



Mercedes-Benz

Communiqué de presse

20 Mars 2020

Mercedes-Benz C 111-II : 50e anniversaire de sa première présentation au Salon de Genève 1970



- Voiture de rêve et véhicule expérimental avec moteur Wankel à quatre cylindres
- Présenté au Salon de Genève 1970
- Un véhicule emblématique et futuriste qui suscite l'intérêt, non produit en série
- Un nouvel ouvrage sur le C 111 sera publié au printemps 2020

Stuttgart. Icône parmi les voitures de sport, chérie des médias, véritable laboratoire sur roues pour le développement du moteur Wankel et de nouvelles technologies et, enfin, voiture à record : le Mercedes-Benz C 111 est tout cela et bien plus encore. Son deuxième stade de développement, le C 111-II, comprenant la variante à quatre cylindres (volume de la chambre d'écoulement quatre fois 602 cm³) et moteur à pistons rotatifs M 950 F générant 350 ch (257 kW) célébrera cette année un anniversaire spécial.

Première présentation : cette supersportive a été introduite il y a 50 ans au 40e Salon de l'automobile de Genève, du 12 au 22 mars 1970. Ce nouveau véhicule, d'une hauteur de seulement 1 120 millimètres, avec des portes papillon et un empattement de 2 620 millimètres, est doté d'un plastique renforcé de fibre de verre (GFRP) dont la structure est vissée au châssis en tôle d'acier. Sa vitesse de pointe est de 300 km/h. Il reste une attraction publique majeure de nos jours : il vous est possible de découvrir un Mercedes-Benz C 111-II avec la peinture "Weissherbst" caractéristique exposée dans la section « Fascination of Technology » du Musée Mercedes-Benz.



Développement poussé : le C 111-II a été développé sur la base du C 111, présenté à l'automne 1969. En termes de technologie, il se caractérise notamment par l'équipement du moteur Wankel à quatre cylindres, un véritable moteur sportif. Le département Design, dirigé par Bruno Sacco et Josef Gallitzendörfer, a commencé à travailler à l'été 1969. Par rapport à la première version, ils ont amélioré le champ de vision du conducteur en modifiant les surfaces vitrées de l'habitacle. L'aérodynamisme du véhicule a également été optimisé : les mesures en soufflerie ont démontré que la traînée du véhicule avait été réduite de 8%. L'intérieur du C 111-II impressionne par son esthétique contemporaine. Cela souligne son aptitude à un usage quotidien avec des fonctionnalités telles que l'espace de stockage. On pouvait aisément transporter une grande et deux petites valises.

Voiture de rêve : le C 111 est une réussite dès le départ. Par conséquent, le plan établi par le comité de direction a bien fonctionné : ses membres ont décidé le 20 mai 1969 qu'en tant que voiture de rêve, le C 111 serait présenté au public en Septembre 1969 au Salon international de l'automobile (IAA) de Francfort. Après ses débuts sensationnels, le C 111 a participé à de nombreux autres salons et expositions : le salon de l'automobile de Paris, le salon de l'automobile de Londres (octobre 1969), le salon de l'auto de Turin (octobre / novembre 1969), le salon Jochen Rindt de Vienne (novembre 1969) et Essen (Décembre 1969), Brussels International Motor Show (janvier 1970) et Chicago Auto Show (février 1970). La version évoluée du C 111-II a ensuite été dévoilée à Genève en mars 1970.

Carte blanche : les aficionados de voitures de sport étaient prêts à payer des sommes considérables pour un C 111. A Londres en 1969, un passionné d'automobile a proposé de payer jusqu'à un demi-million de marks allemands. Des chèques en blanc ont même été livrés à Stuttgart au cours des mois suivants. Cependant, la marque a précisé que ce véhicule expérimental n'était pas à vendre. Dès le début de sa carrière, ce qui sera plus tard connu sous le nom de C 111 (avec la désignation interne Mercedes-Benz C 101) était destiné à une cible totalement différente : dès 1963, équipée du moteur Wankel, cette « petite voiture de sport abordable » aurait dû se positionner sous la « Pagode » SL (W 113). La stratégie définie plus en détail en 1968 l'imaginait plutôt comme un « petit véhicule sportif » sans caractéristiques de confort particulières, également adapté au rallye et destiné aux « jeunes » clients.

Expérience de conduite : il y a cinquante ans, à Genève, les visiteurs étaient non seulement émerveillés par le C 111-II comme point d'orgue de l'exposition, mais ils ont également pu l'observer en mouvement lorsque Mercedes-Benz a amené deux des cinq véhicules expérimentaux à l'exposition. Le prototype portant le numéro interne 31 et donc le premier C 111-II a pu être découvert dans le cadre de la présentation à la presse en mars 1970 lors d'une démonstration dynamique au Circuit de Monthoux, près de Genève.

Numérique : Le C 111 n'a pas seulement été doté d'un design futuriste. Il s'agit également du premier véhicule au monde entièrement conçu sur ordinateur. Les ingénieurs ont utilisé la méthode ESEM (méthode des éléments élastostatiques), une variante de la méthode des éléments finis (FEM) développée par Mercedes-Benz. La technologie numérique a même permis de calculer des charges dynamiques. Mercedes-Benz estime que la période de développement a été réduite d'environ quatre mois en utilisant cette méthode. Le film documentaire interne « Das Auto, das aus dem Computer kam » (*la voiture de l'ordinateur*) présente cette innovation.

Un V8 remplace le moteur Wankel : Décembre 1970 a vu l'installation d'un moteur alternatif V8 de 3,5 litres Mercedes-Benz dans le C 111-II, remplaçant ainsi le moteur Wankel. Ce véhicule *Mercedes-Benz Classic*, le C 111 peut encore être présenté en démonstration dynamique à ce jour, car il attire toujours l'attention lors d'événements automobiles classiques. L'AC 111-II datant de 1975 est un autre véhicule unique faisant partie de la collection Mercedes-Benz : son plancher est constitué d'un sandwich de deux coques en résine synthétique renforcée de fibre de verre d'une épaisseur de quelques millimètres seulement formant une structure centrale à base de mousse de polyuréthane.

« *Beurre et skis* » : en comparaison de son prédécesseur, le C 111-II offrait un certain nombre de petits détails pratiques supplémentaires. Cela était important aux yeux de Rudolf Uhlenhaut, chef du département de développement des véhicules de tourisme de Mercedes-Benz. En plus du coffre d'origine, le véhicule offrait un espace permettant d'accueillir un bagage sur le coffre, fixé par des sangles, ainsi que la possibilité de transporter des skis. Uhlenhaut a également soumis le C 111-II au « test du beurre » : dans ce processus, le véhicule roulant à haute vitesse, l'objectif était d'essayer de déterminer si un paquet de beurre placé dans le coffre fondait ou non à cause de la chaleur dissipée du moteur à combustion, et ce malgré l'isolation du coffre.

Couleurs visibles : De nos jours, le C 111-II et son prédécesseur se sont donné l'image collective de véhicules associés à la peinture orange métallisée baptisée « Weissherbst ». Cependant, à la fin des années 1960, une réflexion a d'abord été menée sur la peinture « Vermillion » et des motifs de rallye à bandes. En 1969, le C 111 a d'abord été conçu avec une peinture à effet spécial blanche arborant des reflets orange vif. Pourtant, lors des débuts du C 111-II à Genève il y a 50 ans, la peinture de lancement était bien la « Weissherbst » orange.

Véhicule à record : le développement d'une supersportive dotée du moteur Wankel n'a pas été poursuivi chez Mercedes-Benz après le C 111-II et son équivalent avec un plancher en plastique renforcé. Cependant, ce concept à l'étoile brille toujours avec éclat. Il a constitué la base des très réussis C 111-II D (1976), C 111-III (1977) et C 111-IV (1979).

Nouvel ouvrage : l'ouvrage « Mercedes-Benz C 111 » apportera une nouvelle vision du développement de ce concept de rêve à records. Le livre sera publié prochainement par Motorbuch Verlag Stuttgart. La publication est basée sur des recherches approfondies ainsi que sur des informations et des photographies détaillées provenant des archives de Daimler AG, y compris de nombreuses images inédites pour documenter pour la première fois toute l'histoire du développement de ce véhicule fascinant.

Photographies haute résolution et d'autres communiqués de presse sont disponibles à cette adresse :

<https://media.daimler.com/go/classic>

ou encore : <https://mercedes-benz-archive.com/marsMuseum>

Découvrez notre système d'archivage et de recherche multimédia

<https://mercedes-benz-publicarchive.com>



@MercedesBenzMuseum

Présentation de Mercedes-Benz AG

La société Mercedes-Benz AG englobe des activités globales de Mercedes-Benz Cars et de Mercedes-Benz Vans qui emploient 175 000 personnes dans le monde entier. Ola Källenius est le Président du Directoire de Mercedes-Benz AG. Le cœur d'activité de l'entreprise est le développement, la production et la vente de voitures particulières et de véhicules utilitaires, ainsi que les prestations de service. L'entreprise a également pour ambition d'être leader dans les domaines du multiplexage, de la conduite autonome et des modes de propulsion alternatifs, grâce à des innovations tournées vers l'avenir. Son portefeuille de produits comprend la marque Mercedes-Benz, avec labels Mercedes-AMG, Mercedes-Maybach et Mercedes me, ainsi que la marque smart et la marque de produits et de technologie EQ pour ce qui est de l'électromobilité. Mercedes-Benz AG fait partie des plus grands constructeurs de voitures particulières très haut de gamme. En 2019, plus de 2,3 millions de voitures particulières et plus de 420 000 véhicules utilitaires légers ont été vendus. Dans ses deux secteurs d'activité, Mercedes-Benz AG continue à élargir régulièrement son réseau de production comprenant plus de 40 sites de production répartis sur quatre continents, en s'adaptant aux exigences de l'électromobilité. Parallèlement à cela, le réseau global de production de batteries se développe sur trois continents. La notion d'action durable joue un rôle décisif dans les deux secteurs d'activité. Pour l'entreprise, le développement durable consiste à créer une valeur durable profitant à toutes les parties prenantes : les clients, le personnel, les investisseurs, les partenaires commerciaux et la société dans son ensemble. La stratégie d'entreprise durable de Daimler en est la clé de voûte. L'entreprise se veut redevable des répercussions économiques, écologiques et sociales de son activité, tout au long de la chaîne de valeur.