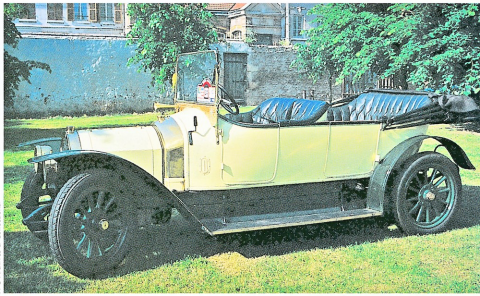
1912

Unic C7 12 HP

Solide et sage

Entre 1908 et 1914, la société Unic connaît des années fastes. Sa production est alors très diversifiée, malgré l'objectif présumé de son fondateur, Georges Richard, de construire et de proposer un modèle unique. Le marché en a décidé autrement.



© Archives & Collections

La 12 HP Unic type C7 est le cheval de bataille de la marque entre 1908 et 1914. Notez le réservoir d'essence en laiton, au tablier avec bouchon et commande de robinet très (trop ?) accessible.

Créée le 28 octobre 1904 par Georges Richard, la marque Unic est la troisième entreprise de construction automobile de cet homme infatigable. Né en 1863, Georges est le troisième fils de Felix Richard, ingénieur-constructeur d'appareils de mesure de précision et de photographie stéréoscopique. Son frère aîné, Jules, invente le Véra-scope, appareil portatif qui permet de réaliser et de regarder des photos donnant l'impression du relief.

DES DÉTAILS PRATIQUES

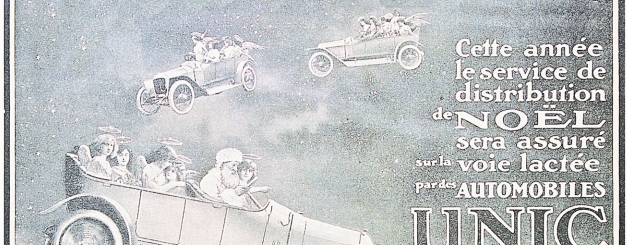
L'Unic 1912 présente quelques détails qui rendent son utilisation plus agréable, comme un carénage inférieur qui protège tout le dessous du mécanisme, un réservoir d'essence apparent placé contre le tablier, avec niveau visible de la place du conducteur, et un robinet d'huile avec position vidange et trop-plein, qui évite d'avoir à se glisser sous le moteur.

Un cursus classique

Georges, quant à lui, ne se passionne pas pour les appareils d'optique. Mais il est fasciné par la bicyclette, en plein essor autour de 1890. Dès 1892, il crée avec son autre frère, Félix-Maxime, une entreprise de construction de bicyclettes qui connaît une expansion spectaculaire. Puis, en 1896, Richard propose une voiturette appelée le Poney. Le développement de la marque l'amène à embaucher Henri Brasier en 1901. Après un grave accident dans la course Paris-Madrid, Georges Richard (qui pilotait souvent en course) doit s'effacer devant les ambitions de Henri Brasier, obsédé par la compétition au plus haut niveau. Ce dernier conserve la marque Richard-Brasier et Georges Richard, à peine remis de son accident, fonde Unic avec des capitaux apportés par le baron Henri de Rothschild. L'entreprise est implantée à Paris, rue Saint-Maur, puis à Puteaux, dans des locaux appartenant à Henri de Rothschild. En 1905,

FICHE TECHNIQUE

Marque :	Unic.
Type :	C7.
Moteur :	4 cylindres en ligne.
Cylindrée :	2 120 cm³.
Alésage x course :	75 x 120 mm.
Puissance :	18 ch à 1 500 tr/mn.
Alimentation :	1 carburateur Unic.
Distribution :	soupapes latérales.
Allumage :	magnéto Bosch.
Transmission :	boîte manuelle à 4 rapports.
Pneumatiques :	810 x 90.
Empattement :	306 cm.
Voie avant :	132 cm.
Voie arrière :	135 cm.
Longueur :	410 cm.
Largeur :	152 cm.
Poids :	1 100 kg.
Vitesse maximale :	65 km/h.



B – Archives Dominique Pascal – DR.

Dans ses annonces publicitaires, Unic ne néglige pas ses modèles utilitaires et commerciaux, qui assurent une bonne part du chiffre d'affaires de la marque, comme c'est le cas chez Delahaye.

UNE CERTAINE LUCIDITÉ

En 1913, Jean Richard, fils de Georges Richard, effectue un voyage d'études aux États-Unis et notamment chez Ford, où il perçoit la menace qui pèse sur les petits constructeurs européens. Il constate que « les moyens mis en œuvre sont par trop gigantesques » et conseille à son père de se spécialiser « immédiatement et totalement » dans les camions. Ce conseil ne sera suivi qu'après 1945.

© Archives E. Centonze

En 1912, les phares à acétylène ont peu de temps à vivre, bientôt remplacés par des projecteurs électriques. Les discrets petits feux bicolores sont un ajout récent pour permettre la conduite dans le trafic moderne.

Un modèle « Unic » ?

On pense que Georges Richard avait l'intention de produire un modèle unique, d'où le nom de la marque. En 1905, la Ford Model T n'est pas encore sortie et la construction de voitures en très faible série ne permet pas à un constructeur d'envisager la production d'un seul type s'il veut réussir. Très vite, la tentation de vendre davantage pousse Unic à diversifier sa production, surtout entre 1905 et 1908, période d'expansion pour l'industrie automobile. Plus exactement, Georges Richard veut rationaliser ses fabrications en adoptant le même radiateur, le même système d'allumage, le même capot, la même boîte de vitesses, voire le même châssis pour ses 2 et 4 cylindres. Dès le Salon de 1906, outre deux types créés en 1905, une 12 HP 2 cylindres et une 16 HP 4 cylindres, Unic propose deux nouveautés, une 12/14 HP, le type C1, et une 16/20 HP, le type B. C'est la première apparition d'une 4 cylindres de 12 HP, voiture moyenne, à la fois vaste et peu coûteuse, qui sera déclinée jusqu'en 1914, modernisée et fiabilisée peu à peu.

Unic présente aux Mines le type A1. Suivront logiquement des types à 4 cylindres, les B, C et D, peu avant un type F à 6 cylindres, en 1908. La qualité de construction des voitures Unic leur vaut une série de récompenses dans les grandes expositions internationales et une clientèle grandissante grâce à une solide organisation commerciale et à une politique de vente à crédit, en toute discrétion, bien entendu, comme il se doit à l'époque.

Du solide !

La qualité de construction et la robustesse des châssis Unic 12 HP permettent d'en dériver des versions taxi, omnibus d'hôtel et camionnettes. En 1912, Unic s'agrandit pour faire face à la demande. La série C constitue toujours le socle de la production tourisme. Son moteur, toujours taxé pour 12 HP, est passé en 1911 de 110 à 120 mm de course sur le type C7. Avec 75 mm d'alésage, il est identique au 4 cylindres de Renault taxé à 10/12 HP. Monobloc et moderne pour l'époque, ce moteur est graissé sous pression par une pompe à palettes, alimentée en charge avec clapet de surpression située au bas du carter. Sur ce type, la commande de distribution de magnéto et de pompe à huile est assurée par une chaîne silencieuse. Le carburateur Unic est du type à piston commandé, avec enrichissement automatique au ralenti et au départ. La suspension arrière très confortable est à ressorts trois-quarts elliptiques avec jumelles-amortisseurs hydrauliques. Le type C7 O dérivé à châssis renforcé équipe un petit camion de 2 t de charge utile. ■

10_056_002

DES TAXIS LONDONIENS

En 1907, Unic remporte un concours de « fiacres » organisé à Londres et assiste aux prémices d'un fructueux mouvement d'exportation de châssis 12 HP pour taxis vers la capitale impériale, qui, en 1908, comptera 2 000 taxis français, dont 417 Unic. En 1910, 1 400 taxis Unic sillonnent les rues de Londres, carrossés en Angleterre selon les spécifications des autorités locales.