Mercedes-Benz

Communiqué de presse

Le 6 novembre 2020

francis.michel@daimler.com

Du siège de cocher ouvert au cockpit multimédia climatisé

Histoire des habitacles chez Mercedes-Benz Vans

Stuttgart. Tout comme l'environnement de travail des chauffeurs de camions, l'évolution de l'habitacle des utilitaires reflète les progrès techniques réalisés au fil des décennies. La nouvelle génération de Sprinter permet aux chauffeurs de travailler de manière efficace et ergonomique, dans un grand confort. Le démarrage sans clé, la climatisation puissante, les sièges étudiés pour le dos, ainsi que la transmission automatique 9G-TRONIC en option et le système multimédia MBUX ne représentent que quelques-uns des détails apportés par le Sprinter pour soulager le stress au quotidien. Mais il y a plus d'un siècle, l'environnement de travail des premiers véhicules de livraison ressemblait davantage au siège d'un cocher. Cet espace de travail spartiate s'est lentement développé en cockpit moderne avec les éléments de confort venus des voitures particulières.

1896 - Benz Combinations-Lieferungs-Wagen : le premier livré au Bon Marché !

La catégorie des véhicules utilitaires est presque aussi ancienne que l'automobile elle-même, même si le terme « utilitaire » n'existait pas à l'époque. L'un des premiers représentants de ce type de véhicule dans le monde a été le **Benz Combinations-Lieferungs-Wagen (véhicule de livraison combiné) de 1896** de la société alors appelée Benz & Cie. Ce véhicule, doté d'un caisson amovible, était fondé sur la voiture particulière « Victoria, » et équipé initialement d'un monocylindre de 2,5 ch. Il bénéficiait d'une charge utile de 300 kilos. **Ce premier « utilitaire » a été livré au grand magasin parisien Le bon Marché**. Le conducteur s'asseyait sur un siège à la manière d'un piédestal, faiblement rembourré. Sans pare-brise ni toit fixe, le Combinations-Lieferungs-Wagen était dépourvu de volant mais pourvu d'un **manche de direction vertical**. La seule protection contre la pluie était apportée par un petit rebord de toit dépassant de la carrosserie en caisson. Au faîte de la technique de l'époque, une transmission à trois vitesses avec entraînement par chaîne transférait la puissance aux roues arrière, et à la place du klaxon électrique classique d'aujourd'hui, le conducteur appuyait sur une simple trompe à poire.
À partir de 1897, Daimler-Motoren-Gesellschaft a également proposé un véhicule de livraison appelé « Daimler-Geschäftswagen » (véhicule commercial Daimler) avec des charges utiles de 500 à 2 000 kg.

et Mercedes-Benz sont des marques déposées de Daimler AG, Stuttgart, Allemagne.

1911 - Benz-Gaggenau Lieferungswagen avec projecteur et toit cabriolet repliable

Construit entre 1911 et 1916, le Véhicule de livraison Benz-Gaggenau Lieferungswagen offrait au conducteur un confort bien plus grand et arborait les désignations D11, KL11 et B10. Contrairement à leurs prédécesseurs, ils disposaient d'**un volant** avec colonne de direction inclinée facilitant largement la conduite. Néanmoins, chaque mouvement de direction nécessitait encore de gros efforts. Des leviers supplémentaires sur le volant pouvaient être utilisés pour réguler les fonctions essentielles du moteur, telles que le calage de l'allumage et le mélange air-carburant. Outre les feux de route, il était possible d'installer un projecteur qui facilitait considérablement la conduite dans l'obscurité des rues faiblement éclairées de l'époque. Comme auparavant, **le conducteur était encore assis à l'extérieur**, mais bénéficiait désormais d'une **capote en tissu** repliable pour le protéger des averses. En revanche, le chauffage restait un rêve lointain, c'est pourquoi le conducteur et le passager devaient s'habiller chaudement en automne et en hiver.

1926 - Mercedes-Benz L 1 : un pare-brise rabattable vers l'avant en guise de système de climatisation

L'année de la fusion entre Daimler-Motoren-Gesellschaft et Benz & Cie, le Mercedes-Benz L 1 était lancé. Le véhicule, qui était disponible sous la forme d'un utilitaire ou d'un camion selon la carrosserie montée et la charge utile proposée, était le premier à disposer d'une carrosserie de type fourgon. L'innovation la plus importante pour le conducteur et son passager était la **cabine fermée**. Contrairement aux véhicules commerciaux courants à l'époque, il possédait des **fenêtres latérales**, encore peu fréquentes sur les voitures particulières. Le pare-brise rabattable vers l'avant servait de « système de climatisation » pour les journées chaudes. Les détails utiles incluaient également la fenêtre dans la paroi de séparation du compartiment de chargement, qui permettait de voir la marchandise, et le projecteur encore disponible.

1955 - L 319 : un cockpit à cabine avancée offrant une bonne visibilité panoramique

En 1955, la jeune République fédérale d'Allemagne se trouvait au plus fort d'un boom économique. Les artisans, les commerçants et l'industrie avaient besoin de moyens de transport adaptés pour faire face au flux croissant de commandes et de marchandises. Avec le L 319, Mercedes-Benz détenait la réponse adéquate. Le **premier utilitaire indépendant de la marque** (car non dérivé d'une voiture ou d'un camion) en près de trois décennies différait de ses prédécesseurs par son concept moderne de cabine avancée permettant un gain d'espace. Sa configuration pionnière et son énorme succès commercial ont fait du L 319 le précurseur de nombreuses générations d'utilitaires Mercedes-Benz reconnus, jusqu'aux actuelles séries des Sprinter et Vito.

Afin de proposer une entrée confortable, les développeurs ont déplacé loin devant l'essieu avant ce qui, associé au **pare-brise panoramique monobloc incurvé**, donnait au véhicule de 3,6 tonnes un aspect particulièrement unique. Le tableau de bord était équipé d'un **compteur**

de vitesse et d'un thermomètre de liquide de refroidissement. Une **jauge de carburant** devait encore trouver sa place dans le groupe d'instruments. Les chauffeurs devaient alors calculer la distance que le carburant du réservoir de 60 litres leur permettait de couvrir. Le **levier de vitesses au volant** était un des premiers précurseurs du levier de commande du Sprinter d'aujourd'hui. Les indicateurs et le klaxon étaient actionnés au moyen d'un anneau sur le volant. Le moteur installé de manière longitudinale qui s'avançait loin dans la cabine était présent acoustiquement et rendait difficile le passage du siège du conducteur à celui de passager. En contrepartie, le cockpit disposait d'un impressionnant espace de stockage ouvert, non compartimenté, pour les documents, dans le tableau de bord.

1967 - Un accès facilité avec le « Düsseldorfer »

En 1967 est arrivée la série L 406 D. Elle était souvent appelée « Düsseldorfer » en référence à son lieu de production et était le successeur du très apprécié L 319. Malgré une conception générale plus anguleuse dans le style de l'époque, le concept respectait celui de son célèbre prédécesseur. Un élément esthétique caractéristique était un capot court à peine présent, car le moteur dépassait également dans la cabine de cette nouvelle génération d'utilitaires, offrant désormais néanmoins un plus grand gain de place que dans son prédécesseur, ce qui améliorait sensiblement la **liberté de mouvement à l'intérieur de la cabine**. L'essieu avant qui, tout comme sur le L 319, était positionné loin devant pour un accès facilité, représentait également un élément marquant. Au lieu du pare-brise panoramique qui revenait auparavant sur les côtés, était installé un grand pare-brise rectangulaire complété, comme précédemment, sur les côtés avant par une plus petite fenêtre à l'avant de chaque portière afin d'offrir une bonne visibilité. Les vitesses ne se changeaient plus au volant, mais à l'aide d'un long **levier de vitesses au plancher**.

Pour garantir que le « Düsseldorfer » reste un véhicule contemporain, il a été repensé consciencieusement un certain nombre de fois au cours de ses nombreuses années de production. En 1977, par exemple, la série a subi un important lifting qui incluait un nouveau tableau de bord et des fenêtres latérales à manivelle à la place des fenêtres coulissantes qui étaient courantes jusqu'alors. Par ailleurs, de nouvelles poignées et de nouveaux leviers de commande étaient disponibles, ainsi qu'un agréable volant gainé d'une matière offrant une bonne prise en main au lieu du mince volant en bakélite utilisé auparavant. Une autre actualisation en 1981 a permis d'équiper pour la première fois le « Düsseldorfer » d'une clé de contact. Jusqu'alors, une goupille de métal cylindrique était utilisée pour démarrer le moteur et allumer les feux de croisement. Parallèlement, les grands utilitaires étaient équipés en usine de nouveaux panneaux intérieurs réduisant sensiblement le niveau de bruit dans la cabine.

1977 - Siège conducteur réglable longitudinalement et en hauteur sur le « Bremer »

En 1977, Mercedes-Benz a étendu sa gamme d'utilitaires avec un nouveau modèle, une catégorie de poids au-dessous du « Düsseldorfer » : le TN (« Transporter neu, » littéralement « nouvel utilitaire »), rapidement dépassé par le « Bremer » du fait de son lieu de production. Plus tard, la désignation **T 1** est devenue courante. Plus que jamais auparavant, la nouvelle série, extrêmement polyvalente,

avec un PTAC de 2,4 à 3,5 tonnes, comblait l'écart avec les voitures particulières en termes de confort de conduite et d'utilisation. Pour cela, les développeurs ont dit adieu à la conception de cabine avancée et au concept de châssis qui avaient été utilisés jusque-là. Le capot court était bien moins prononcé que sur son grand frère, ce qui d'une part facilitait l'accès au moteur et donc l'entretien, et a permis d'autre part de déplacer encore plus vers l'avant l'essieu avant, maintenant ainsi le confort d'une **entrée basse**. Pour le conducteur et son passager, ce concept était le bienvenu pour une autre raison : le moteur prenait moins de place à l'intérieur du véhicule. De ce fait, l'utilitaire « Bremer » facilitait ainsi bien plus qu'avant le passage d'un côté à l'autre de la cabine et dans le compartiment de chargement.

L'environnement du conducteur offrait également un niveau de confort inconnu jusqu'alors dans le segment des véhicules commerciaux légers. Mercedes-Benz a équipé de série les nouveaux utilitaires d'un **siège conducteur qui pouvait être réglé tant longitudinalement qu'en hauteur**. Derrière le volant à deux branches, pourvu d'une mousse épaisse, le tableau de bord simple et clair permet au conducteur de suivre toutes les informations importantes. Le large pare-brise offre la meilleure vision possible vers l'avant. Le système de chauffage et de ventilation était doté d'un ventilateur à deux vitesses.

1995 - Le premier Sprinter avec cabine spacieuse et fonctionnelle

Après près d'un million d'unités produites, le T 1 a été remplacé en 1995 par le Sprinter. La nouvelle génération d'utilitaires a fait constamment progresser le concept de son prédécesseur en reconduisant l'architecture propulsion, avec quatre PTAC possibles, un grand nombre de versions et une vaste gamme de moteurs. Parmi les caractéristiques particulières du Sprinter, on comptait également son design moderne et intemporel, ainsi que la cabine spacieuse et très fonctionnelle, dont **la conception de l'intérieur et les matériaux égalaient pratiquement la qualité de ceux des voitures particulières**. L'avant du véhicule ayant été encore allongé par rapport au T 1 et le moteur ayant été déplacé encore davantage vers l'avant, les occupants disposaient d'**encore plus d'espace pour les pieds**. Même avec une banquette passager à deux places, il restait encore beaucoup d'espace.

De **nombreux espaces de rangement**, incluant une **boîte à gants verrouillable**, facilitaient le quotidien en Sprinter. Le **siège conducteur était réglable en hauteur à deux niveaux**, une sensation dans le segment utilitaire de l'époque. Des boutons de commande pour le système de chauffage et de ventilation ressemblant à ceux connus sur les voitures particulières représentaient une autre nouveauté. Le système lui-même était pourvu d'un puissant **ventilateur à quatre vitesses et d'un mode de recyclage de l'air**. Les parois et les portières étaient habillées de tous côtés, aidant encore à créer une atmosphère plus agréable. L'**airbag conducteur en option**, les **ceintures de sécurité trois points réglables en hauteur** et les boucles de ceinture de sécurité installées sur le siège témoignaient également du rôle pionnier tenu par le Sprinter Mercedes-Benz en termes de sécurité.

2000 - Levier de vitesses surélevé et nouveau tableau de bord pour le Sprinter restylé

Dans le cadre du **lifting** du modèle en 2000, Mercedes-Benz a encore amélioré l'intérieur. Le tableau de bord, auparavant clair, nettement fonctionnel, était désormais complètement repensé. Affichant des lignes dynamiques, il se hissait au niveau des voitures particulières, tant par sa forme que par la qualité des matériaux utilisés. Cela était spécialement vrai pour le **minibus Sprinter** avec sa **douce surface en similicuir**, une surface également disponible en option sur les autres versions de l'utilitaire. Outre les détails de confort supplémentaires, tels que le **porte-gobelet extractible**, le nouveau **levier de vitesses sur la console centrale** attirait également le regard, facilitant sa préhension par le conducteur et dégageant ainsi complètement l'espace à l'intérieur de la cabine.

2006 - Liberté de mouvement et ergonomie optimale dans la seconde génération de Sprinter

Améliorer encore ce qui fonctionne bien a aussi été le leitmotiv pour la seconde génération du Sprinter, lancée en 2006. Le choix parmi plus de 1000 modèles de base avec différentes versions de carrosserie, de poids et de transmission, ainsi que la disponibilité, pour la première fois, de modèles de véhicule ouverts servant de base aux carrosseries individuelles, ont établi de nouvelles références, tout comme le grand nombre d'équipements de série. Notamment, les **vitres électriques et un système de verrouillage centralisé à télécommande étaient de série**. Un réglage longitudinal étendu pour les sièges et une plus grande hauteur ont encore amélioré la liberté de mouvement à bord. Le volant était désormais disponible en option avec réglage en hauteur et en inclinaison.

L'intérieur arborait un ensemble d’escapes et compartiments de rangement bien pensés, comme le **rack de rangement au-dessus du pare-brise**. Les rétroviseurs extérieurs, complétés par des **rétroviseurs grand-angle supplémentaires**, offraient une excellente rétrovision. L'angle mort du véhicule était ainsi réduit au maximum. La console centrale surélevée avec **levier de vitesses façon joystick** était un élément caractéristique du nouveau cockpit du Sprinter. Avec le **système d'info-divertissement COMAND APS**, Mercedes-Benz proposait un précieux outil de travail **avec système de navigation intégré** pour la première fois sur le Sprinter. Le **volant multifonction** était également une nouveauté.

2018 - Troisième génération du Sprinter avec système multimédia MBUX à commande vocale

La troisième génération de Sprinter a été lancée en 2018 et a redéfini le segment des utilitaires en termes de confort, d'ergonomie et de fonctionnalité, représentant un pic d'innovation à tous égards. Un an plus tard, Mercedes-Benz a présenté l'eSprinter, la première version entièrement électrique, qui associait les avantages du mythique utilitaire à la mobilité zéro émission.

Parmi les remarquables innovations de l'actuel Sprinter, le **système multimédia MBUX (Mercedes-Benz User Experience) avec écran tactile 10,25 pouces, commande vocale et synthèse vocale** est à noter. Les nouveaux **sièges ergonomiques** offrent un haut niveau de confort. Ils peuvent être adaptés aux besoins individuels du conducteur et permettent donc une bonne position, même lors des longs trajets. La **fonction mémoire pour le réglage électrique des sièges est disponible en option**. Les autres caractéristiques incluent le **démarrage sans clé**, « Drive Select », les **palettes au volant** pour les changements de vitesse des boites automatiques et un système de climatisation amélioré. La climatisation automatique THERMOTRONIC contrôle automatiquement la vitesse du ventilateur, la distribution de l'air et la température.