



Mercedes-Benz

Ewolucja – w teorii i w praktyce: 30 lat temu zadebiutował Mercedes-Benz 190 E 2.5-16 Evolution II

Informacja prasowa

25 marca 2020 r.

- Sportowy sedan o wysokich osiąгах jako flagowy wariant w rodzinie kompaktowych modeli Mercedes-Benz
- Homologowany pojazd o mocy 173 kW (235 KM) stanowił bazę dla wyścigowych aut turystycznych DTM
- Premiera w Genewie w marcu 1990 r.
- Powstały 502 egzemplarze, wszystkie z metalicznym niebiesko-czarnym lakierem

Stuttgart. Imponująca premiera sprzed 30 lat: w 1990 roku Mercedes-Benz zaprezentował sportowego sedana o wysokich osiąгах – 190 E 2.5-16 Evolution II z serii modelowej 201. Był on dopuszczoną do ruchu wersją wyścigowego samochodu DTM o tej samej nazwie. Limuzyna powstała w niewielkiej partii zaledwie 502 egzemplarzy, a każdy z nich miał metalizowany niebiesko-czarny lakier. Znak rozpoznawczy: potężne tylne skrzydło, zaprojektowane z myślą o startach w wyścigach.

Kompaktowy samochód sportowy: 190 E 2.5-16 Evolution II o mocy 173 kW (**235 KM**) zmienił publiczne postrzeganie „Baby Benza”. Ten sportowy wóz, przez fanów często nazywany po prostu „EVO II”, 30 lat temu ostatecznie przypieczętował ambicje cenionej serii modelowej 201 w segmencie aut o wysokich osiąгах. Jego status miał też odzwierciedlenie w cenniku: EVO II

kosztował co najmniej 115 259,70 DM (marek niemieckich), podczas gdy 190 E 1.8 (80 kW/**109 KM**) był dostępny za mniej niż jedną trzecią tej ceny.

Targowy debiut: 190 E 2.5-16 Evolution II zadebiutował publicznie podczas salonu samochodowego w Genewie, odbywającego się w dniach 8-18 marca 1990 r. Rok wcześniej Mercedes-Benz zaprezentował wariant 190 E 2.5-16 Evolution (tzw. EVO I), również zbudowany jako drogowa wersja wyścigowego auta turystycznego DTM. Aby spełnić wymagania tej specyfikacji, należało zbudować co najmniej 500 egzemplarzy danego modelu. Za bazę służył Mercedes-Benz 190 E 2.3-16, wprowadzony na rynek w 1984 r.

Napęd: 4-cylindrowy silnik M 102 o mocy 173 kW (**235 KM**) powstał jako rozwinięcie jednostki EVO I, pod kierunkiem szefa działu rozwoju silników doktora Jörga Abthoffa oraz jego współpracowników – Rüdigera Herzoga, Daga-Haralda Hüttenbräuckera i Rudolfa Thoma. Jednostka miała krótszy skok tłoka (82,8 mm) i większą średnicę cylindra (97,3 mm) niż motor wersji 190 E 2.5-16. Do standardowego wyposażenia trafiły dwa metalowe katalizatory. Maksymalna prędkość obrotowa silnika (ograniczona) wynosiła teraz 7700 obr./min – to m.in. zasługa lżejszych korbowodów, czterech zamiast ośmiu przeciwwieżarów wału korbowego i zmianie napędu wałka rozrządu (z łańcucha rolkowego typu duplex na typ simplex).

Tylne skrzydło: efektowny tylny spojler sprawiał, że EVO II był prawdopodobnie jednym z najbardziej przyciągających wzrok seryjnych samochodów Mercedes-Benz od czasów 300 SL „Gullwinga” (W 198) z 1954 r. „Pudełkowate” skrzydło zostało opracowane przez inżyniera ds.

aerodynamiki Rüdiger Faula (oddział rozwojowy Mercedes-Benz w Sindelfingen) wspólnie z profesorem Richardem Läßlem z politechniki w Stuttgarcie. Aby zoptymalizować stabilizujący docisk tylnej osi, górna poprzeczka spojlera otrzymała składaną klapę. Pochylenie jego dolnej części można było regulować, a przedni spojler – ustawiać wzdłużnie w dwóch pozycjach.

Pakiet sportowy: z myślą o wyścigach DTM modyfikacje EVO II obejmowały dodatkowe usztywnienia nadwozia i większe 17-calowe koła. Zabiegi aerodynamiczne zapewniły dodatkową siłę docisku w porównaniu do EVO I: maksymalny docisk tylnej osi EVO II dzięki zastosowaniu spojlera wynosił 57,1 kg. Z przodu sięgał 21,2 kg.

Silnik – wielki finał: jednostki stosowane w pojazdach DTM pochodziły od rzędowych 4-cylindrowych silników stosowanych w autach seryjnych, jednak ich moc została zwiększona z 173 kW (**235 KM**) w „drogowym” EVO II do 274 kW (**373 KM**). Był to ostatni motor DTM zaprojektowany w dziale rozwoju silników Mercedes-Benz: od tamtej pory zajmowało się tym AMG.

Pochwały krytyków: EVO II spotkał się z pozytywnymi opiniami branżowej prasy. Dziennikarz „Automobil Revue”, wydanie z 23 sierpnia 1990 r., pisał: *„Nawet po dotarciu do limitów przyczepności ten 4-drzwiowy samochód sportowy wykazuje neutralną w dużej mierze charakterystykę nadsterowności i podsterowności – a zmiany obciążenia praktycznie nie mają na to wpływu. EVO II można celowo wprowadzić w łatwo kontrolowaną nadsterowność”*. W magazynie motoryzacyjnym „auto motor und sport”, w wydaniu z 15/1990,

napisano: „190 E 2.5-16 to prawdziwa »maszyna typu g« (nawiązanie do przeciążeń – przyp. tłum.), i to najlepszego gatunku, oraz zdecydowanie najbardziej zwrotny Mercedes. Zmiękczone zawieszenie zapewnia przy tym poziom komfortu, który rzeczywiście można mierzyć według standardów Mercedesa, zadziwiający jak na limuzynę zaprojektowaną do bardzo aktywnej jazdy”.

Sukcesy sportowe: wyścigowe auta turystyczne DTM bazujące na 190 E 2.5-16 Evolution II w pełni spełniły pokładane w nich oczekiwania. Swoją wyścigowy debiut EVO II świętował 16 czerwca 1990 r. na północnej pętli toru Nürburgring. Podczas ostatniego wyścigu DTM tamtego sezonu, 15 października 1990 r. na Hockenheimringu, EVO II startowały już wszystkie fabryczne zespoły. Pierwsze zwycięstwo za kierownicą tego modelu odniósł Kurt Thiim, 5 sierpnia 1990 r., w pierwszym wyścigu na lotnisku w Diepholz. W 1991 r. Klaus Ludwig zajął EVO II drugie miejsce w serii DTM, a rok później zdobył już mistrzostwo kierowców DTM – przed Kurtem Thiimem i Berndem Schneiderem. W sezonie 1992 kierowcy Mercedesa dzięki EVO II zwyciężyli w 16 z 24 wyścigów DTM.

Kontakt:

Tomasz Mucha

e-mail: tomasz.mucha@daimler.com

tel. +48 22 312 72 22