

MERCEDES 190E EVO I DTM-KONGEN

# EKTE RACERBIL BYGGET



*Hva saen?*  
**MB 190E  
EVOLUTION II**  
EIER: TOR ANTON DAGFINRUD  
MOTOR: 2.3 LITER TURBO  
EFFEKT: 352HK OG 525NM

# AVAMG!

Tor Anton Dagfinrud har gått litt lenger enn å bygge seg en kjipt Rieger Evo III Mercedes 190E. Han har hentet seg en ekte DTM løpsbil!

TEKST: KAJ ALVER FOTO: CAMILLA SMISTAD TOFTERA

**M**ERCEDES 190E er av mange sett på som en lillebror i samlingen direktørbiler. Den er liten og billig, noe de fleste dressklede stjernegriser ikke setter høyt på lista. I de tradisjonelle utgavene, var fortsatt Mercedes 190E en Mercedes. Den evnet på lik linje med sine større slektninger, å absorbere fartsdumper som en kladd med bursdagsgelé, og den hadde like elendige stoler. Kvaliteten var varierende, men stort sett av Mercedes kaliber; som ofte er meget bra.

Men Mercedes 190E kom i gromutgaver også. De mest kjente var 2,3- og 2,5 16v, som hadde sugemotorer på rundt 180-200 hester, og innblanding fra giganten Cosworth. Men selv disse utgavene som skremte vetet av BMW's mektige E30 M3, blir som pusekatter å regne skal man sammenligne dem med en vaskeekte DTM bil. Og det mine damer og herrer, har lederen i Mercedes-klubben MB190klubb.com kjøpt!

## KLART JEG MÅ HA EKTE RACERBIL!

- Jeg er jo langt over middels interessert i Mercedes 190E og har mange forskjellige utgaver fra før. Jeg er flink å handle, men ikke fullt så flink å selge bort. Nå sitter jeg med en del delebiler, og noen bruksbiler.

En 99 modell Mercedes Vito 110CDI som bruks/trekkbil til denne racebilen,

De andre bilene er laget for å kunne brukes til alt mulig som daglig bruk, langkjøring, tullkjøring og banekjøring. Evo'en egner seg best på bane for å kjøre på tid, så det vanskelig å sammenligne de.

Med denne bilparken, var det jo rimelig opplagt at han måtte ha en ekte racerbil også.

Stylingleverandøren Rieger har en mengde bodykit til en mengde bilfabrikat, også Mercedes 190E. Et kit de fleste kjenner til, kalles Evo III. Mercedes har aldri laget en bil som heter

## «DENNE MERCEDESEN ER EN LØPSBIL. DET ER IKKE ET HJEMMESNEKRA PROSJEKT MED HØNSE-NETTING OG MCGYVERTAPE OVERALT.»

Evo III. Men, de har laget både Evo I – og Evo II. Disse to er ultrasjeldne (502 stk. av hver), og skiller seg mye fra de øvrige 190E utgavene. Bilen du glaner på nå, er en Evo I med originalt motorsportskarosseri fra AMG.

- Det var Eng's Auto som tok inn bilen fra Frankrike. Det var en ekte løpsbil uten motor.

**DUGG PÅ RUTA.** Selv som ihuga Mercedes-entusiast, ville Tor Anton endre på enkelte ting ved oppsettet på bilen. Det første han gjorde etter innkjøp var å rydde opp i det elektriske innvendig i bilen, og et funksjonelt – men ikke pent dashboard, instrumenthus og midtkonsoll ble byttet ut mot utbedra og flocca utgaver.

Uten varmeapparat, blir det da vrident å se ut frontruta. Så for å kunne puste nervøst, og ikke minst kunne kjøre bilen på regnfulle dager, ble det også montert varmeapparat i Merca. Men selv med oppgraderte interiørdetaljer og varmeapparat, et rått understell i form av separate fjærer og dempere foran, og coiloverer bak, hjalp det ikke mye, med mindre man bare skulle slepe bilen rundt banen. Motor manglet.

**LITEN FIRRRER.** - Valget falt på Mercedes sin 2.3 liter kompressormotor (m111). Jeg vurderte en "riktig" motor da jeg har en gatebil med tidsriktig motor som hadde passet her, men ønsket ikke å frarøve bilen den motoren. Dessuten ønsket jeg en motor med over 300 hester og at den skulle være vedlikeholdsfri. Valget falt på en 99 mod SLK230 Kompressor. Dette er en 2.3L 16-ventilert motor med kompressor. Den har 8.8:1 i kompresjon, og underspyling sv stemplene, noe jeg syntes var helt topp å bygge på. Det er en moderne motor, så det å montere datasprut er en veldig grei sak. Et DTA S60-pro med Electromotive coilpakke og Inovative bredbåndslambda ble montert på det originale el-nettet.

Kompressor ble fjernet, dynamoen flyttet og ny manifold og oljetilførsel til turbo bygget. Siden m111 motoren var ukjent terreng ble innsuget i plast bare lettere modifisert ved å flytte spjeldet. Planen om et plenum i aluminium har vært med hele tiden. Men innsuget har vist seg å holde selv om det er originalt.

**TRØBLETE GIRING.** Jeg ønsket å bruke girkassen som fulgte bilen (Getrag dogleg-kasse) så jeg måtte tilpasse motorens dobbeltmassesvinghjul noe. Var ikke sikker på om dette ville holde, men iveren etter å få prøvd bilen var stor. På første mapping viste det seg at svinghjul og clutch var et problem, så da bygget jeg om et enkeltmas-



**INGEN SKINN, INGEN EL-VINDUSHEIS.** Dørsidene er flokket og kledd med karbonfiber.



**ANALOGITALT.** Analog turteller på en digital datalogger gjør det såå mye mer racing.



**TYPISK MERCE.** Mercedes sa en gang: Hvorfor endre på ting vi vet fungerer? Racebilene er preget av dette, da det meste er analoge brytere, knapper og mekaniske løsninger med wire.



**STOLT.** Staken til DogLeg-kassen står stolt i været, og selvsagt finner vi hydraulisk brekk i en racebil!



**NO SHOW-JUST GO!** Jeg har sett så mange 190-er med påklistret EVO-styling langs veien at jeg kaster litt opp i egen munn. Her snakker vi beinhard original racebil. Ingenting er plastret på bilen for at den skal synes godt, alt har en misjon: Å holde den på asfalten når den bryter naturlovene.



**TRYGT OG GODT.** Kontoret prydes av ting som skal fungere under store påkjenninger og farter. Sjekktykkelsen på rørene i døren!

## NERDE-FAKTA...

### MB 190E EVOLUTION I

**Motor:** 2.3L 16v Kompressormotor(m111) fra 99mod 230SLK. 8.8:1 i komp • original underspylning • Mitsubishi TD04HL-19T turbo • 660 dyser • 70mm gass-spjeld • DTA S60pro Datainnsprut • Electromotive coilpakke • Innovate bredbåndslambda • Justerbar bensintrykksregulator • Dumpvalve og turbotrykksjusterer fra Turbosmart • Egenprodusert grenrør for turbo i rustfritt • 3" rustfritt eksosanlegg og Pipercross luftfilter • 600x300x75mm intercooler • 2x 10"kjølevifter • radiator fra 190D 2.5.

**Girkasse:** "Doglegkasse" som har fulgt bilen hele tiden. Kassene er like i girmonster og i utseende som 16v kassene. Giroverføringer med unibols. Ombygget svinghjul(enkeltmasse) med triggerhjul og 7,25". Quartermaster 2-skivet racing clutch.

**Differensial:** 3.46 utveksling med sperre og mulighet for oljekjøling.

**Understell:** Justerbart stabstag og camberplate foran • Justerbar høyde på fjærene • Bilstein dempere • Forskjellige stivheter på fjærer • Polyforinger og unibols • Dempertårnsstag bak • Senterbolt og luftjekkere.

**Bremser:** AP bremsevugge • 330mm x 35mm bremsekive med Brembo 4-stemplet kalipper foran og 310mm x 30mm skive med Brembo 4-stemplet kalipper bak • Stålospunnete bremseslanger • Willwood bremseventil • Hydraulisk håndbrekk med låsing.

**Felger:** 9"x18" OZ og 10"x18" BBS. Felgene er med senterbolt og har div. slicks.

**Utvendig:** Evo 1 bodykit med noen mods.

Evo 1 hjulbuer og bakfanger • Evo 2 bakvinge • DTM speil • Skjørt og framfanger er designet av Snobeck • Alle løse deler er støpt i kevlar • Bak/sideruter er i plexiglass • Eksoskanal i gulvet, og luftinntak i tåkelysene. Der bensinpåfylling er originalt, er det nå ekstern lade/startkontakt og ventil til fylling av luftjekkene • Lakkert i MB sin 744 Brilliant Silber

**Innvendig:** Buret som har sittet der hele tiden • Sparco Evo stoler og TRS 6punkt seler • Dørsider som er flokket og kledd med karbon • Flokket dashbord og 16v konsoll • Intercom til hjelmene • Protrack Evo Datalogger • Automatsikringer, brytere, lamper og analoge målere • Momo ratt med snap-off • Hydraulisk brekk • justering av bremsevugge og bremsekrets • Innvendig justering av stabstaget foran • 2x 2kg brannslukkere. I bagasjerommet er det batteri, to bensinpumper med filter og fuelcell.

**Takk til:** Stange Auto • Far og Bror • Geir Haugen(Bjørnstad Bil) • Knut Sætre (Sætre Autolakk) • Øystein Karstensen • Bjørn(Engbakken transport) • Eng's Auto • Hauk motors/Skien bildeler • Embelspesialisten • Pål Ruud • HPC composit.

**Utvendig:** Evo 1 bodykit med noen mods.

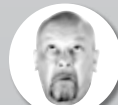
Evo 1 hjulbuer og bakfanger • Evo 2 bakvinge • DTM speil • Skjørt og framfanger er designet av Snobeck • Alle løse deler er støpt i kevlar • Bak/sideruter er i plexiglass • Eksoskanal i gulvet, og luftinntak i tåkelysene. Der bensinpåfylling er originalt, er det nå ekstern lade/startkontakt og ventil til fylling av luftjekkene • Lakkert i MB sin 744 Brilliant Silber

**Innvendig:** Buret som har sittet der hele tiden • Sparco Evo stoler og TRS 6punkt seler • Dørsider som er flokket og kledd med karbon • Flokket dashbord og 16v konsoll • Intercom til hjelmene • Protrack Evo Datalogger • Automatsikringer, brytere, lamper og analoge målere • Momo ratt med snap-off • Hydraulisk brekk • justering av bremsevugge og bremsekrets • Innvendig justering av stabstaget foran • 2x 2kg brannslukkere.

I bagasjerommet er det batteri, to bensinpumper med filter og fuelcell.

**Takk til:** Stange Auto • Far og Bror • Geir Haugen (Bjørnstad Bil) • Knut Sætre (Sætre Autolakk) • Øystein Karstensen • Bjørn(Engbakken transport) • Eng's Auto • Hauk motors/Skien bildeler • Embelspesialisten • Pål Ruud • HPC composit.

«Visste du at EVO1 egentlig var tiltenkt en karriere i rally, men ble bygget om for å vinne det tyske banemesterskapet DTM da Audi viste sin Urquattro?»



# MERCEDES 190E EVO I DTM-KONGEN

**OPPDATERT.** Tor Anton gikk for den nyere kompressormotoren fra 230 SLK 1999. Den tåler mer, og har original underspyling... Som var et godt utgangspunkt for Tor's videre tuning.



**TOR ANTON DAGFINRUD**

**Alder:** 34.  
**Fra:** Hedmark.  
**Status:** Leder i 190klubben.  
**Yrke:** Serviceteknikker.

**Hvorfor akkurat denne?**  
- Bare måtte ha en. Se «DTM history-The Golden years» eller «190E hillclimb» på youtube så får nok du også lyst på en slik.

**Byggetid?**  
- Første bremsing var ca.8 mnd etter henting. Etter det har det vært litt nå og da.

**Største utfordring?**  
- Å ha tålmodighet til å få tilsendt deler. Å lage deler og montere er ganske lett da det meste er fra med er kompatibelt.

**Mest fornøyd med?**  
- Under bygging var det de nye dørtrekkene foran. Nå er det muligheten til å kjøre en ekte «DTM bil».

**Hvordan er den å kjøre?**  
- Stivt, krevende, hardt, varmt og bråkete. Kunne ikke vært bedre.

**Fremtidig planer?**  
- Nytt innsug (bestilt hos M-Tech i Trondheim for litt over ett år siden) nytt el.net i motorrom og service på understellet.

**Nye prosjekter?**  
190E 2.3 Kompressor.

**Andre kjøretøy?**  
- Vito 110CDI, 190E 2.3-8v, 190E 2.5-16 (tidligere brukt på gatebiltreff, og NM i bilste-reo), 190Kompressor, div MB delebiler, '76 modell Mazda 929HT, Honda CBR600.

**Hobby?**  
- Bil og jakt.

II. Tørkestativet som sitter på bakluken er fra EVO II.



**FOR EI SUPPE.** Baki finner vi fuelcell, to pumper og batteri.

sesvinghjul fra en eldre MB og det ble montert en toskivet 7.25" Quartermaster clutch. Det nye svinghjulet med clutch ble nesten 10kg lettere enn det originale. Giroverføringene ble bygget om med unibols for å få en mer presis girring.

- Da jeg fikk bilen, satt det 4.56 utveksling på den, noe som gjorde at jeg kunne bruke 5.gir i breisladdsvingen på Rudskogen og ha toppfart midt på sletta. Så jeg byttet fort til 3.46 utveksling. Understellet ellers på bilen er nok som det var da bilen ble bygget. Det er justerbart stabstag foran, og understellet ellers består av polyforinger og unibols.

**EKTE VARER.** Nå er det viktig å skjerpe sansene litt, selv om du kanskje sitter på toalettet, fullstendig tom i blikket. La oss ta et eksempel. En Formel-1 bil vil gruse hvem som helst du ser på GATEBIL, selv om effekten på gatebilen kanskje er langt høyere. Det er enormt mange faktorer som spiller inn, annet enn effekt. Flere har for-

søkt å overprøve ferdigbygde løpsbiler, med egne løsninger, men valgt å gå tilbake fordi det som oftest er umulig å gjøre det bedre. Denne Mercedesen er en løpsbil. Det er ikke et hjemmesnekra prosjekt med hønsenetting og McGyvertape overalt. Bilen bremsset 352 hester og 525 Nm på hjulene. "Ja vel, jeg har dobbelt så mye i min" sier du kanskje. Ok. Men har du luftjekker, senterbolt på hjulene eller justerbar bremsvugge og bremssekrets? Nepp. Du skjønner tegningen.

Når det gjelder karosseriet på Merca, er den ikke veldig ulik en gateversjon av 190E EVOLUTION. Hjulbuer og bakfanger er faktisk fra EVO 1, men de er i kevlar og glassfiber, og de er enda bredere enn gateversjonens. Fremfangeren og sideskjørtene er designet av Snobeck selv, mens det sitter en vinge fra EVO 2 på hekkklokket.

- Jeg har gjort noen forsiktige utbedringer på karosseriet og sånn... Jeg laget luftinntak i lyktene og byttet høyre framdør for denne var støpt

i kevlar, og hadde limt plexiglass(lexan). Men da jeg ønsket å ha en stol til i bilen så måtte jeg ha døråpner på innsiden av døra, så da lakkerte jeg en originaldør og satte inn plexi, så jeg slapp å ødelegge den støpte. Eierne før meg hadde byttet ut den vingen som satt der før, til en vinge fra Evo 2, men han hadde kun fått tak i den store delen, altså hovedvingen. De justerbare flapsene manglet, så disse ble sendt opp fra Tyskland.

Selv om bilen var helgrom, passer det ikke alltid helt til ny sjåfør, i nytt land. Så litt andre biter ble klusset litt med også.

Sjansene er store for at vi får sett denne på GATEBIL fremover. Kanskje ikke som klovn, men definitivt som rundetidsjager. Selv om 525 Nm på lave 3750 omdreininger drar løs kalde slicks på tredjegir, er det ikke dette bilen er bygget for. Den skal kutte tideler, og søke mållinja fortest mulig etter den har forlatt den. Tor Anton blir å se i GATEBIL Racngserien, og vil du se mer av den, kan du følge med i den norske GT-serien også! **G**