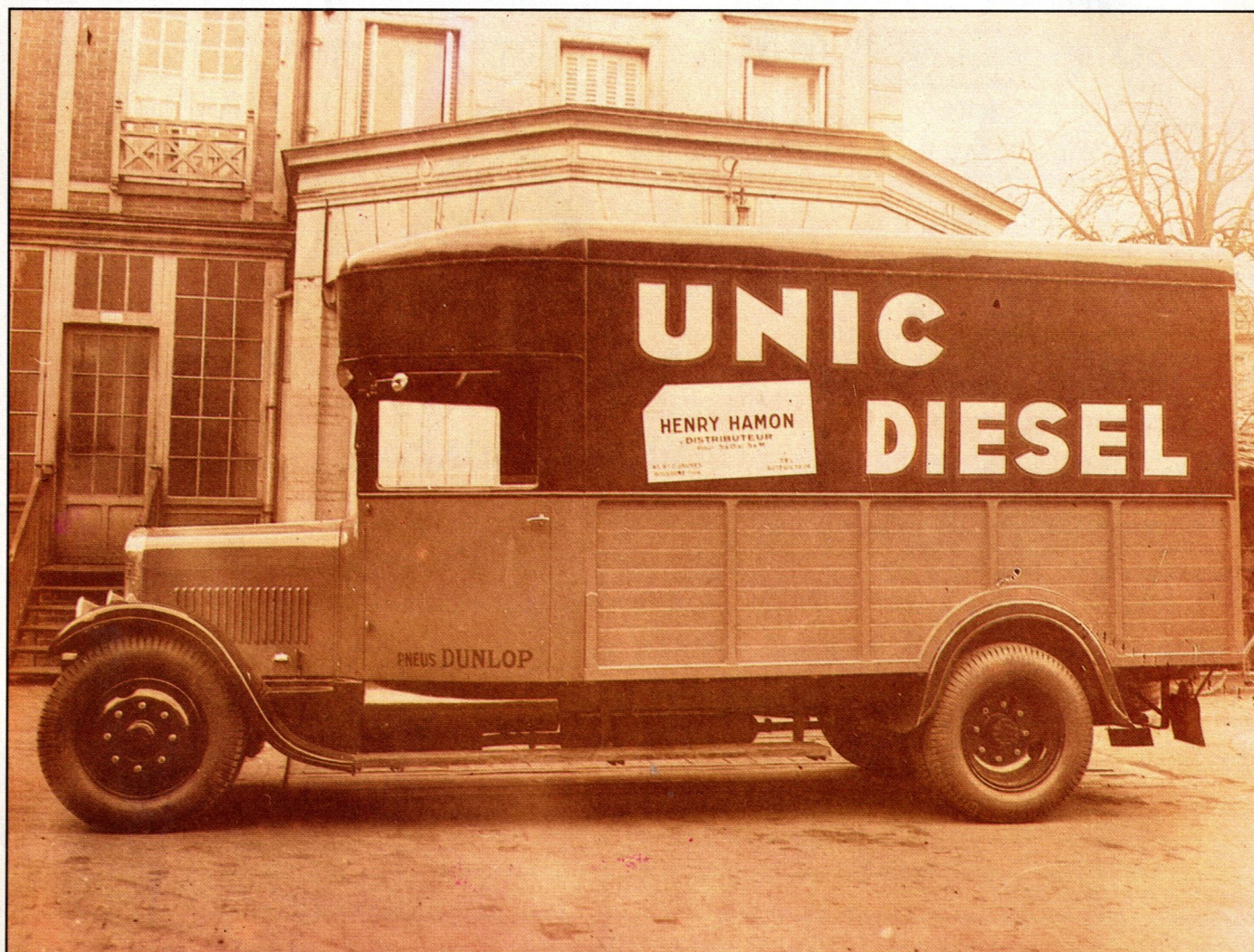


SOUVENIR

UNIC

ou l'esprit de compétition

Très ancienne marque française, Unic a durablement marqué l'environnement routier de ce pays. L'histoire contemporaine d'Unic est cependant étroitement liée à celle de partenaires puissants, tel Simca, puis Fiat, ayant abouti à son intégration dans Iveco. Unic n'en conserve pas moins un passé riche et prestigieux.



Contrairement à Bernard, Laffly, Latil, Willème ou Renault, les véhicules UNIC ne portent pas le nom de leur fondateur: Georges Richard... Et pourtant, plus que beaucoup il aurait mérité que son souvenir fut perpétué.

A 14 ans, Georges Richard se retrouve orphelin à Paris, fait trente six petits métiers dont représentant en couronnes mortuaires. Rien de bien gai, surtout qu'il ne possède pas le moindre diplôme. Heureusement ses deux frères plus âgés décident de s'occuper de lui.

L'ainé Jules, a repris l'affaire de leur père Félix.

Le second frère Félix-Maxime, de sept ans plus âgé que Georges (et plus couramment appelé Max) est diplômé de l'Ecole Centrale. C'est un passionné des techniques nouvelles qui fleurissent en cette fin de siècle et il veillera toujours à parfaire les connaissances théoriques du benjamin.

Ayant des goûts communs (n'avaient-ils pas épousé deux sœurs, Mlles Calon?) Georges et Maxime sont très liés et suivent avec passion les exploits sportifs et techniques de l'époque.

Du cycle à la voiturette

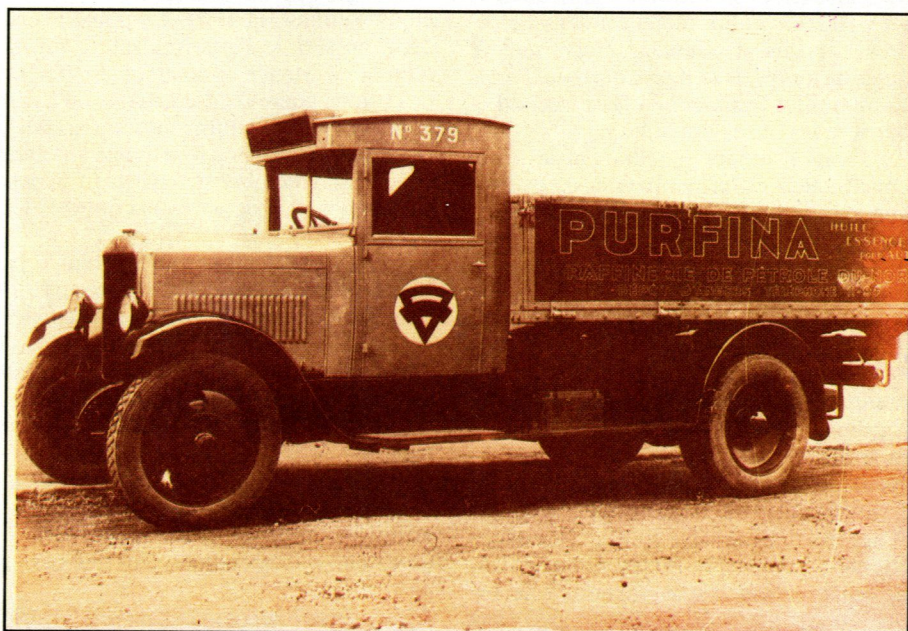
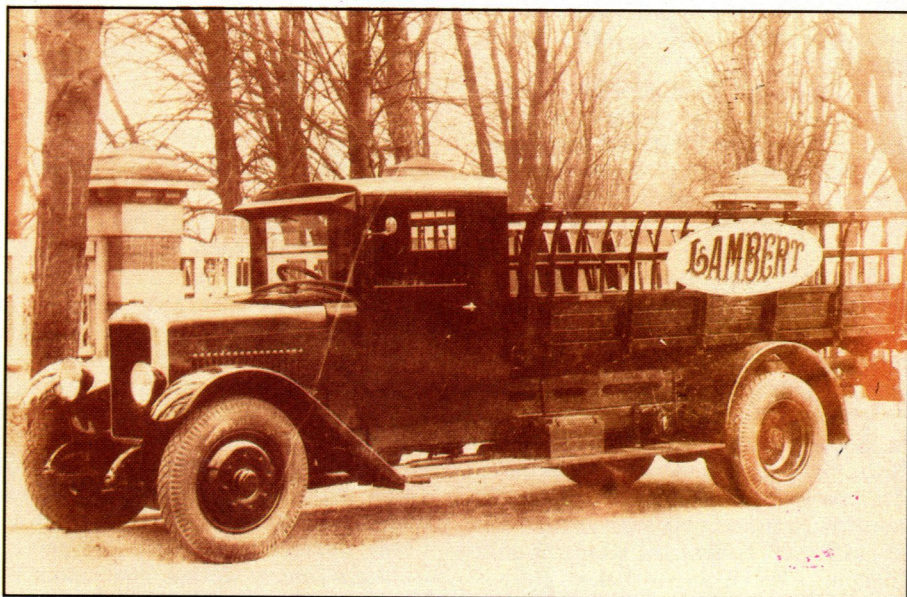
Se sachant appuyé par Max, Georges prend sa décision, il renonce à l'optique et loue un petit atelier rue d'Angoulême à Paris. Ce sera aussi le siège de la S.A. de cycles Georges Richard (au capital de 500000 F) qui sera créée en 1893. Max qui nous l'avons vu suivait de près les progrès techniques avait spécifié dans les statuts que la société s'occupait également de construction et vente de voitures automobiles.

Georges ne reste pas inactif. Meticuleux, il s'initie aux techniques de la trempe afin d'obtenir des moyeux et pédales pouvant être indéfiniment garantis. Cette passion de la qualité est rapidement payante, l'Armée et les P.T.T. lui commandent des cycles et la jeune entreprise qui a pris le trèfle à quatre feuilles comme emblème peut bientôt ouvrir deux magasins d'exposition, avenue de Wagram et rue du 4 septembre à Paris.

Et l'Automobile dans tout cela ?

Elle va exister, car comme c'était souvent le cas, à l'époque, nombreuses furent les premières automobiles dues à des fabricants de cycles, comme Rochet-Schneider à Lyon, Ceirano en Italie (qui sera à l'origine de la F.I.A.T.), sans parler des tricycles à vapeur, à pétrole ou électriques qui virent les débuts de De Dion, Bouton et bien d'autres.

Au IIIème Salon du Cycle, un emplacement était réservé aux premières "voitures sans chevaux". On y verra une voiturette Georges Richard, mue par un



moteur Benz de 3,5 ch. Nouveau succès et ce petit véhicule baptisé "Poney" sera fabriqué jusqu'en 1902, sous les carrosseries les plus diverses, tonneau, landalet, Duc etc. Parmi un des premiers clients de marque: le Sultan du Maroc!

Le capital de la société est porté à 1 million de F en 1897 et un paragraphe stipule qu'elle fabriquera "tous mécanismes moteurs et pièces détachées"... Un accord sera alors passé avec la société belge Vivinius pour étudier un moteur plus puissant.

Le temps des courses

La passion avec laquelle le public s'était intéressé aux courses cyclistes s'accroît encore à l'apparition des premières confrontations automobiles. La presse n'est pas en reste dans ses compte-rendus, et les constructeurs conscients de l'immense impact publicitaire de telles rencontres ne ménagent pas leurs efforts pour y prendre part.

Au Paris-Dieppe de juillet 1894, Georges et Max courent sur un Duc et un Buggy de 2 ch. Max termine 11^e devant des voitures plus puissantes, mais Georges abandonne à mi-parcours sur ennui de bougie. Peu après il créera ses propres bougies et prendra aussi un brevet pour un système améliorant l'embrayage par courroies.

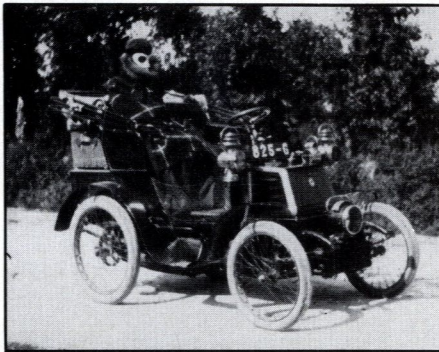
En 1898, à lieu Marseille-Nice. Georges et Max remportent leur catégorie (voiturette) devant Labouré sur Maison Parisienne. Au pack Georges sympathise avec un concurrent malchanceux sur Panhard le docteur Paul (En réalité Henri de Rothschild), dont nous aurons l'occasion de reparler. Et, à l'Exposition Internationale des Automobiles qui se tient dans le jardin des Tuileries et réunit 77 constructeurs (déjà) Georges Richard présente deux modèles: sa voiturette améliorée et un châssis avec un moteur à deux cylindres opposés et allumage électrique. A quelque temps de là il prend part au Paris-Rambouillet Paris et se classe second... derrière les frères Renault.

Ces bons résultats encouragent le jeune constructeur et lui permettent de trouver des appuis financiers auprès d'un Genevois, Bentz Audéoul et du Français Molinos, directeur d'une compagnie de matériel ferroviaire à Ivry-Port qui cèdera une partie de ses terrains pour l'implantation d'une nouvelle usine. Celle-ci est rapidement édifiée et les 5000 m² de bâtiments reçoivent bientôt un matériel ultra moderne qui sera desservi par 300 ouvriers.

Nous arrivons à l'an 1900. La nouvelle firme s'intitule désormais "Sté des Anciens Etablissements Georges Richard" et avec le Poney se lance dans la construction d'une version "électrique" mais aussi de modèles bicylindres

UNIC

l'esprit de compétition



En 1901 la marque Unic n'existe pas encore, mais G. Richard sort ses premières voitures.

de 7 ch dont seront tirées des versions véhicules de livraison et camions de 8 et 10 ch.

Un nouveau personnage a fait son apparition à Ivry-Port: Henri Brasier, un brillant ingénieur de 38 ans qui a été aux Chemins de Fer et aussi chez Mors. A l'âge de 22 ans, il a construit une voiture à vapeur primée à l'Exposition Universelle de 1889 et en 1897, a réalisé une 6 ch 4 cyl en V (70 x 110) avec allumage par rupteur pour Mors alors imbattable en course.

Avec Georges Richard il prépare une 14 ch qui à sa première sortie à Tours remporte la victoire... devant la 14 ch des frères Renault puis réitère peu après à Château-Thierry devant une redoutable Darracq.

Nous sommes en 1903. Le grand événement en sera le Paris-Madrid de sinistre mémoire. Menée à un train d'enfer sur des routes guère meilleures que du temps de Levassor, la course dut être arrêtée à Bordeaux par les Pouvoirs Publics... après qu'on eut dénombré sept morts (2 pilotes, 3 mécanos, 2 spectateurs) et quinze blessés.

Parmi eux Marcel Renault. Aveuglé par la poussière, il manque un virage près de Couché-Verac et succombera à ses blessures. Presque au même moment non loin d'Angoulême George Richard voulant éviter un spectateur éméché titubant sur la route franchit le talus et sa voiture se retourne.

Pendant sa longue convalescence, Henri Brasier s'est fait nommer directeur puis administrateur et les Richard-Brasier continuent d'accumuler les succès en course.

Ainsi, après l'hécatombe du Paris Madrid,

les courses de vitesse ayant été interdites en France, la Coupe Gordon Bennet a lieu en Allemagne. Théry et son mécano Muller sur sur Richard Brasier la ramèneront triomphalement en France.

L'année suivante, cette même coupe est disputée pour la dernière fois sur un circuit proposé par les frères Michelin près de Clermont-Ferrand. Devant une meute de Mercedes, F.I.A.T. Wolseley, Napier Pope-Toléro et Locomobile sans oublier les grandes marques françaises, Théry et Muller réitèrent leur exploit et la Coupe se trouve aujourd'hui au siège de l'A.C.F. Mais les frères Richard ne peuvent plus s'entendre avec Henri Brasier qui a un caractère trop autoritaire. L'association est rompue et Henri Brasier reste seul maître d'Ivry-Port. Auparavant, Max prévoyant avait créé l'éphémère marque Ajax (cycles et voiturettes) rue Saint-Maur, et Georges viendra le rejoindre.

La chance tourne pour Henri Brasier également dont les voitures n'obtiennent plus que des places d'honneur en course. La guerre arrive pendant laquelle il construira des moteurs d'avion Hispano-Suiza sous licence. La paix revenue, il commettra l'erreur de ne présenter que des voitures haut de gamme en un temps où on recherchait l'économie. Sa firme connaît des difficultés et doit s'associer pour devenir Chaigneau-Brasier en 1925. Trois ans plus tard, Brasier présente un remarquable projet: un 8 cylindres en ligne de 3 litres en traction avant!... Sans succès car la crise arrive et la marque disparaît en 1930. Henri Brasier décèdera en 1940.

Le redémarrage à Puteaux

Mais revenons à Georges Richard convalescent et amer, qui se repose chez lui rue Saint Maur et ne veut voir personne. Pourtant un beau matin de juin 1904, un visiteur inattendu se présente: Henri de Rothschild. Il sait ce qui s'est passé à Ivry-Port, et veut aider Georges Richard auquel il témoigne confiance et amitié.

Lui aussi possède des terrains, notamment à Puteaux où attirés par les facilités fluviales se trouvent déjà Darracq, De Dion, Vinot Deguingand et Charron. Un accord est vite conclu et une nouvelle société constituée "Georges Richard et Cie", qui s'installe quai National.

Georges Richard est transfiguré. Pendant sa longue immobilisation il a beaucoup réfléchi, imaginé... mûri aussi et, comme Louis Renault, décidé de ne plus prendre part lui-même aux courses, ayant la responsabilité d'une entreprise. Il a pour celle-ci des vues nouvelles et très en avance pour l'époque...

La naissance d'Unic

Il veut construire des véhicules simples et

fiables de cylindrée moyenne et dont les organes seraient le plus possible communs à plusieurs modèles, voitures particulières et utilitaires, d'où avec l'idée, le choix de la marque: Unic.

Georges Richard se lance dans le travail avec ardeur. Il a fait appel à son frère Max et en quelques mois tous deux réalisent le type A1 un bi-cylindres verticaux (100x110 mm) donnant 10 HP à 1080 tr/mn. Il est rapidement suivi du A2 à châssis rallongé.

Devant la demande, sortent bientôt des 4 cylindres (87x110) de 14 HP, les types B1 et B2. A noter que tous ses modèles ont avec la même présentation (capot radiateur) les mêmes organes, allumage, carburateur, boîte à vitesse avec une option pour trois ou quatre vitesses. Une belle prescience de la rationalisation des productions!

Avec de tels principes, la gamme peut rapidement s'étoffer et dès 1908, la firme Unic qui a reçu de nombreuses distinctions aux Expositions et exporte aux colonies et à l'étranger peut être fière de son catalogue: 12 HP (2 cylindres), 16 HP (4 cyl.), C1 de 12/14 HP B1/B2 de 16/20 HP avec option de boîte à 3 ou 4 rapports et enfin le type D1 déjà existant en ambulances et bus d'hôtel se voit renforcé d'un modèle de 24/30 HP à châssis extra long pour camions et cars, lequel pourra bientôt bénéficier du premier six cylindres de la jeune marque: le F1 (85x120 mm) donnant 35 ch.

La capacité de charge s'accroît également et est passée de 800 à 1200 puis 1450 kg, tandis que le premier camion le H24 pourra emporter une charge de 2500 kg.

Taxis et camionnettes

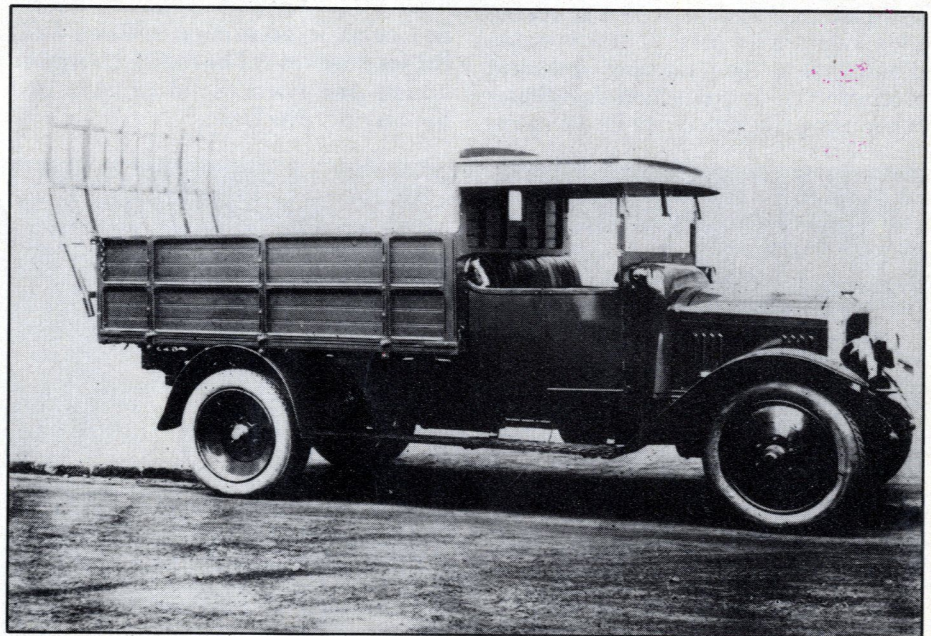
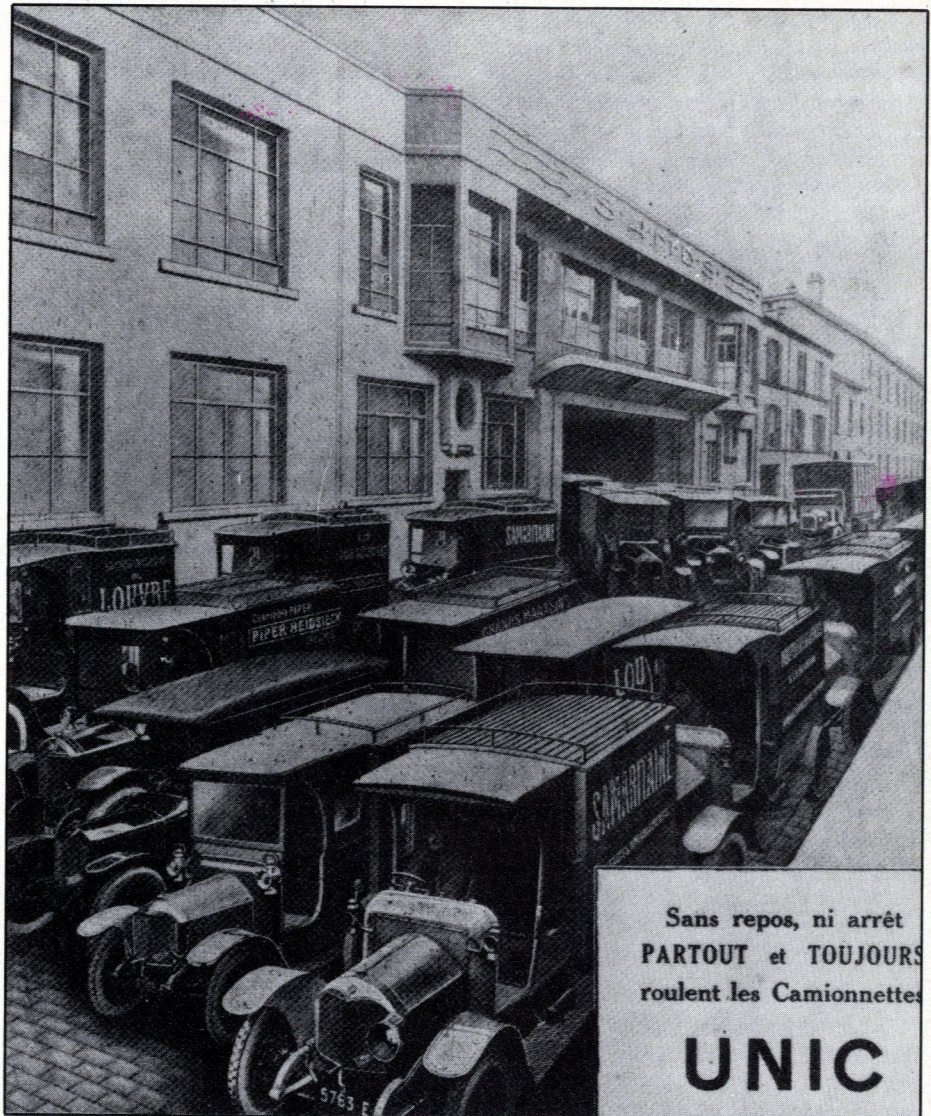
Une importante commande de châssis 16/20 HP qui seront carrossés en taxis pour la Principauté de Monaco a confirmé Georges Richard. Il présente un modèle économique (10HP) et vaste à la fois au concours du "Public carriage office" de Londres qui remportera le premier prix de sa catégorie.

Le succès est immédiat et il y a de quoi être légitimement fier car si en cette fin 1908 sur les 2442 taxis londoniens plus de 2000 sont français, on compte parmi eux 417 Unic.

Ce début de pacifique invasion de la froide Albion deviendra un triomphe quand en 1924 la publicité Félix Jobbé-Duval fera état de 5000 Unic circulant dans les rues de Londres et capables d'assurer comme les chevaux des fiacres 15 ans de service.

Autre succès de Georges Richard les camionnettes notamment le type charette normande qui fera le bonheur des agriculteurs... et plus tard des brocanteurs.

En France aussi, les taxis Unic sont bien accueillis. Ils équiperont deux compa-



Dans les années vingt, Unic s'oriente déjà très nettement vers la production de véhicules utilitaires, avec des châssis de moyen tonnage de 1400 et 2200 kg de charge totale.

gnies, la Parisienne d'Automobiles et Météor et au début de la Grande Guerre partageront la gloire des Renault, De Dion-Bouton et autres Clément Bayard, d'avoir trimballé en renfort pour la bataille de la Marne nos Poilus et leurs fourbis.

C'est alors que dans les ateliers les femmes ont pris la place des hommes partis au front. A Puteaux, on fabrique comme partout des obus de 75 et aussi quelques grosses voitures pour l'Etat Major. L'excellent modèle type B8 série A (17 HP) qui avait fait ses preuves en véhicule de livraison est commandé en grand nombre par l'armée en ambulance et Georges Richard qui n'a plus assez de personnel les fera fabriquer par son voisin l'ancien champion cycliste et automobile Charron installé rue Ampère à Puteaux.

Sur la fameuse "Voie Sacrée" lors de la bataille de Verdun, les camions Unic C9 de 12 HP et B8 de 17 HP) font partie avec les CBA Berliet, De Dion, Ariès et Rochet Schneider de l'incessante noria qui permit la victoire finale.

La fin d'un pionnier

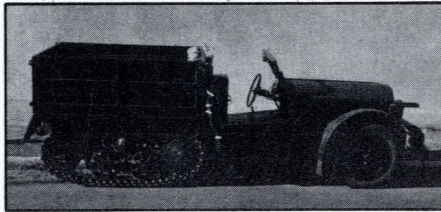
Le travail reprend à Puteaux où Georges Richard pour surmonter sa douleur fait preuve malgré son infirmité d'une fébrile activité.

Henri de Rothschild toujours fidèle est encore là. Le capital est porté à 7500000 F et dès 1920 sort un modèle économique J 3, un 4 cyl (65x110) de 8 ch pouvant emmener 800 à 1200 kg.

D'ailleurs la première publicité parue en 1919 dans la presse est claire: "Les camionnettes Unic s'imposent parce que solides économiques, légères, elles passent partout. Elles ont aidé à la guerre, elles aident à la paix..." "La vocation d'utilitaires d'Unic est ainsi nettement précisée et si la production de voitures continuera, elle sera de moins en moins

UNIC

l'esprit de compétition



Le camion semi-chenillé Unic TU 1 de 1940 se distinguait par sa faible hauteur (1,3 m).

importante, vivant sur l'acquis pour ne reprendre vraiment qu'en 1933 avec la sortie du type "U" en 4 et 6 cylindres dans des puissances de 11,12 et 17 ch avec boîte 3 et 4 vitesses ou boîte Cotal. Elle sera définitivement arrêtée en 1937 avec un type rallongé (U-CL) dont un exemplaire est exposé à Trappes dans le grand hall d'Unic Iveco avec plusieurs véhicules anciens de la marque dont un rarissime tracteur d'artillerie à chenilles Unic-Kégresse type P 107 de 1938.

S'il ne pilote plus en course, Georges Richard qui est partout à la fois dans l'entreprise essaye lui-même les prototypes. Le 8 juin 1922, il part pour Rouen où il a rendez-vous avec un concessionnaire, auquel, il veut présenter le premier véhi-

Le Cargo, ici en version militaire 4x4, fut un camion à l'héritage chargée: conçu par Ford, il fut produit par Simca puis par Unic.

cule de la série à l'étude: la "L". Voulant tester le nouveau système de freinage (sur les roues avant il effectue plusieurs essais satisfaisants puis se range sur le bas côté de la route pour prendre quelques notes. Le sol s'effondre soudain et la voiture se retourne. Ses occupants sont blessés, Georges Richard a une fracture du bassin. Transporté dans une clinique de Rouen il y décédera trois jours plus tard à cause de l'incroyable maladresse d'un chirurgien. Pressentiment de sa disparition et de celle de son fils Jean un an plus tard?... Georges Richard avait su s'entourer depuis longtemps de cadres de valeur comme Georges Dansette ancien coureur sur voitures Bardon et chef des essais, Gabriel Dubreuil et surtout Georges Dubois son plus proche collaborateur, un ingénieur des Arts et Métiers, lequel sera choisi pour lui succéder.

Toujours plus d'utilitaires

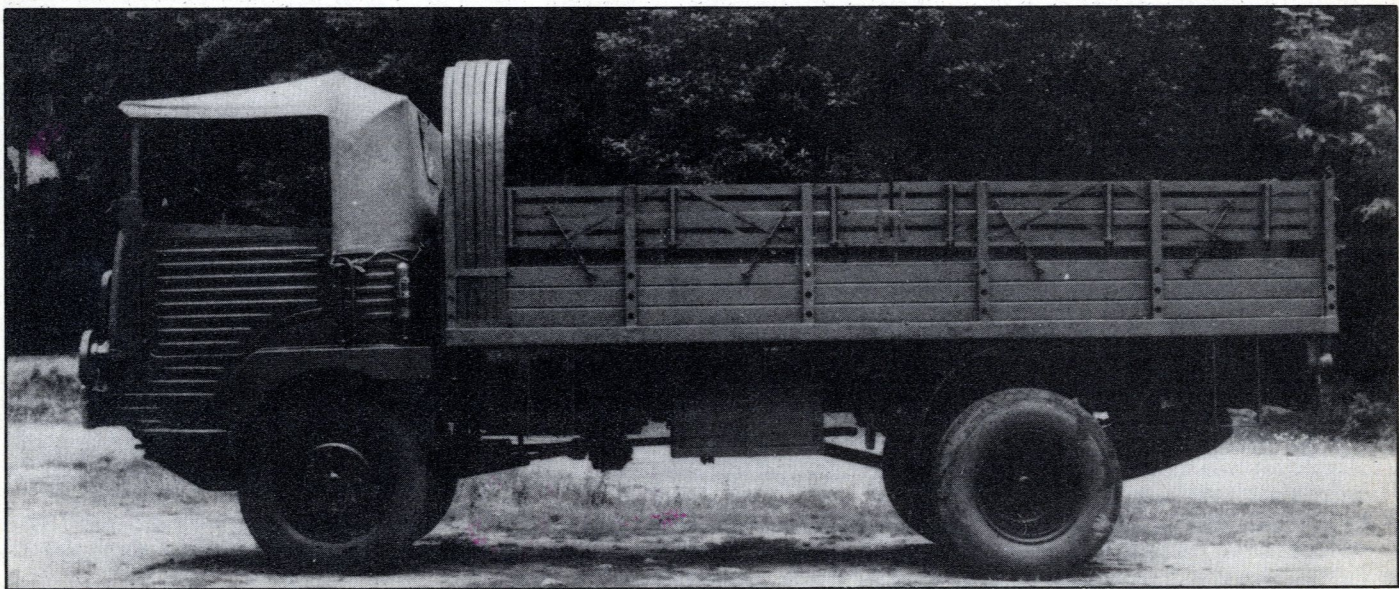
Georges Dubois entend poursuivre l'œuvre de son prédécesseur et lance cette même année la série L.

Les types L1 et L2 ont en version tourisme un 4 cyl développant (70x120 mm) 27ch tandis que la version sport (72,8 x 120) donne 34 ch qui lui font allègrement dépasser les 100 km/h.

A partir du type L3 les modifications intéresseront surtout la présentation et les équipements jusqu'au type L9 qui sera une camionnette d'une charge utile de 1400 kg (et de 900 kg en série F). La L11 D2 pourra emporter 1600 kg et la L11 D 2R 1800 kg.

Cette série L de 9, 10 et 11 ch fiscaux connaîtra un grand succès et ses multiples développements lui permettront d'être fabriquée pendant douze années.

La fin des Années Folles est le temps des capots qui s'allongent démesurément,



bref du 8 cylindres en ligne. Toutes les firmes en ont au moins un à leur catalogue, de la petite Amilcar à l'énorme Renault en passant par la Panhard et bien d'autres. Pour ne pas être en reste Unic sortira en 1928 son 8 cylindres en ligne: le type H3 (63x100 mm) de 2493 cm³ de cylindrée et 14 ch fiscaux.

Ce modèle sera amélioré l'année suivante et son alésage augmenté (65x100 mm) lui donnera une cylindrée de 2654 cm³ pour 15 ch de puissance administrative.

Les années trente

En ce début des années 30 la demande en véhicules utilitaires s'accroît. L'armée en a de plus en plus besoin pour assurer son intendance sans parler des véhicules spécifiquement militaires (chars, tracteurs chenillés, véhicules tout terrain etc.) tandis que la mise en valeur des colonies où le rail ne peut évidemment encore être utilisé partout requiert de plus en plus de moyens de transport: marchandises et voyageurs, camions et cars.

Malheureusement, c'est aussi le temps où le prix élevé de l'essence importée et durement taxée (tiens déjà?) constitue un frein au développement du transport routier.

Alcool, "carburant national", gazogènes et autres énergies de remplacement sont bien proposés par les pouvoirs publics mais leur rendement est loin de donner satisfaction.

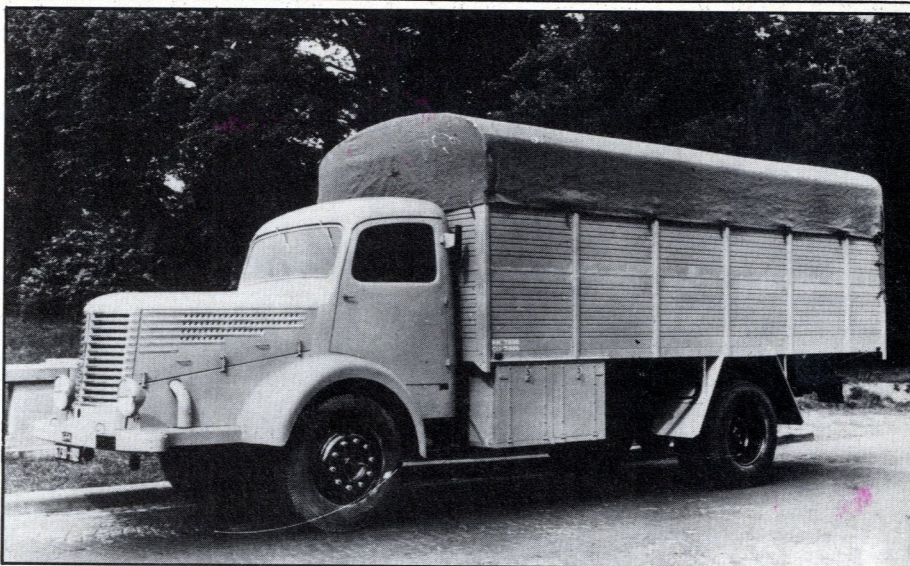
Heureusement un nouveau venu, le moteur à huile lourde dû à l'allemand Rodolphe Diesel a fait son apparition de l'autre côté du Rhin où M.A.N., Mercedes-Benz, Deutz et Büssing ont commencé à l'utiliser à la satisfaction générale.

En France, le moteur diesel était aussi très sérieusement étudié par Renault et déjà mis en service par Saurer, puis par Berliet sur ses GBAC et GDEH (système Acro). Les moteurs Peugeot-Junkers étaient utilisés par Willème et Laffly tandis que Bernard après avoir essayé le C.L.M. adoptait le Gardner anglais.

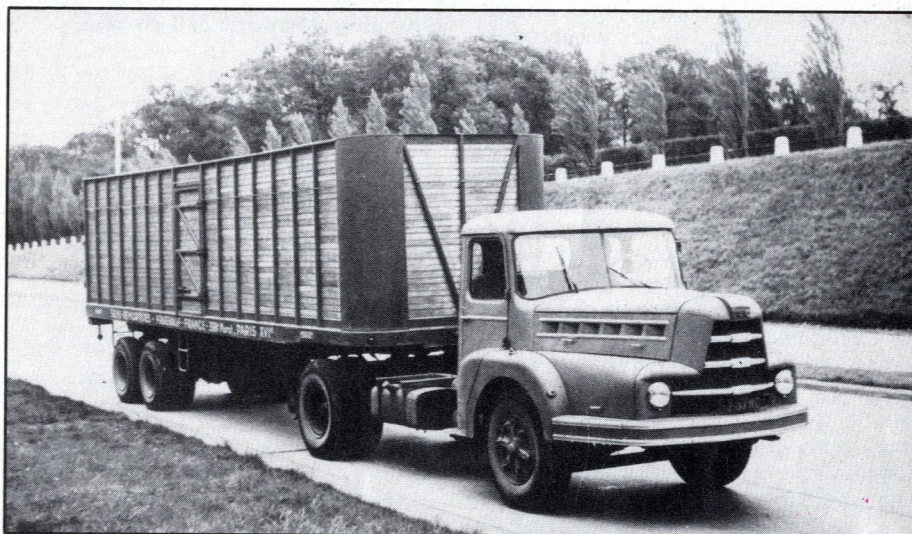
Devant la longueur des études nécessaires pour ce type de moteur encore nouveau (et aussi les déboires rencontrés par certains constructeurs trop pressés...) on décida chez Unic de se rallier à une solution de sagesse et de faire d'emblée un bon choix.

Celui-ci se portera pour commencer sur le Mercedes (diesel) 6 cylindres en ligne type OM5 de 90 ch. Fabriqué sous licence par l'usine de Puteaux, il sera installé dès 1932 sur les châssis type CD2 (deux essieux) et CD3 (trois essieux).

Côté camionnettes, la série M "surbaissée" prend la suite de la L cette même année. Les M 98-0 de 2800 kg de C.U. et M 98-OR de 3200 kg sont animées par le même moteur 4 cyl essence (85x140 mm) de 15-18 ch et l'année suivante sortent les



Au lendemain de la dernière guerre, Unic se consacre entièrement à la fabrication de camions et sort une nouvelle gamme de véhicules à cabine à capot, entraînée par ses propres diesels.



Un grand classique d'Unic, le ZU 120 de 1955 et sa très typique cabine. Ce tracteur affichait une puissance de 150ch. Une version porteur existait aussi.



Le camion de moyen tonnage Bonhomme utilisait une cabine Saint Cloud. Cette cabine fut longtemps conservée pour les versions capot des séries Vosges. Un modèle 4 x 4 fut également proposé.

M 14 (90x140 mm) et 14 ch de 3000 kg
M 902 (80x130 mm) de 12-15 ch et d'une
charge de 2000 kg et bientôt M 8 C2
pouvant emmener 3750 kg.

L'escalade vers le poids lourd

Pour combler le "trou" existant entre les camionnettes essence de 3750 kg et le C D2 de 7 tonnes, les dirigeants d'Unic décident d'étoffer la gamme diesel pouvant emporter 5 à 6 tonnes de charge. Il donnera naissance dès 1933 à la série M 24T qui connaîtra un vif succès et sera souvent habillée en autocar par des carrossiers comme Currus ou un débutant nommé Heuliez...

Et côté poids lourd, la gamme continue de s'étoffer vers le haut. Les CD 2 et CD 3 de 6000 et 8000 kg sont complétés de 1933 à 1935 par les CD 2 S (de 10000 kg), CD 31 (15000 kg) et CD 3B (12000 kg) qui tous utilisent le même moteur 6 cyl. (105x165 mm) de 23 ch fiscaux accouplé à une boîte à quatre rapports.

Quelques modifications et un accroissement de l'alésage (115x165 mm) permettront une augmentation de la puissance (27 ch fiscaux donnant les types CD26 (10000 kg) et CD 12 (12000 kg), qui permettront à Unic (prudent) de s'affranchir de la licence Mercedes.

A partir de 1935 sort la gamme Z animée par un moteur 4 cyl de 110x130 mm de 13 ch fiscaux avec possibilité de boîte à 5 vitesses et qui sera intensément utilisée en fourgons et aussi en autocars.

En 1937, comme la plupart des constructeurs, Unic s'intéresse au gazogène. Ce sera la série G, caractérisée par un nouveau moteur 4 cylindres 110x120 mm de 12/13 ch fiscaux et d'une charge utile de

UNIC

l'esprit de compétition



L'Izoard 270 de 1966, recevait une évolution du V8 atmosphérique Unic développant 270 ch SAE.

3500 kg (G 35), 4500 kg (G 45M)
4000 kg (G 40 et G 40A) et 5000 kg (G 50 M et M2).

Un 6 cylindres (115x165 mm, l'ancien CD 26) de 27 ch et 10000 sera également proposé et tous ces modèles du "temps des restrictions" seront commercialisés jusqu'en 1941.

Les dernières camionnettes

Les camionnettes à essence sont de plus en plus concurrencées par les petits diesels qui apparaissent un peu partout notamment chez Peugeot et Citroën.

Une nouvelle série, la S, est présentée à partir de 1935. On y trouve la S 18 de 11 ch (72,8x120 mm... l'ancien moteur des L3 de 1922 qui servira également pour les premières voitures U4 B et L de la même époque!), la S 25 (80x130 mm) 12-15 ch et les S 33 et S 45 (90x140 mm) dans des puissances respectivement de 17-20 ch et 14 ch pour des charges utiles allant de 1300, 2500, 2700 et 3750 kg. Ce seront les dernières camionnettes d'Unic. La guerre interrompra leur fabrication qui ne sera pas reprise à la Libération.

Les années sombres

Au début de la seconde guerre mondiale, Unic fabriquera près de 3300 chenillettes du type P 107., tracteurs d'artillerie à chenilles Kégresse, moteur 4 cylindres (100x110 mm) de 13 ch.

Ils connaîtront une carrière mouvementée et se retrouveront un peu partout: en Norvège, en Angleterre, en Afrique du Nord, puis sous le drapeau allemand, sur le front russe, au Fezzan, en Tripolitaine et les rescapés seront récupérés par les FFI.

Un intéressant véhicule à chenilles avait été mis au point chez Unic en 1940, le TU. Animé par un 4 cyl (80x107 mm) de 12 ch, il était remarquable par sa maniabilité et sa faible hauteur (1,30 m) lui donnant de remarquables facilités d'esquive. Mais il ne sera fabriqué qu'à 236 exemplaires certains même pour usage civil... et est introuvable aujourd'hui.

Comme ses concurrents, Unic fabrique des camions à usage militaire et à nouveau... des obus.

C'est à cette époque que le gouvernement décide de regrouper les industriels de l'automobile afin de mieux répartir notamment les matières premières contingentées... et sauver ce qui pouvait encore l'être. Il réunit au sein du GFA (Groupement Français pour l'Automobile) Delahaye, Laffly, Unic, Latil, Licorne, Saurer et Hotchkiss.

Les quatre derniers quitteront l'association en 1942 mais l'année suivante entreront dans le groupement, les camions Bernard et Simca.

Unic restera jusqu'en 1951 au G.F.A. où, nous aurons l'occasion de le voir, des liens étroits se créeront avec Delahaye et Simca.

A la Libération on évitera le déménagement des machines-outils par l'occupant et bientôt le travail pourra reprendre.

Le nouveau départ

Chez Unic comme partout ailleurs, le redémarrage est plus que difficile, et un climat social lourd ne facilite pas les choses.

On retrouve la gamme G qui pendant les



L'une des dernières séries de camions de conception intégralement Unic ayant été produites, fut la gamme chantier à capot, issue des Izoards 270. Ici un 2766 à entraînement 6 x 6.

hostilités a fini de remplacer la S et dont le cheval de bataille reste le G 50 M2.

La gamme moyenne Z commencée avant guerre et qui s'était complétée d'une dizaine de modèles est reprise dans la série des 13 ch (110x130 mm).

Pourtant leur moteur sera redessiné et modernisé pour devenir en 1944, le ZU 55, un 4 cylindres (115x150 mm) de 17 ch et en 1946 avec une augmentation de l'alésage (118x150 mm) un 18 ch qui développera 80 ch réels. Accouplé à une boîte 4 vitesses il existera aussi en version tracteur ZU 51 avec démultiplicateur (8 vitesses).

On en tirera bien sûr un 6 cylindres le ZU (118x150 mm) de 26 ch fiscaux et 130 réels qui sera produit de 1949 à 1952.

L'appel des sommets...

Si chez Unic comme un peu partout dans la concurrence on fait "ce qu'on peut avec ce qu'on a" les bureaux d'études ne chôment pas pour autant là non plus et même préparent fébrilement de nouveaux camions, que dis-je, de nouvelles gammes poids lourds.

Mais si le carnet de commandes augmente, les délais aussi et il est nécessaire de moderniser les usines, donc de trouver des capitaux. Henri de Rothschild est décédé à Buenos-Aires et ses deux fils James et Philippe ne sont pas intéressés par les véhicules industriels.

Georges Dubois est décédé en 1948 et René Copin qui lui a succédé fait appel à Henri Théodore Pigozzi président de Simca qu'il a connu lors du regroupement G.F.A.

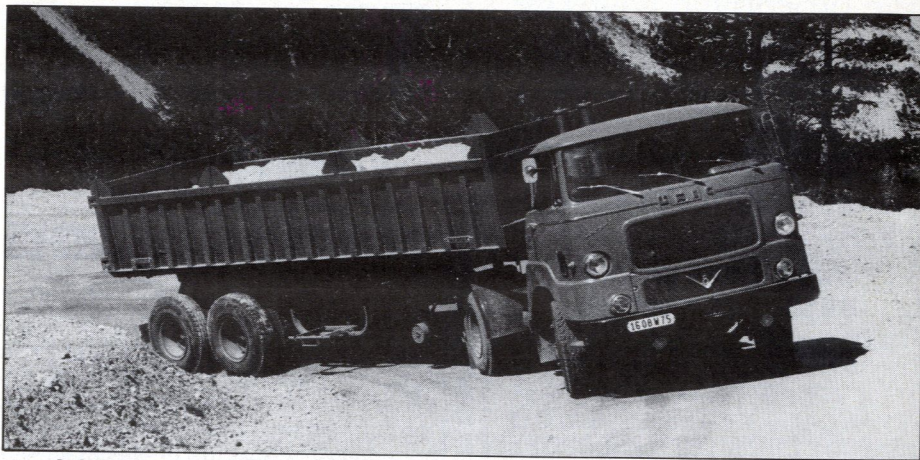
Unic devient donc le secteur poids lourds de Simca et voit dès 1956 la production du "Cargo" (de Ford-Simca-Poissy) passer dans ses ateliers.

C'est à cette époque que les Benne Genève dont l'activité s'est étendue à l'élaboration de cabines poids lourds proposent plusieurs modèles de cabines "tout métal" (les montants de bois sont désormais refusés à l'exportation faisant par trop le bonheur des termites en pays chauds).

Baptisée "Vosges", la nouvelle cabine sera tout d'abord montée sur la gamme basse des ZU 37, 42 et 47 prenant respectivement le nom des cols de ces montagnes: Bussang, Donon et Saverne et le moteur 118x150 mm de 80 ch sera bientôt proposé en 95 ch.

Le succès est immédiat et une version élargie est proposée: le type Auvergne.

Une couchette est bien sûr demandée par les routiers et l'air frais des cimes semblant convenir aux promoteurs c'est au tour des cols pyrénéens de collaborer, avec toujours le vaillant 4 cyl (118 x 150 mm) de 6,56 litres dont la puissance a été bien sûr "haussée" à 90 puis 100 ch.



Au début des années soixante, Unic propose la série Izoard dotée de son V8 atmosphérique MZ 62 de 10,77 l et donné à 225 ch SAE à 2600 tr/mn.



Les cabines avancées "Vincennes" étaient produites pour Unic par le carrossier Fernand Genève, qui en livrera aussi à Mack-Bernard. Ce 6 x 2 était doté d'un diesel Unic de 175 ch SAE.



Au début des années soixante-dix, un double marquage Unic-Fiat fut instauré, qui ne disparut qu'avec l'entrée d'Unic dans Iveco. Ici un T 340 A tracteur 6 x 2.

Le prochain numéro de

Camions
magazine

paraîtra samedi
5 avril 1984

Retenez-le dès maintenant
chez votre marchand
de journaux habituel.

CAMIONS-MAGAZINE, L'OFFICIEL
DU VÉHICULE INDUSTRIEL • N° 11 •
18 F • ÉDITÉ PAR LA COMPAGNIE
FRANÇAISE DE PRESSE, S.A. AU
CAPITAL DE 250.000 F • **ADRESSE** :
2 BIS RUE MERCEUR, 75011 PARIS •
TÉL : 367 64 24 (LIGNES GROUPÉES).

COMITÉ DE DIRECTION

GILLES BARISSAT,
DOMINIQUE BOUCHET,
ROLLAND GAILLAC.

RÉDACTION

DOMINIQUE BOUCHET (DIREC-
TEUR DE LA RÉDACTION), J.T. GRI-
MAULT (RÉDACTEUR EN CHEF
TECHNIQUE), PASCAL STICH
(RÉDACTEUR EN CHEF ADJOINT),
FRANCIS REYES (GRAND REPORTER),
PATRICK BOUTEVIN (REPORTER
PHOTOGRAPHE).

COLLABORATEURS : CHRISTOPHE
FORVILLE, GUILLEMETTE DE FOS-
COLETTE, PAUL LEBLANC, JANETTE
MALLET, JAMES SARAZIN, JEAN-
CLAUDE TRICHET.

PHOTOGRAPHES : PIERRE-YVES
BÉNOLIEL, JEAN-MICHEL LELIGNY,
PHILIPPE MAILLE, DAVID MILLER,
RAZJIVINE.

SERVICE PHOTOS : MARTINE LABA
MAQUETTE : JEAN PAOLI.

PUBLICITÉ

JEAN VUAGNIAUX (DIRECTEUR
COMMERCIAL), ALEXANDRE MU-
GIERMAN (CHÉF DE PUBLICITÉ).

SERVICE DES VENTES

ET RÉASSORTS : SORDIAP,
TEL : (16-1) 887 02 30 TER E 87.

TOUS DROITS DE REPRODUCTION
RÉSERVÉS POUR TOUS PAYS. LES
DOCUMENTS NON SOLlicitÉS
PAR LA RÉDACTION, INSÉRÉS OU
NON, NE SONT PAS RETOURNÉS.
COMMISSION PARITAIRE 65152.
DÉPÔT LÉGAL A PARUTION. IMPRI-
MÉ PAR SIMA-ROTOMAG A TORCY.
COMPOSITION ET PHOTOGRA-
VURE NOIRE : TYP'AVENIR. PHO-
TOGRAVURE COULEUR : BAYARD
CORVISART. DISTRIBUÉ EN FRANCE
PAR LES NMPP, EN BELGIQUE PAR
SOUILLION.

DIRECTEUR DE LA PUBLICATION :
GILLES BARISSAT.

Diffusion contrôlée
par l'Office
de Justification
de la Diffusion



SOUVENIR

UNIC

l'esprit de compétition

Ils auront nom Puymorens, Somport et
Tourmalet.

Toujours plus haut, toujours plus fort les
Alpes ou plutôt leurs cols ne seront pas
oubliés. Les séries s'appelleront Lautaret,
Verdon, Izoard, Galibier et leur moteur 6
cylindres de 9,84 litres donnera 135 puis
150 et même 180 ch avec turbo compres-
seur.

Les capacités de charge ont également
augmenté allant suivant les types de
5000, 6600, 12350 et 13000 kg.

Quant au moteur 119x121 mm il offre un
bel exemple de pérennité... et de qualité
puisqu'il fut fabriqué de 1961 à 1975 et
fut proposé dans des versions 4, 5 (MZ
52) 6 et 8 cylindres (MZ 62). Ce dernier
type devenu avec apport de l'injection
Saurer M62 S (10,76 litres) développant
270 ch équipera d'ailleurs en 1967 le pre-
mier 6x4 cabine avancée de la marque et
pourra emmener de 35 à 38 tonnes.

Des actions de poids

En juin 1959 a lieu le IVème Rallye
Alger-Le Cap 14000 km en 45 jours par
des routes impossibles et des conditions
climatiques extrêmes: pluie, brouillard
froid chaleur torride; boue et sable. Les
meilleurs pilotes Kling, Gendebien se re-
trouvent sur les principales marques de
voitures: Mercedes, Porsche, Volks-
wagen, Chevrolet, Land Rover, Citroën,
Peugeot et les camions doivent participer
pour la première fois.

Ils ne seront pas au rendez-vous sauf deux
Unic, un Verdon 6 cyl 130 ch et un Tour-
malet 130 ch pilotés respectivement par
les équipages Pellerin-Bachir et Roussel-
Prévost. Malgré la nouveauté de l'épreuve
pour des véhicules pratiquement de série
les deux camions se classeront plus
qu'honorablement: le Verdon sera 6^e du
classement général et le Tourmalet 7^e
sans le moindre incident mécanique.

Et l'union fit la force...

Fin 1955, un accord, survenu entre
Renault, Somua et Latil aboutissant à la
création de la SAVIEM (Sté Anonyme de
véhicules industriels et d'équipements
mécaniques), fait grand bruit.

Unic réagit judicieusement et pourra
annoncer au printemps de l'année suivante
son association avec Saurer-France
installé à Suresnes, dont les ventes pla-

fonnent malgré l'excellente qualité de sa
production, notamment en autocars.

L'ex-marque suisse apporte aussi dans la
corbeille de mariage sa technique avancée
dans le domaine de l'injection directe et
du frein moteur, ses usines proches de
Puteaux et un réseau commercial bien
structuré.

L'unification des gammes est progressi-
vement entreprise et avec la limitation
européenne du poids par essieu, on assiste
à une progression spectaculaire des cabi-
nes avancées au détriment des capots
longs.

Côté moteurs, l'injection directe est uti-
lisée pour les types M 32 SD, M 42 S et M
62 S et à partir de 1970, dans la foulée des
Vercors, Esterel et surtout Izoard sortent
les fameux modèles V6/240 et C8/340
qui équiperont principalement les ensem-
bles de 38 tonnes.

Leurs moteurs sont nouveaux et adoptent
la disposition en V. Ce sont respectivement
le V 63 S un 6 cyl en V (15x121 mm)
de 8,9 litres de cylindrée développant
240 ch. et le V 85 S, un 8 cyl en V
(135x130 mm) de 14,88 litres de cylin-
drée donnant 340 ch.

Les boîtes de vitesses ont suivi le progrès.
Les 5 et 6 vitesses sont synchronisées
avec possibilité de relais. Unic proposera
même un convertisseur de couple (l'Uni-
fluid) qui supprimera la pédale de dé-
brayage et on verra le T 270 A recevoir
un tandem arrière Eaton 2 vitesses qui
avec les 8 de sa boîte permettront 16 rap-
ports. Les suspensions sont améliorées
ainsi que le confort des cabines qui à
partir de l'Izoard P 200 deviennent bas-
culables.

Pourtant, une lacune apparaît dans la
gamme Unic qui débute avec le Bussang à
moteur 5 litres: il n'y a plus de camion-
nettes. La firme de Puteaux distribuera
donc des FIAT 1800 kg, et des OM Ita-
liens et la collaboration avec nos voisins
transalpins deviendra plus étroite à partir
de 1965.

Simca-Automobiles a été vendu à Chry-
sler et les autres activités du groupe ont été
réunies sous l'appellation FFSA (Fiat
France S.A.). Le Pdt Pigozzi décède fin
64, et c'est Umberto Agnelli, frère de
Giovanni Agnelli, tous deux petits enfants
du fondateur de la Fiat (le sénateur G.
Agnelli) qui lui succède.

Face à la menace des concurrents étran-
gers qui s'agrandissent et se regroupent
les responsables n'hésitent pas à repren-
dre à l'allemand K.H.D. sa filiale
Magirus.

La suite, vous la connaissez et elle ne
rentre plus dans le cadre de cette rubrique
"Souvenir" puisqu'elle est toujours
d'actualité. Unic-Fiat-Magirus est devenu
Iveco (Industrial Véhicules Corporation)
et a quitté Puteaux et Suresnes pour s'in-
staller à Trappes près de Paris.

Paul Leblanc