Mercedes C 111 – Ein Kindheitstraum …

Ich kann mich sehr gut an meinen ersten „Kontakt“ mit dem Mercedes C 111 erinnern. Das war in meiner Kindheit beim Auto Quartett. Ich weiß noch, dass mir das orangefarbene Flügeltüren-Coupé von Anfang an sehr gut gefiel. Was ich den technischen Daten aber nicht entnehmen konnte, das war die Funktion als Forschungsfahrzeug. Ebenfalls war mir damals nicht klar, dass dieses Modell über diverse technische Besonderheiten verfügte. Nicht zuletzt diese machen den C 111 zu einem „einzigartigen Superstar der Automobilgeschichte“. Wodurch er sich auch die heute beginnende Sonderausstellung „C 111 – zeitlos und visionär“ im Mercedes-Benz Museum in Stuttgart mehr als verdient hat.

Die Geschichte des Mercedes C 111 beginnt 1969 als „hoch innovatives Forschungsfahrzeug zur Erprobung von Wankelmotor und neuartigen Leichtbau-Werkstoffen“. Für große Aufmerksamkeit sorgte das Modell durch sein bis heute faszinierendes Design, die Ende der 1970er-Jahre erzielten Geschwindigkeitsrekorde sowie seine innovative Technik. Denn das Coupé faszinierte durch den Einsatz von „für die Automobilproduktion neuen Werkstoffen wie glasfaserverstärktem Kunststoff (GFK) und neuen Fügetechniken wie der Verbindung aus Kleben und Nieten“. Zudem besitzt es einen Wankelmotor: zunächst mit drei Scheiben, 280 PS und 260 km/h Höchstgeschwindigkeit (1969 im C 111-I), dann im Zuge einer Weiterentwicklung mit vier Scheiben, 350 PS und einer V-max von 300 km/h (1970 im C 111-II). Die zweite Karriere des C 111 wird dagegen ab Mitte der 1970er-Jahre von „spektakulären Rekordfahrten“ geprägt. Zunächst 1976 mit dem C 111-IID, „in dem statt eines Rotationskolbenmotors ein Dreiliter-Fünfzylinder-Dieselmotor mit 190 PS mit Abgas-Turbolader arbeitet“; alleine 16 Geschwindigkeitsrekorde stellt dieses 260 km/h schnelle Modell auf.

Weitere neun Weltrekorde gehen zwei Jahre später auf das Konto des C 111-III. Gegenüber dem ursprünglichen C 111 unterscheidet sich dieser durch seine aerodynamisch konsequent optimierte Karosserie – der cW-Wert beträgt lediglich 0,183. Der Reihenfünfzylinder-Turbodiesel leistet nun 230 PS, die Höchstgeschwindigkeit liegt bei beeindruckenden 325 km/h. Den Abschluss der Entwicklungsreihe markierte der C 111 IV, mit dem die Stuttgarter den phänomenalen Rundstreckenrekord von 403,978 km/h aufstellten. Dabei kam jedoch kein Diesel mehr zum Einsatz, sondern ein V8-Motor mit zwei Turboladern, 4,8 Liter Hubraum, 500 PS und einer V-Max von 405 km/h (!). 1991 fand der C 111 noch im C 112 einen Nachfolger. Das Experimentalfahrzeug, in dem insbesondere Lösungen für die aktive Sicherheit erprobt wurden, ist ebenfalls auf der IAA vorgestellt worden und begeisterte die Öffentlichkeit genauso wie sein Vorgänger. Doch in Serie wurde auch der C 112 nie gebaut.

Allen, die (spätestens) jetzt auf den C 111 neugierig wurden, kann man die bis zum 15. November 2015 laufende Sonderausstellung im Mercedes-Benz Museum empfehlen. Dort werden insgesamt neun Fahrzeugexponate – darunter jeweils zwei Exemplare der beiden Ur-Typen des C 111 – präsentiert, die den „historischen Bogen schlagen, in dem die ganze Vielfalt der C 111-Geschichte lebendig wird“. Schließlich dokumentiert die Sonderausstellung „ein einzigartiges Kapitel der Marken-, Forschungs- und Innovationsgeschichte von Mercedes-Benz“ und inszeniert die „Auto-Biografie des C 111 mit originalen Fahrzeugen der Unternehmenssammlung im Kontext authentischer Exponate aus Zeitgeschichte, Design und Kunst“. Vor allem aber war der C 111 „nicht nur ein technisch wegweisender Versuchsträger für den Rotationskolbenantrieb und für neue Werkstoffe, sondern setzte zugleich Maßstäbe mit seinem ästhetisch visionären Design“.

Bildquelle: Mercedes