



Mercedes-Benz
Trucks Schweiz AG

Presse-Information
26. Februar 2021

2021 Jahr der Jubiläen bei Daimler Trucks and Buses

- **125 Jahre Lkw**
- **75 Jahre Unimog**
- **70 Jahre Setra und 25 Jahre Omniplus**
- **25 Jahre Actros**

Stuttgart – 2021 ist ein besonderes Jahr bei Daimler Trucks and Buses – die Jubiläen häufen sich gleich vierfach: 1896 stellte Gottlieb Daimler den ersten Lastwagen vor, 1951 folgte Otto Kässbohrer mit dem ersten Bus in selbsttragender Bauweise – Setra – während fünf Jahre zuvor bereits der erste Unimog als Prototyp über unwegsames Gelände krabbelte. 1996 schließlich erblickte der Prototyp des modernen Lkw, der Mercedes-Benz Actros, das Licht der Welt.

1896 – erster Lkw

Als Gottlieb Daimler 1896 seinen ersten Laster, noch auf eisenbereiften Holzrädern, vorstellte, da hatte die Welt nicht auf dieses Fahrzeug gewartet. In Deutschland fand sich kein Käufer, und in England, wo das Fahrzeug schließlich einen Kunden fand, musste damals noch ein Besatzungsmitglied mit einer roten Flagge vorauslaufen, um den Verkehr zu warnen. Und doch war dieses Phoenix genannte, vier PS starke Gefährt mit Zweizylinder Heckmotor und 1,06 Liter Hubraum, die Initialzündung für eine beispiellose Erfolgsgeschichte im Gütertransport.

Dabei hatte der Phoenix mit einem richtigen Lkw wenig zu tun: Genau genommen handelte es sich um einen umgebauten Gespann-Güterwagen, wie er damals von Pferden durch die Straßen gezogen wurde. Sein Chassis verfügte über quer montierte Blattfedern vorn und Schraubenfedern hinten. Die Federung war nicht nur wegen des schlechten Zustands der damaligen Straßen dringend notwendig, sondern auch weil der Motor empfindlich auf Erschütterungen reagierte.

Modern war der letzte Teil des Triebstrangs: Ein Riemen übertrug die Motorkraft auf eine quer zur Längsachse des Wagens montierte Welle, deren beide Enden mit einem Ritzel, einem kleinen Zahnrad also, versehen waren. Jeder Zahn dieses Ritzels griff in die Innenverzahnung





Mercedes-Benz
Trucks Schweiz AG

eines Zahnkranzes, der mit dem anzutreibenden Rad fest verbunden war. Dieses Bauprinzip wurde viel später zu einem konstruktiven Markenzeichen der Mercedes-Benz Lkw: der Außenplanetenachse - bei der „Neuen Generation“, beim SK (Schwere Klasse) und heute noch im Baustellenfahrzeug.

1946 – erster Unimog Prototyp

1946, absolvierte der Unimog „Prototyp 1“ seine erste Testfahrt, damals „Prüfungsfahrt“ genannt. Chefkonstrukteur Heinrich Rößler persönlich saß am Steuer und prüfte den Prototypen auf unwegsamen Waldwegen bei Schwäbisch Gmünd - noch ohne Fahrerhaus, aber voll beladen mit Holz. Die Entstehung des Unimog war eng verbunden mit der problematischen Versorgungslage der deutschen Bevölkerung in der Nachkriegszeit. Die Jahre 1945 und 1946 waren gezeichnet von einer katastrophalen Ernährungssituation. Diese Zustände ließen bei Albert Friedrich, viele Jahre Leiter der Flugmotoren-Entwicklung bei der Daimler-Benz AG, die Idee von einem landwirtschaftlichen Motorgerät entstehen, das die Produktivität im Agrarbereich steigern konnte.

Friedrich hatte seine Kontakte zur Schwäbisch Gmünder Metallbaufirma Erhard & Söhne, einem Lieferanten von Daimler-Benz, nach Kriegsende wieder aufgegriffen und dort ging noch im Dezember 1945 die Abteilung „L“ (Landwirtschaft) an die Arbeit. Die Leitung übertrug Friedrich seinem ehemaligen Mitarbeiter, dem Konstrukteur Heinrich Rößler, der seine Arbeit am 2. Januar 1946 aufnahm. In wenigen Wochen entstand ein neuer Gesamtentwurf, bei dem der Motor-Getriebeblock rechts neben der Fahrzeugmitte angeordnet war. Dadurch konnten die Schubrohre – sie schützen die Antriebswellen - rechtwinklig zu den Achsen ausgebildet werden. Somit kam das Fahrgestell mit nur vier Antriebsgelenken aus. Eine geniale Konstruktion, die noch heute, 75 Jahre später, bei den Unimog der hochmobilen Baureihe U 4023/U 5023 verwendet wird. Im März 1946 erfand der Gaggenauer Hans Zabel, von Anfang an im Projekt dabei, den Begriff Unimog (Universal-Motor-Gerät) und im Oktober 1946 erfolgte dann die erste Prüfungsfahrt.

1951 – erster Setra Omnibus

Die Marke Setra ist stolz auf ihre Wurzeln. Im Jahr 1951 stellten die Ulmer Kässbohrer Fahrzeugwerke den S 8 vor und gaben der Marke so ihren Namen Setra, der für „selbsttragend“ steht. Der erste in Serie gefertigte Omnibus mit selbsttragender Karosserie, Heckmotor und direktem Antrieb auf die Hinterachse wurde auf der Internationalen Automobil Ausstellung IAA in Frankfurt präsentiert. In den vergangenen 70 Jahren hat die Marke mit insgesamt sechs Baureihen Maßstäbe im europäischen Omnibusbau gesetzt, ihn





Mercedes-Benz
Trucks Schweiz AG

beflügelt und auf beispielhafte Weise verändert und vorangetrieben. Das aktuelle Flaggschiff der Traditionsmarke, die seit jeher für ein Höchstmaß an Individualität steht, ist der Doppelstockbus S 531 DT der Setra TopClass 500.

Schon 1996, ein Jahr nach der Fusion von Mercedes-Benz Omnibusse und Setra zur EvoBus GmbH, wurde die Dienstleistungsmarke Omniplus, zuständig für alle After-Sales-Aktivitäten beider Busmarken, ins Leben gerufen. Grundlage für Omniplus war der schon früher erfolgreiche Kundendienst beider Marken. Heute verfügt Omniplus über ein Servicenetz von über 650 Werkstätten in 42 Ländern Europas und bietet busspezifische Serviceleistungen, Originalersatzteile, effiziente Trainings und innovative digitale Dienstleistungen aus einer Hand.

1996 – Mercedes-Benz Actros

Ende September 1996 wartete Mercedes-Benz auf der IAA Nutzfahrzeuge mit einem neuen schweren Lkw auf, der die Branche revolutionieren sollte: Der Actros war der erste Lkw mit Scheibenbremsen rundum und dem elektronischen Bremssystem EBS. Beides zusammen machte den Actros zum sichersten Fahrzeug seiner Klasse. Innovative Techniken wie die ‚Telligent-Systeme‘ führten zudem zu einem deutlichen Mehr an Wirtschaftlichkeit. Unter anderem wurden die Wartungsintervalle um mehr als das Doppelte verlängert, der Kraftstoffverbrauch je nach Einsatz um drei bis sieben Prozent verringert und die Nutzlast um bis zu 400 kg erhöht. Verbunden damit war ein deutliches Plus an Sicherheit und Komfort. So konnte beim Actros der Bremsweg aus 85 km/h dank des Telligent-Bremssystems mit Scheibenbremsen rundum um gut eine Lastzuglänge verkürzt werden. Auch auf Details wurde geachtet: neuartige Kotflügelauskleidungen reduzierten zuverlässig den Sprühnebel bei Regenfahrt.

Die Umweltverträglichkeit wurde unter anderem gesteigert durch neu entwickelte, sparsamere V-Motoren und durch Verbesserungen bei der Fahrzeugmontage: hier konnte der Energieeinsatz um fast 50 Prozent reduziert werden. Neue Fahrerkabinen boten um bis zu 47 % mehr Innenraum und waren ganz auf die Bedürfnisse der Fahrer zugeschnitten. Auch in punkto Sicherheit: Die Kabinen hatten die ganze Breite unterschiedlicher Crashtests sowohl in der Simulation als auch im Realversuch bestanden. Neu waren auch Airbags und Sitze mit integrierten Gurtstraffern.

Jeder neu vorgestellte Actros wurde zum „Truck of the year“ gewählt und auch heute noch ist der Actros Vorreiter in Sachen Sicherheit.



Mercedes-Benz
Trucks Schweiz AG

Ansprechpartner Mercedes-Benz Trucks Schweiz AG
Svenja Lyhs, 044 755 87 38, svenja.lyhs@daimler.com

Weitere Informationen von Mercedes-Benz sind hier verfügbar:
media.daimler.com, media.mercedes-benz.ch, mercedes-benz-trucks.ch

This document contains forward-looking statements that reflect our current views about future events. The words “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 and tariff regulations; a shift in consumer preferences towards smaller, lower-margin vehicles; a possible lack of acceptance of our products or services which limits our ability to achieve prices and adequately utilize our production capacities; price increases for fuel or raw materials; disruption of production due to shortages of materials, labor strikes or supplier insolvencies; a decline in resale prices of used vehicles; the effective implementation of cost-reduction and efficiency-optimization 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 we describe under the heading “Risk and Opportunity Report” in the current Annual Report or 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 Trucks & Buses

Daimler Trucks & Buses is one of the world’s largest commercial vehicle manufacturers, with more than 35 primary locations around the world and approximately 100,000 employees. The company brings seven vehicle brands under one roof: Mercedes-Benz (light, medium and heavy trucks, city buses, overland buses and coaches) and Setra (overland, long-distance and premium coaches) are its European traditional brands; North American brands include Freightliner Trucks (in weight classes 5 to 8 serving a wide range of commercial vehicle applications), Western Star (heavy and long-haul heavy-duty trucks) and Thomas Built Buses (light to medium weight buses); and Asian brands BharatBenz, based in Chennai, India (9- to 55-ton trucks, medium- and heavy-duty buses) and FUSO, headquartered in Japan (trucks and buses for Asia, the Middle East, Africa, Europe and Latin America). Thus, Daimler Trucks & Buses offers its customers around the globe a broad portfolio of commercial vehicles, from minibuses to heavy trucks for specialized transport. In short: products and solutions for all who keep the world moving. More than 120 years ago, Gottlieb Daimler and Carl Benz laid the foundation for the modern transport industry. Over the past decades, Daimler’s Truck and Bus divisions have consistently set standards for the entire transportation industry - in terms of safety, fuel efficiency and driver and passenger comfort. Now it’s time for the next evolutionary step: emission-free, automated and connected driving. Daimler Trucks & Buses is working to bring these important technologies to volume series production, across brands, divisions and regions. The company aims to take its vision of CO₂-neutral transport and accident-free driving a major step closer and contribute to the sustainability of global goods and passenger transport. In 2019 Daimler Trucks & Buses delivered a total of around one-half million trucks and buses to customers. In 2019 sales for individual business units amounted to €40.2 billion at Daimler Trucks and €4.7 billion at Daimler Buses. EBIT came to €2.5 billion for Daimler Trucks and €283 million for Daimler Buses.

