

Der Audi RS2 ist der lang vermisste Bruder von Jekyll und Hyde

03. Oktober 2017

James Bannister

Der Audi RS2 genießt weltweit kultige Verehrung. Als Co-Projekt zwischen Audi und Porsche begründete er Mitte der 1990er-Jahre das Segment des Hochleistungs-Sportkombis. Um den Mythos besser zu verstehen, klemmten wir uns selbst hinter das Steuer eines gut erhaltenen Modells.

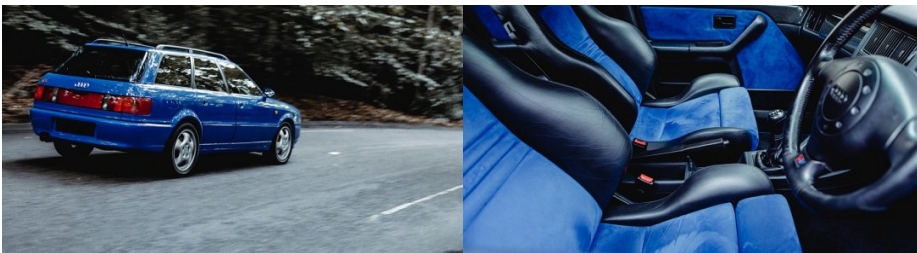
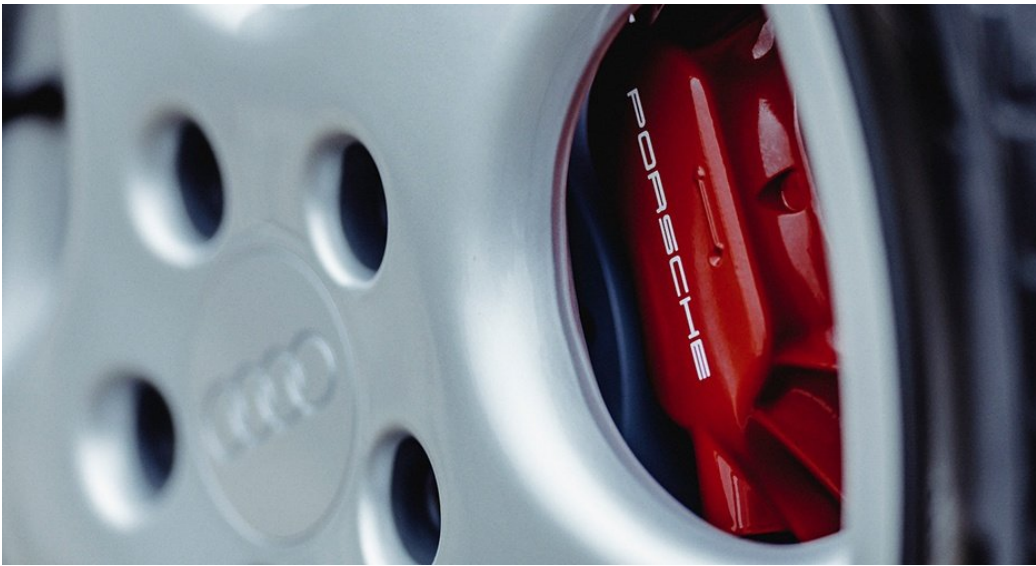
Zahlen lügen nicht





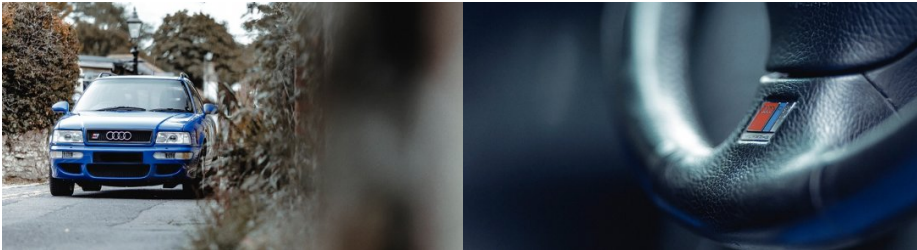
Es wäre nachlässig, eine philosophische Betrachtung des Phänomens RS2 anzustellen, ohne zunächst einen Blick auf ein paar nüchterne Zahlen zu werfen. Dazu schlagen wir eine Ausgabe des britischen Fachmagazins *Autocar* aus dem Jahr 1995 auf. Eine Beschleunigung von 4,8 Sekunden von 0 auf 100 km/h und eine elektronisch begrenzte Höchstgeschwindigkeit von 262 km/h kamen in der damals noch nicht mit schnellen Familienwagen überfüllten Autolandschaft einem Erdbeben gleich. Doch die Kinnlade fiel den britischen Testern erst richtig beim Ablesen eines ganz anderen Wertes herunter: Von Null auf 30 Meilen pro Stunde, also rund 48 km/h, beschleunigte der Audi in 1,5 Sekunden! Damit war der mit serienmäßigem Quattro-Antrieb und nur als Kombi aufgelegte RS2 über die gleiche Strecke schneller als der Supersportwagen McLaren F1.

Kraftkoppelung



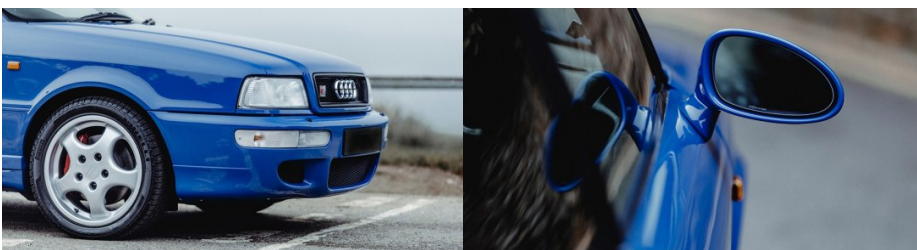
Der RS2 war die Rakete, die Audi in die Stratosphäre schießen sollte. Doch gelang dies nicht ohne die Mithilfe eines weiteren deutschen Automobilgiganten. Ähnlich wie Mercedes-Benz beim 500 E sicherte sich Audi beim RS2 die Expertise von Porsche, worauf auch das interne Kürzel P1 hinweist. Auf Basis des Audi S2 Avant entstand eine bis dahin einmalige Kombination aus praktischem Kombi-Konzept und den Fahrleistungen eines Sportwagens. Optisch anregendstes Merkmal der RS-Kur waren die rotlackierten Bremssättel der Porsche-Bremsanlage, die ein weißer Porsche-Schriftzug zierte. Sie lugen noch immer durch die 17-Zoll-Felgen im Porsche-Design hindurch und veranlassten bei unserer Fotoproduktion gleich mehrere Passanten zur Frage: „Warum fotografiert Ihr das? Ist das etwas Besonderes?“

Porsche-Zitate zuhauf



Zusammen mit der auffälligen Lackierung in Nogaro-Blau sind die Felgen die augenfälligsten Indikatoren für die latent unter der Haut des Familienwagens schlummernden Aggression. Manche Details des Exterieurs stammen von Porsche – wie die Außenspiegel mit speziellem Fuß oder die Blinker, beides vom 993 entliehen. Auffallend ist auch der dreigeteilte Lufteinlass im vorderen und das abgesenkte Nummernschild im hinteren Stoßfänger. Spätestens beim Öffnen der Motorhaube wird es dann kaum noch gelingen, zum Beispiel gegenüber der Polizei die rennsportlichen Gene des Modells zu leugnen. „Powered by Porsche“ steht auf einem der beiden Nockwellengehäuse des von 230 auf 315 PS gesteigerten 2,2 Liter-Reihenfünfzylinders. Und bedarf es noch einer letzten Erklärung für die Power dieses Superkombis, dann ist es der im hinteren Bereich des Motorraums hockende Turbo.

Der Charme der Neunzigerjahre



Im Innenraum wird sehr schnell klar, aus welcher Epoche das Auto stammt. Trotz des Einflusses von Porsche verbreitet das Interieur jenes Aroma, das nur Audis aus den 1990er-Jahre verströmen können. Es riecht noch stark nach Kunststoff, doch deutet sich die heute so hochgelobte Funktionalität der Innenräume aus Ingolstadt hier bereits an. Alle Zifferblätter im ansonsten seriennahen Audi 80-Cockpit haben weiße Skalen – ein typischer Designtrend jener Zeit. Auch wenn es auf Wunsch schwarzes Nappaleder für die Sitzbezüge gab, betören die passend zur Wagenfarbe mit blauem Alcantara bezogenen Mittelbahnen der Recaros weitaus mehr. Und auch die Carbonfaser-Einlagen am Armaturenbrett betonen den Sportlook besser als die optional verfügbaren Applikationen in Wurzelholz oder Vogelaugenahorn.

Drei Persönlichkeits-Facetten



Turbomodelle aus dieser Zeit, wie der Lancia Delta Integrale als bestes Beispiel, besitzen gespaltene Persönlichkeiten: Sie sind zurückhaltend beim gemütlichen Zuckeln, doch wehe, wenn sie losgelassen, sprich wenn der Turbo ans Rotieren kommt. Beim RS2 kommt noch ein dritter Faktor hinzu. Eine versteckte Wildheit, die man erst einmal wecken muss. Doch gelingt das erst, dann merkt man es als Fahrer sofort. Speziell am oberen Ende des Leistungsbands ist viel Potenzial abrufbar, sofern das bei einem Auto mit so überragenden Allroundeigenschaften überhaupt gelingt. Die vom Quattro-Antrieb aufgebaute Traktion ist ebenso unschlagbar wie bei den späteren Modellen der RS-Linie. Und auch wenn die Lenkung mehr Rückmeldungen geben könnte, spornt ihre Direktheit und der unter der Haube sitzende Luftverdichter zu zügigem Tempo an. Vor allem aber ist der RS2 kein Werk kühler Ingenieure, sondern er hat Charakter. Wenn Sie also vor gut zwanzig Jahren nicht zu jenen gehörten, die einen der zwischen 1994 und 1996 knapp 2.900 Mal gebauten RS 2 ergattern wollten (oder konnten), dann sollten Sie ihn jetzt auf Ihre Liste setzen. Warten Sie nicht mehr länger, einen solchen Asphalt-Aktionisten in die Garage zu fahren – und damit einen Ihrer Helden zu treffen.

Fotos: Peter Aylward für Classic Driver © 2017

Source URL: <https://www.classicdriver.com/de/article/autos/der-audi-rs2-ist-der-lang-vermisste-bruder-von-jekyll-und-hyde>

© Classic Driver. All rights reserved.