

« J'en suis tombé raide dingue en le voyant dans cette configuration. Il avait longtemps servi chez un éleveur, sa benne arrière transportant des cadavres d'animaux. »



Unic L2D 1922 [1^{re} partie]

UN ANNIVERSAIRE

Michel Girbe avait repéré, depuis pas mal de temps, un camion Unic qui végétait chez un de ses copains. Mais il avait fini par se résigner, occupé qu'il était à restaurer une 5 HP Citroën. Il avait même fini par l'oublier. Jusqu'au jour anniversaire de ses soixante ans, où son épouse et sa mère lui font la surprise de le lui offrir, ses copains ajoutant leur obole pour l'aider à entreprendre sa remise en état. Heureusement, l'engin est sain. Par contre, la documentation le concernant est rare...

Michel Girbe, vous le connaissez. Nous avons conté la restauration de sa Citroën 5 HP de 1925 (*Gazoline* 94 et 95), et nous l'avions laissé heureux et satisfait, prêt à souffler ses soixante bougies sans plus de cérémonie. Nous ne nous doutions pas, alors, qu'il allait remettre le couvert. Oh, il y avait bien eu quelques signes avant-coureurs, mais rien de bien sérieux. Ses amis nous avaient alertés, discrètement, pour nous signaler qu'il était en train de craquer pour un camion Unic de 1922, bien à l'abri

chez un de ses potes. Le véhicule avait appartenu à une entreprise beunoise d'équarrissage, et s'il avait besoin d'une bonne restauration, son moteur tournait comme une horloge suisse. Mais madame veillait et l'avait dissuadé de s'en porter acquéreur. « On ne court pas deux lièvres à la fois », avait-elle prévenu. « Encore une épave et un jouet de plus. » Le message étant on ne peut plus clair, nous pensions Michel guéri de cette envie. C'était sans compter sur les amitiés tissées au fil des ans. Et une soirée d'anniversaire qui va s'avérer mémorable.

« Le grand jour est arrivé, la fête commence. Je suis un homme heureux, je souffle mes soixante bougies (c'est un sacré boulot), et nous nous apprêtons à festoyer et à danser lorsqu'on me prie de bien vouloir me laisser bander les yeux, après m'avoir fait asseoir sur une chaise, au beau milieu de la cour. Connaissant mes potes un peu déjantés, je crains le pire, mais je m'exécute. Mes convives font silence... Le portail s'ouvre... J'entends comme un bruit de roues sur le gravier... On m'ôte le bandeau et sous les cris de "Joyeux anniversaire", je découvre l'Unic. Je suis médusé. Quel choc, quel bonheur ! Mon épouse et ma maman ont décidé de me l'offrir. Ah, les femmes ! De plus, mes invités ont constitué une cagnotte pour le restaurer... Elle est pas belle la vie ? » Les festivités passées, Michel se met immédiatement au travail. Il nettoie d'abord la benne et la débarrasse notamment de l'étrange caissage en tôle qui a supporté bon nombre de cadavres d'animaux, ainsi que du plancher en sapin. Tous deux finiront à la déchetterie. « Par chance,

les ridelles, mieux protégées par les tôles, sont intactes. Un ponçage et un traitement lasuré incolore leur redonnent leur jeunesse d'antan. Une main courante en frêne, neuve, vient souligner l'ensemble. L'absence de plancher permet un accès plus aisé au châssis. Je supprime le bricolage électrique, et après un traitement haute pression, je mesure mieux l'étendue des dégâts. Première bonne nouvelle : le camion ayant été à l'abri pendant de nombreuses années, ses dessous sont en bon état. J'en profite pour poser un plancher neuf en contreplaqué antidérapant (je sais, ce n'est pas d'origine). Arrivé à ce stade, je décide de me documenter plus avant. J'apprends très vite, par des réclames de l'époque, que les utilitaires Unic étaient généralement livrés en châssis, avec ou sans faisceau électrique, avant d'être carrossés chez des artisans. Chaque exemplaire est donc... unique. Le modèle que je possède, un L2D, aurait, lui, été produit pendant deux années, entre 1922 et 1923, et à environ 375 exemplaires. Pour assouvir

ma curiosité, son ancien propriétaire me communique les résultats d'un recensement effectué par M. Martin, malheureusement décédé, qui devait connaître ces véhicules sur le bout des doigts. Quelques photocopies de coupes longitudinales et transversales du moteur et de la boîte me permettent également d'y voir un peu plus clair. La documentation est cependant insuffisante, et je passe des annonces pour tenter d'en savoir plus. Après des semaines de silence radio, un homme me dit avoir lui aussi un camion Unic, mais que, pour les détails techniques, je ferais bien de m'adresser à celui qui sait tout sur eux. Il me donne ses coor-

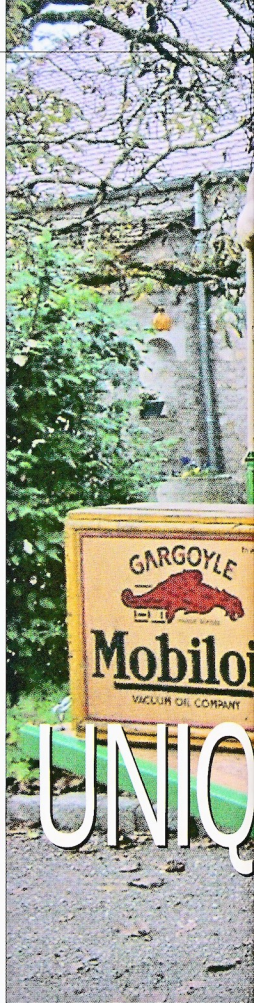
Les passionnés d'Unic ne sont pas légion, mais ils partagent leur documentation

MICHEL GIRBE

▼ **Unic camionnette L2D, 1922.** Moteur quatre cylindres 10 HP, 1.846 cm³, 70 x 120 mm, bride à 1.450 tr/min par un régulateur Unic à billes, carburateur Viel (remplace par un Solex 26 VF), allumage par magneto haute tension à avance automatique et bougies, refroidissement par thermosiphon et ventilateur,

embrayage à disques multiples, boîte à quatre rapports + MAR, freins sur roues AV et sur différentiel commandés simultanément par la pédale, freins sur roues AR commandés par levier, pneumatiques 465 x 105 ou 620 x 120 (remplacés par des 16 x 50 montés sur jantes Michelin).

▼ **Nombre d'exemplaires produits :** environ 375 entre 1922 et 1923, du n° 39.200 au n° 39.575.



RESTAURATION UNIC L2D

UE



« Beau comme un camion ! Il est unique mon Unic... Il date de 1922, mais à le voir après restauration, on ne le dirait pas... »

données, et c'est ainsi que je fais la connaissance de Jacques Driollet, qui m'explique notamment le fonctionnement de la manette des gaz située au centre du volant, et m'expédie le schéma de principe qu'il en a dessiné. Il me détaille le système de régulation à billes qui bride la vitesse de rotation maximale du moteur, celui-ci étant installé aussi bien sur les berlines de la marque que sur ses utilitaires. Je contacte également M. Ducomet (voir son Unic dans la *Gazoline* de décembre 2002), qui me procure à son tour quelques documents et me rend visite lors de son passage à Dijon.

J'écume, par ailleurs, les vide-greniers de ma région, le dimanche matin, pour chiner des publicités et même un carnet d'entretien, très pratique pour les divers réglages qu'il contient. Je dégote enfin un livre traitant de la marque, *Unic passe avant tout*, de Dominique Dubarry. Malheureusement, la technique n'y est pas traitée, mais il étanche ma soif de connaissances sur l'histoire de ce constructeur.

Muni de tous ces renseignements, je suis prêt pour poursuivre la restauration, et je me concentre sur l'intérieur. On se croirait dans un compartiment de wagon de chemin de fer de troisième classe : ossature en frêne, assemblage à mi-bois, le tout maintenu par des équerres en acier forgé et des vis coniques. La planche de bord, transformée en passoire, part directement à la poubelle, mais je conserve la partie en aluminium coulé sur laquelle sont regroupés les instruments à fond blanc cerclés de laiton poli. C'est une belle pièce d'art avec, en son centre, un portillon cliqué et en laiton sur lequel est indiqué "Automobiles Unic-Puteaux". Il est muni de deux boutons moletés en bronze et il cache une boîte à fusibles entières à décoinser, démonter, nettoyer et astiquer ce petit bijou. Avant de le remonter sur une planche de bord neuve en frêne.

Les panneaux de portes, cassés ou inexistant, sont reconstruits. La partie supérieure en bois reçoit le mécanisme de lève-vitre, et la partie



« L'ambiance intérieure évoque un compartiment de troisième classe des Chemins de Fer Français. Un zeste de poussière en plus. »

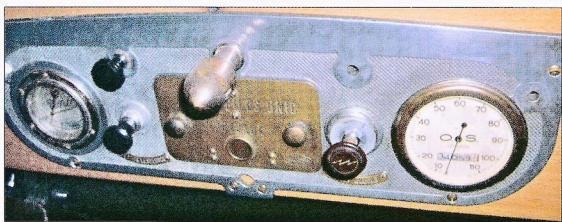


« Il présente, et à tait bien, et à l'époque, où je l'ai vu pour la première fois, son moteur tournait. Mais ce n'est que deux ans plus tard que je l'ai récupéré... »

« Après la réfection de la benne, je m'attaque à la cabine. »



« Après restauration, la planche de bord avec ses instruments. Les interrupteurs ne sont malheureusement pas d'origine... »



inférieure un skaï tendu sur un contreplaqué. Le volant à cinq branches, en super état, ne demande qu'un nettoyage et un polissage de l'alû. L'assise de la banquette, assez simpliste, ne nécessitera qu'une simple réfection du revêtement. Un jeu d'enfant. Pour le dossier, ce sera plus compliqué, car une famille nombreuse de loirs a occupé les lieux et a déplacé le crin qui le compose. On retrouve le coin nid, l'espace toilettes, ainsi que quelques galeries. Organisées, ces braves petites bêtes.

Le reste de la cabine n'a besoin que d'une série de rebouchages pour supprimer les traces de clous et de vis permettant d'accrocher, suivant les goûts des divers chauffeurs, calendrier avec pin-up, veste ou musette contenant le casse-croûte. Bref, mastigeage, ponçage et peinture au pinceau, comme à l'époque. Et même punition pour l'extérieur avec, cependant, application de la peinture au pistolet.

Les flèches directionnelles, probablement adoptées suite au changement de la réglementation concernant la signalisation routière, sont conservées parce qu'elles fonctionnent parfaitement. Elles sont cependant déposées, nettoyées et afin qu'elles soient synchronisées avec des clignotants plus "visibles donc plus modernes". Patrick, électricien auto, me dessine un schéma qui permettra de réaliser un montage avec deux centrales

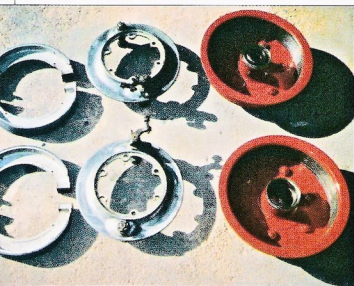
indépendantes. Cette fois, je suis au courant !

Pour rester dans le sujet, je trouve, dans un vide-greniers et pour vingt euros, un lot de douze feux anciens en verre, neufs, dans leur emballage d'origine. Quelle aubaine ! Deux rouleaux de fil coton achetés à Reims viennent les rejoindre. Le tout est rangé soigneusement dans un carton. Les phares, supposés avoir été empruntés à une Peugeot 201, iront dépanner quelqu'un d'autre. Ils sont remplacés par des Marchal, état neuf, chinés dans une bourse. Un voile de peinture suffira à leur redonner vie, et ils correspondront mieux au look du véhicule. Parce que deux précautions valent mieux qu'un incendie inopiné, j'ai refait le faisceau électrique en le protégeant par une demi-douzaine de fusibles et un coupe-batterie.

A ce stade, je m'intéresse au problème des pneumatiques. D'origine, ce camion est chaussé de gommes en 16 x 50. Pas de chance, on n'en trouve plus. Mon pote Alain, spécialiste en pneus, me dénêche dans les pays de l'Est des modèles aux dimensions approchantes. Les lèvres des jantes étant hautes, je recouvre leur face interne d'un flap en caoutchouc, comme on le faisait dans mon jeune temps. Il faudra faire avec... Malheureusement, ce montage de fortune ne tient que la durée de quelques allers et retours dans



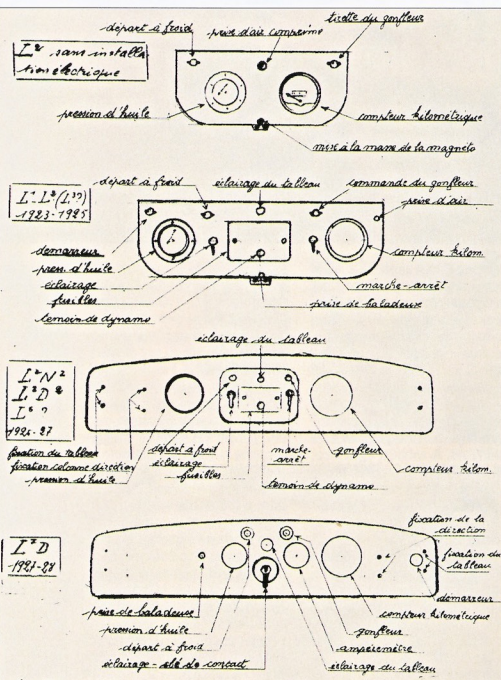
« Les bois ont été remplacés, les trous bouchés, et la peinture appliquée au pinceau. »



« Les freins à tambours pendant leur rénovation. Avec les tambours, les flasques et les mâchoires. »



« Montage sur la voiture. Tout en haut, la commande des segments de freins. »



Le tableau de bord I^{er} (direction à gauche) est le même, même disposition, mais à part la commande de démarrage placée à gauche.

« Jacques Driollet m'a fait parvenir ce croquis reproduisant les différentes planches de bord des Unic L2 à L7. Le mien fait partie de la deuxième génération. »

ma cour. Les pneus s'ovalisent progressivement et la chambre à air finit même par... "déjanter", une grosse hernie à la clé, avant d'éclater dans un joli "baoum" qui fait sursauter tout le quartier. Bref, ce n'était pas une bonne idée. Je fais alors contre mauvaise fortune bon cœur, espérant trouver une monte d'origine d'occasion ou la refabrication est annoncée en Angleterre pour l'année suivante.

De toute manière, j'ai suffisamment de boulot pour penser à autre chose. J'enchaîne avec le radiateur. Il est fendu et son faisceau est en grande partie colmaté par la rouille et le tartre. Il va falloir en passer par une refécion chez un spécialiste. J'irai jusqu'à Lons-le-Saulnier pour voir un artisan sérieux, qui prend le temps d'écouter et qui s'intéresse à la voiture ancienne. La facture est honnête, le travail bien fait et, en prime, la bonne humeur est garantie.

Je poursuis avec la cloison pare-feu qui supporte le réservoir d'essence. Elle est perforée de partout, et le contreplaqué se transforme en mille-feuille au démontage. L'embase des supports métalliques est mangée par la rouille, et c'est mon beau-frère Claude qui va les remettre en état. Le réservoir, par chance, ne fuit pas, mais je constate qu'il a été réparé plus d'une fois. L'intérieur est bien oxydé et la partie basse dans laquelle a

Le réservoir d'essence passe à la bétonneuse pour se débarrasser de sa rouille intérieure

décanté l'essence est garnie d'une purée noirâtre et malodorante. Le précédent utilisateur avait d'ailleurs compris le problème, utilisant une nourrice accrochée au tablier et alimentant, par simple gravité, le carburateur. Un passage en bétonneuse va redonner tout son éclat à l'intérieur. Je m'explique : vous montez le réservoir sur une bétonnière, vous le remplissez de quelques litres d'eau additionnée d'acide de batterie et d'une poignée de boulons et écrous. Vous faites ensuite tourner la bétonneuse une petite heure, et vous le retrouvez comme neuf ! Rincage à l'eau, séchage, puis traitement à la résine... C'est plus rapide et beaucoup moins fatigant que la méthode du pauvre Fifi qui ne doit plus avoir de vos (voir *Gazoline* 143). Au remontage sur son support, j'ai pris soin d'intercaler des rondelles de caoutchouc qui amortiront les éventuelles vibrations et éviteront ainsi l'apparition de fissures.

Mon camion en arrive au stade de la révision moteur. Sans le radiateur et la cloison pare-feu, l'accès à la mécanique est royal... Quoi que. Il me faut tout de même ma girafe d'atelier construite avec du matériel de récupération (certains appellent ça une chèvre, mais la mienne a un cou tellement long...) pour extraire cette pièce encombrante et son volant moteur qui, à lui seul, pèse 45 kg (il fait 10 cm d'épaisseur !). Le démarreur, gros comme une bouteille de bordeaux, paraît rikiki à côté de celui de ma Citroën 5 HP. Il fonctionne parfaitement et il ne nécessitera qu'un simple dépoussiérage. La magnéto, désolidarisée de son flexor cranté Simms, sera remplacée par un renvoi d'angle et un allumeur. C'est, à mon avis, moins performant, mais plus sécurisant sur la route, et surtout plus facile à réparer pour moi. Ayant déjà subi des pannes de magnéto fondue, je ne veux plus prendre ce risque. La dynamo, lourde et imposante, s'angle sur son support coulisant et télescopique, est démontée. Son axe supporte un énorme ventilateur deux pales, en V. Au passage, un grand merci à Jacques Driollet parce qu'il m'a évité des heures de galère. L'ordre d'allumage est, en effet, assez particulier : pas de 1-3-4-2 classique, mais un 1-2-4-3 plus exotique. Le toilettage du moteur est effectué méthodiquement. Le cambouis est

éliminé à la spatule, les recoins nettoyés avec un chiffon poussé par un tournevis, le tout suivi par un dégraissage à l'essence étalée au pinceau, et une finition au jet haute pression. Les têtes d'écrous apparaissent et je vais pouvoir travailler sur du propre avant d'explorer l'intérieur. Deux vis à enlever pour extraire le minuscule carbu Solex 26 VF qui remplace le Viel d'origine. J'aperçois alors, dans la pipe d'admission, le volet commandé par le régulateur à billes. Je vais enfin comprendre comment ça marche. Je dois d'abord vidanger l'huile. La dépose du bouchon ne laisse rien filer. Hum, je décide d'ôter la plaque, grosse comme une assiette à dessert, qui tient par quatre vis. Apparaît alors un grillage très fin de forme cylindrique. Filtre à huile ? Ou plutôt crépine de pompe à huile ? Peu importe. Ce que je découvre alors ne laisse pas de m'étonner. Ce moteur est doté de deux carters superposés non démontables, coulés dans la masse. Il s'agit d'une technique souvent utilisée en compétition. L'huile moteur projetée coule dans le carter supérieur avant de passer dans le "panier ramasse-boue" où elle décanse avant d'être aspirée par la pompe à huile à palettes. D'où la présence d'une melle de 2 à 3 cm d'épaisseur ! Pas question d'accéder au vilebrequin par là. C'est par le haut qu'il faudra le déposer. J'avais prévu une révision

"sommair", je vais devoir en passer par un démontage complet. Ce sera pour plus tard. Le châssis avant est maintenant parfaitement accessible et je vais pouvoir procéder comme pour l'arrière. Nettoyage, grattage et peinture. Les tringleries de freins AV sont démontées. Et ce n'est pas triste ! La pédale commande en effet une bielle munie de deux rotules qui renvoie le mouvement vers l'arrière en direction des roues... AV ! Ces petites "choses", cachées sous les mains AV du châssis, ont certainement échappé à la vigilance des conducteurs successifs, car elles n'ont manifestement pas reçu la moindre goutte de graisse depuis un demi-siècle. Les têtes des rotules sont ovalisées dans leur logement, et les bagues des axes sont dans le même état. Je dépresse... Mais mon pote Guert, tourneur à ses heures, vient à mon secours. « J'avais l'es reprendre tes bagues... » Pour les rotules, c'est autre chose... Il secoue les fournisseurs de matériel et de pièces de machines-outils, dévore les pages de multiples catalogues, et me trouve enfin les six rotules recherchées. Bravo ! Le hic, c'est que les tiges de commande ne s'adaptent pas (c'aurait été trop beau), et il faudra en refabriquer de nouvelles au bon diamètre. Cela dit, c'est un mal pour un bien parce qu'elles étaient rouillées... ■

« Plus de radiateur, plus de moteur, plus rien... Je peux nettoyer le châssis. »

