

Die 16V-(R) Evolution

Es war ein gewagter Schritt: Erstmals seit den 60er Jahren engagierte sich die renommierte Marke Mercedes-Benz Ende der 80er Jahre wieder im Rundstrecken-Rennsport.

Text: Sebastian Brühl, Fotos: Olivier Fourcade





Im Auftrag des Werkes fuhr das Team AMG in der Deutschen Tourenwagen-Meisterschaft (DTM) des Jahres 1989 um Punkte und Siege. Bereits einige Jahre zuvor hatten mehrere 190 E 2.3-16 für Aufsehen gesorgt, als sie im August 1983 auf der Hochgeschwindigkeitsteststrecke im italienischen Nardo Dauerweltrekorde führen. So wurden beispielsweise 50.000 Kilometer innerhalb von 201 Stunden, 39 Minuten und 43 Sekunden abgepult, was einer Durchschnittsgeschwindigkeit von mehr

als 247 km/h entspricht, ein für damalige Verhältnisse unerhörtes Tempo.

502 Exemplare für die Homologation!

Um die strengen Anforderungen der geltenden Homologationsgesetze der Gruppe A zu erfüllen, legte Mercedes 1989 eine exakt 502 Exemplare umfassende Sonderserie an straßenzugelassenen 190 E 2.5-16 Evolution auf. Für 87.204 Deutsche Mark erhielten DTM-Fans ein Fahrzeug, das näher am

Rennsport war, als alle seine Mitbewerber inklusive des Erzfeinds BMW M3. Sein intern als „M 102.991“ bezeichneter, vierzylindriger Einspritzmotor mit Vierventil-Zylinderkopf und zwei oberliegenden Nockenwellen war bereits aufgrund dieser technischen Ausstattung ein Sahnestückchen modernen Motorenbaus.

195 drehfreudige Pferdestärken ermöglichten Fahrleistungen, die so manchen Sportwagen alt aussehen ließen. Im Renneinsatz leistete dieses Triebwerk



mit einer Verdichtung von 12:1 bis zu 340 PS bei mörderischen 8.500 Umdrehungen pro Minute. Doch die Ansprüche stiegen: Bereits ein Jahr später wird auf den Genfer Automobilsalon der 190 E 2.5-16 Evolution II mit einer weiterentwickelten Ausbaustufe des bekannten Vierzylinders sowie umfangreichen Karosseriemodifikationen präsentiert. Heute stehen beide Evolution-Ausführungen an der Schwelle zum gefragten Klassiker.

Getunter Klassiker!

So dachte auch Harald aus Taunusstein-Neuhof, als er „seinen“ Evo I im Jahre 1999 zum ersten Mal sah. Absolut serienmäßig wollte er den Stuttgarter dennoch nicht belassen. Mit Hilfe der Mercedes-Benz-Experten von Bullock Style aus Altendiez restaurierte und individualisierte er sein Exemplar. Der 190er sollte noch weiter in Richtung Rennsport getrimmt werden, als er



ohnehin bereits war. Der 36-jährige Maschinenbau-Techniker installierte ein H&R-Rennsportfahrwerk, welches den Regularien der Gruppe G-DMSB entspricht. Neben unschlagbaren Handling-Eigenschaften brachte diese Umrüstung auch eine Tieferlegung um 60

Millimeter vorn und deren 50 hinten mit sich, was den Evo noch geduckter und aggressiver erscheinen lässt. Seitenneigung in Kurven gehört damit endgültig der Vergangenheit an. Spurplatten von 22 Millimetern Stärke vorn und sogar 45 Millimetern hinten perfekto-



nieren die Straßenlage und bewirken, dass die Räder bündig mit den ausgestellten Kotflügeln abschließen. Apropos Räder: Bei den Leichtmetallfelgen der eher unüblichen Dimension 8,25 x 17 Zoll handelt es sich um Implantate aus einem Exemplar des 190 E 2.5-16 Evolution II. Auch die Auspuffanlage mit oval eingefasstem Doppelendrohr stammt ab dem Katalysator vom Nachfolgemodell.

Weniger ist mehr!

Eine hohe Höchstgeschwindigkeit bringt zwar Prestige und Vorteile im

Auto-Quartett mit sich, ist aber im Alltag eher selten nutzbringend. Beeindruckende Beschleunigungswerte und passende Drehzahl-Anschlüsse beim Gangwechsel dagegen trumpfen bei der Hatz über deutsche Landstraßen. Aus diesem Grund verkürzte Harald die Getriebeübersetzung von 3,27 auf 3,67. Modifizierte Bremsen vorn und hinten helfen, den Mercedes rechtzeitig vor der nächsten Kurve zu verzögern und unplanmäßige Kaltverformungen des raren Bleches zu vermeiden. Auch im Inneren stehen in Haralds Mercedes alle Zeichen auf

„Rundstrecke“. So sind sowohl die Recaro „Pole Position“-Schalensitze als auch das OMP-Sportlenkrad von 350 Millimetern Durchmesser vollkommen Nordschleifen-tauglich.

Bullock Style GmbH
Im Petersfeld 7a
65624 Altendiez
Tel.: 06432/920 336



TECHNICAL FACTS

⊗WERKSBEZEICHNUNG	W 201 E 25/2 EVOLUTION
⊗ZYLINDERZAHL	4
⊗HUBRAUM	2.463 CM3
⊗BOHRUNG X HUB	97,3 X 82,8 MM
⊗VERDICHTUNG	9,7:1
⊗LEISTUNG	195 PS / 143 KW BEI 6.750 U/MIN
⊗DREHMOMENT	235 NM BEI 5.000 - 5.500 U/MIN
⊗VENTILE	4, V-FÖRMIG HÄNGEND; 2 OBERLIEGENDE NOCKENWELLEN
⊗GEMISCHAUFBEREITUNG	MECH.-ELEKTRONISCHE BENZINEINSPRITZUNG BOSCH KE-JETRONIC
⊗KRAFTÜBERTRAGUNG	5-GANG-SCHALTGETRIEBE, EINSCHIBEN-TROCKENKUPPLUNG
⊗FAHRWERK	VORN MCPHERSON-FEDERBEIN AN DREIECKQUERLENKERN, HINTEN RAUMLENKERACHSE, NIVEAUREGULIERUNG RUNDUM MIT CW-ABSENKUNG
⊗LÄNGE/BREITE/HÖHE	4.430/1.720/1.342 MM
⊗LEERGEWICHT	1.320 KG
⊗KAROSSERIE	AERODYNAMIKTEILE ORIGINAL MERCEDES-BENZ, TÜRGRIFFE UND WISCHERARM IN WAGENFARBE LACKIERT
⊗RAD/REIFEN	ORIGINALE 190 E 2.5-16 EVOLUTION II-FELGEN, VORN UND HINTEN 8.25 X 17 ZOLL MIT DUNLOP SP9000 245/40 R 17-BEREIFUNG
⊗FAHRWERK	H&R RENNSPORTFAHRWERK GRUPPE G, TIEFERLEGUNG V/H 60/50 MM, SPURVERBREITERUNG V/H 22/45 MM JE SEITE
⊗INTERIEUR	LEDERBEZOGENE RECARO „POLE POSITION“-SCHALENSITZE, 350 MM-SPORTLENKRAD VON OMP, FUßMATTEN MIT „EVOLUTION“-SCHRIFTZUG
⊗SONSTIGES	HINTERACHSE KÜRZER ÜBERSETZT, BREMSEN VORN UND HINTEN MODIFIZIERT

