





**Mercedes 500 E (E 500)**  
**Motor** V8-Motor, DOHC-32V, 4973 cm<sup>3</sup>,  
300 PS, 1790 kg, 250 km/h, 1990 bis 1995  
**Preis** 43 000 Euro (guter Zustand)  
**Charakter** Dr. Jekyll und Mister Hyde. Aus dem  
Reisewagen mit sanften Manieren  
unter vollem Leistungsdruck ein Muscle-Car



**Audi RS2 Avant**  
**Eckdaten** Fünfzylinder, DOHC-20V, 2226 cm<sup>3</sup>,  
315 PS, 1595 kg, 262 km/h, 1994 bis 1996  
**Preis** 64 000 Euro (guter Zustand)  
**Charakter** Kurzer Sport Quattro, getarnt als  
Audi-80-Einkaufswagen. Der RS2 ist eine brachi-  
ale Fahrmaschine ungestümer Leistungsfreude

Auszug aus Artikel von Alf Cremers  
in der Fachzeitschrift YOUNGTIMER  
Ausgabe Juli/August 2020  
Motor Klassik YOUNGTIMER ist  
Teil der auto motor und sport-Gruppe.

## DATEN &amp; FAKTEN Audi RS2 Avant, Typ 8C, Baujahr 1994

**Motor** Typ EA 828, ADU, wassergekühlter Fünfzylinder-Reihenmotor, vorn längs, Bohrung x Hub 81 x 86,4 mm, Hubraum 2226 cm<sup>3</sup>, Leistung 315 PS bei 6500/min, max. Drehm. 410 Nm bei 3000/min, Verdichtung 9:1, vier Ventile pro Brennraum, betätigt über zwei Zahnriemen- und steuerkettengetriebene obenliegende Nockenwellen

und Hydro-Tassenstößel, Zylinderkopf aus Leichtmetall, Motorblock aus Grauguss, 6 Kurbelwellenlager, Einspritzung Bosch Multipoint, KKK-Abgasturbolader (K24) mit Ladeluftkühlung, max. Ladedruck 1,4 bar, Elektronikzündung, G-Kat, Öl 4,5 l

**Kraftübertragung** Sechsgang-Schaltgetriebe, permanenter Allradantrieb System Quattro mit Verteiler-

getriebe (zentrales Torsen-Differenzial) und hinterer Lamellensperre

**Karosserie und Fahrwerk** Selbsttragende Stahlblechkarosserie, vorn MacPherson-Federbeine und untere Querlenker, hinten Doppelquerlenker und Federbeine, Servo-Zahnstangenlenkung, Scheibenbremsen, ABS, Räder 7J x 17 (Porsche Cup), Reifen 245/40 ZR 17

**Maße und Gewicht** Radstand 2597 mm, L x B x H 4510 x 1695 x 1386 mm, Spur 1448/1474 mm, Gewicht 1595 kg, Tank 65 Liter

**Fahrleistungen und Verbrauch** Vmax 262 km/h, Beschl. 0-100 km/h in 5,2 s, Verbr. 14 l/100 km

**Bauzeit und Stückzahl** RS2, 3/1994 bis 8/1995: 2908 Exempl.

mit wem man es zu tun hat. Nämlich mit einem von Porsche veredelten, aufgeladenen Audi-Überflieger, der die beiden anderen charismatischen Solitäre mit kompromisslosem Leistungsstreben aus der Reserve lockt.

Später wird der unternehmungslustig mit allen vier Hufen auf dem Bogenpflaster des Fabrikhofs scharrende Audi RS2 Kreise um die beiden anderen fahren, vor lauter ungestümer Ausgelassenheit. Wer hat, der kann: 315 PS, 410 Nm bei 6500/min, in 5,2 Sekunden auf 100 und eine zügellose Vmax von 262 km/h. Das brachial hochgezüchtete Fünfzylinder-Triebwerk stammt in direkter Linie vom Sport Quattro ab, der ist der M1 von Audi. Dank famosen Stuttgarter Feintunings übertrifft der auf dem Luftsammler mit dem Porsche-Schriftzug signierte RS2-Motor „ADU“ sogar den Sport-Quattro-Motor „KW“ (306 PS, 350 Nm bei 4500/min) trotz Kat-Handicap.

Doch es gibt Gemeinsamkeiten, allerdings so gar nicht mit dem 500 E, nur mit dem Porsche 968. Die Außenspiegel in Cup-Form teilen sie ebenso wie die ungemein formschönen 17-Zoll-Cup-Leichtmetallräder. Beide markentypischen Accessoires lassen sich auch am 911 Carrera 2/4, Typ 964, finden, der die Bremsanlage für den ultraschnellen Shooting Brake im braven Audi-80-Avant-Tarnanzug beisteuerte.

Der RS2 wirkt anders als die anderen stets ausgelassen und gesprächig. Im Unterschied zum diskret-distinguierten 500 E, der kein Wort über seine Porsche-Vergangenheit – die Symbiose zweier Marken-Mythen – verliert, trägt sie der Über-Avant in Ordensform mit sich her. Unten auf dem Lenkrad und über der linken Rückleuchte prangt jeweils ein feines Emblem in den Schmuckfarben Rot, Blau und Silber mit der Prägung „Audi Porsche RS2“.

### Fahren in der schönsten Form

Der Porsche 968 lädt als Erster zum Fahren ein, es liegt an der freundlichen Farbe, an der wie angegossen passenden Sitzposition und an seiner attraktiven Form, die kaum noch an den frugalen Urtyp 924 von 1975 erinnert und sich noch am meisten von der aufgewerteten Großserienware der beiden Konkurrenten unter-



scheidet. Dieses 92er-Exemplar, freundlicher Weise vom Autosalon Isartal zur Verfügung gestellt, besitzt sogar das herausnehmbare elektrische Hubdach, das lebensfrohe 70er-Jahre-Targa-Reminiszenzen weckt. Inhaber Thomas Franz ruft 28 500 Euro für den sehr gepflegten Wagen auf, dessen 173 900 km auf dem mechanischen Zählwerk dank zahlreicher Service-Stempel keine Skepsis auslösen.

Die Handbremse liegt links vom Fahrer, wie eh und je beim kleinen Transaxle, das Zündschloss rechts, die Instrumente, auch die kleinen für Öldruck und Batteriespannung, zeigen die typischen blockigen Ziffern, die ich aus meinem Audi 80 GLS kenne, und die Pedalgummis das gleiche Muster. Der mächtige Dreiliter-Vierzylinder springt spontan an, die Schaltung des Sechsganggetriebes ist sehr präzise, die Gänge wollen jedoch mit Nachdruck eingelegt werden, das Gleiche gilt für die sehr direkte Servolenkung und die Kupplung.

Aber die Organe stehen dadurch im Dialog mit dem Fahrer, der Porsche 968 spricht mit einem, er tut kund, was ihm gefällt. Es gibt nichts, was er nicht mag, außer Anfahren im dritten Gang vielleicht. Selbst untertouriges Beschleunigen ab 1200/min nimmt er nicht übel, dafür dreht die unerhört elastische Großkolbenmaschine mit dem Dampfhammer-Dreh-



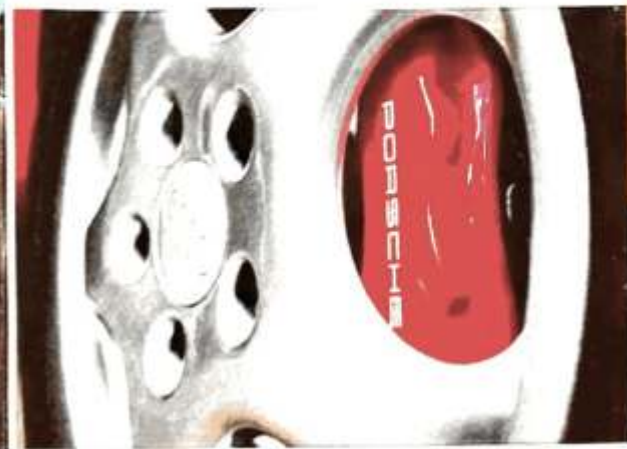
Im Vergleich zu 968 und 500 E ist der Audi RS2 mit 2226 cm<sup>3</sup> ein Hubraumzwerg. Doch Porsche halt aus dem enorm druckvollen **20V-Fünfzylinder**, der vom Sport Quattro abstammt, sagenhafte 315 PS. Das ergibt die spezifische Leistung von **145 PS** pro Liter

Auszug aus Artikel von Alf Cremers  
in der Fachzeitschrift YOUNGTIMER

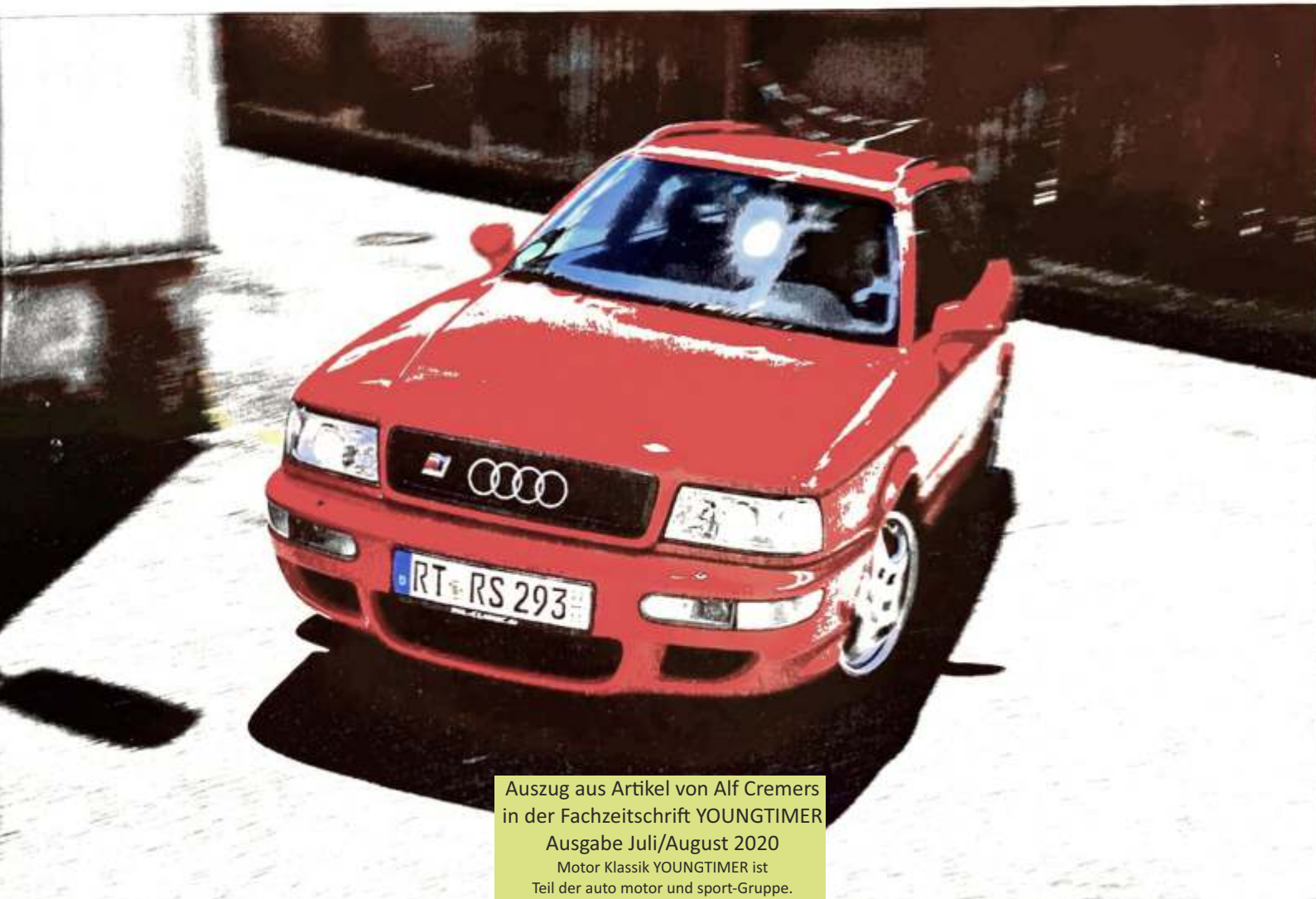
Ausgabe Juli/August 2020

Motor Klassik YOUNGTIMER ist

Teil der auto motor und sport-Gruppe.



Bremsen, Spiegel, die Cup-Räder und ein **Fünfcylinder mit Widmung** sind die Porsche-Insignien des RS2



Auszug aus Artikel von Alf Cremers  
in der Fachzeitschrift YOUNGTIMER  
Ausgabe Juli/August 2020  
Motor Klassik YOUNGTIMER ist  
Teil der auto motor und sport-Gruppe.



moment von 305 Nm bei 4100/min sehr willig hoch, gleich zwei Ausgleichswellen domestizieren ihr Schwingungsverhalten. Vibrationen sind keine spürbar, aber leider klingt der kurzhubige Leichtmetallmotor eher hell und heiser. Dafür ist das Triebwerk, dessen Auslassnockenwelle per Zahnriemen angetrieben wird und die ihrerseits die Einlassnockenwelle über eine kurze Steuerkette antreibt, von großer Genügsamkeit. Bei moderater Fahrweise sind neun Liter auf 100 Kilometer keine Utopie. Der Motor lässt sich anschaulich als rechte Hälfte des V8 aus dem Porsche 928 GTS beschreiben, und auch der Fünfzylinder im RS2 nutzt die gleiche effiziente, aber unorthodoxe Art des Nockenwellenantriebs.

Der bis auf minimale Dröhnfrequenzen unauffällige Transaxle-Antrieb sorgt für eine ausgewogene Gewichtsverteilung, er unterstützt das neutrale Fahrverhalten und sorgt für die sprichwörtliche Leichtfüßigkeit der wassergekühlten Vierzylinder-Porsche. Daraus resultiert eine Menge Fahrspaß. Wem der Audi RS4 zu extrem ist und der Mercedes 500 E zu saturiert erscheint, der findet im 968 eine preiswerte Alternative aus einer Porsche-Ära, die Qualität ohne Kompromisse kannte.

### Der viertürige Gran Turismo

Nordschleife oder Normandie? Mit dem Mercedes 500 E kann man es sich aussuchen, der Nürburgring liegt auf dem Weg. Die großvolumige kultivierte Limousine hat die Qualifikation für beides. Bei Porsche mischten sie ihm einen Schuss Sportlichkeit in die kommode Fahrwerksabstimmung des 500 SL, schraubten die Untersteuerneigung der breitspuriger ausgelegten Raumlagerachse zurück, legten

die Schaltdrehzahl der Viergangautomatik höher und brachten dem Wandler weniger Schlupf bei. Auch die Bremsen, seit den gelochten Scheiben des ersten 911 Turbo sind sie sowieso ein ausgemachter Porsche-Fetisch, bekamen mehr Biss. Trotzdem gerieten sie bei hoher Beanspruchung an ihre Grenzen, beim trotz früherer Zweifel ebenfalls bei Porsche gebauten Facelift-Modell E 500 und beim finalen E 500 Limited musste nachgebessert werden.

Dafür ist im Normalbetrieb nichts zu spüren. Nach etwa einem Dutzend 124er-Limousinen aller Art ist mir der nurmehr viersitzige Mercedes 500 E, nachdem die Fahrertür satt ins Schloss fällt, auf rührende Weise vertraut. Wurzelnuss und schwarzes Leder bietet auch mein 300 E-24, und auch dessen Tachoskala reicht schon bis 260 km/h, der Automatikwählhebel samt Labyrinth-Kulisse gehört sowieso zum Weltkulturerbe. Die Zeiger der Instrumente schnellen nach Schlüsseldreh in ihre Arbeitshaltung, der Achtzylinder läuft, was mir lediglich der Drehzahlmesser bedeutet, ich höre den Motor erst, als ich behutsam Gas gebe.

Er lässt sich so unspektakulär und fast so sparsam wie ein 230 E bewegen, die Tanknadel bleibt erstaunlich lange regungslos – oder so ambitioniert wie ein mondäner 500 SL entlang kurvenreicher Küstenstraßen. Der Fünftliter entfacht erst über 4000/min seine infernalische Kraft, da wird aus dem Gesäusel ein bedrohlich hämmerndes V8-Stakkato, davor schwelgt er in geschmeidiger Kultiviertheit. Auch am Fahrwerk gibt es nichts auszusetzen, Porsche hat wohl auch die Kugelumlaufenkung geschärft, sie wankt nicht mehr so um die Mittellage. Für bequeme Fahrer kommt der 500 E der Idealvorstellung eines Autos schon

Es könnte ein alter Bahnhof sein, die Strecke 1995 stillgelegt. In dem Jahr endete die wunderbare Episode, die **RS2, 500 E und 968** verbindet. Porsche erfand sich mit Boxster und 996 neu. Für 968 und 928 kam das Aus

**Ob Limousine, Kombi oder Coupé, es sind Sportwagen: Der 500 E ist eigentlich ein 500 SL und der RS2 ein Sport Quattro**

Auszug aus Artikel von Alf Cremers  
in der Fachzeitschrift YOUNGTIMER

Ausgabe Juli/August 2020

Motor Klassik YOUNGTIMER ist

Teil der auto motor und sport-Gruppe.



## KAUFBERATUNG AUDI RS2 AVANT, TYP 8C

Ein RS2 durfte würdevoll altern, weil er stets zu teuer war für Tuning-Aspiranten mit geringem Budget. Fast alle Autos blieben original, Rost ist dank Verzinkung kein Thema. Wartung und Schonung der hochkomplexen Technik sind ein Muss.

★★★★★ Alltagstauglichkeit	★★★★★ Unterhaltskosten
★★★★★ Ersatzteillage	★★★★★ Verfügbarkeit
★★★★★ Reparaturfreundlichkeit	★★★★★ Nachfrage

recht nahe. Wer an der sportlichen Potenz zweifelt, sollte sich die Verfolgungsfahrten in dem französischen Spielfilm „Taxi“ von Luc Besson aus dem Jahre 1998 ansehen.

Solchen Nachhilfeunterricht hat der Fahrer, nein, Pardon, der Pilot im Audi RS2 Avant nicht nötig. Besitzer Roman Marquardt aus Reutlingen ist ein erfahrener Old- und Youngtimer-Händler, ein exzellenter Autokenner, ja ein feingeistiger Autophilosoph. Ausgerechnet er konnte diesem knallroten Geschoss mit der vollen Ladung im Gepäckraum und in der Turbine nicht widerstehen, er kaufte es für sich privat. Marquardt bittet mich, ein paar forcierte Runden mit seinem Sport-Kombi, made by Porsche, zu drehen, allein. Ich habe Respekt vor dem Avant, der RS2 meint es ziemlich ernst. Schon wie er dich mit seinem engen Recaro-Sportsitz umklammert, dir seine feinen Widerstände in Kupplung, Schaltung und Gaspedal mitteilt, die du erst überwinden musst, um ein imaginäres „Bist du bereit?“ zu hören.

### Der Audi RS2 macht süchtig

Schon beim sanften Druck aufs Gaspedal, knapp über besagtem Widerstand, setzt jenseits von 2000/min ein so nachhaltiger Schub ein, dass ich das Gefühl habe, mit dem Schalten nicht mehr nachzukommen. Das bedrohlich klingende Trommeln des von den kurzen Steuerketten gelassenen Fünfzylinders stimuliert mich. Bei 90 km/h und 4800/min schalte ich in den dritten Gang, der Anschluss ist ideal, kein Turboloch, der Motor suggeriert perfekt einen sehr kräftigen Fünfzylinder-Sauger und braucht trotz der vehement einsetzenden Leistung keine Unmengen Benzin, wie Marquardt versichert. Und halten tut diese Büchse der Pandora auch noch, der Laserrote hat 210 962 km auf dem Buckel, noch nicht einmal das Fahrwerk mit den von Porsche implantierten Leichtmetall-Querlenkern statt simpler Audi-80-Blechpressteile fühlt sich schwammig an.

Ich bin schon überfällig, aus ein paar Runden um Kirchentellinsfurt sind viele geworden, der in allen Gängen unaufhaltsame Vorwärtsschub des RS2 wird als großer Genuss empfunden, es ist, als wenn man an einem Motorrad den Gasgriff voll aufzöge. Aber man muss es nicht ständig auskosten, das Potenzial ist wichtiger als die Realität. Alle drei Sportwagen, made by Porsche, ob Coupé, Limousine oder Kombi, zeichnen sich durch einen besonderen Konstruktorsgeist aus. ■

Trio infernal aus Stuttgart: Vertraute Formen verbergen abgründige Leistung. Aber der 968 ist eben kein 924, der RS2 kein Audi 80 und der 500 E kein 300 D. Es lebe der feine Unterschied!



YOUNGTIMER-Redakteur Alf Cremers

### Fazit

Alle drei Sportwagen aus Zuffenhausen sind fahrdynamische Autos, solide gebaut, langlebig und wertstabil. Herz und Verstand sprechen sie gleichermaßen an. Doch ausgerechnet der Kombi, der Audi RS2, ist der Emotionalste. Sound, Leistungsentfaltung und Fahrdynamik werden selbst von 968 und 500 E nicht erreicht.

### KAROSSERIE-CHECK

Der Audi RS2 entstand in Manufaktur-Qualität bei bester Rostvorsorge, er löste am Band bei Porsche den Mercedes E 500 ab. Dank Vollverzinkung und perfekter Verarbeitung ist Rost nur bei intensiv genutzten, schlecht gepflegten Kilometerfressern ein Problem. Bei ihnen nistet er sich hinter den Radläufen der Vorderkotflügel ein oder unterwandert durch Kapillareffekte den Unterbodenschutz im Bereich der Schweller. Rost im Frontbereich kann auch das Resultat sorglos reparierter Unfallschäden sein. Das hochwertige Interieur ist schmutzempfindlich. Ersatz gibt es nicht mehr.

### TECHNIK-CHECK

Ein steifer Grauguss-Motorblock und die geschmiedete Kurbelwelle unterstützen die legendäre Lebensdauer des Audi-Fünfzylinders Typ EA 828, auf dem das weiterentwickelte DOHC-20V-Triebwerk basiert. Bei schonender Behandlung mit umsichtigem Warm- und Kaltfahren sind 300 000 km durchaus drin. Anfällig sind höchstens die Hydrostößel und der Turbolader. Das Sechsganggetriebe gerät mit den 410 Nm des Motors an die Belastungsgrenze. Synchronisierung und Lager geben oft vorzeitig auf.

### PREISE

Bei Einführung 11/1994 (Audi RS2 Avant)	98 900 DM
Bei Produktionsende 7/1995 (Audi RS2 Avant)	98 900 DM
Classic-Analytics-Preis 2020 (Zustand 2/4)	64 000/24 000 Euro
Versicherung (Haftpflicht/Vollkasko)*	121,01/513,47 Euro

### CLUBS & SPEZIALISTEN

Audi RS Club Deutschland e.V., Markus Schachtner, Landauer Straße 26, 94428 Eichendorf, Tel. 099 52/312, [www.audi-rs-club.de](http://www.audi-rs-club.de)  
 Audi Tradition, Auto Union GmbH, 85045 Ingolstadt, Auto-Union-Straße 1, Telefon 08 41/893 47 47, [www.audi.de](http://www.audi.de)  
 Autowelt Bachmann AG, Hauptstraße 4, CH-6034 Inwil (Kanton Luzern), Telefon 0041/41/448 15 28, [www.autowelt-bachmann.ch](http://www.autowelt-bachmann.ch)

### ERSATZTEILE

Die Lage ist angespannt, was Interieur- und Zierteile anbelangt. Vieles gibt es nicht mehr, und das, was noch auf Lager ist, kostet viel Geld. Technik- und Verschleißteile sind problemlos lieferbar, aber sehr teuer, weil spezifisch RS. Vom normalen Audi 80 Avant B4 (Typ 8C) passt nur wenig.

### SCHWACHPUNKTE

- |                                    |                                       |
|------------------------------------|---------------------------------------|
| 1 Kantenrost (Schweller, Radläufe) | 6 Heizungs-Wärmetauscher              |
| 2 Rost an den Kotflügel-Radläufen  | 7 Kabelbaum (Komfort-Extras)          |
| 3 Zahnriemen, Hydrostößel          | 8 Instrumente (Beleuchtung, Anzeigen) |
| 4 Turbolader (Ölverlust, Risse)    | 9 Hochleistungs-Bremsanlage           |
| 5 Getriebe (Synchronringe, Lager)  | 10 Fahrwerksbuchsen, Querlenkerlager  |



Auszug aus Artikel von Alf Cremers  
in der Fachzeitschrift YOUNGTIMER

Ausgabe Juli/August 2020

Motor Klassik YOUNGTIMER ist

Teil der auto motor und sport-Gruppe.