

# MERCEDES-BENZ C 111

## Auto Motor und Sport

Ko smo prvič videli novi mercedes, nas je njegov izgled pretresel. Zagledali smo ne-skladno pošast z majhnimi stranskiimi okni, s surovo odsekanim zadkom. Oblika je res funkcionalna, kot električni transformator.

Ko smo mercedesovega wankla vozili prvič, nam je bilo toplo pri srcu, saj takega avta se ni bilo. Je namreč kombinacija wankla, centralno nameščenega motorja in pravih, dirkalnih obes.

Najbolj nenavadna je mirnost trokotulnega motorja, ki zmore 300 KM pri 7000 vrtljajih v minutu. Motor se tako rad vrti, da so mu inženirji dodali napravo, ki pri 7500 vrtljajih zmanjša dotok goriva in tako prepreči pretiranje hitro vrtenje. Voznik namreč nima pravega občutka, kako hitro vozi, saj k temu pripomorce še karoserija, ki reže kranz brez šuma. Ostro pospeševanje je skorajda neslišno. Avto je direčno poskočen; saj doseže 100 km na uro že v petih sekundah.

### Podvozje po formulii 1

Voznika, ki ne pozna dirkavnih avtov, izredno navduši, kako se C 111 drži ceste. Nizko težišče, dobra porazdelitev teže zaradi motorja v sredini, dirkalne obese in zelo široke pnevmatike dajejo avtu lastnosti, ki jih je moč prekusiti le na dirkališči. Zato smo vozili na preskusni stezi Daimler-Benz; vsak krog hitrej, ampak meje podvozja nismo dosegli! Tudi največji divjaki med tovarniškimi vozniki, ki so vozili C 111 v Hockenheimu in Nürburgringu, so bili našega mnenja. Meja hitrosti, ki jo določa podvozje, je silno visoka postavljena!

Tako konstruiran avto ima velik pomen za prekušanje različnih rešitev, ki poznajo izboljšajo serijska vozila. Ze to bi bilo lah-

ko zadostno opravičilo za obstoj drznega projekta C 111. Zelo hitri avti, ki dosegajo več kot 200 km na uro, pa primšajo s seboj vrsto drugih vprašanj, ki jih je tudi v času računalnikov moč rešiti le s poskuski. Pri velikih hitrostih delujejo na prednjo premo vzgon, ki zmanjša natančnost vođenja in stabilnost vozila. Obliko novega mercedesa, ki je seveda nastala v vetrovniku, pa povzroči pri 250 km na uro dodatni pritisk 30 kp na prednji del. Pri tem se obremenitev zadnjine preme zmanjša približno za 15 kp, kar povzroči neznamno spremembo v razdelitvi teže. Posodi za gorivo sta dve, v vzdržljivih nosilcih, tako da tudi količina goriva ne vpliva na obnasaњe avta.

Avto opremljajo z dvema vrstama pnevmatik, 165 VR 14 za navadne ceste, in 4.50/11.60-15 spredaj ter 5.50/13.60-15 zadaj za dirke. Pri tako širokih gumenih je treba preprečiti vsako spremembo previsa koles, saj bi drugače avto lahko vozil zgolj po notranjem ali po zunanjem robu gum. Za zadnjo premo je torej edina rešitev v dirkališčnih obesah s tremi prečnimi vodili in dvema vzdržljinama na vsakem kolesu. Prednji kolesi sta obeseni vsako na dve trikotni vodili. Vzemeti imajo spredaj in zadaj vgrajene blažilice s stisnjencimi plnam, nagibanje pa preprečjujeta dva prečna stabilizatorja.

### Obe plati medalje

Prvi C 111, ki smo ga vozili, je imel še ne kaj otroških bolezni, ki so jih čez dva že opravili. Zamenjali so sklopko, ki je sedaj dvokolutna, prav tako so popravili petstopjenjski menjalnik tovarne ZF. Prvem modelu je bilo nameč zelo težko najti pravo lego ročice. Nova ročica ima zaporo za prvo in vzvratno prestavo, tako da pomote niso več možne. Motor, ki je

prej dobro delal je nad 5000 vrtljajih, so tudi popravili. Nad 1500 vrtljajih je lepo ubgal pedal za plin, nad 3000 je avto že dobro pospeševal, prav veselje pa se je zacele pri 5000 vrtljajih.

Estetsko nas ta, sicer tako izredni avto, ne more zadovoljiti. Odsekani zadek, ozka stranska okna in neravnina pas dajejo avtu videz neravnotežja. C 111 je že na videz močan in hiter avto, prav nič pa mu ni do tega, da bi bil lep kot npr. lamborghinij in ferrariji. Sveda pa je lepota stvar okusa, ki se prav hitro spreminja. Vendar imamo pripombe na račun funkcionalnosti karoserije. Vstop skozi vrata, ki se odpirajo navzgor, je prav udoben, sedeži so zelo dobrimi, tudi prostora za noge je dovolj. Ko pa vozink sede, opazi, da postrami nazaj na vidi skoraj nicesar, naravnost nazaj pa le nekaj več. Celo naprej, skoraj veliko vetrno šipo, ki je zelo nagnjena, je vidljivost slaba. Zelo nagnjena šipa ima to prednost, da se na njej ne nabira mršč, ki ga pri hitri vožnji odpelne preko strehe. Prijaznik je neprimerne oblike in leži takorekod sni žaros, nad zelo vročimi izpušnimi cevimi, ki so znacične za vse wankle. V poštev pride le za dirkanje, saj morajo vsi prototipi po predpisih imeti prijaznik. Prijaznik v avtu s centralnim motorjem je res poglavje zase; vendar poznamo boljše rešitve. Ena od teh je mangusta tovarne De Tomasi, druga pa je novi VW-Porsche, ki ima prostora za več kot 500 litrov. Prijazge.

Vse, kar smo povedali, vedo tudi pri Mercedesu, tako tako C 111 ne bodo nikoli izdelovali. Videli smo že načrte za spremembo karoserije, ki bo imela večji prijaznik in bo nudila vozniku več razledovanja.

Kaj pa, če je C 111 namenjen dirkam? V prid tej trditvi govori podvozje z dirkališčnimi pnevmatikami, proti njej pa teha avta in mod motorja. C 111 tehta 1200 kg, njegov motor ima 300 KM.

Za primerjavo: odprt Can-Am porsche 917 zmore 590 KM, tehta pa le 740. Tudi če mercedes shuya za 100 kg, in ce mu dajo še četrti kol, nima nobenih možnosti. Povečanje vrtljajev bi sicer prineslo večjo moč, teža pa bi ostala neprerosljiva pregrada, da bi na dirkah kaj pomenil. Ali bo C 111 sodobni naslednik slavnega 300 SL? Potem bi novi mercedes moral biti drugačen! C 111 je imel priložnost, da odzame Italijanom prvenstvo v gradnji lepih športnih avtov, izkoristil je pa ni.

