

MERCEDES 190 2.5 16 EVOLUTION II

LA BESTIA NEGRA

Aquel que dijo que los Mercedes destacaban por su discreto encanto, no había visto jamás un Evolution II, que sin duda es encantador, pero no tiene nada de discreto. Esta berlina disfrazada de carreras, da a su conductor todas las satisfacciones de un deportivo, pero con la funcionalidad de un coche de cuatro puertas y un gran maletero.

El descomunal alerón que se eleva sobre la tapa del maletero, marca la personalidad del coche que es descaradamente deportiva, por lo que el punto de vista bajo el cual vamos a examinarlo es el de un coche dirigido a los conductores más exigentes. Este pura sangre, pensado para ser el arma definitiva en las carreras del super competido campeonato alemán de producción, bajo su carrocería de berlina familiar de tipo clásico, esconde la tecnología más avanzada del momento.

Para probar un coche tan excepcional, nada mejor que las autopistas alemanas, en las cuales se puede probar a placer sin temor a los radares. Aunque en los más de 1.600 kilómetros de prueba hemos rodado por todo tipo de carreteras, está claro que donde más se aprovecha el derroche de ingenio y técnica es en las carreteras rápidas, donde los 235 caballos de este cuatro cilindros pueden galopar sin freno.

Al recoger la unidad de pruebas en las instalaciones de Mercedes en Stuttgart, el responsable de la marca que nos atendió no nos tuvo que indicar dónde estaba aparcado el coche, puesto que el alerón posterior delataba su presencia entre toda la nube de Mercedes que se encontraban en el aparcamiento. Por fin nos ponemos a los mandos, y en un primer instante, toda la espectacularidad del aspecto exterior se torna en la discreción de todos los modelos de la marca en su decoración interior. Con el coche parado todavía en el aparcamiento de la fábrica, todo resulta muy familiar. El volante, de dimensiones razonables, el cuadro, el aspecto interior, todo responde a los cánones que el fabricante impone a todos sus productos. Tan sólo unos cuantos detalles llaman la atención de los más avezados y delatan el hecho de que se trata de un 190 fuera de lo común. En primer lugar llama la atención un cuentavueeltas cuya zona roja empieza bien pasadas las 7.000 revoluciones por minuto. Por otra parte, la palanca del cambio de marchas tiene en el pomo marcado el esquema de los recorridos de tipo

PRUEBA

Motor 16



VIRTUDES

- Motor brillante
- Comportamiento eficaz
- Dirección perfecta

MERCEDES 190 2.5 16 Evo II
PRECIO: 8.500.000 pts.

- Cambio poco deportivo
- 4ª y 5ª muy largas
- Poca visibilidad hacia atrás

DEFECTOS



deportivo, es decir, con la primera a la izquierda y hacia atrás y con las demás marchas formando una H. Los asientos también son de nuevo diseño, con un tapizado que se sale de la habitual discreción de los Mercedes.

Así pues, después del primer reconocimiento, nos proponemos descubrir las virtudes ocultas de este llamativo Mercedes.

La tarjeta de visita del coche no es menos espectacular que la apariencia. Los técnicos de la marca han dado un apretón más al cuatro cilindros con culata de 16 válvulas, desarrollada en colaboración con Cosworth, para alcanzar los 235 caballos.

Nada más arrancar nos sorprende ver que el nivel sonoro no es muy superior al de cualquier otro 190, 16 válvulas o no. Igualmente, en un principio, la respuesta del motor es como la de cualquier turismo de la categoría, sin pretensiones deportivas. La elasticidad del motor es notable. Aunque en un principio el hecho de que el par máximo se obtenga a un régimen de 5.000 vueltas puede asustar, lo cierto es que desde las primeras vueltas del motor se aprecia la potencia y no es necesario subir de vueltas para conseguir unas respuestas rápidas.

También llama la atención, nada más arrancar, la rapidez de la dirección. En menos de tres vueltas se gira de lado a lado el volante, sin el más mínimo esfuerzo. De esta forma, cuando se circula por ciudad, el problema fundamental reside en esquivar a los curiosos que se agolpan para admirar los alerones y las espectaculares ruedas.

Pero está claro que nadie se compraría un Evolución II con la intención de pasear por la calle mayor. Su terreno son las carreteras, las autopistas o, en definitiva, los circuitos. Cuando dejamos atrás la ciudad, empezamos a descubrir el porqué de esta última evolución del 190 16 válvulas. El motor funciona con naturalidad y alegría en la primera mitad del cuentavueeltas, hasta las 3.500 revoluciones. A partir de ahí, se nota un incremento en el empuje, y a partir de las 5.000 se despierta una verdadera rabia, que hace humear las ruedas en las arrancadas y deja atrás a los deportivos más marchosos. En estos niveles, los 235 caballos parecen más. Las tres primeras marchas parecen levantar el coche del asfalto. Están bien repartidas y permiten aprovechar el coche tanto en una conducción tranquila, como si se quiere rodar deprisa en zona de curvas. En cambio, la cuarta y la quinta son bastante largas, para permitir el uso del coche en carretera a buena velocidad sin apurar el régimen del motor. En estas marchas es necesario apurar a tope para mantener la viveza de las reacciones. Las recuperaciones no se puede decir que sean malas, pero están por debajo de lo que se espera en una máquina de este porte, por lo que para salir con la viveza deseada, hay que tirar del cambio.

Ya en la autopista, es sorprendente la suavidad de marcha del Evolución II. Aunque las suspensiones han sido rebaja-

NOBLE ALEMAN

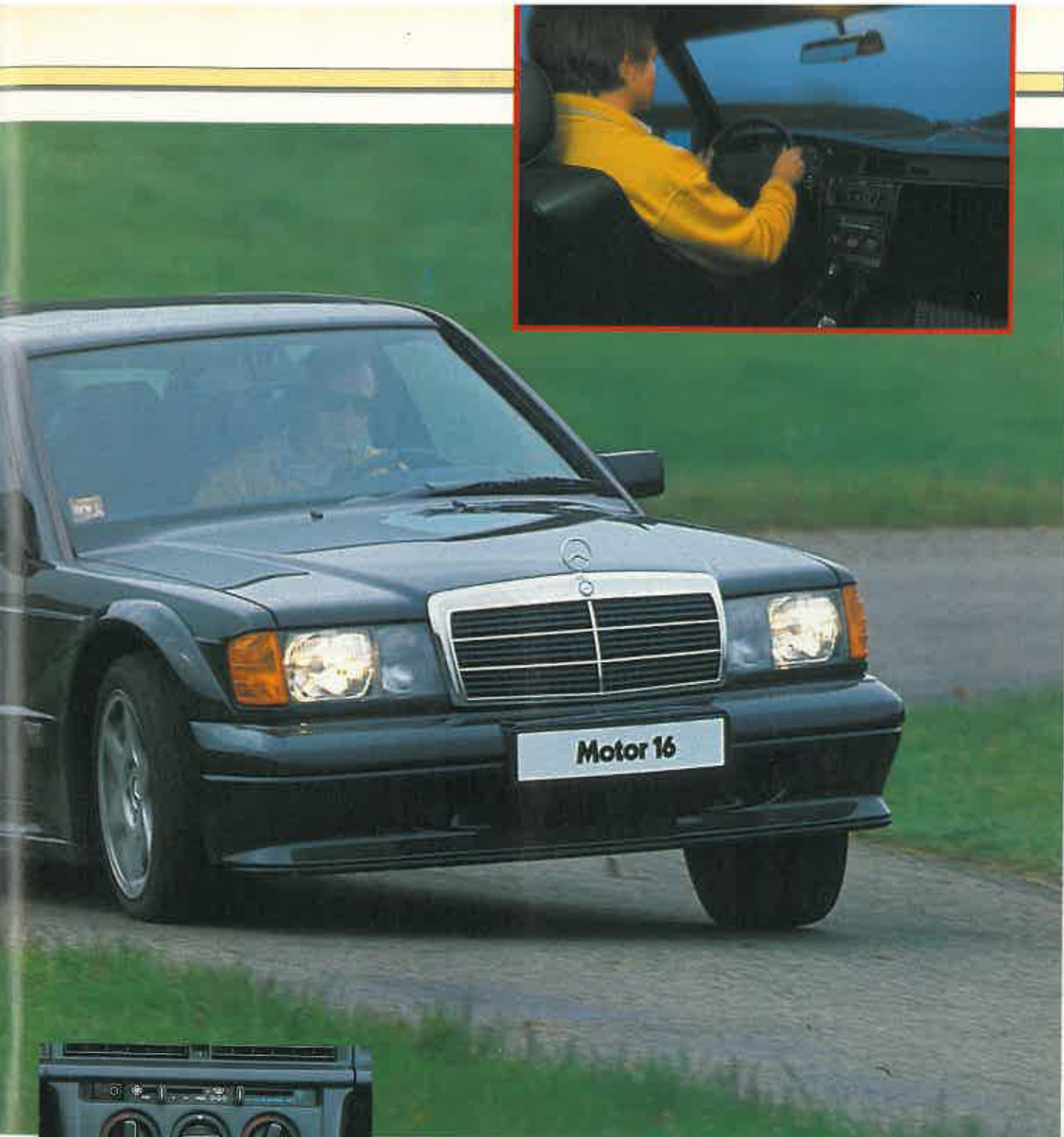
El Mercedes 190 Evolución II, lo perdona casi todo. Cuando muestra sus reacciones, éstas se corrigen con facilidad.



AERODINAMICA DE LUJO

Tanto el faldón delantero, como los dos alerones posteriores, son regulables manualmente.





**NO FALTA
NADA**

El equipamiento de este 190 no tiene nada que envidiar al de otros coches más lujosos.

Las llantas son muy atractivas y eficaces. Alojan unos generosos discos de freno.



FICHA TÉCNICA

MOTOR: Delantero longitudinal de cuatro cilindros en línea. Distribución: Doble árbol de levas en cabeza accionado mediante una cadena. Cuatro válvulas por cilindro. Cigüeñal de cinco apoyos. Cilindrada: 2.463 cc. Diámetro del cilindro: 97.3 mm. Carrera: 82.8 mm. Compresión: 10,5 a 1. Potencia máxima: 235 CV (173 Kw) a 7.200 rpm. Par máximo: 25 mkg (245 Nm) a 5.000 rpm. Alimentación: Inyección mecánica con regulación electrónica. Combustible: Gasolina sin plomo de 95 octanos.

TRANSMISION: Tracción a las ruedas traseras. Caja de cambios manual de cinco marchas. Diferencial autobloqueante. Embrague: Monodisco en seco. Velocidad en 1ª a 1.000 rpm: 8,1. En 2ª a 1.000 rpm: 13,0. En 3ª a 1.000 rpm: 18,1. En 4ª a 1.000 rpm: 26,1. En 5ª a 1.000 rpm: 32,9.

DIRECCION: Sistema: Recirculación de bolas con asistencia. Vueltas de volante entre topes: 2,7 vueltas. Diámetro de giro: 11,6 metros.

FRENOS: Delanteros: Discos ventilados con pinzas de cuatro pistones. Traseros: Discos con pinzas de dos pistones. Antibloqueo de frenos: Sí.

SUSPENSION: Delanteros: Tipo McPherson con muelles helicoidales, amortiguadores de gas y barra estabilizadora. Trasera: De brazos múltiples con amortiguadores de gas y barra estabilizadora. Sistema autonivelante.

RUEDAS: Neumáticos: 245/40 ZR 17. Llantas de aleación de 8,25 x 17 pulgadas.

PESOS Y CAPACIDADES: Peso en orden de marcha: 1.340 kg. Capacidad del depósito de combustible: 70 litros.

das y endurecidas, el confort es razonablemente bueno. En este punto colaboran firmemente tanto los asientos, que tienen un buen mullido, como las carreteras alemanas, que no presentan la más mínima irregularidad. Suponemos que en una carretera secundaria de España, las cosas cambiarían un tanto. Pero, en cualquier caso, este Mercedes es una buena máquina para realizar largos viajes sin la menor fatiga y a gran velocidad. Dado que este coche se desliza por el asfalto, con el faldón a ras del suelo, ha sido necesario introducir un sistema hidráulico autonivelante, con tres posibilidades de altura. En autopista se puede emplear la posición más baja, en la cual se consigue una mejor penetración aerodinámica, mientras que si hay que circular en carreteras bacheadas, en las cuales se puede rozar el suelo con el faldón delantero, o con el catalizador, es conveniente pasar a la posición superior, que eleva el coche cuatro centímetros y medio.

En las autobahn alemanas, se puede rodar a velocidad crucero en torno a los 220 kilómetros por hora sin forzar lo más mínimo el motor. Los relojes de presión de aceite y temperatura, no acusan este esfuerzo, y la velocidad, si el tráfico lo permite, se puede mantener durante mucho tiempo. A esta velocidad la dirección vuelve a mostrar su gran eficacia, puesto que el tacto permanece inalterado y la precisión no admite la más mínima crítica. El nivel sonoro es también razonable.

La ya mencionada generosidad de los desarrollos de cuarta y quinta, obligan a lanzar el coche durante por lo menos un par de kilómetros para conseguir alcanzar la velocidad máxima. El contador supera los doscientos sesenta kilómetros por hora, que realmente se quedan algo por encima de los 240. Si las condiciones son algo favorables, es fácil alcanzar los 250 que anuncia la marca. Las largas curvas se negocian a cualquier velocidad con absoluta neutralidad y no es necesario aferrarse al volante para mantener el control. La aceleración también se consigue sin forzar mucho el embrague, y las generosas dimensiones de los neumáticos permiten que no se escape ni un sólo caballo en pérdidas de motricidad.

Todo esto está muy bien, pero lo que de verdad nos atrae del coche es su faceta deportiva. En cuanto dejamos la autopista y nos internamos por carreteras más sinuosas, empezamos a descubrir la verdadera personalidad del Evolución. En un principio, parece que las ruedas posteriores mandan demasiado sobre el conjunto. El apoyo posterior, parece más conseguido que la capacidad de dirección. Esto no es más que una sensación, puesto que en cuanto abordamos curvas medianamente rápidas, se aprecia cómo las ruedas delanteras definen perfectamente la trayectoria elegida por el conductor. En términos generales su comportamiento es muy neutro. Para hacer perder la neutralidad al Mercedes hay que rodar muy rápido, y entonces, las reacciones son las típicas de un tracción trasera, con la ventaja adicio-

CONSUMOS

(Datos en l/100 Km)

CIUDAD	
A 30,4 km/h de promedio.....	14,3
CARRETERA	
A 90 km/h de crucero.....	8,0
En conducción rápida.....	15,9
AUTOPISTA	
A 120 km/h de crucero.....	10,1
A 140 km/h de crucero.....	11,3
A 180 km/h de crucero.....	14,8
CONSUMO MEDIO POND.	
Litros 100/km.....	12
AUTONOMIA MEDIA	
Kilómetros recorridos.....	533

PRESTACIONES

VELOCIDAD MAXIMA

Km/h..... 241,9

ACELERACION (seg.)

400 m salida parada..... 14,9

1.000 m salida parada..... 27,9

De 0 a 100 km/h..... 7,4

RECUPERACION

400 m desde 40 km/h en 4ª..... 17,5

400 m desde 40 km/h en 5ª..... 20,9

1.000 m desde 40 km/h en 4ª..... 32,6

1.000 m desde 40 km/h en 5ª..... 41,1

De 80 a 120 km/h en 4ª..... 8,9

De 80 a 120 km/h en 5ª..... 12,8

EQUIPAMIENTO

Cuentarrevoluciones.....	SI
Manómetro de aceite.....	SI
Termómetro de agua.....	SI
Indicador carga batería.....	SI
Ordenador de viaje.....	NO
Volante regulable.....	NO
Faros antiniebla.....	SI
Aire acondicionado.....	SI
Asiento regulable en altura.....	SI
Asientos regulables eléctricamente.....	NO
Retrvisores regulables eléctricam.....	SI
Mando a distancia.....	NO
Elevallunas eléctricas (D/T).....	SI/SI
Cierre centralizado.....	SI
Cinturones traseros.....	SI
Asiento posterior divisible.....	NO
Luz interior orientable.....	NO
Faros regulables desde el interior.....	NO

FRENOS



A 60 Km/h: 12,8,
A 100 Km/h: 45,0,
A 120 Km/h: 58,3.

SONORIDAD



A 60 Km/h: 60,5. A 120 Km/h: 72,2.
A 140 Km/h: 73,7.
A 90 Km/h: 67,0. A Tope: 81,5.

COMO UN AVION

La estampa lateral del Evolución II queda claramente marcada por el voluminoso alerón.



ESTILO CLASICO

El cuadro mantiene el corte de familia de todos los Mercedes. El cuentavueeltas delata el carácter de este motor.



BUEN CONFORT

Los asientos son cómodos y opcionalmente están disponibles en cuero. Al volante uno se siente como una mano en un guante.



nal de que los límites de este coche están a un nivel altísimo, que requiere una buena dosis de habilidad y valor para alcanzar. El sistema ASD, de diferencial autoblocante electrónico, se muestra super efectivo, y en cuanto se aprecia la más mínima intención de patinar en cualquiera de las ruedas posteriores, entra en acción corrigiendo el desmán y manteniendo el coche en su trayectoria original. Así pues es necesario rodar a muy alta velocidad para que el coche se atraviere, pero incluso si esto sucede, salir adelante sin mayores consecuencias, es un juego de niños. El Mercedes lo perdona casi todo. Los frenos son inagotables. Detrás de las grandes ruedas de aleación de 17 pulgadas se esconden unos discos de 30 centímetros de diámetro que detienen al coche con una eficacia y aplomo admirables.

LA SAGA



GERHARD Lepier, el encargado de los tres Mercedes 190 16, niega que el Evolución II es una exageración, pero justifica su aparición como el único medio de luchar contra la dura competencia. La llegada del Audi V8 al campeonato alemán, aceleró el desarrollo del proyecto y ya que los aspectos de peso, motor y suspensiones se encontraban casi al límite de su desarrollo, el estudio se centró en la aerodinámica y las ruedas. El coeficiente de penetración aerodinámica de un 190 16V normal es de 0,32. En el Evolución I, al aumentar el apoyo se perdió algo y el coeficiente aumentó a 0,35, pero como el incremento de potencia había sido notable, esto no preocupó demasiado. Finalmente, tras un intensivo estudio se llegó a un 0,30 en el Evolución II. Los elementos aerodinámicos -tanto el faldón delantero como los alerones posteriores- se pueden regular manualmente. El alerón superior aumenta su superficie, mientras que el inferior varía el ángulo de incidencia.

Las llantas de 17 pulgadas empujadas permiten utilizar unas de 19 pulgadas en competición, que es lo que autoriza el reglamento del certamen.

Finalmente su actuación en el campeonato alemán, se ha saldado con el tercer puesto final de Kurt Thum a pesar de disponer del modelo ya con la temporada muy avanzada. Por delante quedó el Audi V8 de Hans Stuck y el M3 de Cecotto.

APOYO TOTAL

Los efectos de este voluminoso alerón se aprecian por la excelente estabilidad de marcha a alta velocidad.



**EFICAZ**

Al margen de su espectacular imagen, el Evolución II destaca por su comportamiento super eficaz y divertido.

Aunque el ABS está incluido de serie, lo cierto es que el gran tacto del pedal permite que el sistema tan sólo actúe cuando se frena sobre suelos muy deslizantes.

Lo que está menos adaptado a la conducción deportiva es el cambio de marchas. Aunque el mecanismo es algo más rápido que en los otros Mercedes 190, los recorridos son demasiado largos y en particular el paso de tercera a cuarta velocidad es algo complicado y es fácil que cuando intentamos cambiar rápido rasque la marcha, o simplemente se quede en punto muerto. No obstante, en zonas donde abundan las curvas, se puede circular utilizando sólo la segunda y la tercera, cuyo movimiento no plantea el más mínimo problema y se puede realizar con bastante rapidez.

Este eficaz resultado se debe a la conjunción de un sistema de suspensión multibrazo muy bien estudiado y a unos neumáticos 245/40, que ponen mucha goma en contacto con el suelo.

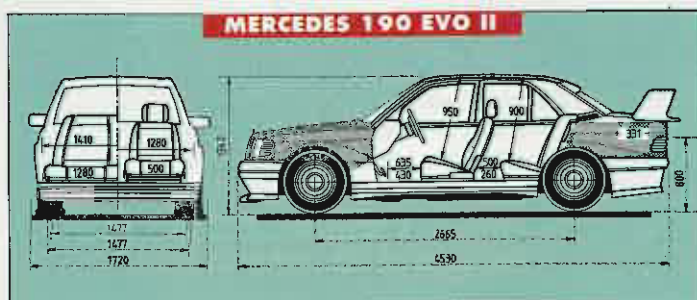
Según pasan los kilómetros y uno se hace al coche, sorprende que a pesar de

las llamativas formas del coche y sus envidiables prestaciones, el Evolución II es un coche muy utilizable. Se puede conducir como cualquier otro coche, con unos consumos razonables y una fiabilidad mecánica al mismo nivel que cualquier otro coche más convencional. Ofrece todo lo que se puede exigir a una berlina de buen nivel, con un habitáculo cómodo, pensado para cuatro personas, con un maletero amplio y todo el equipamiento exigible. Aire acondicionado, techo solar, elevallas eléctrico y otros muchos accesorios, hacen muy agradable la utilización diaria del Evolución II.

Evidentemente, la intención de la marca no es hacer una gran serie, solamente los suficientes para conseguir su homologación, pero lo cierto es que es una lástima que no esté prevista su importación en España. Por esto el precio que aparece en estas páginas es el estimado a partir de su precio en Alemania. ○

Víctor Piccione

Fotos: **José Antonio Díaz**

**FRENTE A SUS RIVALES**

Un coche tan especial también tiene unos rivales muy especiales. En este caso se trata del BMW M3 Sport Evolución (8.447.602 pesetas), que igualmente que el Mercedes, ha sido pensado para participar en el Campeonato de Producción. En estos momentos se puede decir que ambos coches se encuentran a un nivel muy parecido, y las diferencias pueden venir del hecho de que el 190 dispone de una carrocería de 4 puertas, más utilizable.