

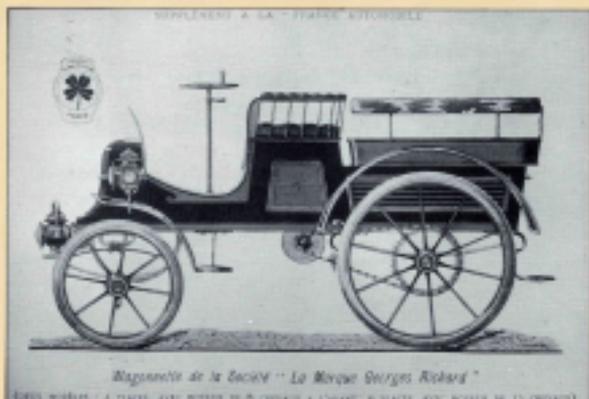
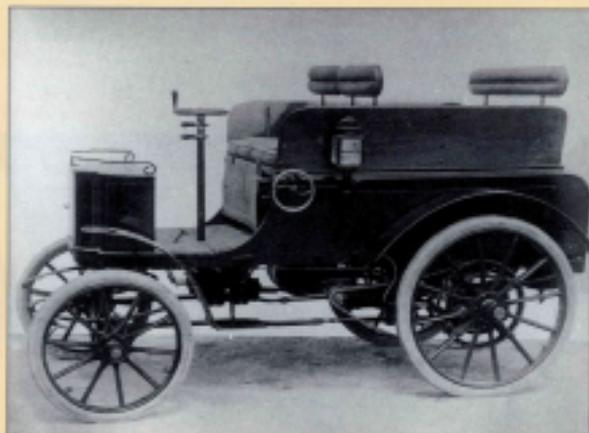
U N I C

Bei vielen Automobilbetrieben der Epoche, die wir als „Pionierzeit“ bezeichnen könnten, ist es nicht immer einfach, deren Geburtsstunde oder das genaue Datum für den Fertigungsanlauf eines speziellen Produktes festzulegen. Manchmal, weil es keine zuverlässige Chroniken oder keine Dokumentationen über die effektive „Funktion“ von Neuerfindungen gibt, manchmal wegen der Schwierigkeit, den Zeitpunkt der „Gründung“ von dem der tatsächlichen „Realisierung“ zu unterscheiden.

Um diese Dinge noch zu komplizieren, wurden auch noch, mehr oder weniger unfreiwillig, von einigen Chronisten oder von den betreffenden Berichterstatlern Fehler begangen. Schwarz auf weiß festgehaltene Fehler haben jedoch die Eigenschaft, sich zu vermehren und bis ins Unermessliche zu vermehren. Aber auch wenn es einem gelingt, einen relativ hohen „Sicherheitsgrad“ zu erlangen, so gibt es doch manchmal mehrere Interpretationsmöglichkeiten, die Anlaß zu manchmal endlosen Diskussionen geben.

Auch bei Unic ist das nicht anders. In diesem besonderen Fall sind die Zweifelsfragen noch differenzierter, denn sie betreffen direkt das Entstehungsdatum des französischen Hauses. Von den meisten wird der 15. November 1906 angegeben, der Tag, an dem die Gründungsurkunde der „Société des Automobiles Unic“ (Automobilgesellschaft Unic) unterzeichnet wurde. Doch viele zuverlässige Kenner der Automobilgeschichte unterstützen die auch von uns geteilte Meinung, daß das eigentliche Entstehungsdatum von Unic eher im Oktober 1906 anzusiedeln ist, nämlich die Kommanditaktionsgesellschaft „Georges Richard et Cie“ für die Produktion von „Voitures Légères et Cycles Unic“ (leichte Kraftwagen und Zweiräder Unic) gegründet wurde.

Die Verwirrung wird also eigentlich dadurch hervorgerufen, daß zwei Gegebenheiten vorliegen: die Entste-



*Oben: Eines der ersten Produkte von Georges Richard, ein „char à bancs“ aus dem Jahr 1907 mit 5 PS-Motor.
Darunter: Dies eine Beilage von „France Automobile“ entnommenes Bild zeigt eine „wagonette“ mit 9-PS-Motor. Besonders bemerkenswert ist oben links das Markenzeichen mit dem vierblättrigen Kleeblatt.
Nebenbei: Die Brüder Max und Georges Richard schenken 1909 an einen Autokenner teil dieses Bild wurde freundlicherweise vom Automobile Club de France zur Verfügung gestellt.*



hung einer Gesellschaft, die in ihrer Firmenbezeichnung den Namen Unic führt, und die Schaffung eines Produkts, das als „Markenzeichen“ bereits den Namen „Unic“ verwendet. Wie schon gesagt, sind wir der Ansicht, daß man sich eher auf das Jahr 1904 beziehen sollte, wenn auch, wäre man kleinlich, hinzuzufügen wäre, daß der erste Prototyp eines Unic-Kraftwagens, der in „nur vier Monaten“ gebaut wurde, tatsächlich erst im Februar 1905 fertiggestellt wurde, und es ist keinesfalls sicher, daß sich auf diesem ersten Produkt des neuen Herstellers das Markenzeichen „Unic“ befunden hat. Die „These 1904“ wird nach gestützt durch die Tatsache, daß von den

Firmengründern von Anfang an betont wurde, die Wahl des Markenzeichens Unic stehe für die Zielsetzung der neuen Marke, hinsichtlich ihrer Eigenschaften möglichst „einheitliche“ Fahrzeuge zu bauen. Sie seien so konstruiert, daß man die größtmögliche Zahl gemeinsamer Bauteile in mehreren Modellen verwenden könne. Also gleichermaßen eine Produktionsrationalisierung „ante litteram“. Aber die Diskussionen über die Entstehung von Unic hören an dieser Stelle noch nicht auf. Viele behaupten nämlich, man müsse noch weiter zurückgehen als nur bis zum November 1904, denn das Abenteuer des bereits erwähnten Georges Richard

im Automobilbereich habe viel früher begonnen. Diese These kann unseres Erachtens in Betracht gezogen werden, jedoch nur, um die Vorgeschichte kennenzulernen, um diesen Mann und seinen Einsatz für das Automobil besser zu verstehen. Nach diesem ebenso langen wie notwendigen Vorwort beginnen wir also nun unsere eigentliche „Chronik“ mit einer raschen und sicherlich unvollständigen Schilderung der Verdienste von Georges Richard im heroischen Zeitalter der Entstehung des Kraftfahrwesens. Um Mißverständnissen vorzubeugen: Die nun folgenden Ereignisse sind ausschließlich als Entstehungsgeschichte von Unic zu verstehen.

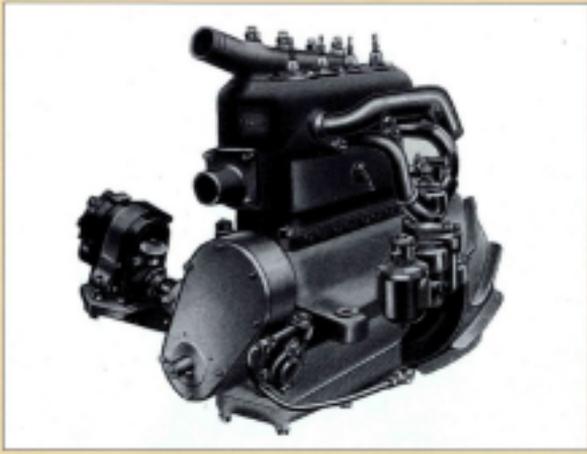


1883 also gründete der damals dreißigjährige Georges Richard in Paris zusammen mit seinem 7 Jahre älteren Bruder Felix-Maxime (genannt Max) die „Cycles Georges Richard“, eine Aktiengesellschaft mit einem Grundkapital von 500.000 Franc und Sitz in der Rue d'Angoulême 110. Auch wenn es in der Firmenbezeichnung nicht direkt zum Ausdruck kommt, waren, wie dies ausdrücklich im Artikel 2 der Gesellschaftstatuten aufgeführt wird, nicht nur die „Produktion und der Vertrieb von Fahrrädern“ Ziel dieser Gesellschaft, sondern auch der „Bau und der Verkauf von Automobilen“. Als Glücksbringer und Markenzeichen für die künftigen Fahrzeuge wurde das vierblättrige Kleeblatt ausgewählt. Die Unternehmung war sehr erfolgreich, und bereits im Jahr 1895 wurde der Gesellschaftsitz in die geräumigere Rue Théophile Gautier Nr. 13 im Stadtviertel Auteuil verlegt.

Im folgenden Jahr wurde der erste Pkw von „Georges Richard“ vorgestellt, ein Zweistroller, der von einem 3 PS starken Benz-Motor angetrieben wurde. Es war ein voller Erfolg. Daher wurde 1897 das Grundkapital verdoppelt, und „Ziel“ des Unternehmens war nun auch die „Herstellung von Mechanismen, Motoren und Teilen“. Um rasch über leistungsfähigere Motoren zu verfügen, wurde ferner eine diesbezügliche Vereinbarung mit dem französischen Ingenieur Vivinus getroffen (dieser hatte in Brüssel, Belgien, eine eigene Firma gegründet).

Fast parallel zu den eben geschilderten Ereignissen hatten die Gebrüder Richard damit begonnen, an den wichtigsten Autorennen der damaligen Zeit teilzunehmen. Auf diese Weise wurde der Name Richard rasch ziemlich populär.

1899 konnte das Grundkapital dank der Beteiligung einiger Geldgeber, hier ist vor allem der Genfer F. Benz Audouard zu nennen, von 1 auf 3 Millionen Franc verdreifacht werden. Gleichzeitig wurde die Firmenbezeichnung in „Société des Anciens Etablissements Georges Richard“ (Gesellschaft der ehemaligen Georges-Richard-Werke) geändert und in Ivry-Port (in der Rue de Galilée Nr. 2) ein großes Grundstück gekauft, auf dem schleunigst mit dem Bau eines neuen Werkes begonnen wurde, das sich über 5.000 Quadratmeter erstreckte.



Zwischen 1905 und dem Ausbruch des ersten Weltkriegs war der größte Teil der Usic-Nutzfahrzeuge mit diesem 4-Zylinder-Benzinmotor ausgestattet, dessen Leistung natürlich im Laufe der Zeit vermindert wurde.

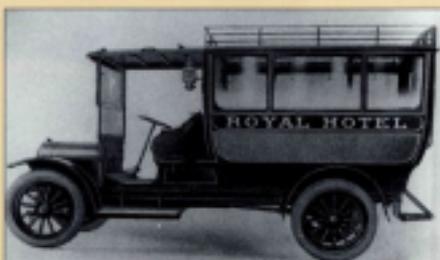
Die Produktion lief zunächst mit 300 Mitarbeitern an und erfolgte nicht mehr in rein handwerklichen Rahmen, sondern bereits im Sinne der im Aufbruch befindlichen Industrialisierung.

Alles entwickelte sich zum besten, bis Georges Richard am 25. Mai 1903 von einem tragischen Schicksalsschlag getroffen wurde, aber zusammen mit weiteren 275 Konkurrenten bei dem sehr schwierigen Straßenrennen auf der Strecke „Paris-Madrid“ antrat. Dabei ereigneten sich dort viele, schwere Unfälle, die die Behörden beschlossen, das Rennen in Bordeaux nach der ersten Etappe abzubrechen. In einem seiner 12 PS-Kleinwagen sahen Georges Richard mit seinem Mechaniker und Freund Jeannot an dem Wettrennen teil. Um einem unvorsichtigen Zuschauer auszuweichen, war er in der Nähe von Angoulême gezwungen, ein heftiges Lenkmanöver durchzuführen, und kam schleudernd von der Straße ab. Sein Mechaniker trug nur eine leichte Verletzung am linken Arm davon, doch der unglückliche Richard war aus dem Auto herausgeschleudert worden und erlitt schwere Verletzungen, vor allem am rechten Bein. Während seines darauffolgenden mehrmonatigen Krankenhausauf-

enthaltes in Paris mußte er sich zahlreichen chirurgischen Eingriffen unterziehen. Während seiner unfreiwilligen Abwesenheit wurde die Firmenleitung in Ivry-Port von Henri Brassier übernommen, der bereits bei der Herstellung eines 14 PS-Kleinwagens mitgewirkt hatte. Zunächst Gesellschafter und Direktor, wurde Brassier 1904 zum Vorstandsvorsitzenden berufen.

Der immer noch leidende Georges Richard wurde damit praktisch aus dem von ihm selbst gegründeten Unternehmen verdrängt, so daß die Firma in Ivry-Port 1905 die neue Bezeichnung „Société Automobiles Brassier“ erhielt. Das Kleeblattemblem jedoch wurde beibehalten. Der Vollständigkeit halber ist hinzuzufügen, daß das Unternehmen nach weiteren Änderungen der Firmenbezeichnung 1930 endgültig die Werkzeuge schloß. Das Kleeblattemblem jedoch wurde beibehalten. Der Vollständigkeit halber ist hinzuzufügen, daß das Unternehmen nach weiteren Änderungen der Firmenbezeichnung 1930 endgültig die Werkzeuge schloß. Im Jahr darauf wurde das Werk in Ivry-Port von „Delahaye“ aufgekauft, dem bekannten französischen Autohersteller, dessen Ursprings bis ins Jahr 1894 zurückgehen.

Noch immer von dem schweren Unfall gezeichnet und durch die traurige Entwicklung seines Unternehmens zutiefst verbittert, fristete George Richard sein Dasein inzwischen in



Ober links: 1908 bei einem externen Aufbaushersteller aufgebaute Omnibus.
 Oben rechts: Taxi, Modell mit 12 bzw. 16 PS, „C 9 Serie F“ aus dem Jahr 1908.
 Darunter links: Eine Ansicht der Unic-Fabrikhallen aus dem Jahr 1912.
 Rechts: Omnibus mit 12 PS (Jahre 1912).

seinem Haus in Paris und wartete auf die Gelegenheit zur Revanche. Diese Chance bot sich dank seines Freundes und Bewunderers Baron Henri de Rothschild, der bereits andere Unternehmungen im Automobilsektor finanziert hatte. So erfolgte, wie wir ja nun bereits wissen, im Oktober 1904 die Gründung der Kommanditaktiengesellschaft „Georges Richard & Cie“ mit einem Grundkapital von 400.000 Francs (davon 300 Teile von De Rothschild und 100 Teile von Richard selbst gezeichnet) mit Sitz in der Rue Saint Maur Nr. 108, dem Wohnhaus der Familie Richard. Hier wurden die ersten Pkw-Prototypen hergestellt: der Typ „A“, der ab Februar 1905 ordnungsgemäß homologiert wurde, sowie die Typen „B 1“ und „B 2“, die im folgenden Jahr homologiert wurden.

Alle Typen wurden mit 4-Zylinder-Ottomotoren in zweierlei Hubraumgrößen ausgestattet. Typ „A“, mit einem Vorgespar mit Konstantverstellung, den sich Richard patentieren ließ, verfügte über 3.466 cm³, die Typen „B 1“ und „B 2“ (die sich im wesentlichen nur durch die Rahmenlänge unterschieden) über 2.607 cm³. Das positive Echo der neuen Fahrzeuge auf dem Markt führte bald darauf zu dem Problem, daß die

Produktionskapazität erweitert werden mußte. Dazu waren neue Räumlichkeiten und folglich ein gewaltiger Kapitaleinsatz erforderlich.

Baron de Rothschild schlug als neuen Standort einen Betrieb in Puteaux im Quai National Nr. 1 vor, wo bisher (seit 1896) die Kleinwagen „Bardon“ und zwischen 1902 und 1903 auch die „Pascal“ produziert worden waren (das Design des „Pascal“ war von Baron de Rothschild selbst unter dem Pseudonym „Dr. Pascal“ entworfen worden).

Daraufhin wurde am 15. November 1906 das Gesellschaftskapital auf 2.500.000 Francs aufgestockt und die Firmenbezeichnung geändert in „Société Anonyme des Automobiles Unic“. Pierre de La Ville Le Roux wurde zum Vorstandsversetzenden ernannt, während Georges Richard mit der Aufgabe des Geschäftsführers betraut wurde.

Die Pkw-Modelle wurden natürlich immer zahlreicher, und es ist schwierig, mit Sicherheit festzulegen, wann die ersten Kraftfahrzeuge im Gütertransport oder im öffentlichen Personennverkehr auftauchten, auch weil bei Unic damals nur die reinen Fahrgestelle gebaut wurden, während externe Aufbaushersteller entweder direkt von Unic oder von den Kunden

mit der Karosiererei beauftragt wurden.

Zu den erfolgreichsten Schöpfungen von Unic zählt ein spezielles „Taxi“-Modell, das unbedingt erwähnt werden muß, da es für die Geschichte des französischen Hauses auch infolge verschiedener Änderungen und Verbesserungen besonders wichtig war. Dies gilt auch für Lieferungen in andere Länder, insbesondere nach England.

So kam es auch, daß am „1. Lkw-Rennen“ in London im Oktober 1907 Unic als einziger französischer Fahrzeughersteller teilnahm. Hier präsentierte man ein Fahrgestell mit einem mit Benzin und Alkohol betriebenen 4-Zylinder-Motor mit einem Hubraum von 3.791 cm³ und einer Leistung von 24 PS bei 1.500 U/min. Dies ist das erste im Hause Unic entwickelte und gebaute Nutzfahrgestell, über das wir exakte Angaben besitzen. Von nun an werden wir auch in unserer Geschichte über Unic nur noch die Produktion von Nutzfahrzeugen und Omnibussen berücksichtigen, was ja eigentliches Thema dieses Beitrags ist. Doch soll nochmals darauf hingewiesen werden, daß die Pkw-Produktion praktisch bis zum Ausbruch des zweiten Weltkrieges weiterging.



CAMIONNETTE BACHÉE SUR CHASSIS TYPE C. 9. - SÉRIE L. 4



Oben: Leichter Lkw mit Plane auf dem Fahrgestell „C 9 Serie L 4“ mit 35-PS-Motor aus dem Jahr 1914.

Mitte: Rettungswagen, der während des ersten Weltkrieges an das Rote Kreuz geliefert wurde.

Unten: Ambulanzfahrzeug im Dienst an der Ostfront im Jahr 1917.

Ober rechts: Georges Dubois, Nachfolger des 1922 verstorbenen Georges Richard in der Firmenleitung von Unic.



Doch kommen wir wieder zurück zur „Chronik“. 1909 wurde ein neues Lkw-Fahrgestell gebaut, der „H24“ mit einer Nutzlast von 2,5 t. Er war mit demselben Motor ausgerüstet wie der bei den Londoner Rennen vorgestellte Lkw. Dieses Fahrgestell, das noch im gleichen Jahr in Frankreich homologiert worden war, wurde auch verschiedentlich mit „Omnibus“-Aufbauten ausgestattet, die im wesentlichen für Hotelbetriebe bestimmt waren.

Da es nicht möglich war, sichere Angaben über die tatsächliche Jahresproduktion von Unic zu erhalten (die einzige sichere Angabe bezieht sich auf die „Taxi“-Produktion: Von den drei aufeinanderfolgenden Versionen wurden zwischen 1906 und 1913 mindestens 7.292 Einheiten gebaut), möchten wir doch, damit Sie wenigstens eine Vorstellung über die Kapazität von Unic bekommen, darauf hinweisen, daß Unic 1910 beim Autosalon in Paris auf dem sehr großen Stand 7 verschiedene Pkw-Typen und 9 Nutzfahrzeugausführungen vorstellte (Lkw, Kastenwagen und Omnibusse).

Die Nutzfahrzeuge waren alle mit 4-Zylinder-Motoren ausgestattet, doch handelte es sich um neue Ausführungen mit Hubräumen von 3.061, 3.325 und 2.131 cm³, die für Lkws mit 2 und 1,2 Tonnen Nutzlast bestimmt waren. Durch die drohende Gefahr des ersten Weltkrieges wurde es notwendig, beträchtliche Lieferungen an die Armee zu tätigen. Daher wurde mit der Produktion von Ambulanzfahrzeugen (Typ „B 8“ mit einem 4-Zylinder-Motor mit 2.131 cm³) und von Militärfahrzeugen begonnen (die Typen



„B90“ und „C90“, der erste mit einem 4-Zylinder-Motor mit 3.325 cm³ Hubraum, der zweite mit dem bereits erwähnten Motor mit 2.131 cm³.

Doch mit Beginn der Kampfhandlungen mußte man auch bei Unic die Tätigkeiten auf die Erfordernisse des Krieges umstellen und hauptsächlich Geschosse für die Artillerie und die Luftwaffe produzieren.

Gegen Ende 1919 konnte trotz der mannigfaltigen Schwierigkeiten der harten Nachkriegszeit die Kraftfahrzeug-Produktion wieder mit einer gewissen Regelmäßigkeit aufgenommen werden.

Das Grundkapital wurde dazu auf 7.500.000 Francs aufgestockt, die wieder einsetzende Produktion basierte auf den Vorkriegsmodellen.

Erst 1922 wurde mit der Produktion der neuen Fahrzeugreihe „M1“ mit Nutzlasten bis zu 2 Tonnen begonnen. Diese Fahrzeuge waren mit 4-Zylinder-Ottomotoren mit einem Hubraum von 2.626 cm³ ausgestattet. Daraufhin folgten die Modelle der Serie „L“ für Nutzlasten um eine Tonne, die anfänglich mit einem Motor mit 1.852 cm³ Hubraum ausgestattet waren.

Leider verstarb Georges Richard am 8. Juni 1922 durch einen tragischen Unglücksfall bei Versuchen zur Einstellung eines neuen Vorderradbremssystems. Als er in der Nähe von Rouen anhielt, um die Bremse zu kontrollieren, wurde er unter seinem Auto begraben, das umkippte, weil die Straßenböschung nachgab. Während sein Begleiter Mathieu mit einem Schlüsselhebelbruch dazwankte, erlitt Richard einen Beckenbruch. Er wurde nach Rouen in eine Klinik gebracht, wo er drei Tage später starb, als man ihn auf seine Bitte hin nach Paris verlegen wollte. Als Nachfolger für Richard wurde Ing. Georges Dubois in die Firmenleitung berufen, der bereits mit der Aufgabe des technischen Direktors betraut war. Dieser führte die bereits begonnenen Programme weiter und trieb verstärkt die Produktion von Nutzfahrzeugen voran, was sich schon seit einiger Zeit abgezeichnet hatte.

Aus einem Prospekt aus den Jahren 1923/24 geht hervor, daß Unic im Bereich der Fahrgestelle für Nutzfahrzeuge folgende Basismodelle anbot:

– Zwei Fahrgestelle vom Typ „M 1“, ausgestattet mit einem 4-Zylinder-



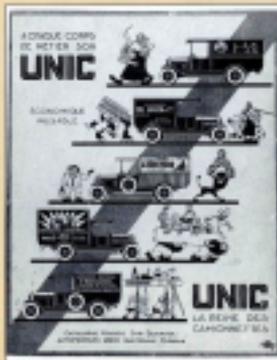
Motor mit einteiligem Motorblock und 2.626 cm³ Hubraum, 4-Ganggetriebe plus Rückwärtsgang, Kardanwellenantrieb, Rechtslenkung, Radstand 2750 bzw. 3200 mm und einer Gesamttragkraft (einschließlich Aufbau) von 1,4 bzw. 2,2 Tonnen.

– Zwei Fahrgestelle vom Typ „L 2“, ausgestattet mit einem 4-Zylinder-Motor mit einteiligem Motorblock mit 1.852 cm³ Hubraum, 4-Ganggetriebe plus Rückwärtsgang, Kardanwellenantrieb, Linkslenkung, Bremsen an allen vier Rädern, Radstand 2750 bzw. 3200 mm, Gesamttragkraft (einschließlich Karosserie) 0,9 bzw. 1,2 Tonnen.

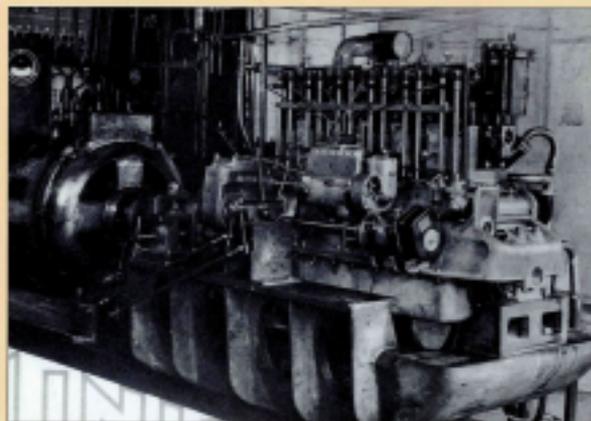
Ferner ist darauf hinzuweisen, daß alle o.g. Fahrgestelle serienmäßig über einen Geschwindigkeitsbegrenzer verfügten und als Sonderwunsch gegen Aufpreis mit Anlasser und elektrischer Beleuchtung geliefert werden konnten.

Zwischen 1925 und 1926 wurde bei Unic durch eine konstante Personalerhöhung eine bemerkenswerte Produktionsentwicklung möglich. So betrug die Belegschaft Anfang 1925 ca. 1.500 Mitarbeiter, Ende 1926 hingegen bereits 1.884 (davon 14 Frauen), die sich aufteilten in 1.422 Arbeiter und Angestellte und 2.308 Lehrlinge. Die (jedenfalls für damalige Zeiten) beachtliche weibliche Präsenz war eines der besonderen Merkmale von Unic. Noch bemerkenswerter ist die Tatsache, daß vielen von ihnen die verantwortungsvolle Aufgabe übertragen wurde, die Prüfung der Produktionsfahrzeuge auf der Straße durchzuführen.

Auch die Betriebe wurden logischerweise weiterentwickelt und moderni-



Oben: Testfahrzeuge in den 20er Jahren. Mitte und unten: Werbepostate für die „camionnettes“ aus den Jahren 1925 und 1926.



Ober: Der erste Dieselmotor von Unic in C.O.D.R.A.-Lizenz aus dem Jahr 1931.

Mitte: Der Motor wurde in die neuen „C.D.2“ und „C.D.3“ eingebaut (Zwei- bzw. Dreizeiler); auf dem Foto ein Lkw vom Typ „C.D.2“.

Unten: Baustellenfahrzeug mit Kippvorrichtung auf einem Fahrgestell „C.D.2“, Nebenreihe, von oben: Karosserierahmen auf Fahrgestell „C.D.3“.

Oben: Bus des Karosseriebauers Carrus,

im Jahre 1936 auf ein Fahrgestell „M 24“ aufgebaut.

Kaufwagen „G 60“ mit einem „Gangregulator“ von Gohin-Poulenc.

1938 wurde dieses Halbketten-Milchlieferfahrzeug „Unic-Nigresse P 147“ für das Pionierkorps typgeprüft.

siert. Ferner machte man größte Anstrengungen, um auch den Absatz im Ausland zu steigern, zunächst vor allem in den Kolonien und in den französischsprachigen Ländern. In jenen Jahren machte die Nutzfahrzeugfertigung, obwohl sie schon gesteigert worden war, gegenüber der Pkw-Produktion noch nicht einmal 20% der Gesamtproduktion von Unic-Fahrzeugen aus. Im Hinblick auf eine mögliche Weiterentwicklung kaufte Unic 1930 einige Werke auf, erhöhte das Grundkapital auf 14.550.000 Francs und nahm die neue Firmenbezeichnung „Société Nouvelle des Automobiles Unic“ an. Obwohl die amerikanische Wirtschaftskrise von 1929 gerade anfang, auch auf die europäischen Länder übergreifen, kam es ausgerechnet in jener Zeit auch in Frankreich zum bahnbrechenden Vorstoß der Dieselmotoren.

Während einige französische Hersteller sich für den Erwerb von Fertigungslizenzen für „Junkers“- oder „Saurer“-Motoren entschieden, gab Unic den Dieselmotoren von Mercedes-Benz den Vorzug. Die Lizenz wurde jedoch nicht direkt bei Mercedes, sondern über die Gesellschaft „C.O.D.R.A.“ (Compagnie des Diesel Rapides) erworben, die im Besitz der Patente für Frankreich war. Deshalb erhielten 1931 die ersten mit den neuen Dieselmotoren ausgestatteten Unic-Fahrgestelle die Bezeichnung „C.D.“ als Abkürzung für „Codra Diesel“.

Als erstes wurden die Modelle „C.D.2“ und „C.D.3“ gebaut, beide ausgestattet mit 6-Zylinder-Vorkammer-Dieselmotor mit zweiteiligem Motorblock, Bohrung und Hub von 105 x 165 mm, einem Gesamthubraum von 8.572 cm³ und einer Höchstleistung von 85 PS (bei den „C.D.3“ sogar von 90-95 PS) bei 1.600 U/min.

Die Fahrgestelle „C.D.2“ waren 2-Achser mit Radständen von 5.100 mm bzw. 4.500 mm. Die Nutzlast (einschließlich Karosserie) betrug 7,5 Tonnen bei einem zulässigen Gesamtgewicht von 12,5 Tonnen, das Zuggewicht ca. 8 Tonnen, die Höchstgeschwindigkeit je nach Gang und je nachdem, ob mit oder ohne Anhänger, zwischen 36 und 56 km/h. Bereits in den nächsten Jahren gab es auch eine „Sattel Schlepper“-Ausführung mit einem Gesamtzuggewicht von 17 Tonnen.

Bei den Fahrgestellen „C.D.3“ handelte es sich hingegen um 3-Achser



mit Radständen von 5.650 + 1.350 bzw. 4.850 + 1.350 mm, die Höchstzulast betrug 11 Tonnen und das zulässige Gesamtgewicht 17,2 bzw. 17,1 Tonnen. Die angegebene Höchstgeschwindigkeit lag zwischen 37 und 46 km/h.

Die Art des Dieselmotors, der auch bei Spezialfahrzeugen der Reihe „M“ eingesetzt wurde, brach jedoch in der Produktion der leichten und mittel-leichten LKws der Reihen „L“ und „M“ mit Gesamtzulasten zwischen 0,9 und 4,2 Tonnen logischerweise nach nicht an. Für diese Gewichtsklasse wurden weiterhin 4-Zylinder-Benzinmotoren mit verschiedenen Hubräumen verwendet.

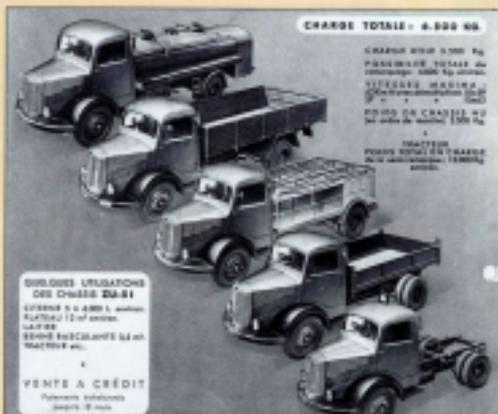
1936 gingen 4-Zylinder-Dieselmotoren mit einem Hubraum von 4.942 cm³ in Produktion, der für die ersten Lkw- und Omnibus-Fahrzeuge der später berühmten Baureihe „Z“ bestimmt war. Im selben Jahr wurden auch im Hause Unic erstmals Gasmotorenfahrzeuge gebaut, die mit Holzkohle, Anthrazit oder Halblekks betrieben wurden.

1937 stellte Unic einen Dieselmotor eigener Herstellung vor, den ersten vollständig in Frankreich entwickelten und gebauten Dieselmotor.

Komischerweise wurde auch dieser Motor mit der Abkürzung „C.D.26“ bezeichnet, auch wenn die „Codra“ damit überhaupt nichts zu tun hatte. Es handelte sich hierbei um einen leistungstarken 6-Zylinder-Vorkammernmotor mit Bohrung und Hub von 115 x 165 und einem Hubraum von 10.283 cm³, mit dem drei verschiedene Fahrzeugtypen ausgestattet werden sollten, deren zulässiges Gesamtgewicht zwischen 15,6 und 19,0 Tonnen betrug und die alle mit 8-Gang-Getrieben plus Rückwärtsgang ausgestattet waren. Die Pkw-Produktion ging inzwischen zugunsten der Nutzfahrzeuge immer mehr zurück. Ein Beweis hierfür ist die Tatsache, daß Unic am Vorabend des zweiten Weltkrieges nur noch 3 Fahrzeugtypen für Pkw anbot (mit 4- und 6-Zylinder-Benzinmotoren), hingegen 32 Fahrzeugtypen für Transportfahrzeuge. Diese waren unterteilt in 11 Modelle mit Benzinmotoren (jeweils mit 4 Zylindern), 13 mit Dieselmotoren (mit 4 und 6 Zylindern) und 8 mit Gasmotorenmotoren (ebenfalls mit 4 und 6 Zylindern).

Aufgrund der Ereignisse wurde auch mit der Produktion von Ambulanz- und Militärfahrzeugen begonnen.





Hierbei sind die „Halbkettenfahrzeuge P 107“ besonders erwähnenswert, die ab Ende 1937 aufgrund eines Abkommens mit der „Société d'exploitation Kégresse“ gebaut wurden, die das Patent für die Bezeichnung „Kettenfahrzeug“ besaß.

Die Armee kaufte verschiedene Ausführungen des „P 107“ sowie der Nachfolgersversion „TU“, die ebenfalls mit Benzinformotoren ausgestattet war. Zwischen 1938 und 1940 wurden von diesem sehr leistungsfähigen Halbkettenfahrzeug 3.276 Stück produziert, die fast alle für die Armee bestimmt waren mit Ausnahme weniger Einheiten, die an Brandschutzeinheiten ausgeliefert wurden.

Bei Ausbruch des Krieges wurde die Produktion ziviler Lkw abermals unterbrochen, wiederum, um mit der Produktion von Artilleriegeschossen zu beginnen. Am 3. Juni 1940 jedoch wurde die Fabrik stark bombardiert, und einige Tage darauf erfolgte die Besetzung durch die deutsche Wehrmacht.

Nur wenige Monate später konnte in Puteaux nach mühsamer Arbeit die Produktion unter Aufsicht der Besatzungstruppen wieder aufgenommen werden.

Im Bereich der zivilen Transportfahrzeuge erfolgte nur sehr begrenzt die Produktion von Fahrzeugen mit Generatormotoren sowie die Montage von Gasgeneratoranlagen, auch auf Fremdfahrzeugen. Um die Verteilung der eingekauften, knappen Rohstoffe abzustimmen und um Ordnung im Bereich der Pkw-Herstellung zu schaffen, schuf die Regierung des besetzten Teils Frankreichs behördlicherseits eine Art Konsortium der verschiedenen noch bestehenden Automobilhersteller.

Zunächst wurde diese Gruppierung „Groupement Français de l'Automobile“ (Abkürzung „G.F.A.“) genannt, später, nach einigen Änderungen unmittelbar nach Kriegsende, erhielt sie die Bezeichnung „Société Générale Française de Construction Automobile“.

Für die Chronik ist hinzuzufügen, daß diese Organisation mit den Jahren an Bedeutung verlor und 1961 definitiv aufgelöst wurde.

Als schließlich auch der zweite Weltkrieg beendet war, wurde bei Unic ganz allmählich und mit mannigfaltigen Schwierigkeiten die Produktion wieder aufgenommen. Es wurde jedoch beschlossen, den Pkw-Bereich



endgültig aufzugeben, und sich ausschließlich der Nutzfahrzeugherstellung zu widmen.

Im Oktober 1944 wurde eine neue Fahrgestellreihe unter der Bezeichnung „ZU“ vorgestellt, die über einen völlig neuartigen 4-Zylinder-Dieselmotor verfügte mit Bohrung und Hub von 115 x 150 mm. Dieser Motor wurde jedoch fast sofort durch Erweiterung der Bohrung auf 118 mm geändert, wodurch der Hubraum auf 6.560 cm³ vergrößert wurde.

1946 ging auch ein 6-Zylinder-Dieselmotor mit denselben Bohrungs- und Hubwerten wie der Benzinmotor in Produktion, dessen Hubraum 9.840 cm³ betrug.

Die mit 4-Zylinder-Motoren ausgerüsteten Fahrzeuge hatten ein zulässiges Gesamtgewicht zwischen 9 und 12 Tonnen, die mit 6-Zylinder-Motoren hingegen zwischen 13 und 16 Tonnen (einschließlich der Sattel-schlepperausführungen).

Mittlerweile leisteten die 4-Zylinder-Motoren zwischen 85 und 110 PS, die 6-Zylinder-Motoren zwischen 120 und 150 PS, ja sogar bis zu 180 PS, als 1955 eine Ausführung mit Kompressor herauskam. Inzwischen jedoch, d.h. im Jahr 1949, wurden Modernisierungen im gesamten Produktionsbereich der Unic-Werke notwendig. Die dafür notwendigen Investitionen jedoch überstieg die finanziellen Möglichkeiten des Unternehmens. Da erhielt Unic Hilfe durch „SIMCA“ (Société Industrielle de Mécanique et Carrosserie Automobile), ein Unternehmen, das am 2. November 1934 in Nanterre (Paris) auf Initiative von Commandator Pigozzi gegründet worden war zur Montage und für den Vertrieb einiger „Fiat“-Pkw-Modelle in Frankreich. Später entwickelte und baute SIMCA, noch immer in enger Verbindung mit dem Turiner Automobilhersteller, auch eigene Pkw.

Simca brachte Unic nicht nur Kapital, sondern auch verschiedene Werkzeuge und Maschinen ein. Diese zunächst rein wirtschaftliche Bindung wurde rasch enger; bis schließlich eine Vereinbarung getroffen wurde, aufgrund derer Unic zum „Nutzfahrzeug-Bereich“ von Simca wurde.

Dies geschah 1952, und zwei Jahre später erwarb Simca mit Wirkung ab dem 1. Januar 1955 auch die Unternehmensbereiche der „Ford France“. Darsuffolgt zunächst in Poissy und dann auch in Suresnes die Produkti-



on sogenannter „Misch“-Fahrzeuge an, die mit mechanischen Baugruppen und Teilen gebaut wurden, die teils zu Unic, teils zu „Ford Cargo“-Modellen gehörten.

Zwischen 1956 und 1966 wurden in Suresnes ca. 35.000 Lkw gebaut, die vom „Cargo“ abgeleitet waren, die meisten davon als Militärfahrzeuge in der Ausführung 4x4.

Im Frühling 1956 gab es außerdem ein weiteres wichtiges Ereignis: den Zusammenschluß von Unic und „Saurer France“.

Aufgrund der Nachbarschaft der Betriebe von Puteaux und Suresnes, ergab sich aus dieser Verbindung eine Industriezone von 105.000 Quadratmetern. Ferner machte dies den Zusammenschluß der Vertriebsorganisationen der beiden Gesellschaften möglich, so daß man über ein für damalige Verhältnisse außergewöhnlich feinsmaschiges Vertriebs- und Kundendienstnetz verfügte.

Doch zurück zum Produkt. Es wurde eine Reihe neuer Fahrerhäuser in Vollstahlbauweise realisiert, die sowohl für mit 4-Zylinder-Dieselmotoren ausgestattete Fahrzeuge als auch für solche mit 6-Zylinder-Motoren bestimmt waren, für letztere auch in „Großraum“-Ausführung und mit Schlafkoje. Im Hinblick auf die international verfügbare Verringerung des „Höchstgewichtspro-Achse“ sowie zur größtmöglichen Reduzierung des Fahrzeugergewichts wurden in denselben Jahren Fahrerhäuser mit Frontriser- und Halbfrontriser-Fahrerhäusern gebaut. Doch die charakteristischen „Schrauben“, welche die Unic-Fahrzeuge populär gemacht hatten, verschwanden keineswegs, dies gilt vor allem für den Bereich der schweren Straßenfahrzeuge.

Nebenseite, oben: Werbeflyer für die Lkw „ZU 81“ aus der Zeit unmittelbar nach dem Krieg.

Mitte: Tankfahrzeuge für Erdöltransporte auf Lastkraft-Fahrgestellen, Typ „ZU 121“ und „101“.

Unten: Militärischer Lkw von Typ „ZU 4“ aus dem Jahr 1955 mit 6-Zylinder-Motor.

Auf dieser Seite: Sattel-schlepper „ZU 160“ in der ersten Ausführung aus dem Jahr 1955; besonders bemerkenswert ist die Form mit dem typischen dreigeteilten Kühlergrill.

1960 wurde Simca, die Eigentümerin von Unic, in zwei verschiedene Gesellschaften aufgespalten: die „Simca Automobiles“ für die Produktion von Pkw und davon abgeleiteten Fahrzeugen (die später stufenweise an „Chrysler France“ abgetreten wurde) und in „Simca Industrie“, so der u.a. auch der „Nutzfahrzeugbereich Unic“ einnahm. Somit fehlten bei Unic auf einmal die früheren leichten Simca-Lkw.

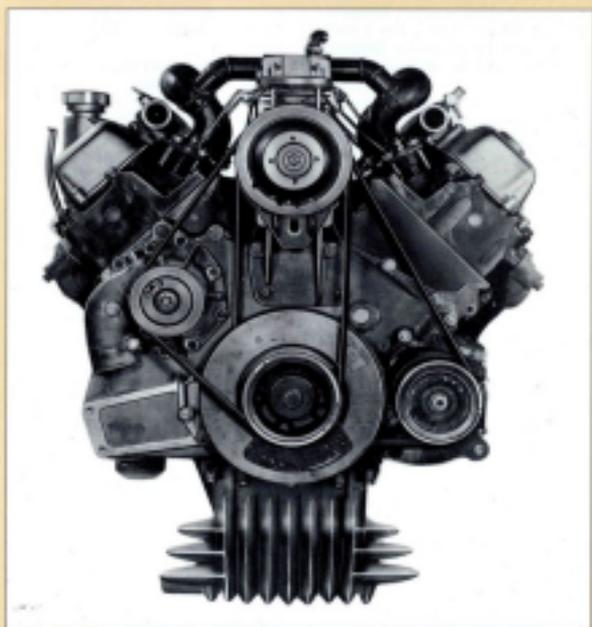
Um dem Markt eine komplette Produktpalette anbieten zu können, wurde daher 1960 beschlossen, die leichten Lkw „Fiat 615“ (Diesel-4-Zylinder-Motor mit 1.901 cm³ Hubraum und einer Nutzlast von 1,8 Tonnen) nach Frankreich zu importieren.

Ferner wurden einige Lkw von der bereits in Fiat-Besitz befindlichen „OM“ Brescia eingeführt: die Modelle „Lugetto“, „Leoncino“ und „Tigrotto“, die alle mit einem 4-Zylinder-Dieselmotor mit 4.156 cm³ Hubraum ausgestattet waren. Das zulässige Gesamtgewicht der drei Lkw-Modelle betrug entsprechend 4,25/5,6 bzw. 6,9 Tonnen.



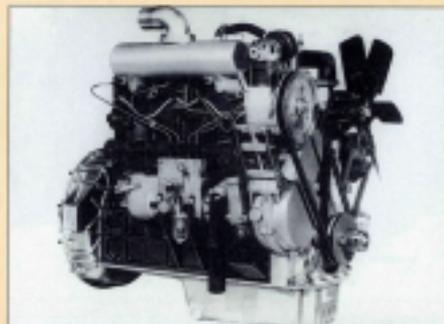
Beim Autosalon von Paris stellte Unic 1964 auf dem robusten Fahrgestell „Anard“ mit einem zulässigen Gesamtgewicht von 35 Tonnen den neuesten Diesel-8-V-Motor vor, der bei einer Drehzahl von 2.600 U/min. eine Leistung von 225 PS beachte.

Dieser mit der Abkürzung „M 62“ bezeichnete Motor war das Ergebnis von 15.000 Entwicklungsstunden, 10.000 Stunden Prüfstandsversuchen und 500.000 km Straßenerprobung. Hierzu ist zu bemerken, daß für diesen Motor die Abmessungen von Bohrung und Hub (119 x 121 mm) der früheren Unic-Dieselmotoren beibehalten wurden. Hiermit ist der 1961 vorgestellte 4-Zylinder-Motor mit 5.380 cm³ Hubraum und 115 PS bei 2.600 U/min. gemeint sowie der 5-Zylinder-Motor mit 6.730 cm³ Hubraum und 140 PS bei gleicher Drehzahl aus dem Jahr 1963. Am 16. Juni 1960 wurde „Simca Industries“ von „Fiat France“ übernommen. Zu der neuen „Fiat Franco Société Anonyme“ mit der Kurzbezeichnung „F.F.S.A.“ gehörte damit auch der „Nutzfahrzeugbereich Unic“. Daraufhin steigerten sich auch die Produktlieferungen von und nach Italien.





*Nebenansicht, oben: Der zugstarke Sattelzugschlepper vom Typ „Isuard“ bei der 41. Tour de France im Jahr 1956.
Darunter: Der 200 PS starke 8-V-Dieselmotor mit 18.100 cm³ Hubraum mit der Bezeichnung „M 62“, der beim Pariser Autosalon 1964 zum ersten Mal gezeigt wurde.
Auf dieser Seite oben links: Kastenauflauf auf „Buschhausse“-Fahrgerüst mit Haubenfahrerkabine, Modell „Saint-Cloud“.
Oben rechts: Slowa-Militärfahrzeug mit Allradantrieb von Ford-France, das bei Unic in Sureres produziert wurde.
Mitte links: Betonmischer auf Fahrgerüst „Soverna MZ 20“ mit Haubenfahrerkabine.
Mitte rechts: Sattelzugschlepper „Isuard T 270“, mit hippbarem Frontlenkerfahrerkabine.
Unten links: „Isuard 8 V“, mit Frontlenkerfahrerkabine und Sattelaufleger mit Kühlaufbau vor der Überführung in die UdSSR.
Unten rechts: Der viertausendste „Isuard 270 A“ mit 8-V-Motor, der 1968 gebaut wurde.*



1966 begann Unic mit dem Bau neuer Dieselmotoren.
 Oben links: Der Typ „32“ mit 4 Zylindern und 133 PS.
 Rechts: Der Typ „43“ mit 8 Zylindern und 200 PS.
 Mitte: Sattelauflieger „Isard“ mit Motor „M 62 S“.
 Unten: Spezialfahrzeug mit einem Langgut-Aufbau
 auf Fahrgestell „Verona“ aus dem Jahr 1968.

Wenige Monate später stellte Unic beim Pariser Autosalon auf einem „Isard“-Dreiecker 6x4 mit Frontlenkerfahrhaus in neuem Design eine Weiterentwicklung des 8V-Motors vor. Er wurde „M 62 S“ genannt und war mit einem „Saurer“-Einspritzsystem von hoher Leistungsfähigkeit ausgestattet. Er erreichte bei einer Drehzahl von nur 2.600 U/min. eine Leistung von gut 270 PS.

Nicht zuletzt, um den viertausendsten 8V-Motor in einem würdigen Rahmen zu feiern, stellte Unic ebenfalls beim Pariser Salon 1969 eine neue Generation dieses Motors vor, der mit der Abkürzung „V 85 S“ bezeichnet wurde (dieser gelangte jedoch erst ab September 1970 in den Handel): Er hatte eine Bohrung und einen Hub von 135 x 130 mm, einen Gesamthubraum von 14.880 cm³ und leistete bei 2.400 U/min. 340 PS.

Inzwischen war im Hause Fiat in Turin im Rahmen einer kompletten Umstrukturierung beschlossen worden, eine Nutzfahrzeug-Division zu gründen, in die logischerweise auch Unic eingegliedert wurde. Der Austausch von Fahrzeugen und Teilen zwischen Frankreich und Italien verdichtete sich dadurch auch mehr. Auch bestimmte Produktionslinien wurden aufgeteilt: So wurde u.a. beschlossen, Fertigungen der Werke Unic Puteaux-Suresnes teilweise nach Trapano zu verlagern, einem bedeutenden Bahnverkehrs-knotenpunkt, ca. 30 km von Paris an der Straße Paris-Chartres gelegen.

Die Errichtung der neuen Fabrik ging rege voran, so daß die Nutzfahrzeug-

produktion von Putoux-Saresnes, wo letztlich nur noch die Motorenproduktion verblieb, zwischen 1971 und 1973 stufenweise nach Trappes verlagert werden konnte.

Wir müssen jedoch unbedingt daran erinnern, daß das letzte „echte“ Unic-Produkt der wunderschöne 6-Zylinder-Reihenmotor „8220“ war mit Bohrung und Hub von 125 x 130 mm, 8.572 cm³ und einer Leistung von 201 PS bei 2.600 U/min.

Mit seiner Entwicklung war bereits 1971 begonnen worden, auch wenn dieser Motor offiziell erst im September 1975 bei der Frankfurter IAA – und zwar bereits unter der Schirmherrschaft von Iveco – vorgestellt wurde.

Kurz vor der Eingliederung in die Iveco, am 18. Dezember 1974, wurde der Unternehmensbereich Unic der „F.F.S.A.“ in eine Aktiengesellschaft unter der Firmenbezeichnung „Unic-FIAT S.A.“ umgewandelt. Diese Gesellschaft brachte bei ihrer Eingliederung in die Iveco, des neuen multinationalen Konzerns, folgende Werke auf französischem Boden ein:

- Trappes: Gesamtfläche 520.000 m², bebauete Fläche 58.000 m², 2.500 Mitarbeiter, Produktion von Getrieben und mechanischen Komponenten
- Bourbon-Lancy: Gesamtfläche 270.000 m², davon 88.000 bebaut, 1.600 Mitarbeiter, Produktion von Motoren und Lkw-Komponenten
- Fourchambault: Gesamtfläche 80.000 m², davon 47.000 bebaut, 500 Mitarbeiter, Produktion von Profilstelen und Ersatzteilen für Lkw.



Dieci verschiedene Aufbauten auf Fahrgestelle „Isuard 8 V“.
 Oben: Sattelzug „T 270“ 8x4 mit Kipperaufbau für Baustelleneinbauten.
 Mitte: Schweres Baustellenfahrzeug vom Typ „F 270“ 8x6.
 Unten: Spezialfahrzeug vom Typ „270“ 8x6, fotografiert auf dem
 Roten Platz in Moskau.