



Mercedes-Benz auf der Techno Classica 2019

Presse-Information

50 Jahre Markenlegende C 111, Sportwagen-Stars und die Zukunft des Automobils von 1903 bis zum neuen EQC

3. April 2019

Höhepunkte der kompletten Markengeschichte zeigt Mercedes-Benz Classic bei der Techno Classica vom 10. bis 14. April 2019 in Essen: Gleich sechs Fahrzeuge lassen die Geschichte der legendären Forschungs- und Rekordfahrzeugen C 111 lebendig werden. Der Mercedes-Simplex 40 PS aus dem Jahr 1903 und der EQC von 2019 (Stromverbrauch kombiniert: 22,2 kWh/100 km; CO₂-Emissionen kombiniert: 0 g/km, vorläufige Angaben)* zeigen den Geist der Innovation, der bei Mercedes-Benz von Beginn an die Automobilentwicklung prägt. ALL TIME STARS, der Fahrzeughandel von Mercedes-Benz Classic, bringt zwei besondere Sportwagen-Stars auf die 30. Techno Classica. Markenbotschafterin Jutta Benz erzählt die Geschichte ihrer Urgroßeltern Carl & Bertha für Kinder. Mit Markenclubs und ClassicPartnern präsentiert sich Mercedes-Benz Classic in Halle 1 der Messe Essen auf rund 4.500 Quadratmeter Fläche.

Mercedes-Benz Classic nimmt teil an der Pressekonferenz des Veranstalters am Mittwoch, 10. April 2019 um 11 Uhr im Saal Europa, Congress Center West der Messe Essen.

Stuttgart. Mercedes-Benz Classic bereitet auf der Techno Classica 2019 einer Legende der Markengeschichte einen großen Auftritt: Die faszinierende Familie der C 111 Experimental- und Rekordfahrzeuge ist mit sämtlichen Varianten auf dem Stand in Halle 1 zu erleben. Sein öffentliches Debüt hat der C 111 auf der Internationalen Automobil-Ausstellung in Frankfurt am Main (IAA) vor 50 Jahren im September 1969. Mercedes-Benz präsentiert dort einen elegant-futuristischen Hochleistungssportwagen in kompakter Keilform mit Dreischeiben-Wankelmotor, lackiert im leuchtenden Orange-Metallicton „Weißherbst“. Eine Supersportwagenstudie von 1966 zeigt, wie groß der Schritt

ist, mit dem die Designer die Mercedes-Benz Formensprache bis zur Präsentation des C 111 drei Jahre später erneuern. Die beiden Flügeltür-Sportwagen von 1966 und 1969 sind auf der Techno Classica gemeinsam mit ihren Nachfolgern zu sehen.

Der gründlich überarbeitete, stilistisch gefälligere und vollkommen alltagstaugliche C 111-II mit Vierscheiben-Wankelmotor wird auf dem Genfer Automobil-Salon im März 1970 vorgestellt. Es befeuert nochmals die Nachfrage für diesen neuen Supersportwagen der Stuttgarter Marke, der vielen Liebhabern als ein möglicher Nachfolger des 300 SL (W 198) aus den 1950er-Jahren gilt. Doch der spektakuläre Wankelmotor-Sportwagen bleibt ein Forschungsfahrzeug und geht nicht in Serie.

Stattdessen entsteht ab 1976 eine Reihe höchst erfolgreicher Rekordfahrzeuge. Den Anfang macht der C 111-II D: Er wird von einem 3-Liter-Fünfzylindermotor mit Turbolader und Ladeluftkühler angetrieben. Ab dem 12. Juni 1976 stellt Mercedes-Benz mit diesem Fahrzeug auf der Versuchsbahn in Nardò (Italien) insgesamt 16 Weltrekorde auf.

Darauf bauen die aerodynamisch perfektionierten Rekordwagen C 111-III (Turbodiesel, 1978) und C 111-IV (V8-Ottomotor, 1979) auf. Mit beiden stellt Mercedes-Benz wiederum in Nardò spektakuläre Rekorde auf: Der C 111-III erzielt im April 1978 einen neuen Dieselrekord mit 321,9 km/h über die 500-Kilometer-Distanz, der C 111-IV folgt im Mai 1979 mit einem neuen Rundstrecken-Weltrekord von 403,978 km/h. Damit passt der große Auftritt der C 111-Familie auf der Techno Classica auch zum Jubiläumsjahr „125 Jahre Motorsport“ von Mercedes-Benz.

Aufbruch in neue Zeitalter

Die einzigartige Traditionslinie der Innovationskultur macht die Gegenüberstellung des Mercedes-Simplex 40 PS aus dem Jahr 1903 mit dem aktuellen EQC (Stromverbrauch kombiniert: 22,2 kWh/100 km; CO₂-Emissionen kombiniert: 0 g/km, vorläufige Angaben)* deutlich. Denn so, wie der Mercedes-Simplex vor fast 120 Jahren als erstes modernes Automobil in die

Zukunft fährt, so setzt der Mercedes-Benz EQC heute Maßstäbe als das erste Mercedes-Benz Modell der neuen Produkt- und Technologiemarkte EQ. Er ist Sinnbild für den Beginn einer neuen Mobilitätsära bei Daimler, die von der Mercedes-Benz Strategie CASE (Connectivity, Autonomous, Shared & Services und Electric) geprägt ist.

Seite 3

Sportliche Sternstunden von ALL TIME STARS

ALL TIME STARS, der Fahrzeughandel von Mercedes-Benz Classic, bringt zwei ganz besondere Sportwagen-Stars auf die Techno Classica: Es sind der frühe 300 SL „Gullwing“ (W 198), der mit seinem originalen „Scheunenfund“-Zustand auf dem Amelia Island Concours d'Elegance in Floria Anfang März 2019 für Furore gesorgt hat, sowie der zweite überhaupt produzierte 280 SL „Pagode“ der Baureihe W 113.

Der 300 SL „Gullwing“ trägt die Chassisnummer 43. Er befindet sich im „Scheunenfund“-Zustand, wie ihn Mercedes-Benz Classic Ende 2018 aus einer Garage übernommen hat. Der Traum-Sportwagen wird 1954 nach Miami ausgeliefert, ist danach lediglich zehn Jahre lang zugelassen und präsentiert sich heute - bis auf die Vorbereitung für eine Neulackierung - komplett original. Dazu zählen Karosserie, Glaskomponenten, Innenausstattung in grauem Leder, Antriebsstrang, Räder und die „Englebert Competition“-Reifen.

Der 280 SL gehört zur „Concours Edition“ von ALL TIME STARS. Er wird 1967 als Vorserienfahrzeug des neuen Typs der Baureihe 113 gebaut, der 1968 auf den Markt kommt. Das ausgestellte Fahrzeug ist ein so genannter Arbeitsvorbereitungswagen und der zweite 280 SL „Pagode“ überhaupt, der die Montage in Stuttgart-Untertürkheim verlässt. Er wird im August 1968 nach Italien ausgeliefert. Der silbermetallic lackierte Roadster mit rotem MB-Tex Interieur und schwarzem Verdeck wird von 2017 bis April 2019 restauriert und auf der Techno Classica erstmals öffentlich präsentiert.

ALL TIME STARS bringt neben diesen beiden Highlight-Fahrzeugen voraussichtlich zwei weitere SL Sportwagen mit zur Techno Classica. Der Mercedes-Benz 560 SL der Baureihe R 107 aus dem Jahr 1989 mit schwarzem

Lack und schwarzem Interieur gehört zur Collectors Edition von ALL TIME STARS. Aus dem Jahr 2000 stammt ein Mercedes-Benz SL 320 der exklusiven Edition Mille Miglia (R 129). Für höchste Sportlichkeit in der oberen Mittelklasse steht ein Mercedes-Benz E 60 AMG. Dieses Top-Modell der Mercedes-Benz E-Klasse der Baureihe W 124 wird auf Basis des 500 E von 1993 bis 1994 in knapp 150 Exemplaren gebaut. Der E 60 AMG gehört zu den ersten Hochleistungsautomobilen, die Mercedes-Benz und AMG gemeinsam entwickeln. Außerdem zeigt ALL TIME STARS ein Mercedes-Benz 280 SE 3.5 Coupé (W 111) von 1971 und – passend zum 40. Geburtstag der G-Klasse – einen Mercedes-Benz 230 GE aus dem Jahr 1985.

Der Fahrzeughandel von Mercedes-Benz Classic besteht seit 2015. Das Angebot reicht vom Vorkriegs-Klassiker bis zum Youngtimer. Besonders beliebt bei den Kunden sind Automobile von den 1960er- bis in die 1980er-Jahre. Für höchste Transparenz sorgt ALL TIME STARS mit der gründlichen Prüfung jedes angebotenen Fahrzeugs in 160 Punkten, ergänzt durch ein Classic Data Gutachten. Die ALL TIME STARS entsprechen technisch mindestens der Zustandsnote 2 und sind in mehrere Editionen eingeordnet.

Geschichte(n) mit Zukunft

Jutta Benz, Markenbotschafterin von Mercedes-Benz Classic, ist während der Techno Classica am Samstag (13. April) und Sonntag (14. April) zu Gast am Stand. Bei Lesungen für Kinder erzählt sie die Geschichte von Carl, dem Automobilfinder und von Bertha, seiner mutigen und visionären Frau. Die Figuren dieser Geschichte sind die Urgroßeltern der Markenbotschafterin. Mit der Patentanmeldung des Motorwagens von Carl Benz beginnt 1886 die Geschichte des Automobils. Die Fernfahrt von Bertha Benz 1888 ist die erste große Bewährungsprobe dieser Innovation, mit der Mercedes-Benz von Beginn an die Welt verändert hat und sie auch in Zukunft mit neuen Mobilitätslösungen verändern wird.

Passend zu diesem Blick in die Geburtsstunde des Automobils präsentiert das Mercedes-Benz Museum auf der Techno Classica einen authentischen Nachbau des Benz Patent-Motorwagens als Fotopoint für die Besucher. Gegenüber sind

auf der Präsentationsfläche der Concours Edition von ALL TIME STARS der Reitwagen (1885) und die Motorkutsche (1886) von Gottlieb Daimler zu sehen.

Seite 5

Nachgefertigte Ersatzteile aus dem 3D-Drucker

Der Bereich Service & Teile von Mercedes-Benz Classic präsentiert weitere Themen auf der Techno Classica, beispielsweise das Angebot Mercedes-Benz Repair™ mit dem Karosserie-, Lack- und Glas-Programm aus Meisterhand. Außerdem kann man sich über Ersatzteile aus dem 3D-Drucker informieren und die Möglichkeiten und Grenzen des Verfahrens kennenlernen. Bereits erhältlich sind etwa ein Innenspiegelfuß für das Mercedes-Benz 300 SL Coupé (W 198), der Zündkerzenhalter aus dem Werkzeugsatz dieser Sportwagen-Ikone sowie Schiebedach-Gleitbacken für die Baureihen W 100, W 110, W 111, W 112, W 114/115, W 123 und W 201. Ebenfalls vorgestellt werden mögliche künftige weitere Ersatzteile aus additiver Fertigung, darunter der Heckdeckel-Stern für die Baureihen W 110, W 111 und W 112 sowie das Tachogehäuse für die SL/SLC der Baureihe 107.

Großer Auftritt in guter Partnerschaft

Der Stand von Mercedes-Benz Classic in Halle 1 der Messe Essen ist bei der Techno Classica 2019 rund 2.125 Quadratmeter groß. Insgesamt präsentiert sich die Marke mit dem Stern auf rund 4.500 Quadratmeter. Denn in direkter Nachbarschaft zu Mercedes-Benz Classic sind die anerkannten Mercedes-Benz Markenclubs sowie die ClassicPartner präsent.

Weltweit gibt es rund 80 anerkannte Mercedes-Benz Markenclubs. Ihre zusammen etwa 100.000 Mitglieder stehen als unverzichtbare Markenbotschafter für eine lebendige und vielfältige Pflege der Tradition von Mercedes-Benz. Aus den Reihen der Markenclubs stellen sich auf der Techno Classica die folgenden Organisationen mit insgesamt 16 Fahrzeugen vor:

- AMG Owners Club e.V.
- Mercedes-Benz 190 SL-Club e.V.
- Mercedes-Benz 300 SL Club e.V.

- Mercedes-Benz Geländewagen-Club e.V.
- Mercedes-Benz Interessengemeinschaft e.V.
- Mercedes-Benz Modellauto-Club e.V.
- Mercedes-Benz R/C 107 SL-Club Deutschland e.V.
- Mercedes-Benz R 129 SL-Club e.V.
- Mercedes-Benz S-Klasse Club e.V.
- Mercedes-Benz SL-Club Pagode e.V.
- Mercedes-Benz SLK-Club e.V.
- Mercedes-Benz SLR.CLUB e.V.
- Mercedes-Benz Veteranen Club von Deutschland e.V.
- Mercedes-Benz W 123-Club e.V.
- Mercedes-Benz W 124-Club e.V.
- Mercedes-Benz W 201 16V Club e.V.
- Mercedes-Benz W 201/C-Klasse Club e.V.
- Unimog-Club Gaggenau e.V.
- vdh e.V. – www.mercedesclubs.de

Die ClassicPartner präsentieren sich auf der Techno Classica auf 1.100 Quadratmeter Fläche mit den fünf Unternehmen Leseberg Classic (Hamburg), Rosier Classic Sterne (Oldenburg), Herbrand Classic (Kevelaer), Köster (Oberhausen) und Lueg Classic (Essen und Bochum). Insgesamt stellen die ClassicPartner 20 klassische Mercedes-Benz Fahrzeuge vor. Das Netzwerk der auf Old- und Youngtimer der Marke mit dem Stern spezialisierten Betriebe ist ein Erfolgskonzept: Allein in Deutschland hat sich im vergangenen Jahr die Zahl der Mercedes-Benz ClassicPartner von 25 auf 46 nahezu verdoppelt. Dazu kommen neu zwei ClassicPartner in Spanien. Mercedes-Benz Classic wird die beiden Betriebe auf der Techno Classica in der Familie der ClassicPartner willkommen heißen.

Weltbühne für die automobile Klassik

Die 30. Techno Classica in der Messe Essen findet vom 10. bis 14. April 2019 statt. Der Mittwoch (10. April) ist „Happy View Day“ und Preview-Tag, an dem die Messe von 14 bis 20 Uhr geöffnet ist. Von Donnerstag (11. April) bis Sonntag (14. April) steht die Techno Classica dann den Besuchern täglich von 9

bis 18 Uhr offen, am Freitag (12. April) gilt eine verlängerte Öffnungszeit bis 19 Uhr. Im vergangenen Jahr zählte die Messe fast 190.000 Besucher, circa 1.250 Aussteller und mehr als 200 Clubs. Rund 2.700 klassische Automobile waren im Angebot.

Seite 7

* Angaben zum Stromverbrauch und den CO₂-Emissionen sind vorläufig und wurden vom Technischen Dienst ermittelt. Die Angaben zur Reichweite sind ebenfalls vorläufig. Eine EG-Typgenehmigung und Konformitätsbescheinigung mit amtlichen Werten liegen noch nicht vor. Abweichungen zwischen den Angaben und den amtlichen Werten sind möglich.

Die Fahrzeuge von Mercedes-Benz Classic auf der Techno Classica 2019

Seite 8

Mercedes-Simplex 40 PS (1903)

Der Mercedes-Simplex löst im März 1902 den legendären Mercedes 35 PS ab. Der Namenszusatz „Simplex“ verweist auf die aus damaliger Sicht einfache Handhabung des in einigen Details überarbeiteten Hochleistungswagens. Sein direkter Vorgänger definiert im Dezember 1900 erstmals eine eigenständige Form des Automobils. Charakteristische Merkmale sind die langgestreckte Form, der leichte, tief im Rahmen eingebaute Hochleistungsmotor und der organisch in die Front integrierte, auch technisch hoch innovative Bienenwabenkühler, der zum markenprägenden Erkennungszeichen wird. Der Mercedes 35 PS markiert den endgültigen Abschied vom seinerzeit branchenweit vorherrschenden Stil der motorisierten Kutsche. Damit gilt er als erstes modernes Automobil und setzt – ähnlich wie der Mercedes-Benz EQC heute – einen Meilenstein, der für die Neuerfindung des Automobils steht. Das Konzept des Mercedes ist so richtungweisend, dass es bis Ende 1902 von nahezu allen Herstellern übernommen wird.

Technische Daten Mercedes-Simplex 40 PS

Produktionszeitraum: 1902–1909

Zylinder: 4/Reihe

Hubraum: 6.785 cm³

Leistung: **29 kW/40 PS** bei 1.100/min

Höchstgeschwindigkeit: 100 km/h

Mercedes-Benz Designstudie SLX (1966)

Die Designstudie aus dem Jahr 1965 stammt von den Mercedes-Benz Stilisten Giorgio Battistella und Paul Bracq, die Mitte der 1960er-Jahre intensiv an einem Supersportwagen mit Mittelmotor arbeiten. Die intern als SLX bezeichnete Studie wird im Frühjahr 1966 als Holzmodell im Maßstab 1:1

Mercedes-Benz Museum GmbH, Mercedesstraße 100, 70372 Stuttgart, Germany
Ein Unternehmen der Daimler AG

realisiert und im Windkanal getestet. Sie versprüht den klassischen Design-Esprit der 1960er-Jahre. Der Entwurf veranschaulicht, wie groß der gestalterische Entwicklungsschritt zum C 111 ist, der nur drei Jahre später vorgestellt wird. Die Designer um Bruno Sacco und Josef Gallitzendörfer erneuern mit dem aufsehenerregenden Wankel-Sportwagen die Formensprache von Mercedes-Benz entscheidend.

Seite 9

Mercedes-Benz Experimentalfahrzeug C 111 (1969)

Das Experimentalfahrzeug C 111, das Mercedes-Benz im September 1969 auf der IAA in Frankfurt präsentiert, wird auf Anhieb zum Publikumsmagneten der Messe. Das „rollende Versuchslabor“ überrascht mit seinen weit nach oben öffnenden Flügeltüren, der ausgeprägten Keilform und der Lackierung in Orangemetallic. Innovativ sind auch die Karosserie aus glasfaserverstärktem Kunststoff und der leistungsstarke Dreischeiben-Wankelmotor, der fulminante Fahrleistungen ermöglicht. Mit einer Höchstgeschwindigkeit von 260 km/h und einer Beschleunigung von 5 Sekunden von 0 auf 100 km/h ist der C 111 ein echter Supersportwagen, der faszinierendes Design mit ausgeprägter Sportlichkeit verbindet.

Technische Daten Mercedes-Benz C 111 Experimentalfahrzeug

Präsentation: 1969

Rotationskolben: 3

Kammervolumen: 1.800 cm³

Leistung: **206 kW** (280 PS) bei 7.000/min

Höchstgeschwindigkeit: 260 km/h.

Mercedes-Benz C 111-II Experimentalfahrzeug (1970)

Bereits ein halbes Jahr nach der Vorstellung des C 111 sorgt Mercedes-Benz erneut für Furore: Auf dem Genfer Automobil-Salon im März 1970 debütiert

Mercedes-Benz Museum GmbH, Mercedesstraße 100, 70372 Stuttgart, Germany

Ein Unternehmen der Daimler AG

eine grundlegend überarbeitete Ausführung des Hochleistungssportwagens mit Wankelmotor. Der C 111-II erzielt dank seines **257 kW** (350 PS) starken Vierscheibenmotors nochmals verbesserte Fahrleistungen. Mit der neu gezeichneten Karosserie wirkt er noch attraktiver als sein Vorgänger und ist dabei in jeder Hinsicht alltagstauglich. Obwohl zahlreiche Blankoschecks in Stuttgart eintreffen, geht der C 111-II nicht in Serie. Auch die Wankelmotoren-Entwicklung wird bei Mercedes-Benz nicht wie geplant fortgesetzt und schließlich eingestellt.

Technische Daten Mercedes-Benz C 111-II Experimentalfahrzeug

Präsentation: 1970

Rotationskolben: 4

Kammervolumen: 2.400 cm³

Leistung: **257 kW** (350 PS) bei 7.000/min

Höchstgeschwindigkeit: 300 km/h

Mercedes-Benz C 111-II D Rekordwagen (1976)

Eines der sechs gebauten Experimentalfahrzeuge der 1970 in Genf präsentierten Version C 111-II wird 1976 zum Diesel-Rekordwagen umgebaut. Um die Leistungsgrenzen des Pkw-Diesels auszuloten und die Zuverlässigkeit zu demonstrieren, wird der C 111-II mit einem **140 kW** (190 PS) starken Turbodiesel auf Basis des Fünfzylinder-Serienmotors ausgerüstet. Außenspiegel und Klappscheinwerfer werden zugunsten einer verbesserten Aerodynamik demontiert, und auch die Handbremse entfällt. Im Juni 1976 wird der C 111-II D für eine 64-stündige Rekordfahrt im süditalienischen Nardò eingesetzt. Dabei stellt er insgesamt 16 internationale Rekorde auf – und erreicht Durchschnittsgeschwindigkeiten von mehr als 250 km/h.

Technische Daten Mercedes-Benz C 111-II D Rekordwagen

Einsatz: 1976

Zylinder: 5/Reihe

Hubraum: 2.998 cm³

Mercedes-Benz Museum GmbH, Mercedesstraße 100, 70372 Stuttgart, Germany
Ein Unternehmen der Daimler AG

Leistung: **140 kW** (190 PS) bei 4.200-4.700/min

Seite 11

Höchstgeschwindigkeit: 254 km/h

Mercedes-Benz C 111-III Rekordwagen (1978)

Nach dem Erfolg des C 111-II D soll eine neue Rekordfahrt demonstrieren, dass das Potenzial noch längst nicht ausgeschöpft ist. So wird der Rekordwagen umfassend weiterentwickelt. Neben einem nochmals leistungsgesteigerten Motor steht die Optimierung der Aerodynamik im Vordergrund: Das Fahrzeug erhält einen längeren Radstand und eine auf geringstmöglichen Luftwiderstand konzipierte Karosserie, die einen sensationell niedrigen c_w -Wert von nur 0,183 aufweist. Im April 1978 erzielt der C 111-III, erneut auf der Hochgeschwindigkeitsstrecke in Nardò, neun Geschwindigkeits-Weltrekorde. Über die 500-Kilometer-Distanz erreicht er eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 321,9 km/h.

Technische Daten Mercedes-Benz C 111-III Rekordwagen

Einsatz: 1978

Zylinder: 5/Reihe

Hubraum: 2.998 cm³

Leistung: **169 kW** (230 PS) bei 4.200-4.600/min

Höchstgeschwindigkeit: 327 km/h

Mercedes-Benz C 111-IV Rekordwagen (1979)

1979 nimmt der C 111 einen weiteren Geschwindigkeitsrekord ins Visier. Diesmal gilt es, den 1975 aufgestellten Rundstreckenrekord von knapp 356 km/h zu überbieten. Dazu erhält einer der beiden C 111-III eine neue Frontpartie sowie zwei Seitenflossen im Heck statt zuvor nur einer, um Aerodynamik und Fahrstabilität bei sehr hohen Geschwindigkeiten zu optimieren. Angetrieben wird der neue Rekordwagen von einem **368 kW** (500 PS) starken 4,8-Liter-V8-Motor, der auf dem 4,5-Liter-Serienaggregat aus

der S-Klasse und dem SL basiert und zusätzlich mit zwei Abgasturboladern ausgerüstet ist. Im Mai 1979 erzielt der C 111-IV, wiederum auf dem Rundkurs in Nardò, einen neuen Geschwindigkeitsbestwert von 403,978 km/h.

Seite 12

Technische Daten Mercedes-Benz C 111-IV Rekordwagen

Einsatz: 1979

Zylinder: V8

Hubraum: 4.800 cm³

Leistung: **368 kW** (500 PS) bei 6.200/min

Höchstgeschwindigkeit: 404 km/h

Die Markenbotschafterin von Mercedes-Benz Classic auf der Techno Classica 2019

Jutta Benz

Geboren am 1. Oktober 1943 in Mannheim

Sie trägt einen großen Namen: Jutta Benz. Ihr Urgroßvater Carl Benz baut im Jahr 1886 das erste Automobil der Welt in einem revolutionären, weil ganzheitlich neuartigen und umfassenden Entwurf. Seine Ehefrau Bertha Benz, die Urgroßmutter von Jutta Benz, hat die Entwicklung maßgeblich geprägt und gefördert. Denn sie unterstützt den Gatten in jeglicher Hinsicht und setzt zudem immer wieder eigene starke Impulse auf dem Weg des Automobils in die Serienproduktion. Berühmt ist ihre Fernfahrt mit dem Benz Patent-Motorwagen von Mannheim nach Pforzheim, die sie mit beiden Söhnen im August 1888 und damit vor gut 130 Jahren absolviert. Die Fahrt ist Härtestest und Funktionsbeweis der großartigen Erfindung zugleich. Kein Wunder, dass Jutta Benz für ihre Urgroßeltern und insbesondere für die Urgroßmutter als eine in ihrer Zeit herausragende Frau große Bewunderung hegt: Öffentlich gelebte Kreativität und Gleichberechtigung sind zu deren Lebzeiten alles andere als üblich. In diesem Sinne verkörpert Bertha Benz ebenso wie ihr Ehemann den Erfolg und die Entwicklung des Automobils und der Marke

Mercedes-Benz. Jutta Benz ist die letzte Trägerin des Namens Benz, der in direkter Linie auf Carl und Bertha Benz zurückzuführen ist.

Seite 13

Ansprechpartner:

Frank Mühling, +49 176 3095 1412, frank.muehling@daimler.com

Ralph Wagenknecht, +49 160 865 8077, ralph.wagenknecht@daimler.com

Miriam Weiss, +49 160 862 8913, miriam.weiss@daimler.com

Hochauflösendes Bildmaterial und weitere Presse-Informationen:

<https://media.daimler.com>

Aktuelles Film- und Fotomaterial:

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

Multimedia-Archiv- und Recherchesystem:

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

D368602

D426000

Mercedes-Simplex 40 PS, 1903.

19C0002_156

Der neue Mercedes-Benz EQC feierte auf der CES 2019 in Las Vegas seine US-Premiere.

2003DIG138

Die Mercedes-Benz Designer Giovanni Battistella (links) und Paul Bracq an einem 1:5-Designmodell der Supersportwagen-Studie SLX, 1965. Das Projekt wird später eingestellt und mit dem C 111 wieder aufgegriffen.

19A0251

1:5-Designmodell der Supersportwagen-Studie SLX im Windkanal, 1966. Das Projekt wird später eingestellt und mit dem C 111 wieder aufgegriffen.

84F120

Mercedes-Benz C 111 Experimentalfahrzeuge auf dem Testgelände im Mercedes-Benz Werk Untertürkheim: Links im Bild die erste Version aus dem Jahr 1969, in der Mitte die überarbeitete Variante von 1970. Rechts ist der erste Prototyp zu sehen. Aufnahme von 1970.

78F5

Mercedes-Benz C 111 Experimentalfahrzeug (1969). Das Mercedes-Benz Designteam des C 111 um Josef Gallitzendörfer (am Fahrzeug) bei der Formentwicklung der ersten Variante des Experimentalfahrzeugs im Jahr 1969.

69310-29

Mercedes-Benz C 111 Experimentalfahrzeug (1969). Auf der IAA in Frankfurt im September 1969 steht das spektakuläre Fahrzeug im Mittelpunkt des Interesses.

U89871a

Mercedes-Benz C 111 Experimentalfahrzeug (1969) zusammen mit drei Mercedes-Benz Serienfahrzeugen in der Steilkurve der Teststrecke im Mercedes-Benz Werk Untertürkheim.

83F103

Mercedes-Benz C 111-II Experimentalfahrzeug mit Vierscheiben-Wankelmotor.
Modell im Maßstab 1:1 für die Designfreigabe.

U87602B

Mercedes-Benz C 111-II Experimentalfahrzeug mit Vierscheiben-Wankelmotor
(1970), aufgenommen auf der Teststrecke im Mercedes-Benz Werk
Untertürkheim.

U87605B

Mercedes-Benz C 111-II Experimentalfahrzeug mit Vierscheiben-Wankelmotor
(1970). Studioaufnahme.

78F21

Mercedes-Benz C 111-II D Rekordwagen bei der Rekordfahrt in Nardò, Juni
1976. Äußerlich unterscheidet sich das Fahrzeug vom C 111-II nur in Details,
beispielsweise dem Wegfall der Außenspiegel und Klappscheinwerfer.

78F38

Mercedes-Benz C 111-III Rekordfahrzeug (1978), aufgenommen auf der
Teststrecke im Mercedes-Benz Werk Untertürkheim.

83F106

Mercedes-Benz C 111-III Rekordwagen bei der Rekordfahrt in Nardò, April
1978.

78F33

Mercedes-Benz C 111-III Rekordwagen bei der Rekordfahrt in Nardò, April
1978.

78F45

Mercedes-Benz C 111-IV Rekordwagen mit V8-Ottomotor bei der Rekordfahrt in
Nardò, Mai 1979.

78F43

Mercedes-Benz C 111-IV Rekordwagen mit V8-Ottomotor bei der Rekordfahrt in
Nardò, Mai 1979.

19C0174_19

Seite 16

19C0174_20

Mercedes-Benz 300 SL „Gullwing“ (W 198), „Scheunenfund“ von ALL TIME STARS.