

BÄCKER MEISTER

Kleintransporter der Vorkriegszeit waren meist von Pkw abgeleitet – so auch dieser knuffige Unic L 2 N

In der Unic-Sammlung von Moritz Thommen dominieren zwar die Lastwagen der französischen Marke, doch sie umfasst auch Personen- und einen Lieferwagen. Wir schauen uns den kleinen Transporter, einen L2N Boulangère, näher an und drehen eine Runde mit ihm.

Es ist ein warmer Frühlingmorgen, als wir mit Moritz Thommen zu seinem kleinen aber feinen Unic-Museum in Ziefen im Kanton Basel aufbrechen. Nachdem wir bisher die Schwergewichte seiner Sammlung kennenlernen durften, begehen wir uns heute mit dem kleinsten, leichtesten und zugleich auch ältesten Nutzfahrzeug der Kollektion auf eine Ausfahrt ins Basler Umland.

Der Unic L2N Boulangère, den Thommen gewohnt routiniert aus der Halle rangiert, stammt aus dem Jahr 1923, auch wenn er wirkt, als sei er gerade erst

von den Bändern des Herstellerwerkes in Puteaux gerollt.

Die Baureihe L2N leitet sich von den Personewagen der L-Baureihe ab, die 1922 ihre Premiere hatte. Getreu dem Unic-Prinzip, dass in den unterschiedlichen Modellen möglichst viele Gleichteile vorhanden sein sollen, gibt es die L-Reihe in einer Art frühen Baukastenbauweise in verschiedenen Radständen und Motorisierungen mit Zwei-, Vier- oder Sechszylindermotoren – aber mit ansonsten identischer Technik. Durch diese bei allen Modellen einheitlichen Komponenten für Zündung, Vergaser, Kühler, Pumpen und andere Teile konnte der französische Hersteller eine für die damalige Zeit ungewöhnlich hohe Zuverlässigkeit garantieren. Es mag daher kaum verwundern, dass die L-Serie schnell zu einem Verkaufsschlager avanciert. Das Werk ergänzt sein Programm bald auch noch um Nutzfahrzeug-Versionen.

Der L2N ist mit einem Vierzylindermotor ausgestattet, der aus 1846 Kubikzenti-



Routiniert steuert Moritz Thommen seinen Vorkriegsklassiker über die Straßen des Basler Umlandes

meter Hubraum rund 20 PS schöpft. Heute mag das wenig erscheinen, doch so behände wie sich der kleine Lieferwagen mit Moritz Thommen am Steuer und mir auf dem Beifahrerplatz in Bewegung setzt, sind sie mehr als ausreichend, um die gerade mal 900 Kilo, die der L2N leer auf die Waage bringt, und uns in Bewegung zu setzen.

Den ersten Gang muss Thommen eigentlich nur beim Anfahren aus dem Stand in Anspruch nehmen, um danach rasch über den zweiten in den dritten Gang hochzuschalten. Der Motor bietet so viel Drehmoment, dass man durchaus im dritten losfahren könnte. Erst auf freier Strecke, wenn der kleine Unic genügend Tempo auf dem Tacho hat, geht es dann hoch in den Vierten, um die Mechanik zu schonen.

Erfordert der L2N also relativ wenig Aufwand, was das Kuppeln und Schalten angeht, so ist das Steuern nichts für

Steuern ist nichts für schwächliche Zeitgenossen

schwächliche Zeitgenossen. Kein Servosystem unterstützt die Lenkung, so dass der Fahrer einiges an Muskelkraft aufwenden muss, um den Wagen zu manövrieren. Zudem gibt die eher spartanische Federung, die aus einfachen Blattfedern, auf denen sich die am robusten Leiterraumchassis aufgehängten Achsen abstützen, jede noch so kleine Straßenunebenheit gnadenlos an Fahrer und Passagier weiter.

Auch das Abbremsen des L2N will gelernt sein und erfordert vorausschauendes Fahren. Die Fußbremse wirkt zwar auf alle vier Räder, reicht aber alleine nicht aus, um den Wagen aus voller Fahrt zum Stehen zu bringen. Hierzu ist ein großzügiger Einsatz der Motorbremse und schließlich auch noch eine dosierte Betätigung der Handbremse (welche auf die Hinterräder wirkt) nötig. Eine Notbremsung aus voller Fahrt

Mischbauweise: Typisch für die Zwanzigerjahre, Blech auf Holz. In Fall des L 2 N aber auch nur Holz im Heckbereich



**Technische Daten:
Unic L 2 N**

Motor:
Unic L 2, Viertakt-Benzinmotor, wassergekühlt, ohv-gesteuert; Solex-Vergaser; Druckumlaufschmierung

Zylinder: 4, in Reihe

Bohrung x Hub: 70 x 120 mm

Hubraum: 1846 ccm

Leistung: 20 PS bei 1450 U/min

Kraftübertragung:
Mehrscheiben-Trockenkupplung; unsynchronisiertes Viergang-Getriebe, Hinterradantrieb

Fahrwerk:
blattgefederte Starrachsen vorn und hinten

Bereifung: 820 x 120 oder 765 x 105

Radstand: 2705 mm

Spur v/h: 1370 / 1360 mm

L x B x H: 4110 x 1630 x 2000mm

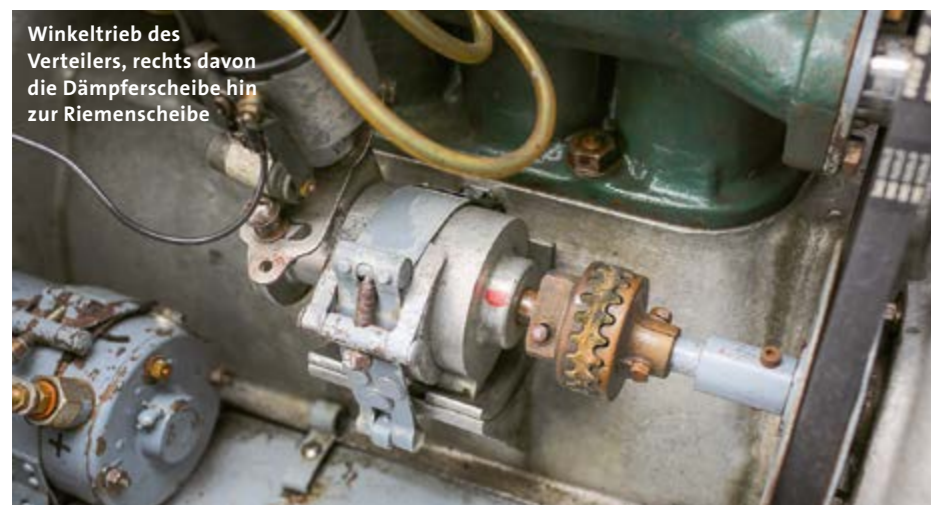
Leergewicht: 900 kg

Höchstgeschwindigkeit: 65 km/h

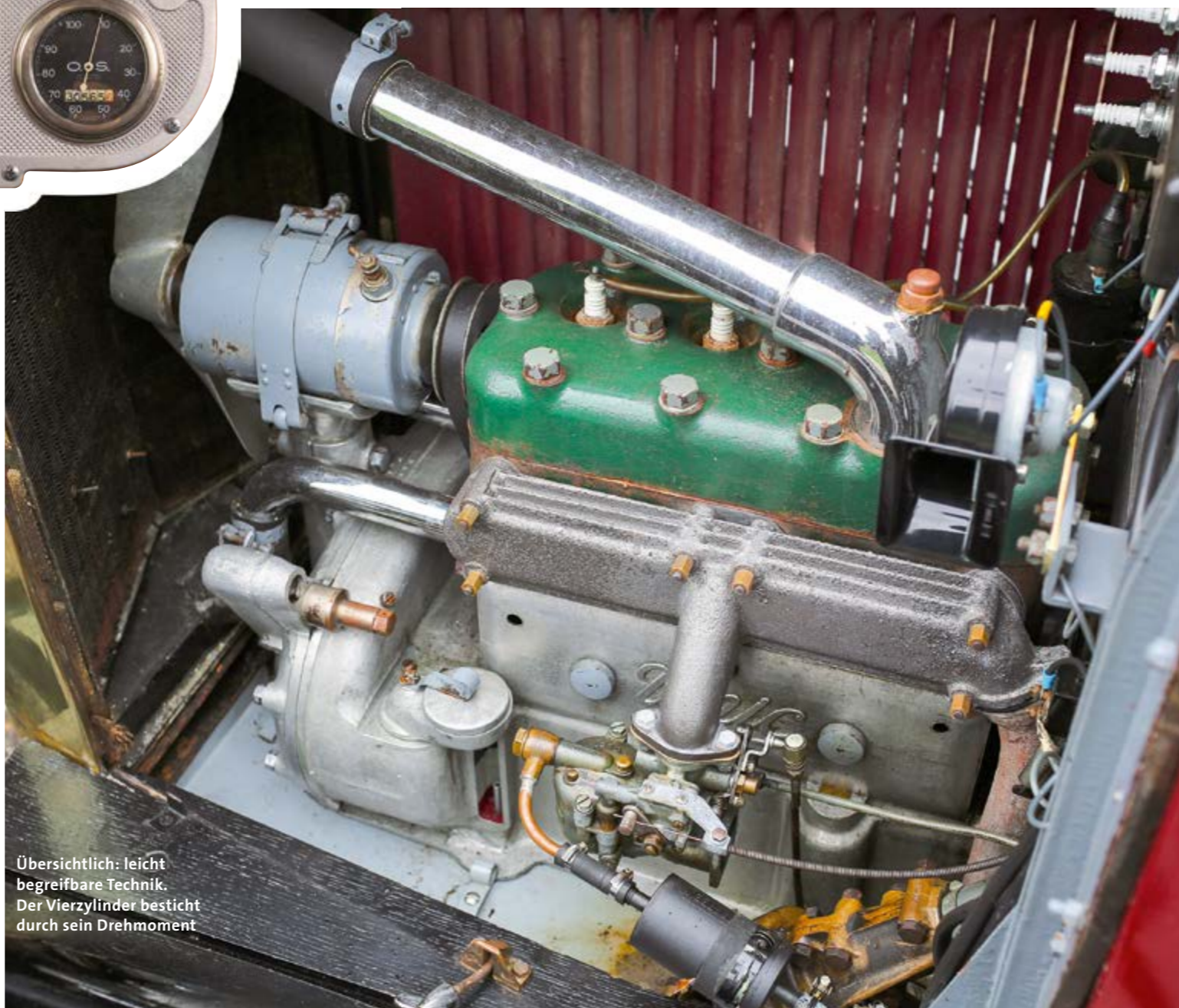
Bauzeit: 1923 bis 1928



Einfache Blattfedern, wie hier an der Vorderachse, sind der einzige Federungskomfort, den das Unic-Chassis bietet



Winkeltrieb des Verteilers, rechts davon die Dämpferscheibe hin zur Riemenscheibe



Übersichtlich: leicht begreifbare Technik. Der Vierzylinder besticht durch sein Drehmoment

ist so natürlich unmöglich. Doch für den Fall der Fälle besitzt der L2N eine elektrische Hupe, sowie zusätzlich eine furcht-einflößend laute Kompressorhupe, um andere Verkehrsteilnehmer auf sich aufmerksam und so den Weg frei zu machen. Und so stabil und massiv, wie der kleine Unic gebaut ist, wäre er bei einer Kollision mit einem neuzeitlichen Personenwagen wahrscheinlich trotz allem der Gewinner.

Nach unserer kleinen Rundtour durch das Umland von Basel sind wir mittlerweile wieder nach Ziefen zurückgekehrt, um uns den L2N nun von außen und innen in Ruhe anzuschauen. Der Fahrgastraum präsentiert sich zeittypisch und dem damaligen Einsatzzweck entsprechend recht spartanisch.

Dies zeigt sich vor allem am Armaturenbrett, das im wahrsten Sinne des Wortes ein einfaches, aber trotzdem sorgfältig gestaltetes Brett ist, sind doch die verbauten Hebel und Instrumente auf das Wesentliche reduziert. Besonders heraus ragt dabei der Hebel für den Marchal-Suchscheinwerfer, mit dem sich die Straßen in der Dunkelheit perfekt ausleuchten lassen, wenn das Licht der normalen Scheinwerfer nicht mehr ausreicht.

In der Mitte des in Aluminium gehaltenen Instrumententrägers, der nur den Tacho und einen Öldruckmesser umfasst, fällt



Ursprünglich besaß der Unic einen Vergaser von Viel, den der Vorbesitzer aber gegen einen Solex-Vergaser tauschte



Falls sie mal wieder verrußt sind: Ersatz für die Zündkerzen wird stets bereit gehalten



Im Laderaum versteckte der Erstbesitzer reichlich Leckereien, er war nämlich Käser aus Thiérache



Immerhin – das Getriebe hat schon vier Gänge, der erste ist sehr kurz übersetzt



Nicht nur zur Dekoration: Auf dem Kühler thront senkrecht das Thermometer



Unic ist seine Marke: Moritz Thommen hat seine Lkw-Sammlung mit dem L2N nach unten hin abgerundet



uns zudem ein kleines Hohlventil auf. Dieses ist ein besonderer Clou des L2N. Durch Betätigung einer Drosselklappe kann Druckluft aus dem Motor auf dieses Hohlventil geleitet werden, um mittels eines Schlauches so die Reifen aufzupumpen. Eine wirklich clevere technische Lösung für einen Lieferwagen, ist doch der Reifendruck von der Ladung abhängig. Die Kühlwassertemperatur lässt sich auf einem Thermometer ablesen, das direkt auf dem windschnittigen v-förmigen Kühler platziert ist.

Die Ladung findet, sicher vor Wind und Wetter geschützt, im Heck ihren Platz. Zu ihr gelangt man entweder durch eine kleine Türe am Fahrzeugheck, oder aber man nimmt gleich die gesamte Rückwand ab, um sperrigere Güter transportieren zu können. Dies erfordert allerdings einmal mehr einiges an Muskelkraft, denn die Rückwand wiegt locker über 40 Kilo. Sie ist, wie der gesamte Aufbau der Ladefläche, aus massivem Holz gefertigt, während der Vorderwagen mit seiner Fahrerkabine mit Blech beplankt ist. Die Kombination der

beiden Werkstoffe ist dabei überaus harmonisch und wie aus einem Guss gelungen und ein beeindruckendes Beispiel der Karosseriebaukunst unserer Vorfahren.

Der L2N von Moritz Thommen besitzt dabei einen so genannten Boulangère-Aufbau. Es handelt sich hierbei um keinen klassischen Pritschenwagen, denn die Seitenwände der Ladefläche sind bis auf zwei Drittel der Höhe hinaufgezogen. Vier Holme pro Seite stützen das Holzskelett, über das die wasserdichte Plane gezogen wird, die den Laderaum und die Waren auch von oben vor Witterung schützt. Im Falle des Thommenschen L2N waren dies lange Jahre Käselaiibe und nicht etwa Baguette-Brote, wie der Name Boulangère vermuten lassen könnte. Der Schweizer hat seinen Unic-Lieferwagen nämlich vom Nachfahren eines Käser aus Thiérache erworben, der das Fahrzeug lange Jahre nutzte, um damit im Norden Frankreichs seine Kundschaft zu beliefern. Wobei jedoch angesichts der eher robusten Federung des L2N und den zur dama-

ligen Zeit noch schlechteren Straßen die Ladung des Öfteren durcheinandergewirrt sein dürfte.

Doch derartige Probleme stellen sich heute nicht mehr, denn der L2N, den Moritz Thommen nun wieder zurück in sein Museum bugsiert, hat sein Arbeitsleben mittlerweile hinter sich und genießt zusammen mit seinen jüngeren Geschwister aus dem Hause Unic seinen wohlverdienten Ruhestand im schweizer Exil.

Text: Alexander Weber
Fotos: Stephan Lindloff

Die Kontaktadresse

Name

Straße

Ort

Web