

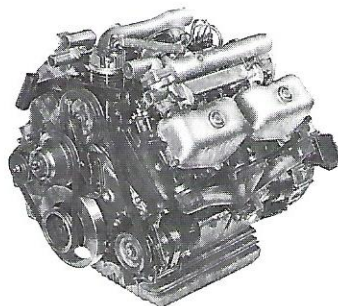
★ TRACTEUR CAPOT ★  
**UNIC IZOARD**  
**MZ 221 T**  
 - 1964 -

S. A. Unic, filiale du groupe Simca Industrie, Suresnes (Hauts-de-Seine), France, 1958-1966

À la fin des années cinquante est pour Unic une ère d'expansion. Bénéficiant du soutien financier et industriel de Simca Industrie, la société est reprise par Fiat en 1964. Cette même année, le tracteur haut de gamme Izoard fait une réapparition remarquable avec un moteur V-8 de plus de 200 ch.

L'Izoard avait disparu du catalogue en 1962 au profit des séries Vercors, Verdon et Esterel. En 1964, l'Izoard adopte une nouvelle motorisation dépassant la barre des 200 ch. Il s'agit d'un V-8 atmosphérique avec un alésage x course de 119 x 121 mm, cotes qu'il partage avec les 4, 5 et 6-cylindres équipant les autres séries. Ce moteur « carré » offre une cylindrée de 11 litres et un couple maximum de 67,5 m.kg. Il reçoit quatre culasses séparées, groupées deux par deux, un vilebrequin à cinq paliers, des chambres

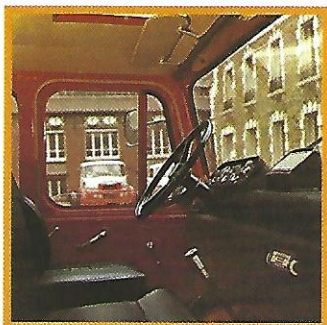
de combustion Unic à injection directe et une distribution par pignons. L'architecture en V permet d'obtenir un moteur puissant mais compact, l'ensemble n'excédant pas 1 m<sup>3</sup>, soit 30 % de moins qu'un gros 6-cylindres. Ce V-8 accuse de fait moins de 3,5 kg par cheval. On notera que cette puissance est obtenue sans turbocompresseur, ce qui est un « plus » car à l'époque les turbo ont une durée de vie assez courte (roulements qui cassent la plupart du temps). La boîte de vitesses comporte 8 rapports synchronisés : utilisant des brevets Porsche, cette boîte offre une marche arrière à deux vitesses, toujours en prise, un passage de vitesses assisté par servo-commande pneumatique et un servo-débrayage lui aussi pneumatique. Cette assistance à la conduite se retrouve dans la direction servo-hydraulique, particulièrement appréciée pour sa douceur. La cabine semi-avancée, d'une finition soignée, est tout acier, fixée au châssis par des Silent-Blocs et des ressorts compensateurs. Une banquette double et un siège réglable sont de série. Une version profonde permet de loger une couchette. Le pont à double réduction permet à l'Izoard d'atteindre 80 km/h, et avec la simple réduction le tracteur flirte avec les 90 km/h.



Le V-8 de 11 litres de cylindrée présentait un encombrement réduit et une puissance respectable de 225 ch obtenue sans turbo.

## Technique

**Marque :** UNIC  
**Modèle :** MZ 221 T Izoard  
**Type :** 4 x 2 à cabine semi-avancée  
**Moteur :** MZ 62, 8-cylindres Diesel en V de 10,766 litres de cylindrée, 225 ch à 2 600 tr/mn  
**Boîte de vitesses :** manuelle type B 181 à 8 rapports  
**Suspensions :** avant : ressorts multilames avec amortisseur hydraulique ; arrière : ressorts multilames avec ressort auxiliaire  
**Châssis :** type échelle, double poutre à longerons en tôle d'acier, traverses en tôle d'acier emboutie à froid  
**Freins :** tambour à air comprimé, commande pneumatique  
**PTAC :** 19 t  
**PTRA :** 35 t



L'habitabilité de la cabine semi-avancée de l'Izoard type MZ 221 était remarquable grâce au faible encombrement du moteur V-8.



Tracteur de 35 t de PTR haut de gamme, l'Izoard MZ 221 T avait bien des atouts avec son V-8 de 225 ch.

### Unic et les cols de montagne

La société Unic avait choisi de nommer ses camions en les répertoriant par types de cols appartenant à des chaînes de montagnes. Original mais compliqué : la catégorie « haute » (grosses puissances) forme la série Alpes avec les Verdon, Izoard, Iseran, la catégorie « basse » (à l'origine 90 ch) étant la série Vosges avec les Bussang, Saverne, Donon, enfin la catégorie des 110 ch prenant l'appellation Pyrénées, constituée des Puymorens et Tourmalet. Parallèlement, ce système fut aussi appliqué aux cabines qui, elles, recevaient des dénominations de champs de course ! Ainsi, les Saint-Cloud, Longchamp, Vincennes, Auteuil, etc., pouvaient être adaptés à un châssis Vosges ou Izoard...