

CLASSIC DRIVER



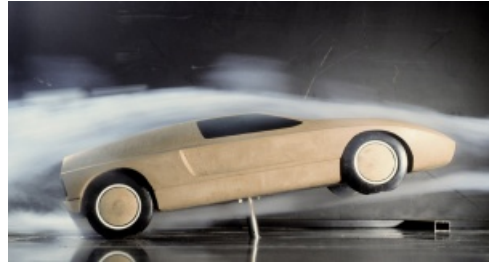
Wie Mercedes-Benz mit den C111-Prototypen die Zukunft formte

08. Dezember 2014 | Matthew Upton

Unter dem Codenamen C 111 baute Mercedes-Benz in den 1960er und 1970er Jahren eine Reihe von spektakulären Prototypen, die leider nie den Weg in die Serie fanden. Aber die Zukunftstechnologie von damals ist dennoch in den heutigen Modellen mit an Bord.

C 111 und II: Der Stern wankelt





Das erste C-111-Konzeptfahrzeug war ein kühner, orangefarbener Keil, der 1969 bei der Internationalen Automobilausstellung in Frankfurt für Furore sorgte. Vor allem die Flügeltüren ließen die Fachwelt spekulieren, hier endlich doch den Nachfolger des legendären 300 SL zu erleben. Nicht wenige Kaufwillige schickten damals sogar Blankoschecks zu Mercedes-Benz. Doch seine Schöpfer hatten mit dem visionären Experiment etwas ganz anderes vor.

Ausschließlich als Plattform gebaut, um neue Motorenkonzepte zu testen, wurde der C 111 von einem als Mittelmotor montierten Dreizylinder-Wankelmotor angetrieben, der 280 PS Leistung erzeugte und eine Spitzengeschwindigkeit von über 255 km/h ermöglichte. Die Karosserie des Konzepts war aus innovativem, glasfaserverstärktem Kunststoff, die experimentelle Aufhängung war der Vorläufer der heute gängigen Einzelradaufhängung.

Die zweite Serie



Fünf Monate später debütierte beim Genfer Autosalon 1970 der C 111-II als Weiterentwicklung des visionären Versuchsträgers, diesmal von einem vierrotorigen Wankelkraftpaket mit 350 PS angetrieben und mit aerodynamisch optimierter Karosserie. Obwohl das Versuchsfahrzeug mit Klimaanlage und Ledersitzen ungewöhnlich anspruchsvoll ausgestattet war, schaffte es nie den Weg in die Showrooms. Ein Großteil der Technologie an Bord war einfach noch im Versuchsstadium genauso wie der Hochleistungs-Wankelmotor, der zwar über enorme Laufkultur verfügte, aber zu durstig war und zu viele Schadstoffe ausstieß.

C 111 IID: Ein Diesel bricht alle Rekorde



Trotz des Misserfolgs beim Wankel-Experiment, ließen die Mercedes-Ingenieure nicht locker. Sie widmeten sich nun den Diesel-Aggregaten – nicht zuletzt wegen der damaligen Ölkrise. Als Basis diente der wackere Dreiliter aus dem 300 D, der einen Garrett-Turbolader sowie einen Ladeluftkühler erhielt, um seine Leistung auf 190 PS zu steigern.

Im Jahr 1976 brach der aufgeladene C 111 im Lauf von 60 Stunden unfassbare 16 Rekorde. Vier Fahrer wechselten sich dabei hinter dem Steuer ab. Dieser durchschlagende Erfolg spornte Mercedes noch weiter an und führte 1978 zum C 111-III. Das neue Konzept brach radikal mit den Vorgängern, denn nun war es als reinrassiges Rekordfahrzeug für die Rennstrecke konzipiert worden. Das Chassis war von einer stark stromlinienförmigen, silbernen Karosserie mit geringem Luftwiderstand umhüllt und ein zusätzlicher Ladeluftkühler steigerte die Leistung auf über 230 PS. Mercedes kehrte damit nach Nardò zurück, und als ein Testfahrzeug wegen einer Reifenpanne ausfiel, verbuchte das Reservemodell neun weitere Rekorde für sich.

Die vierte und letzte Version des C 111 wurde von einem aufgeladenen 4,8-Liter-Benzinmotor angetrieben und stellte 1978 mit knapp 404 km/h den Weltrekord für Rundstrecken auf.

Fotos: Daimler

<https://www.classicdriver.com/de/article/autos/wie-mercedes-benz-mit-den-c111-prototypen-die-zukunft-formte>

© Classic Driver. All rights reserved.