



Les Pet'ardentes du Choletais
www.lespetardentes.fr

LA GAZETTE

Mai 2018

Claude, Daniel et Théodore sont UNIC

En 1893, Georges Richard commence par fabriquer des bicyclettes.. Il expose en 1895, au 3e Salon du Cycle, une voiturette baptisée "Poney" mue par un moteur Benz de 3,5 ch qui sera produite jusqu'en 1902 sous les carrosseries les plus variées.

En 1900, la société devient "Sté des Anciens Établissements Georges Richard". De sa rencontre avec Charles-Henri Brasier naît la société Richard-Brasier. Qui se terminera en 1904 avec la séparation houleuse des deux hommes.

En juin 1904, Georges Richard obtient du baron Henri de Rothschild les fonds nécessaires pour fonder à Puteaux la société anonyme "Georges Richard & Cie". Les véhicules ne devaient pas être que des automobiles particulières mais aussi des utilitaires: c'est ce qui donnera l'idée de la marque Unic. Au début, cependant, l'entreprise ne fabrique que des voitures légères et des taxis. Les modèles recevront des organes communs sous un même capot : radiateur, allumage, carburation, boîte de vitesses.

En 1909, paraît un modèle 6 cyl., 4,1 litre et en 1914, des trois modèles 4 cylindres dits « borgnes » (voir photo à droite) qui figuraient au catalogue, la 10/12 CV était la plus connue



UNIC Double Phaéton
type M1A2 de 1917
Claude



Le modèle de base des années 20 est la 10 CV Type L, une voiture de qualité avec moteur sans soupape de 1847 cm³ et la solution moderne du moteur et de la boîte de vitesses en un seul bloc

Elle est dotée de freins sur les roues avant à partir de 1923, cette même année paraît la Type L 313 Sport, une 11 CV avec un plus grand alésage et une cylindrée de 2 litres, avec des soupapes en tête. C'était une voiture de tourisme rapide atteignant plus de 110 km/h.

En 1926, la 11 CV existe aussi toujours en version de tourisme sans soupapes : la firme était revenue à sa politique de départ et ne fabriquait plus que des 11 CV.

Le point le plus intéressant dans les Unic des années 20 est leur suspension. La 10 CV, à ses débuts, avait à l'arrière des ressorts cantilever au-dessus de ressorts en quart elliptiques. La 11 CV revint aux doubles ressorts cantilevers de chaque côté, utilisés dans les précédents modèles.

Ce système fut adopté sur les deux nouvelles 8 cyl. en ligne de 1929. Toutes deux avaient des soupapes en-tête et quatre vitesses.

En 1936, paraît la 17CV Type U6, une nouvelle 6 cyl. qui comportait une suspension avant indépendante à essieu sectionné, une boîte Cotal et un radiateur combiné eau et huile pour le moteur de 3 litres.

En 1939, lorsque la fabrication s'arrête, toutes les voitures Unic avaient une suspension avant indépendante. Les 8 cyl. n'étaient plus fabriquées, mais la 11 CV (devenue 12 CV) existait toujours.



UNIC L1 Roadster
1925
Daniel



UNIC L6
Torpedo 1926
Théodore

Historique de la marque

1905 : Création de la société UNIC

1939 : Arrêt de la construction de voitures et recentrage sur la construction de véhicules industriels

1952 : Rachat par SIMCA

1958 : Intégration dans SIMCA INDUSTRIES

1966 : Intégration dans FIAT V.I.

1975 : Intégration dans IVECO

1984 : Absorption complète dans IVECO



4 cylindres « borgnes »

Chez Christian LEBERRE
Sourdine
49360 YZERNAY