



Mercedes-Benz

Mercedes-Benz C 111-II: 50. rocznica genewskiej premiery z 1970 roku

Informacja prasowa

27 marca 2020 r.

- **Samochód marzeń i pojazd eksperymentalny z czterowirnikowym silnikiem Wankla**
- **Zaprezentowany podczas salonu samochodowego w Genewie, w dniach 12-22 marca 1970 r.**
- **Futurystyczny, kultowy pojazd wzbudził nie lada zainteresowanie, ale nie trafił do seryjnej produkcji**
- **Wiosną 2020 r. pojawi się nowa książka o C 111, z mnóstwem niepublikowanych dotąd informacji**

Stuttgart. Fascynująca ikona wśród aut sportowych i ulubieniec mediów, a przy okazji jeżdżące laboratorium do testowania silnika Wankla i nowych rozwiązań technicznych oraz legendarny rekordzista – a to jeszcze nie wszystko. Po prostu Mercedes-Benz C 111. Drugi etap rozwoju, model C 111-II, z czterowirnikową (4x 602 cm³) odmianą silnika M 950 F o mocy 257 kW (350 KM) obchodzi w tym roku okrągłe urodziny.

Premiera: supersportowy wóz zadebiutował 50 lat temu, podczas 40. salonu samochodowego w Genewie, w dniach 12-22 marca 1970 r. Nowy pojazd, o wysokości zaledwie 112 cm, z unoszonymi drzwiami i 262-centymetrowym rozstawem osi, otrzymał karoserię wykonaną z tworzywa sztucznego wzmocnionego włóknem szklanym (GFRP), przykręconą do stalowej ramy. Jego maksymalna prędkość wynosiła 300 km/h. Do dziś Mercedes-Benz C 111-II, ze swoim charakterystycznym lakierem Weissherbst, pozostaje

publiczną atrakcją – można go zobaczyć w sekcji technicznej Muzeum Mercedes-Benz.

Dalszy etap rozwoju: C 111-II powstał na bazie C 111, zaprezentowanego jesienią 1969 r. Pod względem technicznym wyróżnia go przede wszystkim czterowirnikowy, prawdziwie sportowy silnik Wankla. Dział designu pod nadzorem Bruno Sacco i Josefa Gallitzendörfera rozpoczął prace nad samochodem latem 1969 r. W porównaniu do poprzednika projektanci poprawili pole widzenia kierowcy, modyfikując błotniki, dach i pokrywę bagażnika. Dopracowano również aerodynamikę: pomiar w tunelu aerodynamicznym wykazał, że w porównaniu do C 111 opór powietrza zmalał o 8%. Wnętrze C 111-II robiło wrażenie nowoczesną estetyką. Przydatność samochodu na co dzień podkreślało miejsce na jedną dużą i dwie małe walizki z zestawu sygnowanego przez Mercedes-Benz.

Samochód marzeń: C 111 od samego początku stanowił nie lada atrakcję. W rezultacie sprawdził się plan ustanowiony przez zarząd ówczesnej firmy Daimler-Benz AG: 20 maja 1969 r. jego członkowie postanowili, że C 111 zostanie zaprezentowany publiczności jako samochód marzeń, podczas wystawy we Frankfurcie nad Menem, w dniach 11-21 września 1969 r. Po sensacyjnym debiucie C 111 uczestniczył w wielu innych targach i wystawach: w Paryżu, Londynie, Turynie, Wiedniu, Essen, Brukseli oraz Chicago. Później przyszedł czas na premierę ewolucyjnej wersji C 111-II, w marcu 1970 r. w Genewie.

Czeki in blanco: zamożni miłośnicy samochodów aut byli gotowi zapłacić znaczące sumy za C 111. Na przykład w Londynie w 1969 r. entuzjasta motoryzacji zaproponował zapłacenie za niego nawet pół miliona marek niemieckich. W ciągu kolejnym miesiący czek in blanco trafiły nawet do Stuttgartu. Jednak producent nie pozostawił wątpliwości, że ten eksperymentalny prototyp nie był na sprzedaż. Początkowo pojazd, który później otrzymał nazwę C 111 (i wewnątrz oznaczenie kodowe C 101), był pomyślany dla zupełnie innej grupy docelowej: w 1963 r. rozważano zamontowanie silnika Wankla w „małym, niedrogim samochodzie sportowym”, pozycjonowanym poniżej „Pagody” SL (W 113). Bardziej szczegółowo strategię tę zdefiniowano w 1968 r. – jako „mały, sportowy wóz” bez szczególnego wyposażenia z zakresu komfortu, nadający się również do udziału w sporcie motorowym i skierowany do „młodych ludzi”.

Wrażenia z jazdy: 50 lat temu goście salonu nie tylko podziwiali C 111-II jako główną atrakcję wystawy w Genewie, ale widzieli go także w ruchu – Mercedes-Benz przywiózł do Szwajcarii dwa z pięciu planowanych egzemplarzy drugiej serii. Prototyp o numerze wewnętrznym 31, a tym samym pierwszy zbudowany C 111-II, można było zobaczyć podczas prezentacji prasowej i próbnych jazd testowych w dniach 10-11 marca 1970 r. na torze Circuit de Monthoux pod Genewą.

Cyfrowy świat: nie tylko rysy karoserii C 111 były futurystyczne. To pierwszy na świecie pojazd, który został w całości zaprojektowany na komputerze. Jego twórcy wykorzystali metodę ESEM (metoda elementów elastostatycznych), opracowany w Mercedes-Benz wariant metody elementów skończonych

(FEM). Cyfrowa technika pozwoliła nawet na obliczenie obciążeń dynamicznych. Mercedes-Benz szacuje, że dzięki tej metodzie okres projektowania został skrócony o około 4 miesiące. Innowację dokumentuje firmowy film pt. „Das Auto, das aus dem Computer kam” (z niem. samochód z komputera; do [zobaczenia na YouTube](#)).

V8 zamiast silnika Wankla: w grudniu 1970 r. C 111-II zamiast silnika Wankla otrzymał 3,5-litrowy silnik V8 Mercedesa. Należący do Mercedes-Benz Classic pojazd sprawia, że C 111 „żyje” do dziś – i wciąż przyciąga uwagę na imprezach poświęconych klasycznej motoryzacji. Kolejny wyjątkowy egzemplarz, stanowiący część kolekcji firmowych aut, to C 111-II z 1975 r.: jego podłoga ma „kanapkową” konstrukcję, z dwiema powłokami wykonanymi z żywicy syntetycznej wzmocnionej włóknem szklanym o grubości zaledwie kilku milimetrów, które tworzą bazową strukturę z udziałem pianki poliuretanowej.

Test masła i miejsce na narty: w porównaniu ze swoim poprzednikiem C 111-II szczylił się wieloma rozwiązaniami z zakresu komfortu. Miało to szczególne znaczenie dla Rudolfa Uhlenhauta, kierownika działu rozwoju osobowych Mercedesów. Oprócz zwykłego bagażnika pojazd zapewniał dodatkowe miejsce na bagaż na pokrywie bagażnika (z mocowaniem pasami), a także umożliwiał transport nart. Co więcej, Uhlenhaut poddał C 111-II praktycznemu „testowi masła”, w ramach którego ustalano, czy podczas szybkiej jazdy umieszczona w bagażniku kostka masła ulegnie roztopieniu pomimo środków chroniących przestrzeń bagażową przed nagrzewaniem.

Wyjątkowe barwy: obecnie publiczny wizerunek C 111-II i jego poprzednika jest nierozzerwalnie wiązany z pomarańczowym, metalizowanym lakierem Weissherbst. Jednak początkowo, pod koniec lat 60. XX wieku, w prototypie zastosowano lakier Vermillion oraz „wyścigowe” pasy. W 1969 r., w chwili premiery, C 111 otrzymał specjalny biały odcień z jasnopomarańczowymi akcentami. Dopiero przed premierą C 111-II w Genewie zdecydowano, że „wygra” charakterystyczny lakier Weissherbst.

Rekordzista: po C 111-II i jego odpowiedniku z plastikową podłogą Mercedes-Benz zarzucił prace nad supersportowym samochodem z silnikiem Wankla. Jednak gwiazda eksperymentalnych aut wciąż świeciła – stanowiła podstawę dla bardzo udanych, bijących rekordy pojazdów C 111-II D (1976), C 111-III (1977) i C 111-IV (1979).

Prosto z drukarni: książka „Mercedes-Benz C 111” da nowe spojrzenie na rozwój tego rekordzisty i samochodu marzeń. Publikacja zostanie wkrótce wydana przez wydawnictwo Motorbuch Verlag Stuttgart. Powstała w oparciu o dogłębne badania, a także wyczerpujące, szczegółowe informacje i fotografie z archiwów Daimler AG, w tym wiele niepublikowanych dotąd zdjęć, które po raz pierwszy dokumentują całą historię rozwoju tego fascynującego pojazdu.

Kontakt:

Tomasz Mucha

e-mail: tomasz.mucha@daimler.com

tel. +48 22 312 72 22