|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| |  |  | | --- | --- | | Daimler Truck AG, Stuttgart Sitz und Registergericht: Stuttgart, HRB-Nr.: 762884 Vorsitzender des Aufsichtsrats: Ola Källenius Vorstand: Martin Daum, Vorsitzender; Sven Ennerst, Jochen Götz, Jürgen Hartwig, Roger Nielsen, John O’Leary, Karin Rådström, Hartmut Schick | Daimler Truck AG  70546 Stuttgart  Telefon + 49 7 11 17-0  Telefax + 49 7 11 17-2 22 44 contact@daimler-truck.com  www.daimler-truck.com | |  |  |  | Mercedes-Benz AG, 70546 Stuttgart, Deutschland  Telefon +49 711 17 - 0, Fax +49 711 17 - 22244, dialog.mb@daimler.com, www.mercedes-benz.com  Sitz und Registergericht: Stuttgart; HRB-Nr. HRB762873  Vorsitzender des Aufsichtsrats: Manfred Bischoff  Vorstand: Ola Källenius (Vorsitzender), Jörg Burzer, Renata Jungo Brüngger, Sajjad Khan, Sabine Kohleisen,  Frank Lindenberg, Markus Schäfer, Britta Seeger  \* Ulteriori informazioni sui consumi di carburante e sulle specifiche emissioni di CO₂ ufficiali delle nuove vetture sono riportate nel documento ‘Leitfaden über den Kraftstoffverbrauch, die CO₂-Emissionen und den Stromverbrauch’ (Guida relativa ai consumi di carburante, alle emissioni di CO₂ ed al consumo di corrente) delle auto nuove, disponibile gratuitamente presso tutti i punti vendita e la Deutsche Automobil Treuhand GmbH al sito www.dat.de. |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  |  |  |
|  |
| Daimler Truck | | Informazione stampa  15 aprile 2021 |

# Il primo truck al mondo viene costruito da Gottlieb Daimler nel 1896

# Il primo truck del 1896 si basa su un carro-merci con rimorchio opportunamente convertito

# Rapido passo in avanti verso la prima gamma di Trucks al volgere del secolo

Era uno dei più grandi talenti dell’inventore Gottlieb Daimler: trovare costantemente nuovi campi d’applicazione per il suo motore. Nascono così la motocicletta, la draisina a motore, una pompa antincendio motorizzata e, nel 1896, anche il primo Truck.

**Il primo truck a livello mondiale risale al 1896**

Fu il pragmatismo a plasmare il progetto del primo truck al mondo, che aveva l’aspetto di una carrozza per cavalli, ma con motore e senza timone. Chiamato ‘Phoenix’, il motore posteriore a due cilindri della potenza di quattro CV e cilindrata da 1,06 litri proveniva da un’autovettura. Daimler lo abbinò ad una trasmissione a cinghia sull’assale posteriore. Qui erano posizionate anche delle molle elicoidali, che tenevano le vibrazioni lontane dal delicato motore. Il veicolo infine viaggiava su duri cerchi di ferro.

Daimler rese sterzante l’asse anteriore sospeso su balestra mediante una catena. Come su una carrozza, il conducente sedeva davanti, sulla cassetta. Il motore era situato nella parte posteriore del veicolo. Il consumo del motore a benzina era di circa sei litri ogni 100 chilometri. Secondo la terminologia dell’epoca, questo dato veniva così espresso: ‘0,4 chilogrammi per cavallo ed ora’.

**Tecnologia lungimirante nel primo truck**

È degno di nota il fatto che il primo truck avesse anticipato di 125 anni gli assi con gruppi epicicloidali esterni, ancora comuni oggi soprattutto sui veicoli da cantiere, in quanto la trasmissione a cinghia inviava la forza del motore a un albero (montato trasversalmente rispetto all’asse longitudinale del veicolo), le cui estremità erano dotate di pignone. Ciascuno di questi pignoni, a sua volta, s’ingranava nella dentatura interna della corona dentata, che era saldamente fissata alla ruota motrice. In linea di principio, è così che funzionano gli assi con gruppi epicicloidali esterni dei truck pesanti Mercedes-Benz fino all’attuale Arocs.

**Le basi dei truck odierni**

Nel 1898, sul veicolo da sei cavalli, Gottlieb Daimler e Wilhelm Maybach spostarono il motore Phoenix a due cilindri, precedentemente posizionato nella parte posteriore, sotto il sedile del conducente e migrò verso la zona anteriore anche la trasmissione a cinghia a quattro velocità. Anche questa soluzione, tuttavia, non risultò del tutto soddisfacente. Nello stesso anno, fu conferito al truck un volto che per la prima volta lo distingueva chiaramente dalle autovetture ed avrebbe aperto la strada a prestazioni e carico utile sempre maggiori. Il motore trovò posto all’estremità anteriore del veicolo, era quindi disposto davanti all’asse anteriore e trasmetteva i suoi dieci cavalli vapore alle corone a dentatura interna delle ruote posteriori rivestite in ferro tramite un cambio a ruote dentate a quattro velocità ed un normale albero longitudinale con pignone.

Su questi veicoli Daimler apportò miglioramenti decisivi non solo alla catena cinematica, ma anche al motore stesso. Anziché un sistema di accensione a tubo incandescente, adesso nei pistoni del motore a due cilindri da 2,2 litri la miscela benzina-aria veniva incendiata dal nuovo sistema d’accensione a magnete a bassa tensione di Bosch, ed anche il radiatore utilizzava un principio di progettazione completamente nuovo.

**La prima sperimentazione da parte di un Cliente, in una fabbrica di mattoni**

Gottlieb Daimler fu cauto all’inizio - probabilmente a causa delle molte innovazioni - prima di rendere pubblico il nuovo Truck da cinque tonnellate. ‘Sperimentazione presso il Cliente’ si chiamerebbe oggi la procedura di prova a cui sottopose il veicolo, che era ultramoderno per gli standard dell’epoca. Per mesi Daimler sottopose il suo nuovo veicolo da cinque tonnellate alle sollecitazioni quotidiane connesse all’impiego in una fabbrica di mattoni di Heidenheim ed eliminò sistematicamente i punti deboli emersi.

**I truck Daimler sono sempre stati internazionali**

Il primo acquirente del primo Trcuk si trova nella patria dell’industrializzazione: l’Inghilterra. Si tratta di un angolo di mondo nel quale i veicoli a vapore dell’epoca avevano compiuto già da tempo il salto dalla ferrovia alla strada, e qui sarebbero rimasti ancora in uso fino agli anni 50 del XX secolo. Bene, dunque, che proprio nell’anno 1896 fosse stato nuovamente abrogato il Red Flag Act. Nonostante questo, si dovette aspettare fino al 1901 prima che, in un test comparativo svoltosi a Liverpool, un truck si dimostrasse superiore ad un autocarro a vapore, ovvero la soluzione di trasporto più consueta in quegli anni sull’isola.

Anche a Parigi il truck Daimler fu un ospite gradito. Gottlieb Daimler percorse la lunga strada che conduceva alla pulsante Parigi e sfruttò il grande effetto mediatico assicurato dall’Esposizione universale per reclamizzare il suo nuovo prodotto. Qui, a latere di un concorso indetto dall’Automobile Club di Francia dal titolo ‘Autovetture per il traffico urbano’, nel Giardino delle Tuileries fu allestita un’esposizione di veicoli, alla quale Gottlieb Daimler partecipò presentando il nuovo cinque tonnellate ed una vettura denominata Riemenwagen (auto a cinghia) da quattro cavalli. “Una grande folla, molte vetture di tutti i tipi ed il nostro autocarro, un vero piacere”, annotò con soddisfazione la moglie di Daimler, Lina, nel giugno del 1898.

La Daimler Manufacturing Company (DMFG) è stata un’azienda americana produttrice di automobili dal 1898 al 1907. Dal 1888 al 1898, l’azienda era nota come Daimler Motor Company (DMC), una società fondata nell’ambito di una partnership tra Gottlieb Daimler della Daimler-Motoren-Gesellschaft e William Steinway della casa costruttrice di pianoforti Steinway & Sons. Con sede principale a Long Island City, nel Queens, New York City, vicino alla sede Steinway di Astoria, l’azienda vendeva motori stazionari e marini Daimler, così come autobus e Truck.

**Lungimirante organizzazione della produzione - Daimler costruisce truck a Berlin-Marienfelde**

E come nel caso di Benz, la produzione di veicoli industriali della Daimler-Motoren-Gesellschaft (DMG) non rimase a lungo nello stabilimento originario. Già nel 1897 il Presidente del consiglio di vigilanza di DMG, Max von Duttenhofer, aveva stretto di sua iniziativa un patto con la società berlinese Ad. Altmann & Co., la quale doveva realizzare un grande stabilimento di produzione per veicoli a motore. Nel febbraio del 1899 l’azienda avviò i lavori sulla base dei più recenti progetti e brevetti di Daimler e fece una concorrenza serrata ai veicoli Daimler costruiti a Stoccarda. I veicoli con motore elettrico basati sui brevetti del costruttore americano Columbia facevano parte della gamma di prodotti, così come autovetture simili a carrozze e diverse varianti di veicoli industriali.

Dopo la morte di Gottlieb Daimler, avvenuta nell’anno 1900, l’assemblea generale della DMG aveva deliberato di rilevare l’azienda con sede a Marienfelde, Berlino, inquadrandola come succursale Berlin-Marienfelde. Nell’Azienda, che di conseguenza era notevolmente cresciuta, si giunse alla seguente divisione del lavoro: Cannstatt e, poco più tardi, il nuovo stabilimento di Untertürkheim si concentrarono sulla costruzione di autovetture, mentre il sito di Marienfelde venne destinato ad autocarri ed autobus.

**La gamma truck dal 1899 al 1905**

La seconda generazione di Truck Daimler, prodotti dal 1899 al 1903, consisteva in modelli base con carichi utili da 1,25 a 5,0 tonnellate, le cui motorizzazioni coprivano un range di potenze compreso tra quattro e dodici CV, in versioni a due e quattro cilindri.

In dettaglio, a partire dal 1905 si presenta così la gamma pressoché completa della DMG: autocarri leggeri in tre classi di portata, per carichi utili di 500, 1000 e fino a 1500 chilogrammi, che traggono la loro forza propulsiva da motori a due cilindri con potenze comprese tra 8 e 16 cavalli vapore. Motori a quattro cilindri di potenza compresa tra 16 e 35 CV movimentano la classe pesante, per carichi utili in un range che spazia da due a cinque tonnellate.

**Anche i primi autocarri di Karl Benz fanno parte del patrimonio genetico dei truck odierni: i carri a motore Benz**

Karl Benz compì il salto dal veicolo commerciale all’autocarro vero e proprio nel 1900. La prima gamma comprendeva tre modelli: la versione più leggera (1.250 chilogrammi di carico utile) era dotata di motore monocilindrico con potenze da cinque a sette cavalli, la versione di peso media con carico utile da 2,50 tonnellate si avvaleva di un monocilindrico da dieci cavalli, mentre la versione pesante raggiungeva un carico utile di 5,0 tonnellate ed era dotata di un motore a due cilindri contrapposti che elevava la potenza a 14 cavalli. Su tutte le tre varianti, il motore non era più collocato posteriormente, bensì sulla zona anteriore del veicolo, in posizione orizzontale, mentre l’asse posteriore veniva azionato mediante un cambio a quattro velocità e catena.

**Il terreno è pronto per i truck**

Il terreno è ormai pronto per i truck. La rivoluzione industriale avanza a spron battuto, i prodotti di massa premono per raggiungere i mercati. Le esigenze sul versante del servizio di distribuzione sono in aumento. Già nel 1871, le barriere doganali nell’impero tedesco vengono abbattute. Più di quanto comunemente inteso, la storia del trasporto su ruote è strettamente legata alla storia del commercio e delle costruzioni stradali.

Ulteriori informazioni su  
media.daimler.com, [media.mercedes-benz.it](http://www.mercedes-benz.com) e daimler-truck.com