



Daimler Truck AG

Press Information

19 Mars 2024

Il y a 75 ans : livraison du 1er Unimog de série

- Le 19 Mars 1949, le tout premier Unimog Produit en série chez Boehringer à Göppingen a été livré à son nouveau propriétaire
- En 75 ans, cet "outil motorisé universel" a été Produit sur quatre sites différents dans toute l'Allemagne
- Plus de 375,000 Unimog ont été produits depuis cette première livraison
- Aujourd'hui encore, l'Unimog est synonyme de capacités en tout-terrain et d'accessibilités aux régions les plus reculées
- Le développement continu a fait du porte-outils Unimog un outil polyvalent pour les applications les plus modernes
- Franziska Cusumano, Responsable de Mercedes-Benz Special Trucks : "L'Unimog est un morceau de l'histoire économique allemande. Aujourd'hui, c'est un classique absolu qui fait battre le cœur des aficionados, jeunes et moins jeunes. Parallèlement, nous développons en permanence le couteau Suisse des véhicules industriels afin qu'il reste ce qu'il a toujours été : un chef-d'œuvre technologique."

Leinfelden-Echterdingen/Wörth/Göppingen (Allemagne) –Il y a exactement 75 ans aujourd'hui, le tout premier Unimog a été livré à un client près de Stuttgart. Le véhicule a quitté les portes de l'usine de l'entreprise de construction mécanique Gebrüder Boehringer à Göppingen, dans le sud-ouest de l'Allemagne. Le tout premier véhicule a été livré le 19 mars 1949 par Kloz, le distributeur général de l'Unimog installé à Fellbach, quelques mois seulement après le début de la production. C'est le début de l'histoire du succès international de l'**Universal Motor Gerät**, connu en allemand sous le nom d'Unimog, qui dure depuis 75 ans.

Le premier Unimog de série de la série 70200, portant le numéro d'identification 003 et le logo stylisé *Boehringer oxhead* sur le capot, a été livré à un client de Hößlinswart. Les deux Unimogs portant les numéros d'identification 001 et 002 étaient des véhicules d'essai et n'ont pas été vendus. Pour la première fois, ce véhicule combinait les avantages des tracteurs, des porte-outils et des camions, et se

Daimler Truck AG | Fasanenweg 10 | 70771 Leinfelden-Echterdingen | T/P +49 711 8485-0 | T/F +49 711 8485-2000 | contact@daimlertruck.com | www.daimlertruck.com

Daimler Truck AG, Stuttgart | Sitz und Registergericht/Domicile and Court of Registry : Stuttgart, HRB-Nr./Commercial Register No.: 762884
Vorsitzender des Aufsichtsrats/Chairman of the Supervisory Board: Joe Kaeser

Vorstand/Board of Management: Martin Daum, Vorsitzender/Chairman; Karl Deppen, Andreas Gorbach, Jürgen Hartwig, John O'Leary, Karin Rådström, Stephan Unger

 and Mercedes-Benz are registered trademarks of Mercedes-Benz Group AG, Stuttgart,

distinguait nettement de tous les tracteurs conventionnels disponibles sur le marché à l'époque, non seulement sur le plan visuel, mais aussi en termes de polyvalence.

En très peu de temps, la demande pour l'Unimog dans l'Allemagne dévastée de l'après-guerre est si forte que la capacité de production de Boehringier atteint rapidement ses limites. Ce succès de l'Unimog s'est poursuivi sous la direction de la société Daimler-Benz AG – nom de l'entreprise à l'époque - dès l'automne 1950. La production a débuté en juin 1951 dans l'usine de Gaggenau puis a été transférée en août 2002 à celle de Wörth. Aujourd'hui, les deux versions d'Unimog, qui jouissent d'une longue tradition, sont non seulement connues de tous, et utilisés dans des domaines variés tels que les services de pompiers, les secours en cas de catastrophe, l'agriculture ou encore l'armée.

Histoire d'une légende et de ses origines

Immédiatement après la fin de la Seconde Guerre mondiale, Albert Friedrich, directeur technique de la fabrique d'articles en métaux nobles Erhard & Söhne à Schwäbisch Gmünd et auparavant responsable de la conception des moteurs d'avion chez Daimler-Benz, a commencé à développer un « cheval de trait » compact à traction intégrale, doté de quatre roues de taille égale et d'un moteur de 25 ch. Il était principalement destiné à un usage agricole, mais aussi à une utilisation en tant qu'unité de puissance stationnaire et même comme véhicule de livraison pour l'industrie agricole, sa vitesse pouvant atteindre 50 km/h. Ces premières réflexions devaient répondre aux critères stricts du plan Morgenthau dans la zone d'occupation américaine, dont l'objectif était de transformer l'Allemagne en un État purement agricole.

À l'automne 1945, Friedrich réalise les premiers dessins d'un véhicule agricole polyvalent d'une largeur de voie de 1 270 millimètres, l'équivalent exact de deux rangées de pommes de terre. Parmi les autres caractéristiques, citons le toit et le pare-brise rabattables, une prise de force pour les outils agricoles à l'avant, un outil de remorquage à l'arrière, et une plate-forme auxiliaire sur la plate-forme située derrière le siège du conducteur. Pour mettre en œuvre ce concept, Friedrich a réuni autour de lui une équipe de développeurs dévoués, dont son ancien collaborateur Heinrich Rößler, qui, lui aussi, avait travaillé auparavant au développement de voitures particulières et de moteurs chez Daimler-Benz. Le concept lui va comme un gant : depuis la fin de la guerre, Rößler travaillait comme ouvrier agricole, ce qui lui a permis de tirer parti de sa riche expérience et de devenir le concepteur en chef du premier prototype.

400 Reichsmark était le salaire standard des ingénieurs employés à l'époque. Le fabricant de maroquinerie Franz Catta a apporté son soutien financier aux travaux de développement. Dans son livre "Geschichten rund um den Unimog" – « Histoires autour de l'Unimog » -, écrit par Michael Wessel, Président de longue date du Unimog Club Gaggenau, Hans Zabel, membre de l'équipe de développement, rappelle les circonstances de la naissance de l'Unimog : "Afin de pouvoir commencer tout de suite, nous avons réuni 25 000 Reichsmark sur nos propres fonds. Nous étions tous séparés de notre famille pendant la semaine et vivions dans d'humbles locaux privés. Pour cette raison, il n'y avait pas non plus d'horaires de travail fixes. Nous travaillions au moins 12 heures par jour, parfois jusqu'à 18 heures, et tout cela sans aucune rémunération supplémentaire.

Dès la fin de l'automne 1945, les forces d'occupation américaines accordent à la "machine universelle à moteur pour l'agriculture" de Friedrich le rare et recherché "ordre de production". Après que Heinrich Rößler ait révisé en profondeur le concept du nouveau véhicule, l'ordre de production a dû être renouvelé six mois plus tard avant que la production réelle ne puisse commencer. Friedrich trouve Erhard & Söhne comme partenaire pour la production du prototype, tandis que Daimler-Benz fournit le moteur OM 636. Le premier prototype est achevé à Schwäbisch Gmünd en 1946 et le premier essai routier avec la U 1 a lieu le 9 octobre de la même année. Une phase d'essais intensifs commence alors.

Avant même la première présentation publique, Hans Zabel a abrégé l'encombrante description "Universal-Motor-Gerät" en plus simple acronyme "Unimog". Sous ce nom populaire, le véhicule a été présenté au public pour la première fois le 29 août 1948 lors de l'exposition de la Société agricole allemande (DLG) à Francfort-sur-le-Main, où il a fait l'objet de 150 précommandes dès cette occasion.

1949 : la production débute chez Gebrüder Boehringer à Göppingen

La production en série de l'Unimog débute en 1949 chez Gebrüder Boehringer, à Göppingen, dans les Alpes souabes, après que le constructeur de machines Rolf Boehringer d'Erhard & Söhne eut celle-ci. En l'absence de chaîne de production, donc en grande partie à la main, les quelque 90 employés construisent jusqu'à 50 véhicules par mois. Au total, Boehringer a fabriqué 600 Unimog de la série U 70200, dont 44 pour l'armée suisse. Cela confirme que l'Unimog, jusqu'alors exclusivement utilisé à des fins agricoles, peut être utilisé dans d'autres domaines où l'intérêt pour ce concept de véhicule extraordinaire ne cesse de croître. Deux de ces Unimogs originaux de la production Boehringer sont exposés au musée Unimog de Gaggenau : le prototype U 6, le deuxième plus ancien Unimog encore existant aujourd'hui, et un Unimog de la première série de type 70200.

1950 : Daimler-Benz AG reprend à son compte la production de l'Unimog

Les quantités demandées exigeant des investissements de plus en plus importants, Daimler-Benz AG rachète l'entreprise Unimog à l'automne 1950, avec tous les brevets et toutes les installations de production, y compris l'équipe de développement et l'équipe de vente nouvellement créée. Sur un document de deux pages, la reprise est documentée contractuellement en cinq points et un prix d'achat de 600 000 deutschemarks est convenu. Rétrospectivement, il s'agit d'une bonne affaire et d'un document que les juristes ne manqueraient pas de regarder avec intérêt aujourd'hui. Les deux créateurs du concept de véhicule ont également prêté (de nouveau) allégeance à Daimler-Benz : Albert Friedrich a été responsable de l'Unimog en tant que directeur technique jusqu'en 1958, et Heinrich Rößler, concepteur en chef de l'Unimog chez Boehringer, est resté à ce poste chez Mercedes-Benz à Gaggenau jusqu'en 1976.

C'est au milieu de l'année 1951 que la production de l'Unimog débute dans l'usine de Gaggenau avec la série de modèles 2010 - en référence au centre de coûts 2010 du département agricole d'Erhard & Söhne, où les premiers prototypes ont été produits. En 1953, de nombreux développements ont été réalisés pour les nouvelles séries 401 et 402 : pour la première fois, une cabine fermée, résistante aux chocs et entièrement en acier est proposée aux côtés de la précédente cabine "décapotable" avec son toit rabattable. Elle rend le travail du conducteur nettement plus sûr au volant et offre une meilleure protection, par exemple sur les chantiers de

construction. À partir de mai 1953, l'Unimog porte l'étoile Mercedes en plus du logo en forme de tête de bœuf utilisé jusqu'alors, qui ne sera définitivement supprimé qu'en septembre 1955. Depuis lors, l'Unimog n'a cessé d'évoluer et de s'améliorer, et a toujours été adapté aux profils d'exigences les plus récents.

Nombreuses évolutions mais conception de base identique

Depuis plus de sept décennies, l'Unimog a fait les preuves de son incroyable polyvalence. Depuis la livraison du premier véhicule en 1949, plus de 375 000 Unimog ont quitté la chaîne de production à ce jour. Et ce n'est pas une surprise : l'Unimog maîtrise les terrains extrêmes, tire des trains de marchandises entiers sur des rails et dispose d'un espace de fixation et de carrosserie permettant d'utiliser une large gamme d'outils.

Son concept de base est resté inchangé : quatre roues de même taille, un châssis de camion, une grande capacité tout-terrain grâce à des essieux portiques à ressorts hélicoïdaux, une transmission intégrale avec blocage des différentiels avant et arrière, des dimensions compactes avec quatre espaces pour l'installation des accessoires et des carrosseries et la possibilité de les utiliser à l'avant, au centre, sur les côtés et à l'arrière, sans oublier les prises de force à l'avant, au centre et à l'arrière. À cela s'ajoute une vitesse relativement élevée de 50 km/h à l'époque et jusqu'à 89 km/h aujourd'hui, permettant ainsi une utilisation sur les autoroutes et/ou de parcourir de longues distances.

Toujours à jour : les gammes les plus récentes

Les porte-outils Unimog U 219 à U 535 se distinguent sur route, dans les transports urbains étroits et sur les chantiers, ainsi qu'en tout-terrain, par leurs dimensions extrêmement compactes, de nombreuses interfaces, des systèmes de commande ultramodernes, une utilisation tout au long de l'année, un fonctionnement économique, un niveau élevé d'ergonomie et de sécurité, ainsi qu'une compatibilité avec de nombreux fabricants d'outils et carrossiers qualifiés. Avec sa transmission manuelle économe en carburant, sa transmission hydrostatique et ses ressorts hydrauliques pour l'abaissement et la stabilisation du châssis, le porte-outils est surtout utilisé par les services de voirie partout où il est nécessaire d'utiliser des outils de manière fiable et, surtout, de combiner plusieurs outils installés sur un seul véhicule.

Dans le cadre du projet "WaVe", le premier prototype de porte-outils Unimog équipé d'un moteur à combustion à hydrogène (WaVe) fait l'objet d'essais intensifs depuis 2023. Les développeurs ont déjà ravitaillé avec le véhicule dans des stations de ravitaillement publiques, effectué avec succès des trajets en montée et en accélération et testé ses performances dans les opérations de fauchage. Ils ont également discuté de la question de savoir si et dans quelle mesure le moteur à combustion d'hydrogène peut servir de complément utile aux variantes d'entraînement basées sur les batteries électriques et les piles à combustible.

Si les capacités tout-terrain extrêmes sont une priorité pour les clients, la gamme Unimog, très performante en la matière et dotée d'une cabine entièrement en acier, entrera dans l'équation. Que ce soit pour la construction, les pompiers, les secours en cas de catastrophe ou les expéditions : grâce à sa transmission intégrale et à son extrême souplesse de torsion, l'Unimog des séries U 4023 et U 5023, très performant en tout-terrain, permet d'acheminer rapidement et en toute sécurité l'équipage, l'équipement, le matériel et les outils lourds vers les endroits les plus reculés, même sur des terrains accidentés.

Avec ces deux séries de modèles, l'Unimog couvre un large éventail d'applications. Il s'agit d'une condition essentielle pour arroser les plantations dans les décennies à venir, manœuvrer les locomotives sur les voies, lutter contre les incendies de forêt et sauver des vies en cas d'inondation.

D'autres informations sur Daimler Truck sont disponibles aux adresses suivantes : newsroom.daimlertruck.com et www.daimlertruck.com

Des informations sur l'histoire de l'Unimog sont disponibles via le lien ci-dessous :

[1946–1955 | The Unimog – the initial years and the first successful models. \(mercedes-benz-trucks.com\)](https://www.mercedes-benz-trucks.com)

Forward-looking statements:

This document contains forward-looking statements that reflect our current views about future events. The words "aim", "ambition", "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, customs and foreign trade provisions; a shift in consumer preferences; a possible lack of acceptance of our products or services which limits our ability to achieve prices and adequately utilise our production capacities; price increases for fuel or raw materials; disruption of production due to shortages of materials, labour strikes or supplier insolvencies; a decline in resale prices of used vehicles; the effective implementation of cost-reduction and efficiency-optimisation 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 are described under the heading "Risk and Opportunity Report" in the current / in this Annual Report or in 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 Truck at a glance

Daimler Truck Holding AG ("Daimler Truck") is one of the world's largest commercial vehicle manufacturers, with over 40 main locations and more than 100,000 employees around the globe. The founders of Daimler Truck have invented the modern transportation industry with their trucks and buses a good 125 years ago. Unchanged to this day, the company's aspirations are dedicated to one purpose: Daimler Truck works for all who keep the world moving. Its customers enable people to be mobile and get goods to their destinations reliably, on time, and safely. Daimler Truck provides the technologies, products, and services for them to do so. This also applies to the transformation to CO₂-neutral driving. The company is striving to make sustainable transport a success, with profound technological knowledge and a clear view of its customers' needs. Daimler Truck's business activities are structured in five reporting segments: Trucks North America (TN) with the truck brands Freightliner and Western Star and the school bus brand Thomas Built Buses. Trucks Asia (TA) with the FUSO, BharatBenz and RIZON commercial vehicle brands. Mercedes-Benz (MB) with the truck brand of the same name. Daimler Buses (DB) with the Mercedes-Benz and Setra bus and coach brands. Daimler Truck's new Financial Services business (DTFS) constitutes the fifth segment, the product range in the truck segments includes light, medium and heavy trucks for long-distance, distribution and construction traffic and special-purpose vehicles used mainly in the municipal and vocational sector. The product range of the bus and coach segment includes city buses, school buses and intercity buses, coaches and bus chassis. In addition to the sale of new and used commercial vehicles, the company also offers aftersales services and connectivity solutions.