

Le moteur Wankel représente un gain de poids et de volume de 50% par rapport à un moteur classique de même puissance, ouvrant des perspectives nouvelles aux constructeurs d'automobiles. Créée par Mercedes-Benz, dont la réputation d'innovateur au sens pratique n'est plus à faire, la C-111 pourrait bien être le premier pas vers une berline de grand tourisme de large diffusion. En fait, je serais tout prêt à en commander une aujourd'hui.



La caravane



Mécanique Populaire a présenté la Mercedes C-111 à Wankel tri-rotor dans son édition de Novembre. A la mi-Septembre, nous avons eu l'occasion de la conduire sur le circuit de Hockenheim, dans le Sud de l'Allemagne, ainsi que de visiter le centre de recherche de Mercedes à Stuttgart, où les moteurs Wankel sont mis au point.

Mercedes, qui disposait de trois voitures à Hockenheim, prévoit d'en construire 50 en tout. Aucune d'entre elles ne sera mise en vente.

Un pilote de l'usine Mercedes nous fit faire un tour de piste à 240 km/h. Prenant le volant à notre tour, nous nous sommes contentés d'un « petit » 180. Disons tout de suite que ce fut enthousiasmant. Nos essais habituels portant surtout sur des voitures telles que la Volkswagen, avec de temps à autre une Barracuda, nous avons demandé à John Fitch, ancien pilote américain de l'écurie Mercedes-Benz, ayant couru au Mans et au Nurburgring, de donner à Mécanique Populaire ses impressions sur la conduite de la C-111.

Robert P. Crowley

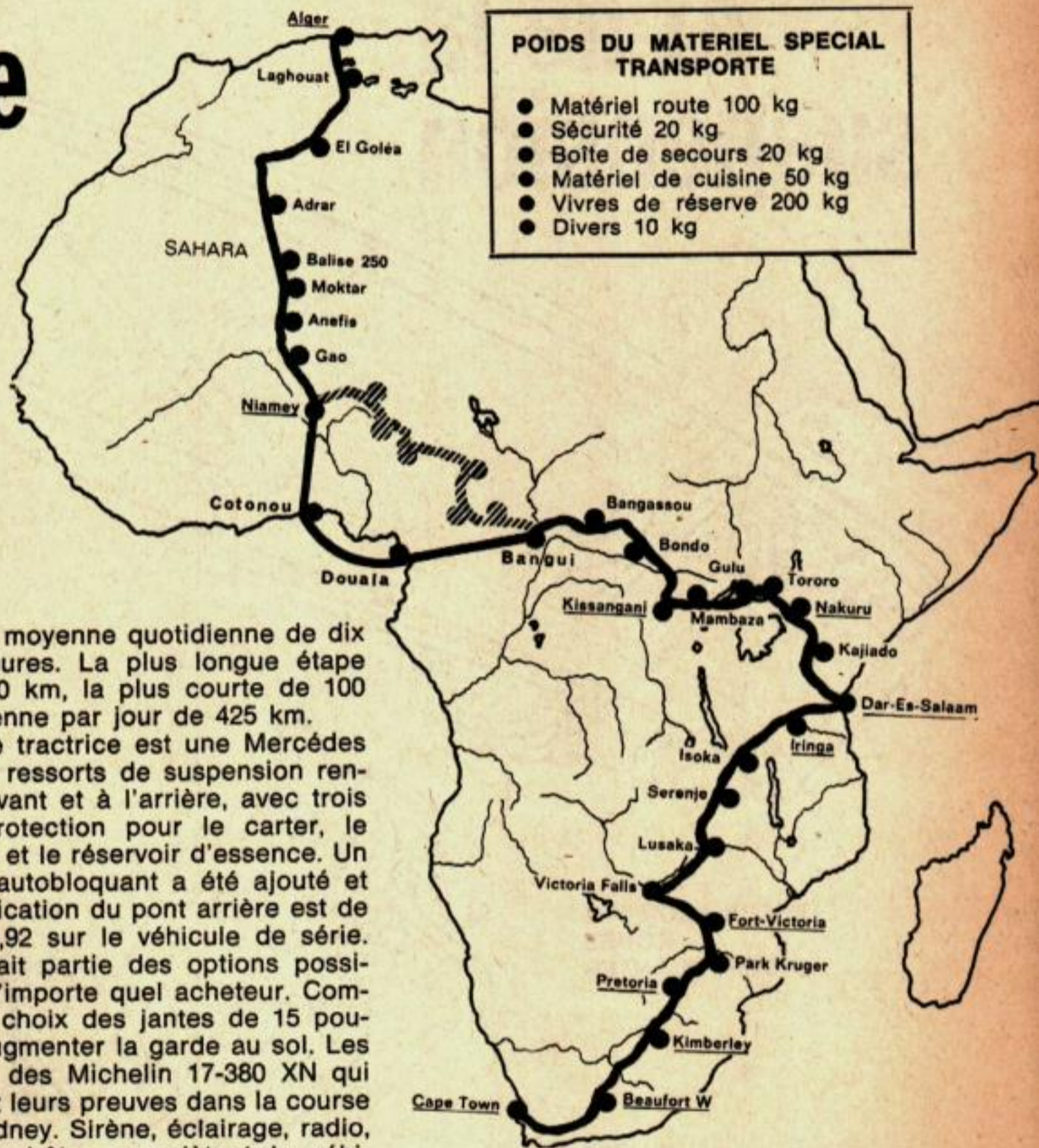
L'EPCQUE des grands raids automobiles, de « La Croisière Noire », est révolue. Aujourd'hui on est au rallye, ou au safari. Pourtant c'est bien d'un raid qu'il faut parler à propos de l'expédition partie de 14 Janvier d'Alger à 5h 30 qui devra toucher les Côtes d'Afrique du Sud, au Cap le 1er Mars. Quatre hommes, une voiture et une caravane! celle-ci donnant à l'aventure son caractère singulier.

Promoteur et chef de l'expédition Pierre Charvel a pour co-pilote Gérard Vasseur, Claude Fromont est le technicien du groupe et Alain Dejean le photographe. Le magazine Caravaning, Mercedes Benz et les Caravanes Digue sont associés à la réussite de ce raid. Maintenance et liaisons sont assurés par le réseau Mercedes Benz et Air Afrique. Après plus de 16.000 km et la traversée de plus de quinze pays cette transafricaine aura fait la liaison d'un continent entier du nord au sud. Une modification de dernière heure, consécutive aux événements survenus au Nigéria-Biafra a contraint l'équipage à un changement d'itinéraire par Niamey-Cotonou-Douala-Bangui.

L'intérêt de cette « première » réside dans l'adjonction d'une caravane à une voiture sur un tel parcours où sévissent les pistes et la « tôle ondulée », véritables fléaux du réseau routier africain qui feront de l'expérience un réel banc d'essais. Techniquement le problème est celui des trois essieux, l'intervalle « roues avant-roues arrière » de la voiture étant différent de l'intervalle « roues arrière-essieu caravane ». Ceci par rapport à un sol irrégulier. Vibrations, boues, conditions climatiques tropicales et équatoriales figurent aux principaux chapitres de l'aventure qui aura tenu l'équipage sur



noire



route à une moyenne quotidienne de dix à douze heures. La plus longue étape étant de 600 km, la plus courte de 100 km, la moyenne par jour de 425 km.

La voiture tractrice est une Mercedes 280 SE aux ressorts de suspension renforcés à l'avant et à l'arrière, avec trois tôles de protection pour le carter, le pont arrière et le réservoir d'essence. Un différentiel autobloquant a été ajouté et la démultiplication du pont arrière est de 4,08 pour 3,92 sur le véhicule de série. Tout ceci fait partie des options possibles pour n'importe quel acheteur. Comme l'est le choix des jantes de 15 pouces pour augmenter la garde au sol. Les pneus sont des Michelin 17-380 XN qui ont déjà fait leurs preuves dans la course Londres-Sydney. Sirène, éclairage, radio, galerie, pare-bêtes complètent le véhicule.

L'attelage a été résolu par deux systèmes originaux: « La Symétric » et « L'Easy-Drive ».

La caravane est une Digue « Coronette » 4/6 places de la série Welcome, 1.250 kg permettant environ 500 kg de

charge utile, nécessaire pour le matériel d'une telle expédition. Peu de modifications majeures y ont été apportées et l'on compte pour les plus importantes la protection contre la poussière et les chocs, ainsi que l'évacuation des gaz brûlés.