



Mercedes-Benz  
Trucks Schweiz AG

Communiqué de presse  
26 février 2021

## 2021 – une année d’anniversaires pour Daimler Trucks & Buses

- 125 ans du camion
- 75 ans de l’Unimog
- 70 ans de Setra et 25 ans d’Omniplus
- 25 ans d’Actros

Stuttgart – 2021 est une année très spéciale pour Daimler Trucks & Buses – il y a quatre anniversaires à souhaiter : en 1896, Gottlieb Daimler a présenté le premier camion et en 1951 Otto Kässbohrer a, de son côté, lancé le premier car à structure autoportante – le Setra. Cinq ans plus tôt, le prototype de l’Unimog avait traversé des terrains délicats. Et en 1996 le prototype d’un camion moderne, le Mercedes-Benz Actros, a vu pour la première fois la lumière du jour.

### 1896 – Le premier camion

Quand Gottlieb Daimler présenta le premier camion en 1896 – avec des roues en bois cerclées de fer –, le monde n’attendait certainement pas après ce véhicule. En Allemagne, aucun acheteur n’a pu être trouvé et, en Grande-Bretagne où il a été finalement vendu, un homme devait marcher à pied devant en agitant un chiffon rouge pour avertir les autres usagers de la route. Et pourtant, ce moyen de transport développant 4 chevaux grâce à un moteur bicylindre de 1,06 litre installé à l’arrière et connu sous le nom de “Phoenix” allait connaître un succès sans précédent dans le secteur du transport de marchandises.

Cependant, le “Phoenix” n’avait pas grand-chose à voir avec un vrai camion : à proprement parlé, il s’agissait plutôt d’un chariot transformé, similaire à ceux tirés alors par des chevaux. Son châssis était équipé de ressorts à lames montés transversalement à l’avant et de ressorts hélicoïdaux à l’arrière. Cette suspension était nécessaire non seulement en raison du mauvais état des routes mais aussi parce que le moteur était très sensible aux vibrations.





Mercedes-Benz  
Trucks Schweiz AG

La partie arrière du groupe motopropulseur était aussi moderne pour l'époque : une courroie transférait la puissance du moteur à un arbre monté transversalement à l'axe longitudinal du véhicule. Chaque extrémité de l'arbre était munie d'un pignon, une petite roue crantée. Chaque dent du pignon s'engrène avec les dents internes d'une couronne dentée qui est fermement reliée à la roue à entraîner. Cette disposition allait devenir bien plus tard une des marques de fabrique des camions Mercedes-Benz : l'essieu réducteur à moyeu planétaire monté sur la « nouvelle génération » (NG), sur les SK (versions lourdes) et aujourd'hui encore sur les versions de camions dédiés au BTP.

### **1946 – Le premier prototype d'Unimog**

En 1946, l'Unimog "Prototype 1" accomplit ses premiers essais roulants. Heinrich Rößler, l'ingénieur en chef, était lui-même au volant, et essaya ce prototype, qui n'avait pas de cabine mais était chargé de bois, sur des routes forestières non loin de Schwäbisch-Gmünd. La création de l'Unimog est en lien direct avec les difficultés nées de l'après-guerre alors que l'Allemagne souffre d'une pénurie d'approvisionnement. En 1945 et 1946, il y avait un manque flagrant de nourriture. C'est cette situation qui a donné à Albert Friedrich, qui fut pendant de nombreuses années le patron du service développement des moteurs d'avion chez Daimler-Benz AG, l'idée d'un véhicule agricole motorisé qui pourrait permettre d'améliorer la production agricole.

Alors que la guerre se terminait, Friedrich a renoué les contacts qu'il avait avec Erhard & Söhne, une entreprise de construction métallique installée à Schwäbisch-Gmünd et qui fournissait Daimler-Benz et, en décembre 1945, le département en charge du marché agricole débutait ses travaux. Friedrich passe le leadership du projet à son ancien subordonné, le dessinateur Heinrich Rößler, qui s'installa à ce poste le 2 janvier 1946. En seulement quelques semaines, un engin d'une conception entièrement nouvelle a été conçu, le moteur et la boîte de vitesse étant placées juste à droite du centre du véhicule. Cela signifie que les tubes de torsion – qui protègent les arbres de transmission – peuvent être à angle droit par rapport aux essieux. Au final, seuls quatre joints d'entraînement étaient nécessaires pour ce châssis. Ce fut une conception brillante qui, 75 ans plus tard, est toujours utilisée pour les Unimog haute mobilité types U 4023/U 5023. En mars 1946, Hans Zabel de Gaggenau, qui avait pris part au projet dès le début, inventa le nom Unimog (Universal-Motor-Gerät, littéralement « machine motorisée universellement applicable »), et, en octobre 1946, le véhicule prit la route pour ses premiers essais.





Mercedes-Benz  
Trucks Schweiz AG

## 1951 – Le premier autocar Setra

La marque Setra est fière de ses racines. En 1951, l'entreprise Kässbohrer Fahrzeugwerke basée à Ulm, dévoile le S 8 et donne son nom à la marque - Setra - signifiant littéralement « autosuffisance ». Le premier autocar conçu en série avec une carrosserie autoportante, un moteur arrière avec essieu postérieur moteur a été présenté au Salon de Francfort (IAA). Au cours des 70 dernières années, la marque a non seulement établi de nouvelles normes pour la conception des autocars européens avec six générations de modèles, mais elle aussi fait inspirer, évoluer et progresser ce secteur de manière exemplaire. L'actuel porte-drapeau de cette marque traditionnelle, connu pour son haut degré d'adaptation aux désirs de ses clients, est le S 531 DT, un car double étage de la gamme Setra TopClass 500.

En 1996, une année seulement après que les marques Mercedes-Benz Buses et Setra se soient regroupées au sein de EvoBus GmbH, Omniplus, la marque responsable des activités après-vente des deux marques, a été fondée. Omniplus a bénéficié de l'excellent service après-vente préexistant des deux marques. Aujourd'hui, Omniplus dispose d'un large réseau de 650 ateliers répartis dans 42 pays d'Europe et propose des services spécifiques aux bus, des pièces de rechange d'origine, des formations efficaces et des services numériques innovants.

## 1996 – Mercedes-Benz Actros

Fin septembre 1996, Mercedes-Benz dévoile dans le cadre du salon IAA dédié aux véhicules industriels un nouveau camion lourd qui révolutionne le secteur : l'Actros est le premier camion à disposer de freins à disques et de « l'électronic brake system » (EBS). De quoi faire de l'Actros le camion le plus sûr de sa catégorie. En outre, des technologies innovantes comme les systèmes "Telligent" amélioreraient considérablement son efficacité. Entre autres choses, les intervalles de maintenance ont été plus que doublés, la consommation de carburant a été réduite de 3 à 7 % selon le type de parcours et d'opération et la charge utile a été augmentée de près de 400 kilos. La sécurité et le confort ont aussi été largement améliorés. Grâce au système de freinage Telligent à disques, par exemple, il a été possible de réduire d'une longueur de camion/remorque la distance de freinage à 85 km/h. Les concepteurs ont également apporté une attention particulière aux détails : un nouveau dessin d'aile a, par exemple réduit notablement les projections d'eau sous la pluie.

La compatibilité environnementale a aussi été améliorée grâce à de nouveaux moteurs en V plus efficaces et grâce à des améliorations apportées à l'ensemble du véhicule : l'apport énergétique a, ici, été réduit de 50 %. Les nouvelles cabines offrent à leurs occupants un





Mercedes-Benz  
Trucks Schweiz AG

volume utile 47 % plus important et sont conçues pour répondre aux besoins spécifiques des chauffeurs. Les cabines sont plus sécurisées aussi – elles ont toutes passé les crash-tests nécessaires en réel et en simulation. Les airbags et les sièges avec ceintures intégrées à prétensionneurs étaient également nouveaux.

Chaque génération d'Actros a été élue "Truck of the Year" alors que ce camion reste un pionnier en matière de sécurité.

### Contact Mercedes-Benz Trucks Suisse SA

Svenja Lyhs, 044 755 87 38, svenja.lyhs@daimler.com

D'autres informations sur Daimler Truck sont disponibles sur les sites suivants :  
[media.daimler.com](http://media.daimler.com), [media.mercedes-benz.ch](http://media.mercedes-benz.ch), [mercedes-benz-trucks.ch](http://mercedes-benz-trucks.ch)

This document contains forward-looking statements that reflect our current views about future events. The words "anticipate," "assume," "believe," "estimate," "expect," "intend," "may," "can," "could," "plan," "project," "should" and similar expressions are used to identify forward-looking statements. These statements are subject to many risks and uncertainties, including an adverse development of global economic conditions, in particular a decline of demand in our most important markets; a deterioration of our refinancing possibilities on the credit and financial markets; events of force majeure including natural disasters, pandemics, acts of terrorism, political unrest, armed conflicts, industrial accidents and their effects on our sales, purchasing, production or financial services activities; changes in currency exchange rates and tariff regulations; a shift in consumer preferences towards smaller, lower-margin vehicles; a possible lack of acceptance of our products or services which limits our ability to achieve prices and adequately utilize our production capacities; price increases for fuel or raw materials; disruption of production due to shortages of materials, labor strikes or supplier insolvencies; a decline in resale prices of used vehicles; the effective implementation of cost-reduction and efficiency-optimization measures; the business outlook for companies in which we hold a significant equity interest; the successful implementation of strategic cooperations and joint ventures; changes in laws, regulations and government policies, particularly those relating to vehicle emissions, fuel economy and safety; the resolution of pending government investigations or of investigations requested by governments and the conclusion of pending or threatened future legal proceedings; and other risks and uncertainties, some of which we describe under the heading "Risk and Opportunity Report" in the current Annual Report or the current Interim Report. If any of these risks and uncertainties materializes or if the assumptions underlying any of our forward-looking statements prove to be incorrect, the actual results may be materially different from those we express or imply by such statements. We do not intend or assume any obligation to update these forward-looking statements since they are based solely on the circumstances at the date of publication.

#### Daimler Trucks & Buses

Daimler Trucks & Buses is one of the world's largest commercial vehicle manufacturers, with more than 35 primary locations around the world and approximately 100,000 employees. The company brings seven vehicle brands under one roof: Mercedes-Benz (light, medium and heavy trucks, city buses, overland buses and coaches) and Setra (overland, long-distance and premium coaches) are its European traditional brands; North American brands include Freightliner Trucks (in weight classes 5 to 8 serving a wide range of commercial vehicle applications), Western Star (heavy and long-haul heavy-duty trucks) and Thomas Built Buses (light to medium weight buses); and Asian brands BharatBenz, based in Chennai, India (9- to 55-ton trucks, medium- and heavy-duty buses) and FUSO, headquartered in Japan (trucks and buses for Asia, the Middle East, Africa, Europe and Latin America). Thus, Daimler Trucks & Buses offers its customers around the globe a broad portfolio of commercial vehicles, from minibuses to heavy trucks for specialized transport. In short: products and solutions for all who keep the world moving. More than 120 years ago, Gottlieb Daimler and Carl Benz laid the foundation for the modern transport industry. Over the past decades, Daimler's Truck and Bus divisions have consistently set standards for the entire transportation industry - in terms of safety, fuel efficiency and driver and passenger comfort. Now it's time for the next evolutionary step: emission-free, automated and connected driving. Daimler Trucks & Buses is working to bring these important technologies to volume series production, across brands, divisions and regions. The company aims to take its vision of CO<sub>2</sub>-neutral transport and accident-free driving a major step closer and contribute to the sustainability of global goods and passenger transport. In 2019 Daimler Trucks & Buses delivered a total of around one-half million trucks and buses to customers. In 2019 sales for individual business units amounted to €40.2 billion at Daimler Trucks and €4.7 billion at Daimler Buses. EBIT came to €2.5 billion for Daimler Trucks and €283 million for Daimler Buses.

