

# MERCEDES UNIMOG

## Bien agiter pendant l'emploi

Possés, ravins, dévers, talus ; pour tester l'Unimog, Mercedes a réuni, à proximité de son usine de Gaggenau, les pires difficultés sur un terrain d'essai et de démonstration. Pendant une journée, nous avons vécu sens dessus-dessous dans l'habitacle chahuté de cet outil d'une efficacité quasi absolue.

**D**EVANT moi le ciel, sans horizon, sans point de repère. Lorsque, l'instant d'avant, l'univers de la cabine a basculé en arrière, je me suis retrouvé collé au dossier de la banquette et le stylo que j'avais négligemment posé sur la planche de bord s'est violemment jeté à mon visage. Le temps de reprendre un peu mes esprits et je jette un coup d'œil par la vitre latérale. Sur la droite, un second Unimog gravit un véritable mur, lentement, sans grâce, mais avec la tranquille assurance d'un insecte pataud qui escalade un talus. Soudain, alors que le sommet approche et que j'aspire à retrouver une position plus proche de l'horizontale, tout chavire d'un seul coup. Le chauffeur vient d'effectuer un demi-tour en pleine pente et je me retrouve sur les flancs d'un vaste entonnoir avec le vide sous moi ! D'un œil inquiet, je surveille le chauffeur, qui semble pourtant avoir encore toute sa raison ; de l'autre, je cherche désespérément une poignée où m'agripper. Nous plongeons dans l'abîme, aspirés vers le fond de la cuvette où s'agit la minuscule silhouette du photographe. Du fond de ma mémoire resurgit le souvenir terrorisé du "Grand Huit" de la Foire du Trône. Je m'étais promi de ne plus retourner en enfer !... Comme quoi on peut se tromper ! A présent, nous voilà au fond de la carrière-souricière, mais le chauffeur se dirige vers un espace dissimulé et je découvre un indescriptible chaos de roches acérées où il s'engage sans hésitation. Sur ce terrain aussi hospitalier qu'une coulée d'avalanche, les blocs aux arêtes vives roulent sous les pneus à basse pression et mordent dans la gomme, y laissant de profondes entailles. L'Unimog se déhanche sur ses suspensions, se dandine et semble parfois renâcler... L'avant et l'arrière paraissent se disloquer... Pourtant, chaque obstacle est franchi lentement, au ralenti, sur le rapport le plus court. Notre véhicule s'arrache en force et rien ne semble pouvoir entraver son avance obstinée. A l'intérieur, c'est une lutte farouche pour ne pas être désarçonné. On s'accroche comme on peut, les muscles bandés pour maintenir coûte que coûte son corps sur la banquette. Nouveau coup d'œil au chauffeur, aussi serein que vous derrière votre cady au supermarché. Malgré les ruades, il dose l'accélérateur en finesse, jouant du ralentisseur par de légers coups de talon. Ainsi, pendant une heure, l'Unimog va être soumis à la question sans faiblir. Son "comac" va exiger de lui le maximum, l'entraîner dans les situations les plus acrobati-

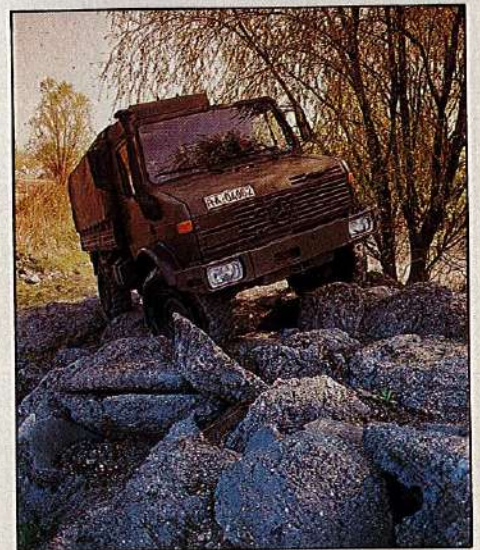
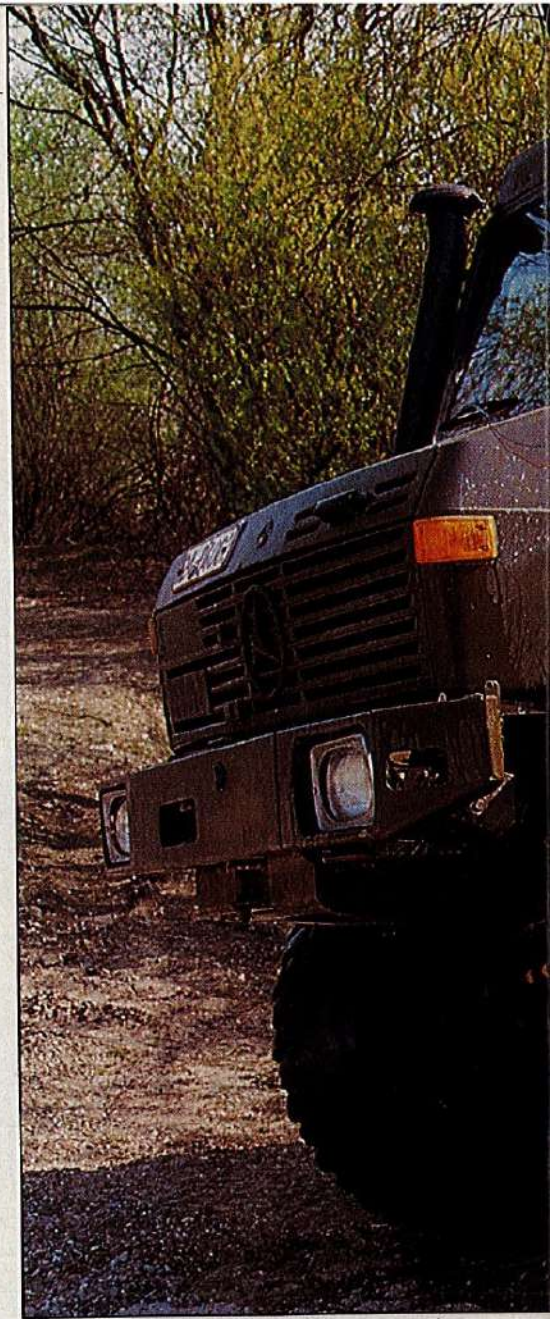
ques et les terrains les plus meurtriers que l'on puisse imaginer pour une mécanique. Quant à moi, pâle dans la cabine, l'angoisse n'a cédé que petit à petit la place à l'inquiétude. Dans une dernière pirouette, l'Unimog gravit un escalier d'une cinquantaine de marches, fait demi-tour au sommet et, soudain, on se retrouve face au vide, le bout du capot pointé au bord d'un à-pic de 20 mètres ! Sans hésiter, le chauffeur plonge et redescend les degrés, moins gracieusement que les étoiles du Casino de Paris, mais tout aussi tranquillement. Puis, dans un dernier ronflement du moteur Diesel, l'Unimog vient se ranger auprès de ses congénères.

Pour le chauffeur, au service de Mercedes depuis plus de 20 ans, cette petite démonstration était une simple opération de routine. Il a bouffiné sur les cinq continents pour démontrer les possibilités de SON Unimog, dans la neige, le sable, la forêt équatoriale, ou sur les plus hautes pistes de la Cordillère des Andes, pour des clients aussi divers que l'armée, l'administration ou les prospecteurs pétroliers.

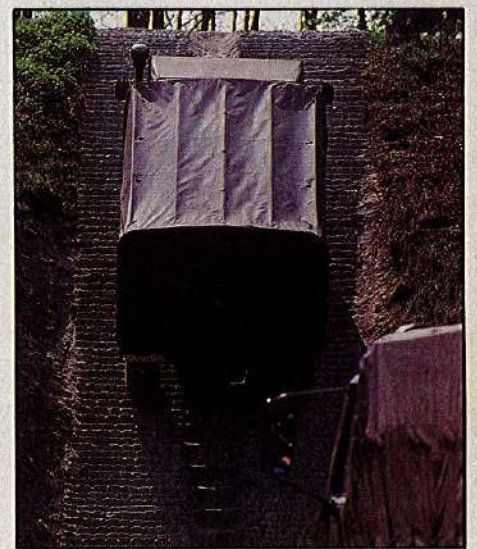
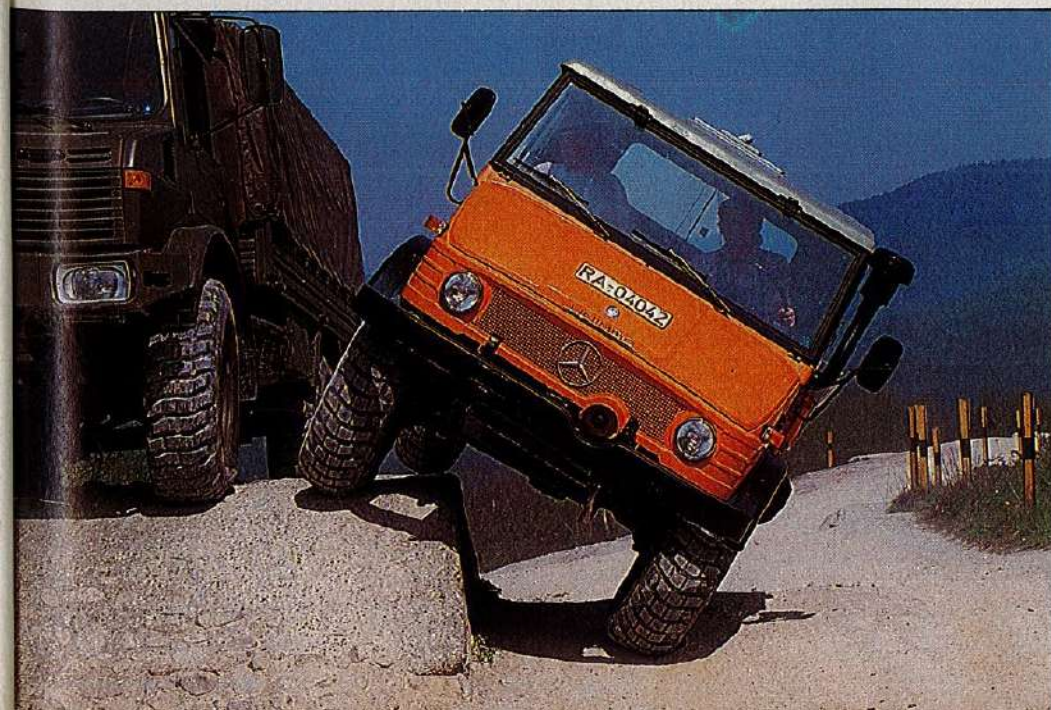
Le nom de l'Unimog vient de la contraction de "Universal Motor Gerät" qui signifie "Engin universel à moteur". C'est un tout-terrain au sens le plus large du terme et conçu pour une efficacité totale. Étudié après la guerre, il est en production depuis 1949 et a conservé ses caractéristiques de base. En utilisation normale, seules les roues arrières sont motrices. Par l'intermédiaire d'un simple basculeur pneumatique au tableau de bord, on peut passer en quatre roues motrices et bloquer le différentiel inter-ponts, quelle que soit la vitesse de croisière et sans avoir à débrayer. Même avec deux roues décollées du sol l'engin peut continuer à progresser. La boîte est à huit rapports (ce qui élimine le réducteur), avec un inverseur qui permet de conserver la même gamme de rapports en marche arrière. La première vitesse permet d'arracher le véhicule en pleine charge sur une pente à 45° ! La conception souple du châssis autorise une torsion de la structure et permet d'augmenter le croisement des essieux avant et arrière, qui atteint déjà 40° en temps normal. La cabine et le plateau arrière sont réunis par trois silent-blocs, ce qui leur laisse une certaine liberté de mouvement l'un par rapport à l'autre. Enfin, l'Unimog est campé sur quatre gros pneus à très basse pression : de 1,5 à 2 kg selon les besoins de l'utilisateur et la nature du terrain. Quelques chiffres permettront de situer définitivement l'Unimog. Garde au sol : 57 cm, pente maxi franchissable : 110% (environ 50°), angle de dévers : 40°, profondeur d'immersion prolongée : 1,20 m et temporaire : 1,50 m. La gamme va du U 600 L (2 404 cm<sup>3</sup>, 60 ch), qui atteint 60 km/h, au U 1700 L (5 675 cm<sup>3</sup>, 168 ch) donné pour 90 km/h. L'Unimog est avant tout un outil et Mercedes propose une multitude d'accessoires généralement montés directement sur la chaîne : fraise à neige, pelleuse, tête de forage, outillage agricole... On a même vu des Unimog transformés en locomotive, grâce à un ingénieux système venant se substituer aux roues.

Thierry EMPTAS

Photos : François LEMEUNIER



*L'Unimog de Mercedes a vraiment bon caractère. On peut le maltraiter autant qu'on le souhaite, il ne se fâche jamais.*



*Il accepte les pires sévices sans se plaindre, il se déhanche et se tord sans broncher et peut gravir de véritables murs.*