profilé Arnault sur ZU70 long, la direction est à droite et les portes s'ouvrent dans le mauvais sens.

lui a proposé de financer une nouvelle affaire qui est mise sur pied dès octobre 1904. Les trois quarts du capital appartiennent au baron qui apporte en 1906 des terrains à Puteaux, 1 quai National, propriété familiale où est bâtie l'usine occupée par la Société d'automobiles et de traction Bardou. La société des automobiles Unic qui vient d'être créée tire son nom de la conception que

Georges Richard se fait maintenant de la voiture: elle doit être simple, solide et comporter le plus grand nombre possible d'organes communs, justes et y compris les pignons des boîtes de vitesses c'est l'idée d'une mécanique "unique" c'est-à-dire qu'un seul modèle suffit à tous les emplois. Quelques utilitaires légers sont carrossés à l'extérieur mais il s'agit en fait d'utilisation de châssis

de voitures allongées ou renforcées (type D1) qui ne dépassent pas le stade de l'omnibus léger (6 ou 12 places) ou de la voiture de livraison.

La firme par contre livre plusieurs milliers de taxis, principalement en Angleterre, qui finissent d'asseoir sa jeune réussite.

Pendant la Grande Guerre, l'usine fabrique avant tout des munitions mais aussi de très petites séries de véhicules sanitaires qui sont montés chez Charron Girardot et Voight, un voisin de Puteaux. Elles utilisent toujours un châssis de voiture, le même d'ailleurs que celui des voitures de liaison également commandées par l'armée, la charge n'ayant pas besoin de dépasser 800 kg.

En réalité, le premier utilitaire digne de ce nom ne verra le jour qu'en 1922 avec la L2D, qui connaît d'emblée un grand succès, et surtout en 1924 avec le M5 qui avec une charge de 2500 kg est le premier vrai camion de la marque.

Mais Georges Richard n'est plus à la tête de son usine, car il est mort à Rouen en juin 1922 des suites d'un second accident de voiture, ou pour être plus exact des erreurs de diagnostics de la clinique où il avait été transporté.

Il est remplacé à la direction générale de la société par Georges Dubois,



Fourgon bois avec fermeture par bâchage triangulaire réalisé par Pelpel sur ZU71. Les portes s'ornent de deux hermines bretonnes et le capot du drapeau des routiers.



Tracteur ZU71 avec semi Fruehauf du groupe laitier Société anonyme des fermiers réunis (direction à gauche, essuie-glaces en haut, porte dans le bon sens).

qui y était entré dès 1906 et deviendra plus tard président-directeur général jusqu'à sa mort en 1948. L'état major d'Unic sera d'ailleurs très stable, tel Gabriel Dubreuil, le directeur des études qui y fera toute sa carrière (polytechnicien, entré en 1921), René Scholer, le chef des ateliers ou Georges Copin qui est entré dans la société en 1919 et succède en 1949 à Georges Dubois.

Unic, s'intéressant de plus en plus aux poids lourds acquiert en 1931 la licence du moteur diesel Mercedes (six cylindres, type OM5) pour ses châssis CD2 (4x2) et CD3 (6x2).

C'est le temps des luttes d'influence entre les motoristes autour du diesel. Il y a ceux qui sont partisans de la pré-chambre de combustion (mélange homogène et pression d'injection moyenne) et ceux qui défendent l'injection directe (compression violente, pression élevée, mais en théorie plus de chevaux au kilo de moteur). Saurer et Mercedes sont dans le premier groupe, M.A.N., Junkers, Ricardo dans le second, comme ACRO dont le procédé cause tant de soucis à Berliet et... à Saurer qui l'avait utilisé à ses débuts.

Le sigle CD, quant à lui, vient de celui de la Compagnie des diesels rapides (CODRA) mise en place spécialement par Unic pour exploiter la licence Mercedes et pouvoir commercialiser ces moteurs dans toutes leurs applications. Unic abandonne la fabrication des voitures particulières en 1938 et se consacre alors désormais aux seuls véhicules industriels, suivant une expression inventée par Georges Richard lui-même en 1901 pour qualifier tout ce qui n'était pas voiture de tourisme ou de sport, expression qui est depuis devenue d'usage courant. En 1939, Unic ayant sorti son propre diesel se préparait à dénoncer son accord avec Mercedes.

Jean Richard, l'un des fils du fon-

dateur, avait vu juste lorsque, au cours d'un voyage aux États-Unis en 1913, il écrivit: *Nous ne pourrions pas concurrencer les Américains avec les automobiles. Les moyens mis en œuvre sont par trop gigantesques et l'avance d'ores et déjà irrattrapable.*

*Il nous reste peut-être une chance, elle est d'ailleurs minime; spécialisons-nous immédiatement et totalement dans les camions! (Unic passe avant tout, D. Dubary).*

À la déclaration de la guerre, l'usine produit essentiellement, du moins pour le secteur automobile, des semi-chenillés P107 Kegrasse, dont elle a repris la fabrication à la suite de Citroën, et s'apprête à lancer la série du tracteur surbaissé léger TU1, lui aussi semi-chenillé, qu'elle a conçu.

En mai 1940, Unic se replie sur Niort, où l'activité aurait dû reprendre si les hostilités avaient duré. Comme chez Latil, la confession du principal propriétaire de l'affaire entraîne l'application par Vichy d'un séquestre sur son capital.

Les Allemands se sont installés dès juillet dans les ateliers désertés de Puteaux avec, comme commissaire, Von Urach, qui exerce aussi chez Renault.

Le danger de voir l'usine passer entièrement sous leur coupe est grand, comme il l'est chez Saurer. Le personnel et les dirigeants rentrent de Niort au cours de l'été 1940.

Georges Dubois avec l'assentiment de François Lehideux qui, à la tête du Comité d'organisation de l'automobile, cherche lui aussi une solution, obtient de l'administration des Domaines, qui a en dépôt les titres et valeurs des sociétés sous séquestre, que ceux relevant de la gestion Unic soient remis à de nouveaux "propriétaires" qu'il a réunis autour de lui. Ainsi Unic peut éviter la saisie par les Allemands et sortir du séquestre prononcé par Vichy.

En 1943, entre chez Unic Roger Petiet, le fils du baron Petiet, grande figure de l'automobile qui présidait la chambre syndicale que l'État français a remplacé par le COA et qui a pris la tête de la GFA à laquelle le constructeur a adhéré.

Roger Petiet allait devenir, chez Unic, un des hommes clés de l'après-guerre. En attendant, la société forme, d'après les directives de Paul-Marie Pons, alors chef du service des gazogènes au secrétariat d'État à la Production industrielle, un "groupe de producteurs" avec La Lilloise et Gohin-Poullenc, créateur d'un appareil. Pons voulait ainsi réunir en une entité le concepteur (Gohin-Poullenc), le fabricant (La Lilloise) et l'utilisateur final (Unic), rodant ainsi avec les "gazos" ses futures conceptions.

La production reprend lentement à la fin de l'été 1944 avec le SU55 et le SU75 essence. L'autorisation de fabrication de la Production industrielle couvre 1385 véhicules jusqu'à octobre 1946, soit 70 exemplaires de la camionnette G50M2 datant de 1941 dont il restait des collections à l'usine, 1315 SU55 de 5 tonnes et 2 SU75 de 7 tonnes. Si l'on excepte les deux 7 tonnes qui sont livrés en 1946, 1014 SU55 ont été remis à la clientèle dont 825 pour la seule année 1946 et 117 sont en stock à l'usine. Unic n'a donc pas atteint son contingent.

Au sein de la GFA, il n'a à produire que les 5 et 7 tonnes, ce qui d'ailleurs correspond aux deux tonnages privilégiés par le Plan.

En 1947, l'usine fabrique 820 véhicules dans les 11 premiers mois, le chiffre de décembre ne figurant pas dans les statistiques, avec un effectif d'environ 1500 personnes. La gamme s'étioffe: le ZU50/55 diesel, le SU50 essence et le ZU70 avec un 6 cylindres ZU6. 744 châssis sortent des ateliers en 1949.



Document promotionnel de la GFA, donc antérieur à 1958, avec un ZU51 citerne à carburant 6 000 litres. La cabine est celle retenue par Unic pour la série à la place de l'Hotchkiss.



Porte-bouteilles de gaz Butane. Le lien entre Unic et Primagaz était ancien et assez curieux. C'est en effet à la société Lionard à Paris qu'Unic commandait depuis 1929 ses radiateurs. Jean Inglet, son propriétaire, devint par la suite administrateur du constructeur. Or celui-ci s'intéressait au transport du gaz liquéfié et sa société Libor (Lionard-Lorraine du nom de la rue où elle avait ses ateliers à Paris) travaillait sur ce problème. Ayant participé à la création de Primagaz, elle ne pouvait qu'être fidèle à son client qui devenait aussi son fournisseur.



Unic cherche désespérément des moyens financiers. Aucune augmentation de capital n'a eu lieu depuis 1938, les usines sont mal équipées et le parc machines est très usé. Pour faire l'échéance mensuelle, on fait appel à certains concessionnaires comme M. Hamon, installé boulevard Jean-Jaurès à Boulogne-Billancourt, qui interviendra plus souvent qu'à son tour.

Les temps où le baron de Rothschild, qui est mort en Argentine après la guerre, donnait sa garantie financière, sont loins.

La mécanique montée sur le châssis n'est pas sans soucis. Le moteur N qui sort en 1946 est très fragile: sur le 4 cylindres ZU4 les bielles et les coussinets jouaient par différence de dilatation entre l'aluminium et l'acier, la bague de pied de bielle était fragile, le carter moteur se fêlait au passage. Ces phénomènes s'amplifiaient sur le 6 cylindres ZU6 où de plus la pompe à eau fuyait chroniquement par son presse-étoupe. Les cannelures de fond de gorge des arbres de roues s'usaient et le roulement pilote du pont attaquant son carter car les deux roulements Timken, qui avec lui et le pignon d'attaque formaient corps, prenaient du jeu.

Il faudra attendre 1951 et le moteur R (culasse renforcée) pour que cessent ces problèmes.

Bien entendu tout cela n'est pas bon, Unic ne peut survivre qu'avec une aide extérieure. Où mieux la trouver qu'au sein de la GFA dont un des membres, Sinca, est alors en pleine expansion. On voit d'ailleurs mal ses partenaires venir en aide à Unic, ils ont bien assez de leurs propres difficultés ou n'ont guère envie de prendre en charge une firme qui apparaît bien malade.

Or Pigozzi cherche partout de la place car il étouffe à Nanterre et les installations d'Unic feraient tout à fait son affaire. Il ne semble pas d'ailleurs songer immédiatement à y maintenir une activité industrielle mais plutôt à les convertir en centre de gestion des pièces détachées pour pouvoir libérer des surfaces à Nanterre au profit de la production des voitures de tourisme. Une chaîne moteur Aronde sera d'ailleurs montée à Puteaux en 1951, année où la production des camions a chuté à 636 unités.

Cette photographie prise dans les années 60 par le réseau Unic dans le cadre de la reprise des véhicules d'occasion montre à côté de deux Dodge un ZU46 à cabine Hotchkiss construits chez Nicolle, à Montreuil, une firme dans laquelle Peugeot et Hotchkiss avaient des intérêts.

Talbot, qui était à la fois mitoyen d'Unic et de Saurer sera repris également par Simca mais n'aura pas la chance d'Unic et ses locaux deviendront effectivement magasins de pièces de rechange et dépôt de pièces de fonderie.

Les terrains occupés par les trois constructeurs, en bordure de Seine, face à l'île de Puteaux et au Bois de Boulogne avaient également un intérêt immobilier qui n'avait pas échappé à Henri Théodore Pigozzi.

L'opération passe par une augmentation de capital en janvier 1949 à laquelle souscrivent certaines banques comme la Générale et la reprise des parts détenues par les fils du baron Henri de Rothschild, qui ne souhaitent pas investir dans une usine déclinante et dont, il faut bien le dire, leur père a toujours assuré les fins de mois sans vraiment en tirer de profits substantiels. L'accord est conclu en septembre 1949.

L'apport principal de Simca a lieu sous forme de machines-outils qui sont les bienvenues chez Unic, alors qu'elles sont sans emploi chez Simca qui se voit alloué des équipements neufs depuis 1946 par le Plan.

Roger Petiet sait plaider auprès du Commandatore la cause de la poursuite de la fabrication des véhicules utilitaires, d'autant plus que c'est l'intérêt au fond de Simca que de posséder une telle fabrication dans son escarcelle en raison des avantages que la planification lui accorde.

En 1952, Unic passe totalement chez Simca dont il constitue le "département véhicules industriels" et produit 809 châssis. Le potentiel d'Unic se renforce avec la reprise de Saurer, effective le 15 octobre 1956 et qui apporte 37000 m<sup>2</sup> d'ateliers simplement séparés des installations d'Unic par une rue, avec près de 600 machines et surtout un savoir-faire inégalé dans le domaine des diesels et de l'injection. La fusion Ford-Simca effective le 1<sup>er</sup> janvier 1956 apportant la grande usine de Poissy permet à Pigozzi de pouvoir enfin disposer des surfaces nécessaires à son expansion. L'opération entraîne une réorganisation de tous les ateliers, le site de Suresnes devenant le centre de production camion (Unic et Ford Cargo). Simca-Industries est créé pour regrouper à partir de 1958 la division agricole Someca en provenance de Fiat et celle des véhicules industriels, Unic, Ford et le peu qui l'est de Saurer.

Unic semble alors mettre les bouchées doubles et annonce le 12 avril 1958 son accord avec Willemé.

Va-on vers une "nouvelle Savien" ? On peut le croire en additionnant les marques regroupées autour d'Unic



Tracteur ZU46T à cabine Hotchkiss, seconde série, les portes s'ouvrant dans le bon sens. À l'exception du pare-brise en deux parties, la structure de cabine, jusqu'à rétroviseur et à son support est identique, Unic utilisant celle-ci comme cabine série à une époque où la majorité des châssis était livré en capot avenue pour être équipée chez un carrossier. Il est vrai aussi qu'Unic n'allait pas très fort à cette époque et que cela permettait d'offrir une cabine acier à bon prix au lieu des bois/fer habituelles montées sur les châssis du constructeur. Ce matériel était utilisé par la Préfecture de Police pour le transport des barrières métalliques dites Vauban (1949-1950).



Fourgon bâché ridelles hautes bois sur ZU71, portant au-dessus de sa plaque d'immatriculation les trois lettres GFA sur le pare-chocs. A 15 tonnes de PTC, il représente avec le ZU70 le haut de gamme d'Unic.

(Ford, Saurer, Willème, cf Camions de France deuxième époque); c'est en tout cas la thèse qui circule alors dans le monde de l'automobile.

Il n'en est rien car Ford n'a en fait aucun produit d'avenir à proposer bien qu'il exista un projet de six cylindres en ligne essence qui n'a jamais vu le jour et que fut en cours le développement du V8 F8CWM en 4,2 l de cylindrée qui équipera plus tard le SMUB. Les tentatives d'adaptation du

V8 Ford à essence sur l'Unic Vosges, sous le nom de Caboteur ou du moteur diesel Unic sur le Cargo ne correspondent à aucune réalité commerciale. Saurer est exsangue et produit à des coûts prohibitifs et l'entente avec Willemé ne se fera pas.

Le Caboteur, est l'une des premières réalisations communes, il est vendu d'ailleurs sous la marque commerciale Simca. Il aurait eu pour origine une demande présentée par M. De

Rozen lors d'une cession d'un Comité de Direction consacré aux produits à développer. M. de Rozen, chargé des relations avec les administrations et les clients privilégiés, ayant rapporté qu'il existait un besoin pour un camion simple et rustique pourvu qu'il soit à essence pour l'Afrique, cette étude fut demandée à Pierre Freyssinet. 3 ou 4 matériels furent envoyés au Cameroun afin d'évaluation en clientèle. Puis on n'en entendit plus parler. La direction envoya alors un inspecteur technique sur place pour faire le point. Celui-ci trouve des utilisateurs plutôt satisfaits et s'entend répondre "que c'est un bon petit camion, mais qu'il serait bien plus intéressant s'il avait seulement un diesel !".

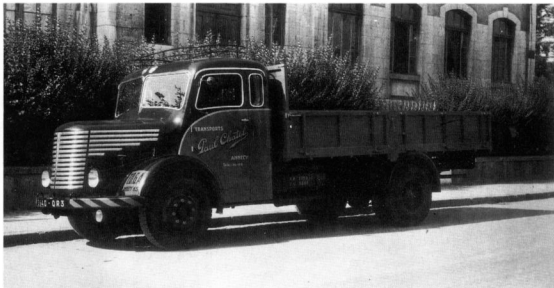
C'est du moins ainsi que quelques facétieux racontaient son histoire dans l'usine.

Mais revenons aux choses sérieuses.

En fait toute la gamme qu'Unic fabriquait de façon quasi artisanale bénéficiera de l'arrivée des méthodes Simca. Dès 1954, avec la nouvelle série on atteint les 2148 châssis, 2852 l'année suivante, 5177 en 1956 et 7613 en 1957. La progression est énorme, Simca a redressé Unic. La production journalière moyenne est passée de 4 à 12 camions. L'abandon de la cabine bois/fer de la première génération à partir du ZU65 au profit d'une cabine entièrement métallique permet à l'usine de renouer avec l'un de ses plus anciens fournisseurs, le carrossier Autobineau (département industriel de la carrosserie Letourneur et Marchand) qui était l'auteur avant-guerre de nombre de voitures de prestige Unic.

La production dans l'atelier de l'île de la Jatte commença en 1954 avec la cabine dite à moustaches par référence à ses trois barres chromées sur la calandre méchée, modèle retenu par le carrossier parmi plusieurs projets de Charbonneau. Elle se montre fragile en service courant (cassures aux pieds de calandre) et ventile mal le moteur. Elle est revue en 1956 avec l'apparition de moulures sous un renfort horizontal qui sépare en deux la calandre et l'adjonction d'ouïes latérales de refroidissement un peu plus efficaces. Lors de leur lancement au Salon, certains documents parleront de cabines Etrave et Equipage (couchette série); on demeurait dans le "maritime" comme avec le Cargo ou le Caboteur, mais ces appellations ne furent pas conservées. Cette cabine et ses aménagements apportent aux chauffeurs un confort de conduite qui font date dans l'histoire du camion.

Simca avait fait choix d'un atelier extérieur de carrosserie car son bu-



Plateau ridelles rabattables bois sur ZU46 avec cabine artisanale (1948).



Remarquez la galerie de toit qui permet de ranger la bâche et la largeur de la cabine.

reau des méthodes, habitué aux cadences de l'Aronde, ne concevait pas de produire en interne 12 cabines par jour, ce qui lui paraissait anti-industriel.

C'est aussi à cette époque qu'Unic succombe à son tour à l'appel du turbo en montant un Eberspächer allemand sur le ZU121. Avec ce modèle commence une tradition : l'essai routier d'un véhicule en charge par un journaliste spécialisé. Dans son numéro de janvier 1957 **Le Poids Lourd** publiait le premier essai de N. L. Erpelding sur 124 km avec consommation, épreuves d'accélération et de freinage. Si la puissance était au rendez-vous, l'utilisation en clientèle prouva que les 30 chevaux ainsi gagnés ne valaient pas la pluie d'ennuis qui s'abattit sur le moteur ZU6. Le bloc moteur constitué d'une partie haute en fonte contenant les chemises et d'un carter en aluminium portant le vilebrequin, supportait mal les contraintes thermiques et mécaniques engendrées par la suralimentation. L'équipe de diéselistes -

les Saurer - avec leur tête Henri Moreau et le jeune ingénieur Pierre Freyssinet qu'Unic avait pris à Berliet ne disposaient que d'appareils de mesure rudimentaires et peu précis pour évaluer les sollicitations que subissaient les pièces mécaniques. Chez tous les constructeurs l'application du turbo compresseur, qui à peu de frais augmentait la puissance eut comme effet principal de mettre en évidence les points faibles de chaque moteur.

La direction des études fut secourue par l'arrivée du bureau d'études Ford de Lucien Simille que Simca transféra en 1957 de Poissy à Puteaux lorsque le programme de développement des voitures typiquement Ford (Chambord, Beaulieu) fut arrêté, puis par la disparition brutale de son patron Georges Dubreuil peu avant le Salon 1958. L'expérience Cargo ne pouvait convaincre des concepteurs de poids lourds et l'intégration de ces techniciens de cultures différentes en une seule équipe efficace ne put se faire que grâce à l'autorité du Directeur



Tracteur couchette ZU72RT. Les 6 cylindres et les 4 cylindres R pour culasse renforcée arrivent à temps pour sauver la réputation des moteurs que le modèle N avait sérieusement entaché.



Benne bois sur ZU46, avec une cabine provenant d'un carrossier local.

technique Jacques Vandamme. Cet ingénieur centralien, homme de pratique formé à la dure école de l'usine Simca de Poissy où il a industrialisé la Simca 1000, fut véritablement l'âme technique d'Unic à partir de son arrivée dans le poids lourd en 1961, jusqu'à ce que Umberto Agnelli le fasse venir à Turin pour prendre des responsabilités au sein de Fiat Véhicules Industriels. Le bureau d'études Unic enfin pacifié fut d'une grande créativité. Si Pierre Freyssinet retourna à Venissieux à ses premières amours, de jeunes ingénieurs et diplômés avaient été embauchés régulièrement chaque année, comme Jacques Capestan (A.M. et institut du pétrole) en charge des essais, Étienne Cadet de Centrale Lyon ou Jean-Paul Julien de Sciences Politiques qui seront quelques années plus tard directeur du marketing-produit pour le premier et vice-président pour le second. C'est alors une nouveauté dans le poids lourd, car dans ce secteur l'encadrement provenait plutôt de la promotion interne où l'on privilégiait l'expérience et le pragmatisme plutôt que les diplômes. Comme disait Louis Willème "un camion se vend au comptoir". On doit aussi à Jean-Paul Julien en liaison avec le journal lancé par M. de Saulieu pour défendre la profession, l'organisation du premier championnat des Routiers, esplanade des Invalides en 1954. Le vainqueur est un jeune chauffeur Yves Leborgne qui entrera ensuite chez Unic et deviendra concessionnaire en Bretagne. Une belle réussite sociale.

La forte expansion commerciale dans laquelle Unic est entré et qui le place en numéro deux national derrière Berliet doit beaucoup à cette activité débordante.



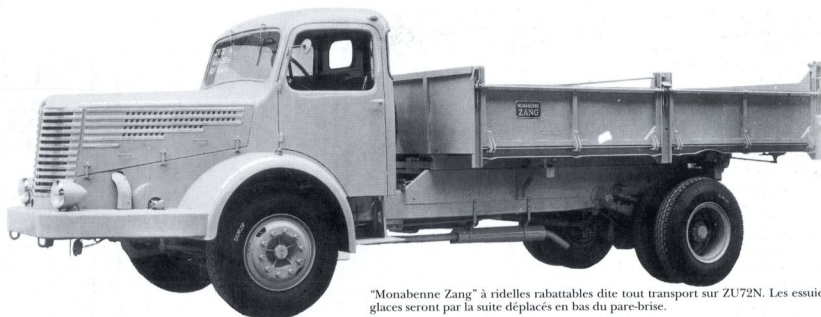
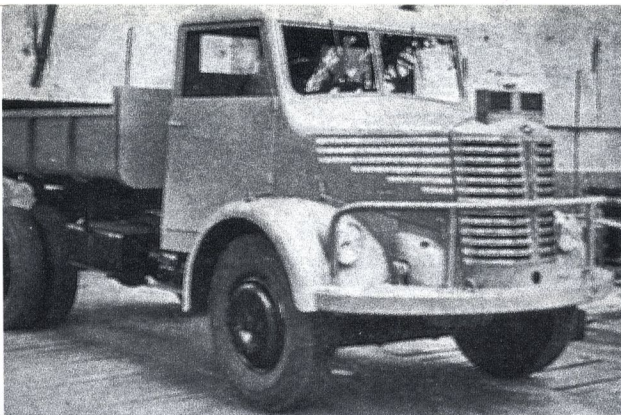
Le modèle 72 comportait de série une version à poste de conduite avancé dite "AL spécial pour fourgon". La longue carrossable passait de ce fait de 6,33 m pour le ZU72L à 7,40 m pour le ZU72AL. Cet exemplaire sortant de chez Pelpel a reçu une caisse métallique avec aération en partie haute et une porte latérale abattable en bois formant pont. Sa carrosserie s'apparente par sa forme et ses dispositions à celles pour le transport des primeurs, bien qu'il ait un système d'accès soit plutôt adapté aux transports d'animaux vivants, peut-être en raison d'une utilisation mixte ?

Autre innovation au Salon 1958, l'arrivée du convertisseur de couple Unifluid et de la boîte synchronisée Synchronic. Le premier, qui permettait de disposer au démarrage d'un couple bien supérieur (trois fois la valeur nominale), fut un argument redoutable, mais un contre-argument, tant il cassait de mécanique !

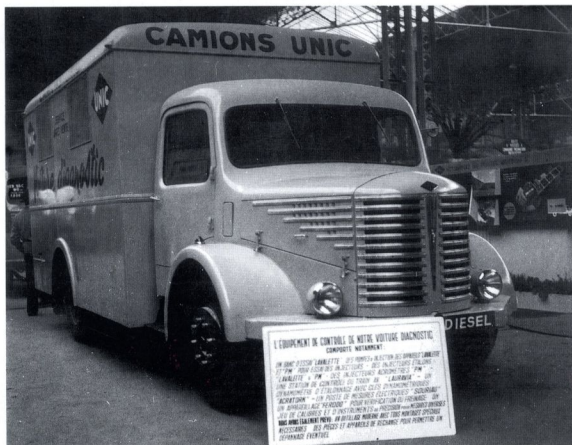
Quant aux fameuses appellations Bellfort, Tourmalet, Alsace, Izoard, Donon, Bussang, si elles apparaissent sur les catalogues, il faut attendre aussi 1958 pour que les camions les

portent sur les ailes et qu'elles passent dans le langage courant de la route. Le système est simple en soi. A partir d'un massif montagneux qui définit la série, chaque camion se voit affecter le nom d'un lieu géographique (cols, montagnes, etc.) ainsi les Vosges sont des 90 chevaux (par exemple: Bussang, Saverne, Donon), les Pyrénées des 110 chevaux (Puymorens, Tourmalet); les Alpes forment la catégorie supérieure de 130 à 160 chevaux (Verdon, Izoard, Iseran). Certaines séries apparaissent tardive-

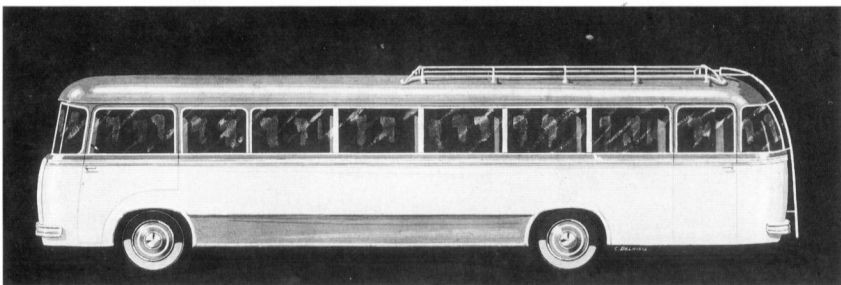
Le ZU52 Colonial fut présenté au Salon 1951. Il s'agissait d'un châssis de ZU52 pouvant recevoir soit le ZU4N diesel, soit le SU4N essence ; en raison de son emploi, il était doté d'une suspension et d'un châssis renforcés, d'une boîte quatre vitesses avec relais donnant 8 rapports, d'un système de refroidissement à grande capacité, d'une barre tubulaire protégeant le radiateur et d'un pont arrière de ZU72. Il ne semble pas qu'il fût commercialisé.



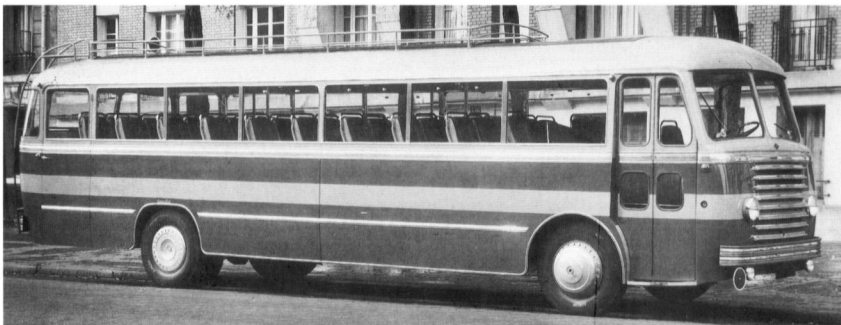
"Monabenne Zang" à ridelles rabattables dite tout transport sur ZU72N. Les essuie-glaces seront par la suite déplacés en bas du pare-brise.



La voiture diagnostic d'Unic était équipée d'un banc d'essai pour pompes à injection Lavallette-Précision Mécanique, d'une station de contrôle de train avant Lauravia, d'un poste de mesures électriques Souriau, d'un dynamomètre d'étalonnage (serpage de culasse) Acratoro, d'un banc de freinage Ferrodo, le tout dans un fourgon atelier sur ZU35.



La version car ZU72ALV offrait 8 m de longueur carrossable soit un rallongement de 600 mm sur le porte-à-faux arrière par rapport au fourgon à poste de conduite avancé. Sa vitesse, avec un couple de pont long, atteignait 76 km/h alors que celle du tracteur ne dépassait pas 56 km/h et celle du fourgon ZU72AL, 59 km/h. La puissance, annoncée par le constructeur, de 125 chevaux du moteur ZU6 était par contre élevée.



Currus fut l'un des rares carrossiers à présenter une réalisation sur le ZU72ALV, celui-ci appartenant à la dernière série construite avec la conduite à gauche. Il ne s'agit en fait que d'un châssis de camion qui ne peut se concevoir en autocar que pour le service économique de lignes et n'a aucune chance de concurrencer les réalisations modernes de Renault, Chausson, Isobloc, etc. (1952).

ment tel les Auvergne (Sancy), d'autres sont reconduites tout au long de la production comme les Vosges. Car, pour respecter la logique, plus la chaîne est haute, plus grande est la puissance installée. La méthode sera aussi étendue aux cabines un peu plus tard mais cette fois avec les champs de course: Saint-Cloud, Auteuil, Vincennes, Longchamp. En combinant le tout, on peut avoir un Vercors - le successeur du Verdon, car les appellations changeront au fil du temps - avec une cabine avancée Vincennes ou une semi-avancée Longchamp.

D'une certaine façon on pourrait dire qu'un Vosges est un châssis recevant une petite cabine et un petit moteur (MZ31, 4 cyl), un Pyrénées un châssis recevant une grosse cabine et un petit moteur et un Alpes une grosse cabine et un gros moteur 6 cylindres.

Quant aux Auvergne, Sancy, Vercors à moteur six cylindres MZ41/42 et grosse cabine, s'appuyant



Fourgon profilé Arnault sur ZU46 (1949).



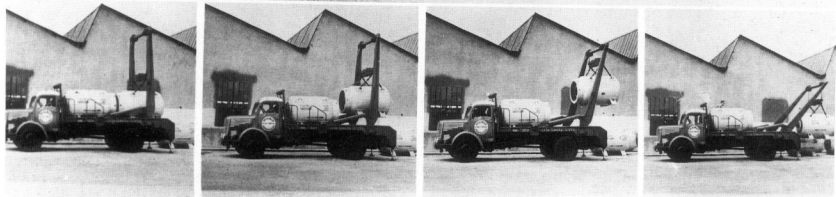
La seconde série des ZU, si elle reçoit des portes qui s'ouvrent dans le bon sens, conserve toujours sa conduite à droite. Ce ZU50 pour 6 500 kg de charge totale est animé par le quatre cylindres 118x150 donnant 80 chevaux. Il figure au Salon de Paris 1949, dernière année de sa production, sur la partie dévolue à Unic du stand commun GFA. On aperçoit à côté un Delahaye 163, autre marque adhérente de la GFA. La carrosserie était l'œuvre de Vignes, installé à Bordeaux.

sur une étude marketing -une nouveauté en France pour un véhicule industriel- le constructeur fait varier la capacité du pont et celle de l'essieu avant pour adapter son modèle à la demande du marché tout en unifiant motorisation, boîte, cabine et cadre de châssis. Cette série donnera le P12R justement réputé en clientèle.

Rappelons que le MZ30 devenu le MZ31 à sa mise en production et le MZ41 avaient les mêmes cotes (115x121) le premier en quatre cylindres donnant 100 ch à 2400 t/mn et le second 150 ch à 2600 t/mn. Le MZ42 lui succédera après quelques modifications pour palier des problèmes de cavitation sur les chemises. Ils forment tous la nouvelle génération de diesels rapides et de structure moderne d'Unic avec respectivement 5,027 l et 7,54 l de cylindrée. Les MZ31 et 41 deviennent dès 1961 les MZ32 et 42. En raison de problèmes de cavitation sur les chemises, il a donc fallu les retoucher et porter leurs cotes internes à 119x121 ce qui permet au premier de fournir 105 chevaux et 150 au second. La version suralimentée du six cylindres donnant 200 chevaux apparaît pour le Salon 62. Les moteurs auront une très bonne réputation.



Fourgon de livraison de meubles sur ZU63, une réalisation du carrossier Pelpel. Ce modèle à poste de conduite avancé n'existait pas d'origine chez le constructeur, mais cette pratique était alors courante (1955).



Emploi dérivé du multibenne Marrel pour la mise en place des citernes de gaz liquéfié Primagaz, monté sur ZU53.

Mais pour le moment si l'on excepte celle du Cargo, Unic est sans cabine avancée, alors que ce type de cabine est de plus en plus demandé par la clientèle. On procède alors à différents essais d'adaptation de cette cabine sur châssis Unic gamme moyenne mais sans résultat probant (cf Camions de France première époque, Simca-Industries). Aussi Genève, qui produit la cabine et le plateau du Cargo notamment pour les commandements militaires (14643 exemplaires en version 4 roues motrices Marmon, et 9725 en version 4x2), propose-t-il à Unic une étude qui débouchera sur une première cabine fixe. Celle-ci est prête pour l'année modèle 1960. Il faudra attendre 1966 pour que le constructeur en monte un modèle basculable ; la cabine aura entre temps été élargie de 23 cm pour la gamme supérieure à 10 tonnes (Vincennes) ; Genève en mauvais point est absorbé par Unic un an plus tard.

En 1960, Unic qui distribuait déjà OM y ajouta la gamme basse Fiat, complétant ainsi son offre en camion-

nettes légères qui lui faisaient défaut. En revanche les autocars Fiat ainsi que les châssis tonnages moyens et gros porteurs demeurent dans le giron de Someca, ce qui ne va pas sans quelques frictions. Cette année-là, apparaît le nouveau MZU34R, qui arrive en droite ligne de Turin où il avait fait son apparition sous le nom de Fiat C40/50N en 1958. Inadéquation au marché local ou mauvais positionnement dans la gamme italienne on ne sait, toujours est-il que le modèle est arrêté en Italie et la ligne d'assemblage cabine transférée en France. Elle est alors installée chez Letourneur et Marchand et prend le nom de Saint-Cloud. Mais à l'horizon de Simca se profilent de lourds nuages, avec depuis 1958 le rachat par Chrysler des 15% détenus par Ford-USA. Chrysler se sert de cette participation comme d'un cheval de Troie pour conquérir la majorité en 1963. 1963 voit la sortie du MZ52, premier cinq cylindres de la marque et la réapparition des Pyrénées (Somport, Puymorens, Tourmalet).

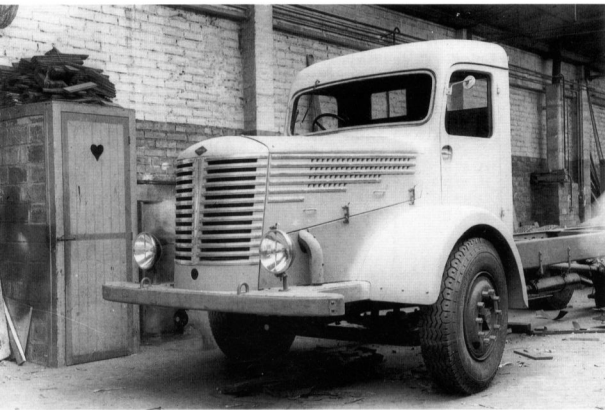
La cabine semi-avancée voit son capot raccourcir car le six cylindres pénètre partiellement dans celle-ci. Il aussi légèrement plongeant pour améliorer la visibilité.

Fiat qui avait suivi l'affaire, voyant arriver le coup, n'avait pas renouveler fin 1962 son contrat de distribution avec Simca d'une part et avait fait exclure de l'accord, auquel elle ne pouvait pas s'opposer, la branche Simca-Industries qui n'intéressait d'ailleurs guère les Américains.

Ainsi Unic, via la structure Simca-Industries, se trouve-t-il repris par Fiat en 1964, ce qui entraîne le départ de Roger Petiet, qui va prendre début 1965 le poste de directeur commercial chez Berliet, et son remplacement par Jacques Vandamme.

L'izard fait sa réapparition cette même année; il avait été supprimé comme haut de gamme au profit des Verdon, Vercors et Esterel en 1962.

Il reçoit le V8 de 225 chevaux lancé au Salon 1964, moteur permettant donc de franchir le cap des 200 chevaux sans turbo. C'est Cummins



Préparation chez Arnault d'un ZU72 à cabine étroite pour être modifié avec un plateau marchand de fer.



Les portes de cabine pouvant être bloquées par la longueur du chargement, le règlement imposait un autre accès. Arnault a tourné la difficulté en montant cette porte coulissante en face arrière.



Autre réalisation Pelpel toujours sur ZU72AL, pour le transport de viande en quartiers. La réglementation évaluant la viande bénéficiant au milieu des années 50 d'un transport sous température dirigée, car elle est placée en frigo dès son abattage, ce qui quelques années auparavant n'était applicable qu'aux viandes importées ou ayant un long parcours à accomplir.

avec son 270 chevaux qui avait lancé le mouvement. Berliet suivira puis Mercedes, Scania, Saurer-Suisse, AEC, etc.

C'est pour l'époque la "panacée" permettant de monter en puissance par l'augmentation de cylindrée sans que le bloc ne devienne gigantesque (poids, encombrement, résistance de la ligne d'arbre, refroidissement des cylindres arrière, etc.).

Unic doit sa position d'innovation technique en tant que motoriste à Jacques Vandamme. Dès 1966 le moteur atteindra 270 chevaux.

La structure est à nouveau modifiée en 1966 par Umberto Agnelli,

qui rassemble tous ses intérêts français au sein de Fiat France SA (FFSA). Cette même année, Unic offre le premier une garantie pièces et main-d'œuvre d'un an avec kilométrage illimité et adopte le principe d'injection directe Saurer avec chambre dans le piston à la place du sien. On peut ainsi augmenter la puissance, surtout le couple à bas régime et la douceur de fonctionnement sans modifier la cylindrée. Les réseaux poids lourds Unic-OM et Someca-Fiat sont unifiés en 1967.

L'usine de Bourbon-Lancy, aujourd'hui responsable de la fabrication des

moteurs diesel de moyenne et grande puissance pour tout le groupe est rattachée en 1972 à Unic, ainsi que toute la division Someca. L'usine arrête deux ans plus tard la fabrication du matériel agricole, clôturant ainsi une ère qui remontait à la société Puzenat fondée en 1874.

En 1979, est ouverte à Trappes une usine de montage toute neuve à laquelle s'adjoignent le siège social ainsi que le stock des pièces détachées, Unic quittant définitivement en juillet 1976 Puteaux et Suresnes, berceau de son histoire. Cette même année la société devient UNIC SA-IVECO, concrétisant sa participation en tant que branche française d'IVECO qui par ailleurs regroupe OM, Lancia, Fiat et Magirus auxquels, avec le temps, viendront s'adjoindre Ford-Angleterre, Pegaso, Baribi (véhicules incendie et carrosserie) et Astra (châssis spéciaux tout-terrain).

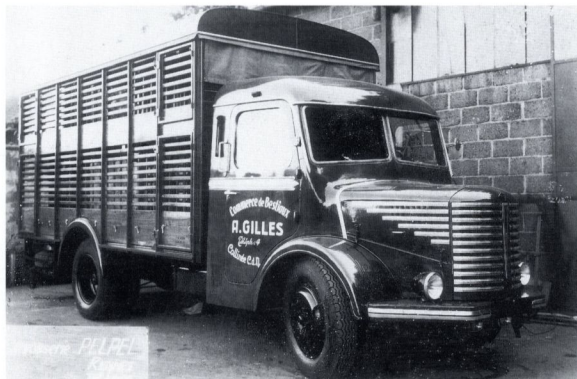
François Marc est alors président. Il lui appartiendra de donner à la nouvelle entité une réalité et un esprit qui marqueront l'histoire du camion en France. Si quelqu'un devait, par delà le temps, faire revivre ce qui avait été Georges Richard le fondateur, ce serait lui à coup sûr, en y ajoutant un humour caustique et ravageur qui fit date.



**Correspondance des types et années de fabrication pour Unic essence de 1945 jusqu'à la mise en service de la gamme P.**

Année	Châssis	Année	Châssis
1945	SU 55 SU 75	1955	SF 30 SF 50
1946	SU 50	1956	Caboteur SF 40/50
1949	SU 51		
1951	SU 51 R		
1952	SU 52		

Tracteur ZU46T avec semi-remorque exposition carrossée par Augereau pour le Comité de propagande du lait, une cause chère au président Mendès France en cette année 1954, dernière année modèle où les Unic comportent encore la conduite à droite.



Bétaillère Pellepel sur ZU34 construite après 1954 avec portes ouvrant dans le bon sens et conduite à gauche. Compte tenu de sa construction mixte bois/fer et de la présence de portes de chargement latérales en partie haute et basse, il s'agit probablement d'une cochonnerie.

Autre carrossier, pilier de Carindal, comme il l'avait été de SPCL, les établissements Chalaud qui exposaient au Salon de ZU72AL pour les déménagements Flageul de Saint-Brieuc (Volume de la caisse 45 m<sup>3</sup>, poids 1400 kg).

**IDENTIFICATION DES LETTRES TYPES UNIC**

- Z : diesel
- S : essence
- G : gazogène
- M : véhicules industriels
- B : benne
- V : voyageur
- N : normal
- L : long
- C : court
- T : tracteur
- P : porteur
- A : cabine avancée



Ce ZU42 appartenait au garage central de la Croix Rouge française à Boulogne-Billancourt; comme tous les matériels de cet organisme à l'époque des années 50, il était peint gris de fer bleuté.



Quelques ZU35 de la flotte Goulet-Turpin posent le jour de leur réception. Ayant la conduite à droite ces châssis sont des 1953, puisque dès l'année modèle suivante, celle-ci passera à gauche. Le rectangle jaune sur l'aile porte la mention réglementaire Viandes signalant le transport aux autorités de police et du contrôle vétérinaire.



ZU35T de la SCETA avec remorque plateau pour cadres SNCF, ce mode de transport est l'ancêtre direct des conteneurs actuels dont au fond il ne diffère que par la capacité. Unic faisait ici une percée chez un nouveau client. La photographie avec le nouveau sigle de la SNCF est postérieure à la date de production et d'entrée en service de ce modèle à conduite à droite.



Giterne pour la livraison de gaz liquéfié sur ZU35.



Fourgon profilé Pelpel sur ZU42 pour les fournitures électriques R Geffroy et fils de Saint-Brieuc.



Cochonnière en métal léger avec remplissage en face interne des panneaux, une technique inhabituelle due à Alquier, sur châssis ZU42.



Les matériels Purina, tel ce ZU72T, étaient bleu vert avec lettrage blanc. La semi-remorque est une Fruehauf. Il était relativement courant d'utiliser l'emplacement derrière la cabine pour transporter un ou deux fûts de 200 litres.



Le ZU63 est un milieu de gamme bien adapté aux chantiers, qui ne sera construit que de 1952 à 1953, avant que de laisser sa place au ZU65 et 65R qui offraient pourtant un PTC de 12000 kg contre 13500 au pré-décesseur; il est vrai que le ZU80 avait été introduit entre temps avec 14600 kg de PTC.



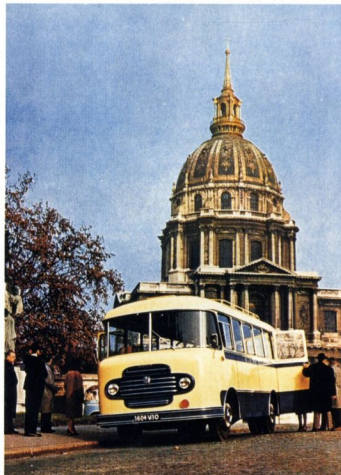
Fourgon couchette Carindal ZU72 pour la livraison de bière, un type de carrosserie très courant en Allemagne dans cet emploi mais assez peu répandu en France où on lui préfère le plateau brasseur. Il est vrai qu'il s'agit ici d'assurer les livraisons grande distance, vers l'"intérieur" comme on dit à Strasbourg.



Le SF30 était extérieurement semblable au ZU55 mais recevait un moteur à essence V8 de 3923 cm<sup>3</sup> et 80 chevaux. Apparu en 1955, il représentait le premier modèle commun UNIC-Simca-Ford; il laissera sa place au Caboteur. Prévu en châssis court, long et en tracteur, il offrait une charge utile de 3500 à 5000 kg suivant l'emploi.



Fruit de la fusion Simca-Ford, le ZU47DA est une version du Cargo à moteur ZU4RAP2 qui donne à Unic un diesel cabine avancée dont il ne disposait pas et au châssis un moteur supérieur à l'Hercules. Cela étant, la réussite ne sera pas au rendez-vous et cette hybridation ne prendra pas en clientèle. Ce modèle en tracteur est très rare, le petit nombre vendu l'ayant pratiquement été en porteur. S'il comporte bien les quatre phares qui distinguent ce modèle, il possède des portes en tôle plane alors qu'en principe il recevait les portes en tôle ondulée habituelle du Cargo; il semble que cette modification soit intervenue chez Genève en toute fin de production.



L'Iseran était un car série conçu à partir du Cargo essence que Simca-Industries présentait ainsi: *Après la Libération, les exploitants de lignes d'autocars se trouverent brutalement en présence d'une clientèle pléthorique. Ils commandèrent donc des véhicules de grande capacité, d'où le succès foudroyant des autocars à 45 places. Aujourd'hui, les moyens individuels de déplacement du public se sont multipliés en même temps que la fréquence des passages a fortement augmenté. Le besoin se fait donc sentir d'autocars plus économiques et plus petits affectés à des lignes de moindre trafic ou qui puissent venir épauler les "grands" en période de pointe. En plus de la clientèle traditionnelle des caristes, les compagnies aériennes, les administrations comptent au nombre de la clientèle en puissance qui s'accroîtra fortement avec la réorganisation de l'enseignement, vaste marché pour "transports d'enfants" et "bus scolaires". L'Iseran répond en tous points à cette demande. Autocar de moyenne capacité de 25-31 places, 49 places en version scolaire, la caisse, de conception moderne, est constituée d'éléments interchangeables : légère mais robuste, elle se signale par une visibilité hors pair. L'autocars Iseran (on l'a appelé le "car-taxi") vient à son heure. Ajoutons, sans vouloir être méchant, que cette heure devait être celle de la pause... des achats.*



En 1954, Unic sort au salon de Paris une nouvelle cabine fabriquée chez Letourneur et Marchand qui reçoit pour la circonstance le nom d'Etrave, nom qui disparaîtra dans les semaines suivantes. Il y a autrement peu de révolutions mécaniques par rapport à la gamme précédente, les organes principaux se contentant d'évoluer. Ce ZU120T pose tranquillement en 1956 sur l'autoroute de l'Ouest à la hauteur de la sortie de Versailles. Imaginez juste cela aujourd'hui ! La semi-remorque est une Fruchauf plateau ridelles hautes avec ossatures métalliques et remplissage en lattes de bois verni.



Le ZU66R est un 13,600 t de PTC, soit un haut de gamme moyenne. Si la ligne est identique, y compris en début de production la présence des trois "moustaches", le capot est nettement plus court.

Ce fort beau ZU100, le modèle le plus puissant ayant des roues disques, a une cabine couchette Équipage, appellation qui ne sera pas retenue après le salon. Ce fourgon immatriculé dans le Cantal appartenait aux transports Montceuil, qui roulaient pour le compte des magasins à succursales multiples Economats.





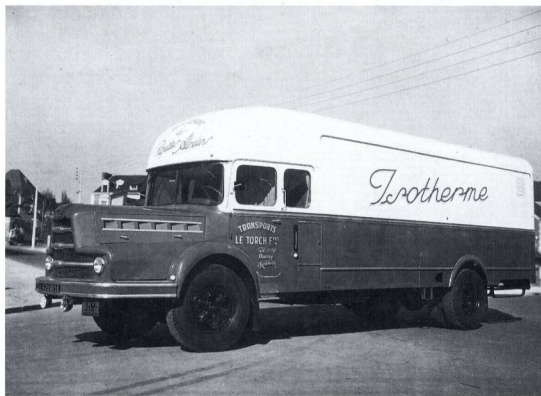
ZU121T accompagné de deux porteurs ZU121 encadrant un ZU100 appartenant à Fina, une compagnie pétrolière d'origine belge distribuant sous la marque Purfina



Plateau ridelles bâché ZU121 appartenant à un transporteur de Haguenau dans le Haut-Rhin. La bâche est relevable sur le côté en trois morceaux correspondant aux deux ridelles rabattables, une réalisation peu habituelle qui a nécessité la découpe de panneaux dans la toile et l'adjonction de fermetures à boucles et ardilons.



Le classique fourgon bois à parois hautes avec fermeture par bâche en partie supérieure et portes latérales d'accès sur ZU100. On remarque l'abaissement des attaches de sandows de la bâche pour rendre plus facile leur accès.



Les Rapides alréens (M. Le Torch à Auray) possédaient ce beau frigorifique Pelpel sur ZU120. Les deux ouvertures sous la fenêtre de la couchette donnent accès à un coffre pour le chauffeur où il range son outillage et, en dessous, aux batteries. Le coffre du dessus est en fait formé avec le soubassement de la banquette.



Les fameuses trois moustaches, comme furent surnommées les barres chromées, n'ornaient plus l'avant que des modèles les plus puissants de la gamme haute à partir de la modification du refroidissement latéral, les ZU65/66 et 81 n'en comportaient plus que deux. Ce ZU81T Tourmalet est attelé à une semi Trailor pour le transport de propane liquéfié. Le camion est rouge avec les ailes noires et le dessus de la citerne blanc pour protéger le chargement du rayonnement solaire.



Ce ZU121T appartenant aux transports Flambard vient d'accrocher en gare d'Orléans-les-Aubrais une semi-remorque Frauchauf appartenant à l'armée américaine. Celle-ci comme toutes celles déjà attelées à la belle brochette de Bernard au second plan ont été acheminées des États-Unis par cargo puis par train avant que d'être confiées pour leur parcours d'approche à un tracteur (transporteur louant seulement un tracteur à un exploitant). L'US Army Transportation Corps faisait, pour cause de soutien économique aux nations alliées, appel aux transporteurs civils, tout spécialement dans le centre ouest de la France qui lui servait de pivot logistique dans le cadre de l'OTAN.

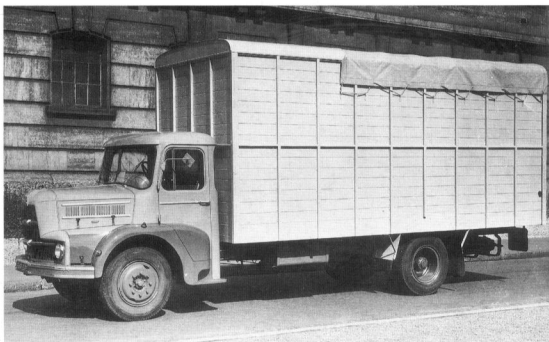


Les grandes ouvertures latérales sur les volets de capot ne ventilaient pas grand-chose car elles étaient en dépression. Aussi ce ZU121 a-t-il reçu en substitution une série de persiennes découpées dans le volet. Cette modification apparaît sur les châssis livrés au titre de l'année modèle 1956. La Société anonyme des fermiers réunis est une des plus grosses laïteries industrielles françaises.



ZU121T avec persiennage latéral attelé à une semi-plateau à ranciers Baj et Fond.

Fourgon bois avec dispositif bâché d'accès par le toit permettant un chargement par le haut par le moyen direct d'un engin de levage (réalisation Delhorme sur ZU65 ou 66).



Fourgon isotherme Chéreau sur ZU66B. On peut remarquer que cette photographie est prise, comme le pratique également Théault, au pied des remparts d'Avranches.



La nouvelle cabine Unic connaissait non seulement des problèmes de refroidissement mais se montrait fragile; sa trop grande surface frontale sans montant de reprise des efforts - les "moustaches" n'étant qu'un décor - résistait mal aux contraintes. Il y avait de nombreuses cassures aux jointures de raccordement. Le carrossier reprit donc son étude. En ajoutant une barre de séparation et une jupe de tôle percée de six alvéoles, on rigidifia l'ensemble. Quatre phares furent désormais montés.





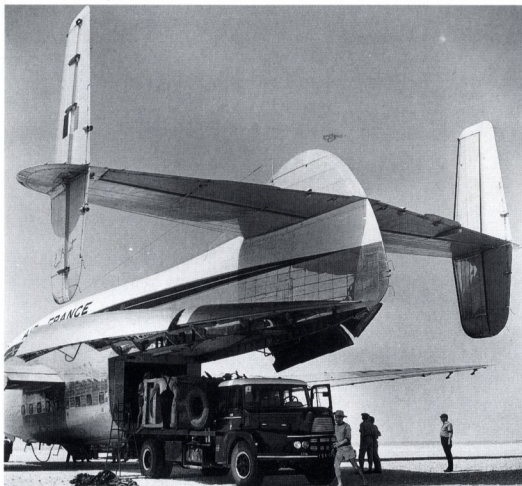
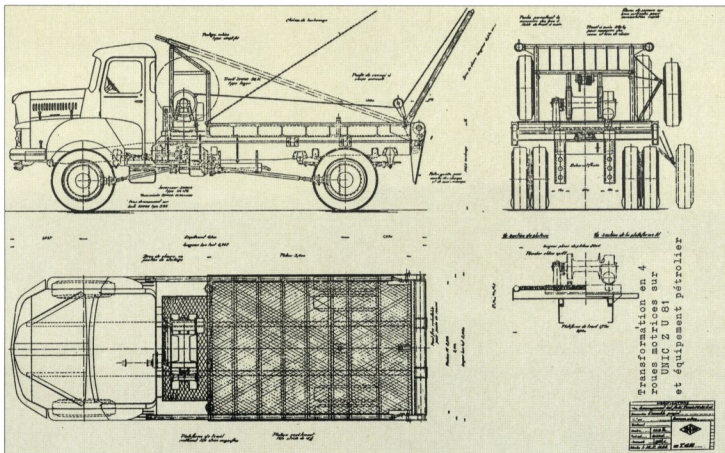
Ce ZU92T est au travail à Dakar. On comprend en voyant le savant empilage des sacs d'arachides le pourquoi de l'architecture de la semi acier avec ses ridelles fixes basses et sa partie avant montant très haut.



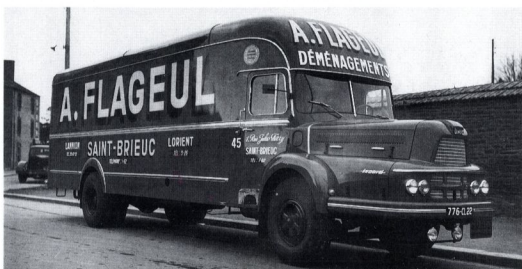
Décidément Unic attire les amateurs de chargement; il n'est peut-être pas très rationnel d'utiliser une benne basculante pour transporter des planches mais cela permet au moins de donner cours à sa science de l'équilibre, les rondins fixant la hauteur à laquelle on entendait parvenir en fin d'opération.



Il est alors rare en 1957 de trouver en cours de livraison un camion dont toute la caisse soit encore en bois. Ce Verdon est en fait un ZU91, puisque à ce moment seul le catalogue indique la concordance entre type et appellation géographique.



Sinpar fera en 1958 une étude pour la transformation en quatre roues motrices du ZU81, voulant concurrencer Herwaythorn qui jusque-là était le seul fournisseur d'Umic, mais le projet ne fut pas concrétisé.



Bien que ne proposant pratiquement que des 4x2 Umic avait une belle clientèle au Sahara, tel ce ZU82 venant prendre son chargement d'un Provence d'Air France sur un terrain du désert.

Il faut attendre l'année modèle 1958 pour qu'apparaisse sur les ailes les appellations spécifiques de chaque modèle. Le système était simple. Un massif de montagne donnait son nom à une série, Alpes par exemple, et les sous-types recevaient l'appellation d'un lieu remarquable (site, fleuve, col, etc.) par exemple Verdon et Isoard. Bien entendu, plus la puissance était élevée plus la référence choisie faisait appel à la haute montagne. Cet Isoard, le haut de la gamme, sort tout juste de chez Pelpel.



Ces deux ZU122 Isoard 160 chevaux viennent de traverser, par le bac de Caudebec, la Seine, pas très loin de l'endroit où par un jour de mascaret périt la fille de Victor Hugo.



Unic pour assurer sa promotion lance des caravanes publicitaires à travers la France dont certains matériels, telle cette citerne Shell, sur Isoard sont aux couleurs de bon client de la marque.



Sortant des ateliers Labbé, cet Isoard isotherme qui, pourtant, appartient à un déménageur a reçu la découpe de pare-brise panoramique propre au carrossier, un travail fort original et assez audacieux. Il était et il est toujours courant qu'un isotherme charge au départ des produits laitiers ou nécessitant un transport sous températures dirigées, et du tout venant comme fret de retour.



Débarquement de carcasses chevalines de deux Tourmalet de la Société hippopagique Paul Grandjouen dont la marque - un fer à cheval - figure sur les portes de cabine et sur la face arrière du fourgon. La réglementation ayant évolué, les transports de viandes suspendues doivent maintenant se faire en isotherme.



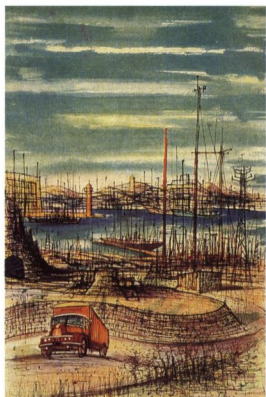
Le constructeur fournit les matériels lourds de la caravane du Tour de France. Le Verdon tracte la remorque (bureau puis magasin de stockage) Coder-Laforge qui avait fait ses débuts au service de la grande boucle derrière un Panhard. L'autocar est un Saurer chargé du transport du personnel de la caravane technique; c'est bien entendu Unic qui l'a fourni ayant repris la marque.



Ce Tourmalet à 110 chevaux pour 11150 kg de charge est dû à Frappa-Tubacier installé à Davezieux en Ardèche et est destiné au Cyclamen du Jura, une fromagerie de Poligny dont la fondation remontait à 1912.



Réalisation effectuée par SITA pour son service d'enlèvement des ordures ménagères avec un sur-avancement de cabine pour obtenir la meilleure longueur carrossable et la meilleure compacité, le constructeur n'ayant pas de cabine avancée de série à proposer. Compte tenu de son PTC de 16700 kg, on peut penser à une base de ZU81R.



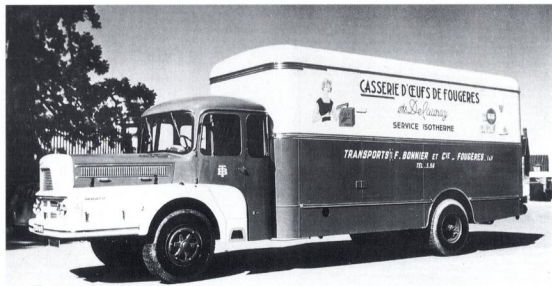
Au temps où Carzoux dessinait les couvertures de catalogues des camions Unic !



Fourgon Carindal à parois en alu satiné sur Tourmalet. Remarquez à l'arrière le système de charnières et crémones des portes, détaché de la caisse pour permettre qu'à l'ouverture elles puissent être rabattues contre les flancs du camion pour éviter d'engager le gabarit au déchargement.



Lors de travaux devant la gare de Nîmes, cette Poclain décharge pour un collecteur, des buses de béton amenées à pied d'œuvre par un Verdon.



L'Izoard et son long nez; celui-ci a été carrossé chez Chéreau avec une caisse isotherme. La cabine couchette est réellement impressionnante par son volume et devait offrir un excellent confort.



Le Somport, un digne représentant de la lignée pyrénéenne des "cols"; comme toute la gamme moyenne le capot est beaucoup plus court. La plaque ronde en bas de caisse est la marque officielle de la chambre syndicale de France du déménagement.



Sur les bords du canal de l'Ourcq, ces trois Pymorens tout neufs posent le jour de leur livraison. Ils portent encore l'ancienne appellation Mobilgas qui sera supprimée dans notre pays au profit de Mobil, car il y avait une confusion sur le sens de "gas" en anglais (essence) et en français, d'autant que cela se prononçait gaze. Le Pymorens, comme le Somport et le Tourmalet, appartient à la série Pyrénées qui représente le segment 12T450 à 14T800 de PTC et 22T400 de PTMA.



Bennes carrière Marrel sur Izoard. Cette photographie, prise à Expomat sur le stand du constructeur, a l'avantage de montrer les deux schémas de peinture bicolore alors utilisé par Unic.



Un Izoard en version "soviétique" vient d'arriver à destination. Unic avait créé en 1953 un département exportation. Bernard de La Motte, le spécialiste des pays de l'Est, vendra en URSS et en Pologne 1200 "frigo" construits chez Rotrou.



La commande portait également sur des Tournalet ou comme ici des Pymorens tous à groupes frigorifiques Thermobil, cet exemplaire faisant parti du marché polonais.



Cette vue de l'atelier de Rotrou permet de comprendre la technique de fabrication des isothermes employée par ce carrossier: structure métallique avec remplissage par panneaux isolants genre Klegecel découpés au couteau aux dimensions, revêtement extérieur en alliage léger. Rotrou et Alquier réaliseront ensemble des caisses frigorifiques en aluminium A-G 3 oxydés anodiquement avec extérieur finement ondulé et panneauage intérieur lisse. Un exemplaire fut exposé au Salon de Bruxelles en 1960.



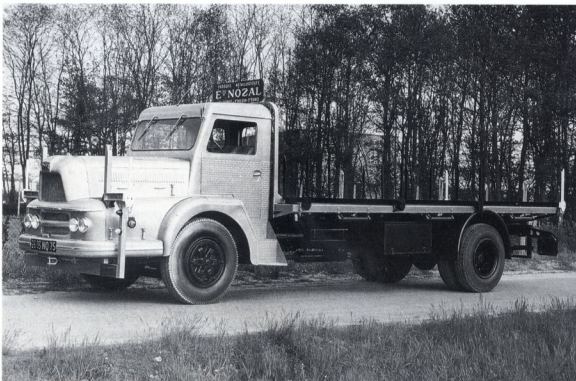
Le Galibier est la première version grand luxe et haut de gamme, offert en peinture bicolore sans supplément de prix. Il a son propre catalogue. Celui-ci est un porteur équipé d'une sellette pour tracter une triqueballie pour grumes, transformation assez habituelle chez les forestiers où l'on utilise assez peu les tracteurs en raison de leur empattement court (longueur de grumes, répartition des charges peu favorables). Il appartient à Mathieu, marchand de bois, à Bohain dans l'Aisne, sûrement prospère pour avoir acquis le ZU121 en si belle exécution. Le Galibier sera remplacé par l'Isoard.



Porteur-remorqueur ZU82 Tourmalet. Les déménageurs sont parmi les transporteurs, des fidèles de l'attelage avec remorque, que contrairement à la majorité, il préfèrent à la semi.



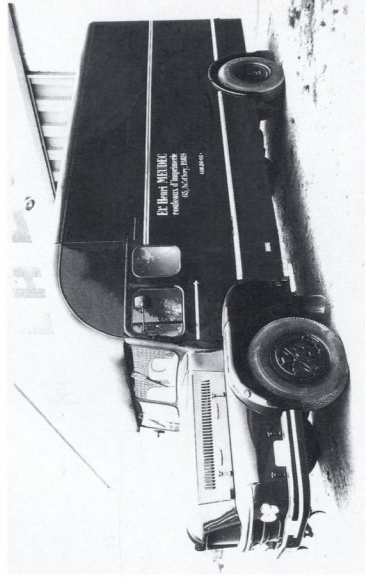
Cet Izoard appartenant au parc interne d'Unic comporte trois ouvertures grillagées de refroidissement sur le capot dont on ne retrouve pas trace d'une utilisation ultérieure en série. Il participe ici à une campagne d'essais organisée dans le Var par le constructeur.



Dernière modification de la cabine comportant une simplification de la face avant par suppression des deux barres verticales découpant en alvéoles le bas de la calandre. Remarquez sur ce "marchand de fer" l'astuce employée par Laloyeau pour fixer à l'avant au moyen d'un cadre la structure porte-fer, tout ceci découlant de la forme de la cabine Unic: corps et capot étroits et ailes larges, ces dernières offrant un boulevard pour le passage des fers. Le châssis avait été livré en tablier, le carrossier ayant totalement fabriqué la cabine dont la facilité d'accès avait été très soignée avec ce marchepied qui devait être bien commode.



Bizien a appliqué à ce fourgon sur Isoard une découpe de peinture peu habituelle mais assez heureuse, qui allège la ligne générale de l'avant.



MZ123 Estérel devant les nouveaux bâtiments de la carrosserie Laloyeau à Etampes. Ce fourgon profilé à cabine approfondie livrait des rouleaux d'imprimerie.



Fourgon primeur Bizien sur Isoard en cabine couchette. En raison de son déficit en ligne de chemins de fer, déficit encore aggravé par la fermeture du Réseau breton qui assurait les transversales, la Bretagne doit avant tout compter sur le transport routier pour assurer l'approvisionnement de son territoire. Ce pays compte en outre un nombre de transporteurs et de carrossiers de première importance : Meledo, Emeraude, Prost, Robin-Châtelain, Gautier, Drouin, ou bien Pelpel, Labbé, Bizien, Tual et Gourmelin, Amiot, etc.

Les PTT n'ont jamais été de grands clients d'Unic, aussi cet Auvergne est-il rare dans les nouvelles couleurs de ce qui était encore une administration. L'équipement avec un plateau nu à rangers et une grue hydraulique de manutention Trama est destiné aux services techniques des Télécommunications. Les bâtiments au fond sont ceux du garage Nord des PTT à Paris à côté de la porte de la Chapelle.



Citerne chauffante épan-dense de bitume des Ponts et Chaussées des Deux-Sèvres sur série Vosges. Les phares sont désormais inclus dans les ailes et, comme tous les matériels Unic sortis sous l'égide de Simca-Industries, leur nombre a été porté à quatre.



Deux fourgons de déménagement carrossés par Demas sur Bussang et Berliet GBK6. Remarquez le couvre-radiateur en cuir ou en toile enduite.



La série Vosges comprend le Bussang, le Donon et le Saverne qui sera nettement le plus répandu des trois. Huet, le déménageur de Versailles, avait commencé son activité à la fin du siècle dernier. A noter que la cabine large déporte la place conducteur et permet d'asseoir une personne à son côté.

Ce primeur sur Saverne appartenait à M. Ardouin qui chargeait à Marseille ou Cavaillon à destination de Briançon. Seul le Saverne avait un pont à double réduction. C'est le 6 tonnes léger de base d'Unic.



La société Bonduve d'Issy-les-Moulineaux possédait deux ensembles Saverne (PTRA 17 500 kg) avec semi-remorque Fruehauf plateau ridelles, ossature fer et remplissage bois.





ZU42D Donon remis à la Prévention routière pour son centre itinérant d'examen de la vision nocturne au moment où était lancé le slogan "la vue c'est la vie".



Réalisation Demas sur ZU37D Bussang (PV: 4570 kg, PTC: 8270 kg). Le capitonnage est constitué par des barres courant le long des parois, revêtues d'un rembourrage et recouvertes de cuir ou de velours. Remarquez la position des moteurs d'essuie-glace monté à travers le pare-brise. Le modèle fut en production de 1958 à 1959 avec soit le moteur ZURAP2 (ZU37A) soit le moteur ZURAP3 (ZU37D).



La cabine des Vosges à partir de 1960 avec un double persiennage de capot, un nouveau radiateur et toujours quatre phares.



Arrière de fourgon isotherme pour le transport du poisson par Chéreau sur MZ37 avec le moteur MZ32 (119x121, 115 ch, 4 cyl) ayant succédé au MZU37 de la première année de production (1961) et ce jusqu'en 1963. Dans tous les cas il s'agit d'un Belfort. Les modèles à moteur MZ32 reçoivent deux ouïes latérales de ventilation à la place du persiennage des MZU à moteur MZ31.

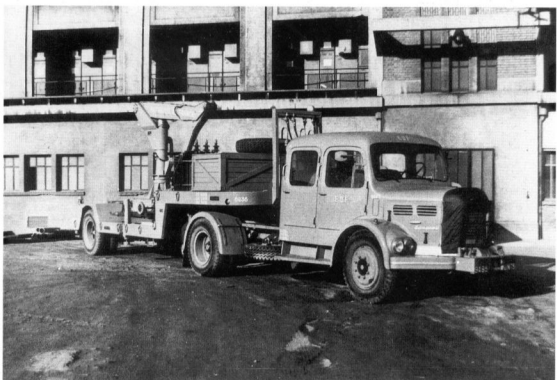


Le MZU36 est la nouvelle version du Saverne à partir de 1960, la série Vosges reçoit un nouveau capot et le moteur MZ31 quatre cylindres de 115x121 et 5,027 l de cylindrée à la place du ZU4RAP2, quatre cylindres, 118x150 de 6,560 l monté sur les précédents ZU47/42/32. Cet arrière de fourgon sortait de chez Pelpel et s'appropriait à quitter Rennes pour rejoindre l'usine de Bordeaux du pastis Berger.

Herwaythorn fournissait depuis 1958 des collections de transformation à Unic pour la série dite "Vosges 4x4" qui en fait n'intéressaient que le ZU47. Le principe est poursuivi avec le MZ36 (à moteur MZ32), bien que commercialement les ventes soient réduites car le véhicule a des performances assez moyennes. En particulier on lui reproche d'être un peu bas pour un tout-terrain surtout sous le pont avant. Cet exemplaire en grumier pose devant l'agence Simca de Pointe-Noire en République du Congo en 1961 première année de construction du modèle qui ne sera proposé que jusqu'en 1963.



Véhicule d'équipe pour EDF à base de MZ36T Saverne double cabine avec treuil avant, ce qui n'est pas courant pour un châssis routier. La semi-remorque surbaissée était équipée d'une grue hydraulique pour la manutention des transformateurs. Un second véhicule traitait une semi avec système de potence de 3 tonnes de force servant à la dépose des tourets de câbles électriques. Remarquez le cache-radiateur (Mars 1960).

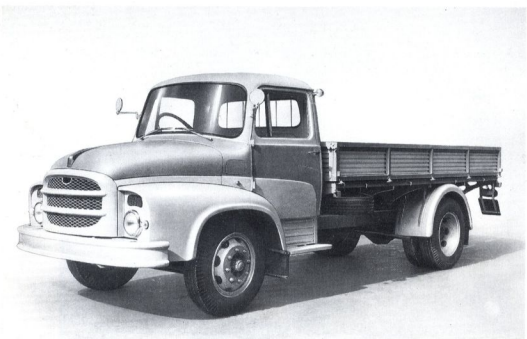


Tracteur MZ36T Saverne, un ensemble plus destiné au camionnage urbain et à la distribution qu'au long parcours (PTRA: 18000 Kg).

## La filière latine



Le nouveau MZU36 Saverne voisine ici avec un Zoard lors de la présentation de la gamme 60. Par rapport au modèle d'origine, la seule différence est la présence d'une seule barre de calandre qui sera à l'avenir abandonnée pour l'année modèle 1961.



Le Fiat C40/C50N fut lancé en 1958 mais tout l'outillage fut transféré en France dès 1960.



Si OM était distribué par Unic, les Fiat de moyenne et haute gamme à partir de 5 tonnes l'étaient par SOMECA, ce qui ne favorisait pas vraiment l'harmonisation des politiques commerciales. Ce 650E a été carrossé par Bizien avec une caisse ridelles métalliques bâchable conçue pour l'expédition des cages de choux-fleurs, la spécialité du Léon (1960).



Unic, pour se constituer une gamme moyenne, avait pris la représentation d'OM, tel ce plateau pour transport de bouteilles de gaz sur Léoncino 34R. Si la plaque du constructeur italien était conservée, la mention "Unic service" était apposée en grandes lettres argentées sur la barre centrale de la calandre.



Pour finir de tout simplifier, c'est Unic qui commercialise la gamme basse Fiat et non Someca, tel ce 615-1 à benne La Lilloise.



Fourgon en alu satiné sur MZU36 Saverne d'un grossiste en épicerie des Pyrénées-Atlantiques. La cabine semi-avancée des nouveaux Vosges avait pris le nom de Saint-Cloud.



Fourgon pour la livraison en sacs d'aliments pour bétail par Bizien sur MZU35 Bussang.

Arroseuse sur Donon destinée à la ville de Nancy, construite par la société Mathieu de Toul, un spécialiste des matériels de voirie, moins connu, certes, que LMV, mais qui était le n° 2 français, bien devant Drouville dont pourtant la production semble plus répandue. Mathieu avait une clientèle importante pour des engins de balayage industriel et dans le domaine de l'entretien des trottoirs, marchés couverts, etc. tous matériels qui bien qu'autonomes et motorisés n'étaient pas montés sur des châssis automobiles.



Dès l'année 1962, les Vosges perdent la barre qui ornait leur calandre, dernière marque qui rappelait leur origine italienne (MZ36 Saverne). Le moteur Typhon quatre cylindres en 105 ou 115 chevaux les équipe.



Carrosserie mixte pour la livraison de farine: le fourgon arrière est destiné à recevoir la marchandise en sac tandis que l'installation avant permet le dépotage en vrac de la farine pulvérisée sous pression. Tous les boulangers n'étant pas équipés ou n'ayant pas besoin d'une quantité importante, les deux modes d'approvisionnement doivent coexister (Laloyeau sur MZ37).





Echelle manuelle de 18 mètres Riffaud pour travaux électriques avec plateforme de travail sur MZ34 Bonhomme.



Un Saverne carrossé en fourgon quincailler permettant le transport abrité des colis et celui des fers en long. Pour ce dernier emploi la caisse arrière a été limitée à la largeur de cabine, les portes battantes bombées de celle-ci ont été remplacées par des portes plates et une encoche pratiquée dans les ailes.



Toupie 2m<sup>3</sup> sur Saverne appartenant au Béton Rationnel contrôlé, quai de Javel à Paris. La cabine est rouge et crème. On mesure à la vue de cet équipement les progrès faits dans ce domaine en quelques années.



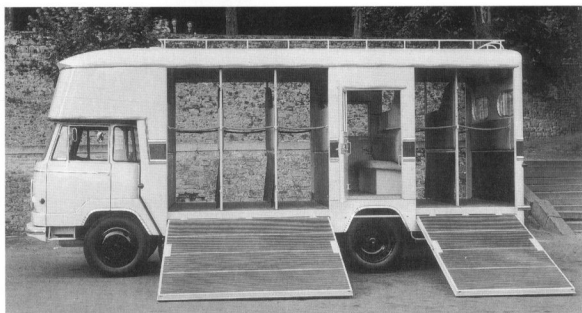
L'initiative de créer une cabine avancée pour Unic, qui n'en avait jamais disposé jusqu'ici, fut prise par Jean Mainil, le directeur de Genève en 1959. Celle-ci, la future Auteuil est présentée dans la cour de la carrosserie. On aperçoit au fond un H et plusieurs prototypes Marmon. Le bandeau de part et d'autre d'Unic et la barre de calandre ne seront pas conservés pour la série. Le châssis est un prototype du futur Vosges cabine avancée.



Deux versions du Belfort: en haut le MZ37 à cabine Saint-Cloud, en bas le MZ37CA (cabine avancée) à cabine Auteuil, mécaniquement identique, de même PTC (11800 kg), en revanche la longueur carrossable du second est de 6,06 m en empattement normal (3,35 m) contre 4,53 m sur un empattement de 4,40 m pour le premier.



Par élargissement de 23 cm, Genève crée ce prototype de la future cabine Vincennes pour la gamme haute. Remarquez derrière elle une cabine Willème posée au sol.



La série Voges bénéficie de la cabine Autentil (MZ37CA Belfort). Ce van pour cinq chevaux en large avec compartiment central pour accompagnateurs est une réalisation Théault.



Le MZ58CA perpétue la bonne tradition Unic du porteur moyen de distribution, marché où la marque est bien implantée. Le MZ58CA Somport, de la série Pyrénées, a un PTR de 12500 kg et une charge totale de 8660 kg, un rapport poids mort/charge utile tout à fait intéressant. Il est vrai que le constructeur depuis sa série ZU/SU des années 50 tirait à juste titre argument du fait de vendre des véhicules dont la charge marchande était double du poids du châssis cabine. L'équipement chernier était dû à Coder. Il s'agit ici de transport de fuel domestique. Remarquez sous le moteur l'échappement dit pétrolier.

Plateau pinardier avec citerne fixe en partie arrière et emplacement derrière cabine pour le transport de deux barriques.



Pour faire la contre-partie, toujours dans la série des Pyrénées, un plateau limonadier Vichy-Etat (couleur blanc et bleu) appartenant à un grossiste de Tours.



La présence d'une cabine profonde couchette double sur ce fourgon isotherme Théault est étonnante, car il est peu courant qu'un véhicule de tonnage léger comme ce Belfort ait une vocation grand routier.





Autre version du Somport pour les équipes d'entretien de voies de la SNCF. Le moteur est un MZ52 de 135 chevaux, cinq cylindres de 6,73 l. La locomotive est une CC6400 destinée à la traction marchandises.

Le parc de collecte des ordures ménagères de la ville de Nîmes; à l'exception d'un seul Berliet GLB à gauche, tous les matériels sont des Unic où dominent différents modèles de Vosges à cabines avancée et arrière.

Porte-fer Pelpel, la grande spécialité du carrossier qui créa pratiquement un standard dans ce domaine, sur châssis Alsace. Toutes les commandes et la direction sont reportées en partie centrale, la cabine permet la protection du conducteur en cas de déplacement du chargement.



Une fabrication inhabituelle de Pelpel, un véhicule de livraison pneumatique en vrac pour la nourriture d'animaux, sur un châssis MZ124CA Esterel (1963).



Plateau fourrager pour le transport des bottes de paille, qui comporte comme à l'habitude une rehausse au-dessus de la cabine, sur un Esterel. Le moteur est un MZ42, six cylindres de 160 chevaux pour un PTC de 19 tonnes.



L'Estrel MZI24CA est le grand routier pour Unic, comme en témoigne la plaque TIR (Transport International Routier) qui permet un simple contrôle aux frontières des plombages posés par la douane après le chargement.



Passage à la frontière pour cet Estrel, suivi de deux Izoard, à cette période une attente toujours longue et des formalités. Le chauffeur recule pour raccrocher sa remorque. Les Routiers dont le fameux emblème figure sur la calandre, avait avec Unic organisé le premier championnat national des chauffeurs, esplanade des Invalides à Paris.



Le MZ96CA Vercors à 17,5 t de PTC partage avec l'Estrel le moteur MZ34. Suivant son type de pont, sa vitesse est de 75 km/h (pont P571 sur MZU95) ou de 85 km/h (pont 372A sur MZ96).



Une prise de vue pleine de symboles: Un Unic Vercors porte voitures (équipement Cazenave) de la société Wallon dans l'usine Simca de Poissy. C'est en industrialisant la Simca 1000 que Jacques Vandamme gagna ses galons de patron, ce qui lui permit de prendre par la suite la direction d'Unic.



Vercors des laiteries Elle et Vire avec cuves en aluminium avec chargement par pompage sous pression pour le transport des produits laitiers.



Le haut de gamme des porteurs est constitué par l'Estrel en version 6x2 à 26 tonnes de PTC (M124-6CA) sorti en 1962. Ce frigorifique avec compresseur OBV et groupe électrogène installé dans l'empattement avait été carrossé chez Labbé. Il est doté de la cabine couchette série.

L'emploi d'un Esterel en collecte urbaine, même avec l'équipement Grange Helico assez lourd (chargement et compactage par système à vis d'Archimède en acier) n'est pas vraiment courant. La ville de Poissy soutenait par ses achats la filiale poids lourds de Simca, alors qu'à cette époque la ville de Boulogne-Billancourt pour marquer son indépendance achetait des Berliet, Citroën ou Sovel. Le système Helico avait ses partisans car il permettait grâce à l'action d'écrasement de la vis de venir à bout de toutes les ordures ménagères, y compris les "encombrants" (poussettes, sommiers, lits cage, cadres de vélo, etc.) que beaucoup de bennes n'acceptent pas. La photographie est prise dans la cour livraison d'Unic à Suresnes.



Deux Esterel, un 4x2, 19 tonnes de L. Mounier à Lorient et un 6x2, 26 tonnes de J. Bienvenu à Larmor Plage chargent du poisson à la criée de Concarneau. Le second paraît être un Chèreau dont la face avant aurait été remodelée par rapport à celle plus habituelle de l'Esterel des transports Buvry de Poitiers.



Ce très beau fourgon profilé frigorifique est dû à Chèreau. Cette carrosserie, ici montée sur un Esterel, sera aussi appliquée à d'autres porteurs dont des Saviem, car elle avait été conçue pour s'adapter à différentes marques.

Esterel, 6x2, plateau ridelles bâché le jour de sa livraison à la concession Unic de Rennes.



Tracteur MZ58TCA Somport avec une semi fourgon pour transport des œufs de chez Bizien. Deux empattements étaient proposés, court comme ici avec 2,30 m et long de 2,95 m. Le PTRÀ était de 18000 kg (1964). Les séries supérieures ne comportent plus de roues disques.



Réalisation Théault sur un OM destiné à M. Vauchel qui faisait les marchés avec cette "voiture magasin conditionnée". On voit que la mode des camions à fresques ne date pas d'aujourd'hui (juillet 1962).



La version double cabine quatre portes, benne de l'OM Lupetto fut très prisee dans les parcs des Ponts et Chaussées pour lesquels elle avait été conçue chez Unic. On racontait à l'époque que celui-ci muni d'une grue manuelle dans sa benne Marrel et d'un plateau aimanté à l'avant pour assurer le ramassage de débris métalliques sur la route, avait été ainsi aménagé pour s'assurer du bon état de la chaussée avant le passage de la voiture du président Charles de Gaulle en direction de Colombey-les-deux-Églises.

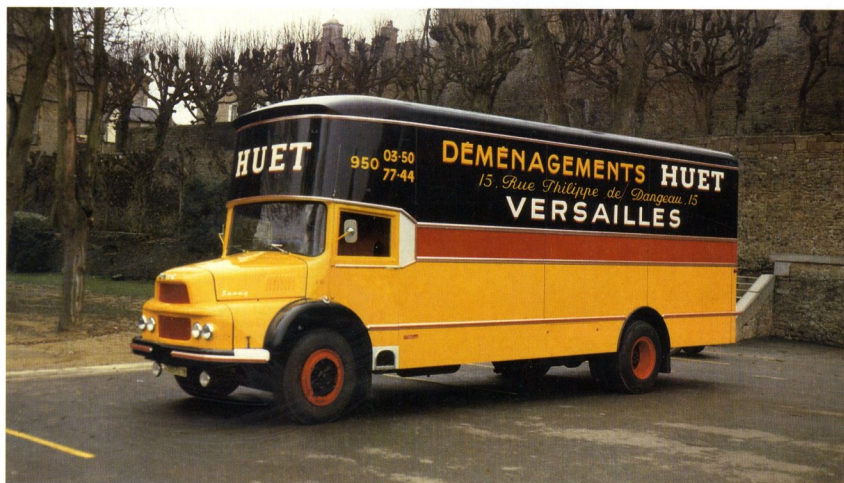


Cet autocar pour le transport d'équipes, en service à la gare de Pantin était un simple châssis de camion OM34C recarrossé. Est-ce parce qu'on incitait alors les administrations et sociétés nationales à acheter français que l'habituelle plaque OM donnant accès au radiateur a été remplacée par une autre portant le sigle de la SNCF ?



Porteur-remorqueur Esterel (PTRA 35 tonnes), équipement pour le transport de ciment pulvérulent dû à ERTEL avec à son côté un porte-malaxeur Vercors à cabine semi-avancée Longchamp.

Le Sancy (MZ75) est un porteur moyen de 14 500 kg de PTC bien adapté au démenagement avec son six cylindres MZ42 de 160 chevaux. Il est ici photographié sous les remparts d'Avranches où il a été carrossé par Théault pour le compte d'Huet, décidément fidele à Unic.





Fourgon profilé Frappa-Tubacier sur Sancy.



Tracteur Esterel 4x2 35 tonnes, MZ125, appartenant à une scierie de l'Orne.



Tracteur Auvergne (PTRA 28 500 kg) des Transports Schermann, une très ancienne société familiale, dont la descendante Sabine marqua de sa forte empreinte les institutions professionnelles (1963).



Un Vercors se glisse en fond de galerie dans les carrières de Vassens alors en Seine-et-Oise.



Benne tout transport avec protégé cabine et ailes arrière pour diminuer les projections dues aux roues arrière. Ce Vercors passe sur la bascule d'une sucrerie au cours de la campagne betteravière dans l'Oise. Dans un tel emploi c'est principalement la cabine Longchamp qui est choisie par les entrepreneurs.



Au détour d'un chantier parisien, un Vercors appartenant au Béton rationnel contrôlé, avec le second type de peintures adopté par la société. Les premiers matériels, des Saurer avant-guerre, puis des Unic MZU36, étaient entièrement gris argent. Les matériels actuels de BRC sont peints en bleu clair.

Le MZ125 Esterel 6x4 est un 26 tonnes optimisé pour l'emploi en travaux publics. S'il conserve le même moteur MZ42, il a reçu un tandem moteur arrière Eaton et une boîte 8 vitesses avec doubleurs. La benne est une Marrel. C'est, en 1964, la première fois qu'Unic présente un 6x4 Chantiers, cette catégorie de matériels étant maintenant réclamée par les utilisateurs qui considèrent que le gain de charge ainsi offert fait "la différence", car la majorité des petits exploitants sont payés au tour. Ils ont donc tout intérêt à transporter le plus possible.





Le prototype de la pelle de l'avant développé par Poclain sur châssis SUMB fut vendu dans le civil après ses essais constructeurs à l'entreprise de travaux publics Le Corre. Cette pelle hydraulique repliable et aérotransportable avait été spécialement créée pour le génie militaire. Le seul exemplaire non militaire reçut une cabine pour protéger l'opérateur, alors qu'il était habituellement à l'air libre sur le modèle de série pour l'armée, mais avait conservé sa cabine de conduite torpédo. Il était peint vert moyen et blanc.



Camion d'équipe pour l'entretien des lignes électriques, carrosserie Augereau, treuil hydraulique Bonnier. Les sapeurs-pompiers et EDF furent les principaux utilisateurs du VIRDL.

EDF l'utilisa également en plateau métallique avec grue hydraulique de manutention derrière la cabine. Cet exemplaire dépourvu de treuil est muni du hard-top série en polycarbonate, toujours de couleur blanche, qui équipa la majorité des VIRDL.





Le dernier VIRDI construit par Unic, c'est-à-dire une version 3 tonnes dieselisée du SUMB militaire 1 500 kg, fut conservé par l'usine à Trappes où il servait à dégrager les parkings enneigés l'hiver, d'où sa lame, et à tracter les camions demeurés en stock qui étaient parfois réticents au démarrage. Il n'avait pas reçu le hard-top.



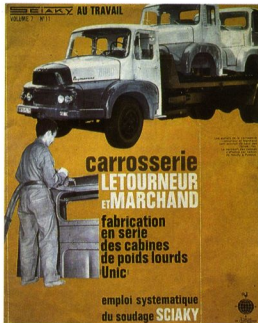
L'arrivée du V8 fut pour Unic un tournant décisif lui permettant de s'installer définitivement dans le peloton de tête des constructeurs nationaux. Présenté en 1964, c'est une version injection directe de 10,766 l de cylindrée donnant 225 chevaux. C'est la première fois qu'une telle architecture est retenue en France pour un moteur puissant destiné à être produit en grande série pour un usage routier, si l'on excepte la brève mais désastreuse expérience des Lévrier de Bernard. Il y avait d'ailleurs là un précédent fâcheux dans l'esprit des clients. Beaucoup pensaient qu'en conséquence cette formule était pour longtemps impossible à commercialiser en France en raison de la mauvaise réputation de ce type de moteur chez les transporteurs, car le discrédit avait non seulement frappé le moteur Dieselair et le châssis Bernard mais aussi le moteur V8 diesel en tant que principe. Et pourtant si on voulait éviter de construire des moteurs en lignes gigantesques et lourds, d'ailleurs fragilisés comme tenu des connais-

sances du moment par l'allongement de leur ligne d'arbre ou de produire des blocs ayant des cylindres énormes, il n'y avait pour obtenir un ensemble léger, puissant et compact que le V8. C'est Jacques Vandamme, successeur de Roger Petiet, qui appuya cette étude que certains qualifiaient déjà de pari ambitieux pour ne pas dire audacieux. Le V8, après mise au point, pas toujours facile d'ailleurs, connut une belle carrière, jusqu'à 270 chevaux et fut très prisé en clientèle. C'est lui qui établit la position de notoriété d'Unic au sein du groupe Fiat, qui désormais regarda sa filiale française exploitant les retombées de la longue expérience de Saurer comme une source privilégiée pour les études et la fabrication des moteurs. De là découlera par exemple l'adoption pour tout le groupe IVECO de la famille X200 en six cylindres conçue chez Unic, dont 20000 exemplaires seront produits de 1975 à 1981 et la spécialisation de l'usine de Bourbon-Lancy pour la fabrication des moteurs puissants, là encore destinés à tous les véhicules

et matériels IVECO. Le 27-44 représente, comme d'ailleurs le 27-64, la fin de l'évolution des productions propres d'Unic avec l'ultime dérivé de la cabine conçu chez Letourneau et Marchand et son V8 de 270 chevaux. Ce tracteur de 35 tonnes de PTRR est donc le dernier des Izard "à nez"; il est ici dans une configuration rare en France, à savoir une version quatre roues motrices. On pensait qu'il pouvait intéresser la clientèle des travaux publics pour la traction des semi benne grand volume, comme cela se pratiquait en Allemagne. Il n'en fut rien pour la raison que les entreprises françaises ont l'habitude de créer des pistes stabilisées pour accéder aux travaux contrairement à ce qui se pratique dans le Nord ou l'Est de l'Europe où l'on aménage peu les accès aux chantiers et où on a donc besoin de véhicules toutes roues motrices. Bien entendu le V8 était aussi monté sur les châssis cabine avancée.



La vision que Fiat France SA (FFSA) veut donner de la politique de complémentarité -le chargeur FL4C Fiat- et d'intégration du groupe, cette dernière étant représentée par un 6x4 cabine avancée de 285 chevaux, à 26 tonnes, type 697N produit en Italie et commercialisé par Unic Service afin de compléter sa gamme française qui ne comportait que des cabines arrière en gros porteur travaux publics. On entre là dans la logique industrielle et commerciale qui mènera à la constitution d'IVECO. Fiat, Lancia, Magirus, OM et Unic réunis en une seule entité sous l'égide d'un holding financier (Industrial Vehicle Company) installé en Hollande, première conception d'une Europe du camion par delà les frontières. Les marques Ford-Angleterre, le carrossier spécialisé BARIBI, ASTRA spécialiste des châssis lourds tout terrain ont aussi rejoint IVECO.



Letourneur et Marchand produira aussi dans ses ateliers de l'île de la Jatte à Neuilly les cabines Longchamp et Saint-Cloud.

## Correspondance des types de châssis et des appellations géographiques

Type	Modèle	Emp <sup>m</sup>	Long m	P.T.R. carr. m	C.U. + kg	Charge carross kg	N°de remorq. kg	Année série	Moteur	Boite	Pont AR	Direction	Essieu AV	Freins	Pneu
BUSSANG ZU37	L2	4,60	5,50	8270	4840	-	370001	1957	ZU 4 RA 4 cyl. 118x150 6560 cm <sup>3</sup> 80 ch. à 1950 tr/mn	B 179 A 4 vitesses non synchro	P 375 B simple, banjo vitesse maxi : 66 km/h avec couple 9x44	Gemmer type 75 (D437)	E 238	Bendix duo-servo Ode Lockheed	A 1-20
	L	4,60	4,97	8270	4920	-									
	N	3,95	4,37	8270	5000	-									
	C	3,14	3,00	8270	5070	-									
L2	4,60	5,39	8285	4840	-			ZU 4 RAP2	B179	P 375 A		E238 B	Bendix Air-Pak		
BUSSANG ZU 37 A	L	4,30	4,85	8285	4920	-	380001	1958	puis RAP3 4 cyl. 118x150 6560 cm <sup>3</sup> 90 ch. à 1950 tr/mn	4 vitesses non synchro	simple, banjo vitesse maxi : 66 km/h avec couple 9 x 44	D°		à points fixes à l'AV duo-servo à l'AR Lockheed Air-Pak	A 1-20
	N	3,95	4,25	8285	5000	-									
	C	3,14	2,89	8285	5070	-									
	L2	4,60	5,39	8285	4840	-									
BUSSANG ZU 37 D	L	4,30	4,85	8285	4920	-	3710001	1958	D°	D°	D°	D°	D°		A 1-20
	N	3,95	4,25	8285	5000	-									
	C	3,14	2,89	8285	5070	-									
BUSSANG ZU 37 DA Cabine avancée	L2	4,60	6,414	8650	4900	-	381001	1959	ZU 4 RAP2 puis RAP3 4 cyl. 118x150 6560 cm <sup>3</sup> 90 ch. à 1950 tr/mn	B 179 A 4 vitesses non synchro	P 375 A simple, banjo vitesse maxi : 66 km/h avec couple 9 x 44	Gemmer type 75 (D 437)	E 238 B à points fixes	Bendix à l'AV duo-servo à l'AR Lockheed Air-Pak	A 1-20
	N	3,95	5,439	8650	5000	-									
	C	3,14	4,224	8650	5100	-									
DONON ZU 42	L2	4,60	5,50	9370	5840	-	420001	1957	ZU 4 RAP1 4 cyl. 118x150 6560 cm <sup>3</sup> 80 ch. à 1950 tr/mn	B 179 4 vitesses non synchro	P 375 A banjo, simple vitesse maxi : 70 km/h avec couple 9 x 44	D 437 Gemmer type 75	E 238 B	Bendix à points fixes à l'AV duo-servo à l'AR Lockheed Air-Pak	B 2-20
	L	4,30	4,97	9370	5920	-									
	N	3,95	4,37	9370	6000	-									
	C	3,14	3,00	9370	6070	-									
T	3,14	-	15500	-	120000										
DONON ZU 42 D	L2	4,60	5,39	9370	5840	-	421001	1958	ZU 4 RAP2 4 cyl. 118x150 6560 cm <sup>3</sup> 90 ch. à 1950 tr/mn	D°	D°	D 437 Gemmer type 75	D°	D°	B 2-20
	L	4,30	4,85	9370	5920	-									
	N	3,95	4,25	9370	6000	-									
	C	3,14	2,89	9370	6070	-									
T	3,14	-	15750	-	12000										
DONON ZU 42 DA Cabine avancée	L2	4,60	6,414	9750	5900	-	425001	1959	D°	D°	Gemmer type 75	D°	D°		B 2-20
	N	3,95	5,439	9750	6000	-									
	C	3,14	4,224	9750	6100	-									
SAVERNE ZU 47	L2	4,60	5,50	10450	6840	5000	470001	1957	ZU 4 RAP2 4 cyl. 118x150 6560 cm <sup>3</sup> 90 ch. à 1950 tr/mn	B 179 4 vitesses non synchro	P 375 banjo, 2 vit. vitesse maxi : 72 km/h avec couple 9 x 44	D 437 type 75	E 238 B Gemmer	Bendix points fixes à l'AV duo-servo à l'AR Lockheed Air-Pak	C 3-20
	L	4,30	4,97	10450	6920	5000									
	N	3,95	4,37	10450	7000	5000									
	C	3,14	3,00	10450	7080	5000									
T	3,14	-	17100	-	13500										
SAVERNE ZU 47 D	L2	4,60	5,39	10450	6840	5000	471001	1958	D°	D°	D°	D°	D°		C 3-20
	L	4,30	4,85	10450	6920	5000									
	N	3,95	4,25	10450	7000	5000									
	C	3,14	2,89	10450	7080	5000									
T	3,14	-	17850	-	14000										
SAVERNE ZU 47 (Scammel)	T F	2,70	-	17500	-	14000	475001	1958	D°	D°	D°	D°	D°	D°	7,50x20x
SAVERNE ZU 47 DA Cabine avancée	L2	4,60	6,414	10850	6900	5000	477001	1959	ZU 4 RAP2 4 cyl. 118x150 6560 cm <sup>3</sup> 90 ch. à 1950 tr/mn	B 179 4 vitesses non synchro	P375 banjo 2 vit. vitesse maxi : 72 km/h avec couple 9 x 44	D437 Gemmer type 75	E 238 B	Bendix points fixes à l'AV duo-servo à l'AR Lockheed Air-Pak	C 3-20
	N	3,95	5,439	10850	7000	5000									
	C	3,14	4,224	10850	7100	5000									
SAVERNE ZU 47 DA (Scammel)	T F	2,21	-	17500	14000	475501	1960	D°	D°	D°	D°	D°	D°	7,50x20x	
ZU 47 HWT 4 x 4	L	4,33	5,05	10450	5670	-	HWT 60009	1958	D°	D°	P 375 A banjo, simple vitesse maxi : 61 km/h avec couple 9 x 44	D°	Pont AV HAWT	D°	C 3-20
	N	3,98	4,45	10450	5750	-									
ZU 50	N	4,15	5,07	9800	6300	4000	124001	1946	ZU 4 N 4 cyl. 118x150 6560 cm <sup>3</sup> 1900 tr/mn	B 177 4 vit. ou B 176 8 vit. avec réducteur	P 360 C vitesse maxi : 68 km/h avec couple 12 x 59	D 431 C UNIC à vis et écrou réglé	E 217 A	Air compr. 1 cyl.	B 2-20
	C	3,60	3,97	9750	6300	4000	126001	à							
	T	3,10	-	14000	4000	10000	126751	1949							
	N	4,15	5,07	10000	6500	4000	131001	1949	D°	D°	P 360 C/P 361 vitesse maxi : 68 km/h avec couple 12 x 59	D°	D°		B 2-20
ZU 51 R	C	3,60	3,97	10000	6500	4000	135001	à							
	T	3,10	-	15500	5500	12000	136501	1951							
	V	4,80	5,72	10000	6450	4000	134501								
	N	4,15	5,07	10000	6500	4000	132001	1951	ZU 4 R 4 cyl. 118x150 6560 cm <sup>3</sup> 1900 tr/mn	D°	D°	D°	D°		B 2-20
	C	3,60	3,97	10000	6550	4000	132201	à							
ZU52	L	4,55	5,74	10000	6450	4000	141001	1951	D°	B 117 B ou BG puis C ou CG	P361 68 km/h avec couple 12 x 59	D°	E 234	B 2-20	
	N	4,15	5,08	10000	6500	4000	140001	à					D°		
	C	3,80	-	10000	6550	4000	140001	1953							
	T	3,10	-	159000	5600	12000	141501								

Type	Modèle	Emp'	Long. m	P.T.R. kg	C.U. + carr. kg	Charge cargos	N° de remorq. kg	Année série	Moteur	Boite	Pont AR	Direction	Essieu AV	Freins	Pneu
ZU 53	L	4,55	5,70	11650	7635	4000	157001	1952	ZU 4 R	B 177 CG	P 361 A	D 431 E	E 234 G	Air comprim.	C 3-20
	N	4,15	5,04	11650	7635	4000	155001	à	4 cyl. 118x150	4 vitesses	75 km/h	à vis et écrou		1 cyl.	
	C	3,25	4,24	11550	7635	4000	158001	1954	90 ch. à 1950 tr/mm	B 176 CG avec réducteur	12 x 59	à vis et écrou réglé			
	T	3,25	-	15900	-	12000						D 4 37 C			
	ALV											Gemmer type 75			
ZU55	M L	4,75	-	9000	5500	4000	121001	1945	ZU 4	B 172 S	P 360 B	D 431 A	E 217	servo-frein mécanique	230x20
	M C	4,00	-	8450	5500	4000	123001	1947	4 cyl. 115x120	4 vitesses		à vis et écrou réglé			
ZU 61	N	4,15	5,07	12000	8000	4000	136001	1950	ZU 4 N	B 177	P 367	D 431 C	E 231	Air comprim.	D 4-20
	C	3,60	3,97	12000	8000	4000	136201	à	4 cyl. 118x150	B 176		à vis et écrou		1 cyl.	
	V	4,55	5,72	12000	7950	4000	136401	1951	6560 cm³ à 1950 tr/mm	B 176 ou B 176 M		à vis et écrou réglé			
ZU 61 R	N	4,15	5,07	12000	8000	4000	138001	1951	ZU 4 R	D°	D°	D°		D°	D 4-20
	C	3,60	3,97	12000	8050	4000	138201	à	6560 cm³/90 ch.						
	V	4,55	5,72	12000	7950	4000	138401	1950	à 1950 tr/mm						
ZU 62	L	4,55	5,77	12000	8000	4000	146501	1951	D°	B 176 BG	P 368 A	D 431 C	E 233	D°	D 4-20
	N	4,15	5,08	12150	8000	4000	145001	à		B 176 CG	P 368 A	à vis et écrou réglé	E 233		
	C	3,80	4,28	12100	8000	4000	146001	1953			P 368 A	à vis et écrou réglé	E 233		
	A	4,55	-	12150	8000	4000	145501				P 368 B		E 233 AG		
ZU 62 R	L	4,55	5,77	13700	9500	4000	146507	1951	D°	D°	D°	D°	D°	D°	D 4-20
	N	4,15	5,08	13650	9500	4000		à 1953							
ZU63	L	4,55	5,615	13250	9000	3000	165001	1952	ZU 4 RB	B 176 CG	P 368 D	D 431 E	E 233 G	Air comprim.	D 4-20
	N	4,15	5,015	13200	9000	3000	16001	à	4 cyl. 118x150	et D 7G	à vis et écrou réglé	à vis et écrou réglé		4 cyl. 1 circuit	
	C	3,80	4,24	13150	9000	3000	167001	1953	6560 cm³	8 vitesses	60 km/h avec couple 10 x 62				
	T 1	3,80	-	18500	6500	14000	164001		100 ch. à 2000 tr/mm	avec réducteur					
	T 2	3,25	-	18500	6500	14000	164501								
ZU65	L	4,80	5,66	12000	7600	3000	166001	1954	ZU 4 R2	B 176 DG	P 373	D 431 E	E 237	Air comprim.	C 3-20
	N	4,40	5,06	12000	7700	3000		à	4 cyl. 118x150	8 vitesses	72 km/h	à vis et écrou réglé	4 cyl. 1 circuit		
	C	4,00	4,31	12000	7800	3000		1955	6560 cm³	avec réducteur	100 ch. à 1950 tr/mm				
	T 1	3,25	-	18300	7000	14000									
	T 2	4,00	-	18600	7000	14000									
ZU 65 R	L	4,80	5,66	12000	7600	5000	168001	1955	ZU 4 RB2	D°	D°	D°		D°	C 3-20
	N	4,40	5,06	12000	7700	5000		à	4 cyl. 118x150						
	C	4,00	4,31	12000	7800	5000		1956	6560 cm³/100 ch.						
	E C	3,25	3,32	11600	7500	5000			à 1950 tr/mm						
SOMPORI ZU 66 A	L 2	5,2	6,40	12450	7450	7000		1956	ZU 4 R2	B 176 DG	P 372	D 431 E	E 232 AG	UNIC à 2 points	C 3-20
	L	4,80	5,40	12650	7750	7000	260001	à	puis RB1	puis B180	puis P 372 A	puis D 436 A		à vis et écrou réglé	
	N	4,40	4,70	12650	7850	7000	161001	1959	puis RB21	8 vitesses	63 km/h	à vis et écrou réglé	2 circuits à partir du n° 260191		
	C	4,00	4,00	12650	7950	7000	262001		4 cyl. 118x150	avec réducteur	110 ch. à 2000 tr/mm				
	E C	3,25	3,00	12300	7700	7000	263001		6560 cm³	non synchro					
	T 1	3,25	-	20280	-	15500									
	T 2	4,00	-	20280	-	15200									
PUMORENS ZU 66 B	L 2	5,20	6,40	13550	8500	7000		1956	D°	D°	D°	D°	D°	D°	D 4-20
	L	4,80	5,66	13550	8600	7000		à							
	N	4,40	5,06	13550	87000	7000	260001	1958							
	C	4,00	4,31	13550	8800	7000	261001								
	E C	3,25	3,17	13550	8900	7000	262001								
	T 1	3,25	-	21350	-	16500	263001								
	T 2	4,00	-	21350	-	16200									
PUMORENS ZU 66 D	L 2	5,20	6,40	14000	8950	7000	265001	1958	ZU 4 RB 31	B 180	P 372 A	D 436 A	D°	D°	D 4-20
	L	4,80	5,66	14000	9050	7000		à	puis RB32		à vis et écrou réglé				
	N	4,40	4,925	14000	9150	7000		1959	4 cyl. 118x150						
	C	4,00	4,215	14000	9250	7000			6560 cm³/110 ch						
	E C	3,25	3,06	14000	9350	7000			à 2000 tr/mm						
SOMPORI ZU 67 A	L2	5,20	6,20	12650	7650	7000	670001	1959	ZU 4 RB 31	B 180	P 372 A	D 436 A	E 232 AG	UNIC à 2 points	C 3-20
	L	4,80	5,40	12650	7750	7000		à	puis RB32		à vis et écrou réglé			à 2 points	
	N	4,40	4,70	12650	7850	7000		1961	4 cyl. 118x150					à vis et écrou réglé	à vis et écrou réglé
	C	4,00	4,00	12650	7950	7000			6560 cm³					à vis et écrou réglé	à vis et écrou réglé
	E C	3,25	3,00	12650	8050	7000			110 ch. à 2000 tr/mm					à vis et écrou réglé	à vis et écrou réglé
	T 1	3,25	-	20280	-	15500									
	T 2	4,00	-	20280	-	15400									
PUMORENS ZU 67 D	L 2	5,20	6,40	14000	8950	7000	672001	1959	D°	D°	P 372 A	D°	D°	D°	D 4-20
	L	4,80	5,66	14000	9050	7000		à			à vis et écrou réglé				
	N	4,40	4,925	14000	9150	7000		1961							
	C	4,00	4,215	14000	9250	7000									
	E C	3,25	3,06	14000	9350	7000									
	T 1	3,25	-	21350	-	16500									
	T 2	4,00	-	21350	-	16400									
ZU 70	N	4,50	5,77	13400	8750	6000	127001	1946	ZU 6 N	B 175	P 367	D 431 D	E 218 B	Air-compr.	D 4-20
ZU 70 S	C	3,85	4,47	13350	8750	6000		à	6 cyl. 118x150	8 vitesses	à vis et écrou réglé			1 cyl.	G20
	T R	3,35	-	18000	-	13500		1949	9840 cm³/110 ch à 1750 tr/mm	avec réducteur	avec couple 9 x 70				
ZU 71	N	4,50	5,77	13650	9000	6000	137001	1949	D°	D°	D°	D°		Air-compr.	D 4-20
	C	3,85	4,47	13650	9050	6000	137501	à						1 cyl.	G 20
	T	3,35	-	20650	8000	16000	137801	1951				D 431 C		ralentisseur sur ZU 71	C 3-20
	A L	5,20	à 5,80	-13650	9000	6000	137651								
ZU 71 R	S N	4,50	5,77	13650	9000	6000	139001	1951	ZU 6 R	B 175	D°	D 431 D	E 218 B	Air-compr.	D 4-20
	S C	3,85	4,47	13650	9050	6000	139501		6 cyl. 118x150	8 vitesses				1 cyl.	
	ALV	5,80	-	13650	9000	6000	139652		9840 cm³	avec réducteur					
	T	3,35	-	21000	5000	-	139801		120 ch. à 1850 tr/mm			D 432 B	D 431 D		

Type	Modèle	Emp'	Long. m	P.T.R. carr. m	C.U. + kg	Charge carross kg	N°de remorq.	Année série	Moteur	Boite	Pont AR	Direction	Essie AV	Freins	Pneu	
ZU 72	L	5,20	6,70	15000	10000	6000	147001	1951	D*	B 175 BG	P 368	D 431 DF	E 232 G	Air-compr. 4 cyl.	E 5-20	
	N	4,50	5,80	14900	10000	6000	148001	à 1952			vitesse maxi : 73 km/h avec couple 10 x 69			1 circuit 73 km/h	D 4-20	
	C	3,85	4,64	14800	10000	6000	149601									
	T 1	3,35	-	23200	8400	18000	149501									
	T 2	3,85	-	23400	8400	18000	15001									
	A L	5,80	-	15000	10000	6000	148801			B 175 CA			D 432 C			
ZU 72 R	L	5,20	7,14	17000	12000	4500	148851	1953	ZU 6 R	B 175 CA	P 368 C	D 431 F	E 232 AG	Air-compr. 4 cyl.	E 5-20	
	L	5,20	6,70	17000	11635	4500	148501	à 1952	6 cyl. 118x150	B 175 CG	vitesse maxi : 940 cm³ avec couple 9 x 70			1 circuit	Bibax puis F 6-20 D 4-20	
	N	4,50	5,80	16900	11635	4500	147501	1952	9840 cm³							
	C	3,85	4,64	16800	11635	4500	148701		120 ch. à 1850 tr/mm							
	T 1	3,35	-	16000	8800	20800	149702									
	T 2	3,85	-	26000	8700	20600	150501									
	T 2	3,80	-	17000	-	-	148901									
	ALV	5,80	-	17000	-	-	-			B 175 CA	F 368		D 432	E 232 G		
Nota : les premiers ZU 72 R avec pneus E 5-20 ont été réceptionnés pour un P.T.R. de 16 600 kg																
ZU 80	L	4,80	5,66	14600	9500	3000	18001	1954	ZU 4 RB2	B 176 DG	P 372	D 431 E	E 232 C	UNIC	E 5-20	
	N	4,40	5,06	14600	9600	3000	à 1955	à 1955	6560 cm³	avec couple	maxi : 67 km/h avec couple	à vis et écrou		fixes Cde par air-compr. (1 circuit)	D 4-20	
	C	4,00	4,31	14600	9700	3000			190 ch. à 2000 tr/mm	non synchro	10 x 57					
	T 1	3,25	-	19100	-	14200	180700									
	T 2	4,00	-	19400	-	14200										
ZU 81	L	4,80	5,66	15350	10250	6000	183000	1955	ZU 4 RB3	D*	D*	D*	E 232 AG	D*	E 5-20	
	N	4,40	5,06	15350	10350	6000	à 1956	à 1956	4 cyl. 118x150							
	C	4,00	4,31	15350	10450	6000			6560 cm³							
	E C	3,25	3,48	14500	9700	6000			110 ch. à 2000 tr/mm							
	T 1	3,25	-	20900	-	16000										
	T 2	4,00	-	21200	-	16000										
TOURMALET ZU 81 R	L	5,20	6,40	15800	10650	7000	185000	1956	ZU 4 RB3 puis RB31	B 176 DG puis B 180	P 372 puis P 372 A	D 431 E	D*	D*	E 5-20	
	N	4,40	5,06	15800	10750	7000	à 1959	à 1959	4 cyl. 118x150	avec réducteur	vitesse maxi : 70 km/h avec couple	à vis et écrou		UNIC	à partir du châssis n° 185288	
	C	4,00	4,31	15800	10850	7000			6560 cm³	8 vitesses non synchro	80 x 57					
	E C	3,25	3,06	15800	10950	7000			110 ch. à 2000 tr/mm	avec couple	11 x 54					
	T 1	3,25	-	22400	-	17500										
	T 2	4,00	-	22400	-	17200										
TOURMALET ZU 82	L	5,20	6,40	15800	10550	7000	820001	1959	ZU 4 RB31 puis RB32	B 180 avec réducteur	P 372 A vitesse maxi : 80 km/h avec couple	D*	D*	UNIC	E 5-20	
	L	4,80	5,66	15800	10650	7000	à 1960	à 1960	4 cyl. 118x150	avec réducteur	vitesse maxi : 80 km/h avec couple	à vis et écrou		à 2 points fixes Cde par air-compr. (1 circuit)	E C	
	N	4,40	5,06	15800	10750	7000			6560 cm³	8 vitesses avec couple	11 x 54					
	C	4,00	4,31	15800	10850	7000			2000 tr/mm							
	T 1	3,25	-	22400	-	17600	110 ch. à non synchro									
	T 2	4,00	-	22400	-	17500										
RHONE ZS 7	L	5,20	6,270	14500	9150	8000	7001	1957	SAURER C T 3 D 1	B 602 (B 178 modifiée)	P 372 A vitesse maxi : 65 km/h avec couple	D 436 A UNIC	E 232 AG	UNIC	D 4-20	
	N	4,40	4,810	14500	9350	8000			6 cyl. 115x130	avec réducteur	130 ch. à 2200 tr/mm	à vis et écrou		à 2 points fixes Cde par air-compr. (2 circuits)		
	C	4,00	4,120	14500	9450	8000			8056 cm³							
	T 1	3,25	-	22750	-	17500										
	T 2	4,00	-	22750	-	17300										
RHONE ZS 9	L	5,20	6,170	16900	11230	10000	9001	1957	D*	D*	P 372 A	D*	D*	D*	E 5-20	
	N	4,40	4,750	16900	11430	10000	9001	1957			vitesse maxi : 67 km/h avec couple 9 x 57					
	C	4,00	4,070	16900	11530	10000	9001	1957								
	T 1	3,25	-	26450	-	21000	9001	1957								
	T 2	4,00	-	26450	-	20800	9001	1957								
	B N	4,40	5,120	16900	11430	10000	10001	1958								
ZSA 92	T 1	3,25	-	26800	-	21100	11101	1959	ZU 6 S1 135 ch. à 1950 tr/mm	B 178	D*	D*	D*	D*	E 5-20	
RHONE ZS 103	L	5,70	7,135	18000	11770	12000	103001	1959	ZU 6 S1D Licence SAURER	B 178 avec réducteur	P 371 vitesse maxi : 67 km/h avec couple 9 x 53	D 436 UNIC	E 236	D*	F 6-20	
	N	5,10	6,015	18000	11870	12000			6 cyl. 118x150	avec réducteur	vitesse maxi : 8 vitesses synchro sur 9840 cm³ 160 ch à 1950 tr/mm	à vis et écrou				
	C	4,50	4,960	18000	11970	12000										
	E C	3,80	3,900	18000	12070	12000										
RHONE ZSA 94	L	5,70	7,135	17650	11490	12000	11501	1960	ZU 6 S1D1 Licence SAURER	D*	P 372 A	D 434 UNIC	D*	D*	F 6-20	
	L	5,10	6,150	17650	11590	12000	11501	à 1961	6 cyl. 118x150	avec réducteur	vitesse maxi : 82 km/h avec couple 11 x 54	à vis et écrou				
	T 2	3,80	-	28000	-	21600	11501	1961	6 cyl. 118x150	8 vitesses synchro sur 9840 cm³ 150 ch. à 1950 tr/mm	avec couple 11 x 54	Servo-direction				
RHIN ZSA 122	L	5,70	7,135	19000	12400	16000	260001	1960	ZU 6 S1D 6 cyl. 118x150	B 178 S	P 371	D 434	E 236	D*	F 6-20	
	N	5,10	6,015	19000	12500	16000	à 1962	à 1962	9840 cm³	8 vitesses synchro	vitesse maxi : 76 km/h avec couple 10 x 53	à vis et écrou				
	T	3,80	-	35000	-	28430			160 ch. à 1950 tr/mm	synchro	avec couple 10 x 53	réglé servo-direction				
VERDON ZU 91	L	5,70	7,135	16900	11075	10000	1901	1958	ZU 6 R3	B 178	P 372 A	D 436	E 232 AG	UNIC	E 5-20	
	L	5,10	6,150	16900	11170	10000	à 1959	à 1959	6 cyl. 118x150	avec réducteur	vitesse maxi : 78,6 km/h avec couple 135 ch. à 1950 tr/mm	à vis et écrou		à 2 points fixes Cde par air-compr. (2 circuits)		
	N	4,50	5,070	16900	11330	10000			9840 cm³	8 vitesses synchro sur réducteur	11 x 54					
	C	3,80	4,20	16900	11430	10000										
	E C	3,25	3,235	16250	10850	10000										
	T 1	3,25	-	26800	-	21250										
T 2	3,80	-	26800	-	20800											
VERDON ZU 92	L	5,70	7,135	16900	11075	12000	3201	1959	ZU 6 RB1	B 178	P 372 A	D 436	E 232 AG	UNIC	E 5-20	
	L	5,10	6,150	16900	11170	12000	à 1960	à 1960	6 cyl. 118x150	avec réducteur	vitesse maxi : 78,6 km/h avec couple 135 ch. à 1950 tr/mm	à vis et écrou		à 2 points fixes Cde par air-compr. (2 circuits) (robins type R)		
	N	4,50	5,070	16900	11330	12000			9840 cm³	8 vitesses synchro sur réducteur	11 x 54					
	C	3,80	4,20	16900	11430	12000										
	E C	3,25	3,235	16250	10850	12000										
	T 1	3,25	-	26800	-	21250										
T 2	3,80	-	26800	-	20800											

Type	Modèle	Emp <sup>3</sup>	Long. m	P.T.R. carr. m	C.U. + kg	Charges carros kg	N° de remorq. kg	Année série	Moteur	Boite	Pont AR	Direction	Essieu AV	Freins	Pneu
ZU 93	L 3	5,70	7,135	16900	11000	12000	4801 à 4829	1959 à 1960	ZU 6 RB1 D1 6 cyl. 118x150 9840 cm <sup>3</sup> 150 ch. à 1950 tr/mm	D <sup>o</sup>	D <sup>o</sup>	D 434 UNIC avec servo-direction	E 236	D <sup>o</sup>	E 5-20
	L 2	5,10	6,150	16900	11100	12000									
VERDON ZU 94	L 3	5,70	7,135	17650	11490	12000	12001	1960 à 1961	D <sup>o</sup>	D <sup>o</sup>	P 372 A vitesse maxi : 82 km/h avec couple 11 x 54	D 434 UNIC avec servo-direction	D <sup>o</sup>	D <sup>o</sup>	F 6-20
	L 2	5,10	6,150	17650	11590	12000									
	N	4,50	5,070	17650	11850	12000									
	C	3,80	4,070	17650	11925	12000									
	T 1	3,25	-	28000	-	20000									
	T 2	3,80	-	28000	-	21600									
E	3,80	4,280	17450	11725	12000	14001									
ZU 94	R T	3,80	-	31000	-	24950	4850	1960	D <sup>o</sup>	B 178 S Synchronic	P 371 58 km/h avec couple 8 x 53	D 436	D <sup>o</sup>	D <sup>o</sup>	E 5-20
ZU 100	L	5,55	7,135	17900	10990	4500	200001	1954 à 1955	ZU 6 R2 6 cyl. 118x150 9840 cm <sup>3</sup> 135 ch. à 1950 tr/mm	B 178 8 vitesses avec réducteur synchro sur réducteur	P 372 vitesse maxi : 70 km/h avec couple 10 x 57	D 431 F UNIC à vis et écrou réglé	E 232 AG	Air-comprimé 4 cyl. 1 circuit	F 6-20
	N	4,85	5,76	17900	11000	4500									
	C	4,20	4,665	17900	11100	4500									
	T	3,70	-	26000	9300	19850	200801								
ZU 101	L	5,55	7,135	17500	11650	8000	203001	1955 à 1956	D <sup>o</sup>	D <sup>o</sup>	D <sup>o</sup>	D 431 F puis D 436 UNIC à vis et écrou réglé	D <sup>o</sup>	Air-comprimé 2 circuits	F 6-20
	N	4,85	5,76	17500	11750	8000									
	C	4,20	4,665	17500	11850	8000									
	E C	3,70	4,22	16800	11250	8000									
	T	3,70	-	28000	10200	21850	203101								
ZU 102 (28T)	L 2	6,30	8,085	18000	11670	10000	205001	1956	ZU 6 R2 puis ZU 6 RB 150 ch. à 1950 tr/mm	B 178 8 vitesses avec réducteur synchro sur réducteur	P 371 vitesse maxi : 67 km/h avec couple 9 x 53	D 431 F UNIC à vis et écrou réglé	E 236	Air-comprimé 4 cyl. 1 circuit	F 6-20
	L	5,70	7,135	18000	11770	10000									
	N	5,10	6,015	18000	11870	10000									
	C	4,50	4,96	18000	11970	10000									
	E C	3,80	3,90	18000	12070	10000									
T	3,80	-	28500	10200	21850										
ZU 102 (31 T)	L 2	6,30	8,085	18000	11670	13000		1956 à 1958	ZU 6 RB puis ZU 6 RBD 6 cyl. 118x150 9840 cm <sup>3</sup> 150 ch. à 1950 tr/mm	D <sup>o</sup>	D <sup>o</sup>	D <sup>o</sup>	D <sup>o</sup>	Air-comprimé 2 circuits + frein de secours (s/porteurs)	F 6-20
	L	5,70	7,135	18000	11770	13000	205828								
	N	5,10	6,015	18000	11870	13000	206001								
	C	4,50	4,96	18000	11970	13000	208001								
	E C	3,80	3,90	18000	12070	13000									
	T	3,80	-	31000	11350	24350									
ZU 120	L 2	6,30	8,085	19000	12300	-		1954 à 1955	ZU 6 RB 150 ch. à 1950 tr/mm	B 178 avec réducteur synchro sur réducteur	P 371 vitesse maxi : 67 km/h avec couple 9 x 53	D 434 à vis et écrou réglé	E 236	UNIC à 2 points fixes Cde par air-comprimé (2 circuits)	F 6-20
	L	5,70	7,135	19000	12400	-	220001								
	N	5,10	6,015	19000	12500	-									
	C	4,50	4,960	19000	12600	-									
	B	4,50	4,960	19000	12650	-									
	T	3,80	-	35000	-	28300	220601	1954 à 1959							
IZOARD ZU 121	L 2	6,30	8,085	19000	12300	16000	221000	1955 à 1959	ZU 6 RBD 6 cyl. 118x150 9840 cm <sup>3</sup> 150 ch. à 1950 tr/mm	D <sup>o</sup>	D <sup>o</sup>	D <sup>o</sup>	D <sup>o</sup>	D <sup>o</sup>	F 6-20
	L	5,70	7,135	19000	12400	16000									
	N	5,10	6,015	19000	12500	16000									
	C	4,50	4,960	19000	12600	16000									
	E C	3,80	3,900	19000	12700	16000									
IZOARD ZU 122	L 2	6,30	8,085	19000	12300	16000	240001	1959	ZU 6 RB1D 6 cyl. 118x150 9840 cm <sup>3</sup> 160 ch. à 1950 tr/mm	B 178 S avec réducteur synchro	P 371 vitesse maxi : 76 km/h avec couple 10 x 53	D <sup>o</sup>	D <sup>o</sup>	D <sup>o</sup>	F 6-20 (robinets type R)
	L	5,70	7,135	19000	12400	16000									
	N	5,10	6,015	19000	12500	16000									
	C	4,50	7,960	19000	12600	16000									
	E C	3,80	3,900	19000	12700	16000									
T	3,80	-	35000	-	28430										
BUSSANG MZU 34	L	4,40	4,764	8500	5185	750	385001	1960 à 1961	MZ 31 4 cyl. 115x121 5027 cm <sup>3</sup> 100 ch. à 2400 tr/mm	F 8 MTH - R 4 vitesses à 1/2 coilles 2, 3° et 4° synchro	530 simple à 1/2 coilles vitesse maxi : 80 km/h avec couple 8 x 41	Gemmer type 75	510	Bendix points fixes à l'AV - duo-servo à l'AR cde oléo-pneumatique	7,50 x 20
	N	3,35	3,434	8000	4740	750									
BONHOMME L MZU 34 RS N	L	4,75	5,155	9000	5730	750	340001	1961	D <sup>o</sup>	D <sup>o</sup>	D <sup>o</sup>	D <sup>o</sup>	D <sup>o</sup>	D <sup>o</sup>	7,50 x 20
	N	4,40	4,534	9000	5750	750									
	C	3,75	3,420	9000	5790	750									
DONON 1961 L MZU 34 R	L	4,75	5,155	9000	5730	750	340001	1961	D <sup>o</sup>	D <sup>o</sup>	D <sup>o</sup>	D <sup>o</sup>	D <sup>o</sup>	D <sup>o</sup>	7,50 x 20
	N	4,40	4,534	9000	5750	750									
	C	3,75	3,420	9000	5790	750									
DONON 1960 L MZU 35	L	4,75	5,394	9500	5995	750	450001	1960 à 1961	D <sup>o</sup>	D <sup>o</sup>	535 banjo simple	D <sup>o</sup>	D <sup>o</sup>	D <sup>o</sup>	B 2-20
	N	4,40	4,764	9500	6015	750									
	C	3,75	3,604	9500	6050	750									
	T	3,35	-	15775	-	12115									
SAVERNE MZU 36	L	4,75	5,234	10500	7050	5000	480001	1960 à 1961	D <sup>o</sup>	D <sup>o</sup>	540 banjo 2 vit.-vit.maxi : 80 km/h avec couple 8 x 43	D <sup>o</sup>	D <sup>o</sup>	D <sup>o</sup>	B 2-20
	N	4,40	4,534	10500	7070	5000									
	C	3,75	3,434	10500	7100	5000									
	T	3,35	-	17775	-	14000									
BELFORT MZU 37	L	4,75	5,234	11400	7890	5000	500001	1961	D <sup>o</sup>	D <sup>o</sup>	D <sup>o</sup>	D <sup>o</sup>	D <sup>o</sup>	D <sup>o</sup>	C 3-20
	N	4,40	4,534	11400	7910	5000									
	C	3,75	3,434	11400	7950	5000									
DONON 1960 L MZU 35 CA N	L	4,35	6,660	9500	6020	750	440001	1961	MZ31 4 cyl. 115 x 121 5027 cm <sup>3</sup> 100 ch à 2400 tr/mm	F 8 MTH - R 4 vitesses à 1/2 synchro	535 banjo simple vitesse maxi : 80 km/h avec couple 8 x 43	Gemmer type 75	511	Bendix points fixes à l'AV duo-servo à l'AR cde oléo-pneumatique	B 2-20
	N	3,35	5,06	9500	6080	750									
	C	2,95	4,420	9500	6110	750									

Type	Modèle	Emp	Long. m	P.T.R. carr. m	C.U. + kg	Charge caros kg	N° de remorq. kg	Année série	Moteur	Boite	Pont AR	Direction	Essieu AV	Freins	Pneu
DONON 1961	L	4,35	6,660	9250	5920	750	395001	1961	D°	D°	530 simple à 1/2 coquilles	D°	D°	D°	7,5x20
MZU 34 CA	N	3,35	5,060	9250	5980	750					vitesse maxi : 80 km/h avec couple 8 x 41				
	C	2,95	4,420	9250	6010	750									
	NL	3,75	5,700	9250	5950	750									
SAVERNE	L	4,35	6,660	10500	7010	5000	510001	1961	D°	D°	540 banjo 2 vit.	D°	D°	D°	B 2-20
MZU 36 CA	NL	3,75	5,700	10500	7040	5000					vitesse maxi : 80 km/h avec couple 8 x 43				
	N	3,35	5,060	10500	7070	5000									
	C	2,95	4,420	10500	7090	5000									
	T	2,30	-	17750	-	14070									
SAVERNE		2,30	-	17500	-	13600	530001	1961	D°	D°	D°	D°	D°	D°	7,50 x 20X 8,25x20X
MZU 36 TCAF-															
BELFORT	L	4,35	6,660	11000	7460	5000	490001	1961	D°	D°	D°	D°	D°	D°	C 3-20
MZU 37 CA	NL	3,75	5,700	11500	7920	5000					vitesse maxi : 85 km/h avec couple 8 x 43				
	N	3,35	6,06	11500	8020	5000									
	C	2,95	4,420	11500	8040	5000									
BELFORT	L	4,35	6,660	11000	7460	5000	510503	1961	MZ 32	D°	D°	D°	D°	D°	C 3-20
MZ 37 CA	NL	3,75	5,700	11500	7920	5000			à 4 cyl. 119 x 12		vitesse maxi : 90 km/h			D°	points fixes à l'AR à partir du n° 512.501
	N	3,35	6,060	11500	8020	5000			5383 cm³		avec couple 8 x 43				
	C	2,95	4,420	11500	8040	5000			115 ch à 2600 tr/mm						
BONHOMME	L	4,40	4,534	9000	5750	750	340501	1961	MZ 32	F 8 MTH- R	530 simple	Gemmer type 75	510	Bendix points fixes à l'AV	7,50 x 20
MZ 34 RS	C	3,75	3,420	9000	5790	750			4 cyl. 119 x 121 5383 cm³	1 F 8 MTH- R 3° 4° synchro	à 1/2 coquilles			Bendix points fixes à l'AV	
DONON	L	4,75	5,155	9000	5730	750	340501	1961	105 ch à 2600 tr/mm		vitesse maxi : 90 km/h avec couple 8 x 41			duo-servo à l'AR cde oléopneumatique	
MZ 34 R	N	4,40	4,534	9000	5750	750									
	C	3,75	3,420	9000	5790	750									
SAVERNE	L	4,75	5,234	10500	6975	5000	481501	1961		D°	540 banjo 2 vitesses	D°	D°	D°	B 2-20
MZ 36	N	4,40	4,534	10500	6995	5000			à 1963		vitesse maxi : 85 km/h avec couple 8 x 43				
	T	3,35	-	17775	-	14345									
SAVERNE		3,75	4,23	10500	6040	-	550001	1962	D°	D° + boîte de transfert 2 vit.	535 banjo simple couple 6 x 44	D°	HWT	D°	* voir nota 9.00 x 20 XL
MZ 36 4 x 4															
BELFORT	L	4,75	5,234	11400	7890	5000	481503	1961	D°	D°	540 banjo, 2 vitesses vit. maxi : 90 km/h avec couple 8 x 43	D°	510	D°	C 3-20
MZ 37	N	4,40	4,534	11400	7910	5000									
	C	3,75	3,434	11400	7950	5000									
DONON	L	4,35	6,660	9250	5920	750	395501	1961	D°	D°	530 simple à 1/2 coquilles	D°	511	D°	7,50 x 20
MZ 34 CA	N	3,35	5,060	9250	5980	750					vitesse maxi : 90 km/h avec couple 8 x 41				
	C	2,95	4,420	9250	6010	750									
SAVERNE	L	4,35	6,660	10500	7010	5000	510501	1961	D°	D°	540 banjo 2 vitesses	D°	D°	D°	B 2-20
MZ 36 CA	NL	3,75	5,700	10500	7040	5000					vitesse maxi : 85 km/h avec couple 8 x 43				
	N	3,35	5,060	10500	7070	5000									
	C	2,95	4,420	10500	7090	5000									
	T	2,30	-	17750	-	14300									
							511001								
SAVERNE	T	2,30	-	18000	-	14000	530501	1962	D°	D°	D° - couples 6 x 44 et 7 x 43	D°	D°	D°	D°
MZ 36 TCAF															
* NOTA : Freins Bendix à points fixes à l'AV et à l'AR depuis Avril 1963															
AUVERGNE	L 2	5,20	6,515	16000	11855	10000	830001	1960	MZ 41 puis MZ 41 B	B 178	P 372 A	D 436 A puis Gemmer 99	E 232 AG	UNIC à cames et points fixes cde par air compr. 1 circuit + circuit rem.	E 5-20
MZ 83	N	4,40	5,20	16000	10970	10000			6 cyl. 115 x 121 7540 cm³	8 vitesses synchro sur réducteur	vitesse maxi : 82 km/h avec couple 9 x 57				
	C	3,85	4,20	16000	11035	10000			150 ch à 21630						
	T1	3,25	-	27000	-	21630									
	T2	3,85	-	27000	-	21560			2600 tr/mm						
AUVERGNE	L2	5,20	6,32	16500	11310	10000	860001	1961	MZ 41	D°	D°	Gemmer 99	D°	UNIC à cames et points fixes cde par air compr. 2 circuits	E 5-20
MZU 83 R	L	4,80	5,77	16000	10910	10000			6 cyl. 115 x 121 7540 cm³						
	N	4,40	4,945	16500	11425	10000			150 ch à 2600 tr/mm						
	C	3,85	4,00	16500	11490	10000									
AUVERGNE	L2	5,20	6,170	14000	8685	13000	850001	1961	D°	D°	D°	D°	D°	D°	D 4-20
MZU 83 A	L	4,80	5,490	14000	8740	13000					vitesse maxi : 80 km/h avec couple 9 x 57				
(Tropicalisé)	N	4,40	4,810	14000	8800	13000									
	C	3,85	3,875	14000	8865	13000									
	T	3,85	-	27000	-	21530									
AUVERGNE	T1	3,25	-	27000	-	22000	831502	1961	MZ 42	B 178	D°	D°	D°	UNIC cde par air compr. 1 circuit + circuit rem.	E 5-20
MZ 83 T	T 2	3,85	-	27000	-	21930			à 6 cyl. 119 x 121 8075 cm³	B 178 R 8 vit. synchro sur réducteur	vitesse maxi : 82 km/h avec couple 9 x 57				
									160 ch à 2600 tr/mm						

Type	Modèle	Emp'	Long. m	P.T.R. carr. m	C.U. + kg	Charge carros kg	N° de remorq. kg	Année série	Moteur	Boite	Pont AR	Direction	Essieu AV	Freins	Pneu	
AUVERGNE MZ 83 R	L2	5,20	6,32	16500	11310	12000	860501	1961	D°	D°	D°	D°	D°	UNIC cde par air comp. 2 circuits	E 5-20	
	N	4,40	4,945	16500	11425	12000		à								1963
	C	3,85	4,00	16500	11490	12000										
SANCY MZU 73	L2	5,20	6,160	14500	9430	10000	730001	1961	MZ 41 puis MZ 41 B 6 cyl. 119 x 121 7540 cm³ 150 ch à 2600 tr/mm	B 178 puis B 178 R avec réduct. 8 vitesses synchro sur réducteur	P 372 A vitesse maxi : 80 km/h avec couple 9 x 57	Gemmer type 99	E 232 AG	UNIC cde par air comp. 1 circuit + circuit rem.	D 4-20	
	L	4,80	5,480	14500	9485	10000		à								1963
	N	4,40	4,820	14500	9545	10000										
	C	3,85	3,870	14500	9610	10000										
	T1	3,25	-	25000	-	20070										
T2	3,85	-	25000	-	20000											
SANCY MZ 73 T	T 1	3,25	-	25000	-	20130	831503	1961	MZ 42 6 cyl. 119 x 121 8075 cm³ 160 ch à 2600 tr/mm	D°	D°	D°	D°	D°	D 4-20	
	T 2	3,85	-	25000	-	20040		à								1963
SANCY MZ 74 CA	N	4,57	7,00	14500	9340	10000	870001	1962	D°	D°	D°	D°	E 232 AG puis E 251	D°	D 4-20	
	C	3,90	5,90	14500	9410	10000										
	T	3,00	4,40	14500	9485	10000										
AUVERGNE MZ 84 CA	N	4,57	7,00	16000	10765	10000	870001	1962	D°	D°	D°	D°	D°	D°	E 5-20	
	C	3,90	5,94	16000	10835	10000										
	T	3,00	-	27000	-	21900										
VERCORS MZU 95	N	4,40	5,20	17500	12230	12000	950001	1961	D°	D°	P 371 vitesse maxi : 75 km/h avec couple 8 x 57	D°	E 232 AG	UNIC à cames et points fixes-cde par air comp. 2 circuits	1200 x 20X	
	C	3,85	4,20	17500	12295											
VERCORS MZ 96 CA	L	5,55	7,70	17500	12005	12000	960001	1961	D°	B 178 S puis B 178 RS avec réduct. 8 vitesses 2°, 3° et 4° synchro	P 372 A vitesse maxi : 85 km/h avec couple 9 x 57	Gemmer 99 avec servo	E 236	D°	E 5-20	
	N	4,57	6,20	17500	12135	12000										
	C	3,90	5,20	17500	12205	12000										
ESTEREL MZ 123	L2	6,30	7,88	19000	12735	16000	123001	1962	MZ 42 6 cyl. 119 x 121 8075 cm³ 160 ch à 2600 tr/mm	B 178 S puis B 178 RS avec réduct. 8 vitesses 2°, 3° et 4° synchro	P 371 vitesse maxi : 75 km/h avec couple 8 x 57	Gemmer 99 avec servo	E 236	UNIC à cames et points fixes air comprimé 2 circuits	1200 x 20X ou F 6-20	
	L	5,70	6,90	19000	12835	16000		à								1963
	N	5,10	5,84	19000	13105	16000										
	C	4,50	4,88	19000	13200	16000										
	EC	3,80	3,73	19000	13270	16000										
	EC	3,80	3,73	19000	13270	16000										29530
ESTEREL MZ 124 CA	L	5,55	8,20	19000	13115	16000	130001	1962	D°	D°	D°	D°	D°	D°	D°	
	N	4,57	6,70	19000	13265	16000										
	C	3,90	5,65	19000	13505	16000										
T	3,90	-	35000	-	29530											
ESTEREL MZ 114 TCA	T	3,00	-	35000	-	29615	960001	1962	D°	D°	D°	Gemmer type 99	E 232 AG puis E 251	D°	D°	
ESTEREL MZ 1246 CA	N	6,43	8,913	26000	17860	9000	130001	1962	D°	D°	D°	Gemmer	E 236 avec servo	D°	E 5-20	
	L	5,45	7,660	26000	18540	9000										
BUSSANG MZ 35	L	4,75	5,184	10500	7005	750	350001	1964	MZ 32 4 cyl. 119 x 121 5383 cm³ 115 ch à 2600 tr/mm	F 8 MTHR 4 vitesses 2°, 3° et 4° synchro.	P 384 banjo simple démultiplicat.	Gemmer type 75	E 250	BENDIX points fixes à l'AV et AR cde oleo- pneumat.	B 2-20	
	N	4,40	4,534	10500	7020	750										
	C	3,75	3,434	10500	7050	750										
DONON RCA	L	4,35	6,66	9250	5920	750	395001	1964	D°	D°	380 simple à 1/2 coquilles - vitesse maxi 80 km/h avec couple 8 x 41	D°	D°	7,5x20	MZ 34	
	N	3,35	5,060	9250	5980	750										
	C	2,95	4,420	9250	6010	750										
	NL	3,75	5,700	9250	5950	750										
BUSSANG MZ 35 CA	L	4,35	6,660	10500	6930	750	350001	1964	D°	D°	P 384 banjo simple démultiplicat.	D°	D°	D°	B 2-20	
	NL	3,75	5,700	10500	6960	750										
	N	3,35	5,060	10500	6990	750										
	C	2,95	4,420	10500	7010	750										
SAVERNE MZ 36	L	4,75	5,234	10950	6975	5000	483001	1964	MZ 32 4 cyl. 119 x 121 5383 cm³ 115 ch à 2600 tr/mm	B 150 5 vitesses synchro.	P 384 banjo simple démultiplicat.	Gemmer type 75	E 250	BENDIX points fixes à l'AV et AR cde oleo- pneumat.	B 2-20	
	N	4,40	4,534	10950	6995	5000										
	C	3,75	3,434	10950	7030	5000										
SAVERNE MZ 36 CA	L2	4,35	6,660	10950	7010	5000	513501	1964	D°	D°	D°	D°	D°	D°	B 2-20	
	L	3,75	5,700	10950	7040	5000										
N	3,35	5,060	10950	7070	5000											
C	2,95	4,420	10950	7090	5000											
SAVERNE MZ 36 T	T	3,35	-	18000	-	14440	483003	1964	D°	D°	P 383 banjo 2 vit.	D°	D°	D°	B 2-20	
SAVERNE MZ 36 TCA	T	2,30	-	18000	-	14445	513503	1964	D°	D°	D°	D°	D°	D°	B 2-20	
BELFORT MZ 37	L	4,75	5,234	11800	7890	5000	483002	1964	D°	D°	P 384 banjo simple démultiplicat.	D°	D°	D°	C 3-20	
	N	4,40	4,534	11800	7910	5000										
	C	3,75	3,434	11800	7950	5000										
BELFORT MZ 37 CA	L2	4,35	6,660	11800	7460	5000	513502	1964	D°	D°	D°	D°	D°	D°	C 3-20	
	L	3,75	5,700	11800	7920	5000										
	N	3,35	6,060	11800	8020	5000										
	C	2,95	4,42	11800	8040	5000										
SOMPORT MZ 57	L	4,75	5,234	12500	8710	7500	570001	1964	M Z 52 5 cyl 119 x 121 6730 cm³ 135 ch à 2600 tr/mm	D°	D°	D°	D°	D°	C 3-20	
	N	4,40	4,534	12500	8730	7500										
	C	3,75	3,434	12500	8765	7500										

Type	Modele	Emp	Long. m	P.T.R. carr. m	U. + kg	Charges carr. kg	N° de remorq. kg	Année série	Moteur	Boite	Pont AR	Direction	Essieu AV	Freins	Pneu
SOMPOR MZ 58 CA	L 2	4,35	6,520	12500	8660	7500	580001	1964	D°	D°	D°	D°	D°	D°	C 3-20
	L	3,75	5,540	12500	8690	7500									
	N	3,35	4,880	12500	8720	7500									
	C	2,95	4,220	12500	8765	7500									
SOMPOR MZ 57 T	-	3,35	-	18000	-	14350	570001	1964	D°	D°	P 383 banjo 2 vit.	D°	D°	- D° -	B 2-20
SOMPOR MZ 57 TR	-	3,35	-	20000	-	16275	570001	1964	MZ 52 5 cyl. 119 x 121 6730 cm³ 135 ch à 2600 tr/mm	B 150 5 vitesses synchro.	P 383 banjo 2 vitesses	Gemmer type 75	E 250  l'AV & AR-cde oleo-pneumat.	BENDIX points fixes à	C 3-20
SOMPOR MZ 58 TCA	L 2	2,95	-	18000	-	14335	580002	1964	D°	D°	D°	D°	D°	D°	B 2-20
SOMPOR MZ 58 TRCA	L 2	2,30	-	18000	-	14635									
SOMPOR MZ 58 TRCA	L 1	2,95	-	20000	-	16260	580003	1964	D°	D°	D°	D°	D°	D°	C 3-20
SOMPOR MZ 58 TRCA	L 2	2,30	-	20000	-	16290									
PUMMORES MZ 67	L 2	5,75	7,050	14500	9285	7000	770001	1963	D°	B 151 avec réducteur 8 vitesses synchro.	P 372 A	Gemmer type 99	E 251	UNIC Cde par air comprimé 1 circuit + circuit rem.	D 4-20
L	5,18	6,040	14500	9370	7000										
N	4,60	5,070	14500	9440	7000										
C	4,00	4,070	14500	9540	7000										
TOURMALET MZ 77	L 2	5,75	7,05	16000	10710	7000	770001	1963	D°	D°	D°	D°	D°	D°	E 5-20
L	5,18	6,040	16000	10795	7000										
N	4,60	5,070	16000	10865	7000										
C	4,00	4,070	16000	10965	7000										
PUMMORES MZ 68 CA	N	4,57	7,000	14500	9485	7000	780001	1963	D°	D°	D°	D°	D°	D°	D 4-20
C	3,90	5,940	14500	9555	7000										
EC	3,00	4,400	14500	9640	7000										
TOURMALET MZ 78 CA	L 2	4,57	7,000	16000	10910	7000	780001	1963	D°	D°	D°	D°	D°	D°	E 5-20
L	3,90	5,940	16000	10980	7000										
N	3,50	5,400	16000	10980	7000										
C	3,00	4,400	16000	10980	7000										
SANCY MZ 75	L 2	5,75	7,05	14500	9135	12000	750001	1963	MZ 42 6 cyl. 119 x 121 8075 cm³ 160 ch à 2600 tr/mm	B 178 puis 178 R-8 vitesses avec réducteur 2, 3 et 4° synchro	D°	D°	D°	UNIC à cames D 4-20 et points fixes Cde par air comprimé 2 circuits	
L	5,18	6,04	14500	9220	12000										
N	4,60	5,07	14500	9290	12000										
C	4,00	4,07	14500	9390	12000										
AUVERGNE MZ 85	L 2	5,75	7,05	16000	10560	12000	750001	1963	MZ 42 6 cyl. 119 x 121 8075 cm³ avec réduc. 160 ch à 2600 tr/mm	B 178 puis 178 R8 vit. P 372 A 2°, 3° 4° synchro	D°	Gemmer type 99	E 251	UNIC à cames & points fixes Cde par air compr. 2 circuits	
L	5,18	6,04	16000	10645	12000										
N	4,60	5,07	16000	10715	12000										
C	4,00	4,07	16000	10818	12000										
AUVERGNE MZ 85 R	L 2	5,75	7,05	16750	11285	12000	850001	1963	D°	B 178 avec réducteur 2°, 3° et 4° synchro	D°	D°	D°	E 5-20	
L	5,18	6,04	16750	11370	12000										
N	4,60	5,07	16750	11440	12000										
C	4,00	4,07	16750	11540	12000										
VERDON MZ 86 CA	L	5,55	8,51	17000	11505	12000	865001	1964	D°	B 151 avec réducteur 8 vit. synchro	P 372 A	D°	E 236	D°	E 5-20
L	4,57	7,04	17000	11635	12000										
N	3,90	6,91	17000	11705	12000										
C	3,50	6,91	17000	11705	12000										
VERCORS MZ 97	L 2	5,75	7,54	17800	11915	12000	970001	1963	D°	B 178 RS 8 vit. avec réducteur 2, 3, 4° synchro	D°	P 371 A	D°	D°	F 6-20
L	4,60	5,50	17800	12230	12000										
N	4,00	4,50	17800	12290	12000										
C	4,00	4,50	17800	12290	12000										
ESTEREL MZ 125	L 2	5,75	6,73	19000	13025	16000	125001	1963	D°	D°	D°	Gemmer type 99	E 236	D°	F 6-20
L	5,18	5,76	19000	13085	16000										
N	4,60	4,83	19000	13315	16000										
C	4,00	3,83	19000	13415	16000										
ESTEREL MZ 125 T	L	4,00	-	35000	-	29290	125001	1963	D°	D°	D°	Gemmer type 99	D°	D°	F 6-20
ESTEREL MZ 125 6x4	L	5,29	5,31	26000	18100	9000	125001	1964	D°	D°	Eaton 7 x 43	Gemmer type 99	D°	D°	F 6-20
ESTEREL MZ 124 PF	L	6,70	10,80	19000	10320	-	135001	1964	D°	D°	D°	D°	D°	D°	F 6-20
MZ 221 IZOARD	L 2	5,75	7,08	19000	12470	16000	321001	1964	MZ 62 8 cyl. 119x121 10766 cm³ 225 ch. à 2600 tr/mm	B181 avec réducteur 8 vitesses synchro.	P.386 ou P. 385	Gemmer type 99 avec servo hydraulique	E. 236	UNIC à cames et points fixes Cde par air comprimé	F6-20
L	5,18	6,1	19000	12560	16000										
N	4,6	5,08	19000	12770	16000										
C	4	4,07	19000	12880	16000										
IZOARD MZ. 222 CA	L	5,55	8,7	19000	12495	16000	552001	1965	D°	D°	D°	D°	D°	D°	F6-20
L	4,57	7,13	19000	12645	16000										
C	3,9	5,97	19000	13035	16000										
TI	3,3	5,97	35000	-	25050										
ALSACE MZ.30CA	NL	3,75	5,86	8500	5585	750	300000	1965	MZ - 32 4 cyl. 119 x 121 5383 cm³ 115 ch. à 2600 tr/mm	F8 MTHR 4 vitesses 2° 3° et 4° synchro.	380 simple 1/2 coquilles	Gemmer Type 75	E. 250	BENDIX points fixes à l'AV et l'AR Cde oleo- pneumatique	8-19,5 x
NL	3,35	5,32	8500	5675	750										
C	2,95	4,62	8500	5685	750										