

## Trent'anni fa debuttava la Mercedes-Benz 190 E 2.5-16 Evolution II

Date : 16/03/2020



*Oggi le sue eredi sono la Classe A Sedan e la CLA 45S firmate Mercedes-AMG*

Nel marzo del 1990, in occasione del Salone dell'automobile di Ginevra,





faceva il suo debutto la Mercedes-Benz 190 E 2.5-16 Evolution II, lo step più evoluto e potente della prima 'Baby Benz' high performance della Stella. Un modello che trova molte analogie e si rispecchia, per dimensioni e stile, nella versione più potente della CLA e della Classe A Sedan, firmate Mercedes-AMG. La EVO II, come venne subito ribattezzata dagli appassionati, fu realizzata in soli 502 esemplari con livrea blu-nero metallizzato e poteva contare sul più potente quattro cilindri con la Stella dell'epoca, da ben 173 kW (235 CV) che rappresentava la base per le auto da corsa che furono impiegate nel DTM. Un'auto leggendaria, con un'importante valore storico: segnava, infatti, il passaggio di testimone tra il reparto sviluppo motori di Mercedes-Benz e la factory di Affalterbach, cui da allora venne affidato il DNA sportivo delle Stelle di Stoccarda. A raccogliere questa importante eredità nell'attuale gamma Mercedes-AMG sono la CLA e la nuova A Sedan, che riscoprono il piacere di guidare una berlina sportiva, in due diverse declinazioni, grazie anche al quattro cilindri turbo più potente mai costruito per la produzione in grande serie, disponibile in due livelli di potenza: 387 e 421 cavalli nella versione S. Due super car che offrono un'ulteriore offerta d'ingresso con le versioni 35 AMG da 306 CV.

Nel 1990, Mercedes-Benz lanciava la 190 E 2.5-16 Evolution II della serie 201. La berlina sportiva ad alte prestazioni era la versione 'street legal' dell'omonima vettura da corsa DTM. Prodotta in sole 502 vetture e sempre rifinita in metallo blu-nero, si riconosceva al primo sguardo grazie all'imponente alettone posteriore che richiamava direttamente al mondo del motorsport.

**Auto sportiva compatta:** la 190 E 2.5-16 Evolution II con **173 kW** (235 CV) ridefiniva l'immagine della 'Baby Benz'. Questa sport car, ribattezzata dai suoi fan semplicemente come la "EVO II", sanciva il successo della serie 201 tra le vetture ad alte prestazioni del proprio segmento. Il suo status era evidente anche nel prezzo: i clienti con ambizioni sportive dovevano spendere circa 130.000.000 di Lire per un EVO II, secondo il listino di allora. In confronto, la 190 E 1.8 (**80 kW**/ 109 CV), nata per conquistare un target molto più giovane rispetto a quello tradizionale della Stella, aveva circa la metà dei cavalli e costava meno di un terzo della EVO II.

**Il debutto al Motor Show di Ginevra:** la EVO II fece gran scalpore al Salone dell'Automobile di Ginevra nel marzo 1990. Un anno prima, Mercedes-Benz aveva presentato la 190 E 2.5-16 Evolution ("EVO I"), progettata anche in versione 'street legal' per l'impiego nelle gare del DTM. Per soddisfare le specifiche, era necessario realizzare almeno 500 unità. La sportiva 190 E 2.3-16, lanciata nel 1984, fu la base dello sviluppo di quella Supercar.

**Power Pack:** Il quattro cilindri M 102 da **173 kW** (235 CV) fu ulteriormente sviluppato sulla base della versione EVO I sotto la direzione del dottor Jörg Abthoff, Responsabile dello sviluppo del motore, e dei suoi colleghi Rüdiger Herzog, Dag-Harald Hüttebräucker e Rudolf Thom. Quel motore superquadro aveva una corsa più corta (82,8 millimetri) e un alesaggio maggiore (97,3 millimetri) rispetto al motore della serie 190 E 2.5-16. Due convertitori catalitici metallici erano ora equipaggiamenti standard nell'EVO II. Il regime di rotazione del propulsore raggiungeva i 7.700 giri/min, grazie, tra l'altro, alla riduzione del peso delle bielle, a quattro invece di otto contrappesi dell'albero motore e ad una catena di distribuzione Duplex.

**Ala posteriore:** l'imponente alettone posteriore rese la EVO II probabilmente una delle vetture di serie Mercedes-Benz più accattivanti dall'epoca della 300 SL "Gullwing" (W 198) del 1954. Fu sviluppato dall'ingegnere aerodinamico Rudiger Faul (Mercedes-Benz Development a Sindelfingen) insieme al professor Richard Läßle dell'Università di Stoccarda. Per ottimizzare la deportanza stabilizzante sull'asse posteriore, l'alettone aveva un lembo retrattile sulla traversa superiore. Nella parte posteriore inferiore, l'ala poteva essere inclinata e lo spoiler anteriore era regolabile longitudinalmente in due posizioni.

**Pacchetto sportivo:** Tra le modifiche introdotte, l'EVO II era dotata di ulteriori irrigidimenti per la carrozzeria e ruote più grandi da 17 pollici in vista dell'impegno in DTM. Le modifiche aerodinamiche fornirono ulteriore deportanza rispetto all'EVO I: grazie all'alettone e allo spoiler anteriore, la deportanza massima dell'asse posteriore dell'EVO II arrivava fino a 57,1 chilogrammi, fino a 21,2, sull'asse anteriore,

**L'ultimo race engine firmato Mercedes-Benz:** i motori per l'impiego nel DTM sono derivati dai quattro cilindri in linea utilizzati nei veicoli di produzione. Tuttavia, la potenza è stata incrementata da **173 kW** (235 CV) nella produzione EVO II fino a **274 kW** (373 CV). Quello della EVO II è l'ultimo motore DTM progettato nel reparto di sviluppo dei motori di Mercedes-Benz: da allora in poi, AMG ha assunto questo compito di sviluppo.

**Il plauso della stampa:** l'EVO II incontrò il favore della stampa specializzata. 'Automobil Revue' scrisse entusiasta il 23 agosto 1990: "Anche quando si raggiunge il limite critico, questa sportiva a quattro porte ha un sovrasterzo quasi nullo e caratteristiche di sottosterzo che sono difficilmente influenzate dai trasferimenti di carico. Se volutamente portata al limite, l'EVO II ha sovrasterzo ben controllabile." 'Auto motor und sport', nel numero 15/1990, scrisse: "La 190 E 2.5-16 è una vera e propria 'g-machine' della miglior razza e di gran lunga la Mercedes più agile e maneggevole. Le sospensioni offrono un livello di comfort in linea con gli standard cui ci ha abituati Mercedes ed è sorprendente per una berlina costruita per la guida sportiva." Anche 'Quattroruote' espresse giudizi molto lusinghieri su questo 'mostro' dell'epoca.

**Successi sportivi:** le vetture da corsa DTM derivate dalla 190 E 2.5-16 Evolution II rispettarono pienamente le aspettative che il loro vistoso design prometteva. L'EVO II debuttava per la prima volta in una gara il 16 giugno 1990 sul Nordschleife del Nürburgring. Per l'ultima gara DTM della stagione, il 15 ottobre 1990 all'Hockenheimring, tutti i team piloti adottarono l'EVO II. Kurt Thiim ottenne la prima vittoria per la vettura il 5 agosto 1990 nella prima gara della gara sul tracciato di Diepholz. Nel 1991, Klaus Ludwig fu secondo a bordo della EVO II, e nel 1992 vinse il campionato piloti DTM davanti a Kurt Thiim e Bernd Schneider. Nella stagione 1992, i piloti

Mercedes-Benz vinsero ben 16 su un totale di 24 gare DTM con la EVO II.