

REDÉCOUVERTE

UNIC L2N



En **uniformisant ses pièces d'un modèle à l'autre**, Georges Richard a développé un



REDÉCOUVERTE

Unic L2N

Rustique musclée

Unic L2N boulangère 1923

Toute la partie tôle est empruntée aux versions civiles de la L2. Par contre, l'AR en bois et bâches imperméabilisées est spécifique à cette boulangère, utilitaire par excellence, et qui a longtemps été utilisée par un fromager avant de passer entre les mains de Rolland Ducornet, lui-même fromager !

concept révolutionnaire au début du siècle dernier ! Toujours d'actualité aujourd'hui.

Certaines légendes sont tenaces. Prenez la marque Unic, par exemple. Où que vous vous tourniez, vous entendez dire : « ah oui, c'est le gars qui voulait faire une voiture unique, c'est ça hein ? » Voiture unique, voiture Unic... Tu parles. Et Georges Richard, le fondateur de cette marque, doit faire des bonds à entendre ce sempiternel refrain qui ne rend pas justice à son talent de visionnaire. Car l'origine du nom tient à une idée beaucoup plus novatrice : la conception de modèles simples et robustes utilisant un maximum d'éléments interchangeables d'une version à l'autre. Des pièces donc... uniques. Concept repris aujourd'hui par tous les constructeurs qui vont même plus loin, en développant en commun des plate-formes et des équipements standardisés.

Des pièces... uniques

C'est en 1904 qu'est né cet ambitieux projet, après que Georges Richard ait été brutalement remercié par son associé de l'époque, Henri Brasier. Rejoint par son frère Max et soutenu par le baron Henri de Rothschild, il s'installe sur Saint-Maur à Puteaux et présente, dès le mois de février 1905, le type A1 animé par un bicylindre de 10 HP, puis le type A2 à châssis rallongé et le type B1 à moteur quatre cylindres. Ces trois versions utilisant, pour l'essentiel, les mêmes pièces. Autour de cette idée maîtresse, d'autres modèles vien-

dront puiser dans cette banque pour voler de leurs propres ailes et trouver leur propre identité. Allumage, pompes, radiateur, carburateurs sont ainsi identiques d'un modèle à l'autre, mais les empattements diffèrent, tout autant que les mécaniques qui permettent de s'offrir un bicylindre, un quatre cylindres et même un gros six cylindres, monté sur un châssis long type D1.

Cette uniformisation présente un autre avantage considérable pour l'époque : la fiabilité. Car ces pièces sont non seulement testées et validées avant leur acceptation (un grand nombre de ces éléments sera d'ailleurs conçu par les ingénieurs travaillant pour Unic, et notamment Jules Solomon qui créa plus tard les voitures Le Zèbre), mais leur fabrication est sévèrement contrôlée. La robustesse des Unic tient toute

entière là, et on comprend que les compagnies de taxi aient alors plébiscité ces autos-là, adoptant essentiellement le modèle 12/14 HP qui équipera même la Société des Taxis londoniens dès 1907 ! Ce succès poussant Georges Richard à s'intéresser de plus près aux véhicules utilitaires qui constitueront le grand cheval de la bataille jusqu'à sa disparition. La tragique disparition du fondateur, en juin 1922 à la suite d'un stupide accident de voiture (celle-ci, en équilibre sur le bas-côté de la route, lors d'une halte, s'est renversée sur Georges Richard) suivi d'une non moins stupide erreur médicale (en voulant l'anesthésier, le chirurgien aurait en fait asphyxié le constructeur, et pour ne rien arranger, la bouteille d'oxygène censée aider à la réanimation était... vide !), ne ralentira pas l'élan de la marque.

Georges Dubois reprend en effet les rênes de l'entreprise et c'est lui qui va lancer les mythiques séries L, au salon de l'auto de 1922. Des châssis toujours aussi robustes, animés par des deux, quatre ou six cylindres et immédiatement déclinés en versions utilitaires. C'est l'une de ces versions qui me brinqueballe gentiment sur les routes de Thiérache, pilotée avec sagesse et savoir-faire par Rolland Ducornet. Une L2N 9 HP 900 kg à carrosserie boulangère, livrée à son premier propriétaire en 1923 et qui a accompli l'essentiel de sa carrière aux mains d'un fromager... Comme l'oncle de mon hôte (voir encadré) !

Du bois partout !

L'ambiance, à l'avant de ce pur utilitaire, est joliment rustique. Les portières sont basses, comme dans un torpédo, et les bâches latérales sont maintenues par des clips. L'air passe donc généreusement, glissant sur manne, venant chatouiller mon nez, s'infiltrant à mes pieds, caressant mes mains... Bref, c'est venteux à l'intérieur, sans doute plus que dehors ! La position de conduite est également très prolétaire, droit comme la justice, le fessier vissé comme sur une chaise, vous savez le genre instrument de torture qui vous oblige à avoir le dos à l'équerre, les épaules dégauchées et le cou tendu. Ça couine évidemment joyeusement, mais l'abondance de bois atténue en grande partie les bruits parasites qui

ne sont, finalement, pas si nombreux. Car du bois, on en trouve à tous les étages ! Toute la partie AR, bien sûr, s'offre ce noble et chaud matériau. Mais c'est également l'âme d'une planche de bord véritablement instrumentalisée et traversée par la colonne de direction qui est du genre à inspirer le respect et à justifier le côté camionnesque de l'engin. Car il en faut du muscle pour manœuvrer le volant à cinq branches sur la place du marché !

A gauche, un rétroviseur extérieur qui, d'après Rolland, est d'origine, les deux autres rétros (à droite et au centre) ayant été rajoutés pour d'évidentes raisons pratiques. Il faut dire que notre ami ne rechigne pas à aligner les kilomètres au volant de son



Rolland est fromager. Son oncle Sosthène était fromager, et il conduisait également une Unic. Rolland a récupéré sa plaque professionnelle. Ça le fait, non ?



Très rare sur un utilitaire : une planche de bord qui reçoit une instrumentation digne d'une voiture... sportive puisqu'on y trouve même un... compte-tours.

La carrosserie boulangère reprend la partie AV tôlée des versions civiles et reçoit



De profil, l'Unic L2N boulangère affiche sa vocation d'utilitaire avec le coffrage de sa partie arrière. Notez les bâches latérales qui se fixent sur les portes pour "fermer" l'habitacle.



REDÉCOUVERTE

UNIC L2N



C'est au centre de la planche que sont regroupés le compteur, le compte-tours et, au centre, la prise qui permet de brancher un tuyau pour gonfler les pneus.

utilitaire, prenant le plus petit des prétextes pour filer, par la route, sur Bordeaux, ou traverser la Bourgogne en tous sens. Crevant le tablier que j'ai pompeusement baptisé tableau de bord, le klaxon à compression. Pour l'actionner, il faut appuyer avec l'énergie du désespoir et le son obtenu, type cor de chasse le soir au fond des bois alors que le cerf brame, ça vaut tous les efforts du monde et ça vous décoiffe un chauve à cent mètres ! Juré, je le referais plus monsieur l'agent ! La prochaine fois, j'utiliserai le plus classique "reu-reu" du petit klaxon électrique, je vous le promets... Hum.

A droite de cet instrument de tortures pour tympan fragiles, une série d'entorses à l'origine mais indis-

pensables : la commande des cli-gnotants (ben oui, à l'époque, ce n'était même pas une option, pour indiquer qu'on tournait, on tendait gentiment le bras !) et un starter à tirette. A sa sortie d'usine, cette boulangerie avait une commande starter sur la console centrale en alu, mais elle avait une fâcheuse tendance à rester coincée en position "ouverte". Rolland l'a donc purement et simplement déconnecté et a monté une commande plus moderne, planquée sous le tablier.

Des instruments à foison

Au centre du volant, un accélérateur à main dont j'apprendrais l'utilité un peu plus tard. Puis la console en alu gaufré, de forme ovale, qui reçoit un

dotées d'un vide-poches avec large rabattant, rappelant celui qui était monté, quasiment à la même époque, sur les Fiat Tipo Uno par exemple. Le sol reçoit un tapis en caoutchouc, percé entre les deux sièges pour laisser passer le levier de vitesse au maniement assez souple et dont le débattement reste raisonnable, et le frein à main. Petit coquetier, le siège passager s'est vu emprunté à une... GS. « Pour que ma femme soit mieux installée », se défend Rolland qui s'empresse d'ajouter que ce montage est réversible. Pour en finir avec cet intérieur, un petit coup d'œil sous le siège passager me permet de trouver l'emplacement de la batterie six volts. Ouf, je ne serai peut-être pas obligé de

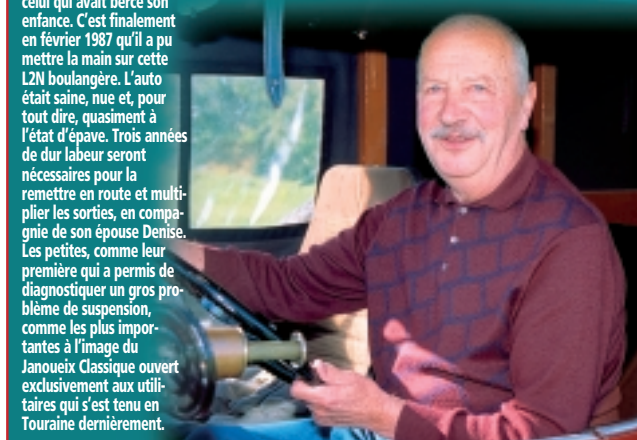
Rolland Ducornet et son Unic L2N 1923

"La même auto que mon oncle Sosthène"

L'onde de Rolland, Sosthène Ducornet, parcourait les routes de la Thiérache à bord de son Unic boulangère L2N, approvisionnant les commerces de la région en Maroilles et autres spécialités plus ou moins locales. Des années après, Rolland a embrassé le métier de son oncle et s'est mis dans l'idée de dénicher un exemplaire identique à celui qui avait bercé son enfance. C'est finalement en février 1987 qu'il a pu mettre la main sur cette L2N boulangère. L'auto était saine, nue et, pour tout dire, quasiment à l'état d'épave. Trois années de dur labeur seront nécessaires pour la remettre en route et multiplier les sorties, en compagnie de son épouse Denise. Les petites, comme leur première qui a permis de diagnostiquer un gros problème de suspension, comme les plus importantes à l'image du Janoueix Classique ouvert exclusivement aux utilitaires qui s'est tenu en Touraine dernièrement.

Auvergne, Alpes, Bordelais, Picardie, au volant de son Unic, ce couple ne craint pas les kilomètres, et ne déteste pas l'humour bien au contraire. Dans les concours d'élégance, on peut les voir débarquer en

fromagers, avec le bleu, le bérêt et les boîtes de Maroilles. « Vides, parce qu'après plusieurs centaines de kilomètres de voyage, vous imaginez l'odeur... », précise en rigolant Denise. ■



une partie AR réalisée en bois et recouverte par de la bâche imperméabilisée.

papillon (c'est le vieux starter), un compteur de vitesses siglé Unic, un compte-tours O.S. (et pourtant, je vous assure que ce n'est pas une sportive !), un second papillon, et, surprise, en plein milieu un téton creux. Devant ma question muette, Rolland se marre. « C'est l'air capté au niveau de la boîte qui sort ici, m'explique-t-il. Lorsque le moteur tourne, en tirant sur le papillon de droite, l'air arrive sous pression. Il suffit de brancher un tuyau et ça te permet de regonfler un pneu en cas de besoin, et sans effort ! » Une remarquable astuce, surtout sur un utilitaire dont les pneumatiques reçoivent des pressions différentes en fonction de leur charge ! On pensait décidément à tout chez Unic.

Je poursuis mon exploration par le démarreur à tirette, le contacteur des phares-codes, l'ampèremètre, le contacteur à clé et... le phare Marchal de poursuite, actionnable de l'intérieur de l'habitacle, même bâches latérales descendues. Pratique, toujours, pour les tournées au petit matin ou à la nuit tombante, dans une campagne française qui ne devait pas être aussi bien balisée qu'aujourd'hui ! La rusticité n'est donc qu'apparente. Tout, dans cette Unic, a été pensé pour faciliter le travail du conducteur, et lui offrir un certain confort puisqu'il était censé passer une bonne partie de ses journées au volant de sa camionnette. Les portières sont donc gainées de cuir, et

pousser pour lancer le démarreur, hein ? En levant le nez, tout en haut du pare-brise en un seul morceau et monté sur charnières, ce qui permet de le faire pivoter le cas échéant, je remarque la présence d'un essuie-glace électrique, dont l'unique balai travaille devant le conducteur. « Quand on fait de longs trajets, c'est

indispensable parce qu'on ne commande pas au temps, n'est-ce pas ? »

Châssis très rigide

Pour sortir de cet habitacle somme toute beaucoup plus agréable lorsque les bâches latérales sont repliées, il suffit de soulever le loquet de fermeture et de pousser la portière. On

prend alors pied sur un... marchepied à rainures du genre costaud, et on descend tout tranquillement, tout en admirant la robustesse du généreux châssis, typique des réalisations de l'époque : une échelle à barreaux d'une épaisseur qui inspire le respect. On fait dans le rigide, mon bon monsieur ! Et je ne voudrais pas être à



Au-dessus de la calandre et de son entourage en laiton, le bouchon de radiateur surmonté par un superbe thermomètre aux armes d'Unic.



Ce bizarre tuyau qui ressemble à une lunette de longue-vue, c'est la commande de l'avertisseur à compression.



La jauge à essence ! Un simple morceau de bois gradué qu'il faut plonger dans le réservoir pour lire la quantité restante !

REDÉCOUVERTE

UNIC L2N

bord d'un véhicule moderne chahuté par ce mastodonte, même à deux kilomètres à l'heure ! Raison de plus pour justifier la présence de tous ces rétroviseurs.

En s'éloignant quelque peu, je suis frappé par la douceur des lignes. On est finalement assez loin de l'ambiance camionnesque à laquelle on est en droit de s'attendre. Cette version se la joue même dans l'élégance, mêlant tôle et bois dans une belle harmonie de teintes. En fait, à y regarder de plus près, toute la partie AV est empruntée aux versions

en bois (lourde) après avoir soulevé un simple loquet, il est fortement conseillé de déposer toute la face AR pour charger l'Unic. Il suffit d'actionner deux gros loquets, de soulever l'énorme masse (au bas mot 30 à 40 kg) et de la déposer, et on se retrouve avec un accès somptueux au plancher. Il ne reste plus, alors qu'à déclipser les bâches latérales et de les replier pour pouvoir servir le chaland. Petit clin d'œil, Rolland a rajouté, sur le côté droit de son Unic, la plaque professionnelle de son oncle qui était fromager en Thiérache et

dres de 1.846 cm³, brave, courageux, dur à la tâche, endurant au mal. Pas violent pour deux sous, mais capable d'arracher avec bonhomie et sans jamais rechigner le poids de l'auto et ses 900 kg de charge utile. Il développe une vingtaine de chevaux réels à 1.450 tr/mn, voire plus... Je m'explique. La vitesse de rotation est, en effet, bridée à 1.450 tr/mn par l'action de la manette fixée sur le volant de direction et qu'on pourrait appeler l'accélérateur au volant, par analogie avec les ancêtres. Mais cette vitesse peut être portée à environ 1.600 tr/mn dès lors qu'on appuie sur la pédale dite d'accélération placée au plancher et qui agit sur les gaz. J'imagine que le fait d'appuyer sur la pédale doit déconnecter le limiteur de vitesse qui repose sur un régulateur à billes...

Cette mécanique siglée Unic est lubrifiée sous pression, le carter inférieur étant à double fond, formant ainsi un réservoir d'huile dans lequel vient puiser une pompe à palettes, laquelle refoule l'huile dans les deux paliers de l'arbre manivelle. Au passage, Rolland me fait frémir en évoquant le volant moteur : « même moi j'ai eu du mal à le croire et, du coup, je l'ai pesé. Il fait 49 kg ! » Et pourtant, ce monstre démarre au quart de tour, dans un chant retenu, mais grâce au démarreur. Je me vois mal, en effet, lancer le bestiau à la



De face, l'Unic L2N boulangère présente deux belles gamelles à surface plate. Largement insuffisante pour voir les panneaux de signalisation de nuit. C'est pour cette raison qu'existe un phare Marchal de poursuite, actionnable de l'intérieur.



L'agressivité de l'AV avec, en prime, la manivelle maintenue en place par une sangle en cuir.

La rusticité de cette boulangère n'est qu'apparente. Car outre un confort étonnant, elle offre

plus civiles, avec leur radiateur coupe-vent en "V", siglé Unic et présent sur tous les modèles de la marque. Au-dessus, le bouchon reçoit un thermomètre signé Unic Georges-Richard et qui permet de surveiller, depuis l'habitacle, l'éventuel échauffement du liquide de refroidissement. De chaque côté, deux phares à surface plate voisinent avec des ailes presque plates surmontées par les beaux clignotants rajoutés par Rolland. En bas, la manivelle pour les démarrages courageux est maintenue en place par une sangle de cuir. Devant ce beau monde, les ressorts semi-elliptiques jouent les pare-chocs saillants, protégeant les ailes en cas d'accrochage. Le capot portefeuille s'offre des fanons verticaux pour faciliter l'évacuation des calories dissipées par la mécanique. Il vient mourir sur le réservoir qui laisse entrevoir son goulot de remplissage (le réservoir lui-même se trouve dans l'habitacle, au-dessus des genoux du... passager !). La partie tôle s'arrête juste derrière les passagers AV. Ensuite, c'est le règne de la... charrette, la partie utilitaire en bois et bâches. On ne peut pas parler de plateau à ridelles puisque cette caisse en bois monte jusqu'aux deux tiers de la hauteur de l'auto et que sept montants forment un squelette sur lequel vient se reprendre la toile épaisse et imperméabilisée qui ferme l'ensemble lorsqu'on roule.

L'arrière est un monument de rusticité et d'inventivité. Car si on peut accéder traditionnellement à l'espace intérieur en ouvrant une petite porte

roulait en... Unic L2N, comme en témoignent les archives familiales.

Quatre cylindres coupleux

Cela dit, la position debout n'est pas recommandée à l'intérieur, surtout si on est grand. C'est plutôt assis qu'on reçoit monsieur le client car même si l'auto est relativement haut perchée sur ses roues à voile plein de 820 x 120 (elles pouvaient aussi être, à l'époque, en 765 x 105), on n'est pas aussi en hauteur que dans un Type H ou dans une Estafette.

A bien y regarder, tout ça fleure bon le cosu et, surtout, le robuste. Impression confirmée par la mécanique. Ici, pas de furieuse cavalerie sous le capot, mais un quatre cylin-



D'origine, c'est un carburateur Viel qui était monté sur cette Unic. Rolland lui a préféré le plus classique Solex.

Le moteur est robuste.

C'est un quatre cylindres qui privilégie le couple, et s'il nage sous le capot, il est tout de même bien entouré par une meute d'accessoires qui, eux, sont surdimensionnés ! La fiabilité était à ce prix.



tement enquiller la seconde grâce à un double pédalage bien décomposé. Puis la troisième, vitesse bonne à tout faire et qu'on ne quitte guère que lorsqu'un stop se profile à l'horizon. Pas question de jouer avec la boîte de vitesses. Pas parce que les vitesses sont dures à attraper, mais parce que le couple du moteur est tellement élevé que la troisième permet quasiment de repartir à l'arrêt ! Ensuite, si on a la chance d'aborder une grande ligne droite dégagée, on peut se reposer sur la quatrième et laisser souffler la mécanique.

Le freinage, tout un poème !

La direction est plus délicate à maîtriser, typique d'un utilitaire des années vingt. Plutôt directe, trans-





Pour accéder à l'espace de charge ou au lieu de commerce, deux solutions : ouvrir la petite porte, ou déposer carrément toute la façade arrière en bois.

mettant au volant toutes les aspérités de la route ou presque et nécessitant des muscles de bûcheron à basse vitesse (promis, je me mets à la musculation dès que je rentre !). Quant au freinage, c'est tout un poème, et on parle plutôt de ralentissement que d'arrêt. C'est d'ailleurs le constructeur lui-même qui l'affirme, présentant dans sa documentation technique les « trois dispositifs concourant à l'arrêt de la voiture » : on commence par actionner le coupe-circuit qui agit sur la magnéto. L'allumage étant alors coupé, « les résistances passives » ralentissent la voiture. Mais il faut tout de même appuyer sur la pédale de frein qui agit sur les roues AV et on finit par utiliser le frein à main pour travailler sur les roues AR. Avec

un peu de chance, on fait alors un peu mieux que ralentir la voiture ! Le freinage d'urgence est, ici, totalement illusoire et il faut apprendre à anticiper. Fort heureusement, la visibilité sur l'AV est excellente, et on est assis suffisamment haut pour surveiller les ailes AV. Par contre, sur l'AR, c'est déjà plus délicat, les angles morts étant légion. Au fil des kilomètres, on se fait finalement assez facilement à un style de conduite coulé, sans à-coups, usant fortement du frein moteur en descente quitte à faire hurler la mécanique et la main posée sur le frein à main. A jouer de l'accélérateur à main ou à pied, à surveiller du coin de l'œil tout ce qui se passe derrière soi, à serrer fortement le volant pour éviter qu'il n'échappe

au détour d'un nid de poule, et à supporter fièrement les sautilllements de la suspension (j'imagine les fromages transportés dans cet utilitaire par l'oncle de Rolland. Ça devait parfois se mélanger gravement là-dedans !), tout en saluant d'un sourire les passants qui, tous, se fendent d'un geste amical au passage de cette Unic. Déjà plébiscitée par les commerçants à l'époque de sa production, et qui reste aujourd'hui comme un témoignage vibrant de l'excellence d'une marque qui aura privilégié la robustesse et la fiabilité, tout en contribuant à démocratiser l'utilisation de l'automobile. Et reste aussi vaillante aujourd'hui qu'elle pouvait l'être au temps de sa splendeur... ■

PHILIPPE DUFRESNE

Passeport technique Unic L2N

▼ Moteur

Quatre cylindres en ligne, soupapes latérales ■ **Cylindrée** : 1.846 cm³ ■ **Alésage x course** : 70 x 120 mm ■ **Puissance maxi** : 20 ch à 1.450 tr/mn, avec limiteur de vitesse de rotation par régulateur à billes ■ **Alimentation** : carburateur Viel ■ **Réservoir** : 28 litres ■ **Refroidissement** : par radiateur, ventilateur deux pales et thermosiphon.

▼ Transmission

Roues AR motrices ■ **Embrayage** : multidisques à sec ■ **Boîte de vitesses** : quatre rapports en marche avant une marche arrière.

▼ Structure

Châssis en poutres et poutrelles en acier, carrosserie en tôle et bois ■ **Suspensions AV** : ressorts semi elliptiques et demi ressorts compensateurs ■

Suspensions AR :

cantilevers ■ **Direction** : à vis et secteur denté ■ **Freins** : à tambours commandés par tringles, frein à pédale agissant sur les roues AV et frein à main agissant sur les roues AR ■ **Pneumatiques** : 820 x 120 ou 765 x 105 ■ **Dimensions** : 3,850 x 1,550 m ■ **Empattement** : 3 m ■ **Voies AV/AR** : 1,350/1,350 ■ **Charge utile** : 900 kg.

des performances qui sont, pour l'époque, étonnantes, grâce à un moteur très coupleux.



La partie AR est évidemment la plus symbolique de cette version boulangère, bâchée dans sa partie supérieure.