

MERCEDES C63 AMG RENNTech JE NAJHITREJŠI NA SVETU ...

evo

V O Ž N J A J E S T R A S T

SKUPINSKI TEST!

Zrcalce, zrcalce, povej, kateri kupe
je najboljši v deželi tej?



“Najčudovitejši Lambo po Miuri,
ki se je preoblikovala
v Countacha”



Julij 2011 | 4,99 € | www.evo-magazin.si

9 771855 697004



VOZILISMO

Mercedes C 63 AMG
Opel Insignia OPC
Audi A6 3,0 TDI
Ford Focus 1,6 Sport
BMW 135i Performance
Ford S-max 2,0

EKSKLUZIVNO

LAMBORGHINI AVENTADOR

515 kW 349 km/h in le 2,9 s do 100 km/h

VISOK

Najbolj brutalen C, ki je kdaj koli
zapeljal na ceste, izdelujejo v ZDA.
No, bolje rečeno – predelujejo. Za
Renntecha je AMG otroški vrtec ...



Obrobe blatnikov in prednji spojler iz ogljikovih vlaken so tako kot
aluminijasta platišča delo strokovnjakov in strojev delavnice Renntech.

Harmuth Feyhl je zanimiv
možak. Kljub temu da že od
leta 1989 živi na Floridi, še
ni povzel ameriškega načina
razmišljanja. In ne življenja.

Že ob prvem snidenju z njim boste po njegovi
zadržanosti in preudarjenem načinu govorjenja
tako ugotovili, da ne sodi povsem v okolje,
kjer se nahaja. Nikdar ne govori veliko, vsaj ne
preveč. Kadar mu je kakšna ideja všeč ali se s
čim strinja, se nezmotljivo nemško le malce
nasmehne.

Gospod Feyhl je dolgih 12 let, vse do leta
1999, služboval v AMG-ju.

Ko je istega leta Mercedes-Benz prevzel
to podjetje, je začel uradno delati za znamko
pod znakom trikrake zvezde. Harmuth Feyhl
je nekdanji tehnični direktor Mercedes- Benza
za Severno Ameriko. In ker je možak od nekdanj
raje ustvarjal tehnične dobrrote in tiščal roke
pod pokrov motorja, kot pa v kravati po pisarni
prelagal dokumente, je istega leta tudi ustanovil
svoje podjetje s pomenljivim imenom Renntech.
Posel je kmalu stekel bolje od pričakovanega in
Harmuth Feyhl se je v celoti lotil nove zgodbe,
ki se je ponujala. Očaran nad floridskim toplim
podnebjem se je za vedno ustalil v Palm Beachu,
kjer deluje njegovo podjetje, ki je danes največja
avtoriteta na področju 'friziranja' Mercedesovih
superšportnikov, pa čeprav v njihovo delavnico
zahaja tudi vse več Porschejev, Bentleyjev,
Audijev, BMW-jev ter ostalih štirikolesnikov
najvišjega cenovnega razreda.

C 74 ni samo mestni nastopač, temveč se dobro znajde tudi na dirkališču.



“Harmuth Feyhl trdi, da je njegov C74 najmočnejši C na

Med mojim zimskim dopustom na Floridi se je zato obisk v Renntechovi garaži zdel del nujnega programa. In ni mi bilo žal. Kajti poleg Hartmutha Feyhla me je čakal obisk njegove delavnice in še nekaj več. Test njihovega najnovejšega izdelka, ki sliši na ime Renntech C74. Gre za Mercedesov razred C v svoji najhujši preobleki.

To je razred C 63 AMG, ki je dodelan z Renntechovim paketom, in ne, nima prostornine 7400 ‘kubikov’, temveč je pri našem testnem avtu prostornina motorja ostala nespremenjena, čeprav vam v širšem paketu, katerega cena zna seči tudi do 30.000 dolarjev (cena osnovnega optičnega paketa je 11.950 dolarjev), lahko povečajo tudi to. Skratka, C 63 AMG je ostal 63 AMG, tisto, kar mu daje novo oznako 74, pa je v ameriških merah (74 inčev) izražena širina avtomobila, ki jo dosega zadek razreda C po Renntechovo, z njihovim kitom razširitve kolotekov in podvozja.

Harmuth Feyhl trdi, da je njegov C74 najmočnejši C na svetu, kjer je motorna prostornina ostala nedotaknjena. Oziroma celoten motorni sklop. No, skoraj ... saj je kljub

vsemu vgrajen večji sesalni kolektor z zajetnejšo loputo, ki se po novem ponša s premerom 82 mm, nove so odmične gredi, ustrezno so obdelani sesalni kanali, zamenjan je zračni filter in kanali za dovod zraka za motor, predelana je motorna elektronika in zamenjan je izpuh.

Ja, dovolj bo za divjih 605 konjskih moči (445 kW), kolikor jih pri 6.000 vrtljajih v minuti zmore avto, ki je še vedno povsem civiliziran in ga v Renntechu fantje uporabljajo kot službeni avto, med drugim tudi za vsakdanje skoke in opravke po mestu.

No, tudi navzven C74 vzbuja pozornost. Renntechov kit namreč vsebuje zajetne obloge blatnikov in pragov, prednji in zadnji spojler, zadnji difuzor ter prednji in zadnji stabilizator. Vse narejeno je kar iz karbonskih vlaken ter je lično in lepo zrisano, projektirano in narejeno v njihovi delavnici. Na avto so obešena 19- ali 20-palčna platišča (odvisno od želja kupca), ki zadaj dosegajo širino 305 mm, kar je občutna razlika proti serijskim, 255 mm širokim ‘copatom’. Tudi platišča so plod Renntechove delavnice in idej ter dela številnih rezkalnikov



Zgoraj: Klasika, ki sliši na ime AMG. Notranjost je ostala nespremenjena. Desno: Harmuth Fehy – Renntech – poznate znamko, spoznajte še človeka, ki stoji za imenom. Spodaj: Avto za nabavo materiala in dostavo malice. Službeno vozilo redno nastopa na lokalnih dirkah. To je najboljši test.



svetu, kjer je motorna prostornina ostala nedotaknjena.”

CNC znotraj njihove delavnice.

In takole me je čakal na dvorišču delavnice. Jasno, srebrn, tako kot se to za 'Merca' spodobi. Videti je kar divje. Širok, nizek, zloben. Hmm ... Če bi bil moj, bi morda kakšno stvar celo odstranil z vozila, da bi ne bil tako vpadljiv. A zagotovo bi ohranil podvozje in seveda motor. Tako opremljen C namreč zmore 326 km/h končne hitrosti, za tiste, ki vas veselijo tekmovanja v pospeševanju, pa naj zapišem, da avto zmore odpeljati četrto milje v 11,4 sekunde in ob tem doseže hitrost 201 km/h. Gre sicer za podatek, ki celo Evropejcem ne pomeni kaj dosti, ameriškim 'zakurjencem' nad predelavami pa ob tej številki navije nogavice okrog gležnjev. Lepo, kajne?

In res je lepo ... Ko obrneš kontaktni ključ in zagrmí pod pokrovom motorja, je v hipu jasno, da tole ni hec in da Renntechov C ni le našminkan mestni nastopač.

Lega vozila je res izjemna. Avto se drži ceste kot prilepljen in tudi na varnem dirkališču je treba biti s pedalom plina res odločen, da je C prišel drseti, čeprav je ob izklopljeni elektroniki in 600 konjih na zadnjih kolesih to načeloma

res igra. Ko zadek avtomobila enkrat pobegne, ga je moč lepo nadzorovati tudi s plinom. Tudi na račun večje širine avtomobila. S tem so pri Renntechu dokončno odpravili težavo, nad katero so se pritoževali številni testniki že ob predstavitvi AMG-jevega C 63. Da namreč podvozje ne dohaja zmogljivosti pogonskega agregata.

V vsakdanji vožnji se avtomobilu pozna bolj surova narava. Zaradi večjih koles in nižjih pnevmatik je čutiti vsako neravnino na od sonca zgubanem floridskem asfaltu, pa čeprav spremenjeno in po novem povsem nastavljivo plinsko podvozje odlično opravlja svoje delo. No, kljub vsemu je avto od serijskega nižji in precej trši. Vse naštetó se pozna tudi na volanu, v ovinkih pa se čuti tudi dodana 100-odstotna zapora diferenciala. Na ta način je C 63 AMG, ki je že sicer sam po sebi odlično vozen in hiter avto, postal pravi superšportnik. Eden redkih s štirimi vrati in prtljažnim prostorom. Kar deluje na trenutke precej nenavadno, saj je osnova tega avtomobila še vedno precej bolj limuzinska in mnogo manj športna. Se pa pri C-ju pozna serijska uporabnost, saj gre za

“Zdi se mi, da šele zdaj vem, kakšen je občutek v dirkalnem kamionu.”

super hiter avto, v katerem se povsem brez težav peljejo štirje odrasli potniki in kup prtljage. Ali družina ... hmm ... No, ko smo že pri družini, sem se šele pozneje zavedel, da sem Harmutha pozabil vprašati, če kit za takšno predelavo lahko ponudijo tudi za karavansko različico. To bi bil avto zame, ki nikoli nisem razumel, da je BMW svoj M-motor vtaknil v kupejevsko, štirivratno in kabrioletsko školjko trojke, nikdar pa v karavana. Čeprav so Bavarci naredili petico M v karavanski izvedbi in celo X6M in X5M, so na kombi M3 kar pozabili. A to je zgodba za drugič. C74 Renntech bi bil res avto po mojem okusu. Če je nek testni voznik za Renntechovega C-ja zapisal, da ima tako simpatično razširjen zadek kot Jennifer Lopez, me zares zanima, kakšna bi bila prispodoba za razširjenega karavana ...

Skratka, 6,2-litrski V-osemvaljnik je v testnem C-ju vlekel divje, z veliko navora in moči. Tako, kot se za osemvaljnik spodobi. Pospešek je še najbolj spominjal na McLarnovega SLR-a, ki sem ga prav tako iz Renntechove delavnice okušal

nekoliko prej. Saj veste – niso vsi avtomobilski pospeški enaki. Na primer zmogljivi turbomotorji v Mitsubishijevih Lancerjih ali Subarujevih Imprezah pospešujejo povsem drugače od atmosferskih Porschejev tipa GT 3 RS, BMW-jevi M-izdelki pa se ob dobro pohojenem pedal plina v hrbtu spet čutijo čisto drugače. In C74 je povsem svoja zgodba. Še najbolj spominja na Mustanga Shelbya ali morda na Chevroletovo Corvette ZR-1. Kot bi hotel avto opozoriti, da je bil dodelan pri jenkih.

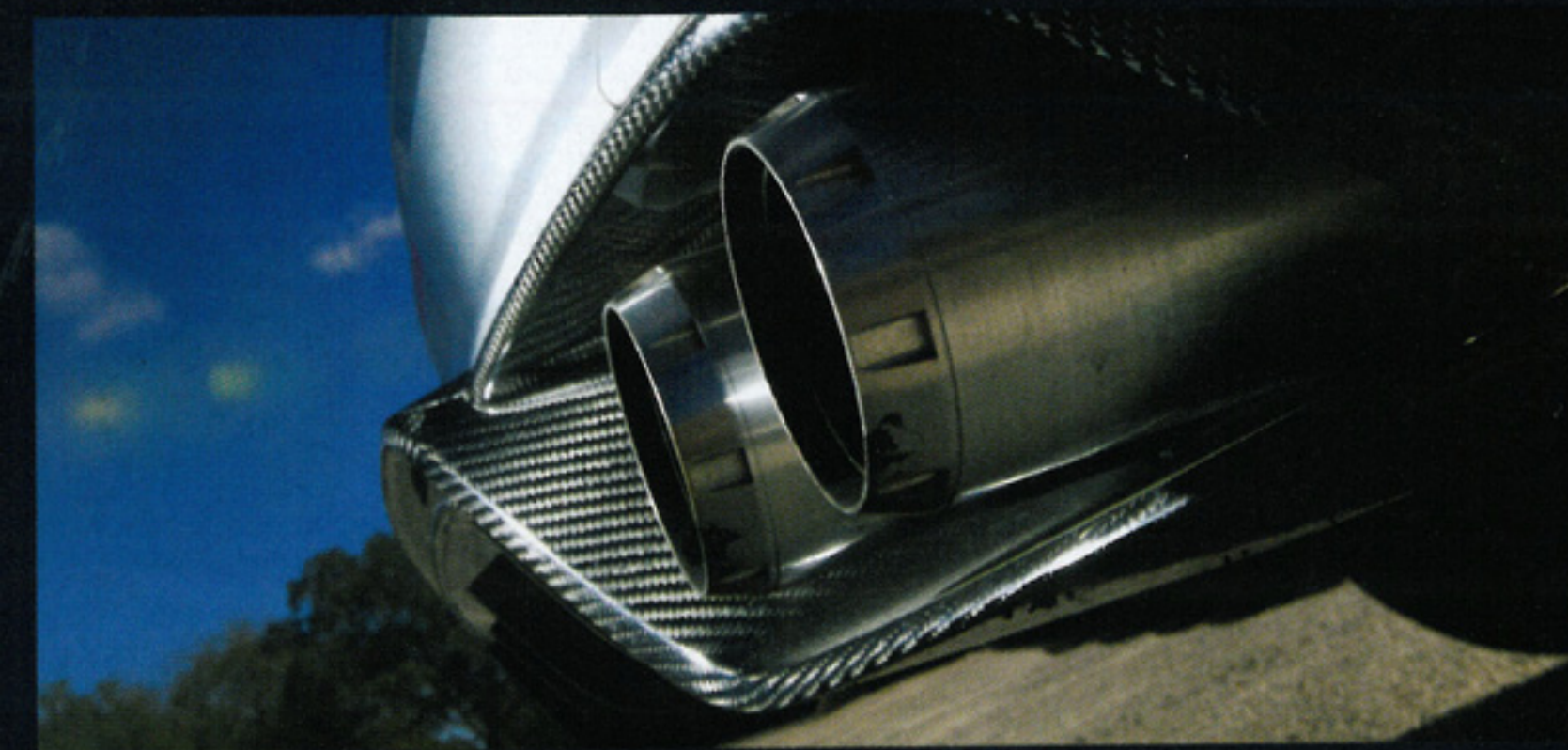
Ko torej pohodiš plin, najprej grdo zahrumi, potem pa se velika masa premakne, kot bi vozili povprečno veliko enodružinsko dirkalno hišo. Zdi se mi, da šele zdaj vem, kakšen je občutek v dirkalnem kamionu. Ne me razumeti narobe. Ne kritiziram. Nasprotno. Avto sune kot sam vrag in vsaj tako dobro se tudi ustavi, saj Renntech ponuja tudi paket z večjimi zavornimi koluti in močnejšimi čeljustmi. In če boste denarnico odprli povsem na stežaj, potem lahko dobite celo keramične zavore.

Če bi hoteli napisati še kaj več,
bi potrebovali še večji blatnik.





C 74 je ime dobil po širini zadka.



Zgoraj: Renntech je pooblaščen prodajalec za izpuhe Akrapovič, a so ta del že pred tem izdelovali tudi sami. Na fotografiji je njihov izdelek.
Spodaj: Mercedes C 63 AMG je le osnova za predelavo v Renntechovi delavnici.



Vse to je plod Renntechove delavnice. Za razliko od večine ameriških garaž blaga ne nabavljajo od dobaviteljev, temveč jo izdelujejo sami. Poleg tega, da je Renntech eden izmed večjih pooblaščenih prodajalcev za Akrapovičeve avtomobilске izpuhe na Floridi, pa izpuhe, predvsem iz nerjaveče pločevine, izdelujejo tudi sami. Poleg sestavljanja in razstavljanja ter dodelovanja pogonskih agregatov so večji tudi izdelave aerodinamičnih dodatkov in motornih komponent iz ogljika. Idejo, ki jo Harmuth Feyhl skicira na papir, fantje prenesejo v elektronsko obliko. 3D tiskalnik iz brizgane plastike izdela prototip, na osnovi tega modela pa sledi izdelava prvega kosa iz ogljikovih vlaken. Šef me je celo sam popeljal po razvojnem oddelku, kjer nastajajo ohišja zračnih filtrov, sesalne cevi, spojlerji, difuzorji, usmerjevalniki in podobno. Veste, da so fantje sami patentirali in izdelali elektronski vmesnik, ki vam pri Mercedesu z zračnim vzmetenjem dovoljuje, da kar med vožnjo nastavljate trdoto in višino vozila? Dobrodošlo predvsem tam, kjer tega ni v serijskem ali opcijskem paketu doplačilne opreme.

Ko se enkrat sprehodiš po njihovih prostorih in spoznaš ljudi, ki ustvarjajo v Renntechovi delavnici ter imaš celo možnost njihove dodelave preizkusiti na cesti, potem spoznaš, zakaj so vodilni na svojem področju.

Saj se še spomnite, da so pri Mercedesu naredili prvi avtomobil, kajne? In kar izdelajo v tej tovarni, je običajno odlično. Za nadgradnjo tovarniške odličnosti je zadolžen AMG. In tisto, kar naredijo pri Mercedesu ter dodelajo pri AMG-ju, je za Harmutha Feyhla in njegov Renntech šele osnova ...