Pour le Mans ⇒ CG

DESCRIPTION DES CHASSIS "UNIC"

TYPE H. 3

construits par la Société Nouvelle des Automobiles "UNIC"

Société Anonyme

1 et 2, Quai National -- PUTEAUX

R. C. Seine 244.571 B.

Moteur. — Le moteur qui actionne le châssis est un moteur à essence de pétrole, du cycle à 4 temps, comportant 8 cylindres fondus d'un seul bloc de 65 m/m d'alésage et de 100 m/m de course.

Sa vitesse maximum est de 1.800 tours à la minute. Sa puissance, d'après la formule administrative, est de quinze chevaux (15 CV.).

Cylindrée : 2.654 m/m^3.

Le carburateur est du système à pulvérisation et à niveau constant.

L'échappement se fait dans un silencieux de 150 m/m de diamètre sur 870 m/m de longueur.

Allumage par magnéto.

Le graissage du moteur se fait sous pression, par pompe à huile. Le carter inférieur du moteur est à double fond formant réservoir d'huile dans lequel aspire une pompe à engrenage refoulant l'huile dans les neufs paliers de l'arbre manivelle; l'huile passe alors à travers le vilebrequin pour venir graisser les têtes de bielles. Un manomètre placé sur la planche AV. permet au chauffeur de s'assurer du fonctionnement de la pompe.

Refroidissement. — Le refroidissement est obtenu par pompe centrifuge.

Réservoir à essence. — Il est en métal embouti, agrafé, rivé, soudé et placé à l'arrière du châssis. Un bouchon à vis permet le remplissage et la fermeture hermétique.

Transmission du mouvement aux roues. — La transmission du mouvement aux roues se fait de la façon suivante :

Embrayage. — Par un disque unique, serré entre le volant et un plateau mobile.

L'entraînement du disque est assuré par un groupe de six ressorts. Le débrayage est obtenu par une pédale qui, en comprimant les ressorts, écarte le plateau mobile.

Changement de vitesse. — La liaison entre l'arbre primaire de la boite de changement de vitesse et l'arbre à cardans se fait, soit indirectement par un renvoi formé d'un double train baladeur à deux pignons attaquant un harnais d'engrenage porté par un axe secondaire pour les première, deuxième et troisième vitesses, soit directement par un entraînement à griffes (quatrième vitesse) rendant solidaires l'un de l'autre l'arbre primaire et l'arbre à cardans.

Dans ce dernier cas, le renvoi d'engrenages placé sur l'arbre secondaire tourne fou sur ce dernier. Ce renvoi a 27 et 45 dents.

Les rapports des autres engrenages de transmission sont de 18×42 pour la première vitesse, 25×35 pour la deuxième, 30×30 pour la troisième vitesse.

Marche arrière. — La marche arrière est obtenue en poussant le levier de changement de vitesse pour mettre en prise un baladeur double de marche arrière avec un pignon de l'arbre secondaire d'une part, et, d'autre part, avec le baladeur de première. Le rapport total de marche arrière est de :

$$\frac{27 \times 18 \times 19}{45 \times 23 \times 42} = 0{,}214$$

Pont arrière. — L'essieu arrière est porteur et moteur. Le différentiel contenu dans le carter central du pont est à pignon satellites d'angles.

Le mouvement est transmis de l'arbre à cardans aux arbres d'entraînement des roues au moyen de deux engrenages coniques, le pignon et la couronne montés sur la boite de différentiel peuvent respectivement avoir 10 et 55, 10 et 60 dents.

Le diamètre des pneus est de 15×50, 16×50 ou 17×50.

La propulsion de la voiture à lieu par des ressorts qui sont attelés directement au châssis en leur milieu : la suspension AR. est du type dit semi-elliptique double.

Freins. — Le véhicule est muni de deux systèmes de freins :

1° Un frein commandé par pédale, actionne un renvoi qui transmet l'effort à la fois sur les roues avant et sur les roues arrière;

2° Un frein commandé par un levier à main, actionne un deuxième renvoi qui transmet l'effort aux roues arrière.

Chacune des roues porte un tambour à l'intérieur duquel agit une mâchoire à deux segments.

Les quatre freins sur roues ont un diamètre de 350 et 50 m/m de largeur.

Direction. — Celle-ci est inclinée et munie d'un volant. La transmission aux roues AV. sur essieu brisé se fait par vis, écrou et biellettes. La barre de direction est placée à l'arrière de l'essieu.

Le rayon de virage est de 6 mètres.

Organes de manœuvre. — Les organes de manœuvre se résument comme suit :

1° Levier de changement de vitesse et marche arrière;
2° Levier de frein à main;
3° Pédale de débrayage;
4° Pédale de frein;
5° Pédale d'accélération;
6° Manette de régulation.

Poids. — Le châssis pèse, sans voyageurs, suivant la carrosserie, de 1.700 à 2.000 kgs, répartis sur les deux essieux.

Vitesse. — En kilomètres à l'heure, que peuvent atteindre en palier les véhicules du type H. 3, le moteur tournant à 1.000 tours.

Roues de 15×50

Avec couple	10×55	10×60
Développement en charge de 2 m. 438		
Première vitesse	6,85	6,30
Deuxième vitesse	11,40	10,50
Troisième vitesse	17,00	15,60
Quatrième vitesse	26,60	24,40

Roues de 16×50

Avec couple	10×55	10×60
Développement en charge de 2 m. 493		
Première vitesse	7,00	6,42
Deuxième vitesse	11,60	10,70
Troisième vitesse	17,40	16,00
Quatrième vitesse	27,20	25,00

Roues de 17×50

Avec couple	10×55	10×60
Développement en charge de 2 m. 554		
Première vitesse	7,2	6,6
Deuxième vitesse	12,0	11,0
Troisième vitesse	16,8	15,4
Quatrième vitesse	27,9	25,6

La pédale d'accélération permet d'augmenter ces vitesses de 80 % environ.

Reg. A N° 2.701. — Il résulte des constatations effectuées le 18-12-29, sur le véhicule n° 31.128 à moteur n° 68 du type H.3., ci-dessus décrit, que ce type satisfait aux articles 21, 22 et 23 du Code de la Route promulgué par le Décret du 31 décembre 1922.

Puissance admise pour l'impôt : *quinze chevaux.*

Catégorie : *Voitures.*

Vu :

Paris, le 18 *décembre* 1929.

Pour l'Ingénieur en Chef des Mines,
R. DUGAS.

L'Inspecteur des Automobiles,
CLERO.

Nous soussignés, Société Nouvelle des Automobiles « Unic », *constructeurs, certifions que la voiture* « Unic » *n°*_____ *à moteur*_____ *vendue à M.*_____

_____

*est entièrement conforme au type H.3, ci-dessus décrit, qu'elle est munie de roues de*_____
*ce qui lui permet d'atteindre une vitesse de*_____ *kms à l'heure.*