

MERCEDES-BENZ CLUB ESPAÑA

2º TRIMESTRE 2018



LIFESTYLE - EVENTOS



RACING - NEWS



Texto / Text DIETER PIEPER, ETIENNE BORGOS | Fotos / Pictures DAIMLER AG

The future from 50 years ago:
Mercedes-Benz C. 111

Al concluir el año y esperar el inicio del siguiente, puede que nos surjan recuerdos duraderos que de vez en cuando recordamos y que tenemos el privilegio de volver a disfrutar. Para los amantes del automóvil, estos recuerdos a menudo se materializan en obsesiones juveniles con ciertas marcas o modelos, puede que por alguna experiencia conmovedora, o simplemente por el hecho soñar despierto sobre lo que nos puede deparar un futuro imaginario.

El diseño del Mercedes-Benz C 111, exhibido por primera vez en 1969 (en el Salón del Automóvil de Frankfurt) era tan destacable que entró en mi conciencia por su forma agazapada y su pedigrí, y desde entonces ha influido el mundo del motor, así como en la estética de la industria automovilística. El C 111 demostró ser un coche avanzado

As we conclude the end of one year and look forward to the start of another we may be reminded of lasting memories which we occasionally recall and have the privilege to enjoy again. For auto enthusiasts this often takes the form of our youthful obsessions with certain makes or models, perhaps a poignant experience or simply daydreaming of what may be ahead of us in our fanciful future.

One such outstanding design was the Mercedes-Benz C 111 first exhibited in 1969 (Frankfurt IAA) it entered my consciousness through its crouching form and pedigree and has since influenced the motor world as well as the aesthetics of the auto industry. First shown at the Frankfurt Auto Show in September 1969 the C 111 proved to be a car ahead of its time and

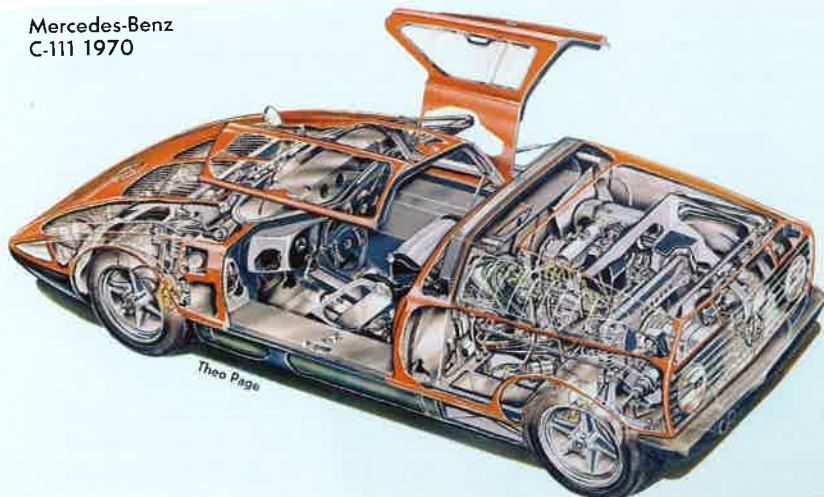


a su tiempo y presagió el inicio de una producción automovilística más eficaz, como resultado de la primera crisis del petróleo a principios de los años 70. Este automóvil lo concibió Daimler-Benz para probar sus motores y transmisión, la tracción dinámica y aerodinámica, o los distintos sistemas de bastidor. Por desgracia, nunca se llegó a fabricar en serie.

LA EVOLUCIÓN DEL DISEÑO

No es casualidad que la llegada del diseño industrial coincida con los albores del automóvil. Carl Benz construyó su Patentwagen sin ninguna carrocería, ya que diseñó el aparato como un nuevo medio de transporte de la época. La funcionalidad iba por delante de la forma. Inicialmente, los fabricantes de carrocerías añadían el motor mecánico a sus productos, cuando estos aún tenían dos caballos. Con el crecimiento de los bienes de consumo industrializados, el "envoltorio" de la forma empezó a cobrar importancia. La forma externa empezó a cambiar el mercado automovilístico, así como muchos otros productos. En los años siguientes, la aerodinámica se convertiría en una obsesión. Tal como observó el fallecido diseñador alemán Otl Aicher en su libro *Kritik am Auto* (1984): "La forma aerodinámica prácticamente se ha convertido en la forma estilística del siglo, al igual que el arco ojival lo fue en el gótico".

Mercedes-Benz
C-111 1970



presaged the beginning of more efficient production vehicles that were to come as the first oil crisis emerged in the early 1970's. Conceived as a test platform for research by Daimler-Benz to test powertrains, drive dynamics, aerodynamics and chassis systems. Sadly, it was never destined to be a production vehicle.

THE EVOLUTION OF DESIGN

It is not by chance that advent of Industrial Design coincided with the dawn of the automobile. Carl Benz built his Patentwagen without any bodywork, his apparatus was designed as any new medium of its time. It was the function before the form. Initially coach builders added the mechanical engine to their products – still two horses wide. With the growth of industrialised consumer goods the "packaging" of the form started to gain importance. Form-giving began to change the market for automobiles and many other products. Aerodynamics would become an obsession in later years. As the late German designer Otl Aicher observed in his book *Kritik am Auto* (1984) "The aerodynamic form, has nearly become the stylistic form of the century, like the pointed arch is for the gothic".

Bruno Sacco is credited with developing the design of the car. The

A Bruno Sacco se le atribuye el desarrollo del diseño de este automóvil. La forma del vehículo, en forma de cuña cincelada, es compacta (4440 x 1825 x 1120mm), tiene un peso de 1.240kg y una parte delantera descendiente, con faros escamoteables. La elevación lateral muestra las puertas de ala de gaviota actualizadas de su predecesor (el 300 SL de 1954), así como las nuevas alas del techo que alargan su línea más allá de la cabina hacia la parte trasera, creando una silueta dinámica que conservaba el código genético de los supercoches de Stuttgart anteriores, como el W 125 (1928) y el W 25 de 1936, que superaron todos los récords de velocidad por su aerodinámica. El C 111 era un coche en cuña de alta ingeniería centrado en el rendimiento.

Su diseño se diferencia de sus contemporáneos más cercanos (los Maserati Bora y Merak de Giugiaro de 1971, y el Alfa Romeo Carabu de Marcelo Gandini de 1969, por ejemplo), así como de los "supercoches" posteriores, por su atención en la innovación técnica, combinada con una estilización revolucionaria. Sus homólogos italianos tenían un diseño elegante, pero eran más convencionales en cuestiones técnicas y más adelante tuvieron bastantes problemas de fiabilidad. Mercedes-Benz no quiso seguir este camino y por eso fue probando el vehículo en distintos modelos. En 1969 se desarrollaron dos modelos a escala real: uno con una forma más curvilínea en plateado (que recordaba al Bizzarrini 5300) y otro con una forma evolucionada a partir del C 111 que conocíamos del Salón del Automóvil de Frankfurt de ese año, en color naranja metalizado.

Se fabricaron ocho coches con distintas combinaciones de color, bastidor y prestaciones. El C 111 tuvo 4 modelos principales hasta 1978, año que coincidió con la investigación del motor rotativo, la tecnología turbo diésel, y las pruebas para utilizar plástico reforzado con fibra de vidrio en las carrocerías automovilísticas. Entre las últimas



chiselled wedge form of the vehicle is compact (4440 x 1825 x 1120mm) and 1240kg has a dropping front end and pop-out headlights. The side elevation shows the updated gull-wing doors of its predecessor (300 SL from 1954) and new roof buttresses which continued the roof line beyond the cabin towards the back creating a dynamic silhouette that retained its genetic code with the earlier supercars from Stuttgart such as the W 125 (1938) and W 25 of 1936 which were streamlined speed record breakers. The C 111 was a highly engineered wedge with a performance objective.

What distinguishes this design from its near contemporaries (Giugiaro's Maserati Bora and Merak of 1971 or Marcelo Gandini's Alfa Romeo Carabu 1969 for example) as well as later "supercars" was its focus on technical innovation balanced with revolutionary styling. The Italian counterparts were elegantly designed but remained more conventional in technical terms with considerable reliability problems afterwards. Mercedes-Benz did not want to follow this path and continued to test the vehicle in a number of guises. There were two full-size studies developed in 1969 – a more curvilinear form in silver (reminiscent of a Bizzarrini 5300) and the more evolved form of the C 111 we know from the Frankfurt Auto show of that year in metallic orange livery.



versiones se encuentra el modelo C 112 (1992), donde se probó el control activo de carrocería y la aerodinámica para introducirla más adelante en los vehículos de carreras.

UN LABORATORIO MÓVIL
Tal como se explicó en la rueda de prensa del Salón del Automóvil de Ginebra en 1969:

“El motor Wankel rotativo de tres rotores del C 111 tiene un desplazamiento de rotor de 600 cm³. Por lo tanto, se puede comparar con un motor alternativo de 3,6 litros. El motor se sitúa delante del eje trasero (motor central) y el combustible se suministra por inyección directa por una bomba de tres émbolos mecánica...

El vehículo acelera de 0 a 100 km/h en 5 segundos y llega a una velocidad máxima de 260 km/h.

La carrocería sintética, reforzada con fibra de vidrio, está unida y remachada a la base de la carrocería (con una barra estabilizadora integrada). En los laterales de la carrocería se integran dos depósitos de combustible de 60 litros cada uno. El eje frontal tiene una suspensión de doble orquilla con ejes no paralelos, las ruedas traseras se sitúan como en los coches de carreras, con tres brazos de suspensión

There were eight cars made with varying combinations of motor, chassis and performance characteristics. The C 111 had four main evolutions until 1978 which coincided with research into rotary engine, turbo diesel technology and to test the use of glass-fibre-reinforced plastic

for automotive bodysells. Later versions included the C 112 (1991) where active body control and aerodynamics were tested for later introduction into racing vehicles.

THE ROLLING LABORATORY

As the press release explained at the Geneva Motorshow in 1969.:

“The three-chamber rotary Wankel engine of the C 111 has a chamber displacement of 36.6 cu.ins. (600 cm³) and is therefore comparable with a 3,6 liter reciprocating engine, the power unit is located in front of the rear axle (mid-engine), Fuel is supplied by means of direct injection via a mechanical 3-plunger pump...

The vehicle accelerates from 0 to 62 mph (0 to 100 km/h) in 5 seconds and attains a top speed of about 162 mph (260 km/h)...



transversales y dos longitudinales. La potencia se transfiere por medio de una caja de cambios de cinco velocidades”.

Con distintas especificaciones en sus motores y forma, en la década siguiente el prototipo conseguiría anotar distintos récords mundiales de resistencia en pistas múltiples.

LEGADO

El mes pasado estuve en Stuttgart para concertar una propuesta de feria del motor en Londres en 2019, y tuve la oportunidad de visitar los almacenes del Museo Mercedes-Benz en una visita privada. Fue impresionante ver los almacenes del museo, con casi 1.100 automóviles, que resumen los 140 años de la historia de la marca, todos juntos, casi en un suspiro. Ahí estaban los coches especiales, de carreras de todas las épocas y, en una sala independiente, los prototipos. Allí, alineados, estaban los distintos modelos del C 111, esperando volver a ser exhibidos. Más allá de sus logros técnicos, su forma aún provoca una respuesta visceral: la chapa angular, pero aun así ligeramente curvada, la carrocería bellamente alineada, las puertas de entrada bajas, la estructura del ala trasera y los anchos neumáticos. Todo ello aumentado por la sensación teutónica de su objetivo, así como por su belleza robusta. Estos son los elementos que configuran un gran diseño. Se trata de una escultura única y en movimiento que permanece atemporal cincuenta años después.





The glass fibre reinforced synthetic bodywork is bonded and riveted to the frame floor unit (with integrated roll bar). Two fuel tanks, each containing 60 liters (15,8 US gals. / 13,2 Imp.gals.), are fitted in the frame side members. The front axle has double wishbones with non-parallel pivots, the rear wheels are located as in racing cars with three transverse links and two trailing links per wheel. Power is transferred via a fully synchronized 5-speed gearbox with axle drive in one unit."

With varying specification in its motors and form the prototype would

eventually go on to set multiple track and endurance world records over the following decade.

LEGACY

Last month I was in Stuttgart to discuss a proposed automobile exhibition in London for 2019 and I had the opportunity to visit the Museum Storage facility in a private view. It was impressive to see the museum storage facility with its nearly 1,100 cars from Mercedes-Benz's 132 year history – all together- almost within one's grasp. There were

the special cars, racers of all eras and – in a separate room - the prototypes. And there, in a line, the whole spectrum of C 111's awaiting another exhibition tour. Beyond their technical achievement the form still sparks a visceral response - the angular yet lightly curving panels, the beautifully aligned bodywork, the low entry doors, the back wing structure and unusually wide wheels all augmented by a Teutonic sense of purpose as well as robust beauty. These are elements of a great design. A unique moving sculpture that remains timeless almost fifty years later.

