



2021 – rok jubileuszowy w Daimler Trucks

- **125 lat samochodu ciężarowego**
- **75 lat Unimoga**
- **25 lat Actrosa**

Stuttgart. Rok 2021 jest dla Daimler Trucks rokiem szczególnym – związanym potrójnym jubileuszem. W 1896 r. Gottlieb Daimler zaprezentował pierwszy samochód ciężarowy. W 1946 r. przez bezdroża przedzierał się pierwszy prototypowy Unimog. Wreszcie w 1996 r. pojawił się prototyp pierwszej nowoczesnej ciężarówki – Mercedes-Benz Actros.

1896 – pierwszy samochód ciężarowy

Gdy w 1896 r. Gottlieb Daimler prezentował swoją pierwszą ciężarówkę, stojącą jeszcze na drewnianych kołach w żelaznych obręczach, świat na ten pojazd nie czekał. W Niemczech nie znalazł się nabywca, a w Anglii, gdzie w końcu pojazd znalazł klienta, członek jego załogi musiał wówczas biec przed pojazdem z czerwoną flagą, ostrzegając innych uczestników ruchu drogowego. A jednak Phoenix, bo tak nazwano ten wehikuł z umieszczonym z tyłu dwucylindrowym silnikiem o pojemności skokowej 1,06 l i mocy 4 KM, był iskrą inicjującą bezprecedensową historię sukcesu w transporcie towarowym.

Przy czym Phoenix miał niewiele wspólnego z prawdziwą ciężarówką. Ściśle rzecz biorąc, był to przerobiony pociągowy wóz towarowy – taki, jakie

po ówczesnych ulicach ciągnęły konie. Jego podwozie wyposażono w zamontowane poprzecznie resory piórowe z przodu i sprężyny śrubowe z tyłu. Zawieszenie to było niezbędne nie tylko z powodu złego stanu dróg, ale również ze względu na wrażliwość silnika na wstrząsy.

Nowoczesnym rozwiązaniem była ostatnia część układu przeniesienia napędu: pas przenosił siłę napędową silnika na wał zamontowany pod kątem prostym do osi wzdłużnej pojazdu, a na obu końcach wału umieszczono zębniaki, czyli małe koła zębate. Zęby zębniaka zazębiały się z uzębieniem wewnętrznym wieńca zębatego, trwale połączonego z napędzanym kołem. Ta zasada konstrukcyjna stała się znacznie później znakiem rozpoznawczym samochodów ciężarowych Mercedes-Benz – jako oś na zwolnicach planetarnych w seriach ciężarówek Mercedes-Benz NG (niem. „Neue Generation”, nowa generacja) i następnie Mercedes-Benz SK („Schwere Klasse”, klasa ciężka) oraz obecnie w pojazdach budowlanych.

1946 – pierwszy prototyp Unimoga

W 1946 r. swoją pierwszą jazdę próbną odbył „Prototyp 1” Unimoga. Za kierownicą siedział sam główny konstruktor Heinrich Rössler, który przetestował prototyp na nierównych leśnych drogach w pobliżu Schwäbisch Gmünd – jeszcze bez kabiny, ale za to z pełnym ładunkiem drewna. Rozwój Unimoga był ściśle związany z trudną sytuacją zaopatrzeniową w powojennych Niemczech. Sytuacja żywnościowa w latach 1945–1946 była katastrofalna. Te warunki sprawiły, że Albert Friedrich, wieloletni szef działu rozwoju silników lotniczych w Daimler-Benz AG, wpadł na pomysł stworzenia rolniczego pojazdu mechanicznego, który mógłby zwiększyć wydajność

produkcji rolnej.

Po zakończeniu wojny Friedrich odświeżył swoje kontakty z producentem konstrukcji metalowych Erhard & Söhne ze Schwäbisch Gmünd, dostawcą firmy Daimler-Benz – i jeszcze w grudniu 1945 r. jej dział rolniczy rozpoczął odpowiednie prace. Kierownictwo nad nimi Friedrich przekazał swojemu byłemu pracownikowi, konstruktorowi Heinrichowi Rößlerowi, który podjął tę pracę 2 stycznia 1946 r. W ciągu zaledwie kilku tygodni opracowano nowy projekt ogólny, w którym blok silnika i skrzyni biegów umieszczono po prawej stronie, przy osi pojazdu. Umożliwiło to ustawienie rur reakcyjnych, chroniących wałki napędowe, pod kątem prostym w stosunku do osi. Dzięki temu w podwoziu wystarczyło zastosowanie zaledwie czterech przegubów napędowych. Ta genialna konstrukcja jest nadal stosowana dziś, 75 lat później, w Unimogu o wysokiej mobilności – typoszeregu U 4023/U 5023. W marcu 1946 Hans Zabel z firmy Gaggenau, od początku uczestniczący w tym projekcie, wymyślił nazwę „Unimog” (niem. Universal-Motor-Gerät, uniwersalna maszyna motorowa), a już w październiku 1946 r. pojazd odbył jazdę próbną.

1996 – Mercedes-Benz Actros

Pod koniec września 1996 r. na targach pojazdów użytkowych IAA Mercedes-Benz zaprezentował nową wysokotonazową ciężarówkę, która miała zrewolucjonizować branżę. Był nią Actros – pierwszy samochód ciężarowy wyposażony w hamulce tarczowe przy wszystkich kołach i w elektroniczny układ hamulcowy EBS. Oba te rozwiązania uczyniły Actrosa najbezpieczniejszym pojazdem w swojej klasie. Innowacyjna technika,

np. systemy Telligent, przyczyniła się również do znacznego zwiększenia jego ekonomiczności. Między innymi ponad dwukrotnie wydłużono odstępy międzyprzebiegowe, zużycie paliwa obniżono (w zależności od rodzaju eksploatacji) o trzy do siedmiu procent, a ładowność wzrosła nawet o 400 kg. Znacznie zwiększyły się również bezpieczeństwo i komfort pojazdu. Zastosowanie układu hamulcowego Telligent z hamulcami tarczowymi przy wszystkich kołach umożliwiło przykładowo skrócenie drogi hamowania Actrosa z prędkości 85 km/h o dobrą długość zestawu ciągnika z przyczepą. Dopracowano również detale: okładziny błotników nowego rodzaju niezawodnie redukowały mgłę wodną podczas jazdy w deszczu.

Ekologiczność pojazdu zwiększyły m.in. nowo skonstruowane, oszczędniejsze silniki widlaste, a także usprawnienia w montażu pojazdów – tutaj zużycie energii zmniejszyło się niemal o 50 procent. Nowe kabiny oferowały nawet o 47 procent więcej przestrzeni wewnętrznej i były specjalnie dostosowane do potrzeb kierowców. W trosce o bezpieczeństwo użytkowników kabiny przeszły szereg testów zderzeniowych, zarówno symulowanych, jak i rzeczywistych. Jedną z nowości były poduszki powietrzne i fotele ze zintegrowanymi napinaczami pasów bezpieczeństwa.

Każdy kolejny nowo prezentowany Actros był wyróżniany tytułem „Truck of the year” – i dziś w dalszym ciągu Actros jest pionierem w dziedzinie bezpieczeństwa.

Kontakt:

Piotr Seroka

Tel. +48 22 312 75 08 mobile: +48 698 697 508

piotr.seroka@daimler.com

Dział Marketingu & PR Mercedes-Benz Trucks