



Mercedes-Benz

Communiqué de presse
13 septembre, 2024

Jubilés Mercedes-Benz Vans: des décennies d'innovation

Depuis des décennies, les utilitaires Mercedes sont des compagnons indispensables dans de nombreux secteurs. Des générations d'artisans, de transporteurs de colis, de sociétés d'ambulances et de passionnés de camping-cars ont apprécié les développements de ces véhicules au fil des ans. Cette année, la marque à l'étoile fête plusieurs anniversaires.

- Il y a 55 ans (1969) : début de la production des premiers Hanomag-Henschel à Brême
- Il y a 40 ans (1984) : le dernier fourgon T1/TN sort de la chaîne de montage de Brême
- Il y a 35 ans (1989) : facelift du T1/TN, nouveaux moteurs et aérodynamique améliorée
- Il y a (presque) 30 ans (1995) : présentation du Sprinter, auteur d'une success story

Il y a 55 ans - 1969 : autrefois connu sous le nom de Hanomag-Henschel, le « Bremer »

En septembre 1969, il y a 55 ans, le premier véhicule utilitaire léger Hanomag-Henschel sortait de la chaîne de montage de Brême dans l'ancienne usine Borgward. Cela faisait suite au transfert de la production de fourgons et de minibus de l'usine de Hambourg-Harburg. Au même moment, Daimler-Benz prenait une **participation de 51 % dans Hanomag-Henschel**, ce qui lui permit de commercialiser ces véhicules sous la désignation Mercedes-Benz L 306. Au tournant de l'année 1970/1971, Daimler-Benz acquérait les parts restantes et allait poursuivre la fabrication du L 306 jusqu'en 1977.

Il y a 40 ans - 1984 : le dernier fourgon T1/TN tombe de chaîne à Brême

Le 19 juillet 1984, le 290 958e et dernier fourgon de la série connue en interne sous le nom de T1/TN (« Transporter Neu » ou « nouvel utilitaire ») était produit à l'usine de Brême. Cela marquait la fin de la production de fourgons Mercedes-Benz à Brême, **toute la production étant désormais concentrée dans l'usine de Düsseldorf**, où les T1/TN étaient fabriqués depuis 1980. À partir là, le site de Brême va être utilisé exclusivement comme usine automobile, pour les breaks 123 (la future Classe E) et la 190, la fameuse Baby Benz. En 1995, près de 660 000 autres T1/TN ont été construits dans la capitale du Land de Rhénanie-du-Nord-Westphalie.

Il y a 35 ans - 1989 : refonte complète du T1/TN

Lancé en 1977, le T1/TN a été techniquement révisé et amélioré en mars 1989. Les ingénieurs se sont concentrés sur trois objectifs: plus de puissance, des performances plus élevées et moins d'émissions. Les deux nouveaux moteurs ont reçu le titre de « Diesel 1989 » attribué par la presse spécialisée. Avec ce **lifting complet**, l'usine de Düsseldorf a clôturé les années 80 mouvementées. Au total, environ 900 000 camionnettes ont quitté le site en cumul à fin 1992.

Visuellement, les modifications comprenaient le revêtement des montants avant sur les variantes à toit surélevé et un nouveau pare-chocs sans fentes. Ces modifications **amélioraient l'aérodynamique jusqu'à 25 %**, selon la carrosserie, ce qui permit de réduire significativement la consommation. Par exemple, un fourgon à toit plat consommait 23 % de moins à une vitesse constante de 100 km/h.

Mercedes-Benz AG | 70546 Stuttgart | Tél. +49 711 17 0 | Tél. +49 711 17 2 22 44 | dialog@mercedes-benz.com | www.mercedes-benz.com

Mercedes-Benz AG, Stuttgart, Allemagne | Domicile et tribunal d'enregistrement : Stuttgart, N° d'immatriculation au registre du commerce : 762873
Président du Conseil de Surveillance : Martin Brudermüller
Conseil d'administration : Ola Källenius, Président ; Jörg Burzer, Renata Jungo Brüngger, Sabine Kohleisen, Markus Schäfer, Britta Seeger, Hubertus Troska, Harald Wilhelm

Le T1/TN doit son succès dans de nombreuses industries principalement à sa polyvalence, notamment diverses portes coulissantes latérales et arrière (angles d'ouverture : 90°, 180° ou 270°), adaptés à la taille des europalettes. Un total de 252 variantes étaient proposées au catalogue.

Il y a (presque) 30 ans - 1995 : le Sprinter perpétue la légende du T1/TN

En 1995, le Sprinter, le nouveau grand fourgon de Mercedes-Benz, a marqué une étape importante à bien des égards. A noter que **le nom « Sprinter » a été au préalable inauguré par Mercedes-Benz France** pour renommer le petit fourgon MB 100 deux ans avant ! Le Sprinter a ainsi été le premier utilitaire Mercedes-Benz à adopter un nom plutôt qu'une combinaison de chiffres et de lettres. Cela a donné le coup d'envoi d'une offensive produit réussie pour Mercedes-Benz Vans avec le lancement du Vito – remplaçant du MB 100 « Sprinter » - la même année.

Le Sprinter succédait au T1/TN, véritable légende produite à près d'un million d'exemplaires en 18 ans. Bien qu'il ait adopté le concept technique de base du T1/TN, tout le reste a été révolutionné. La combinaison d'une carrosserie autoporteuse, d'une propulsion arrière à haute traction, d'un châssis moderne à suspension avant indépendante, d'un équipement de sécurité exemplaire et de moteurs puissants était unique. Dès le départ, le Sprinter s'est positionné comme un champion de la polyvalence et un utilitaire offrant une **conduite et un confort très proches de ceux d'une voiture particulière**. Grâce à sa multitude de variantes et d'options, il est devenu le premier choix dans tous les secteurs et l'est resté jusqu'à ce jour.

Début 2024, Mercedes-Benz a de nouveau redéfini le segment des grands fourgons. Le nouveau Sprinter propose une **augmentation significative de la sécurité, du confort** et de la mise en réseau numérique tout en conservant son extrême polyvalence. Et avec le **nouvel eSprinter**, Mercedes-Benz Vans met également en œuvre la prochaine étape de sa stratégie d'électrification. Une triade d'efficacité, d'autonomie et de volume de charge fait de ce fourgon 100% électrique un véhicule adaptable à de très nombreux cas d'utilisation.

En 2025, Mercedes-Benz Vans fêtera le 30e anniversaire du Sprinter. Son « petit frère », le **Vito**, lui aussi un as de la flexibilité dans le segment des fourgons de taille moyenne, **soufflera également ses 30 bougies**.

Mercedes-Benz AG en un coup d'œil

Mercedes-Benz AG fait partie du groupe Mercedes-Benz AG, qui emploie au total environ 166 000 personnes dans le monde entier et est responsable des activités mondiales de Mercedes-Benz Cars et Mercedes-Benz Vans. Ola Källenius est président du conseil d'administration de Mercedes-Benz AG. L'entreprise se concentre sur le développement, la production et la vente de voitures particulières, d'utilitaires et de services liés aux véhicules. De plus, l'entreprise aspire à être le leader dans les domaines de la mobilité électrique et des logiciels automobiles. La gamme de produits comprend la marque Mercedes-Benz avec Mercedes-AMG, Mercedes-Maybach et la Classe G avec leurs modèles entièrement électriques ainsi que des produits de la marque smart. Mercedes-Benz AG est l'un des plus grands constructeurs mondiaux de voitures particulières de luxe. En 2023, elle a vendu environ deux millions de voitures particulières et 447 800 utilitaires. Dans ses deux secteurs d'activité, Mercedes-Benz AG ne cesse d'étendre son réseau de production mondial avec plus de 30 sites de production sur quatre continents, tout en s'adaptant aux exigences de la mobilité électrique. Dans le même temps, l'entreprise construit et étend son réseau mondial de production de batteries sur trois continents. La durabilité étant le principe directeur de la stratégie de Mercedes-Benz et de l'entreprise elle-même, cela signifie créer de la valeur durable pour toutes les parties prenantes : pour les clients, les employés, les investisseurs, les partenaires commerciaux et la société dans son ensemble. La base en est la stratégie commerciale durable du groupe Mercedes-Benz. L'entreprise assume ainsi la responsabilité des effets économiques, écologiques et sociaux de ses activités commerciales et s'intéresse à l'ensemble de la chaîne de valeur.