3 marzo 2021

# 2021: un anno ricco di importanti anniversari per Daimler Trucks and Buses

**125 anni dei Truck**

**75 anni di Unimog**

**70 anni di Setra e 25 di Omniplus**

**25 anni di Actros**

Stoccarda — Il 2021 rappresenta un anno speciale per Daimler Trucks and Buses con la celebrazione in contemporanea di quattro anniversari: nel 1896, Gottlieb Daimler presenta il primo Truck, successivamente nel 1951 Otto Kässbohrer introduce il Setra, il primo autobus a struttura autoportante, mentre cinque anni prima, il primo prototipo dell’Unimog iniziava ad arrampicarsi sui terreni accidentati. Infine, nel 1996 nasce il prototipo del Truck moderno: il Mercedes-Benz Actros.

**1896 — il primo Truck**

Nel 1896, quando Gottlieb Daimler introduce il suo primo Truck ancora dotato di ruote in legno con cerchi in acciaio, il mercato mondiale non si aspettava certo di assistere alla nascita di un simile veicolo. In Germania non c’è nemmeno l’ombra di un acquirente, mentre in Inghilterra, dove il veicolo riesce finalmente a suscitare l’interesse del primo Cliente, un membro dell’equipaggio munito di bandiera rossa è costretto a precedere il veicolo per avvertire il traffico. Nonostante tutto, questo veicolo, battezzato Phoenix (Fenice) ed equipaggiato con un motore posteriore a due cilindri da 4 CV ed una cilindrata di 1,06 litri, segna l’inizio di una lunga storia di successi senza precedenti nel settore del trasporto merci.

All’epoca, il Phoenix ha poco in comune con un Truck vero e proprio: a rigor di termini, si trattava di un carro-merci con rimorchio convertito, come quelli che all’epoca venivano trainati dai cavalli lungo le strade. Il telaio è dotato di molle a balestra montate trasversalmente nella parte anteriore e di molle elicoidali in quella posteriore. Le sospensioni sono assolutamente indispensabili, non solo a causa delle cattive condizioni delle strade di quell’epoca, ma anche perché il motore è sensibile alle vibrazioni.

L’ultima parte della catena cinematica viene, invece, realizzata secondo un concept moderno: una cinghia, le cui due estremità sono dotate di un pignone, ossia di una piccola ruota dentata, ha il compito di trasferire la potenza del motore a un albero montato trasversalmente rispetto all’asse longitudinale del veicolo. Ogni dente di questo pignone s’ingrana nella dentatura interna della corona dentata, che è saldamente fissata alla ruota comandata. Questo principio costruttivo diventerà molto più avanti una peculiarità progettuale degli autocarri della Stella: l’assale a gruppi epicicloidali esterni - sulla ‘Nuova generazione’, sulla SK (Classe pesante) ed ancora oggi nel veicolo da cantiere.

**1946 — primo prototipo dell’Unimog**

Nel 1946, l’Unimog ‘Prototipo 1’ completa il suo primo test di guida, allora denominato ‘prova funzionale’. Il capo-progettista Heinrich Rößler guida e collauda personalmente il prototipo ancora privo di cabina di guida, ma appesantito con un carico di legna fino al limite massimo consentito, lungo impervi sentieri in mezzo ai boschi nei pressi di Schwäbisch Gmünd. La nascita dell’Unimog è strettamente legata alla difficile situazione degli approvvigionamenti per la popolazione tedesca nel Dopoguerra. Gli anni 1945 e 1946 sono segnati da una situazione alimentare drammatica. Queste circostanze portano Albert Friedrich, per lunghi anni Responsabile dello Sviluppo dei propulsori aeronautici presso Daimler-Benz AG, a progettare un mezzo a motore agricolo in grado di aumentare la produttività nel settore dell’agricoltura.

Dopo la fine della guerra, Friedrich riallaccia i suoi contatti con la Schwäbisch Gmünder Metallbaufirma Erhard & Söhne, un fornitore di Daimler-Benz, il cui reparto ‘L’ (Landwirtschaft = Agricoltura) è già operativo nel dicembre 1945. Friedrich ne affida la direzione al suo ex-dipendente, il progettista Heinrich Rössler, che prende servizio il 2 gennaio 1946. Nel giro di poche settimane, viene realizzato un nuovo progetto d’insieme, in cui il blocco motore-trasmissione è collocato a destra accanto al centro del veicolo. Di conseguenza, i tubi di spinta, che proteggono gli alberi di trasmissione, possono essere sistemati perpendicolarmente agli assali. Il telaio è, pertanto, dotato di solo quattro giunti di trasmissione. Un concept costruttivo geniale che ancora oggi, a distanza di 75 anni, viene adottato a bordo degli Unimog appartenenti alla Serie fuoristrada U 4023/U 5023. Nel marzo 1946, Hans Zabel, un ingegnere di Gaggenau che ne segue il progetto fin dal principio, inventa il termine Unimog (Universal-Motor-Gerät: Mezzo a Motore Universale) e nell’ottobre 1946 ha luogo la prima prova funzionale.

**1951 — il primo autobus Setra**

Il marchio Setra è orgoglioso delle proprie radici. Nel 1951, la Kässbohrer Fahrzeugwerke di Ulm introduce l’S 8, dando al brand il proprio nome Setra, che sta per ‘autoportante’. Il primo autobus prodotto in serie con carrozzeria autoportante, motore posteriore e trasmissione diretta verso l’asse posteriore viene presentato al Salone Internazionale dell’Automobile (IAA) di Francoforte. Negli ultimi 70 anni, il marchio ha fissato gli standard di riferimento nel settore della costruzione di autobus a livello europeo, lanciando complessivamente sei Serie; è stato fonte di ispirazione per l’intero comparto e ne ha promosso il cambiamento e lo sviluppo in maniera esemplare. L’attuale ammiraglia di questo storico brand, da sempre sinonimo di personalizzazione ai massimi livelli, è l’autobus a due piani S 531 DT della Setra TopClass 500.

Già nel 1996, ossia un anno dopo la fusione di Mercedes-Benz Buses e Setra in EvoBus GmbH, nasce il marchio di servizi Omniplus, a cui sono affidate tutte le attività post-vendita di entrambi i produttori di autobus. Omniplus si basa sul Servizio Assistenza Clienti di entrambi i brand, che in precedenza aveva già riscosso notevole successo. Attualmente, Omniplus si avvale di una rete di assistenza composta da oltre 650 officine in 42 Paesi europei ed offre una gamma di servizi ad hoc per autobus, ricambi originali, corsi di formazione efficienti oltre a servizi digitali innovativi da un’unica fonte.

**1996 – Mercedes-Benz Actros**

Alla fine di settembre 1996, in occasione della IAA Veicoli Industriali, la Stella svela un nuovo Truck pesante destinato a rivoluzionare il settore: l’Actros è il primo Truck equipaggiato con freni a disco su tutte e quattro le ruote ed impianto frenante elettronico EBS. L’insieme di questi due sistemi rende l’Actros il veicolo più sicuro della sua categoria. Una serie di tecnologie innovative, come i ‘sistemi Telligent’, contribuisce anche a un netto incremento della redditività. Gli intervalli di manutenzione, tra l’altro, sono stati prolungati di oltre il doppio, il consumo di carburante è stato ridotto dal 3% fino al 7% a seconda dell’utilizzo ed il carico utile ha beneficiato di un incremento fino a 400 kg, a cui si aggiunge un significativo miglioramento in termini di sicurezza e comfort. Grazie all’impianto frenante Telligent con freni a disco su tutte e quattro le ruote, è stato così possibile ridurre lo spazio di frenata dell’Actros a una velocità di 85 km/h di una misura che corrisponde pressoché alla lunghezza di un autotreno. Si è prestata particolare attenzione anche ai dettagli: i nuovi rivestimenti dei parafanghi hanno ridotto efficacemente l’effetto ‘nuvola di spruzzi’ quando piove.

L’aspetto legato alla compatibilità ambientale è stato, peraltro, migliorato adottando motori a V di nuova concezione più parchi nei consumi e perfezionando le fasi di assemblaggio del veicolo: in questo caso, si è ottenuta una riduzione del consumo energetico di quasi il 50%. Le nuove cabine di guida offrono fino al 47% di maggior spazio e sono state completamente adattate alle esigenze dei conducenti. Anche sul fronte della sicurezza, le cabine hanno superato brillantemente tutta una serie di crash test, sia nelle simulazioni al computer che nelle prove in condizioni reali. Una novità è anche rappresentata dagli airbag e dai sedili con pretensionatori integrati.

Ogni nuovo Actros di volta in volta presentato è stato eletto ‘Truck of the Year’ ed ancora oggi continua a svolgere un ruolo da pioniere in materia di sicurezza.

Ulteriori informazioni su Daimler Truck sono disponibili sui siti
www.media.daimler.com e www.daimler-truck.com