



Daimler Truck AG

Sporočilo za medije

26. marec 2024


Na ta dan pred 75 leti: predaja prvega serijsko proizvedenega vozila Unimog



- 19. marca 1949 je bilo prvi stranki predano prvo vozilo Unimog, izdelano v okviru serijske proizvodnje v tovarni Boehringer v mestu Göppingen.
- Ta univerzalni stroj na motorni pogon so 75 let izdelovali na štirih različnih lokacijah v Nemčiji.
- Od predaje prvega vozila Unimog jih je bilo izdelanih več kot 375.000.
- Visoko zmogljivo terensko vozilo Unimog je še danes sinonim za terensko zmogljivost in dostopnost do odročnih lokacij.
- Unimog zaradi nenehnega izpopolnjevanja ostaja vsestransko orodje za uporabo pri sodobnih delih.
- Franziska Cusumano, vodja oddelka Mercedes-Benz Special Trucks: »Unimog je del zgodovine nemškega gospodarstva. Danes velja za naravnost kulturno vozilo, nad katerim se navdušuje staro in mlado. Poleg tega vozilo, ki je pravi švicarski nož med gospodarskimi vozili, nenehno izpopolnjujemo, tako da ostaja, kar je vedno bilo: tehnološka mojstrovina.«

Daimler Truck AG | Fasanenweg 10 | 70771 Leinfelden-Echterdingen | T/P +49 711 8485-0 | T/F +49 711 8485-2000 | contact@daimlertruck.com | www.daimlertruck.com

Daimler Truck AG, Stuttgart | Sedež in registrsko sodišče: Stuttgart, matična številka: 762884
Predsednik nadzornega sveta: Joe Kaeser
Upravni odbor: Martin Daum, predsednik; Karl Deppen, Andreas Gorbach, Jürgen Hartwig, John O'Leary, Karin Rådström, Stephan Unger

 in Mercedes-Benz sta registrirani blagovni znamki družbe Mercedes-Benz Group AG, Stuttgart,

Leinfelden-Echterdingen/Wörth/Göppingen – Natanko pred 75 leti je bil prvi Unimog predan stranki v bližini Stuttgarta. Vozilo so izdelali v tovarni Gebrüder Boehringer v mestu Göppingen na jugozahodu Nemčije. Prvo vozilo Unimog je bilo predano prek splošnega distributerja Klotz v mestu Fellbach 19. marca 1949, le nekaj mesecev po začetku proizvodnje. Tako se je začela 75-letna mednarodna zgodba o uspehu univerzalnega stroja na motorni pogon oz. nemško **Universal Motor Gerät** – Unimog.

Prvi serijski Unimog iz serije 70200 z identifikacijsko številko vozila 003 in z logotipom znamke Boehringer v obliki stilizirane bikove glave na pokrovu motorja je bil dobavljen stranki v mestu Hößlinswart. Vozili Unimog z identifikacijskima številka 001 in 002 sta bili izdelani kot testni vozili za izključno interne namene in se nista nikoli prodali. To je bilo prvo vozilo, v katerem so bile združene prednosti traktorjev, nosilcev naprav in tovornjakov, ki se je bistveno razlikovalo od vseh tedanjih običajnih traktorjev na tržišču, in sicer ne le po videzu, temveč tudi po raznolikih možnostih uporabe.

V zelo kratkem času je povpraševanje po vsestranskem vozilu Unimog v močno opustošeni, povojni Nemčiji tako naraslo, da so proizvodne zmogljivosti tovarne Boehringer hitro dosegle svoje meje. Za nadaljnji uspeh znamke Unimog je od jeseni leta 1950 naprej skrbelo podjetje Daimler-Benz AG. Proizvodnja vozila z vsekolesnim pogonom, ki se je začela junija 1951 v tovarni v mestu Gaggenau, se je leta 2002 preselila v tovarno v Wörthu. Danes terenec in nosilec naprav s svojo dolgoletno tradicijo ni le svetovno znano, temveč tudi tehnično dovršeno vozilo, ki se uporablja za občinske potrebe, pri gašenju požarov, za pomoč pri nesrečah ter na področju kmetijstva in vojske.

Stopnje tradicionalne znamke Unimog: zgodba o legendi in njenem nastanku

Takoj po koncu druge svetovne vojne je Albert Friedrich, tehnični direktor v tovarni izdelkov iz žlahtnih kovin Erhard & Söhne v švabskem mestu Gmünd in pred tem vodja konstrukcije motorjev za zrakoplove v podjetju Daimler-Benz, začel razvijati kompakten delovni stroj z vsekolesnim pogonom, s štirimi enako velikimi kolesi in z motorjem s 25 konjskimi močmi. Najprej je bil namenjen za kmetijsko rabo ter kot stacionaren pogonski sklop in vozilo za dostavo na področju kmetijstva, ki je dosegalo hitrost do 50 km/h. Ti zgodnji vidiki so morali izpolnjevati stroge kriterije Morgenthauovega načrta v ameriški okupacijski coni, s katerim so želeli spremeniti Nemčijo v izključno kmetijsko državo.

Jeseni leta 1945 je Friedrich izdelal prve skice za takšno vsestransko kmetijsko vozilo s kolotekom širine 1270 mm, kar je natanko ustrezalo dvema vrstama posajenega krompirja. Druge značilnosti so vključevale zložljivo platneno streho, zložljivo vetrobransko steklo, pogon za kmetijske priključne stroje na sprednjem delu, vlečni priključek na zadnjem delu in pomožno nakladalno ploščad na ploščadi za voznikovim sedežem. Friedrich je za izvedbo tega koncepta oblikoval posebno skupino razvijalcev, med katerimi je bil njegov nekdanji zaposleni Heinrich Rößler, ki je prej delal tudi na oddelku za razvoj osebnih vozil in motorjev v podjetju Daimler-Benz. Vse se je odlično izšlo: Rößler se je namreč od konca vojne preživljal kot kmetijski delavec, zato je imel ogromno izkušenj na tem področju in je postal glavni načrtovalec prvega prototipa.

Standardna plača inženirjev, vključenih v projekt, je bila 400 mark. Finančno podporo za razvojna dela je zagotovil proizvajalec usnjenih izdelkov Franz Catta. V publikaciji »Geschichten rund um den Unimog«, ki jo je objavil dolgoletni predsednik kluba Unimog Club Gaggenau Michael Wessel, se Hans Zabel iz razvojne ekipe spominja okoliščin v času nastanka vozila Unimog: »Da bi lahko takoj začeli, smo nemudoma

ukrepali in zbrali 25.000 mark lastnih sredstev. Med tednom smo bili vsi od doma in bivali v skromnih zasebnih nastanitvah. Zato tudi nismo imeli rednega delavnika. Delali smo najmanj 12 ur na dan, včasih tudi 18 – in sicer brez kakršnega koli dodatnega plačila.«

Že pozno jeseni leta 1945 so ameriške okupacijske sile odobrile redko in zelo želeno naročilo za proizvodnjo Friedrichovega »univerzalnega stroja na motorni pogon za rabo v kmetijstvu«. Ker je Heinrich Rößler koncept za novo vozilo naknadno močno spremenil, je bilo treba naročilo za proizvodnjo po šestih mesecih obnoviti, preden se je lahko začela proizvodnja. Friedrich si je za izdelavo prototipa zagotovil sodelovanje podjetja Erhard & Söhne, medtem ko je podjetje Daimler-Benz prispevalo motor OM 636. Prvi prototip so v švabskem mestu Gmünd dokončali že leta 1946, 9. oktobra istega leta pa je bila opravljena tudi že prva testna vožnja z modelom U 1. Začela se je faza intenzivnega testiranja.

Hans Zabel je še pred prvo predstavitvijo vozila javnosti skrajšal okorni opis »Universal-Motor-Gerät« v »Unimog«. Vozilo je bilo s tem poljudnim imenom prvič predstavljeno javnosti 29. avgusta 1948 na razstavi Nemške kmetijske družbe (DLG) v Frankfurtu ob Majni, kjer je bilo zanj takoj oddanih 150 prednaročil.

1949: začetek industrijske proizvodnje v tovarni Gebrüder Boehringer v mestu Göppingen

Serijska proizvodnja vozila Unimog se je začela leta 1949 v tovarni Gebrüder Boehringer v mestu Göppingen ob vznožju Švabske Jure, ko je proizvajalec strojev Rolf Boehringer iz podjetja Erhard & Söhne prevzel proizvodnjo univerzalnega stroja na motorni pogon. Približno 90 zaposlenih je brez proizvodne linije in večinoma ročno izdelovalo do 50 vozil mesečno. V strojni tovarni Boehringer so izdelali skupno 600 vozil Unimog serije U 70200, vključno s 44 enotami za švicarsko vojsko. To je potrdilo, da je Unimog, ki se je prej uporabljal izključno v kmetijstvu, primeren tudi za uporabo na drugih področjih, na katerih je bilo vse večje zanimanje za ta izjemni koncept vozila. Dve od originalnih vozil Unimog, proizvedenih v tovarni Boehringer, sta razstavljeni v muzeju Unimog v mestu Gaggenau: prototip U 6, drugi najstarejši ohranjeni Unimog, in model 70200 iz prve serije vozil Unimog.

1950: podjetje Daimler-Benz AG prevzame proizvodnjo vozil Unimog

Ker so bile zaradi velikega povpraševanja potrebne visoke naložbe, je podjetje Daimler-Benz AG jeseni leta 1950 prevzelo proizvodnjo vozil Unimog skupaj z vsemi patenti in proizvodnimi obrati – vključno z razvojnim oddelkom in novo ustanovljenim prodajnim oddelkom. Prevzem je bil pogodbeno dogovorjen na dvostranskem dokumentu v petih točkah in po nabavni ceni 600.000 nemških mark. Danes bi se ob takšnem dogovoru in dokumentu odvetniki prijeli za glavo. K podjetju Daimler-Benz sta prestopila tudi oba prvotna snovalca koncepta vozila: Albert Friedrich je bil kot tehnični direktor odgovoren za Unimog do leta 1958, Heinrich Rößler, glavni oblikovalec vozil Unimog v podjetju Boehringer, pa je ohranil svoje delovno mesto v podjetju Mercedes-Benz Gaggenau do leta 1976.

Sredi leta 1951 se je v tovarni Gaggenau začela proizvodnja modela Unimog 2010, pri katerem je bila številka povzeta po stroškovnem mestu 2010 na kmetijskem oddelku podjetja Erhard & Söhne, kjer so izdelali prve prototipe. Leta 1953 sta bili predstavljeni seriji 401 in 402 s številnimi izboljšavami: tu je bila platnena streha, ki je bila do zdaj izdelana izključno v zložljivi izvedbi, prvič dopolnjena z zaprto voznikovo kabino, odporno na udarce in v celoti izdelano iz jekla. Delo voznika med vožnjo je bilo tako

veliko varnejše, večja pa je bila tudi zaščita, na primer pri uporabi na območju gradbišča. Od maja 1953 so bila nato vozila Unimog označena tudi z Mercedesovo zvezdo in ne le z logotipom bikove glave, ki je bil popolnoma odpravljen šele septembra 1955. Od takrat naprej se vozila Unimog nenehno razvijajo in izboljšujejo ter prilagajajo najsodobnejšim zahtevam.

Številne značilnosti so se spremenile, a osnovna oblika ostaja enaka

Vozila Unimog že več kot sedem desetletij dokazujejo svojo vsestranskost. Od leta 1949, ko je bil predan prvi Unimog, jih je bilo do danes izdelanih že več kot 375.000. In povsem jasno je, zakaj: vozilo Unimog zlahka premaguje ekstremne terene, kot dvosmerno vozilo lahko vleče po tirih celotne tovarne vlake ter ima dovolj priključnih mest in prostora za namestitvev najrazličnejših priključnih strojev.

Osnovni koncept ostaja enak: štiri enako velika kolesa, oblika okvirja kot pri tovornih vozilih, visoka terenska zmogljivost zaradi togih portalnih prem z vijačnimi vzmetmi, vsekolesni pogon s sprednjimi in zadnjimi zaporami diferencialov, kompaktna mere s štirimi mesti za priključitev in namestitvev ter možnost vgradnje karoserij in nadgradenj spredaj, na sredini, ob strani in zadaj ter uporabo prenosne gredi spredaj, na sredini in zadaj. Vse to ob razmeroma veliki tedanji hitrosti 50 km/h, ki danes dosega do 89 km/h, zaradi česar je mogoče vozilo uporabljati tudi za daljše vožnje po avtocesti.

Vedno v koraku s časom: najnovejše serije vozil Unimog

Unimog serij U 219 do U 535 se pri vožnji po cesti, ozkih mestnih ulicah, prevozi na gradbiščih in terenski vožnji odlikujejo po izjemno kompaktnih merah, številnih vmesnikih, najsodobnejših sistemih za upravljanje, celoletni uporabi, varčnem delovanju, visoki ergonomičnosti in varnosti ter združljivosti z različnimi kvalificiranimi proizvajalci priključnih strojev in nadgradenj. Nosilec naprav je z mehanskim menjalnikom za varčevanje z gorivom, hidrostatičnim pogonom in hidravlično vzmetjo za znižanje in stabilizacijo okvirja namenjen predvsem za uporabo v občinskem sektorju in povsod, kjer je zahtevano zanesljivo delovanje priključnih strojev in zlasti kombinacija več priključnih strojev na enem vozilu.

V okviru projekta »WaVe« se od leta 2023 izvajajo intenzivna testiranja prvega prototipa nosilca naprav Unimog z vodikovim motorjem z notranjim zgorevanjem (WaVe). Razvijalci so vozilo že napolnili na javnih polnilnih postajah, uspešno opravili vožnje navkreber in vožnje s pospeševanjem ter preskusili njegovo zmogljivost pri košnji. Razmišljali so tudi že o tem, ali in v kolikšni meri se lahko vodikov motor z notranjim zgorevanjem uporablja kot smiselna dopolnitev akumulatorsko-električnih pogonov in pogonov na osnovi gorivnih celic.

Za stranke, ki jim je prednostna izjemna terenska zmogljivost, pride v poštev serija vozil Unimog z jekleno voznikovo kabino, ki se izredno dobro obnesejo na zahtevnih terenih. Naj gre za gradbeništvo, gašenje požarov, pomoč pri nesrečah ali odprave: visokozmogljiva terenska vozila Unimog serij U 4023 in U 5023 varno in hitro pripeljejo ekipo, opremo, material in težke priključne stroje tudi na najodročnejše lokacije po najtežavnejšem terenu.

Vozila Unimog navedenih serij so primerna za najrazličnejše načine uporabe. In prav to je glavni pogoj za prihodnjo oskrbo obdelovalnih površin z vodo, ranžiranje lokomotiv po tirnicah, gašenje gozdnih požarov in reševanje življenj v primeru poplav.

[Fotogalerija>](#)

Kontaktna oseba za medije:

Tanja Činč, 031 385 815, tanja.cinc@autocommerce.si

Več informacij o družbi Daimler Truck je na voljo na spletnih mestih:

newsroom.daimlertruck.com in www.daimlertruck.com

Več o zgodovini vozil Unimog lahko preberete v članku:

[1946–1955 | The Unimog – the initial years and the first successful models](#)

Napovedne izjave:

Ta dokument vsebuje napovedne izjave, ki odražajo naše trenutne poglede na prihodnje dogodke. Napovedne izjave je mogoče prepoznati po besedah, kot so »cilj«, »prizadevati si«, »napovedujemo«, »predvidevamo«, »verjamemo«, »ocenjujemo«, »nameravamo«, »bi lahko«, »pričakujemo«, »načrtujemo«, »bi morali« in podobno. Te izjave so podvržene številnim tveganjem in negotovostim, vključno z neugodnimi spremembami svetovnih ekonomskih razmer, še posebej v smislu upada povpraševanja na naših najpomembnejših trgih, poslabšanjem naših možnosti refinanciranja na posojilnih in finančnih trgih, neizogibnimi primeri višje sile, vključno z naravnimi nesrečami, pandemijami, terorističnimi dejanji, političnimi nemiri, oboroženimi konflikti, industrijskimi nesrečami in njihovimi posledicami na našo prodajo, nabavo, proizvodnjo ali finančne storitve, spremembami deviznih tečajev, carinskih predpisov in predpisov za zunanjo trgovino, spremembami povpraševanja strank, morebitnim zmanjšanjem sprejemanja naših proizvodov in storitev, kar omejuje našo možnost doseganja cen in ustreznega izkoristka naših proizvodnih zmogljivosti, zvišanjem cen goriva ali surovin, motnjami v proizvodnji zaradi pomanjkanja materialov, stavk ali insolventnosti dobaviteljev, padcem cen nadaljnje prodaje rabljenih vozil, učinkovitim izvajanjem ukrepov za zmanjšanje stroškov in optimizacijo učinkovitosti, poslovnimi obeti podjetij, v katerih imamo bistven delež v lastniškem kapitalu, uspešno izvedbo strateškega sodelovanja in ustanavljanjem mešanih podjetij, spremembami zakonov, predpisov in vladnih politik, posebej tistih, ki zadevajo emisije vozil, porabo goriva in varnost, razreševanjem tekočih vladnih preiskav ali preiskav, ki jih zahtevajo vlade, in zaključevanjem tekočih ali napovedanih pravnih postopkov, ter drugim tveganjem in negotovostim, ki so podani v trenutnem/v tem letnem poročilu ali v trenutnem vmesnem poročilu pod naslovom »Poročilo o tveganjih in priložnostih«. Če se uresniči katero koli od zgoraj naštetih tveganj ali negotovosti ali če se predpostavke katere koli napovedne izjave izkažejo za netočne, se lahko dejanske posledice materialno razlikujejo od tistih, ki jih navajamo ali posredno izražamo v teh izjavah. Napovednih izjav ne nameravamo posodobiti in tega nismo dolžni storiti, saj so osnovane izključno na okoliščinah na dan objave.

Kratka predstavitev podjetja Daimler Truck

Podjetje Daimler Truck Holding AG (»Daimler Truck«) je eden največjih proizvajalcev gospodarskih vozil na svetu, ki posluje na več kot 40 glavnih lokacijah z več kot 100.000 zaposlenimi po vsem svetu. Ustanovitelji podjetja Daimler Truck so s svojimi tovornimi vozili in avtobusi pred dobrimi 125 leti postavili temelje sodobne transportne industrije. Prizadevanja podjetja vse do danes ostajajo osredotočena na en namen: Daimler Truck dela za vse, ki ohranjajo svet v gibanju. Stranke podjetja omogočajo ljudem, da so mobilni in da njihovo blago zanesljivo, pravočasno in varno prispe na cilj. Daimler Truck jim zagotavlja tehnologije, izdelke in storitve, ki jim to omogočajo. To velja tudi za prehod na vožnjo z nevtralnimi vrednostmi CO₂. Podjetje si prizadeva za uspeh trajnostnega transporta, pri čemer koristi svoje poglobljeno tehnološko znanje in v celoti upošteva potrebe strank. Poslovne dejavnosti podjetja Daimler Truck so razdeljene na pet segmentov poročanja: Trucks North America (TN) z znamkama tovornih vozil Freightliner in Western Star ter znamko šolskih avtobusov Thomas Built Buses; Trucks Asia (TA) z znamkami gospodarskih vozil FUSO, BharatBenz in RIZON; Mercedes-Benz (MB) z istoimensko znamko tovornih vozil; Daimler Buses (DB) z znamkama avtobusov Mercedes-Benz in Setra; peti segment pa predstavlja novo področje finančnih storitev Daimler Truck (DTFS). Ponudba izdelkov v segmentu tovornih vozil vključuje lahka, srednje težka in težka tovorna vozila za prevoze na dolgih razdaljah, distribucijo in prevoz gradbenega materiala ter vozila za posebne namene, ki se uporabljajo predvsem v občinskem in poklicnem sektorju. Ponudba izdelkov v segmentu avtobusov vključuje mestne, šolske in medkrajevne avtobuse ter šasije avtobusov. Podjetje poleg prodaje novih in rabljenih gospodarskih vozil zagotavlja tudi poprodajne storitve in rešitve povezljivosti.