Daimler Truck AG

Press Information

11 Septembre 2024

Sur du métal ou sur l'asphalte : quatre Unimog multi-usages présentés au salon InnoTrans

- Unimog U 530 équipé d'une machine de travail multifonctionnelle avec entraînement hydrostatique pour les travaux de maintenance et d'entretien
- Unimog U 423 équipé comme véhicule de manœuvre radiocommandé pour des chargements de remorques jusqu'à 1 000 tonnes.
- Unimog U 423 avec direction bimode VarioPilot® et entraînement à variation continue
- Unimog U 423 utilisé pour le nettoyage des rails et des sillons avec un système de traitement de l'eau
- Nouveautés 2024 : le porte-outils Unimog avec fonctions GSR et ordinateur de bord UNI-TOUCH®.

Berlin – Mercedes-Benz Special Trucks dévoilera des Unimog en versions polyvalentes pour des applications routières et ferroviaires à l'occasion de du salon InnoTrans 2024, le salon international des technologies de transport, qui se tiendra Berlin du 24 au 27 septembre prochain. Quatre Unimog différents seront exposés sur le stand de Mercedes-Benz Special Trucks situé dans la zone en plein air aux numéros de stand O/270, O270a et O/270b. Ces camions sont taillés pour un large éventail d'applications, notamment les travaux sur les voies, les manœuvres, les tâches de nettoyage et l'entretien des espaces verts.

Unimog pour travaux sur voies : une coopération avec Müller Technologie AG

L'Unimog U 530 de 220 kW (299 ch) a été équipé pour une utilisation sur rails par Müller Technologie AG, spécialiste des véhicules rail/route. Müller Technologie AG travaille en étroite collaboration avec Daimler Truck AG et a reçu officiellement le statut de « UnimogPartner » en mai 2024.

L'Unimog U 530 est un véhicule multifonctionnel polyvalent équipé d'un moteur diesel 6 cylindres (OM 936 LA) et conforme à la norme d'émission EURO VIe. Il est équipé d'une transmission manuelle automatisée (EAS) et son poids total autorisé en charge est de 16,5 tonnes.

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

L'Unimog U 530 est utilisé par les entreprises de transport de la ville de Zurich (VBZ). Le véhicule est entièrement soulevé et peut couvrir des largeurs de voie comprises entre 1 000 mm et 1 435 mm. En remplaçant les roues de la voie, l'Unimog convient aussi bien aux voies normales qu'aux voies à écartement métrique.

Les essieux à entraînement hydraulique, conformes à la norme EN 15746 classe 9A, peuvent être utilisés pour des rayons de voie minimaux de 18,5 m. Avec le châssis à chenilles, l'Unimog peut atteindre jusqu'à 40 km/h sur rails en mode hydrostatique. Sur route, l'Unimog roule jusqu'à 89 km/h (limite légale).

L'Unimog peut être équipé de divers modules et accessoires, notamment des fraises à neige, des chasse-neige, des barres de lavage de rues à haute pression ou des tondeuses. Le véhicule exposé permet de monter des modules standardisés de 10 pieds, tels qu'une plate-forme pour grues avant ou arrière, des enrouleurs de câbles pour la construction de lignes aériennes, des plates-formes de travail élévatrices et des modules d'outillage, ainsi que des modules pour le désherbage sans produits chimiques à l'aide d'eau chaude et de vapeur.

Une remorque tandem bidirectionnelle dotée d'un système de caisse mobile et pouvant être utilisée pour transporter des modules de 10 ou 20 pieds est également prévue pour l'Unimog. Ces modules de remorque sont par exemple des bennes basculantes, des aspirateurs d'égouts, des foreuses de sondage ou d'ancrage, des unités de pose de câbles de contact, des conteneurs de collecte pour les matériaux de tonte, de grandes plates-formes de travail élévatrices et des grues. La puissance hydraulique de l'Unimog est utilisée pour faire fonctionner ces modules.

Pour rendre le travail encore plus efficace, l'Unimog U 530 est équipé d'une pré-installation pour les télécommandes radio.

Radio-commandé et efficient : l’Unimog véhicule de manoeuvre de Zwiehoff

Le véhicule de manœuvre radiocommandé U 423 a été construit par G. Zwiehoff GmbH, Unimog ExpertPartner. Équipé d'un système de freinage de wagon Knorr, il permet de manœuvrer avec des charges pouvant atteindre 1 000 tonnes. L'unité d'embrayage à convertisseur de couple de l'Unimog permet d'obtenir les forces de traction élevées nécessaires et garantit un démarrage en douceur sans usure de l'embrayage. La transmission intégrale permanente assure la traction sur les rails.

L'Unimog U 423 est équipé d'une transmission manuelle entièrement synchronisée avec huit vitesses avant et huit vitesses arrière et atteint une vitesse maximale de 50 km/h sur les rails. Pour un trajet rapide vers le lieu de travail, l'Unimog roule à sa vitesse habituelle sur route, soit jusqu'à 89 km/h. Quelle que soit la surface, un moteur diesel 4 cylindres OM 934 LA assure une faible consommation de carburant dans le cadre de la classe d'émissions Euro VIe. Outre les manœuvres, ses points d'attache et ses zones de montage, ainsi que ses interfaces mécaniques, électriques et hydrauliques, en font un véhicule idéal pour un large éventail de tâches d'entretien et de réparation des infrastructures ferroviaires. Le véhicule est également équipé d'une télécommande radio.

ZAGRO équipe l’Unimog pour la maintenance des voies et les manoeuvres

Cet Unimog U 423 multifonctionnel rail/route a été spécialement conçu pour être utilisé tout au long de l'année dans le cadre de l'entretien et de la maintenance des

infrastructures ferroviaires. Le véhicule est équipé d'un embrayage à convertisseur de couple et d'une transmission hydrostatique EasyDrive pour une conduite en continu en dehors des travaux, et peut être doté d'un équipement approprié pour diverses tâches sur les rails et les routes, en plus des opérations de manœuvre et de triage.

L'arbre de prise de force mécanique, la prise de force du moteur et le système hydraulique de travail à double circuit installé en usine fournissent l'énergie nécessaire à l'équipement de travail. Le porte-outils peut donc effectuer un large éventail de tâches, y compris les travaux d'entretien des infrastructures et, selon la saison, l'entretien des voies et des accotements ainsi que le service hivernal. Le véhicule exposé au salon sera équipé du pulvérisateur à chenilles Dammann GSA 3003 pour le contrôle de la végétation. Une tondeuse frontale Dücker UNA 500 et une balayeuse frontale Dücker FKM 2200 sont également prévues pour l'entretien des voies et des espaces verts chez les clients.

Avec la direction bimode VarioPilot®, le volant et les pédales peuvent être déplacés. La position du siège du conducteur est donc variable ; il peut s'asseoir à gauche ou à droite du poste de conduite et commander les accessoires. Le pare-brise panoramique, la porte de tonte et le siège de tonte rotatif offrent une vue optimale sur la zone de travail.

CMAR équipe l'Unimog pour le travail sur voies et leur nettoyage

Cet Unimog U 423, construit par CMAR (Construction Mécanique Automatisé Rivard), est conçu comme un véhicule de manœuvre et de nettoyage des rails et des sillons pour une utilisation du réseau ferroviaire urbain. Comme les autres Unimog présents sur le stand de Mercedes-Benz Special Trucks, cet U 423 dispose également d'une transmission intégrale permanente avec trois blocages de différentiel. Il est équipé d'un moteur diesel 4 cylindres (OM 934 LA), doté de la technologie BlueTec 6, qui répond à la norme d'émission Euro VIe.

La carrosserie, installée par la CMAR, carrossier français UnimogPartner, utilise les deux circuits de l'hydraulique de travail et les circuits III et IV de l'hydraulique de puissance VarioPower®. La combinaison des quatre circuits est nécessaire pour faire fonctionner simultanément plusieurs consommateurs gourmands en énergie. Il s'agit notamment de la pompe à eau haute pression, dont les 500 bars permettent d'éliminer les dépôts les plus tenaces, des brosses pour le nettoyage du champignon de rail et du système de filtrage pour le traitement de l'eau sale aspirée. Le réservoir d'eau signé CMAR a une capacité de 2 100 litres et le bac à déchets en acier inoxydable contient 4 m³, un volume qui garantit de longues périodes d'utilisation sans devoir procéder à des vidanges intermédiaires.

En fonction du degré de salissure, la vitesse de travail requise est atteinte grâce au mode de vitesse de travail et de vitesse rampante de l'Unimog : la transmission inversée entièrement synchronisée offre 16 vitesses avant et 16 vitesses arrière. L'efficacité du système de nettoyage des rails de CMAR a déjà été prouvée en France et dans d'autres pays.

Meilleur sécurité avec les programmes GSR et UNI-TOUCH – bientôt disponibles sur les Unimog rail/route

Dans le cadre du nouveau GSR (règlement UE 2019/2144 sur la sécurité générale II), le porte-outils Unimog sera équipé de série d'une série de fonctions telles que l'aide à la protection latérale, l'aide à la protection frontale, l'aide à la signalisation routière, une caméra de recul et un système d'alerte en cas de perte de pression des pneus.

La plupart des accessoires disponibles pour l'Unimog peuvent désormais être commandés à partir du nouveau système d'exploitation UNI-TOUCH®. Ce système peut remplacer les panneaux de commande de l'appareil et rendre les opérations plus ergonomiques et plus intuitives. La nouvelle console centrale a été entièrement repensée à cette fin : le nombre d'éléments de commande a été réduit, les boutons peuvent être affectés individuellement et les profils d'application et les séquences récurrentes peuvent être sauvegardés. Un écran tactile pivotant et inclinable permet aux utilisateurs d'ajuster rapidement et facilement les paramètres en fonction du travail à effectuer.

D'autres éléments du nouveau système d'exploitation sont le bouton de démarrage/arrêt, qui remplace la clé de contact classique du porte-outil, et les nouveaux panneaux de commande sur la porte du conducteur, la porte du passager avant et la porte de fauchage en option.

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.