

CLASSIC DRIVER

Erkennen Sie alle Unterschiede zwischen diesen beiden Mercedes-EVOs?

Lead

Die Mercedes 190E Evolution I & II repräsentieren eine Zeit, in der die unerbittliche Jagd nach Ruhm im Tourenwagensport zu einigen wirklich fantastischen Straßenfahrzeugen führte. ChromeCars hat beide Evolutionsmodelle zum Testen und Kaufen – also mussten wir sie uns einfach genauer ansehen...



Seit vielen Jahren verfassen wir fast schon lyrische Texte zu Homologations-Specials. Wie über den Renault R5 Turbo, den Audi Sport quattro, den E30 BMW M3 und viele andere in extrem begrenzten Stückzahlen gebaute Boliden, die auf den besten Rallye-Prüfungen und Rennstrecken der Welt gigantische Duelle ausfochten. In diese Riege gehört zweifellos auch der Mercedes-Benz 190E mit seinen Macho-Versionen EVO I und II. Eine Karriere voller Wendungen, sowohl auf als auch abseits der Rennstrecke.

Ehe Mercedes-Benz werksseitig wieder begann, massiv in den Tourenwagen-Sport (und später in die Gruppe C) zu investieren, war es die Aufgabe unabhängiger Teams, den neuen Mercedes 190 E 2.3-16 zu einem potenziellen Siegerauto zu entwickeln. In der ersten Saison der DTM (ehemals Deutsche Produktionswagen-Meisterschaft) gelang dies auch fast schon perfekt. Volker Weidler belegte für Marko RSM, dem Team des Ex-Formel-1-Fahrers, Le-Mans-Siegers und heutigen Red-Bull-Formel-1-Managers Helmut Marko, in der Saison 1986 den zweiten Platz in der Gesamtwertung.



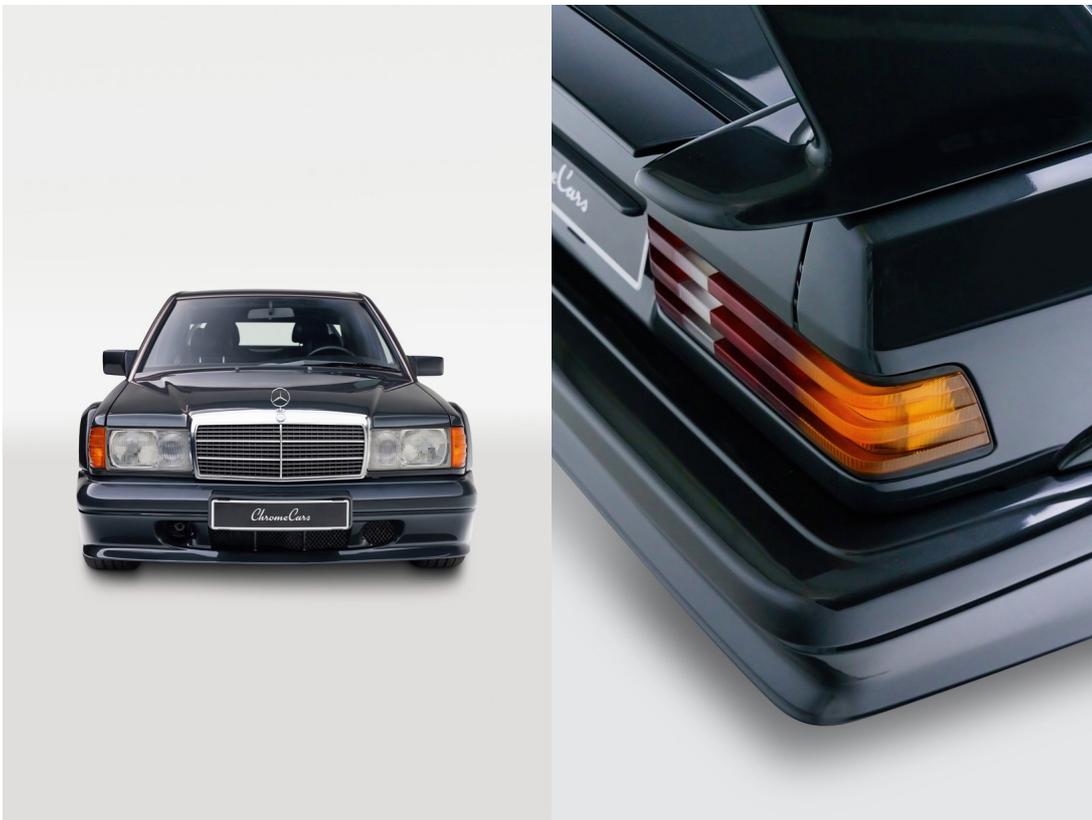
Im Laufe der Jahre engagierte sich Mercedes-Benz im Schulterschluss mit AMG immer stärker in der DTM, wobei 1989 ein entscheidendes Jahr für den „Baby-Benz“ wurde. Das Gruppe-A-Reglement der DTM erlaubte die Produktion von weiterentwickelten Evolution-Varianten eines homologierten Fahrzeugs und öffnete damit Tür und Tor für Innovationen und Experimente. Das Ergebnis war der auf dem Genfer Salon vorgestellte Mercedes-Benz 190 E 2.5-16 Evolution 1. Obwohl der EVO I dem Serienmodell noch relativ stark ähnelte, verpasste man ihm ein stark verbessertes Aerodynamikpaket sowie wichtige Updates am 2,5-Liter-Reihenvierzylinder. Dank kürzerem Hub und größerer Bohrung konnte er deutlich höher drehen und aus einem erheblich breiteren Leistungsband schöpfen. Die breitere Karosserie, die stärkeren Bremsen und die größeren Felgen verliehen dem EVO I ein unverwechselbares Erscheinungsbild.



Der EVO I brachte mit 1320 Kilogramm ganze 80 Kilogramm weniger auf die Waage als der serienmäßige 2.5-16. Während die limitierte Stückzahl von 502 straßenzugelassenen Wagen fast unmittelbar vergriffen war, wurde der ab dem vierten DTM-Lauf der Saison 1989 eingesetzte Evo I zu einem großen Erfolg – allein Klaus Ludwig gewann die beiden Double-header von Diepholz und am Nürburgring. Ein kleiner Wermutstropfen war allerdings der E30 M3 von BMW, der Roberto Ravaglia zur Meisterschaft führte. Nachdem der bestplatzierte 190E-Pilot (Kurt Thiim) 1989 den vierten Platz im Schlussklassement belegte, sollte 1990 das Jahr des Mercedes werden...



Der dafür entwickelte EVO II baute auf der bereits beeindruckenden Basis des EVO I auf. Rüdiger Paul von Mercedes und Professor Richard Läßle von der Technischen Universität Stuttgart studierten das umfangreiche DTM-Regelwerk und begannen, Bereiche zu erkennen, in denen sie den 190E weiter verbessern konnten. Vor allem die Optik geriet so nochmals radikaler. Die breiteren, verlängerten Bögen der Kotflügel passten zur klobigeren Heckstoßstange und zur neu profilierten Frontpartie, die einen luftdurchlässigeren Stoßfänger samt eines verstellbaren Frontsplitters aufwies. Die vielleicht auffälligste Neuerung war jedoch ein absurd großer, zweistufiger Heckspoiler, der den Abtrieb und somit die Agilität des Fahrzeugs drastisch verbesserte. Der mittlerweile fünf Jahre alte 2,5-Liter-16-Ventil-Motor erhielt ebenfalls eine Leistungsspritze auf nunmehr 235 PS bei 7200 U/min.



Wie der EVO I legte Mercedes auch die zweite Ausbaustufe in einer Auflage von 502 ausschließlich linksgelenkten Exemplaren auf. Während der EVO II als Straßenauto sofort zu einem Klassiker wurde, tat er sich in der DTM anfangs schwer. Es gab viele Ausfälle und ein Gewichtsproblem, was zu einer Untersuchung des 190E führte. 1991 gewann Fran Biela zum zweiten Mal infolge den Titel für Audi, doch Mercedes holte sich in diesem Jahr die Herstellerwertung. 1992 kam dann alles zu einem glücklichen Ende: Klaus Ludwig, schon im Vorjahr Vize-Meister, gewann das letzte Jahr der alten DTM, die für 1993 auf die neuen Klasse-1-Boliden wechselte. Auch die Markenwertung fiel erneut an die Stuttgarter.



Hier eröffnet sich eine wirklich seltene Gelegenheit, zwei der ehrgeizigsten Renntourenwagen von Mercedes-Benz zu besitzen. Die unabhängig von der Länge der Reise ein aufregendes Fahrerlebnis bieten. Wenn Sie sich schon immer gefragt haben, was die Unterschiede zwischen dem [EVO I](#) und dem [EVO II](#) sind, bietet Ihnen [ChromeCars](#) die traumhafte Gelegenheit, diese beiden makellosen Exemplare auf Ihren Lieblingsstraßen und Rennstrecken zu testen!

Galerie

