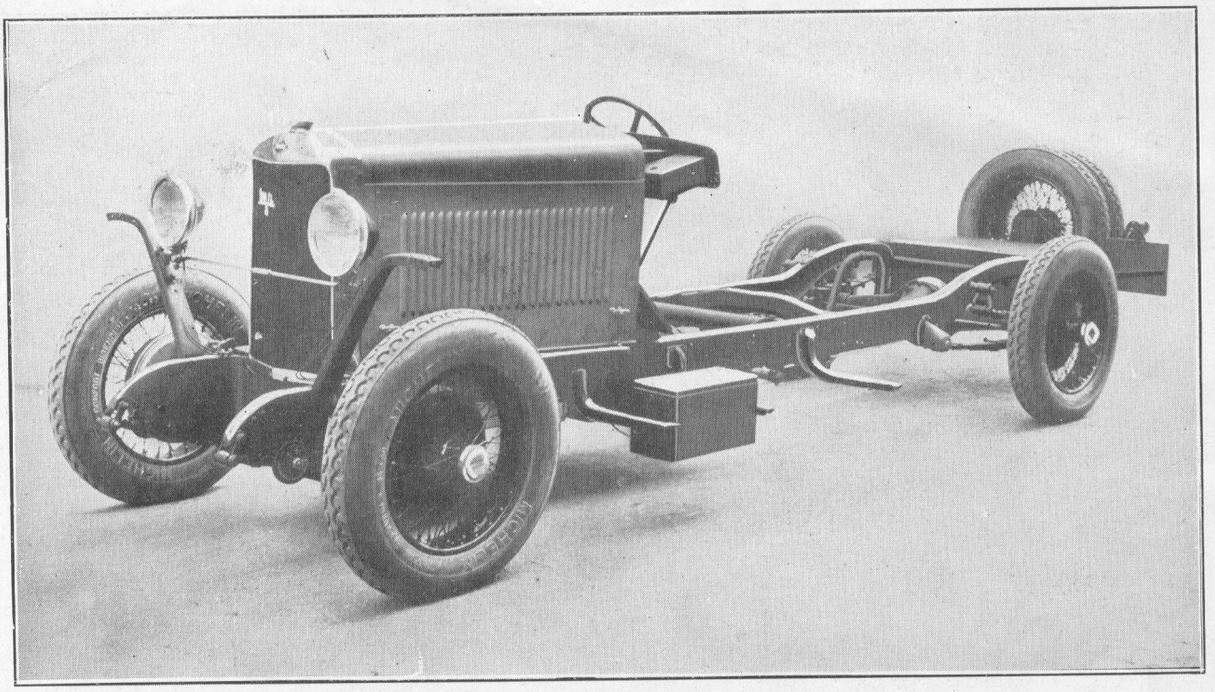


= Le chassis 8 cylindres Unic, vu de 3/4 avant. — Le moteur est un huit cylindres en ligne de 63×100, soit d'une cylindrée de 2 litres 500. A noter : l'encombrement du capot nullement exagéré ; le large emplacement qui reste ainsi disponible pour la carrosserie sans que l'on soit conduit à un empattement trop grand ; jumelles placées à la partie antérieure des ressorts avant ; supports d'ailes combinés avec supports de phares ; batterie d'accumulateurs directement accessible fixée sur le côté du châssis ; entretoisement central du châssis par un tube et une traverse ; suspension arrière avec ressorts auxiliaires compensateurs ; Voie : 1 m. 420, empattement : 3 m. 380, emplacement de carrosserie : 2 m. 650.

LA 8 CYLINDRES UNIC

Une très agréable voiture de cylindrée moyenne. Son moteur est un huit cylindres en ligne de 63 m/m d'alésage et de 100 m/m de course, soit une cylindrée de 2 lit. 500.

Tout son ensemble est conçu pour réaliser une mécanique robuste, sûre, pratique. Pour la souplesse, l'énergie des reprises, le brio des accélérations, il faut faire un essai. Il est concluant.

On notera en même temps, la qualité de la suspension, la douceur de la direction et une stabilité de *toute sécurité*. Nous insistons sur ce dernier point car il y a là mieux qu'une réussite moyenne.

Nous ne pouvons aujourd'hui que donner une idée d'ensemble des caractéristiques de ce beau châssis; nous le décrirons en détails quelque jour, avec la documentation qu'il mérite.

Le moteur est en somme constitué par un quatre cylindres central aux extrémités duquel on a reporté de chaque côté deux cylindres, c'est-à-dire que les explosions se succèdent selon le rythme 1, 4, 7, 3, 8, 5, 2, 6.

C'est le rythme de l'alimentation régulière. Le huit cylindres a passé le temps des tâtonnements. On n'hésite plus à choisir la formule qui complique évidemment l'exécution du vilebrequin, mais qui est aussi la formule la meilleure.

D'ailleurs, le vilebrequin est à plateaux et cette fabrication est maintenant classique. La distribution du moteur est à soupapes en tête commandées par culbuteurs.

Le profil de came, le bras de levier du basculeur, la façon dont son extrémité attaque la queue de soupape, le graissage continu des articulations, sont très précisément déterminés afin d'obtenir un absolu silence de fonctionnement.

L'entraînement de l'arbre à cames s'opère par un large engrenage celoron et pignon d'acier. Une chaîne silencieuse actionne la pompe à eau disposée perpendiculairement au bloc et une poulie reçoit une courroie de caoutchouc pour le ventilateur.

Le carburateur est double. Deux tuyauteries desservent les cylindres : l'une les quatre cylindres du centre, la seconde les cylindres des extrémités du bloc. Ces tuyauteries sont attentivement calculées pour que le remplissage soit exactement le même pour chacun des cylindres. Nous avons déjà eu l'occasion d'insister sur *l'importance réellement capitale* pour la réussite d'un multicylindre de la *régularité du remplissage*.

Chaque groupe de quatre cylindres a son collecteur d'échappement et l'amorce de tuyauterie est autonome pour chaque cylindre, de sorte que par la succession des évacuations on obtient un effet Giffard réellement efficace qui permet de vider la chambre d'explosion.

Les soupapes sont rappelées par deux ressorts. Des ressorts de rappel sont adjoints aux basculeurs et aux tiges de poussée. Les soupapes d'admission sont de diamètre sensiblement plus large que celui des soupapes d'échappement, ceci afin que ces dernières ne se déforment pas et que leurs sièges soient généreusement baignés par l'eau. Il n'y a pas de ralentissement à la sortie des gaz morts du fait du vide que nous avons signalé plus haut.

Le refroidissement a lieu par pompe.

Le graissage est sous pression pour tous les organes. Un soin particulier est donné au graissage des pièces de commande des soupapes.

Notons encore que le vilebrequin repose sur neuf paliers, que les bielles sont en duralumin et les pistons en alliage d'aluminium à parois épaisses assurant une évacuation régulière des calories.

Les appareils annexes dynamo et magnéto sont en tandem sur le flanc du bloc. Le démarreur séparé est très accessible également. Un détail, mais qui témoigne du souci du *vraiment pratique*.

Manchons d'entraînement et embases de dynamo et de magnéto sont prévus identiques. Une bille cassée dans un roulement de l'arbre de dynamo n'immobilisera pas la voiture. On enlèvera la dynamo et on avancera à sa place la magnéto. On pourra rouler.

Les éléments de la transmission sont semblables à ceux de la réputée 11 CV.

Embrayage à disque et boîte à 4 vitesses forment bloc avec le moteur.

La transmission comporte un arbre de très gros diamètre et deux joints mécaniques.

Le pont banjo est à pignons à denture gleason.

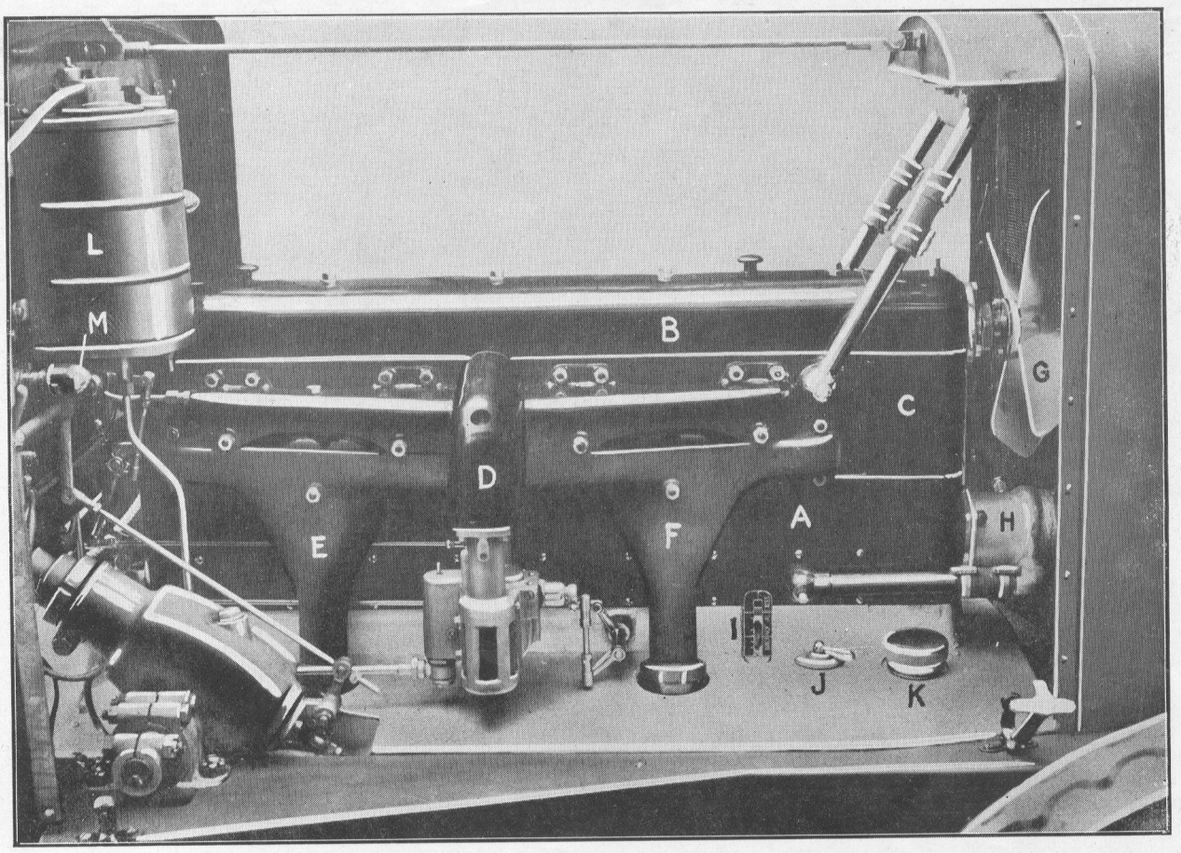
Les freins sur les 4 roues sont commandés par un *multiplicateur* à levier vraiment effectif, il a fait ses preuves sur les véhicules industriels de la marque, il permet pour une manœuvre douce de la pédale de *conserver tout le contrôle du freinage:* avantage pratique que nous tenons comme très important.

Très bonne épure de direction avec jumelles à l'avant des ressorts et chasse bien calculée.

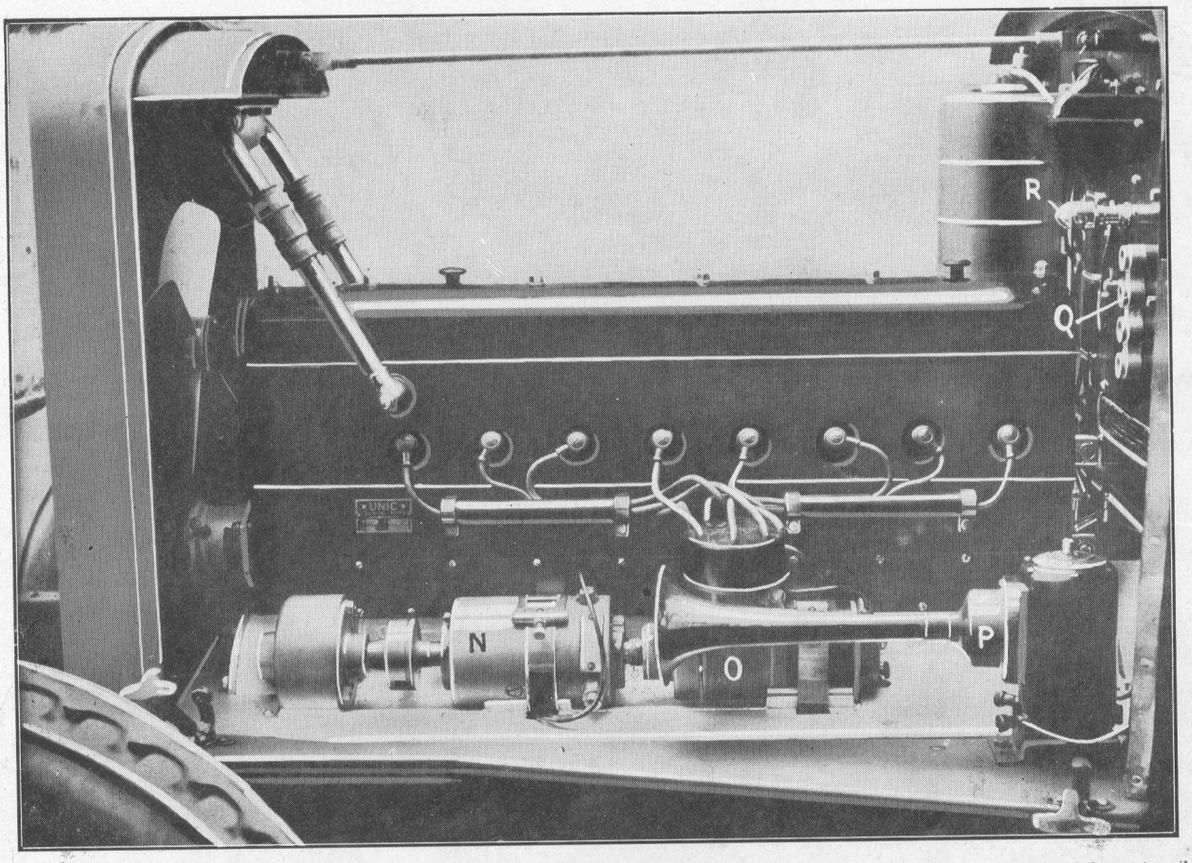
Les ressorts avant et arrière sont montés avec silentblocs.

Nous décrivons à un autre chapitre la suspension arrière avec ressorts auxiliaires compensateurs. Elle augmente le confort et elle donne une *très rare* stabilité.

Ce châssis de conception toute française est *une valeur* pour notre marché.



= Le moteur huit cylindres Unic, vu du coté du double carburateur. — A, *le monobloc.* — B, *carter supérieur recouvrant les soupapes commandées par culbuteurs.* — C, *carter recouvrant la courroie en caoutchouc d'entraînement du ventilateur.* — D, *carburateur à double corps et tuyauteries d'alimentation cloisonnées.* — E, F, *collecteurs d'échappement réunissant quatre sorties.* — G, *ventilateur.* — H, *pompe à eau.* — I, *indicateur de niveau d'huile.* — J, *robinet de vidange.* — K, *orifice de remplissage.* — L, *nourrice automatique d'alimentation d'essence.* — M, *lampe d'éclairage sous capot.* — Dessin très net, accessibilité des annexes très soigneusement prévue pour que tout démontage soit rapide.



= Le moteur huit cylindres Unic, vu de coté des appareils d'éclairage et d'allumage. — N, *dynamo.* — O, *magnéto à induit fixe, avec installation nette et accessible des fils de distribution, bougies orientées vers le centre des chambres d'explosion.* — P, *avertisseur placé sous le capot.* — Q, *support des bougies de rechange.* — R, *lampe de l'éclairage sous capot, orientée pour mettre en pleine lumière tous les appareils annexes et les bougies. Les commandes de distribution sont réduites au minimum, ce qui a son importance également pour le silence.*