



Daimler Truck AG

Spotlight

14 Mars 2024

Un oiseau rare de 1899 : un camion Daimler à cardan



Leinfelden-Echterdingen/Wörth (Allemagne) - La troisième version du tout premier camion au monde, né en 1896, est un membre important de la collection Mercedes-Benz Trucks Classic. Il s'agit d'un camion Daimler de 1899 à transmission à cardan, construit par Daimler-Motoren-Gesellschaft, entreprise installée à Cannstatt à deux pas de Stuttgart.

Le camion, qui à l'époque fonctionnait encore avec l'essence achetée en pharmacie, avait été lancé trois ans plus tôt. Rappelons que la voiture elle-même n'avait que 13 ans à l'époque... L'un comme l'autre étaient à l'époque extrêmement rares sur les routes. Les voitures tirées par des chevaux continuaient d'être largement utilisées pour le transport des personnes et des marchandises, en particulier dans les villes. Le transport de marchandises sur de longues distances se faisait alors par rail ou par bateau.

D'après le "livre de commission" – la liste des productions en sortie de chaîne –, en date du 11 mars 1899, ce camion à cardan Daimler a été aussitôt livré à la "Stuttgart Municipal Water Works" (que l'on pourrait traduire par « Service des Eaux de la ville de Stuttgart »), où il a servi loyalement entre 1899 et 1923. Une photo prise au passage souterrain près de la gare

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,

de Cannstatt nous ramène à cette époque : à l'avant, dans une cabine ouverte, est assis le chauffeur, tandis qu'un ouvrier se tient à l'arrière du quai. A côté de lui se trouve un énorme étau ainsi qu'un appareil pour couper les tuyaux et les filetages - outils indispensables à l'époque pour la pose des conduites d'eau, alors le plus souvent en métal.

Après 24 ans, le Service des Eaux de Stuttgart le remplace par un modèle plus récent et le redonne à la Daimler-Motoren-Gesellschaft - il entre alors au musée de la firme. Lorsque les bombardements se sont intensifiés sur Untertürkheim et les usines de la marque au cours de l'année 1944, une partie de la collection du musée a été transférée à Dresde. Pendant l'occupation de l'Allemagne de l'Est et les années précédant la réunification, toutes les tentatives de retour du véhicule à Stuttgart ont échoué. Ce n'est qu'après la chute du mur de Berlin en 1989 que la société Daimler-Benz AG, comme elle s'appelait alors, a réussi à conclure en 1991 - après deux ans de négociations - un accord avec l'État libre de Saxe pour la restitution au musée, après 63 ans d'absence, de 16 véhicules historiques, dont ce camion à cardan de la marque Daimler. Dans le cadre de la scission de Daimler Truck AG, le véhicule a été transféré dans l'inventaire de Mercedes-Benz Trucks Classic, où il est désormais conservé et entretenu.



Les patins de frein en bois des roues arrière sont clairement visibles sur cette photo.

Visuellement, le camion à cardan Daimler de 1899 ressemble à une voiture hippomobile, chevaux en moins mais avec un vaste plateau, des roues en bois et un moteur à combustion. Trois ans seulement après la livraison du premier camion, sa technologie a déjà été considérablement développée. Mieux, ses caractéristiques de base sont toujours d'actualité. Contrairement aux premier et deuxième modèle de camions de la marque, l'entraînement du camion par cardan n'est plus installé à l'arrière ou sur le châssis du véhicule, sous la cabine, ce qui rendait parfois délicat le chargement par l'arrière. Il est dès lors placé à l'avant du véhicule, au-dessus de l'essieu avant. La direction du camion s'effectue désormais à l'aide d'un vrai mécanisme de direction et non plus de chaînes. La transmission de la puissance par

pignons dans la roue anticipait l'essieu planétaire moderne actuel. Le refroidissement efficace du moteur à l'aide d'un radiateur tubulaire et les freins agissant sur les deux roues arrière, ainsi que sur la boîte de réduction, faisaient partie des caractéristiques les plus modernes en 1899. L'utilisation de freins uniquement sur l'essieu arrière restera courante pendant de nombreuses années.

Dans la brochure commerciale de l'époque, le camion à cardan Daimler de 1899 était proposé avec un "moteur à 2 ou 4 cylindres" et "allumage électrique". L'allumage conventionnel par "tube chaud", qui se faisait à l'aide de copeaux de bois, avait souvent pour effet secondaire de noircir le visage du conducteur, point ennuyeux pour la visibilité ! Les puissances de ces véhicules variaient entre 4, 6, 8, 10 et 12 chevaux. La capacité de charge était de 1 550 à 5 000 kilogrammes selon les versions. "Les roues sont équipées de pneus en fer", peut-on lire dans la description. Sur les pavés des rues des cités de l'époque, on imagine le bruit de ces engins !

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