40 JAHRE MERCEDES 190 Die stärksten Modelle

AUTO classic cars
DAS MAGAZIN FÜR YOUNGTIMER & OLDTIMER

FASZINATION MERCEDES 190



DIE SCHNELLSTEN
16V · EVO I · EVO II



TUNING
Individualisierung durch Spoiler und Leistungssteigerung



MOTORSPORT
Vom privaten Einsatz zum Werksauto: die DTM-Erfolge



190 E 2.6
Weniger Flügel und mehr Komfort als Alternativprogramm



Gleich im ersten Jahr krönte ein Sportmodell die neue 190-Reihe

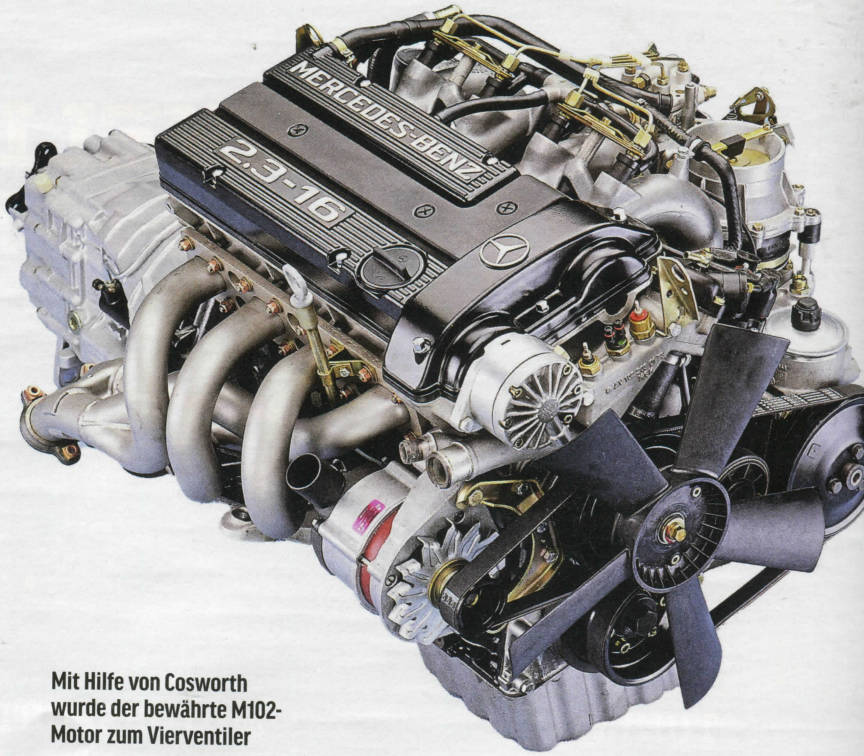
16V-Der Ursprung

Am 8. Dezember 1982 stellte Mercedes seine kleine Baureihe vor. Wenige Monate später sollte der 2.3-16 den einst so ruhmreichen Sportsgeist der Marke wiederbeleben

[TEXT Thomas Pfahl FOTOS Mercedes]

Die Modellreihe 201, umgangssprachlich kurz „190er" genannt, war ungewöhnlich für die Marke Mercedes: Die aerodynamische Form schien fremd, das Platzangebot war eher bescheiden. Selbst der in der Mittelkonsole untergebrachte Handbremshebel stieß alteingesessenen Kunden der Marke auf. Aber genau um die ging es in diesem Fall auch nicht. Der „Baby-Benz" sollte eine neue Käuferschicht ansprechen: junge, dynamische Menschen, die bislang nur wenige Berührungspunkte mit den Stuttgartern hatten.

Die Sicherheit war wie gewohnt auf dem aktuellen Stand, hinzu kamen hervorragende Fahreigenschaften – unter anderem durch die neue Raumlenker-Hinterachse und eine gestiegene Wirtschaftlichkeit dank aerodynamischer Optimierung der Karosserie und gewichtsreduzierter Bauweise. Der neue Schwung im Modellprogramm gipfelte im Herbst 1983 in der Vorstellung eines sportlichen Ablegers – natürlich als Limousine. Auf die obligatorischen Kombi-, Coupé- oder Cabrio-Varianten verzichtete Mercedes bis zum Ende der elfjährigen Bauzeit. Stattdessen kam ein rundum verspoilerter Viertürer.



Mit Hilfe von Cosworth wurde der bewährte M102-Motor zum Vierventiler



Die Rundum-Verspoilerung war für einen Mercedes eher untypisch

Aus heutiger Sicht ist die Gesamterscheinung stimmig, damals erinnerte sie an die zahlreichen Versionen der Tuner, die sich früh auf den Benz gestürzt hatten, weil sie dessen Potenzial erkannten. Mercedes konterte mit dem 2.3-16, der nicht nur ein aufgepepptes Basismodell, sondern eine umfassende Neuentwicklung mit Niveauregulierung hinten, innenbelüfteten Scheibenbremsen vorn und einer auf die Fahrleistungen abgestimmten Aerodynamik war. Der Nomenklatur entsprechend trug der sportliche Ableger den 2,3-Liter-Vierzylinder unter der Haube, der aber einen von Cosworth entwickelten Vierventil-Kopf bekommen hatte. Auch das war ungewöhnlich: Trotz der jahrzehntelangen Motor-Expertise vertraute Mercedes auf einen externen Partner. Das Ergebnis war ein sehr drehfreudiges Triebwerk, das ursprünglich 185 PS und 235 Nm Drehmoment erzeugte. Spätere Versionen lieferten abgasgereinigte 170 PS bzw. 220 Nm.

Um möglichen Zweiflern den Wind aus den Segeln zu nehmen, ließ Mercedes drei neue 16-Ventiler noch vor der Markteinführung zum großen Schaulaufen antreten: Vom 11. bis 21. August 1983 fuhren die serienreifen Autos diverse Welt- und Klassenrekorde über 25.000 und 50.000 km auf der Hochgeschwindigkeits-Strecke im süditalienischen Nardò ein. Offiziell diente das der Materialerforschung sowie einer „verkehrspsychologischen Untersuchung". Tatsächlich aber färbte die Zuverlässigkeit der Rekordfahrzeuge auch nachhaltig auf das Image der Baureihe ab. Diverse Motorsport-Einsätze standen von Anfang an im Lastenheft des 2.3-16.

Obwohl das Topmodell 1984 doppelt so teuer war wie der Basis-190, konnte Mercedes bis 1988 fast 20.000 Exemplare verkaufen. Mit dem Facelift für die gesamte Baureihe wuchs der Hubraum des 16-Ventilers: Er war fortan als 2.5-16 mit weitgehend identischer Optik zu haben. Der Hub des Motors war vergrößert worden, nun standen 195 bzw. 204 PS zur Verfügung. Nachdem der Vorgänger nur in Blauschwarz und Rauchsilber geliefert werden konnte, gab es den Sport-Benz jetzt auch in Almandinrot und Astralsilber. Bis 1993 verkaufte Mercedes 5743 Modelle des 2.5-16. ■

MERCEDES 190 E 2.3-16
Technische Daten

ANTRIEB R4-Zyl.; Hubraum: 2299 cm³; Leistung: 136 kW/185 PS bei 6200/min; max. Drehm.: 235 Nm bei 4500/min; Fünfgang-Getriebe; Hinterradantrieb

AUFBAU+FAHRWERK Selbsttragende Stahlkarosserie mit vier Türen; Radaufhängung v.: McPherson, Dreieckquerlenker; h.: Raumlenkerachse, hydropneum. Niveauregulierung; v./h. Teleskopdämpfer, Schraubenfedern; Bremsen: v./h. Scheiben/Scheiben; Reifen: v./h. 205/55 VR 15

ECKDATEN L/B/H: 4430/1706/1361 mm; Radst.: 2665 mm; Leergew.: 1260 kg; Bauzeit: 1984 bis 1988; Stückz.: 19.487; Preis (1984): 52.212 Mark

MESSWERTE[1] Auto Beschleun.: 0 auf 100 km/h in 7,8 s; Höchstgeschw.: 231 km/h; Verbrauch: 10,2 l/100 km

[1] AZ Ausgabe 21/84

W&W württembergische
Ihr Fels in der Brandung.

Versicherung[1]
Gesamtprämie (HP+TK) **174,92 €** TK 150
[1]Ein Angebot unseres Versicherungspartners, der Württembergischen Versicherung. Basis: Zustand 2, Garagenplatz, bis max. 5000 km/Jahr, Versicherungsnehmer 45 J. alt, FS mit 18 gemacht, Zulassung in OL

MARKTLAGE[1]

Zustand 2	**25.500 €**
Zustand 3	**11.800 €**
Zustand 4	**4600 €**
Wertentwicklung	leicht steigend ▲

[1]Mercedes 190 E 2.3-16

Classic Data



Das Cockpit schien vertraut, neu waren die Zusatzinstrumente in der Mittelkonsole



Mit mehreren Weltrekorden bewies der neue Mercedes in Nardò seine Zuverlässigkeit

Chefredakteur: Volker Koerdt (v. i. s. d. P.). **Verlag:** Heinrich Bauer Zeitschriften Verlag KG, Burchardstr. 11, 20077 Hamburg. Copyright 2022 für den gesamten Inhalt, soweit nicht anders angegeben, beim Verlag.
Druck: Severotisk s.r.o., Mezni 3312/7, CZ-400 11 Usti nad Labem



EVO I - Die Evol

Die Motorenbezeichnung irritierte: In seiner ersten Evolutionsstufe bekam der 2.5-16 einen komplett neuen Vierzylinder. Aber auch sonst hatte sich viel verändert

[TEXT Thomas Pfahl FOTOS Zbigniew Mazar]

Fast scheint es, als hätte sich Mercedes vom Spoiler-Konzept für den Baby-Benz bestätigt gesehen und wollte 1989 die nächste Stufe zünden: Die dynamische Jugend fuhr drauf ab und sollte ihren neuen Traumwagen bekommen. Aber was da aus der Stuttgarter Entwicklungsabteilung zum Genfer Autosalon rollte, hatte nichts mit der wachsenden Tuning-Szene zu tun, sondern in erster Linie mit dem wiedererstarkten Motorsport-Engagement der Marke.

Der 190 hatte als 2.3-16 beziehungsweise 2.5-16 erste Duftmarken auf den Rennstrecken und Rallyepisten gesetzt. Doch um in der Gruppe A – und somit in der Tourenwagen-WM oder der DTM – vorn mitspielen zu können, waren einige Veränderungen nötig. Der 2.3-16 war bereits homologiert, sodass man ganz regelkonform darauf aufbauen konnte und „nur" 500 weitere Autos in einer Straßenversion anbieten musste. Technisch ging es dazu ans Eingemachte: Der langhu-



Das Cockpit blieb bekannt schnörkellos, ein Automatik-Getriebe gab es auch gegen Aufpreis nicht



lution



Sportlich ausgeformte Ledersitze waren Standard, Airbags gab es ebenso gegen Aufpreis wie eine Sitzheizung – das trieb den ohnehin schon üppigen Basispreis schnell in die Höhe



Mit dem Kippschalter (rechts) ließ sich der Evo I nach Bedarf anheben oder absenken

bige Vierventiler bot nicht die Drehfreude, die für den Rennsport erforderlich war. Die Bohrung wuchs deshalb von 95,5 auf 97,3 Millimeter, dadurch konnte der Hub von 87,2 auf 82,8 Millimeter verkürzt werden. Außerdem setzten die Mercedes-Techniker leichtere Kolben ein. Das Gesamtvolumen war etwas geringer (2463 statt 2498 cm³), die Leistung der Straßenversion blieb bei 195 PS (ohne Kat 204 PS) – bei etwas höherer Drehzahl. Das Drehmoment gab Mercedes weiterhin mit 235 Nm an. Viel wichtiger war, dass der drehzahlfeste Motor genug Potenzial für weitere Leistungssteigerungen bot, die man für die angedachten Renneinsätze brauchen würde.

Spoiler und Niveauregulierung sorgen für den optimalen Grip

Fahrwerk und Bremsen waren ebenfalls auf die neuen Aufgaben abgestimmt worden: Die Vorderachse stammte mitsamt der Vierkolben-Bremsanlage aus dem damals neuen 500 SL (R129). Innenbelüftete 300-mm-Scheiben vorn und 278-mm-Scheiben hinten sorgten für eine standesgemäße Verzögerung. Das Fahrwerk war mit einer hydropneumatischen Niveauregulierung ausgestattet, die es beim „normalen" 16V serienmäßig nur an der Hinterachse gab (vorn optional). Sie erlaubte es, das Auto je nach Fahrsituation im Vergleich zur Standard-Einstellung um 19 Millimeter abzusenken oder um 30 Millimeter anzuheben. Den später als „Evo I" bezeichneten 2.5-16 Evolution bot Mercedes nur mit Fünfgang-Schaltgetriebe an – die übrigen 16-Ventiler konnten auf Wunsch mit einer Automatik konfiguriert werden.

Auch bei der Farbwahl fehlten Alternativen: Die insgesamt 502 gefertigten Modelle offerierte Mercedes lediglich in Blauschwarz metallic. Das Spoilerpaket hatte man gegenüber dem des Vorgängers deutlich verschärft: Besonders markant waren die runden Radhausverbreiterungen, der Heckspoiler war deutlich gewachsen. Aber auch Frontschürze und Schwellerleisten hatte Mercedes im Hinblick auf die Aerodynamik und vor allem den Abtrieb bei hohen Geschwindigkeiten optimiert. Die Räder trugen das bekannte Gullydeckel-Design, in diesem Fall aber handelte es sich um geschmiedete Alu-Felgen in 8 x 16 Zoll, die ab Werk mit 225/50er-Reifen bestückt wurden. Wer glaubte, mit dem rund 87.000 Mark teuren Gesamtpaket nicht zurechtzukommen, konnte das sogenannte Power Pack von AMG dazubestellen. Für >

MERCEDES 190 E 2.5-16 EVO I

Technische Daten

ANTRIEB R4-Zyl.; Hubraum: 2463 cm³; Leistung: 143 kW/195 PS bei 6800/min; maximales Drehmoment: 235 Nm bei 5000-5500/min; Fünfgang-Getriebe; Hinterradantrieb

AUFBAU+FAHRWERK Selbsttr. Stahlkarosserie mit vier Türen; Radaufhängung vorn: McPherson, Dreieckquerlenker; hinten: Raumlenkerachse; v./h. hydropneumatische Niveauregulierung; Bremsen: v./h. Scheiben/Scheiben; Reifen: v./h. 225/50 ZR 16

ECKDATEN L/B/H: 4430/1720/1342 mm; Radst.: 2665 mm; Leergewicht: 1320 kg; Bauzeit: 1989; Stückzahl: 502; Preis (1989): 87.204 Mark

FAHRLEISTUNGEN[1] Beschleun.: 0 auf 100 km/h in 7,7 s; Höchstgeschw.: 230 km/h; Verbrauch: 12,9 l/100 km

[1] Werksangaben

ww württembergische
Ihr Fels in der Brandung.

Versicherung[1]

Gesamtprämie (HP+TK) **433,84 €** TK 150

[1]Ein Angebot unseres Versicherungspartners, der Württembergischen Versicherung. Basis: Zustand 2, Garagenplatz, bis max. 5000 km/Jahr, Versicherungsnehmer 45 J. alt, FS mit 18 gemacht, Zulassung in OL

MARKTLAGE[1]

Zustand 2	101.000 €
Zustand 3	47.000 €
Zustand 4	14.000 €
Wertentwicklung	stagnierend ▶

[1] Mercedes 190 E 2.5-16 Evo I

Classic Data



Die große Frontschürze verringerte bei hohen Geschwindigkeiten den Auftrieb an der Vorderachse

18.810 Mark Aufpreis gab es dann 225 PS, ein Sportlenkrad und eine zweiflutige Abgasanlage. Insgesamt sollen rund 50 Autos mit dieser Option entstanden sein. Doch auch im Serientrimm war der Evo 1 nicht von schlechten Eltern. Aus seinen Motorsport-Genen machte er keinen Hehl. Das Fahrwerk präsentierte sich kernig und ermöglichte ohne große Probleme hohe Kurvengeschwindigkeiten. Das Auto gab direkte Rückmeldung über jede Bodenwelle, jede Querfuge – fast schon zu direkt für sensible Wirbelsäulen. Die Lenkung arbeitete präzise, und die Bremsen beschrieb die AUTO ZEITUNG in einem Test als äußerst standfest.

Mehr als eine Evolution: Der Evo I ist der Rennsportler für die Straße

Auch wenn der Namenszusatz „Evolution" auf eine Weiterentwicklung des 2.5-16 schließen ließ, ist Mercedes doch einen ganz anderen Weg gegangen. Der sportliche 190 wurde nicht zum Rennwagen weiterentwickelt, im Gegenteil: Man baute auf der Basis des W201 ein Auto nach dem kommenden Rennsport-Reglement auf, um daraus eine Straßenversion abzuleiten. Das spürte man im Evo 1 auf jedem Kilometer. Wer allerdings auf die ersten Erfolge auf der Piste warten wollte, um sich für oder gegen das Auto zu entscheiden, hatte Pech: Noch vor dem Debüt des neuen, schnellen Baby-Benz in Mainz-Finthen waren alle 502 Exemplare verkauft. ■

5 Fragen & Antworten



Alexander Kienle
KIENLE Automobiltechnik, Heimerdingen

1. Wie entwickelt sich die Nachfrage nach den einzelnen Modellen? Färbt der „Hype" um den Evo II auch auf die übrigen 190-Modelle ab?

Absolut. Die Nachfrage ist heute deutlich höher als das Angebot. Stark gesucht ist der 2.5-16, der schon zwischen 40.000 und 100.000 Euro kostet. Als Alternative ist der 190 E 2.6 weiter in den Fokus gerutscht – nicht zuletzt wegen der günstigen Einstiegspreise zwischen 8000 und 20.000 Euro.

2. Was zeichnet den Evo II aus? Treibt die Exklusivität den Marktwert nach oben? Ist er den übrigen Modellen technisch bzw. in der Performance überlegen?

Mit nur 502 Exemplaren ist der Evo II sehr selten, das hat die Preise auf über 200.000 Euro getrieben. Als beliebtestes Fahrauto dieser Gruppe gilt aus meiner Sicht der 2.5-16 Evo I. Er ist in seiner Summe ein ideales Auto.

3. Worauf sollte man beim Kauf achten? Gibt es markante Unterschiede (Schwachstellen) zwischen den Modellen? Welche Rolle spielt die Historie?

Die Motoren sind, abgesehen vom 2.6, durchaus empfindlich. Die meisten Probleme gibt es mit der Kette, am Zylinderkopf und an den stark beanspruchten Pleuel- sowie Hauptlagern. Dazu kommt, dass Ersatzteile knapp werden: Inzwischen kann ein Top-Motor so viel kosten wie ein Auto. Eine gute Historie ist, wie überall, enorm wichtig. Autos mit wenigen Kilometern und Besitzern sowie einer gut dokumentierten Wartung sind immer gesucht.

4. Ist ein Evo II Ihrer Meinung nach eher ein wohlbehütetes Sammlerobjekt, oder werden die Autos auch bewegt?

Sammler schätzen ihn als Nonplusultra, er ist der Markanteste und Eindrucksvollste. Doch nur wenige fahren ihn noch. Der Evo I dagegen wird noch mit Spaß bewegt. Allerdings liegen seine Preise auch schon über 80.000 Euro, manchmal sogar über 120.000 Euro.

5. Wie würden Sie die AMG-Modelle (3.2) einordnen, die gelegentlich im Markt auftauchen? Könnten sie eine Alternative zu Evo I oder II sein?

Die AMG-Modelle des Mercedes W201 sind ein Fall für Insider. Die begehrten Evo I und Evo II sind von den Sammlern deutlich gesuchter als die AMG.

2.6 - Der Komfortable

Sprach der verspoilerte 16V neue Kunden an, folgte 1986 ein Auto für den Mercedes-Kenner: der 2.6 mit Komfort-Ausstattung und Sechszylinder

[TEXT Thomas Pfahl FOTOS Aleksander Perkovic]



Äußerlich verrät höchstens der Doppelrohr-Auspuff den Reihensechszylinder unter der Haube

Souveräne Leistung in Verbindung mit gutem Fahrwerk und komfortablem Interieur – das zeichnet einen Mercedes seit jeher aus. Während die Vierventiler bewusst sportlich ausgelegt waren, wurde 1985 ein 190-Modell nach alter Väter Sitte angekündigt. Knapp ein Jahr später stand der erste W201 mit sechs Zylindern bei den Händlern. Der 2,6-Liter-Motor (M103) kam auch im W124 und in der S-Klasse W126 zum Einsatz. Er war zu jener Zeit das einzige Triebwerk, das in allen Mercedes-Baureihen zu haben war. In diesem Fall leistete er mit serienmäßigem Katalysator 160 PS, man konnte ihn aber auch in der RÜF-Version (Rückrüstfahrzeug) mit Kat-freien 166 PS ordern. Die kompakte Bauform des 190 erschwerte den Einbau des im Vergleich zu den Vierzylindern deutlich größeren Motors – diese Option war bei der Entwicklung der Baureihe noch gar nicht geplant gewesen. Die bisher fest mit der Karosserie verbundene Kühleraufhängung wurde neu gestaltet. Sie war nun verschraubt, der Kühler saß rund 85 Millimeter weiter vorn. Dadurch stand auch die Bugschürze steiler, was Mercedes mit dem Facelift 1988 für alle anderen 190er-Modelle übernahm.

Im direkten Vergleich zum 2.3-16 ist der 2.6 spürbar komfortabler

Dank seines Hubraums überzeugte der 190 E 2.6 vor allem mit seinem hohen Drehmoment. Ein automatisches Sperrdifferenzial war gegen Aufpreis lieferbar und half, die Kraft auch bei schwierigen Verhältnissen sicher auf die Straße zu bringen. ABS gab es serienmäßig. Im direkten Vergleich zum 2.3-16 wird der Unterschied deutlich: Das komfortable Fahrwerk des 2.6 entsprach dem Standard der Baureihe, bekam wegen des höheren Motorgewichts aber stärkere Federn an der Vorderachse. Auch wenn sich die Fahrleistungen ähneln, wird der 2.6 bei hohen Geschwindigkeiten doch spürbar unruhiger – die Aerodynamik und das Sportfahrwerk sprechen dann eher für den 16V. ■



Holzdekor sorgt für den Wohlfühl-Effekt, die optionale Automatik passt gut zum Motor



Mit dem Facelift im Jahr 1988 gab es einen überarbeiteten Innenraum und vor allem bessere Sitze



MERCEDES 190 E 2.6
Technische Daten

ANTRIEB R6-Zyl.; Hubraum: 2599 cm³; Leistung: 122 kW/166 PS bei 5800/min; max. Drehm.: 228 Nm bei 4600/min; Fünfgang-Getriebe; Hinterradantrieb

AUFBAU+FAHRWERK Selbsttragende Stahlkarosserie mit vier Türen; Radaufhängung vorn: McPherson, Dreieckquerlenker; hinten: Raumlenkerachse; v./h. Teleskopdämpfer, Schraubenfedern; Bremsen: v./h. Scheiben/Scheiben; Reifen: v./h. 185/65 VR 15

ECKDATEN L/B/H: 4428/1678/1390 mm; Radstand: 2665 mm; Leergewicht: 1220 kg; Bauzeit: 1986 bis 1993; Stückz.: 104.907; Preis (1986): 44.289 Mark

FAHRLEISTUNGEN[1] Beschleun.: 0 auf 100 km/h in 8,2 s; Höchstgeschw.: 215 km/h; Verbrauch: 9,6 l/100 km

[1] Werksangaben

W&W württembergische
Ihr Fels in der Brandung.

Versicherung[1]
Gesamtprämie (HP+TK) **110,11 €** TK 150
[1]Ein Angebot unseres Versicherungspartners, der Württembergischen Versicherung. Basis: Zustand 2, Garagenplatz, bis max. 5000 km/Jahr, Versicherungsnehmer 45 J. alt, FS mit 18 gemacht, Zulassung in OL

MARKTLAGE[1]

Zustand 2	10.500 €
Zustand 3	4700 €
Zustand 4	1800 €
Wertentwicklung	leicht steigend ▲

[1]Mercedes 190 E 2.6 (166 PS)

Classic Data

EVO II - Der

Kritik begleitete den Mercedes 190 von Anfang an, und die gab es 1990 abermals. Doch wie üblich fand der Erfolg auch dieses Mal seine Fortsetzung: Die letzte Evolutions-Stufe wurde zur automobilen Legende

[TEXT Thomas Pfahl
FOTOS Frank Ratering]

Trotz der anfänglichen Zweifel wurde der kleine Mercedes schnell zum Erfolgsmodell – in den Showrooms der Händler ebenso wie auf den Rennstrecken der Welt. Die Stuttgarter arbeiteten ständig an ihm – mit technischen Verbesserungen, Sondermodellen und eher dezenten optischen Retuschen. Autos wie der BMW M3 und die schnellen W201 prägten die DTM, profitierten aber gleichzeitig auch vom Image der beliebten Tourenwagen-Serie. Deswegen war es nur konsequent, dass man neben den Serien- auch die Rennautos – und damit deren Ableger für den öffentlichen Straßenverkehr – konsequent weiterentwickelte.



Spott statt Sport: Vor allem der Heckflügel erntete viel Häme

Exakt ein Jahr nach der Präsentation des 2.5-16 Evolution zündete Mercedes die nächste Stufe, ebenfalls auf dem Genfer Automobilsalon. Der 2.5-16 Evolution II trug ein noch üppigeres Spoiler-Kleid und sorgte dafür, dass sein Vorgänger fortan konsequenterweise schlicht als „Evo I" bezeichnet wurde. Vor allem der riesige Heckspoiler brachte dem neuen Sport-Benz einiges an Spott und Häme ein. Als „Henkel zum Wegwerfen" wurde er bezeichnet und das gesamte Auto mit dem umstrittenen Jagdflugzeug-Projekt „Jäger 90" verglichen. Dabei hatte Mercedes in erster Linie die Erkenntnisse aus den Rennsport-Einsätzen des Evo I ausgewertet und das Auto entsprechend weiter verbessert. Der Heckflügel, von Mercedes-Aerodynamiker Rüdiger Faul zusammen mit Professor Richard Läpple von der TH Stuttgart entwickelt, besaß zwei sogenannte Flaps, also bewegliche Abrisskanten. Damit konnte der Auf- bzw. Abtrieb an der Hinterachse perfekt eingestellt werden. Die Abdeckung im oberen Bereich der Heckscheibe garantierte eine opti-

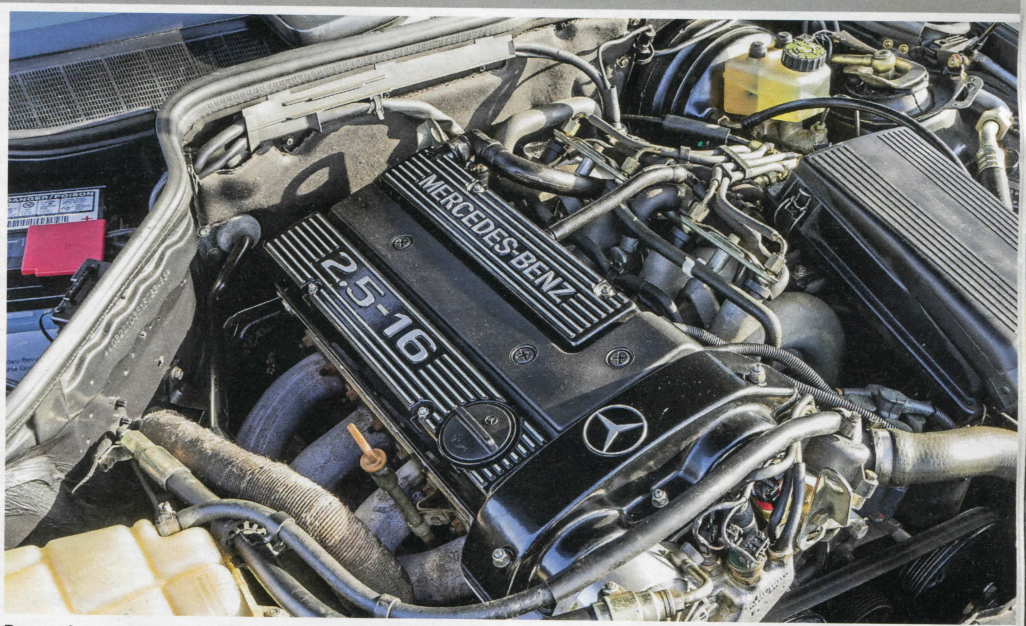


Der baureihentypische Innenraum ist weit weniger kompromisslos als das Äußere des Top-190

Supersportler

Die Aerodynamik stand an erster Stelle – trotzdem blieb es bei den vier Türen

male Anströmung des Flügels. Auch die geänderte Frontschürze ließ sich in zwei Stufen einstellen. Die neu gestalteten Radlaufverbreiterungen boten Platz für die jetzt 17 Zoll großen Räder und bildeten gleichzeitig die aerodynamische Verbindung zwischen Front- und Heckspoiler. Das Design der Felgen erinnerte an das der Räder, die auch im Rennsport eingesetzt wurden. Das Fahrwerk legte den Evo II im Vergleich zum ersten 2.5-16 um 45 Millimeter tiefer. Auch dieses Mal war es möglich, das Auto in zwei Stufen hydropneumatisch anzuheben oder abzusenken – um 15 bzw. 45 mm. Im Verborgenen gab es weitere Unterschiede zwischen Evo I und Evo II: Eine geschraubte Versteifung verstärkte den Vorderwagen, die Abschlepphaken wurden zugunsten der Aerodynamik verlegt, diverse Halter im Motorraum gewichtsoptimiert und neue Halter für die Unterbodenverkleidung angeschweißt. >



Der umfassend überarbeitete Motor leistete nun 235 PS bei 7200 Kurbelwellen-Umdrehungen

Dr.-Ing. Jörg Abthoff (Leiter der Motorenvorentwicklung) und seine Mitarbeiter Rüdiger Herzog, Dag-Harald Hüttebräucker und Rudolf Thom ließen dem Motor ebenfalls einige grundlegende Änderungen zukommen: Dies betraf beispielsweise die Kühlschlitze zwischen den Zylindern, die kettengetriebene Ölpumpe, eine höhere Verdichtung durch eine geänderte Muldenform in den Kolben sowie viele weitere Maßnahmen zur Reduzierung des Gewichts – vier statt acht Gegengewichte an der Kurbelwelle – oder zur Erhöhung der Drehzahl. Durch den waagerecht in die Frontschürze eingebauten Ölkühler konnte die Kühlfläche erhöht werden. Der bislang über eine Magnetkupplung angesteuerte Lüfter wurde durch ein elektrisches Gebläse ersetzt. Im Gegensatz zum Vorgänger gab es die Straßenversion auf Wunsch mit einer Klimaanlage. Denn auch wenn der Evo II in erster Linie im Hinblick auf die Rennsport-Einsätze entwickelt worden war, sollte der zahlende Kunde doch den von Mercedes gewohnten Komfort – zumindest optional – bekommen.

Bei aller Sportlichkeit sollte der Komfort nicht zu kurz kommen

Die Kunst bestand eben auch dieses Mal darin, ein zweifelsfrei sportliches Auto auf die Räder zu stellen, das zugleich die bekannten Mercedes-Tugenden bot. Um die Exklusivität zu unterstreichen, wurde die laufende Seriennummer auf dem Schalthebel platziert – auch vom Evo II sollten nur die für die Homologation notwendigen 502 Exemplare entstehen. Dazu gab es ein spezielles Stoffmuster für die Innenbahnen der Sitze und die bereits bekannten Zusatzinstrumente im ansonsten 190-typischen Cockpit. Am Heck erschien lediglich der 2.5-16-Schriftzug, dafür zierte die Flanken der Hinweis auf das „Evolution"-Modell. Wie schon beim Vorgänger (und anderen Sportwagen) lag der erste Gang unten links, was zumindest für Ungeübte etwas Eingewöhnung erforderte. Ansonsten gab sich der Evo II relativ handzahm: Bereits auf kleine Lenkausschläge reagierte er umgehend, die breiteren Reifen erlaubten noch höhere Kurvengeschwindigkeiten. Im Grenzbereich zeigte sich der Flügel-190 lange neutral, nur mit wirklich forcierter Gangart konnte er ins Übersteuern gezwungen werden. Trotzdem bot das etwas weicher abgestimmte Fahrwerk der Straßenversion einen angenehmen Fahrkomfort. Man konnte mit dem erstaunlich handlichen Mercedes also sowohl auf die anstrengende Kurvenhatz gehen als auch schnelle Autobahnstücke souverän bewältigen. Ob so oder so – es umwehte ihn immer ein Hauch DTM. Das hat sich bis heute nicht geändert.

> „Es ist halt **keine Limousine,** sondern eher ein Spielzeug. Nach 1000 km Fahrt ist man schon **ziemlich fertig**"
>
> **Audi-Rennfahrer Frank Biela, Auto Zeitung-Test 08/1991 über den Evo II**

Anfangs kritisiert, ist der Evo II heute ein begehrter Klassiker

Aufgrund seiner motorsportlichen Erfolge und der konsequenten Umsetzung auch als Straßenauto wird der Evo II gern in einem Atemzug mit dem legendären 300 SL Flügeltürer genannt. Fakt ist: Sein Marktwert beweist, welchen Stellenwert er bis heute hat. Wurde der Evo II damals für über 115.000 Mark angeboten, verzeichnet Classic Data heute Marktwerte von 190.000 Euro im Zustand 2. Schade, dass viele der Autos zu Sammlerstücken geworden sind. In der klimatisierten Halle kann der Evo II seine fahrerischen Qualitäten nicht ausspielen. Die frühen 16V-Modelle oder auch der Evo I sind deutlich öfter auf der Straße zu sehen.
Für die Einsätze in der DTM mutierte der Evo II für die 1993er-Saison zum deutlich flacheren Klasse-1-Auto, das bei AMG entwickelt wurde und nicht mehr in einer Straßenversion zu haben war. ■



Mit dem Evo II hatte Mercedes scheinbar jeden Rest an Zurückhaltung abgelegt. Das Resultat: ein überaus erfolgreicher Tourenwagen



Zwei Einzelsitze hinten sorgen dafür, dass auch die Fond-Passagiere ausreichenden Halt haben



Die Seriennummer auf dem Schaltknauf zeugt von der Exklusivität des Mercedes

KAUFBERATUNG Mercedes 190 E 2.3/2.5-16 Bj.: 1984 – 1993

KANN ICH DAS AUTO KAUFEN? Die Unterschiede sind groß, nicht nur preislich: Die frühen 2.3-16 haben einen ganz anderen Charakter als der Evo II. Der ist zum Sammler- und Spekulations-Objekt geworden, während man bei den deutlich günstigeren frühen Modellen weniger Angst um Lack, Blech und Kunststoff haben muss. Ganz nebenbei sind diese auch noch deutlich komfortabler als die straßentauglichen DTM-Renner. Trotzdem können Reparaturen schnell teuer werden. Als günstige, zugleich aber auch komfortable Alternative könnte der Sechszylinder in Frage kommen.

KAROSSERIE Was das Blech angeht, sind auch die teuren Sportmodelle „nur" 190er. Wagenheberaufnahmen, Reserveradmulde und Heckscheibenrahmen zählen also zu den typischen Gefahrenzonen. Hinzu kommen im Fall des 16V die Kunststoff-Beplankungen, unter denen das Blech unbemerkt gammeln kann. Vorsicht auch bei Umbauten: Diverse Tuner boten die Evo-II-Optik als Nachrüstsatz für alle W201 an, Bohrungen und sonstige Blecharbeiten können der Substanz auf Dauer nachhaltig zugesetzt haben.

TECHNIK Die Vierzylinder mit dem Cosworth-Kopf sind keine unbeherrschbaren Diven. 16V-Modelle mit 200.000 Kilometern und mehr sind durchaus zu finden. Allerdings ist dafür auch ein gewissenhaftes Maß an Pflege erforderlich. Rund um die Steuerkette kann es problematisch werden (Kettenspanner), Gleitschienen beispielsweise waren lange Zeit nicht mehr zu haben. Je nach Beanspruchung können Pleuel- und Hauptlager angegriffen sein. Als unempfindlicher gilt der Sechszylinder des 2.6. Zu langes Stehen (etwa bei Sammlungs-Autos) kann der KE-Jetronic zusetzen. Buchsen und Lager altern, Ersatz wird vor allem an der Raumlenker-Hinterachse aufwendig.

ERSATZTEILE Die üblichen 190-Teile sind austauschbar und überwiegend gut zu bekommen. Schwieriger wird es bei 16V-spezifischen Teilen, manche sind gar nicht mehr erhältlich. Originalteile für die Evo-Modelle sind verfügbar, aber kaum zu bezahlen. Einige Anbieter haben Nachfertigungen (vor allem Evo II) im Programm, die häufig verwendet wurden, um schwächere Modelle aufzupeppen.

KOSTEN Einen Evo II kauft man in der Regel nicht als Bastler-Objekt, der Preis ist entsprechend hoch. Aber auch ein vermeintlich günstiger 2.3-16 wird schnell teuer.

ADRESSEN

Mercedes 190E-16V Club e.V.
Frank Dollwett (1. Vorsitzender)
Altheimer Straße 15a
66482 Zweibrücken
Mail: henger64@gmx.de
190e-16v-club.de

tst sport + technik
Ersatzteile & Reparatur
Hedemündener Str. 1
34346 Hann. Münden
Tel.: 05541 / 999088
Mail: info@tst-sport.de
tst-sport.de

ERSATZTEILPREISE

Anlasser	70 €
Querlenker	110 €
Scheinwerfer	67 €
Kotflügel links (2.3-16)	96 €
Windschutzscheibe	145 €
Endschalldämpfer	350 €
Lichtmaschine	130 €
Heckspoiler (2.3-16)	495 €
Alu-Felge Evo II	335 €
Frontschürze (2.3-16)	1900 €

DAS GEFÄLLT Der Spoiler-190 ist alles andere als ein Blender, egal ob 2.3-16 oder Evo-Modell. Die Fahrleistungen begeistern in jedem Fall, die Optik trifft den (Sport-)Geist der späten 80er-Jahre.

DAS STÖRT Im Gegensatz zum M3 verfügt der 190 über vier Türen – bietet dahinter aber nicht viel Platz. Weiteres Manko: Der Evo II ist nicht nur selten, sondern auch unbezahlbar.

MERCEDES 190 E 2.5-16 EVO II

Technische Daten

ANTRIEB R4-Zyl.; Hubraum: 2463 cm³; Leistung: 173 kW/235 PS bei 7200/min; maximales Drehmoment: 245 Nm bei 5000 – 6000/min; Fünfgang-Getriebe; Hinterradantrieb

AUFBAU+FAHRWERK Selbsttr. Stahlkarosserie mit vier Türen; Radaufhängung vorn: McPherson, Dreieckquerlenker; hinten: Raumlenkerachse; v./h. hydropneumatische Niveauregulierung; Bremsen: v./h. Scheiben/Scheiben; Reifen: v./h. 245/40 ZR 17

ECKDATEN L/B/H: 4543/1720/1342 mm; Radst.: 2665 mm; Leergewicht: 1340 kg; Bauzeit: 1990; Stückzahl: 502; Preis (1990): 115.259 Mark

FAHRLEISTUNGEN[1] Beschleun.: 0 auf 100 km/h in 7,1 s; Höchstgeschw.: 250 km/h; Verbrauch: 13,3 l/100 km

[1] Werksangaben

WW württembergische
Ihr Fels in der Brandung.

Versicherung[1]
Gesamtprämie (HP+TK) **744,70 €** TK 150
[1]Ein Angebot unseres Versicherungspartners, der Württembergischen Versicherung. Basis: Zustand 2, Garagenplatz, bis max. 5000 km/Jahr, Versicherungsnehmer 45 J. alt, FS mit 18 gemacht, Zulassung in OL

MARKTLAGE[1]

Zustand 2	190.000 €
Zustand 3	120.000 €
Zustand 4	90.000 €
Wertentwicklung	leicht fallend ▼

[1]Mercedes 190 E 2.5-16 Evo II

Classic Data

Tuning-Vielfalt

Noch vor dem Debüt des sportlichen 16V-Modells entdeckten die Fahrzeug-Veredler die junge Mercedes-Baureihe 201 für sich. Mit Blech, Leder und Kunststoff entstanden aus dem biederen Basismodell schon bald mitunter recht eigenwillige Eyecatcher

[TEXT Thomas Pfahl FOTOS Willy Bister]

AMG

Als der 190 erschien, blickte AMG bereits auf eine 15-jährige Tradition als Mercedes-Veredler und -Tuner zurück. Entsprechend gründlich nahm man sich den Baby-Benz in Affalterbach vor: Der Kunde bekam wahlweise 145 PS aus dem 2,0-Liter-Motor oder einen 2.3er mit 160 PS.



Über 12.000 Mark kostete der Motorumbau 1984, dafür gab es 160 PS und eine Höchstgeschwindigkeit von 216 km/h



AMG kombinierte elektrisch einstellbare Sportsitze mit Lederlenkrad und Holzdekor

Die Leistungssteigerung funktionierte ohne Aufladung, sondern über innermotorische Maßnahmen sowie die AMG-Abgasanlage. Das ermöglichte (und erforderte) höhere Drehzahlen. Straffere Federn, sportlichere Stoßdämpfer und breitere Reifen gehörten gleich mit zum Umbau, sodass sich ein stimmiges Gesamtpaket ergab. Im Vergleich zum Serien-2.3er benötigte die AMG-Version beispielsweise 1,7 Sekunden weniger für den Sprint von null auf 100 km/h. Im Gegensatz zu den Rivalen blieb die Optik mit einer Spoilerlippe am Heck und anderen Schürzen eher dezent. ■

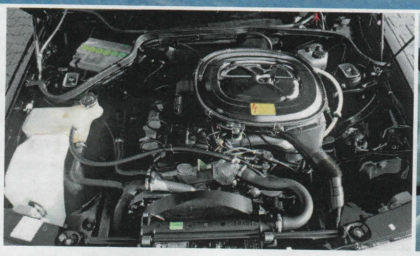


Die düstere Optik ist typisch für die Fahrzeuge des 1977 gegründeten Unternehmens

BRABUS

Bodo Buschmann machte aus seiner Begeisterung für den 190 keinen Hehl: „Der kleine Daimler ist für uns eine Goldgrube", erklärte er gegenüber der AUTO ZEITUNG 1984. Der Fokus lag dabei zunächst auf dem serienmäßig eher kargen Interieur: Mit Connolly-Leder und Edelholz-Furnieren kreierte Brabus ein überaus hübsches Cockpit und arbeitete in das vornehme Interieur auch gleich ein klangstarkes Soundsystem ein. Das Sagen hatte der Kunde, machbar war fast alles.

Außen gab es das gewohnte Programm: andere Schürzen, eine in den Kofferraumdeckel integrierte Abrisskante sowie ein sportlich abgestimmtes Fahrwerk und Alu-Felgen. Letztere waren in verschiedenen Mehrspeichen-Designs erhältlich, meist in 7,0 Zoll Breite und mit einer Bereifung in 205/50-15 versehen. Kostenpunkt: rund 4000 Mark. Natürlich bekam der 190 den für Brabus typischen schwarzen Kühlergrill. Die Scheinwerfer des Export-Modells sorgten auf Wunsch für eine noch individuellere Front. ■



Mehr Leistung gab es erst später, von sich reden machte vor allem ein 190 E mit 5,0-Liter-V8



Mit Holz und Leder verwandelte Brabus das Kunststoff-Cockpit in eine Luxus-Landschaft

Lorinser

Der Erfolg des Mercedes 190 setzte die Tuning-Branche unter Druck: Natürlich wollte jeder ein Stück vom großen Kuchen haben – und musste dazu seine ganz eigene Note setzen. Bei Lorinser, seit 1976 als „Sportservice Lorinser" aktiv, entschied man sich, in die Breite zu gehen. Das erforderte massive Eingriffe ins Blech und trieb den Preis schnell auf bis zu 50.000 Mark. Unter die bearbeiteten Kotflügel passten dafür nicht mehr nur die gängigen 7,0-Zoll-Räder, sondern auch die von Lorinser vertriebenen Kreuzspeichen-Räder in 8 x 15 Zoll. Auch ein Sportfahrwerk hielt man für den 190 bereit, das seine Stärken vor allem im Kurvengrenzbereich ausspielte. Allerdings versprach die Optik zunächst mehr, als der massige Benz bieten konnte: Vorerst blieb es beim Optik-Paket. Der angekündigte auf 2,4 Liter Hubraum vergrößerte Motor konnte erst später geliefert werden. Mit Blick auf die Konkurrenz arbeitete Lorinser aber auch an einer zahmeren Motorvariante mit 135 PS „für unter 1000 Mark", so versprach es der Firmenchef 1984. Zu haben war optional zudem eine dezentere Optik, für die keine Eingriffe ins Blech erforderlich waren. Sie ließ sich auf Wunsch mit 16-Zoll-Felgen und 205/55er-Bereifung kombinieren. Das Interieur wiederum blieb komplett original. ■



Neben dem Breitbau bot Lorinser auch eine zahmere Version mit dezenteren Spoilern und Schwellerleisten an



Mit dem Karosserie-Kit waren sogar acht Zoll breite Räder mit 225/50-15-Bereifung möglich



Die als SEC-Grill betitelte Front mit dem großen, integrierten Stern lieferte Lorinser schon früh

Zender

Aus Mülheim-Kärlich kam auch für den kleinen Mercedes das fast schon erwartete Spoilerpaket: Hans Albert Zender lieferte mit seinem 1969 gegründeten Unternehmen ab 1974 für fast alle Fahrzeuge Kunststoff-Spoiler oder -Verbreiterungen in Erstausrüster-Qualität. Dem 190 verpasste er einen üppigen Heckflügel, aufgesetzte Verbreiterungen und weit heruntergezogene Schwellerleisten – weitere Versionen sollten folgen. Eine davon stand später sogar Pate für ein ferngesteuertes Modellauto. Zum 190-Zubehör zählten 7,0-Zoll-Felgen im unverwechselbaren Zender-Design, die mit 225-50er-Pneus bestückt waren. Das Fahrwerk wurde in bewährter Zusammenarbeit mit Koni entwickelt. Eventuelle Leistungssteigerungen überließ man den Wettbewerbern. Die große Leidenschaft des Firmengründers, der ursprünglich Schalensitze nach Kundenwunsch fertigte, liegt seit jeher im Innenraum. Und so ließ sich Zender auch hier nicht lumpen: Das komplette Interieur wurde mit Leder und edlen Velours-Stoffen ausgekleidet, ohne den typischen Mercedes-Look zu verfälschen. Der Clou im 190 waren die beheizbaren und elektrisch einstellbaren Einzelsitze im Fond – jeweils mit einer Stereoanlage und Kopfhörern kombiniert. ■



Die Zender-Frontschürze war schon nah an der Optik der späteren 16V-Modelle



Zurückhaltung gibt es bei Zender nicht, die Erwartungen an das Bodykit wurden erfüllt



Die elektrisch einstellbaren Sportsitze verdeutlichen, wie schmal der Baby-Benz tatsächlich ist



Den Stern auf Kurs gebr

Aus kleinen, privaten Engagements entwickelte sich ein Werksprogramm, das immer massiver wurde: Der 190er legte den der Grundstein für künftige Werksaktivitäten

[TEXT Gregor Messer FOTOS Wolfgang Wilhelm]

Als der Mercedes 190 2.3-16 sein Debüt in der DTM gab, geschah dies geradezu heimlich. Nur die fachidiotischsten Beobachter jener Zeit werden sich noch an die Stunde Null des 190er auf der Rennstrecke erinnern. Mainz Finthen, 2. Juni 1985: Ein absolut unbekannter Mensch namens Leopold Gallina saß am Steuer – ein Daimler-Mitarbeiter, unterstützt von Freunden und Familie, aber nicht von Fortune und finanziellen Mitteln. Er bestritt 13 Rennen, doch nur ein trauriger 10. Platz blieb sein bestes Resultat.

Der unerschrocken-ambitionierte Gallina verschwand, der 190 blieb. Zu den Big Playern der noch jungen DTM zählte Mercedes anfangs nicht. Das Spielfeld gehörte Ford, BMW, Rover und Volvo. Doch der Flirt mit dem Motorsport, der Geliebten fast aller Entwicklungs-Vorstände in den Chefetagen der Automobil-Konzerne, bleibt meistens nicht ohne Folgen – auch nicht für die stets auf Renommee und Seriosität bedachte Firma Daimler-Benz. Ihr letztes Werks-Engagement Anfang der 80er-Jahre mit dem behäbigen 450 SC auf staubigen Rallye-Pfaden diente kaum zur Image-Steigerung.


Frühe Siege: Nachwuchs-Star Volker Weidler 1987 im Marko-Mercedes


Quick-Check am 16-Ventiler: Zwischen den Läufen blieb wenig Zeit

Was vom missglückten Rallye-Abenteuer blieb, war ein turbobeatmeter Vierventil-Vierzylinder mit Trockensumpf-Schmierung und über 400 PS Leistung, der in ein Auto nach damaligem Gruppe-B-Reglement gehört hätte. Die Saugmotor-Version dieses nie eingesetzten Rallye-Aggregats verwandelte sich indes in den 2.3-16-Motor der Topversion des 190.

Dieses Modell versprach deutlich mehr Marketing-Potenzial. Dennoch agierte Mercedes zunächst vorsichtig im firmeninternen Untergrund, wo Ingenieure wie Bernd Ramler, Gerhard Lepler und Rüdiger Herzog eine Gruppe von Technikern mit ausgeprägtem Drang zum Wettbewerb bildeten, die dem Baby-Benz seine Renntauglichkeit anerzog. Dabei hatte der französische Teambesitzer und Rennfahrer Dany Snobeck bereits entscheidende Vorarbeit geleistet und 1985 einen kleinen Benz in Eigenregie entwickelt. Sein Beispiel machte Schule, denn auch andere Teams wie die Scuderia Kassel oder RSM Marko wagten sich mit Eigenentwicklungen auf die Rennstrecke. Mercedes beriet gern, schließlich war man am Potenzial der Baureihe W201 interessiert. Zu den wichtigsten Akteuren zählte auch Roland Asch. Der Rennfahrer gehörte zu jener Untergrund-Truppe, die 1988 de facto als Werkseinsatz fungierte – wie auch die Teams von AMG, SRS und Schons.

Die Wettbewerbsfähigkeit des 190 2.3-16 war offensichtlich.

Die **Wettbewerbsfähigkeit** des 190 2.3-16 war **offensichtlich,** ein Werkseinsatz logisch


Glücklos: Michael Schumacher blieb bei sechs Starts ohne Punkte


Siegdebüt der ersten Evo-Stufe 1989: Asch fuhr in Finthen zum Sieg



racht

Präsentations-Posen vor dem Saisonstart 1992: Mercedes schickte acht Werkswagen ins Rennen – v.l.n.r.: Jacques Laffite, Jörg van Ommen (Schons Racing), Bernd Schneider, Klaus Ludwig (AMG), Kurt Thiim, Roland Asch (Zakspeed), Ellen Lohr und Keke Rosberg (AMG)



Dominanz auf breiter Front: Mercedes gewann 1992 18 von 26 Rennen

Auch darum segnete der Daimler-Vorstand im Herbst 1988 den künftigen Werkseinsatz ab.

Gelungener Imagewandel

Mit der rasanten Entwicklung der DTM zur bedeutendsten Tourenwagen-Serie in Europa formierte sich auch der Mercedes-Auftritt in fordernder Massivität. Im Juni 1989 debütierte die erste Evolutionsstufe des 190 – nunmehr mit 2,5-Liter-Maschine – unter Asch gleich mit einem Sieg. Der Evo II folgte 1990 auf der Nordschleife. Er wurde auf Dauer die Benchmark der DTM. Den Kämpfen gegen BMW (Champion 1989) und Audi (Meister 1990 und 1991) folgte 1992 endlich der erste Fahrertitel durch Klaus Ludwig. Doch das auch im Motorsport deutsame Schneller-Höher-Weiter wurde durch die Werke in einer atemberaubenden Kostenspirale pervertiert. Nach und nach verabschiedeten sich die Hersteller. Letztlich wurde aus der „klassenlosen Gesellschaft" ein kleiner Club mit Mercedes, Alfa Romeo und Opel, in dem die Schwaben die Fahne am höchsten hielten – bis zum plötzlichen Serientod 1996.

Da hatte die neue C-Klasse den 190 schon längst verabschiedet: Bis 1993 holte die Baureihe W201 neben Ludwigs Titel 1992 noch 48 Siege. Mehr aber noch festigte sich – nicht zuletzt unter dem wortstarken Sportchef Norbert Haug – eine internationale Ausrichtung des Motorsport-Gesamtengagements als erfolgreiches Marketing-Konzept bis hin zur Formel 1. **Gregor Messer**



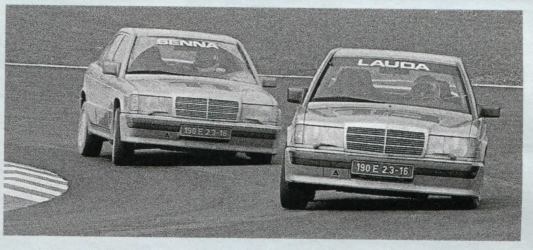
Siege und Titel im 190er: Asch, Schneider, Ludwig prägten die DTM



12. Mai 1984, 17.00 Uhr: Vor vollem Haus eröffneten 20 Mercedes 190 2.3-16 den neuen Nürburgring

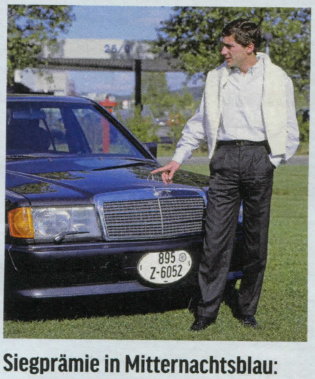
Sennas erster Coup

Das Eröffnungsrennen auf dem neuen Nürburgring bleibt nicht nur wegen des Teilnehmerfelds in Erinnerung



Kampf in der Frühphase: Lauda hatte den Attacken Sennas nichts entgegenzusetzen

Der Junge hielt sich nicht lange in Juniorklassen auf, kam schnurstracks in die Formel 1, doch nur Insider ahnten, welches Potenzial in ihm steckte: Als am Samstag, den 12. Mai 1984, die neue Grand Prix-Strecke des Nürburgrings eingeweiht wurde, hatte Ayrton Senna gerade erst vier Grands Prix absolviert. Der damals 24-Jährige war der unscheinbare Youngster, mehr aber noch der große Nobody im fantastischen Fahrerfeld des Eröffnungsrennens. Die Fahrerliste las sich wie das Who's Who der damaligen Elite: Ehemalige wie künftige Weltmeister wie Lauda, Prost, Brabham, Hill, Surtees, Hulme, Hunt, Jones, Rosberg, Scheckter, die Mercedes-Haudegen Moss und Herrmann, um nur die wichtigsten Protagonisten zu nennen, dazu weitere Formel-1- und Sportwagen-Stars jener Zeit. Das Wetter? Eiskalt, windig, nass und unbarmherzig. Welcher der 100.000 Besucher hätte je etwas anderes von der Vulkaneifel erwartet? 20 nagelneue Mercedes 2.3-16 warteten auf den Start. Das neue Mittelklasse-Auto stand unmittelbar vor seiner Markteinführung und war klar positioniert, um als neuer Sympathieträger den Imagewandel der Untertürkheimer zu mehr Sportlichlichkeit zu vermitteln. Zwölf Runden auf der 4,5 km langen Piste bildeten den Rahmen. Es ist eine Mär, dass nur Senna das Rennen ernst nahm. Die Aktionen der Elite, allen voran von Niki Lauda und John Watson, zeigten äußersten Ehrgeiz, das Prestige-Rennen zu gewinnen. Doch es war der junge Brasilianer, der aus der zweiten Startreihe heraus das Zepter übernahm. Und während sich auf den Rängen die Stars im Stern in bester Markenpokal-Manier bekriegten, setzte sich Senna vorn cool, clever und fehlerlos ab. Auf identischem Material nutzte Senna die Chance, sich mit diesem Coup unter den Größten zu etablieren. Und der Preis für den Sieg? Ein fabrikneuer 190 2.3-16 natürlich.



Siegprämie in Mitternachtsblau: Senna ließ sich seinen Baby-Benz nach Brasilien schicken