

CLASSIC DRIVER

Audi 80 Avant RS 2



RS, diese beiden Buchstaben stehen bei Audi für Sportlichkeit, Leistungsfähigkeit und einem gehörigen Schuss Dynamik. Die Fahrzeuge mit diesem Kürzel sind in der Regel Kombimodelle des Ingolstädter Herstellers mit aufgeladenen Turbomotoren und einem Äußeren, über dessen Geschmack man vortrefflich streiten kann. Gegenwärtig steht der Audi RS 6 als Ableger des Audi A6 in den Preislisten. Vor geraumer Zeit fand man dort als Ableger des brav biedereren Audi A4 den RS 4. Und morgen, so wird hinter vorgehaltener Hand gemunkelt, gibt der Audi A8 in RS Konfiguration sein Debüt. Aber gestern? Hat ein RS Tradition ?

Er hat. Bereits im März 1994 debütierte das erste RS Modell zu einem Einstandspreis von 98.900 Mark. Der Audi 80 avant RS 2. Dieses Fahrzeug, welches die Ingolstädter in einer Kooperation mit Porsche auf die Räder stellten, verblüffte damals nicht nur die Fachwelt, sondern löst auch heute wegen seiner Einzigartigkeit immer wieder Erstaunen aus und verwandelt so manchen Wunsch nach einem gebrauchten Sportwagen in einen Kombi. Genauer gesagt in einen High- Performance Kombi. Denn der Audi RS 2 basiert technisch auf dem Audi 80 avant der Baureihe B4 (1991-1995), wurde aber derart verfeinert, dass er mit dem allseits bekannten Grundmodell wenig gemein hat.

Grundlegend an diesem Fahrzeug ist das technisch ausgereifte Konzept eines allradangetriebenen Kombifahrzeuges mit hoher Alltagstauglichkeit, guter Verarbeitung und hoher Zuverlässigkeit. Kaum ein PKW lässt sich derart problemlos sowohl zum Einkaufen als aber auch für eine schnelle Runde auf der Nordschleife einplanen , wie der RS 2. Der Wagen demonstriert durch seinen hohen technischen Standard, wie ein kluges Konzept völlig verschiedene Anforderungsprofile abdecken kann. Dieses erkannten offenbar auch die Käufer und orderten bis 1996 etwa 5500 Exemplare. Der Bestand hat seitdem kaum abgenommen und noch immer stellt dieses Fahrzeug eine interessante Alternative auf dem Gebrauchtwagensektor da.

[Der Motor](#)
[Die Kraftübertragung](#)
[Das Fahrwerk](#)
[Karosserie und Elektrik](#)
[Preis und Marktlage](#)
[Die Fakten](#)
[Zusammenfassung](#)

Der Motor

Den Antrieb des RS 2 besorgt ein 5-Zylinderturbomotor mit Vierventiltechnik . Dieses Aggregat leistet 315 PS und besticht durch sein hohes Drehmoment von 410 Nm. Grundlegend basiert der Motor auf einem Konzept aus den siebzigern. Erste Exemplare verglühten bereits zu beginn der achtziger Jahre unter Walter Röhrl im Rahmen der Rallyweltmeisterschaft. Dies beschert der Einheit eine ungeheure Standfestigkeit und Zuverlässigkeit. Der aus Grauguß bestehende Motorblock ist ohne Probleme für Laufleistungen jenseits der 200 tkm gut. Das Augenmerk sollte hier lediglich auf undichte Simmeringe der Kurbelwelle fallen. Ähnliches gilt für den Zylinderkopf. Auch hier gilt wie für den gesamten RS 2: Original und gut gewartet hält er ewig. Lediglich die Anbauteile fallen durch diverse Schwächen auf. So reißt der speziell für den RS entwickelte Abgaskrümmer (Grauguß) gerne, was sich insbesondere bei kalter Maschine durch unschöne Zischelgeräusche bemerkbar macht. Der ebenfalls spezielle Turbolader (KKK 26) ist nur dann ein Problemfall, wenn der Wagen sehr scharf und materialmordend bewegt wurde. Dann verschleifen die inneren Simmeringe und es kommt zur Ölverkokung, die sich in fortgeschrittenem Stadium in blauen Dunstwolken beim morgendlichen Kaltstart bemerkbar machen.



Die Elektrischen Gehilfen der Motronik verweigern gelegentlich ihren Dienst , namentlich der Hallgeber an der Nockenwelle, der Luftmassenmesser und die Lambdasonde. Letztere ist pauschal alle 100 tkm zu tauschen, da ihre Regelfunktion dann erheblich nachlässt und der Motor unruhig läuft. Andere Ausfälle der Aktoren und Sensoren werden im Steuergerät als Fehler abgelegt, weshalb sich ein Besuch beim Audipartner zum Auslesen des Speichers vor Erwerb des Wagens allemal bezahlt machen dürfte. Hiervon nicht erfasst wird die elektrische Zusatzwasserpumpe, die bei heißem Motor und stehendem Fahrzeug das Kühlmittel durch den Kühlkreislauf pumpen soll. Der Elektromotor rottet im Laufe der Jahre fest oder die aus Plastik gehaltenen Pumpenanschlüsse brechen schlicht ab, was zu einem Totalverlust des Kühlmittels führt. Ein neues Bauteil schlägt mit ca. 130 Euro zu Buche.

Die Kraftübertragung

Der Audi RS 2 verfügt über ein 6-Gang-Schaltgetriebe mit Allradantrieb und ein sperrbares Hinterachsdifferential. Von dieser Einheit sind kaum Probleme zu erwarten. Die Kupplung hat bei normalem Betrieb eine recht hohe Lebenserwartung von mind. 150 tkm. Die Bedienungskräfte sollten in etwa denen eines normalen Audi 80 entsprechen, ansonsten droht ein Defekt des Ausrücklagers, der mit dem aufwändigen Ausbau des Getriebes einher geht. Das Getriebe selbst bereitet keine Probleme. Jeder Gang rastet im Gegensatz zu anderen Audi PKW der damaligen Zeit sicher ein. Vibrationen des Schalthebels im geringen Ausmaß sind normal, ebenso wie die Bewegungen bei Lastwechsel. Der angeschlossene, permanente Allradantrieb stellt ebenfalls kein Reparaturrisiko da. Hierbei zählt sich die langjährige Erfahrung des Herstellers im Bereich Schnelldrehender Allradantriebe im PKW aus. Beenden sollte man das Kapitel Kraftübertragung mit einem Blick auf die Manschetten der vorderen Antriebswellen. Sind diese spröde oder gar gerissen sind die Gelenke möglicherweise verschlissen und müssen getauscht werden.



Das Fahrwerk

Das Fahrwerk des RS 2 basiert wie viele andere Komponenten auch auf dem Baumuster eines Audi 80 avant. Dämpfer und Federkennung wurden verändert. Das bedeutet, zum einen hohe Ersatzteilpreise für typische RS 2 Verschleißteile aufgrund der geringen Stückzahl, sowie eine grundsätzlich zu schwache Auslegung der Bauteile. So kann pauschal davon ausgegangen werden, daß ein normal gefahrenes Fahrzeug eine Überholung des Fahrwerks bei ca. 100 tkm fordert. Ab dieser Laufleistung fällt insbesondere die Vorderachse durch erhebliche Geräuscentwicklung auf. So verschleßen namentlich die Silentbushen der Dreieckslenker und die unteren Schwenklager. Auch die oberen Domlager sind vom Zerfall bedroht. Gelegentlich äußern auch die Koppelstangen, die die Verbindung der Dämpfer-Federeinheit zum Stabilisator herstellen, ihren Unmut durch Klappergeräusche auf schlechter Fahrbahn. In diesen Fällen heißt es klotzen und nicht kleckern. Sämtliche Gummielemente der Vorderachse sind im Interesse eines weiterhin störungsfreien Betriebes auszutauschen. Die Kosten belaufen sich dabei auf ca. 600 Euro. Die Hinterachse ist dagegen frei von derartigen Problemen. Hier verschleßen lediglich die Stoßdämpfer. Das Lenkgetriebe (hier wurden sowohl eine Servotroniclenkung als auch normale Lenkungen verbaut) fällt gelegentlich durch plötzlichen Ölverlust, sowie durch Quietschen auf. Ersteres bedeutet den Austausch letzteres eine hinzunehmende Geräuschquelle.

Die im RS 2 verbaute Bremsanlage kündigt von ihrer Sonderstellung bereits durch ihre rote Farbe an. Dies hätten die Ingolstädter besser gelassen. Obwohl die Anlage im Rahmen von Regelkundendiensten teilweise komplett ausgetauscht wurde und durch Anlagen mit geänderten Sätteln und Scheiben ersetzt wurden (die erste Ausführung verfügte über Bremsscheiben mit einem Durchmesser von 304 mm, die zweite Version vergrößerte man auf 322 mm), bestach die Bremsbremse von Beginn an lediglich durch ihren miserablen Komfort und ihre mäßige Wirkung. Exorbitanter Verschleiß stellte sich zudem bei ruppiger Fahrweise ein. Dazu gesellten sich immer wieder Probleme mit Fading und unrundem Bremsverhalten. Abhilfe suchten damals viele RS 2 Fahrer durch Installation von Tunningbremsanlagen, deren Einbau trotz Verstoß gegen das Originalitätsgebot als Vorteil zu verbuchen ist. Auch der Austausch der serienmäßigen Gummibremsschläuche gegen Stahlflexexemplare ist auf der Habenseite zu verbuchen.



Der Bremskraftverstärker und das Lenkgetriebe werden zusammen von einer Zentralhydraulikpumpe mit 120 bar Druck versorgt. Diese neigt gelegentlich zu Undichtigkeiten. Das Bremspedal sollte sich bei stehendem Fahrzeug und im Leerlauf drehenden Motor ohne Vibrationen Richtung Bodenblech treten lassen, ansonsten ist ein interner Simmering defekt und kündigt vom nahen Ende des Bauteils. Wiederholen Sie diese Beinübung vier- bis fünfmal hintereinander und beachten Sie das Kombiinstrument. Sofern die rote Warnlampe des Autochecksystems mit einem Piepton erscheint, zeugt dies von einem defektem Hydraulikdruckspeicher. Dieses mit Stickstoff gefüllte Vorratsgefäß speichert den erzeugten Druck der Hydraulikanlage für den Fall eines plötzlichen Ausfalls der Pumpe. Mit den Jahren entschwindet der Stickstoff und die Reserve ist perdu. Der Austausch des Bauteils ist mit rund 400 Euro nicht ganz preiswert.



Die hintere Bremsanlage ist zwar auch rot lackiert, hat aber sonst weniger von ihrer vorderen Verwandten geerbt. Sofern die Handbremse Ihrer Funktion nachkommt, ist hier kaum Unbill zu befürchten.

Ein abschließendes Wort zu den Reifen des RS 2. Das Fahrzeug verfügt als einziger Audi über eine von Porsche genormte Radbefestigung. Der Lochkreis von 5 x 130 ist bei Audifahrzeugen nicht gängig, weshalb auch nur spezielle Felgen zum Einsatz gelangten. Achten Sie beim Kauf daher auf eine zugelassene Räder/Reifenkombination. Bedenken sollte man auch, dass Fahrzeuge mit der größeren Bremsanlage ausschließlich mit 17 Zoll Felgen betrieben werden können.

Karosserie und Elektrik

Für die Karosserie gibt es ein einwandfreies Zeugnis auszustellen. Ein unfallfreier RS 2 ist stabil und geräuscharm wie eine Burg. Da die Fahrzeuge auf dem selben Band, wie jeder einfache Audi 80 gebaut wurde, galten für sie auch die gleichen Qualitätsmaßstäbe. Dies macht sich heute bezahlt. Selbst Fahrzeuge mit üppigen Laufleistungen hinterlassen in diesem Punkt einen guten Eindruck. Ein besonderes Augenmerk verdienen die Stoßfänger. Sie sind spezielle RS Bauteile und sündhaft teuer. Achten Sie daher besonders auf Risse durch Parkrempler. Die Elopsid (kein Xenon lieferbar) Scheinwerfer bieten schlechte Lichtausbeute und verschleissen schnell. Achten sie hier insbesondere auch die Befestigungshalter der Scheinwerfer. Fehlen von den vier Laschen bereits einige oder sind diese geklebt, könnte ein Frontschaden schuld sein. Türen, Klappen und Deckel entsprechen dem Audi 80 avant und sind entsprechend günstig. Schäden an diesen Bauteilen enttarnen Sie am einfachsten durch die Kontrolle der Scharnierschrauben. Sofern sie die originale Farbe an diesen Schrauben befindet und keine Lackabplatzungen zu sehen sind (etwa durch Einstellwerkzeuge), kann man einen Vorschaden an diesen Bauteilen ausschließen.



Das Interieur wurde durch eine Alcantaralederausstattung mit zwei teilelektrischen Recarositzen aufgepeppt. Insbesondere der Zustand des Fahrersitzes sollte mit der angegebenen Laufleistung korrespondieren. Ausgefranste Sitzaußenwangen des Fahrersitzes sind jedoch normal. Die Sitzheizung ist sehr langsam in ihrer Tätigkeit, sollte aber nach geraumer Zeit zu einem befriedigendem Ergebnis führen, da sonst die Heizmatten getauscht werden müssen, was eine kostspielige Angelegenheit ist. Gelegentlich zerstört sich die im Kofferraum untergebrachte Pumpe der Zentralverriegelung (Fernbedienung per Infrarot optional) von selbst. Die Funktion der Anlage ist daher zu beachten. Von Anfang an konnte der RS 2 mit zwei Airbags bestellt werden. Sofern diverse Aufklebner an B- Säule und Sonnenblende von einem Airbagwechsel, künden sollten sie das Vohandensein der Luftsäcke überprüfen . Oftmals wurden verunfallte RS 2 aus Kostengründen ohne Airbags zusammengebaut. Haben Sie berechtigte Zweifel an der unfallfreiheit, lassen Sie sich bei einem Audihändler die Ausstattungsliste anhand der Fahrgestellnummer ausdrucken.

Die meisten Fahrzeuge verfügen über eine Klimaautomatik. Ohne diese Anlage ist der RS 2 einer fahrenden Sauna gleichzusetzen, da die beiden Metallkatalysatoren das Fahrzeug im Altagsbetrieb stark von unten aufheizen. Die Klimaanlage arbeitet meist unauffällig bis sie zum ersten Mal ausfällt. Als störanfällig haben sich in der Vergangenheit das Bedienteil, der Kompressor und der Klimakühler erwiesen. Letzterer wird

häufig durch Steinschlag undicht. Der Kompressor ist als Verschleißteil zu betrachten. Er wird ebenfalls undicht oder die angeflanschte Magnetkupplung löst sich auf (dies passiert meist bei 35 Grad und strahlendem Sonnenschein). Das Bedienteil zeigt seine dunkle Seite meist durch einen teilweisen Ausfall des Displays.



Preis und Marktlage

Die Preise für den RS 2 sind in den letzten Jahren eng zusammengerückt . Zwischen 12000 Euro für Langstreckenautos und 18000 Euro für Spitzenfahrzeuge reicht die derzeitige Angebotspalette. Das Angebot mit guten bis sehr guten Fahrzeugen ist zwar überschaubar, doch ist das Interesse, zumindest in Deutschland, nicht zuletzt durch die üppigen Unterhaltskosten stark abgeflaut. Gewarnt sei vor verbastelten Tunningruinen aus 3. oder 4 Besitz. RS2 Fahrzeuge waren in ihrer Hochzeit beliebtes Gut von Autodieben, die die Fahrzeuge ausgeschlachtet haben, um die Einzelteile zu verkaufen. Nicht selten gelangten teilgeschlachtete Fahrzeuge von den Höfen der Versicherer zu dubiosen Hinterhofwerkstätten, die sie erneut mit gestohlenen Teilen wieder komplettierten. Eine Nachfrage beim Vorbesitzer sollte vor Abschluß des Vertrages zum Pflichtprogramm gehören.

Die Fakten

Motor:	2,2 Liter Fünfzylinder, DOHC
Max. Leistung:	315 PS bei 6500/min
Max. Drehmoment:	410 Nm bei 3000/min
Kraftübertragung:	Sechsgang-Schaltgetriebe, permanenter Allradantrieb
Räder/Reifen:	7 J X 17 Leichtmetallräder im Porsche-Design, 245/40 ZR 17
Gesamtgewicht:	1595 kg
Höchstgeschwindigkeit:	262 km/h
Beschleunigung:	0 – 100 km/h in 5,4 Sekunden

Zusammenfassung

In der Summe seiner Eigenschaften stellt der Audi RS 2 eine empfehlenswerte Anschaffung dar. Immer vorausgesetzt, der Interessent findet ein gepflegtes und seriös bewegtes Fahrzeug mit moderater Laufleistung, so kann der RS 2 auch zehn Jahre nach seinem Debüt locker seine Faszination ausspielen. Dies gelingt ihm umso besser, als er in der Masse der uniformen Langweilerkombis als Individualist heraussticht und seinen modernen Brüdern durchaus noch das schmucke Heck zeigen kann. Zu seinen Tugenden, wie die durchdachte Konstruktion und die für ein solches Fahrzeug erstaunliche Alltagstauglichkeit gesellt sich der Schuss Exklusivität, den nur Kleinserienfahrzeuge für sich in Anspruch nehmen können. Die Empfehlung sich jetzt für einen Audi RS 2 zu entscheiden, sollte jeden Interessenten erreichen, denn preiswerter werden diese Fahrzeuge sicher nicht mehr.

Text: [Sven Jürisch](#)

Fotos: Audi

Galerie

Source URL: <https://www.classicdriver.com/de/article/audi-80-avant-rs-2>
© Classic Driver. All rights reserved.