

## La construction UNIC

S'il fallait chercher un qualificatif pour synthétiser la marque « Unic », le premier qui viendrait à l'esprit, parce que c'est celui qui s'appliquerait le mieux, c'est simplement celui qui constitue la marque elle-même; on peut dire, en effet, que la construction des usines de Puteaux est unique, non dans un sens restrictif, puisqu'elle porte sur divers modèles de véhicules, mais bien au point de vue de la valeur de la production de cette maison. Cette marque est véritablement unique par le sérieux, la robustesse et le renom dont jouissent tous ses modèles. Qu'il s'agisse de la 10 HP, de la 16 HP, du camion 14 HP ou du châssis industriel M. I. A. 3, ce sont les mêmes qualités que l'on constate, et il serait difficile de dire que tel ou tel modèle est supérieur à tel autre chez « Unic »; c'est une preuve du souci jaloux apporté par cette maison dans l'établissement, la mise au point et les essais de tous ses modèles.

Le châssis 10 HP est le type parfait de la voiture robuste, économique, capable d'assurer les plus durs services. Le moteur est un monobloc à quatre cylindres de 70 millimètres d'alésage et 120 millimètres de course; il est à culasse rapportée; les soupapes sont inclinées; l'arbre à cames et la magnéto sont entraînés par une chaîne silencieuse renforcée, à tension réglable et à rattrapage de jeu; pistons en aluminium, organes équilibrés, telles sont, très résumées, les principales caractéristiques de ce moteur qui peut tourner à 3.000 tours et donne son plein rendement au régime de 2.200 à 2.400 tours.

Le refroidissement se fait par thermosiphon dans un radiateur de grande surface à travers les ailettes duquel un ventilateur active le passage de l'air.

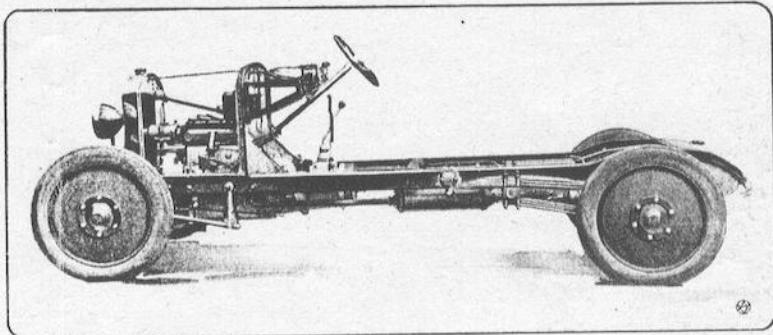


Fig. 2. — Le châssis Unic 10 HP.

Ce ventilateur refroidit également le dynamo sur laquelle il est monté.

Le graissage du moteur se fait sous pression, et son allumage par magnéto à avance automatique. L'alimentation du moteur se fait par le carburateur Viel extra-économique à deux régimes de puissance. Il est alimenté par un élévateur d'essence et un réservoir arrière d'une contenance de plus de 50 litres.

L'embrayage est à disques multiples à revêtement spécial à base d'amiante. La boîte à quatre vitesses forme bloc avec le moteur. Le châssis est muni d'un gonfleur automatique commandé par un engrenage de la boîte.

La transmission se fait par un arbre à double cardan « Unic ».

La suspension est obtenue à l'avant par des ressorts semi-elliptiques et à l'arrière par un jeu de ressorts cantilever spéciaux établis de manière à assurer, par l'emploi d'un système de cales d'écartement entre chacune des lames, une flexibilité constante et maximum de ces lames, sans que les conditions de fixation des ressorts sur les organes de la voiture puissent en diminuer la flexibilité.

Le frein à pied commande simultanément

le frein de mécanisme agissant sur les roues arrière par le différentiel et les freins système Unic sur roues avant.

La place nous manque pour citer tous les détails pratiques que l'on trouve dans ce châssis.

Ce châssis, étudié spécialement au point de vue de la robustesse, de la simplicité du mécanisme et de la facilité d'accès aux divers organes, permet l'adaptation de grandes carrosseries et peut rouler à plus de 80 à l'heure avec une consommation de 10 litres aux 100 kilomètres.

Le châssis touriste 16 HP possède un moteur quatre cylindres de 80 millimètres d'alésage et 148 millimètres de course, développant une puissance de plus de 50 CV. Il comporte, bien entendu, tous les derniers perfectionnements; il est spécialement indiqué pour le grand tourisme. Sa suspension double cantilever et ses freins sur les quatre roues en font une voiture d'un très grand confort, tenant parfaitement la route et d'une sécurité parfaite.

La Société Unic a été parmi les premières à construire des véhicules industriels; elle a établi une gamme de châssis qui va de la petite camionnette de 900 kilogrammes jusqu'à celle de 3.200 kilogrammes de charge totale.

La plupart de ces châssis sont prévus avec freins sur les quatre roues.

Le châssis M. I. A. 3 a été établi pour une charge utile de 900 kilogrammes.

Le moteur est un 12 HP quatre cylindres de 80×130, avec pistons en aluminium. Un servo-frein utilisant la réaction du frein de mécanisme assure un freinage intégral remarquable.

Le camion de 2.500 kilogrammes de charge utile est entraîné par un moteur quatre cylindres 80×148.

Ainsi qu'on le voit, la construction « Unic » est variée et permet de répondre aux desiderata de la grande majorité de ceux qui s'intéressent à l'automobile.

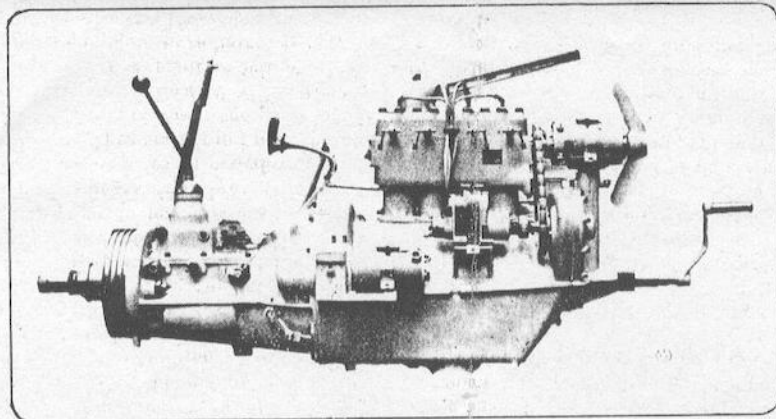


Fig. 1. — Le bloc moteur de la 10 HP Unic.