

Zeitschrift: Technique agricole Suisse
Herausgeber: Technique agricole Suisse
Band: 38 (1976)
Heft: 14

Rubrik: Nouvelles de l'industrie des machines agricoles

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 05.02.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Nouvelles de l'industrie des machines

25 ans de représentation générale par la maison Robert Aebi SA Zurich

Une année à peine après le début de la production en série de l'Unimog par les usines Daimler-Benz à Gaggenau, la maison Robert Aebi SA se chargea de la représentation générale de ces véhicules en Suisse. Le succès de cette entreprise est mis en relief par le fait qu'au cours des 25 années passées, à peu près 7000 véhicules Unimog ont été vendus dans notre pays, dont plus de la moitié pour usages civils.

Le succès de Unimog doit être attribué à un nombre de facteurs opérant de concert. En premier lieu, il faut sans doute mentionner l'idée fondamentale, base de la construction de ce véhicule, un principe qui n'a pas changé jusqu'ici, à savoir: un engin tout terrain par excellence qui puisse servir à la fois de tracteur, de porte-outils et de source de force motrice, tout en étant un véhicule routier se déplaçant d'un site de travail à l'autre à la vitesse d'un camion, et avec autant de confort (voir cadre 1). Par la suite, ce concept de base, tout en restant le principe original, fut élargi, diversifié et perfectionné, et les limites des possibilités qu'il offre encore sont toujours loin d'être atteintes. Deuxième facteur de son succès: l'industrie d'équipements spéciaux, active et inventive qui y a contribué dans une large mesure. Au cours des années, elle a développé des centaines d'outils de travail s'adaptant à l'Unimog, en lui ouvrant ainsi des champs d'action nouveaux et toujours plus vastes. De nos jours, l'Unimog n'est plus seulement un véhicule utilitaire pour les communes, où il exécute des travaux de déblaiement, fonctionne comme chasse-neige et sert à l'entretien des routes et des voies, tant et si bien que les communes ne peuvent plus s'en passer, mais il est devenu aussi l'engin indispensable aux chantiers, à l'industrie du bâtiment et des transports, à l'agriculture et la sylviculture et à l'industrie en général (voir cadre 2).

La grande diffusion de l'Unimog n'aurait pas été imaginable sans le développement progressif et ininterrompu de toute la gamme de ces véhicules. Avec



les nouveaux modèles 425 (125 à 145 CV) — les Unimog les plus puissants jamais construits — la série entière comporte à présent une gamme de 10 modèles différents de 54 à 150 CV de puissance. A ceci s'ajoutent les engins plus spécialement construits pour l'agriculture, s'inspirant toujours des mêmes principes, mais à propulsion plus lente. Ces machines, appelées MB-trac, sont produites à présent déjà en quatre séries différentes avec des puissances allant de 65 à 125 CV.

Jusqu'à ce jour, Daimler-Benz ont produit plus de 180'000 Unimog. Pour l'heure, 48 Unimog et MB-trac quittent journellement les chaînes de montage de Gaggenau. Tous ces véhicules sont déjà commandés; on ne construit rien pour le stock. Il va de soi que, pendant toute cette période, les efforts d'imitation de l'Unimog ne manquèrent pas mais, à vrai dire, pratiquement sans résultats. En Suisse, comme dans les autres pays, l'Unimog est le «leader» incontesté. De tous les véhicules comparables circulant en 1975, 52% sont des Unimog (selon l'indication de l'Office fédéral des statistiques, cahier 569). Les marques correspondantes atteignent des quotes-parts de 13, 11 et 9%. Sans doute le réseau d'ateliers de service qui s'étend sur la Suisse entière ainsi que la livraison assurée des pièces de rechange ont notamment contribué à cette popularité des Unimog. Même les pièces détachées des modèles ayant vingt ans et plus peuvent toujours être encore obtenues.