Mercedes-Benz Classic

Informations presse
19 novembre 2026

Légendaire voiture de sport : Pour la première fois, une Mercedes-Benz C 111 est mise en vente et ouvre la voie au futur développement du Mercedes-Benz Museum

- Véhicule original pilotable avec moteur Wankel à quatre rotors de 257 kW (350 ch)
- Vente aux enchères le 3 février 2027 avec RM Sotheby's au Palais du Louvre lors de Rétromobile
- Les recettes de la vente aux enchères serviront au futur développement du Mercedes-Benz Museum de Stuttgart et le rendront accessible numériquement dans le monde entier

Stuttgart. Mercedes-Benz AG met aux enchères un unique C 111-II, équipé d'un moteur Wankel à quatre rotors d'origine de 2,4 litres, via la maison de vente RM Sotheby's au Palais du Louvre à Paris le 3 février 2027. Cela signifie que, pour la première fois de son histoire, Mercedes-Benz propose une C 111 – une voiture auparavant hors de portée. Pendant au moins 25 ans, cela restera la seule opportunité : Mercedes-Benz s'est engagée contractuellement à ne plus vendre aucune autre C 111 durant cette période. Les recettes de la vente aux enchères seront destinées au projet « Mercedes-Benz Museum 2.0 ».

La C 111 est l'un des véhicules les plus fascinants de l'histoire de la marque. Lors de sa présentation au Salon International de l'Auto (IAA) de 1969 à Francfort-sur-le-Main, elle incarnait la vision de faire entrer dans une nouvelle ère les innovations de conception et techniques de la légendaire 300 SL (W 198). Cependant, elle n'entra jamais en production en série. Au total, seuls 17 prototypes de cette emblématique voiture de sport furent réalisés.

« Il est rapporté que des acheteurs potentiels ont même envoyé des chèques en blanc à Stuttgart, pourtant Mercedes-Benz n'a jamais vendu un seul C 111. Le désir de posséder l'un de ces véhicules extraordinaires a refait surface à maintes reprises depuis. À ce jour, la fascination du C 111 reste intacte et elle continue de nous inspirer, comme le démontre la Vision One-Eleven. Nous tournons désormais une nouvelle page et, pour la première fois, confions l'un de ces véhicules de notre collection à de nouvelles mains. Ce faisant, nous mettons l'accent sur la valeur unique de notre patrimoine de marque et investissons les recettes dans l'avenir du Mercedes-Benz Museum. »

Marcus Breitschwerdt, PDG de Mercedes-Benz Heritage GmbH

Les recettes de la vente aux enchères serviront à l'avenir du musée

L'objectif du projet « Mercedes-Benz Museum 2.0 » est de donner vie à l'héritage unique de la marque pour les générations futures et de le rendre accessible dans le monde entier. À cette fin, Mercedes-Benz développe continuellement à la fois le musée de Stuttgart et ses offres virtuelles. Un élément clé est le jumeau numérique du Musée. Cela rend l'expérience du musée accessible quel que soit l'emplacement physique,

Mercedes-Benz Heritage GmbH | 70372 Stuttgart | T +49 711-17 30 000 | F +49 711-17 30 400 | classic@mercedes-benz.com

Mercedes-Benz Heritage GmbH, Stuttgart | Tribunal du siège et du registre civil : Stuttgart ; HRB n° : 23165
Conseil d'administration : Marcus Breitschwerdt (président), Bettina Haussmann, Peter Schoren, Alexandra Süß, Andreas Theel

étendant ainsi sa portée bien au-delà de Stuttgart. Cela offrira aux personnes du monde entier un meilleur accès à l'héritage de la marque Mercedes-Benz. Le jumeau virtuel est développé en collaboration avec The Classic Car Trust (TCCT) et sa plateforme digitale, Roarington.

« Avec le projet « Mercedes-Benz Museum 2.0 », nous portons constamment notre musée à un niveau supérieur. Nous continuons à écrire l'histoire de notre entreprise et de notre marque jusqu'à aujourd'hui, en créant de nouvelles expériences d'exposition et en offrant un espace pour des sujets qui intéressent particulièrement nos visiteurs – des voitures classiques plus récentes aux dernières innovations. Avec le jumeau numérique, nous ouvrons également le musée aux personnes du monde entier. Les visiteurs peuvent également découvrir les expositions de manière interactive ici. Les premiers résultats seront visibles dès 2027. »

Bettina Haussmann, directrice du musée Mercedes-Benz

Le prototype C 111-II peut-être le plus célèbre de tous doit être mis aux enchères en février 2027
Le troisième C 111-II jamais produit, inscrite dans la collection de Mercedes-Benz sous le nom de « Voiture 33 », doit être mise aux enchères. Le numéro 33 n'a qu'une importance interne. Il a été construit à partir de mars 1970, peinte dans la couleur « Weißherbst » et équipé à l'intérieur de sièges sportifs à motif gris et blanc en pieds de poule, d'un volant de sécurité à quatre branches et d'une radio « Becker Europa » montée verticalement. L'adhérence à la route est assurée par des jantes en alliage léger modernes de 8×15 pouces ; sur les circuits ; dans les années 1970, on utilisait des jantes larges en magnésium de 10×15 pouces et 13×15 pouces. Les deux jeux de roues sont inclus dans la vente aux enchères. Cependant, compte tenu de leur âge et de leur état, ces jantes en magnésium ne conviennent désormais qu'à des fins d'exposition.

En août 1970, un moteur Wankel de 2,4 litres à quatre rotors de 257 kW (350 ch) de type M 950 W 48 a été installé au centre du véhicule. Il propulse la supercar, qui ne pèse que 1 240 kilogrammes, à des vitesses allant jusqu'à 300 km/h. Avec la plaque d'immatriculation S-Y 6200, ce C 111-II a intégré la flotte d'essai. Parmi ses utilisations, il a été utilisé pour tester un composant fluidique conçu pour assurer un vidage uniforme des deux réservoirs latéraux, d'une capacité combinée de 116 litres, pour effectuer des mesures de température dans le coffre arrière et pour effectuer des essais routiers au Hockenheimring. Le coffre arrière est amovible et installé. Le système de freinage antiblocage (ABS) a également été testé à cette époque. Cependant, cette fonction n'est plus active aujourd'hui.

Dès son plus jeune âge, le véhicule devint un ambassadeur de premier plan du projet C 111 : la Voiture 33 occupa le devant de la scène dans le premier numéro de l'édition allemande de « Playboy », publié en 1972. Un an plus tôt, sur la piste d'essai à Stuttgart, le célèbre chef d'orchestre Herbert von Karajan avait vu présenter le projet C 111, basé sur ce véhicule. En 1975, il fut transféré à la collection de véhicules de la société. Depuis l'ouverture du Mercedes-Benz Museum en 2006, la Voiture 33 est exposée dans la section « Fascination Design ».

En 2024, la voiture 33 a été restaurée en état de fonctionnement avec grand soin au Mercedes-Benz Classic Center de Fellbach. La patine d'origine de l'extérieur et de l'intérieur a été délibérément préservée, tandis que la motorisation a été entièrement remise à neuf et un système d'extinction incendie a également été installé dans le compartiment moteur. Plus tard la même année, la voiture 33 a été présentée sur la célèbre pelouse du Concours d'Elegance de Pebble Beach dans le cadre de l'exposition spéciale « Concept-cars et prototypes au profil effilé ». Lorsque les photographies ont été prises en octobre 2026, le compteur n'affichait que 24 766 kilomètres.

Photographies et images vidéo de la voiture C 111-II Car 33 et du projet « Mercedes-Benz Museum 2.0 » :
https://go.mercedes-benz.com/c111content

Vente aux enchères au Palais du Louvre à Paris avec RM Sotheby's

Mercedes-Benz a confié la vente à la célèbre maison de vente RM Sotheby's, s'appuyant sur un partenariat de longue date et fructueux : en 2022, la 300 SLR Uhlenhaut Coupé a été vendue pour un montant record de 135 millions d'euros, suivie en 2025 par la W 196 R Streamliner issue de la collection du Indianapolis Motor Speedway Museum pour 51 155 000 €. Ces deux ventes aux enchères ont eu lieu au Mercedes-Benz Museum de Stuttgart.

« Nous entretenons une relation formidable avec Mercedes-Benz depuis de nombreuses années, mettant sur le marché certaines des voitures les plus extraordinaires du monde. Le C 111 est une véritable étape majeure de l'histoire automobile, représentant Mercedes-Benz à son niveau le plus innovant et visionnaire. Les opportunités d'acquérir une voiture d'une telle importance sont exceptionnellement rares, et nous sommes fiers de poursuivre notre partenariat exceptionnel. »

Rob Myers, président et directeur général de RM Sotheby's

La vente aux enchères est prévue pour le 3 février 2027 dans les « Salles du Carrousel » du Palais du Louvre à Paris, en parallèle avec la principal salon international Rétromobile. Les enchères peuvent être déposées lors de la vente aux enchères, soit par téléphone, soit en personne après inscription préalable.

Sur le site du Mercedes-Benz Classic Center, les acheteurs intéressés peuvent désormais en apprendre davantage sur les conditions de participation, l'enregistrement des soumissionnaires et les possibilités de pré-inspection.

Lien vers la page de détails du C 111 au Mercedes-Benz Classic Center : www.mercedes-benz.com/c111

Portes papillon selon par tradition

La voiture de sport futuriste C 111 fut dévoilée à l'IAA en septembre 1969. Ses iconiques portes papillon rappellent la légendaire 300 SL Coupé (W 198), qui avait elle-même établi de nouvelles normes en ingénierie automobile dès 1954. Son histoire est celle d'une voiture de sport avec un potentiel de production en série, qui servait en même temps de véhicule expérimental pour tester de nouvelles technologies.

Avec son moteur central, sa carrosserie en plastique renforcée de fibres de verre et sa technologie moteur Wankel – considérée à l'époque comme de pointe – même la première génération du C 111 était bien en avance sur son temps. Comparé aux moteurs à pistons alternatifs conventionnels, le moteur à pistons rotatif promettait une puissance élevée combinée à un design compact, un poids faible et un fonctionnement exceptionnellement fluide.

Cela fut suivi en 1970 par la présentation au Salon de l'automobile de Genève du C 111-II, radicalement redessiné, équipé d'un moteur Wankel à quatre rotors de 2,4 litres plus puissant développant 257 kW (350 ch). Pesant seulement 1 240 kilogrammes, le C 111-II offrait des performances époustouflantes pour son époque : une vitesse maximale allant jusqu'à 300 km/h et une accélération de 0 à 100 km/h en seulement 4,8 secondes figuraient parmi les performances les plus spectaculaires de l'ingénierie automobile de l'époque.

Son design futuriste aux lignes acérées, sa finition de peinture « Weißherbst » et sa technologie extraordinaire firent de la
C 111 une icône de la marque. Malgré un immense intérêt du public, cependant, la C 111 ne fut jamais mise en production en série. Les nouvelles normes d'émissions, les coûts de production élevés et, enfin, la crise pétrolière de 1973 ont mis fin au lancement sur le marché. En conséquence, la C 111 est restée à ce jour l'un des grands rêves irréalisés de l'histoire automobile.

Même après la décision de ne pas commencer la production en série, Mercedes-Benz continua d'entrer dans l'histoire avec la C 111 : en 1976, la C 111-II D, équipée d'un moteur turbodiesel de cinq cylindres OM 617 A,

établit un total de 16 records, dont trois records du monde. Sur une distance de 10 000 miles, elle atteignit une vitesse moyenne de 251,798 km/h. Le célèbre C 111-III de 1978 était également propulsé par un moteur turbodiesel.

En 1979, le C 111-IV, dans sa version finale avec un V8 biturbo de 368 kW (500 ch) était encore plus rapide : sur la piste à grande vitesse de Nardò, en Italie, il a établi un nouveau record du monde du circuit à 403,978 km/h.

Au total, 17 Mercedes-Benz C 111 ont été construits. Un véhicule a été utilisé pour des crashtests ; trois autres ont été démontés dans les années 1970. La collection de véhicules Mercedes-Benz comprend encore 13 exemplaires des différentes variantes du C 111. Aucun véhicule n'a quitté la possession de Mercedes-Benz à ce jour.

Aperçu de tous les C 111 jamais construits

Non.	Modèle	Couleur	Achèvement	Premier moteur	Commentaires
21	« Hobel » (trancheuse ou rabot)	Blanc, puis orange	04/1969	Moteur Wankel à trois rotors M 950	Premier véhicule prototype avec une carrosserie provisoire
22	C 111-I	Blanc nacre, plus tard Weißherbst	07/1969	Moteur Wankel à trois rotors M 950	Le premier « vrai » C 111 ; converti en moteur Wankel à quatre rotors en juillet 1970
23	C 111-I	Blanc nacre, plus tard Weißherbst	08/1969	Moteur Wankel à trois rotors M 950	Converti en moteur Wankel à quatre rotors en juin 1970
24	C 111-I	Blanc nacré	08/1969	Moteur Wankel à trois rotors M 950	Essais d'impact latéral en juin 1970
25	C 111-I	Weißherbst	08/1969	Moteur fictif	Voiture d'exposition IAA ; équipée d'un moteur V8 M 117 en juillet 1970 et d'un moteur Wankel à quatre rotors en avril 1972
26	C 111-I	Blanc nacre, plus tard Weißherbst	09/1969	Moteur Wankel à quatre rotors M 950	Premier C 111 avec un moteur Wankel à quatre rotors
31	C 111-II	Weißherbst	03/1970	Moteur Wankel à quatre rotors M 950	Première C 111-II ; transformée en voiture diesel briseuse de record en 1975/76 ; record à Nardò en juin 1976
32	C 111-II	Weißherbst	03/1970	Moteur fictif	Véhicule d'exposition au Salon de l'automobile de Genève
24 a	C 111-II	Weißherbst	07/1970	Moteur Wankel à trois rotors M 950	Remplacement de la voiture 24, construite selon les spécifications C 111-II ; utilisée pour les essais de carrosserie et équipée d'un moteur Wankel à trois rotors ; converti en moteur Wankel à quatre rotors en 1973
33	C 111-II	Weißherbst	08/1970	Moteur Wankel à quatre rotors M 950	Deuxième C 111-II de la flotte d'essais, équipée d'un moteur Wankel à quatre rotors
34	C 111-II	Weißherbst	10/1970	Moteur Wankel à quatre rotors M 950	Troisième C 111-II de la flotte d'essai, équipé d'un moteur Wankel à quatre rotors
35	C 111-II	Weißherbst	12/1970	Moteur essence V8 M 116	Dernier C 111-II issu de la série originale ; converti en moteur Wankel à quatre rotors en mai 1972 et rééquipé d'un moteur essence V8 M 116 en 2013/14

36	C 111-II	Weißherbst	07/1975	Moteur Wankel à quatre rotors M 950	Premier C 111 avec un plancher en plastique
37	C 111-II	Weißherbst	10/1975	Turbodiesel cinq cylindres OM 617 A	Deuxième C 111 avec un plancher en plastique ; initialement destinée à des trajets de records diesel, mais jamais utilisée à cette fin
41	C 111-III	Argent métallique	10/1977	Turbodiesel cinq cylindres OM 617 A	Course record à Nardò en avril 1978 ; convertie en C 111-IV fin 1978 ; nouvelle course record à Nardò en mai 1979
42	C 111-III	Argent métallique	02/1978	Turbodiesel cinq cylindres OM 617 A	Course record à Nardò en avril 1978
43	C 111-III	Argent métallique	07/1978	Moteur fictif	Véhicule d'exposition C 111-III

Spécifications techniques : C 111-II Voiture 33, en 1970

Modèle	C 111-II
Année de construction	1970
Numéro interne	33
Moteur	Moteur Wankel à quatre rotors
Type de moteur	M 950 W 48
Carburant	Essence premium
Cylindrée (cc)	2 400 (équivalent à un moteur à pistons alternatifs de 4 800 cm³)
Puissance (kW/ch) au régime moteur (tr/rpm)	257 kW (350 ch) à 7 700 tr/min
Couple (mkg/Nm) au régime moteur (rpm)	40 mkg / 392 Nm à 4 000–5 500 tr/min
Rapport de compression	9.3:1
Poids moteur (kg)	217
Embrayage	Embrayage à double disque, Fichtel & Sachs MF 215/2
Transmission	Boîte de vitesses manuelle ZF 5 rapports DS-25/1
Rapports : 1re/2e/3e/4e/5e/Recul	2.857/1.72/1.21/0.92/0.705/2.86
Rapport de propulsion finale	4.22
Rapport global de transmission en 5e vitesse	2.975
Roues (route)	8 J × 15 H, ET 20
Roues avant/arrière (circuit de course)	10 × 15 H, ET 0 / 13 × 15 H, ET 30
Pneus (route)	215/70 VR15 90W TL Michelin XWX
Pneus avant/arrière (circuit de course)	430/1160 × 15 / 530/1360 × 15 Dunlop CR82 Comp 204 Racing
Capacité du réservoir (l)	116

Vitesse maximale (km/h)	300
Accélération 0–100 km/h (s)	4.8
Consommation de carburant (l/100 km)	Non documenté
Empattement (mm)	2,620
Largeur de voie avant/arrière (mm)	1,410/1,405
Largeur de piste avec pneus de route, avant/arrière (mm)	1,445/1,390
Longueur × Largeur × Hauteur (mm)	4 440 × 1 825 × 1 120
Poids à vide (kg)	1,240

Mercedes-Benz Classic sur les réseaux sociaux :
https://www.instagram.com/mercedesbenzmuseum
https://www.facebook.com/mercedesbenzmuseum

Contact:
Gregory Delepine gregory.delepine@mercedes-benz.com
Julien Vely Julien.vely@mercedes-benz.com

Toute l'actualité presse Mercedes-Benz Cars et Vans est disponible sur le site media international - https://media.mercedes-benz.com/, notre site media national - https://media.mercedes-benz.fr/ et sur le canal @MB_Press X - https://twitter.com/MB_Press .

Mercedes-Benz en un coup d'œil
Mercedes-Benz AG fait partie du Mercedes-Benz Group AG et emploie environ 166 000 personnes dans le monde. Elle regroupe les activités mondiales de Mercedes-Benz Cars et Mercedes-Benz Vans. Ola Källenius est Président du Conseil d'Administration de Mercedes-Benz AG. L'entreprise se concentre sur le développement, la production et la vente de voitures particulières, de véhicules utilitaires et de services liés aux véhicules. Par ailleurs, elle aspire à devenir leader dans les domaines de la mobilité électrique et des logiciels pour véhicules. Le portefeuille de produits comprend la marque Mercedes-Benz avec les marques Mercedes-AMG, Mercedes-Maybach, et la Classe G avec leurs modèles tout électriques, ainsi que les produits de la marque smart. La marque Mercedes me donne accès aux services numériques de Mercedes-Benz. Mercedes-Benz AG est l'un des plus grands constructeurs mondiaux de voitures de luxe. En 2023, la marque a vendu environ deux millions de voitures particulières et 447 800 véhicules utilitaires. Dans ses deux secteurs d'activité, Mercedes-Benz AG développe continuellement son réseau de production mondial avec environ 30 sites de production sur quatre continents, tout en se préparant à répondre aux exigences de la mobilité électrique. Parallèlement, l'entreprise construit et étend son réseau mondial de production de batteries sur trois continents. La durabilité étant la ligne directrice de la stratégie de Mercedes-Benz et de l'entreprise elle-même. Il s'agit de créer une valeur durable pour toutes les parties prenantes : les clients, les employés, les investisseurs, les partenaires commerciaux et la société dans son ensemble. La stratégie d'entreprise durable du groupe Mercedes-Benz constitue la base de cette démarche. L'entreprise assume ainsi la responsabilité des effets économiques, écologiques et sociaux de ses activités commerciales et prend en compte l'ensemble de la chaîne de valeur.