
Im Rückspiegel: Mercedes C 111 – vom Traumwagen zum Markenbotschafter

Von Walther Wuttke, cen

Im Autoquartett, einem Spiel, das noch ganz analog und ohne Bildschirm oder Wischen funktionierte, war er der absolute Hauptgewinn: Der Mercedes C 111 wurde 1969 auf der IAA in Frankfurt, damals noch eine Automesse, auf der Autos die Hauptrolle spielten und Fahrräder draußen bleiben mussten, vorgestellt und stürmte auf Anhieb auf die Wunschliste der Schönen und Reichen. Wenig später stand eine überarbeitete Version im März 1970 auf dem Genfer Automobilsalon und weckte noch mehr Begehrlichkeiten. Der persische Schah schickte damals seinen Botschafter nach Stuttgart, um sich ein Exemplar reservieren zu lassen.

Zwar bekam der Monarch keinen C 111, doch als Ausgleich für die Absage entstand in Zusammenarbeit mit Porsche ein Einsitzer für den Thronfolger, der im Oktober 1972 ausgeliefert wurde. Andere Zeitgenossen schickten ihre Bestellungen mit Blankoschecks, doch sie alle wurden enttäuscht. Der C 111 bleibt ein Versuchsträger und ein Markenbotschafter, der noch heute alle Blicke auf sich lenkt.

Angefangen hatte die Entwicklung mit einer neuen Motortechnologie, der damals so ziemlich alle Automobilhersteller verfielen. Dem von Felix Wankel erdachten Kreiskolbenmotor schien damals die Zukunft zu gehören, und deshalb erwarb auch Mercedes-Benz Ende der 1950er-Jahre eine Lizenz, um den neuen Antrieb neben den konventionellen Otto- und Dieselmotoren in die Modellpalette einzufügen. Während der Entwicklungsphase bewiesen die Stuttgarter vor allem eins: Geduld. Denn das auf den ersten Blick verlockend einfache Funktionsprinzip des Wankelmotors erwies sich alles andere als praxistauglich. 1976 wurde das Projekt Wankelmotor endgültig beendet.

Im Jahr 1971 sah die Situation noch vielversprechend aus. Geplant war damals der Einsatz des Antriebs in den SL-Modellen, der S-Klasse und der neuen Mittelklasse der Modellreihe W 123. Als Solist blieb am Ende der C 111, der, so eine Überlegung im Vorstand, möglicherweise an Kunden ausgeliefert werden könnte, „die der Öffentlichkeit bekannt sind“. Heute laufen derartige Persönlichkeiten als Influencer in den Budgets der Marketingabteilungen.

Seine Entwicklungslaufbahn begann der C 111 zunächst als C 101 und sollte helfen, „das Oma-Image“ der Marke abzustreifen. Erst kurz vor der IAA im September 1969 wurde die endgültige Typenbezeichnung gewählt, weil Mercedes nicht in die gleiche Falle laufen wollte wie Porsche mit dem 901, der zum 911 mutieren musste, nachdem Peugeot Einspruch eingelegt hatte. Die Null in der Mitte hatten sich die Franzosen schützen lassen. Die Euphorie in den Medien kannte nach dem Auftritt in Frankfurt (mit einer Motoratruppe unter der Haube) und ersten Testfahrten ausgewählter Journalisten auf dem Beifahrersitz keine Grenzen. Es gab damals keine Frage, ob Mercedes den Wankel-Sportwagen in Serie produzieren würde, sondern höchstens die Frage nach dem wann.

Trotz der deutlichen Aussagen, dass der C 111 als „rollendes Labor“ entwickelt wurde, kursierten abenteuerliche Gerüchte über einen Preis von 25.000 D-Mark in den Gazetten. Intern hatten die Preisentwickler bei Mercedes-Benz einen möglichen Preis von 50.000 bis 60.000 D-Mark errechnet. Auch diese Kalkulation sollte sich später als nicht realisierbar herausstellen, und so blieb dem C 111 nur die Rolle eines – allerdings äußerst erfolgreichen – Markenbotschafters, Versuchsträgers und Rekordwagens.

Daran konnte auch das begeisterte Urteil von Aufsichtsrat Friedrich Karl Flick nichts ändern. Für den milliardenschweren Mercedes-Aktionär war „der C 111 absolut

sensationell. Der C 111 stellt jedenfalls alles bisher Dagewesene in den Schatten.“ Allerdings bemängelte er den hohen Ölverbrauch, und „übrigens hat der Wagen eine recht starke Abgasfahne.“

Das Aus für eine Serienproduktion war beschlossen und verkündet, und eigentlich könnte die Geschichte des neben dem 300 SL aufregendsten Mercedes zu Ende sein. Im Allgemeinen verschwinden Studien wie der C 111 glanzlos von der automobilen Bühne oder werden sogar verschrottet. Doch der C 111 begann nun seine zweite Karriere. Zunächst als Markenbotschafter trat der Flügeltürer weltweit auf Messen auf und schaffte es so sogar bis nach Moskau und nach Ost-Berlin.

Irgendwann war dann auch die Zeit des Markenbotschafters abgelaufen, und die dritte und vierte Karriere des verhinderten Traumwagens konnte beginnen. Als Versuchsträger experimentierten die Stuttgarter Entwickler mit einem Kunststoff-Fahrwerk, das Bayer Leverkusen erdacht hatte, sich aber in Praxistests als nicht serientauglich erwies. Und schließlich, und erst damit endete die Laufbahn des C 111 endgültig, mutierte der Sportwagen zum Rekordfahrzeug und sendete die Botschaft, zu welchen Top-Leistungen die Stuttgarter Entwicklungsabteilung fähig war. Im süditalienischen Nardo fiel eine Bestleistung nach der anderen, und erst nachdem der C 111 auch diese Mission erfüllt hatte, wanderte er endgültig ins Museum.

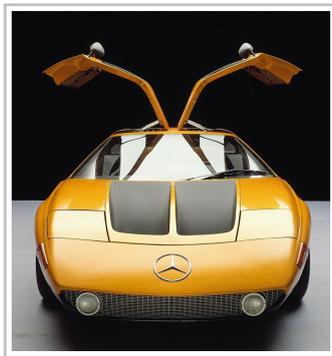
Während der Mercedes-Benz 300 SL von zahlreichen Autoren in Büchern verewigt wurde, kam der C111 bisher deutlich zu kurz. Diese Lücke haben jetzt die drei Autoren Joachim Hack, Wolfgang Kalbhenn und Gerhard Heidbrink geschlossen. Ausführlicher als von dem Trio ist kaum ein Modell vorgestellt worden. Erschienen ist das Buch im Motorbuch-Verlag (432 Seiten, 940 Bilder; 69 Euro). (aum/ww)

Bilder zum Artikel



Mercedes-Benz C 111-II (1970).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Im Mercedes-Benz C 111-I (1969, im Foto) und im C 111-II (1970) wird der Wankelmotor als Fahrzeugantrieb erprobt.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-Benz C 111-II (1970).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-Benz Forschungsfahrzeug C 111 aus dem Jahr 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



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: Pressefahrvorführung am 10. und 11. März 1970 auf dem Circuit de Monthoux bei Genf.

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 (1970).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



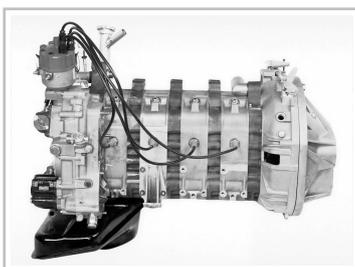
Bundespräsident Walter Scheel besuchte am 30. Oktober 1974 die Daimler-Benz AG in Stuttgart. Vorstandsmitglied Prof. Dr. Hans Scherenberg (r.) fuhr mit ihm eine Versuchsrunde auf dem Untertürkheimer Testgelände im Mercedes-Benz C 111-II (1970).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



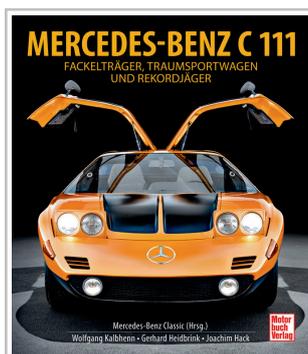
Auf 64-Stunden-Rekordfahrt: Der Mercedes-Benz C 111-II mit Dieselmotor auf der Hochgeschwindigkeitsbahn in Nardo, 1976. Auf dem Fahrersitz Hans Liebold, Leiter aller C 111 Projekte.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Mercedes-Benz



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

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



„Mercedes-Benz C 111 – Fackelträger, Traumsportwagen und Rekordjäger“ von Wolfgang Kalbhenn, Gerhard Heidbrink und Joachim Hack.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Motorbuch-Verlag