RÉTRO VISEUR

NUMÉRO 199 - MARS 2005 RÉTROVISEUR

ISSN 0992 - 5007 ••• F : 5,40 € - DOM : 6,45 € - BEL : 5,95 € - CH : 11,15 - CAN : 10,50 SCAN AUD : 5,40 € - ESP : 5,70 € - GR : 5,60 € - ITA : 5,95 € - LUX : 5,95 € - NL : 7,50 € - PORT : 6,45 €

Essai **LANCIA FULVIA ZAGATO**

Dans l'ombre du Z

+ La cote de *Rétroviseur*

La meilleure base pour connaître la valeur de votre voiture de collection

Dossier

PEUGEOT 504 coupé et cabriolet

La haute couture en prêt-à-porter

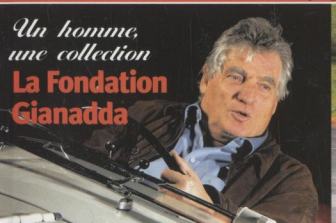
Mais aussi

GUIDE D'ACHAT
Renault Floride

PATRIMOINE
Nissan et ses réserves

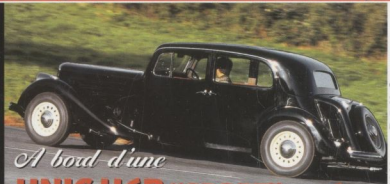
SAGA
Les Spyders Maserati au fil du temps

LAQUELLE CHOISIR ? Martini 1903 / Pagani Zonda 2004 : 100 ans les séparent...



Un homme, une collection

La Fondation Gianadda



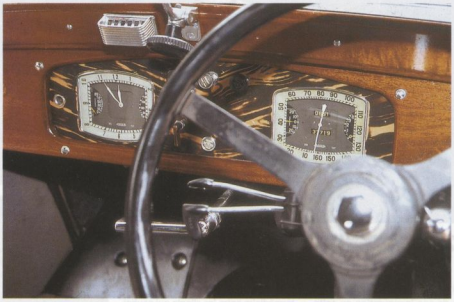
A bord d'une

UNIC U6B "SPORT" 1936

ÉDITIONS LVR

M 03344 - 199 - F : 5,40 €

Unic U6B "Sport" 1936



LA GRANDE INCONNUE

Si la vieille marque de Puteaux est surtout connue pour sa production de camions, on sait moins qu'elle a livré, de 1905 à 1939, des automobiles que Georges Richard, son fondateur, voulait hors du commun. "Vaste programme", aurait dit le général de Gaulle. Il n'est cependant pas passé loin du but...

UNIC
558 DX 75

L'empattement généreux de l'Unic U6 lui confère une habitabilité maximale, surtout à l'arrière où les passagers ont toute la place voulue. S'y ajoutent une sensation d'aisance résultant de l'absence de pilier central et l'agrément d'un plancher rigoureusement plat.

A l'issue d'une restauration par épisodes échelonnés sur plus d'un an, cette Unic U6B roule enfin dans le parc du château de Rochetaillée-sur-Saône, pour l'animation mensuelle du musée Henri-Malartre baptisée "Souvenirs Auto-Mobiles". A cette occasion, les visiteurs quittent leur statut de spectateurs pour celui d'acteurs, en prenant place à bord des véhicules de la collection. Manifestement, cette grosse berline noire les intrigue plus qu'elle ne les tente. Il est vrai que, le plus souvent, leur préférence se porte sur des modèles d'après-guerre, populaires liées à leurs souvenirs d'enfance, ou voitures d'exception peuplant de vieux fantasmes.

Unic mais surtout "différente"

L'Unic, c'est autre chose : pas de souvenirs précis ni de rêves enivrants. Plutôt la sensation confuse de l'anonymat dans lequel sont confinées depuis longtemps ces voitures (déjà) anciennes qui constituaient un parc automobile vieillissant contrastant avec les modernes Renault, Citroën, Peugeot ou Simca des années 50-60.
La majorité des gens reconnaissent dans l'Unic une auto "d'avant la guerre", à son volume imposant d'abord, puis à cette physionomie particulière que lui donnent ses grands phares proéminents, encadrant une calandre tout en hauteur, enfin à ce long capot en pointe enserré par les grosses joues des ailes avant. Autres signes distinctifs, à l'arrière cette fois : la malle bombée incorporant la roue de secours et la plaque d'immatriculation en saillie sur l'aile arrière gauche.
Double surprise au moment de monter à bord : le mécanicien du musée, installé au volant, occupe la place de droite, et les grandes portes s'ouvrent en opposition, dégageant largement l'accès, qu'aucun montant central ne vient contrarier. Amusement des enfants, sourires des quelques parents qui reconnaissent là une "innovation" récemment apparue sur le prototype futuriste d'une grande marque...
Une fois toute la famille installée sur les vastes banquettes, le six cylindres donne de la voix, et dès que l'auto s'élance, les questions commencent à fuser, la plupart posées par les enfants : *"Quel âge elle a ?"*, *"A combien elle roule ?"*, *"Comment tu passes les vitesses ?"*... Les remarques suivent : *"Ouah ! Qu'est-ce qu'il y a comme place !"*, *"Ça secoue, mais les sièges sont confortables"*, *"Regarde, on peut ouvrir le pare-brise !"*... Rapidement, l'intérêt s'éveille pour cette voiture "différente", et l'imagination de chacun, guidée et encouragée par le chauffeur, ne →

HISTOIRES DE PARE-CHOCS

En matière de restauration et bien qu'ils soient confrontés aux mêmes difficultés, un propriétaire privé et un musée ne sont pas exactement soumis aux mêmes impératifs. D'emblée, le particulier enviera au musée le fait qu'il dispose de temps et d'un budget qu'il est libre – en principe – de consommer à sa guise pour telle ou telle opération, sans véritable souci de ne pas dépasser la valeur de la voiture puisque celle-ci n'est pas destinée à être vendue. En d'autres termes, l'éternelle question de la "rentabilité économique" de la restauration semble moins pressante pour le musée, même s'il lui faut aussi savoir compter. En revanche, celui-ci est – en principe – soumis à une exigence absolue d'authenticité, à laquelle il ne peut se soustraire car les voitures de sa collection, à plus forte raison après restauration, ont généralement valeur de référence. Autrement dit, si rien (sauf son sens de la responsabilité) ne peut empêcher le particulier de prendre toutes libertés dans la restauration de sa voiture, le musée ne peut échapper à sa vocation patrimoniale. J'en veux pour exemple les demi-pare-chocs de l'Unic. A sa réception par l'atelier du musée, elle ne possédait

plus qu'un demi-pare-chocs avant et un demi-pare-chocs arrière (heureusement !). Plusieurs tentatives pour dénicher les pièces manquantes se sont soldées par des échecs. A partir de là, un particulier aurait pu se résoudre à adapter des pare-chocs plus ou moins similaires, provenant d'un autre modèle, voire d'une autre marque, et personne n'aurait pu l'en empêcher. Alain Dumont, responsable de l'atelier du musée, a dû refabriquer les demi-pare-chocs manquants en les formant au maillet à partir d'une pièce de tôle de la bonne épaisseur, sur un gabarit réalisé par empreinte des pièces originales ! Le coût des heures consommées aurait probablement rendu cette opération rédhibitoire pour un collectionneur privé... En outre, la déontologie est respectée puisque les deux pièces refabriquées ont été réalisées chacune en deux moitiés réunies par un cordon de soudure médian, côté intérieur, alors que les demi-pare-chocs Unic étaient emboutis d'un seul tenant. Cette différence discrète mais toujours tangible permettra de ne jamais confondre (si besoin est) la pièce refabriquée avec l'originale.

Tous nos remerciements au musée Henri-Malartre pour sa précieuse collaboration.

Classique et très élégante, l'Unic U6 n'a que très symboliquement succombé à la mode aérodynamique du moment. Ses lignes élancées rappellent toutefois celles de la Traction Citroën, au point de tromper les profanes.

tarde pas à ressusciter l'atmosphère des voyages du temps des (arrière-)grands-parents.
A tel point qu'une fois la promenade achevée, il faut bien souvent aller soulever le capot pour voir cette fameuse et mystérieuse "magnéto", ou bien le bouchon du radiateur dans lequel on devait faire l'appoint d'eau au sommet des cols, ou encore, sur le dessus de la malle, le logement réservé à l'outillage de bord...
Mais fatalement, avant, pendant ou après la promenade, quelqu'un aura lâché la phrase tant redoutée : *"On dirait la Traction de tonton Raoul."*

Moderne, mais pas trop...

Au début des années 30, la gamme des automobiles Unic se compose des quatre cylindres de la série "L" (dont les origines remontent à 1922) et de la prestigieuse mais peu répandue huit cylindres type H. Une fois évanouies les séquelles de la crise de 1929, les ingénieurs Clément et Marzloff sont respectivement chargés de développer les nouveaux modèles quatre et six cylindres de la série U.

Grâce à son empattement long et ses suspensions assez évoluées, l'Unic vire bien à plat et se comporte de façon honorable à bonne allure.

La U6, présentée aux Mines le 8 octobre 1934, est proposée en deux versions : le même bloc six cylindres de 3 litres (17 CV) peut recevoir, au choix, une culasse à soupapes latérales et carburateur unique ou une culasse à culbuteurs (en alliage léger) et soupapes verticales, équipée de deux carburateurs Zenith, portant sa puissance à 85 chevaux à 3 300 tr/mn.
Cette deuxième version, dite "Sport", bénéficie en outre d'un très moderne graissage à carter sec, avec refroidisseur d'huile combiné au radiateur d'eau. Par l'intermédiaire d'un embrayage bi-disque, le mouvement est transmis à une boîte à commande électromagnétique Cotal à 4 vitesses et inverseur de marche : rien que du bon pour ce groupe motopropulseur !
Il n'en est pas de même pour le châssis... D'abord parce qu'il est séparé. Large et lourd, il porte le poids de la voiture non carrossée à 1 075 kg. Il a pourtant fait l'objet de tentatives de modernisation : l'arbre de transmission abaissé grâce au montage d'un relais en nez de pont autorise un plancher rigoureusement plat, sans aucun tunnel, mais ce pont reste rigide.
La suspension avant, à roues indépendantes, est un original système à essieu brisé (brevet Unic) dans lequel chaque roue est solidaire d'un long bras transversal ancré sur le longeron opposé (les bras sont donc croisés), mais cette suspension reste confiée à des ressorts à lames. Le freinage est assisté par un servofrein (U6 série B), mais sa commande s'effectue encore par câbles.

Bon chic, bon genre

Cependant, l'Unic U6 Sport est dotée de carrosseries et d'équipements de qualité. Si l'on connaît quelques réalisations hors série (Chapron, Devillars, Dubost...) fort attrayantes, la grande majorité des châssis a reçu des caisses "usine" (cabriolet, roadster deux, trois ou quatre places, et conduite intérieure quatre-cinq places) construites par Autobineau, à Neuilly, dans la plus pure tradition puisqu'il s'agit encore d'armatures en bois habillées de tôle.
La berline sans montants est vaste et confortable, sans que ses généreuses dimensions n'alourdissent exagérément une ligne somme toute équilibrée, qu'allège même l'absence de marchepieds. La finition est soignée et les équipements nombreux : tableau de bord peint en faux bois, à deux cadrans Jaeger octogonaux incorporant une instrumentation complète, avertisseur route-ville, vide-poches, cendriers, rangements pour cartes dans la doublure du pavillon, etc.
Seul l'accès au coffre, qui se fait uniquement par l'intérieur (en soulevant le dossier des sièges arrière), paraît particulièrement malcommode et semble même "bon marché", ce genre de gymnastique étant plutôt

FICHE TECHNIQUE
UNIC TYPE U6B "SPORT" 1936

MOTEUR
Six cylindres en ligne, bloc fonte, culasse aluminium.
Cylindrée : 3 litres.
Alésage x course : 75 x 113 mm.
Soupapes en tête placées verticalement. Graissage à carter sec et refroidisseur d'huile.
Allumage parmagnéto Scintilla.
Alimentation : par 2 carburateurs Zenith horizontaux.
Puissance : 85 ch à 3 500 tr/mn.

TRANSMISSION
Embrayage bi-disque.
Boîte de vitesses Cotal 4 rapports avec inverseur de marches.
Propulsion par pont rigide avec relais permettant d'abaisser l'arbre de transmission.

CHÂSSIS
Direction à vis et écrou, (à droite ou à gauche à la demande).
Suspension avant et arrière par ressorts à lames et amortisseurs hydrauliques à réglage thermostatique.

FREINS
Quatre freins à tambours autosserreurs, avec servofrein à dépression, commandés par câbles.

ROUES
Roues avant indépendantes (système de demi-essieux croisés, brevet Unic).
Essieu arrière rigide.

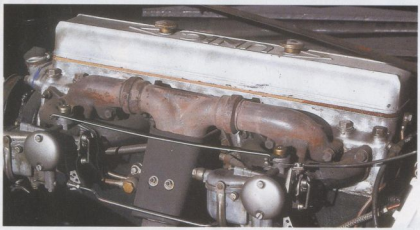
DIMENSIONS
Voies : 1, 45 m
Empattement : 3,325 m.

POIDS
Châssis : 1 075 kg, total avec carrosserie conduite intérieure par **Autobineau :** 1 650 kg.
Équipement électrique 12 V.

PERFORMANCES
Vitesse maxi : 125 km/h.
Consommation : 16 à 20 l aux 100 km.
Prix : 52 500 F (1936)
Constructeur : Société Nouvelle des Automobiles UNIC 1, Quai national à Puteaux (Seine).

COMPARAISON
Renault Nerva Grand Sport : 8 cyl, 115 ch, 145 km/h, 45 000 F en berline.
Hotchkiss 686 : 6 cyl 3, 5 l, 95 ch, 140 km/h, 40 000 F en berline.
Delage D6 80 : 6 cyl. 3 litres, 80 ch, 130 km/h, 55 000 F en berline.

••• "La suspension de la voiture mérite une mention spéciale", écrivait à juste titre Emile Petit dans la revue *La Vie Automobile*. •••



Le 6 cylindres culbuté de l'Unic U6 Sport affiche l'honnête puissance de 85 chevaux avec une cylindrée de 3 litres. Dans de bonnes conditions, les 130 km/h peuvent être dépassés.

réservée aux propriétaires de voitures populaires, généralement privées de porte de coffre.

L'essai sur 1 000 km signé Henri Petit, dans la revue *La Vie Automobile* du 25 mars 1936, confirme la vocation "haut de gamme" de l'auto. Il met ainsi en exergue ses bonnes performances, sa tenue de route (qualifiée de très bonne et permettant *"de prendre des virages à allure très élevée, sans aucune réaction fâcheuse de la part de la direction et sans que la voiture ne quitte sa ligne"*) et surtout son confort. Au point que *"la suspension de la voiture Unic mérite une mention spéciale en raison de sa qualité supérieure"* et que *"la carrosserie, elle aussi, mérite qu'on parle d'elle"*... Sa conclusion est que *"la voiture Unic a été étudiée très minutieusement par des gens qui ont l'habitude de rouler... A la qualité légendaire de leur construction, les établissements Unic ont joint, on le voit, pour le type U6 Sport, une excellente conception et une belle réalisation"*.

Bien évidemment, avec la presse automobile d'avant-guerre, il faut le plus souvent en prendre et en laisser, mais, dans l'ensemble, le jugement émis par Henri Petit fait preuve d'une réelle honnêteté.

Plutôt chère et desservie par une image de marque un peu floue, l'Unic U6 n'a tenté qu'un tout petit nombre d'acheteurs jusqu'à l'arrêt de sa production, fin 1938.

Concurrence déloyale

Seulement voilà (est-ce délibéré ou par hasard ?), l'Unic offre une grande similitude de lignes avec une certaine Citroën, elle aussi apparue en 1934, dont la sophistication technique (structure monocoque, Traction Avant, quatre roues indépendantes) va faire la différence. Sur le marché des 15/20 CV, l'Unic est en outre fort mal placée en prix. Une Hotchkiss 686 plus performante vaut 25 % de moins, de même qu'une Nerva Grand Sport *(voir encadré)* qui aligne 30 chevaux de plus. Fabriquées dans des conditions encore très artisanales, l'U6 Sport fait ainsi payer beaucoup trop cher ses indéniables qualités. Et lorsqu'apparaît la Citroën 15/6 en 1938, la cause est entendue. Le nouveau haut de gamme du quai de Javel est affiché 36 500 F à ses débuts (en berline), tandis que l'Unic U6 Sport a vu son prix grimper jusqu'à 76 000 F cette année-là...

Elle n'ira pas plus loin. Fin 1938, la marque stoppe sa production automobile. Et la malédiction n'est toujours pas conjurée puisque, aujourd'hui encore, nombreux sont ceux qui confondent la rare Unic U6 avec la célébrissime Traction Citroën. De fait, sa grande rivale d'hier lui fait toujours de l'ombre en collection...

Texte : Jean Talus - Photos : Terry Guzzo