



### **25 Jahre Mercedes 190 E 2.5-16 – Sportlimousine und DTM-Meister**

Ach, was waren das (noch) für Zeiten, als sich Anfang der 1990er-Jahre der Audi V8, der BMW M3 und der Mercedes 190 E 2.5-16 in der damals populärsten Rennserie, der Deutschen Tourenwagen Meisterschaft, heiße Duelle lieferten als gäbe es kein Morgen. Mit Fahrern wie Striezel Stuck, Walter Röhrl, Klaus Ludwig, Bernd Schneider, Johnny Cecotto oder Jockel Winkelhock, die – nicht nur nach Siegen – bei den Fans Heldenstatus genossen. Und vor allem mit Autos, mit denen man sich absolut identifizieren konnte, schließlich ähnelten sie ihren „Kollegen von der Straße“ weit mehr, als dies heute in den führenden Rennserien der Fall ist. Deshalb dürfte damals auch der Spruch „Win on Sunday, sell on Monday“ durchaus zugetroffen haben. Ein Hauptdarsteller aus dieser Zeit, der Mercedes 190 E 2.5-16 Evolution II feiert jetzt 25-jähriges Jubiläum.

Als 1982 der Mercedes 190 E mit zunächst lediglich 90 PS und 122 PS präsentiert wurde, konnte sich wohl kaum jemand vorstellen, dass dieses „brave“ Auto Jahre später Rennsportgeschichte schreiben würde. Zumal die Marke mit dem Stern bis in die 1980er-Jahre hinein einen großen Bogen um den Motorsport machte. Doch gerade in dieser Zeit erfolgte ein Umdenken bei den Schwaben, das dann nicht nur in die DTM, sondern Jahre später auch in die Formel 1 führte. Ein wesentlicher Grund für die neue Marschrichtung dürfte das große Medien-Echo auf die beliebte Deutschen Tourenwagen Meisterschaft gewesen sein, bei der nicht zuletzt Marken wie BMW und Ford Rennen für Rennen die Motorsport-Fans in ihren Bann gezogen haben. Mit dem Einstieg des 190 E 2.3-16 wurden die Karten neu gemischt und Mercedes konnte Schritt für Schritt auch „Sportlichkeit“ zu seinen Markenwerten hinzufügen. Ab 1990 kam dann der 2.5-16 Evo II zum Einsatz.



Die Stuttgarter bezeichnen ihn als „einen frühen Glanzpunkt in der Erfolgsgeschichte exklusiver Sportlimousinen der Mercedes-Benz Kompaktklasse“. Und zwar völlig zu Recht, zumal der 2.5-16 auch heute noch, 25 Jahre später, keineswegs wie „von gestern“ aussieht. Sicher, ein „fetter“ Heckflügel ist heutzutage nicht mehr der Weisheit letzter Schluss, aber 1990 passte er in die Zeit und zum Gesamtkonzept der Sportlimousine wie die Faust auf's Auge. Zumal die Spoiler, Schweller und Flügel des Top-Modells auch viele 190er-Fahrer bis hinab zum Einstiegsdiesel mit 72 PS dazu inspirierten, ihren Baby-Benz optisch ebenfalls auf Krawall zu bürsten. Im Gegensatz zu diesen hielt der 2.5-16 aber, was das Design versprach: mit 235 PS erreichte der Evo II nicht nur die für die damalige Zeit phänomenale Höchstgeschwindigkeit von 250 km/h, sondern auch Tempo 100 in lediglich 7,1 Sekunden. Übrigens – in der Rennversion leistete er sogar imposante 373 PS ...

Erfolge in der DTM ließen nicht lange auf sich warten, das beste Jahr hatte der Evo II 1992, als mit Ludwig, Thiim und Schneider drei Mercedes-Fahrer im Endklassement die Plätze 1, 2 und 3 belegten. Heute kommt der von Mercedes-Benz Classic als Werksrennwagen aufgebaute 190 E 2.5-16 Evolution II noch in Läufen der Youngtimer Trophy im historischen Motorsport zum Einsatz. Nicht nur deren Besucher dürften der Aussage von Mercedes zustimmen, dass „die Faszination, die 1990 auf dem Genfer Automobil-Salon von der kompakten Sportlimousine ausgeht, durch den jungen Klassiker heute noch wie am ersten Tag verströmt wird“. Wer heute einen 190 E 2.5-16 besitzt – egal ob den Evo I von 1989 mit 195 PS oder den Evo II – darf sich glücklich schätzen. Schließlich wurden von beiden Modellen zur Homologation nur 502 Exemplare gebaut. Außerdem überschreitet der Evo II mit einem Neupreis von 119.717,10 DM inklusive Klimaanlage das Budget von Otto Normalverbraucher um ein Vielfaches. Trotzdem bin ich mit Blick auf den Mercedes 190 E 2.5-16 Evolution II geneigt zu sagen, dass früher wohl doch so manches besser war ...



Bildquelle: Mercedes