
Im Rückspiegel: Als Mercedes-Benz das Rotieren lernte

Sportwagenikone und Medienliebling, rollendes Labor für die Entwicklung des Wankelmotors und nicht zuletzt Rekordwagen: Das ist der Mercedes-Benz C 111. Seine zweite Entwicklungsstufe C 111-II mit der 350 PS (257 kW) starken Vierscheiben-Ausführung des Rotationskolbenmotors M 950 F (viermal 602 Kubikzentimeter Kammervolumen) wurde auf dem 40. Genfer Automobilsalon vorgestellt, der heute vor 50 Jahren zu Ende ging. Der 1,12 Meter flache Flügeltürer besaß eine Karosserie aus glasfaserverstärktem Kunststoff (GFK), die mit der Rahmenbodenanlage aus Stahlblech verschraubt wurde. Seine Höchstgeschwindigkeit betrug bis zu 300 km/h.

Der C 111-II entstand auf Basis des im Herbst 1969 präsentierten C 111. Technisch zeichnete er sich insbesondere durch den Vierscheiben-Wankelmotor aus, einen echten Sportmotor. Die Designentwicklung unter der Leitung von Bruno Sacco und Josef Gallitzendörfer begann im Sommer 1969. Unter anderem verbesserte sich gegenüber dem Vorgänger die Sicht des Fahrers durch Veränderungen an Kotflügeln, Dach und Heckdeckel. Auch die Aerodynamik wurde optimiert: Windkanalmessungen ergeben einen gegenüber dem C 111 um acht Prozent verminderten Luftwiderstand. Das Interieur zeichnete damalige moderne Ästhetik aus. Der Supersportwagen bot Platz für einen großen und zwei kleine Koffer des Mercedes-Benz-Koffersatzes.

Die damalige Daimler-Benz AG hatte am 20. Mai 1969 beschlossen, dass der C 111 als „Traumwagen“ vom 11. bis 21. September 1969 auf der Internationalen Automobil-Ausstellung (IAA) in Frankfurt am Main vorgestellt werden sollte. Nach dem Debüt gastierte der C 111 auf zahlreichen weiteren Messen und Ausstellungen: dem Automobilsalon in Paris, der London Motor Show, dem Turiner Salon, der Jochen-Rindt-Show in Wien und in Essen sowie zu Beginn des Folgejahrs auf dem Automobil-Salon und der Chicago Auto Show. In Genf hatte dann im März 1970 die weiterentwickelte Version C 111-II Premiere.

Zahlungskräftige Sportwagenfans waren sofort bereit, hohe Summen für einen C 111 zu zahlen. Bereits in London 1969 bot ein Automobilliebhaber bis zu eine halbe Million D-Mark. In den folgenden Monaten trafen sogar Blankoschecks in Stuttgart ein. Doch Mercedes-Benz betonte, dass das Experimentalfahrzeug unverkäuflich ist. Ganz am Anfang seiner Karriere war der spätere C 111 (interne Bezeichnung C 101) ohnehin für eine ganz andere Zielgruppe bestimmt gewesen: Bereits 1963 dachte man in Stuttgart über einen Wankelmotor in einem „kleinen, preiswerten Sportwagen“ nach, der unterhalb des „Pagoden“-SL (W 113) platziert werden sollte. Ende 1968 wurde diese Ausrichtung konkretisiert zum „kleinen sportlichen Fahrzeug“ ohne ausgeprägten Komfort, das sich auch für den Rallyesport eignet und „jüngere Leute“ ansprechen sollte.

In Genf war der C 111-II vor 50 Jahren nicht nur als Aufsehen erregendes Ausstellungsstück zu erleben, sondern auch in Fahrt. Mercedes-Benz brachte zwei der insgesamt fünf geplanten Experimentalfahrzeuge mit zum Automobilsalon. Der Versuchswagen mit der internen Nummer 31 war der erste C 111-II und im Rahmen der Pressevorführung am 10. und 11. März 1970 auf dem Circuit de Monthoux bei Genf bei Demonstrationsfahrten live zu erleben.

Der C 111 war auch das weltweit erste Automobil, das von Grund auf am Computer konstruiert wurde. Die Ingenieure verwendeten dazu das Verfahren ESEM (Elastostatik-Element-Methode), eine bei Mercedes-Benz entwickelte Variante der Finite-Elemente-Methode (FEM). Die Digitaltechnik ermöglichte auch das Berechnen dynamischer Belastungen. Bei Mercedes-Benz ging man davon aus, dass so rund vier Monate Entwicklungszeit eingespart werden. Der hauseigene Dokumentationsfilm „Das Auto, das

aus dem Computer kam“ stellte diesen Entwicklungsfortschritt vor.

Im Dezember 1970 wurde einem C 111-II statt des Wankelmotors ein 3,5-Liter-V8-Hubkolbenmotor eingebaut. Dieses Fahrzeug befindet sich heute im Fundus Mercedes-Benz Classic und wird immer wieder einmal bei Oldtimer-Veranstaltungen vorgeführt. Ein anderes Einzelstück der unternehmenseigenen Fahrzeugsammlung ist ein C 111-II aus dem Jahr 1975: Seine Bodengruppe besteht aus einem Sandwich aus zwei nur wenige Millimeter dicken, glasfaserverstärkten Kunstharzschalen, die mit einer Polyurethan-Ausschäumung zu einem Kernverbund verschweißt sind.

Der C 111-II zeigte gegenüber seinem Vorgänger einige komfortable Details. Dafür setzte sich insbesondere Rudolf Uhlenhaut ein, Leiter der Mercedes-Benz Personenwagen-Entwicklung. Zusätzlich zum regulären Kofferraum wurden beispielsweise die Unterbringung eines Gepäckstücks auf dem Heckdeckel mit Spanngurten sowie der Skitransport vorgesehen. Uhlenhaut ließ den C 111-II auch einer praxisnahen „Butterprobe“ unterziehen: Dabei wurde während einer sportlichen Fahrt getestet, ob ein Päckchen Butter im Kofferraum – trotz dessen Isolierung gegen die Wärme des Verbrennungsantriebs – schmolz.

Heute ist der C 111-II wie auch sein Vorgänger im öffentlichen Bewusstsein ganz klar mit dem Orangemetallic-Farbtönen „Weißherbst“ verbunden. Zunächst wurden jedoch Ende der 1960er-Jahre auch eine Lackierung in „Zinnoberrot“ und ein Dekor mit Rallyestreifen angedacht. 1969 erschien der C 111 zunächst in einem weißen Effektlack und in Leuchtorange. Bis zur Premiere in Genf vor 50 Jahren setzte sich aber die Lackierung „Weißherbst“ als typische Farbe durch.

Die Entwicklung des Wankelmotor-Supersportwagens wurde bei Mercedes-Benz nicht weiter fortgesetzt. Dennoch entstanden auf seiner Basis die Rekordfahrzeuge C 111-II D (1976), C 111-III (1977) und C 111-IV (1979). (ampnet/jri)

Bilder zum Artikel



Mercedes-Benz C 111-II (1970).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-Benz C 111-II (1970).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-Benz C 111-II (1970).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-Benz C 111-II (1970).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-Benz C 111-II (1970).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-Benz C 111-II (1970).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-Benz C 111-II (1970).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-Benz C 111-II auf dem Genfer Automobilsalon 1970.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-Benz C 111-II auf dem Genfer Automobilsalon 1970.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-Benz C 111-II auf dem Genfer Automobilsalon 1970.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-Benz C 111-II auf dem Genfer Automobilsalon 1970.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-Benz C 111-II: Pressefahrvorführung am 10. und 11. März 1970 auf dem Circuit de Monthoux bei Genf.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-Benz C 111-II: Pressefahrvorführung am 10. und 11. März 1970 auf dem Circuit de Monthoux bei Genf.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-Benz C 111-II (1970).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-Benz C 111-II (1970).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-Benz C 111-II (1970).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Bundespräsident Walter Scheel besuchte am 30. Oktober 1974 die Daimler-Benz AG in Stuttgart. Vorstandsmitglied Prof. Dr. Hans Scherenberg (r.) fuhr mit ihm eine Versuchsrunde auf dem Untertürkheimer Testgelände im Mercedes-Benz C 111-II (1970).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



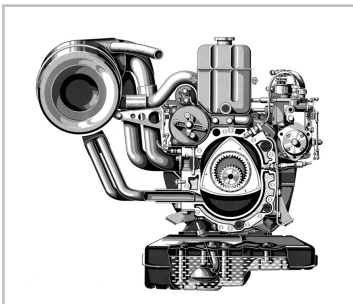
Mercedes-Benz C 111-II mit V8-Motor (1970).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



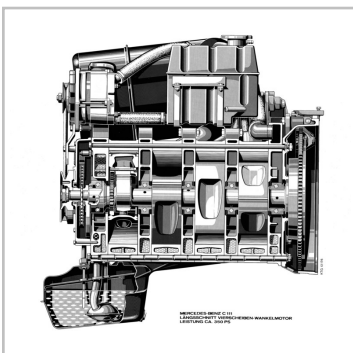
Mercedes-Benz C 111 (von links): die erste Version von 1969, die in Genf präsentierte zweite Version von 1970 und das Erprobungsfahrzeug „Hobel“.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



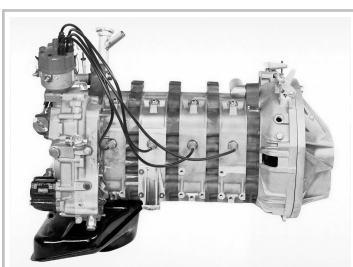
Vier-Scheiben-Wankelmotor des Mercedes-Benz C 111-II (1970).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



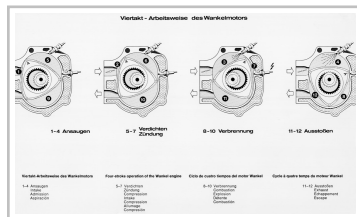
Vier-Scheiben-Wankelmotor des Mercedes-Benz C 111-II (1970).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Vier-Scheiben-Wankelmotor des Mercedes-Benz C 111-II (1970).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Vier-Scheiben-Wanklelmotor des Mercedes-Benz C 111-II (1970).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler