17. týden 2019

AutoTablet.cz

novinky z www.autoweek.cz

Pokud chcete něco navíc, klikněte sem a stáhněte si jako pdf.

Renault přiblíží Kangoo osobním vozům

Renault spolu s novými užitkovými vozy předvedl koncept nové generace užitkové verze vozu Kangoo. Ten v sériové podobě přijde do prodeje v příštím roce s novou platformou, aby nahradil současnou generaci, která je ve výrobě od roku 2007.

V roce 2018 Groupe Renault stanovila nový celosvětový rekord s registracemi 619 229 lehkých užitkových vozidel. Skupina systematicky posiluje svou pozici nejen v Evropě, ale i v Latinské Americe a v asijsko-pacifickém regionu. Renault je rovněž vedoucí značkou v oblasti elektricky poháněných lehkých užitkových vozidel s podílem na trhu 46,2 % především díky modelu Kangoo Z.E.

V roce 2018 bylo Kangoo třetí v prodeji vozidel této kategorie v Evropě. Koncem roku 2018 ale byla uvedena na trh nová generace vozů skupiny PSA, poprvé i se značkami Opel a Vauxhall a brzy se k nim přidá po technické stránce identická Toyota ProAce City. Osobní verze vozů PSA získala ocenění AutoBest 2019 a užitkové varianty byly zvoleny Dodávkami roku 2019.

Renault jako vedoucí výrobce na trhu lehkých užitkových vozidel a elektricky poháněných dodávek v Evropě nyní předvedl čtyři nové modely: nový Master, nový Trafic, modernizovaný Alaskan a Kangoo Z.E. Concept. Nové Kangoo bylo předvedeno zatím jako koncept užitkového automobilu s plně elektrickým pohonem s akumulátory. Nová generace nicméně byla navržena jako osobní automobil na nové alianční platformě Renault Nissan-Mitsubishi. Koncept je podle Renaultu asi z 80 % obrazem toho, jak bude vypadat sériová verze.

Design přídě odráží styl vozu Renault pro osobní vozidla, ale zde je doplněn pásem LED osvětlení které obklopuje i kosočtverec loga. Toto téma bylo přeneseno i na nové podoby užitkových vozů Trafic a Master, které byly předvedeny současně s konceptem Kangoo Z.E. Světelný pás se rozšiřuje i od loga značky na zadní straně vozidla až na boky vozidla.

Mercedes-Benz GLS je třídou S do terénu

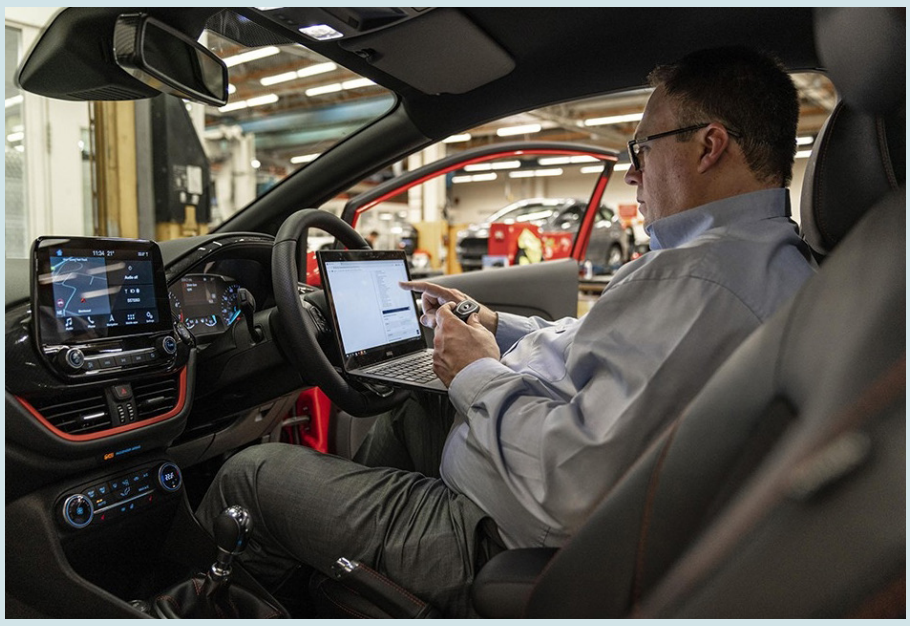
Když Mercedes-Benz představuje nové auto, lze předpokládat, že bude lepší, větší a více naplněno nejmodernější technikou než jeho předchůdce. To vše platí i pro nový GLS. Luxusní SUV se bude vyrábět v Tuscaloose v Alabamě (USA) a k prodejcům v Evropě se dostane koncem roku.

Mercedes-Benz GLS je větší a luxusnější než kterékoli jiné SUV značky. Je o 77 mm delší (5207 mm) a rozvor kol narostl o 60 mm na 3135 mm. Sedadla ve třetí řadě se mohou zapouštět do podlahy a sedadla ve druhé řadě lze sklopit. Tím se může získat objem zavazadlového prostoru až 2400 l.

V Evropě lze objednávat verze GLS 350 d 4Matic a GLS 400 d 4Matic se šestiválcovým turbodieselem 2,9 l/210 kW (286 k) nebo 243 kW (330 k) a pohonem všech kol. Vzduchové pérování doplňuje hydropneumatická soustava E-Active Body Control spolupracující se 48 V elektrickým obvodem. V interiéru najdeme informační systém MBUX se dvěma dotykovými obrazovkami 11,6".

Obranu proti krádežím aut přes bezklíčové odemykání

Ford zařadí do nabídky ovladač bezklíčkového odemykání se snímačem pohybu. Ovladače bezklíčkového odemykání modelů Fiesta a Focus budou vybaveny novým snímačem pohybu. Pokud se takto modifikovaný ovladač nachází déle než 40 sekund v klidu, přejde do režimu spánku a žádným specializovaným zařízením nebude možné jeho signál zachytit. Ovladač se opět aktivuje jakmile ho majitel uchopí (popřípadě zavazadlo nebo oděv, v němž je ovladač uložen) a vydá se k vozu. Jakmile se přiblíží na vzdálenost dvou metrů, vůz jeho signál zachytí běžným způsobem. Klíče se snímačem pohybu



budou od května k dispozici pro Fiestu a Focus. Během následujících dvou let je společnost postupně zavede i do dalších modelů.

Setkání s Giuliettou Speciale

Giulietta je jedním z legendárních modelů Alfy Romeo. Proto je hojně zastoupena řadou verzí ve sbírkách firemního muzea ve Varese. První generace, vyráběné v letech 1954 až 1964, vyjelo kolem 178 000 kusů a má své místo mezi nejdůležitějšími modely značky.

Současná generace, postavená na platformě C-Evo skupiny Fiat, je ve výrobě od roku 2010. V roce 2014 prošla první modernizací a roku 2016 následovalo další oživení vzhledu a výbavy. Pro modelový rok 2019 Alfa Romeo opět Giuliettu diskrétně osvěžila a připravila limitovanou edici Speciale. Giulietta Speciale se pozná mimo jiné podle černých ráfků a žlutého pruhu na přídi.

Pod kapotou je turbodiesel 2,0 JTDM o výkonu 125 kW (170 k) s převodovkou Alfa TCT, která umožňuje i sekvenční řazení páčkami pod volantem. Díky tomu Giulietta ani s novými motory Euro6d Temp není nudné auto. Sportovní vzhled podtrhují za příplatek dodávaná 18" kola. V modernizovaném interiéru je zásadní inovací nejnovější infotainment UConnect Radio Nav, který zajišťuje, že tento kompaktní model ani po devíti letech nepůsobí staře.

Modernizovaná Alfa Romeo Giulietta nabízí pět úrovní výbavy - Giulietta, Super, Sport, Executive a Veloce. V nabídce pohonných jednotek najdeme zážehový přeplňovaný 1,4 turbo/88 kW (120 k), turbodiesel 1,6 l Multijet/88 kW (120 k) a jako vrcholnou variantu 2,0 JTDM/125 kW (170 k) s převodovkou Alfa TCT. Ovladačem režimu Alfa DNA může řidič nastavit dynamickou reakci vozidla změnou momentové charakteristiky motoru, reakce brzd, strategie řazení převodovky TCT a reakce akcelerátoru, systému ESC, elektronického samosvorného diferenciálu Alfa Q2 a řízení trakce ASR.

Goodyear mění obchodní strategii

Goodyear je tradičním americkým výrobcem pneumatik s více než stoletou tradicí. Jenže povědomí veřejnosti v Evropě o Goodyearu neodpovídá jeho postavení prémiové značky. Je vnímána tak trochu jako zastaralý relikt z 80. let minulého století. Goodyear proto mění svou prezentaci. Ta dosud sázela

na racionální argumenty a kvalitu. Nyní by mělo být jasné, že pod značkou Goodyear je špičková kvalita zaručená a proto bude ve svých prezentacích zdůrazňovat co vše je možné díky těmto pneumatikám podnikat. Součástí této proměny je i nové pojetí loga s novým sloganem Go Goodyear. Tím se vyjádří, že už není třeba starat se o cestu ale o to, co podniknout v cíli. Současně s tím se Goodyear vrací ke svým americkým tradicím. V rámci nového přístupu se Goodyear s řadou pneumatik Eagle F1 SuperSport vrací do segmentu vysokovýkonných pneumatik UUHP, dosud vyhrazenému značce Dunlop. Součástí nové strategie bude i návrat značky do motoristického sportu. V rámci těchto změn se mění i jméno dovozní organizace z Goodyear Dunlop ČR na Goodyear ČR.

Řízení výkonu elektromotoru chytrým telefonem

Kia dokončila vývoj nastavování výkonových parametrů po spárování chytrého telefonu s elektromobilem umožňující uživatelům přizpůsobovat klíčové funkce prostřednictvím aplikace v chytrém telefonu. Řidič může uzpůsobovat sedm výkonnostních parametrů: nejvyšší točivý moment elektromotoru, funkce zapalování, zrychlování a zpomalování, intenzitu rekuperačního brzdění, maximální rychlostní omezení, odezvu a využití energie pro soustavu klimatizace. Nová technologie umožní stáhnout si svůj profil ze serveru a následně svá uživatelská nastavení použít v libovolném elektromobilu, za jehož volant se chystají usednout.

Projekt dProdukce v Kvasinách

Výrobní závod společnosti Škoda Auto v Kvasinách uvedl do provozu inovativní projekt dProdukce, který je součástí digitalizace výroby v rámci zavádění Průmyslu 4.0. Jde o komplexní systém zahrnující procesy od vývoje vozu přes projektování až po výrobní proces a proces řízení kvality.

Základním prvkem projektu dProdukce jsou interaktivní a vizualizační panely. Díky nim má každý pracovník na lince přístup k důležitým dokumentům zpracovaným v digitální podobě. Zaměstnanci tak mají na jediném místě dostupné informace pro správnou orientaci na pracovišti, v pracovních postupech a montážních návodech.

Zatímco běžné je začínat od spodu konverzí jednotlivých systémů a jejich postupným propojováním, zde tomu bylo naopak - pyramida se budovala od shora vytvořením základního systému a od něho se odvozovaly plány pro jednotlivá prostředí. Jen díky tomu bylo možné vše zvládnout během pouhých 11 měsíců. Důležitá při tom byla i podpora ze strany vedení společnosti.

Projekt dProdukce se skládá ze čtyř hlavních oblastí: Vizualizace komplexity, Digitální týmová práce, Digitální systém kvality a Digitální výrobní dokumentace. Zaměstnanec s těmito systémy aktivně pracuje přes interaktivní panel. Dále mu k práci napomáhají panely vizualizační.

Základem systému je dotyková obrazovka se čtečkou zaměstnaneckých karet. Díky tomu má každý zaměstnanec rychlý přístup ke všem potřebným informacím, které už nemusí být v tištěné podobě. Jde o pracovní postupy, montážní návody či evidenci řady úkonů. Systém pracovníkům umožňuje nejen čtení informací, ale i jejich zadávání s podporou automatické autorizace a přiřazení ke konkrétnímu vozu. Vzhledem ke složení zaměstnanců systém pracuje ve více jazycích.

Významným benefitem je náhrada papírových pracovních návodů, které se dosud musely při každé změně znovu vytisknout a umístit na linku. Nový systém současně produkuje Big Data připravená pro následné analýzy vedoucí k dalšímu zvyšování efektivity, zlepšování ergonomie a zvyšování kvality.

Elektrárna s technikou z auta

Společnost Hyundai Motor podepsala memorandum o shodě s korejskými energetickými společnostmi Korea East-West Power (EWP) a Deokyang. V rámci pilotního projektu vznikne 1MW elektrárna s palivovými články na vodík. Hyundai Motor vyrobí systém palivových článků, EWP bude mít na starosti provoz elektrárny a prodej elektrické energie a Deokyang bude dodávat vodík.

Elektrárna s výkonem 1 MW, jejíž výstavba bude zahájena v letošním roce v Ulsanu, bude tvořena dvěma kontejnerovými generátorovými moduly o výkonu 500 kW. Obě jednotky budou sestaveny z velkého počtu dílčích modulů vyrábějících elektrickou energii z vodíku. Tyto moduly se již osvědčily v modelu Nexo. Elektrárna bude mít kapacitu výroby 8000 MWh elektrické energie ročně.

Pohonné hmoty z mořské vody

Vědci ze Stanfordské univerzity vyvinuli metodu jak s využitím elektrické energie vyrábět vodík z mořské vody. Díky tomu lze vyrábět vodík pro palivové články s využitím obrovských zdrojů moří a oceánů. Automobily na vodík představují atraktivní alternativu k vozům poháněným spalovacími motory, neboť neemitují škodliviny a mají vyšší dojezdovou vzdálenost na jednu nádrž.

Vodík lze vyrábět několika způsoby. Nejekologičtější způsob je elektrolýza, pokud k napájení elektrolyzéru využívá obnovitelnou energii. Všechno probíhá hladce, je-li voda čistá. Ovšem kationty chlóru ve slané vodě způsobují rychlou korozi anody. Tým Hongjie Daie zjistil, že když pokryjí anodu vrstvami záporných nábojů, budou ionty chlóru odpuzovat a zpomalí korozi. První testy proběhly v laboratoři, později však vědci zařízení připojili k fotovoltaickému panelu a úspěšně vyrobili vodík z vody v Sanfranciské zátoce v podmínkách velmi vzdálených laboratorním.

Personalia z AUTOmakers

ZPRAVODAJSKÝ PORTÁL A ČASOPIS PRO AUTOMOBILOVÝ PRŮMYSL

Jiří Matula povede další dva roky ČLFA

Předsedou představenstva České leasingové a finanční asociace (ČLFA) byl 17. dubna opětovně zvolen na další dva roky Jiří Matula z UniCredit Leasing CZ. Místopředsedy asociace budou Jana Hanušová (ESSOX), která tuto funkci vykonávala i v minulém volebním období, a Karel Nováček (Factoring České spořitelny), dosavadní člen představenstva.

Mandát na nadcházející dvouleté volební období obhájili i další dva členové představenstva: Pavel Fořt (ALD Automotive) a Pavel Prokop (ČSOB Leasing). Novými členy představenstva byli zvoleni Luděk Jírů (Home Credit) a Josef Langmayer (Raiffeisen –Leasing).

Konvalinu nahradil v AutoSAP Vojtěch Severýn

Po odchodu Miroslava Konvaliny hledalo Sdružení automobilového průmyslu nového šéfa komunikace. Ve výběrovém řízení na pozici zvítězil Vojtěch Severýn (31).

„Do AutoSAP přicházím jako nováček v automotive, mým cílem je především navázat na úspěšnou práci M. Konvaliny a nadále rozvíjet komunikaci jak směrem k členské základně, tak k veřejnosti," uvedl nový mluvčí pro náš portál.

Severýn vystudoval pražské Gymnázium Elišky Krásnohorské a poté Management a marketing sportu na FTVS UK (2012). Poté pracoval jako specialista komunikace (2011-2016) v Generali CEE Holding a v agentuře Medibay (2017 – 2019). Je ženatý, má dvě dcery.

AutoTablet.cz vychází každý týden jako výběr nejdůležitějších témat z www.autoweek.cz.

Redakce:
Ing. Vladimír Rybecký (vladimir.rybecky@gmail.com)
Ing. Antonín Matějka (amatejka@autoweek.cz)
RNDr. Ivana Rybecká (rybecka@volny.cz)

Technické zpracování:
Anna Rybecká (anna.rybecka@seznam.cz)
Luděk Šipla

Partner organizace:

Tento newsletter nelze považovat za obchodní sdělení ve smyslu ust. § 2 písm. f) zákona č. 480/2004 Sb., o některých službách informační společnosti.

UPOZORNĚNÍ

Redakce AutoTablet.cz nevyužívá žádné osobní údaje těch, kteří mají objednaný odběr magazínu (e-letteru). Redakce AutoTablet.cz nemá k dispozici žádné údaje o odběratelích kromě e-mailové adresy. Tyto e-mailové adresy se nijak dále nezpracovávají, nevyužívají a neposkytují třetím stranám.

Odběr magazínu AutoTablet.cz je kdykoliv možné zrušit na:
https://www.autoweek.cz/cs-news_letter

Odběr lze rovněž zrušit na základě žádosti zaslané na
vladimir.rybecky@gmail.com

Po zrušení odběru redakce nemá dotyčnou e-mailovou adresu dále k dispozici.

Klikněte zde a stáhněte si AutoTablet ve formě pdf, získáte ještě:

Výroba vozidel mírně pod úrovní loňského roku

Autoopravář Junior 2019 má za sebou celostátní finále

Polovina občanů ČR jezdí do práce autem

Bezemisní tahače FCET

Mercedes-Benz C 111 slaví 50 let

Výroba vozidel mírně pod úrovní loňského roku

Sdružení automobilového průmyslu přineslo přehled o výrobě a odbytu vozidel za období od 1. ledna do 31. března 2019. Výroba i odbyt jsou mírně pod úrovní loňského roku, březnová produkce ale zaznamenala nárůst.

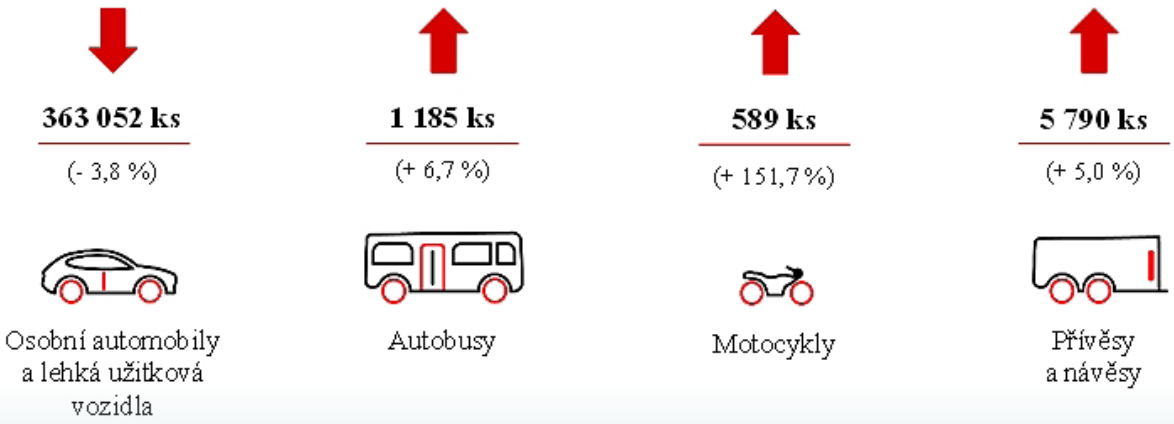
Vyrobeno bylo celkem 370 616 silničních vozidel. I přes mírný meziroční pokles produkce (-3,5 %) tuzemští finální výrobci zaznamenali nárůst ve třech ze čtyř sledovaných kategorií. Celkově byl letošní březen historicky druhým nejúspěšnějším z hlediska produkce s meziročním nárůstem o 4,4 %.

Celkem bylo za první tři měsíce letošního roku vyrobeno 363 052 automobilů. To je o 3,8 % méně než v prvním čtvrtletí roku 2018, ale vzhledem k tomu, že příčiny tohoto zpomalení se zdají mít krátkodobý charakter, ve druhém pololetí 2019 můžeme očekávat obrat k lepšímu.

Ve srovnání se stejným obdobím v roce 2018 se nejvíce dařilo kolínské TPCA s růstem výroby i exportu shodně o 4,7 % a nárůstem tuzemského prodeje dokonce o více než 18 %. Společnost TPCA vyrobila celkem 58 772 vozidel. Společnost Škoda Auto vyrobila 231 280 vozidel, z nichž na vývoz jich putovalo přes 90 %. Nošovický Hyundai ve sledovaném období vyrobil 73 000 vozidel.

I přes menší pokles ve srovnání s prvním čtvrtletím předchozího roku se výrobcům dařilo od začátku nového roku postupně zvyšovat objem výroby i prodeje. V březnu bylo vyrobeno celkem 131 155 vozů, což znamená o 12,5 % více než v únoru a dokonce o 13,8 % více než v lednu.

Bohdan Wojnar, prezident AutoSAP, je v hodnocení výsledků optimistický: *„Ačkoliv meziroční srovnání prvního čtvrtletí nevyznívá pro domácí produkci vozidel pozitivně, v prvních měsících tohoto roku můžeme pozorovat nárůst výroby ve všech kategoriích mimo osobní vozidla. Nakonec i celková letošní březnová výroba překonala při stejném počtu pracovních dnů tu loňskou o více než 4 % a historicky je druhou nejúspěšnější. Výrobcům se tak nadále daří v produkci i v odbytu v ČR i v zahraničí. To je dobrou zprávou nejen pro podniky působící v automobilovém výrobním řetězci v ČR.“*



více na
www.autoweek.cz

Autoopravář Junior 2019 má za sebou celostátní finále

Společnost Porsche Česká republika dlouhodobě podporuje vzdělávání studentů středních a učňovských škol zaměřených na automobilové obory také v rámci jedinečného projektu Best Employer, jehož součástí je úspěšný motivační program QHERO. Dovozce automobilů značek Volkswagen, Audi, Seat a Volkswagen Užitkové vozy byl i v letošním roce partnerem soutěže Autoopravář Junior 2019.

Celostátní finále soutěže Autoopravář Junior proběhlo ve školicím středisku Training Center Škoda Auto, Kosmonosy za podpory společnosti Porsche Česká republika. Nejlepší studenti oborů automechanik, autotronik, karosář a autolakýrník zde předvedli své znalosti a dovednosti. Vítězi jubilejního 25. ročníku se v jednotlivých kategoriích stali Lukáš Holub - SOŠ a SOU Nymburk (Automechanik), Luboš Hřebec - ISŠA Brno (Autotronik), David Mottl - SPŠ dopravní Plzeň (Karosář) a Thanh Binh Nguyen - SŠ PTA Jihlava (Autolakýrník).

„Máme radost, že i letos jsme se mohli podílet na hladkém průběhu soutěže Autoopravář Junior 2019. Jménem společnosti Porsche Česká republika blahopřeji všem vítězům! Všem studentům, kteří se do soutěže letos přihlásili, patří velký dík za jejich nasazení a vynikající výkony. Věřím, že nově získané zkušenosti budou pro všechny silnou motivací pro další vzdělávání a přispějí k odstartování úspěšné kariéry v automobilovém oboru,“ uvedl jednatel společnosti Porsche Česká republika Franz Pommer.

Soutěž Autoopravář Junior se letos konala již popětadvacáté. Na cestě za titulem museli mladí automechanici, autotronici, karosáři a autolakýrníci úspěšně absolvovat tři soutěžní kola - od regionálních až po celostátní. Soutěž je rozdělena na teoretickou a praktickou část. Výkony studentů hodnotí odborné komise, v nichž působí mimo jiné techničtí školitelé společnosti Porsche Česká republika. Hlavním cílem soutěže Autoopravář junior je pozitivně motivovat žáky středních škol s výukou automobilových oborů, ale také propagovat technické obory a rozvíjet spolupráci mezi budoucími zaměstnavateli studentů a středními školami v České republice.

Polovina občanů ČR jezdí do práce autem

Za dopravu do práce pravidelně platí 84 % pracujících Čechů. V průměru za tuto položku vydají každý měsíc 1027 Kč. Vyplývá to z aktuálního průzkumu agentury Nielsen Admosphere pro úvěrovou společnost Profi Credit.

Pouze 16 % dotázaných v průzkumu uvedlo, že neplatí za dopravu do práce vůbec nic. 15 % naopak připustilo výdaje vyšší než 1 tisíc korun a 7 % dokonce více než 2500 Kč měsíčně. *„Pro statisíce Čechů znamenají výdaje na dopravu do práce nezanedbatelnou položku, za kterou za rok vydají více než 30 000 korun,“* upozorňuje Pavel Klema, generální ředitel Profi Creditu.

Z obsáhlého dotazníkového šetření, uskutečněného na vzorku 1500 respondentů, dále vyplývá, že téměř polovina (48 %) Čechů dojíždí do práce vlastním autem. Hromadnou dopravu využívá 29 % pracujících. Výrazně méně častějšími formami cestování jsou jízda na kole (4 %) nebo spolujízda s kolegou (4 %), 15 % dotázaných uvedlo, že chodí do práce pěšky.

Z průzkumu je patrné, že městskou hromadnou dopravu využívají především obyvatelé Prahy, Brna, Ostravy a dalších velkých měst. Čím menší je obec, ze které respondent pochází, tím spíše se do práce dopravuje vlastním vozem. Pěšky nejčastěji chodí obyvatelé středně velkých měst.

Ačkoliv více než polovina Čechů (55 %) bydlí do 10 km od svého pracoviště, mnozí musí denně zdolávat výrazně delší vzdálenost, 6 % respondentů cestuje více než 50 km a 1 % dokonce více než 100 km. Průměrná vzdálenost, kterou Češi do zaměstnání cestují, je 18 km.

Na cestě do zaměstnání stráví Češi v průměru 24 minut. Téměř polovina dotázaných (49 %) stihne být v práci do 15 minut, do 30 minut dorazí 31 % pracujících a 12 % respondentů uvedlo, že jim cesta trvá mezi 30 - 60 minutami. Více než hodinu dojíždí do práce pouze 8 % Čechů.

Bezemisní tahače FCET

Automobilky Toyota a Kenworth (koncern Paccar), přístav Los Angeles a Kalifornský úřad pro ochranu ovzduší CARB představily první těžké nákladní vozidlo poháněná elektřinou z palivových článků. Jeho výkon se minimálně vyrovná vozidlům na naftu, avšak jedinými emisemi u něho je čistá voda.

Regulační orgán CARB přidělil přístavu v Los Angeles na projekt bezemisní resp. téměř bezemisní nákladní dopravy Zero-Near-Zero Emission Freight Facilities (ZANZEFF) grant ve výši 41 milionů dolarů. V rámci projektu budou zajišťovat přepravu na krátké vzdálenosti první nákladní vozy Kenworth/Toyota FCET (Fuel Cell Electric Truck) poháněné elektřinou z palivových článků.

Zkušební vozidla Alpha a Beta už při ověřovací studii od dubna 2017 najezdila 22 500 testovacích kilometrů v reálných podmínkách dopravy na krátké vzdálenosti v přístavech v Los Angeles a Long Beach i jejich okolí, kdy s výjimkou vodních par neprodukovala žádné emise.

Nejnovější nákladní vůz poháněný elektřinou z palivových článků vychází z modelu Kenworth T680 v kombinaci s elektrickou technologií palivových článků od Toyoty. Jeho plánovaný dojezd přes 480 km na jedno natankování vodíku je více než dvojnásobkem typické denní vzdálenosti absolvované podobnými vozidly v reálných podmínkách přepravy na krátké vzdálenosti například v přístavu.

Toyota a Kenworth v rámci projektu ZANZEFF nasadí 10 nákladních vozidel poháněných elektřinou z palivových článků k dopravě nákladu z přístavů v Los Angeles a Long Beach po celé Losangeleské pánvi. Budou je provozovat společnosti Toyota Logistics Services (4 vozidla), United Parcel Services (3), Total Transportation Services (2) a Southern Counties Express (1).

Mercedes-Benz C 111 slaví 50 let

Před půl stoletím vypadala budoucnost poněkud jinak než dnes - měla patřit Wankelovu motoru s rotačními písty.

Zkušební sportovní vůz Mercedes-Benz C 111 poháněl třírotorový motor Wankel umístěný před zadní nápravou. Motor měl přímé vstřikování benzinu do tří komor, každé s objemem 600 cm3. To bylo podle ekvivalenční formule srovnatelné se zdvihovým objemem 3,6 l. Motor měl největší výkon přibližně 206 kW (280 k) při 7000/min. Tranzistorové zapalování mělo jednu zapalovací svíčkou pro každý ze tří spalovacích prostorů. Točivý moment se přenášel přes pětirychlostní přímo řazenou převodovku, která byla v jednom bloku s pohonem zadní nápravy.

Karoserie byla vyrobena z laminátu vyztuženého skleněnými vlákny a s integrovaným ochranným obloukem. Součástí nosné struktury byly dvě nádrže, každá s objemem 60 l. Přední nápravu tvořily dvojité trojúhelníky, zadní náprava byla víceprvková s příčnými rameny a dvojicí podélných ramen.

Sportovní kupé s rozvorem náprav 2620 mm a délkou 4230 mm mělo pohodlně vybavený kokpit se sedadly a nastavitelným volantem. Zajímavostí byly vzhůru výklopné dveře jako u Gullwingu 300 SL. Vozidlo zrychlovalo z 0 na 100 km/h za 5 s a dosáhlo maximální rychlost 260 km/h.

Vzhledem k velmi nízké kvalitě výroby karoserií od externího dodavatele a problémům s motorem nedošlo k plánované výrobě. Místo toho se v roce 1970 později představil C 111-II se čtyřkomorovým motorem Wankel. Po propuknutí ropné krize v roce 1973 přestal být motor Wankel světlou budoucností a do verze C 111-IId byl instalován turbodiesel, s nímž vytvořil sérii rychlostních rekordů. V roce 1978 následovalo rekordní vozidlo Mercedes-Benz C 111-III s radikálně změněnou aerodynamikou a s výkonnějším turbodieselem. O rok později přišla verze C 111 IV se zážehovým motorem.

více na
www.autoweek.cz