EBERHARD THIESEN

AUTOMOBILE RARITÄTEN SEIT 1972



1990/91 – Mercedes-Benz 190 E 2.5-16 Evolution

DTM-Rennwagen mit Evolution-II-Bodykit

Eberhard Thiesen GmbH & Co. KG
Tarpen 40 – Halle 12 | 22419 Hamburg / Germany | T +49 (0) 40 99 99 86 80 0
Web www.eberhard-thiesen.de E info@eberhard-thiesen.de

1990/91 – Mercedes-Benz

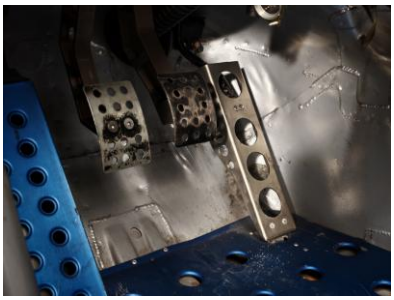
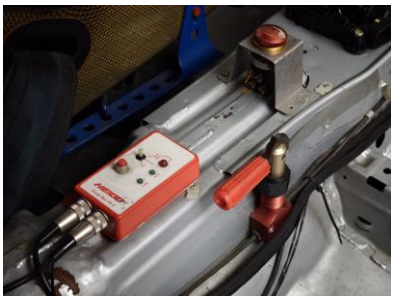
190 E 2.5-16 Evolution · DTM-Rennwagen mit Evolution-II-Bodykit



- DTM-Rennwagen auf Basis des Mercedes-Benz 190 E 2.5-16 Evolution (W 201) mit DTM-Bodykit des Evolution II
- Zahlreiche Evolution-II- und DTM-Komponenten im technischen Baustand der Saisons 1990/1991
- Sicherheitskäfig von Matter, DTM-Tankanlage und Carbon/Kevlar-Schalensitz
- Rennfahrwerk mit Uniball-Lagerung, Lucas-Girling-Bremsanlage und Carbon-Luftführungen der Ölkühler
- Sport-Technik-Ansaugbrücke mit Walzenschieber, Inconel-Krümmer und Ölwanne mit Produktionsdatum 11.09.1990
- Theoretisch mit einigen Investitionen wieder für Rennen fahrbereit zu machen

Dieses Automobil

Dieser Mercedes-Benz 190 E 2.5-16 Evolution ist ein Rennfahrzeug in DTM-Spezifikation und wurde von dem aktuellen Eigentümer aus dem Mercedes-Benz-Museum erworben. Die Basis bildet ein 190 E 2.5-16 Evolution der ersten Ausbaustufe; aufgebaut wurde der Wagen mit dem DTM-Bodykit des Evolution II sowie zahlreichen Komponenten aus dem Evolution-II- und DTM-Programm. Eine fotodokumentierte Begutachtung durch einen erfahrenen, in der Branche tätigen Meister vom Oktober 2026 ordnet den technischen Aufbau dem Entwicklungsstand der Jahre 1990 und 1991 zu – jener Phase, in der Mercedes-Benz den Evolution II in die Deutsche Tourenwagen-Meisterschaft einführte. Nach seiner Einschätzung entstand der Wagen vermutlich bei Sport Technik als Versuchs- und Erprobungsfahrzeug.

Zahlreiche Baugruppen entsprechen nach dem Befund originalen DTM-Komponenten jener Zeit. Das Bodykit ist ein originales DTM-Kit des Evolution II, der Sicherheitskäfig stammt von Matter, Tankblase und Tankhalterung entsprechen den in der DTM verbauten Teilen.

Die Vorderachse ist versteift, ihre Querlenker sind Uniball-gelagert und der Stabilisator ist achtfach verstellbar; an der Hinterachse finden sich Antriebswellen, Radträger, Federlenker und Uniball-Streben im Baustand 1990/1991. Getriebe- und Differenzial-Ölkühler besitzen Luftführungen aus Carbon, die Bremsanlage stammt von Lucas Girling. Am Vierzylinder sitzen eine Ansaugbrücke von Sport Technik mit dem in der Saison 1991 eingesetzten Walzenschieber sowie ein Inconel-Krümmer aus der DTM-Zeit; die Ölwanne von Sport Technik trägt das Produktionsdatum 11.09.1990.

Im Cockpit entsprechen die Mittelkonsole mit Sicherungen, Waagebalken- und Traktionsverstellung, der Schalensitz aus Carbon/Kevlar sowie Pedalerie und Fußabstützung dem originalen Stand. Das Lenkrad in dieser Ausführung wurde nur bei AMG-Fahrzeugen verwendet, der Drehzahlmesser stammt von Sport Technik.

Zusätzlich verschweißte Stellen an der Karosserie und die zur Gewichtsersparnis entfernten Blechteile im Bereich der Rücksitzbank entsprechen den Maßnahmen an den Einsatzfahrzeugen.

Befund und Zustand

Im Frontbereich weisen Kühlerträger und Kühlermaske Spuren eines früheren leichten Unfallschadens auf. Die Kühlermaske und die Halterung des Frontstoßfängers entsprechen Sport-Technik-Bauteilen von 1990/1991; diese Kühlermaske wurde nach bisherigem Kenntnisstand ausschließlich zu Erprobungszwecken eingesetzt. Das Fahrzeug ist derzeit nicht betriebsbereit, kann jedoch theoretisch mit einigen Investitionen wieder für Rennen fahrbereit gemacht werden.





Der Wagen präsentiert sich vom Unterboden her nahezu in einem neuwertigen Zustand. So bietet dieser Evolution eine authentische technische Substanz aus der Frühphase des Evolution-II-Programms.

Dieser Mercedes-Benz Evolution bietet eine reizvolle Grundlage für Liebhaber der legendären DTM-Ära. Zahlreiche verbaute Komponenten entsprechen dem damaligen DTM-Standard und stellen heute bereits für sich einen erheblichen materiellen Wert dar. Die aktuell fehlenden Teile lassen sich beschaffen und ermöglichen eine gezielte Vervollständigung des Fahrzeugs. Damit eröffnet sich einem Kenner die attraktive Gelegenheit, auf einer wertvollen technischen Basis ein besonderes Motorsportprojekt weiterzuführen.






DEKRA
4
Schneider
Philips Car Systems
TABAC
SONAX
Autopflege
AMG
BILSTEIN
BOSCH
becker
BRIDGESTONE
BAUMLER
Shell


Philips Car Systems
SONAX
AMG
TABAC
BRIDGESTONE
BOSCH
BAUMLER
Shell


SONAX
TABAC
BAUMLER
BRIDGESTONE
Shell







MERCEDES-BENZ
2.5-16



Modellgeschichte

Mit der im Dezember 1982 vorgestellten Baureihe W 201 – dem Mercedes-Benz 190 und 190 E – erschloss Mercedes-Benz die Kompaktklasse. Bereits 1983 folgte mit dem 190 E 2.3-16 eine sportliche Variante mit Vierventil-Zylinderkopf, die bei Rekordfahrten im italienischen Nardò ihre Dauerhaltbarkeit bewies und 1984 beim Eröffnungsrennen des neuen Nürburgrings für Aufsehen sorgte. Ab 1986 setzten Privatteams den 2.3-16 in der Deutschen Tourenwagen-Meisterschaft ein, 1988 stieg Mercedes-Benz mit Werksunterstützung in die Serie ein.

Das Reglement der Gruppe A verlangte für jede Ausbaustufe eine Homologation auf Basis von mindestens 500 gebauten Straßenfahrzeugen. Den Anfang machte auf dem Genfer Automobilsalon 1989 der 190 E 2.5-16 Evolution: 502 Exemplare mit kurzhubig ausgelegtem 2,5-Liter-Vierventilmotor (143 kW/195 PS), Bugspoiler, größerem Heckflügel, breiteren Radausschnitten, um 19 mm tiefergelegter Karosserie und Niveauregulierung an beiden Achsen. Ein Jahr später, im März 1990, folgte in Genf der 190 E 2.5-16 Evolution II, ebenfalls in 502 Exemplaren – sämtlich in Blauschwarz metallic – und mit 173 kW (235 PS). Sein auffälligstes Merkmal war das unter Mitwirkung der Universität Stuttgart entwickelte Aerodynamikpaket mit großem Heckflügel, verstellbarem Frontspoiler und ausgestellten Radläufen, die im Rennsport Platz für breitere Räder schufen.



Die Rennversion debütierte am 16. Juni 1990 auf der Nürburgring-Nordschleife; zum Saisonfinale im Oktober 1990 in Hockenheim setzten alle werksunterstützten Teams den Evolution II ein. Den ersten Sieg errang Kurt Thiim am 5. August 1990 in Diepholz. Der 2,5-Liter-Vierzylinder war der letzte von Mercedes-Benz selbst konzipierte DTM-Motor und erreichte in seiner letzten Ausbaustufe bis zu 373 PS.

Seinen Höhepunkt erlebte der Evolution II in der Saison 1992: Mercedes-Benz-Fahrer gewannen 16 der 24 Läufe, Klaus Ludwig wurde Deutscher Tourenwagen-Meister und AMG-Mercedes sicherte sich den Markentitel. Bis 1993 blieb der Evolution II im Einsatz, bevor ihn mit Einführung der Klasse 1 die neue C-Klasse ablöste. Die enge Verwandtschaft von Straßenfahrzeug und Rennwagen, die markante Aerodynamik und die Duelle mit BMW und Audi machen den 190 E Evolution II bis heute zu einem prägenden Fahrzeug der DTM-Geschichte.

Daten & Fakten

Baujahr	Rennaufbau im technischen Baustand ca. 1990/1991; Basisfahrzeug 190 E 2.5-16 Evolution (Bauzeit 1989)
Fahrzeugtyp	Rennwagen in DTM-Spezifikation (Gruppe A); Basis Mercedes-Benz 190 E 2.5-16 Evolution (W 201), DTM-Bodykit Evolution II
Historie	vermutlich Versuchs- und Erprobungsfahrzeug (Sport Technik); keine Renneinsätze dokumentiert
Stückzahl	Straßenversionen: Evolution 502 Exemplare (1989), Evolution II 502 Exemplare (1990)
Farbgebung	Schwarz/Weiß, Ausstellungsbeklebung mit Startnummer 4
Motor	Vierzylinder-Reihenmotor, 16 Ventile, zwei obenliegende Nockenwellen; Ansaugbrücke mit Walzenschieber und Ölwanne von Sport Technik, Inconel-Krümmer
Hubraum / Leistung	Leistung dieses Motors nicht dokumentiert; Werksangabe DTM-Evo II: 2.496 ccm, 373 PS bei 9.300 U/min, 300 Nm bei 7.750 U/min
Getriebe	manuell, Mercedes-/Getrag-Schaltgetriebe in Serienbauart
Fahrwerk	Querlenker vorn Uniball-gelagert, versteifte Vorderachse, 8-fach verstellbarer Stabilisator, Uniball-Streben hinten
Bremsen	Rennbremsanlage von Lucas Girling
Ausstattung	Matter-Sicherheitskäfig, Carbon/Kevlar-Schalensitz, AMG-Lenkrad, Sport-Technik-Drehzahlmesser, Mittelkonsole mit Waagebalken- und Traktionsverstellung, DTM-Tankblase
Dokumente	fotodokumentierte Begutachtung durch einen fachkundigen Meister (Oktober 2026), Datenblatt Mercedes-Benz Classic zum DTM 190 E Evolution II



Appendix

Standort	Hamburg, Deutschland
Preis	**Preis auf Anfrage (MwSt. nicht ausweisbar)**
Kontakt	Eberhard Thiesen +49 (0) 172 – 459 34 35 Kevin Kupfernagel +49 (0) 40 – 9999 868 03

Eberhard Thiesen GmbH & Co. KG
Tarpen 40 – Halle 12 │ 22419 Hamburg, Deutschland
Tel. +49 (0) 40 – 99 99 86 800
info@eberhard-thiesen.de / www.eberhard-thiesen.de



Die in diesem Exposé enthaltenen Angaben sind freibleibend und stellen keine Zusicherung oder Eigenschaftsbeschreibung im Sinne der Gesetze dar. Für Irrtümer oder Druckfehler können wir keine Haftung übernehmen.