

# UNIC



La Société des Automobiles Unic s'est fait une réputation enviable dans la construction des châssis de tourisme et des camionnettes. Parlez d'une Unic à un automobiliste averti, il vous dira: « C'est inusable! » Regardez aux pages d'annonces des journaux spéciaux, jamais vous ne verrez une Unic à vendre d'occasion. Deux remarques typiques qui classent une fabrication.

Cette année, Unic expose deux châssis, un 11 CV de tourisme et un 14 CV camionnette.

**Châssis 11 CV tourisme.** — Ce châssis a été étudié pour recevoir des carrosseries spacieuses, jusqu'à 6/7 places sur strapontins face à la route, tout en atteignant cette fatidique vitesse de 100 kilomètres à l'heure, que réclame maintenant la clientèle.

Le moteur est un 4 cylindres monobloc 72,8x120 à soupapes latérales inclinées et culasse détachable. La distribution se fait par une chaîne silencieuse à tension réglable et les poussoirs de soupapes sont réglables également. Le vilebrequin est supporté par deux paliers; les pistons sont en aluminium et l'allumage à magnéto à avance automatique.

Les autres caractéristiques sont: refroidissement par thermosiphon; graissage sous pression par pompe à palette; alimentation par carburateur Viel extra-économique, réservoir de 60 litres à l'arrière du châssis et autovac; dynamo-ventilateur commandée par courroie trapézoïdale, à tension semi-automatique.

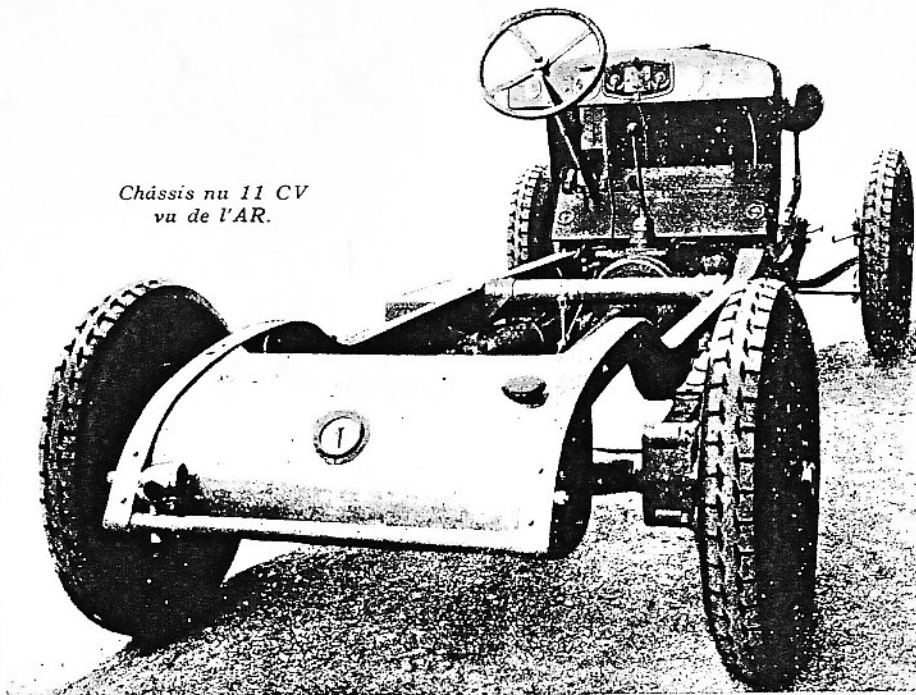
La boîte de vitesses, à trois baladeurs, quatre vitesses, marche arrière et levier à rotule, forme bloc avec le moteur. Elle comporte des engrenages de renvoi à denture hélicoïdale, parfaitement silencieux, un verrouillage positif des baladeurs qui ne sont pas en prise, enfin un gonfleur de pneus commandé par engrenages, détail fort apprécié de la clientèle.

Une transmission par arbre tubulaire de gros diamètre et double cardan relie la boîte au pont, du type « banjo » en tôle emboutie. Le couple conique est à denture Gleason, et la poussée et la réaction se font par les ressorts arrière, qui sont du type « double-cantilever » créé par Unic, d'une douceur et d'une solidité incomparables.

Le freinage a reçu une attention particulière. La pédale commande simultanément, avec égalisation par un palonnier, le frein sur mécanisme et les freins sur roues avant; le levier actionne les freins sur roues arrière pour l'immobilisation de la voiture à l'arrêt.

L'installation électrique, sous 12 volts, se fait par appareils séparés; la batterie est placée sur le marchepied gauche, emplacement rendant son entretien et sa visite particulièrement aisés; les fusibles placés au tableau sont accessibles, et les manettes sont à verrouillage.

*Châssis nu 11 CV  
vu de l'AR.*



Un emplacement de carrosserie de 2 m. 60 sur 0 m. 85 permet l'adaptation de toutes les caisses; le châssis ne pèse que 900 kilos, ce qui garantit bonne vitesse, remarquable aptitude à monter les côtes et faible consommation.