Mercedes-Benz Classic

Informacja prasowa
19 listopada 2026 r.

Legendarny supersamochód Mercedes-Benz C 111 po raz pierwszy trafia na sprzedaż, aby wesprzeć dalszy rozwój Muzeum Mercedes-Benz

- W pełni sprawny, oryginalny egzemplarz z czterowirnikowym silnikiem Wankla o mocy 257 kW (350 KM)
- Aukcja odbędzie się 3 lutego 2027 r. w Luwrze, we współpracy z domem aukcyjnym RM Sotheby's, równolegle z paryskimi targami Rétromobile
- Dochód z aukcji zostanie przeznaczony na przyszły rozwój Muzeum Mercedes-Benz w Stuttgarcie oraz udostępnienie jego zbiorów w cyfrowej formie na całym świecie

Stuttgart. Mercedes-Benz AG wystawia na aukcję wyjątkowy model C 111-II, wyposażony w oryginalny, czterowirnikowy silnik Wankla o pojemności 2,4 litra. Licytacja, prowadzona przez dom aukcyjny RM Sotheby's, odbędzie się 3 lutego 2027 r. w paryskim Luwrze. To pierwszy przypadek w historii, kiedy producent wystawia na sprzedaż C 111 – samochód, który dotychczas był nieosiągalny dla kolekcjonerów. Drugiej takiej oferty nie będzie przez co najmniej 25 lat: Mercedes-Benz umownie zobowiązał się, że w ciągu najbliższego ćwierćwiecza nie sprzeda żadnego kolejnego egzemplarza C 111. Środki uzyskane z aukcji zasilą projekt Muzeum Mercedes-Benz 2.0.

C 111 to jeden z najbardziej fascynujących modeli w historii marki spod znaku trójramiennej gwiazdy. Po raz pierwszy pokazany podczas międzynarodowego salonu samochodowego (IAA) we Frankfurcie nad Menem w 1969 roku, reprezentował on wizję przeniesienia rozwiązań konstrukcyjnych i innowacji technicznych znanych z legendarnego 300 SL (W 198) w nową epokę. Samochód nigdy nie trafił jednak do seryjnej produkcji. Łącznie zbudowano zaledwie 17 prototypów C 111.

„Mówi się, że potencjalni nabywcy wysyłali nawet do Stuttgartu czeki in blanco. Mimo to Mercedes-Benz nigdy nie sprzedał ani jednego egzemplarza C 111. Od tamtej pory pragnienie posiadania jednego z tych niezwykłych pojazdów wielokrotnie dawało o sobie znać. Fascynacja C 111 trwa do dziś i wciąż stanowi dla nas źródło inspiracji – czego dowodem jest koncept Vision One-Eleven. Teraz otwieramy nowy rozdział: po raz pierwszy przekazujemy jeden z egzemplarzy z naszej kolekcji w nowe ręce. W ten sposób podkreślamy wyjątkową wartość dziedzictwa naszej marki, a uzyskane środki zainwestujemy w przyszłość Muzeum Mercedes-Benz".

Marcus Breitschwerdt, dyrektor generalny Mercedes-Benz Heritage GmbH

Mercedes-Benz AG | Mercedesstraße 120, 70372 Stuttgart, Niemcy | telefon +49 711 17 0 | dialog@mercedes-benz.com | www.mercedes-benz.com

Mercedes-Benz AG | Siedziba i Sąd Rejestrowy: Stuttgart, nr w Rej. Handl.: 762873
Prezes Rady Nadzorczej: Martin Brudermüller
Zarząd: Ola Källenius, prezes; Jörg Burzer, Mathias Geisen, Olaf Schick, Michael Schiebe, Britta Seeger, Oliver Thöne, Harald Wilhelm

Dochód z aukcji wesprze przyszłość firmowego muzeum

Celem projektu Muzeum Mercedes-Benz 2.0 jest przybliżenie wyjątkowego dziedzictwa marki spod znaku gwiazdy przyszłym pokoleniom oraz udostępnienie go odbiorcom na całym świecie. W tym celu producent luksusowych samochodów nieustannie rozwija zarówno stuttgarcki obiekt, jak i swoją wirtualną ofertę. Kluczowym elementem jest cyfrowy bliźniak muzeum. Dzięki niemu zwiedzanie stanie się możliwe niezależnie od fizycznej lokalizacji, zapewniając lepszy dostęp do dziedzictwa Mercedes-Benz odbiorcom z całego świata. Cyfrowy bliźniak powstaje we współpracy z organizacją The Classic Car Trust (TCCT) oraz jej cyfrową platformą – Roarington.

„Dzięki projektowi Muzeum Mercedes-Benz 2.0 konsekwentnie wprowadzamy nasze muzeum na wyższy poziom. Nieustannie piszemy historię naszej firmy i marki, tworząc nowe formy ekspozycji i przestrzeń dla tematów szczególnie interesujących naszych gości – od youngtimerów po najnowsze innowacje. A za sprawą cyfrowego bliźniaka otworzymy muzeum na cały świat; zwiedzający będą mogli poznać nasze eksponaty w interaktywny sposób. Pierwsze efekty będą widoczne już w 2027 roku”.

Bettina Haussmann, dyrektor Muzeum Mercedes-Benz

Być może najsłynniejszy Mercedes-Benz C 111-II trafi na aukcję w lutym 2027 roku

Na aukcję trafi trzeci w historii wyprodukowany egzemplarz modelu C 111-II, figurujący w kolekcji Mercedes-Benz pod oznaczeniem „Car 33” (samochód nr 33; numer ten ma znaczenie wyłącznie wewnętrzne). Pojazd powstawał od marca 1970 roku; otrzymał lakier w odcieniu Weißherbst, a jego wnętrze wyposażono w sportowe fotele z tapicerką w szaro-białą pepitkę, czteroramienną bezpieczną kierownicę oraz pionowo zamontowane radio Becker Europa. Kontakt z nawierzchnią zapewniają pochodzące z epoki felgi z lekkiego stopu, w rozmiarze 8×15 cali; w latach 70. na torach wyścigowych używano szerszych obręczy z magnezu o wymiarach 10×15 oraz 13×15 cali. Aukcja obejmuje oba komplety. Ze względu na wiek i stan techniczny magnezowe felgi nadają się obecnie wyłącznie do celów ekspozycyjnych.

W sierpniu 1970 roku w centralnej części pojazdu zamontowano czterowirnikowy silnik Wankla typu M 950 W 48 o pojemności 2,4 litra i mocy 257 kW (350 KM). Z tą jednostką ważący zaledwie 1240 kilogramów supersamochód mógł osiągnąć prędkość do 300 km/h. Egzemplarz C 111-II o numerze rejestracyjnym S-Y 6200 wszedł w skład floty testowej. Wykorzystywano go m.in. do testowania elementu układu paliwowego zapewniającego równomierne opróżnianie obu bocznych zbiorników paliwa (o łącznej pojemności 116 litrów), prowadzenia pomiarów temperatury w tylnym bagażniku oraz przeprowadzania jazd testowych na torze Hockenheimring. W tylnym bagażniku zamontowano wyjmowany wkład. W tamtym okresie testowano również układ zapobiegający blokowaniu kół podczas hamowania (ABS) – obecnie jest on jednak nieaktywny.

Już na wczesnym etapie samochód stał się wizytówką projektu C 111: egzemplarz nr 33 pojawił się na łamach pierwszego wydania niemieckiej edycji magazynu „Playboy”, opublikowanego w 1972 roku. Rok wcześniej to właśnie ten egzemplarz posłużył do zaprezentowania projektu C 111 słynnemu dyrygentowi Herbertowi von Karajanowi na torze testowym w Stuttgarcie. W 1975 roku samochód trafił do firmowej kolekcji. Po otwarciu Muzeum Mercedes-Benz w 2006 roku był prezentowany w sekcji „Fascynacja designem”.

W 2024 roku w centrum Mercedes-Benz Classic Center w Fellbach egzemplarz nr 33 przeszedł staranną renowację, która przywróciła mu zdolność do jazdy. Świadomie zachowano oryginalną patynę nadwozia i wnętrza, a jednocześnie gruntownie odnowiono układ napędowy i zamontowano system gaśniczy w komorze silnika. Jeszcze w tym samym roku samochód zaprezentowano na słynnym trawniku podczas konkursu elegancji Pebble Beach Concours d’Elegance, w ramach specjalnej wystawy poświęconej konceptom i prototypom z nadwoziem w kształcie klina. W momencie wykonywania zdjęć w październiku 2026 roku licznik przebiegu C 111-II wskazywał zaledwie 24 766 kilometrów.

Zdjęcia oraz materiały wideo dotyczące C 111-II (egzemplarz nr 33) i projektu Muzeum Mercedes-Benz 2.0 dostępne są pod adresem:
https://go.mercedes-benz.com/c111content

Aukcja w paryskim Luwrze prowadzona przez dom aukcyjny RM Sotheby's
Mercedes-Benz powierzył sprzedaż renomowanemu domowi aukcyjnemu RM Sotheby's, kontynuując tym samym długotrwałą i owocną współpracę. W 2022 roku właśnie za jego pośrednictwem sprzedano model 300 SLR Uhlenhaut Coupé, który zmienił właściciela za rekordową kwotę 135 milionów euro, a w 2025 roku – bolid W 196 R Streamliner, pochodzący z kolekcji muzeum Indianapolis Motor Speedway, za 51 155 000 euro. Obie aukcje odbyły się w Muzeum Mercedes-Benz w Stuttgarcie.

„Od wielu lat łączą nas z Mercedes-Benz znakomite relacje, dzięki którym wprowadziliśmy na rynek jedne z najbardziej niezwykłych samochodów na świecie. C 111 stanowi prawdziwy kamień milowy w historii motoryzacji. To ucieleśnienie innowacyjności i wizjonerskiego podejścia Mercedes-Benz. Okazje do nabycia samochodu o tak ogromnym znaczeniu zdarzają się niezwykle rzadko; jesteśmy dumni, że możemy kontynuować naszą wspaniałą współpracę".

Rob Myers, prezes i dyrektor generalny RM Sotheby's

Licytacja odbędzie się 3 lutego 2027 roku w kompleksie Les Salles du Carrousel w paryskim Luwrze, równolegle z prestiżowymi międzynarodowymi targami Rétromobile Paris. W aukcji będzie można wziąć udział osobiście lub telefonicznie, po wcześniejszej rejestracji.

Zainteresowani nabywcy mogą już teraz zapoznać się ze szczegółowymi warunkami uczestnictwa, procesem rejestracji oferentów oraz możliwościami wcześniejszych oględzin pojazdu na stronie internetowej Mercedes-Benz Classic Center.

Link do strony poświęconej modelowi C 111 w serwisie Mercedes-Benz Classic Center: www.mercedes-benz.com/c111

Drzwi typu „skrzydła mewy" – nawiązanie do tradycji
Futurystyczny supersamochód C 111 został zaprezentowany podczas targów IAA we wrześniu 1969 roku. Jego charakterystyczne drzwi, otwierane do góry w stylu „skrzydeł mewy" (ang. gullwing), nawiązują do legendarnego modelu 300 SL Coupé (W 198), który w 1954 roku wyznaczył nowe standardy motoryzacyjnej inżynierii. Historia C 111 to opowieść o supersamochodzie, który miał potencjał do produkcji seryjnej, a jednocześnie służył jako pojazd eksperymentalny do testowania nowych technologii.

Już pierwsza generacja C 111 wyprzedzała swoje czasy – z centralnie umieszczonym silnikiem, nadwoziem wykonanym z tworzywa sztucznego wzmocnionego włóknem szklanym oraz silnikiem Wankla, wówczas uznawanym za szczytowe osiągnięcie techniki. W porównaniu z konwencjonalnymi silnikami tłokowymi jednostka z obrotowym tłokiem oferowała wysoką moc przy zachowaniu kompaktowej konstrukcji, niskiej masy oraz wyjątkowo płynnej pracy. W 1970 roku, podczas salonu samochodowego w Genewie, zaprezentowano radykalnie przeprojektowany model C 111-II, wyposażony w mocniejszy, czterowirnikowy silnik Wankla o pojemności 2,4 litra i mocy 257 kW (350 KM). Przy masie własnej wynoszącej zaledwie 1240 kilogramów C 111-II oferował osiągi, które jak na tamte czasy były wręcz oszałamiające: prędkość maksymalna sięgająca 300 km/h oraz przyspieszenie od 0 do 100 km/h w zaledwie 4,8 sekundy stanowiły jedne z najbardziej spektakularnych parametrów w ówczesnej inżynierii motoryzacyjnej.

Futurystyczna, klinowata sylwetka, lakier w odcieniu Weißherbst oraz niezwykłe rozwiązania techniczne uczyniły z C 111 jedną z ikon Mercedesa. Mimo ogromnego zainteresowania publiczności model ten nigdy nie trafił do seryjnej produkcji. Szanse wprowadzenia go na rynek przekreśliły nowe normy emisji spalin, wysokie

koszty produkcji oraz kryzys naftowy z 1973 roku. W rezultacie C 111 do dziś pozostaje jednym z wielkich niespełnionych marzeń w historii motoryzacji.

Nawet po podjęciu decyzji o rezygnacji z seryjnej produkcji Mercedes-Benz kontynuował pisanie historii C 111. Wersja C 111-II D, wyposażona w pięciocylindrowy turbodoładowany silnik wysokoprężny OM 617 A, w 1976 roku ustanowiła łącznie 16 rekordów, w tym trzy rekordy świata. Na dystansie 10 000 mil pojazd osiągnął średnią prędkość 251,798 km/h. Turbodiesel służył również do napędu kolejnego udanego wcielenia modelu – C 111-III z 1978 roku.

W 1979 roku jeszcze szybsza okazała się ostateczna wersja C 111-IV, napędzana silnikiem V8 biturbo o mocy 368 kW (500 KM): na torze do jazdy z wysokimi prędkościami we włoskim Nardò ustanowiła kolejny rekord świata, osiągając prędkość 403,978 km/h.

Łącznie Mercedes-Benz C 111 powstał w 17 egzemplarzach. Jeden z nich wykorzystano do testów zderzeniowych, a trzy inne rozebrano w latach 70. XX wieku. Obecnie w kolekcji Mercedes-Benz znajduje się 13 sztuk różnych wariantów modelu. Do dziś żaden z nich nie przestał być własnością firmy.

Zestawienie wszystkich zbudowanych egzemplarzy C 111

Nr	Model	Kolor	Ukończenie	Pierwszy silnik	Komentarze
21	„Hobel” (z niem. hebel)	Biały, później pomarańczowy	04/1969	Trzywirnikowy silnik Wankla M 950	Pierwszy prototyp z tymczasowym nadwoziem
22	C 111-I	Perłowa biel, później Weißherbst	07/1969	Trzywirnikowy silnik Wankla M 950	Pierwszy „właściwy” C 111; w lipcu 1970 r. otrzymał silnik czterowirnikowy
23	C 111-I	Perłowa biel, później Weißherbst	08/1969	Trzywirnikowy silnik Wankla M 950	W czerwcu 1970 r. otrzymał silnik czterowirnikowy
24	C 111-I	Perłowa biel	08/1969	Trzywirnikowy silnik Wankla M 950	Testy zderzenia bocznego w czerwcu 1970 r.
25	C 111-I	Weißherbst	08/1969	Makieta silnika	Egzemplarz wystawowy na targi IAA; w lipcu 1970 r. wyposażony w silnik V8 typu M 117, a w kwietniu 1972 r. – w czterowirnikowy silnik Wankla
26	C 111-I	Perłowa biel, później Weißherbst	09/1969	Czterowirnikowy silnik Wankla M 950	Pierwszy egzemplarz C 111 z czterowirnikowym silnikiem Wankla
31	C 111-II	Weißherbst	03/1970	Czterowirnikowy silnik Wankla M 950	Pierwszy egzemplarz C 111-II; w latach 1975/76 przebudowany na samochód do prób bicia rekordów z silnikiem Diesla; próba bicia rekordu w Nardò w czerwcu 1976 r.
32	C 111-II	Weißherbst	03/1970	Makieta silnika	Egzemplarz wystawowy na międzynarodowy salon samochodowy w Genewie

24 a	C 111-II	Weißherbst	07/1970	Trzywirnikowy silnik Wankla M 950	Następca egzemplarza nr 24, zbudowany zgodnie ze specyfikacją C 111-II; wykorzystywany do testów nadwozia i wyposażony w trzywirnikowy silnik Wankla; w 1973 roku otrzymał czterowirnikowy silnik Wankla
33	C 111-II	Weißherbst	08/1970	Czterowirnikowy silnik Wankla M 950	Drugi egzemplarz C 111-II w testowej flocie wyposażony w czterowirnikowy silnik Wankla
34	C 111-II	Weißherbst	10/1970	Czterowirnikowy silnik Wankla M 950	Trzeci egzemplarz C 111-II w testowej flocie wyposażony w czterowirnikowy silnik Wankla
35	C 111-II	Weißherbst	12/1970	Benzynowy silnik V8 M 116	Ostatni egzemplarz C 111-II z pierwotnej serii; w maju 1972 r. otrzymał czterowirnikowy silnik Wankla, a w latach 2013–2014 ponownie wyposażono go w jednostkę V8 M 116
36	C 111-II	Weißherbst	07/1975	Czterowirnikowy silnik Wankla M 950	Pierwszy egzemplarz C 111 z podłogą wykonaną z tworzywa sztucznego
37	C 111-II	Weißherbst	10/1975	Pięciocylindrowy turbodiesel OM 617 A	Drugi egzemplarz C 111 z podłogą wykonaną z tworzywa sztucznego; pierwotnie przeznaczony do prób bicia rekordów z silnikiem Diesla, jednak nigdy nie został wykorzystany do tego celu
41	C 111-III	Srebrny metalik	10/1977	Pięciocylindrowy turbodiesel OM 617 A	Udział w próbach bicia rekordów w Nardò w kwietniu 1978 r.; pod koniec 1978 r. przebudowany na C 111-IV; kolejna próba bicia rekordów w Nardò w maju 1979 r.
42	C 111-III	Srebrny metalik	02/1978	Pięciocylindrowy turbodiesel OM 617 A	Próba bicia rekordów w Nardò w kwietniu 1978 r.
43	C 111-III	Srebrny metalik	07/1978	Makieta silnika	Wystawowy egzemplarz C 111-III

Dane techniczne: C 111-II, egzemplarz nr 33, stan na 1970 r.

Model	C 111-II
Rok produkcji	1970
Numer wewnętrzny	33
Silnik	Czterowirnikowy silnik Wankla
Typ silnika	M 950 W 48

Paliwo	Benzyna wysokooktanowa (premium)
Pojemność skokowa (cm³)	2400 (odpowiednik silnika tłokowego o pojemności 4800 cm³)
Moc (kW/KM) przy prędkości obrotowej (obr./min)	257 kW (350 KM) przy 7700 obr./min
Moment obrotowy (mkg/Nm) przy prędkości obrotowej (obr./min)	40 mkg / 392 Nm przy 4000–5500 obr./min
Stopień sprężania	9,3:1
Masa silnika (kg)	217
Sprzęgło	Dwutarczowe, Fichtel & Sachs MF 215/2
Skrzynia biegów	5-biegowa, manualna, ZF DS-25/1
Przełożenia: 1./2./3./4./5./wsteczny	2,857/1,72/1,21/0,92/0,705/2,86
Przełożenie główne	4,22
Całkowite przełożenie na 5. biegu	2,975
Obręcze (drogowe)	8 J × 15 H, ET 20
Obręcze (torowe, przód/tył)	10 × 15 H, ET 0 / 13 × 15 H, ET 30
Opony (drogowe)	215/70 VR15 90W TL Michelin XWX
Opony (torowe, przód/tył)	430/1160 × 15 / 530/1360 × 15 Dunlop CR82 Comp 204 Racing
Pojemność zbiorników paliwa (l)	116
Prędkość maksymalna (km/h)	300
Przyspieszenie 0–100 km/h (s)	4,8
Zużycie paliwa (l/100 km)	brak danych
Rozstaw osi (mm)	2620
Rozstaw kół (przód/tył; mm)	1410/1405
Rozstaw kół z oponami drogowymi (przód/tył; mm)	1445/1390
Długość × szerokość × wysokość (mm)	4440 × 1825 × 1120
Masa własna (kg)	1240

Mercedes-Benz Classic w mediach społecznościowych:
https://www.instagram.com/mercedesbenzmuseum
https://www.facebook.com/mercedesbenzmuseum

Kontakt dla mediów:
Błażej Buliński, PR Manager Mercedes-Benz Cars, Mercedes-Benz Polska
tel. +48 666 977 403, e-mail: blazej.bulinski@mercedes-benz.com
https://media.mercedes-benz.pl/

Jubileuszowy rok Mercedes-Benz – „140 lat innowacji”
Odkąd w 1886 roku Carl Benz złożył wniosek patentowy na swojego trójkołowca, a niedługo później Gottlieb Daimler zbudował pierwszy zmotoryzowany powóz, Mercedes-Benz nieustannie rozwija kolejne pionierskie rozwiązania i dąży do tworzenia najbardziej pożądanych samochodów świata. Ta ambicja napędza każdą kolejną innowację – od pierwszych automobili po największą w historii firmy ofensywę modelową, która

właśnie trwa. Dzięki pasji do przełomowych osiągnięć i doskonałości oraz nieprzerwanemu zaangażowaniu w obsługę klienta marka konsekwentnie kształtuje przyszłość mobilności. Rezultat wykracza daleko poza osiągnięcia inżynieryjne – tworzy niepowtarzalne uczucie, które towarzyszy wszystkiemu, co robi Mercedes-Benz: „Welcome home".

Mercedes-Benz świętuje w tym roku 140 lat innowacji: trzy nowe limuzyny Klasy S wyruszyły w transkontynentalną podróż i w ramach trasy „140 Years. 140 Places" (z ang. 140 lat, 140 miejsc) odwiedziły 140 miejsc na całym świecie. Inspiracją dla kolejnych przystanków były technologie, dziedzictwo, pionierski duch oraz globalna obecność marki, a limuzynom towarzyszyli po drodze klienci, fani i pracownicy firmy. Obchody zwieńczył wielki finał – „powrót do domu", czyli do Muzeum Mercedes-Benz. Najciekawsze momenty tej wyprawy można znaleźć na stronie „140 Years of Innovation | Mercedes-Benz Media".

Zapytania: e-mailowo classic@mercedes-benz.com lub online www.mercedes-benz.com/classic

Mercedes-Benz Heritage GmbH
„Dziedzictwo tworzy przyszłość" – kierując się tą naczelną zasadą, Mercedes-Benz Heritage GmbH, spółka w całości należąca do Mercedes-Benz Group AG, odpowiada za całokształt historycznych zagadnień związanych z marką spod znaku trójramiennej gwiazdy. Swoje zadania realizuje poprzez różne działy. Muzeum Mercedes-Benz w Stuttgarcie jest jednym z najbardziej znanych i popularnych muzeów motoryzacji na świecie. W kompleksowy sposób prezentuje fascynującą historię samochodu od momentu jego wynalezienia w 1886 roku, przybliżając dzieje marki szerokiej rzeszy odbiorców. Do innych historycznych lokalizacji istotnych dla marki należą: miejsce pamięci Gottlieba Daimlera w Stuttgarcie-Bad Cannstatt, rodzinny dom Daimlera w Schorndorfie oraz dom Carla Benza w Ladenburgu. Mercedes-Benz Classic Center w Fellbach stanowi centrum kompetencyjne dla klasycznych samochodów z gwiazdą. Zatrudnieni tam eksperci zajmują się nie tylko sprzedażą ekskluzywnych zabytkowych aut, ale również ich serwisowaniem i renowacją. Centrum jest także głównym punktem kontaktowym w sprawie zakupu oryginalnych części zamiennych. Dzięki dostępowi do archiwów, gdzie przechowywana jest dokumentacja pojazdów oraz liczne świadectwa historii firmy i marki, Mercedes-Benz Heritage GmbH dysponuje unikalną w skali światowej bazą wiedzy. Aby ożywić wyjątkową historię marki, Mercedes-Benz Heritage GmbH bierze też udział w wielu renomowanych wydarzeniach i targach poświęconych zabytkowej motoryzacji na całym świecie. W tym celu wykorzystuje pojazdy ze swojej kolekcji, liczącej ponad 1000 egzemplarzy. Oprócz popularyzacji historii marki istotnym elementem tych działań jest wymiana doświadczeń z uznanymi klubami miłośników Mercedes-Benz oraz szeroko pojętą społecznością właścicieli klasycznych „gwiazd".