

★ TRACTEUR CAPOT ★
UNIC ZU 52T
 -1951-

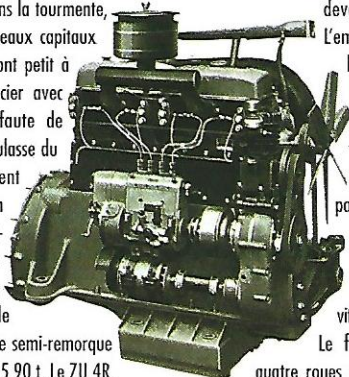
Société Nouvelle des Usines Unic, Puteaux, Suresnes (Hauts-de-Seine), France, 1932-1958

ès l'été 1944, alors que la guerre n'est pas encore terminée en France, Unic reprend lentement sa production avec des véhicules à essence. Les Diesel apparaissent peu de temps après, avec les ZU 50 dont les motorisations restent toutefois trop fragiles. En 1951, est dévoilé le ZU 52 à moteur renforcé. Cette fois, le Diesel, à quatre ou six cylindres, s'impose.

Pour succéder à la série Unic ZU 51, la ZU 52 est produite de 1949 à 1951. Ces camions Diesel disposent alors d'un 4-cylindres ZU 4, mis au point en 1946, mais qui cause encore bien des soucis : les carters se fêlent, à cause d'une maîtrise imparfaite des problèmes thermiques. Ces mauvaises surprises surviennent, en plus, alors que le constructeur Unic est dans la tourmente, à la recherche de nouveaux capitaux qui, dès 1949, conduiront petit à petit la firme à s'associer avec Simca. En attendant, faute de mieux, on renforce la culasse du 4-cylindres qui devient ZU 4R sur le camion ZU 52. En version tracteur et proposé en un seul empâttement de 4 015 mm, ce véhicule pouvait être attelé à une semi-remorque pour un PTRA maxi de 15,90 t. Le ZU 4R, monté sur ce tracteur, est le même que sur les ver-

Le moteur 4-cylindres Diesel ZU 4R était une évolution du ZU 4 qui ne brillait guère par sa fiabilité. Le ZU 4R, avec sa culasse renforcée, mit heureusement un terme à ces problèmes.

sions porteurs (90 ch à 1 950 tr/mn, cylindres à chemises humides, vilebrequin cinq paliers, cote moteur de 118 x 150 mm...), mais il dispose d'un radiateur de refroidissement d'huile supplémentaire. A signaler que ce 4-cylindres pouvait, sur commande, être adapté au fonctionnement à l'essence (95 ch à 2 000 tr/mn), le camion devenant alors un SU 52. L'embrayage est un bidisque, la boîte de vitesses est à huit rapports avec quatre vitesses démultipliées, tandis que le pont à simple démultiplication par couple conique à taille Gleason adopte un couple spécifique à la version tracteur, autorisant une vitesse maximale de 53 km/h. Le freinage qui agit sur les quatre roues est commandé par servo-frein à air comprimé Westinghouse. En outre, le camion est homologué avec une conduite à droite ou bien à gauche, sur simple demande, la première ne s'imposant définitivement en France que quelque temps plus tard.



Le pont arrière du châssis de l'Unic ZU 52 adaptait une simple démultiplication. Sur le tracteur ZU 52T, cette démultiplication était de 9 x 60.

Technique

Marque : Unic
Modèle : ZU 52T
Type : 4 x 2 à cabine semi-avancée
Moteur : ZU 4N Diesel, 4-cylindres en ligne de 6,56 litres de cylindrée, 90 ch à 1 900 tr/mn
Boîte de vitesses : manuelle type B 117 à huit rapports
Suspensions : avant : ressorts multilames avec amortisseurs hydrauliques ; arrière : ressorts multilames avec ressorts auxiliaires
Châssis : type échelle, double poutre à longerons en tôle d'acier, traverses en tôle d'acier embouties à froid
Freins : tambours à servo-frein, commande pneumatique
PTRAC : 10 t
PTRA : 15,90 t

A la recherche d'un accord...

A la fin des années quarante et au début des années cinquante, Unic cherche désespérément de nouveaux capitaux pour pouvoir s'agrandir. Pour faire face à la demande et, surtout, à la concurrence, il faut en effet renouveler la gamme mais aussi tout l'outillage ! Jusque-là, c'était la famille Rothschild qui injectait régulièrement quelques « bouffées » d'air frais dans une société en train d'étouffer dans ses trop petites installations de Nanterre (près de Paris, dans les Hauts-de-Seine). Simca, géographiquement très près, apporte à l'automne 1949 son soutien. Cette firme qui voit, là, de quoi diversifier sa production (uniquement automobile), dispose de modernes machines-outils. Trois ans plus tard, Unic devient le « département véhicules industriels » de Simca. En 1956, c'est au tour de Saurer d'être repris, ce qui permet à Unic de bénéficier des locaux d'autant qu'ils sont juste en face de la porte d'entrée de son usine ! Enfin, l'accord Ford-Simca, la même année permet encore à H. T. Pigozzi, le patron d'Unic, de s'étendre...



A partir de la fin des années cinquante, le 4-cylindres ZU 4R et ses évolutions sont utilisés sur d'autres véhicules. Ici, un Saverne citierien en Afrique Equatoriale.

