# Un día en la vida de un vehículo de récord: Audi RS2 Avant

*Este artículo refleja la situación en el momento de su publicación. El contenido puede haber quedado desactualizado desde entonces.*

12/07/2021 Noventa años de desarrollo externo en Porsche: el Audi RS2 regresa a su origen en Zuffenhausen.

En su lanzamiento al mercado, en 1994, fue el familiar más rápido del mundo y, al mismo tiempo, el primer Audi de serie que superó la barrera de los 250 km/h. El Audi RS2 Avant sigue cautivando a sus aficionados como deportivo que ofrece mucho espacio y sensaciones especiales gracias a su motor turboalimentado. Fue producto de una colaboración entre Audi y Porsche, un ejemplo del trabajo de desarrollo externo de la firma de Zuffenhausen, que se remonta a más de 90 años. En 1931, Ferdinand Porsche estableció su estudio de ingeniería en Stuttgart y, desde entonces, el nombre de Porsche ha estado estrechamente vinculado a proyectos de desarrollo para clientes. Porsche Engineering continuó con éxito esta tradición. La filial de Porsche AG aporta soluciones innovadoras y su gran experiencia en digitalización.

Mientras Audi, con sede en Ingolstadt, buscaba potenciar su imagen con el RS2 y competir con el BMW M3, Porsche pudo seguir dando empleo a su equipo en tiempos económicamente difíciles, gracias a proyectos de desarrollo externos como este. Por supuesto, otro objetivo era transmitir la leyenda de Porsche a los clientes de Audi. Veinticinco años después de la producción del último RS2 Avant, Ralf Friese, Historiador Corporativo de Audi, se reunió con Michael Hölscher, Jefe del Proyecto RS2 en Porsche durante aquella época. Para realizar una ruta juntos, Friese trajo de Ingolstadt un RS2 de color verde Trópico y el Museo Porsche proporcionó un 911 (generación 964) de color violeta metalizado. En su día, se trasladaron al RS2 componentes del 911 de las generaciones 993 y 964, como los intermitentes, los faros antiniebla y elementos reflectantes. Puesto que ambos conductores son también aficionados a las motos, optan por recorrer el antiguo circuito de Solitude, un tramo sinuoso al oeste de Stuttgart.

En la plaza del Museo Porsche, Hölscher describe cómo surgió el proyecto de cooperación: “Unos años antes, habíamos creado el 500 E junto con Mercedes-Benz y esto había impulsado nuestra reputación como proveedor de servicios de desarrollo, gracias a un resultado rápido y de alta calidad. Hoy, la marca atesora 90 años de desarrollos para clientes”, explica este hombre que lleva 32 años trabajando en Porsche. En 1993, Audi anunció el deportivo de altas prestaciones en el Salón Internacional del Automóvil de Fráncfort. El lanzamiento fue en marzo de 1994, como estaba previsto, pese a un calendario y a un presupuesto ajustados.

“Estoy encantado de poder conducir este hermoso coche. Con un número de producción relativamente

bajo, 2.891 unidades, es algo raro de ver hoy en día", comenta Hölscher. Señalando más allá del museo en dirección a la rotonda, cuenta cómo su equipo produjo el RS2 en el histórico edificio Rössle, el mismo en el que se construyó el Mercedes-Benz 500 E, un vehículo que este año celebra su 30º aniversario. Audi proporcionó los paneles de la carrocería pintados y las piezas complementarias, mientras que Porsche se encargó del resto y ambos socios gestionaron magníficamente los retos logísticos. "Nosotros nos ocupábamos de las piezas nuevas y del desarrollo, mientras que Audi se encargó de las partes de la carrocería y de los componentes que podían transferirse de otras versiones. Una colaboración apasionante que aportó beneficios a ambas empresas", resume el antiguo responsable del proyecto.

El familiar con motor de cinco cilindros en línea de 2.2 litros, tracción total y 315 caballos de potencia fue especialmente controvertido por su turbocompresor. "En aquel entonces, el elevado tiempo de respuesta del turbo motivado por su diseño sometía al conductor a una cierta presión. A muchos no les gustaba ese empuje repentino, mientras que a los orgullosos propietarios del RS2 siempre les ha encantado. La característica respuesta del motor con turbocompresor es emocionante, sobre todo en la gama de revoluciones más baja", comenta Hölscher mientras espera ansioso la partida. Friese, nativo de la región de Baden, se pone hoy por primera vez al volante de un Porsche 911. Más tarde, después de la vuelta a Solitude, diría que había tenido una "experiencia de conducción completamente nueva" y que estaba "relamiéndose de gusto".

Hölscher disfruta del viaje en el tiempo del RS2, enumerando las piezas de Porsche que se integraron en el Audi o las que se desarrollaron desde cero en Zuffenhausen: las llantas de aleación ligera de 17" procedentes del Cup, los retrovisores exteriores, incluido un nuevo diseño de la base de los espejos, las características pinzas de freno rojas de alto rendimiento, las letras de Porsche en el logotipo RS, los paragolpes delantero y trasero, la tira reflectante, las esferas de la instrumentación y los tiradores de las puertas. "Alrededor del 20 % del RS2 procede de Porsche", estima Hölscher. Su equipo rediseñó fundamentalmente el motor con piezas nuevas. "Nos pareció esencial hacer que el carácter de Porsche fuera inmediatamente perceptible y que la identidad quedase clara".

Friese le pisa los talones a Hölscher, que conduce el familiar deportivo. "El RS2 fue el primer Audi que no estaba limitado electrónicamente a 250 km/h y alcanzaba una velocidad superior. La escala del velocímetro llega hasta 300 km/h, pero la velocidad máxima del vehículo es de 262 km/h", explica el historiador mientras conduce por los alrededores de Stuttgart en el 911 clásico. El familiar acelera desde cero hasta cien kilómetros por hora en 5,4 segundos y genera un par máximo de 410 Nm. Hölscher y Friese se deleitan con las curvas cerradas que componen el antiguo circuito de carreras de Glemseck, cerca de Leonberg. Ambos permanecen en silencio hasta el final del recorrido, sumergiéndose por completo en su propio ritmo. Uno disfruta del turbocompresor, el otro de su primer recorrido al volante de un 911. Un viaje en el tiempo para ambos.

"La ruta ha sido muy divertida. Parecía como en los viejos tiempos, hace más de un cuarto de siglo. Es maravilloso experimentar cómo este coche puede seguir el ritmo de los modelos contemporáneos. Y lo hace de forma muy deportiva", dije Hölscher, resumiendo lo que fue el deportivo más rápido del mundo, un vehículo al que, incluso hoy, algunos entusiastas llaman el "Audi Porsche RS2".

## Video

https://newstv.porsche.com/porschevideos/184421_en_3000000.mp4

## Image Sublines

Path: Un día en la vida de un vehículo de récord - Audi RS2 Avant/fotos/img_1.jpg
Title: Michael Hölscher, Director del proyecto del Audi RS2 Avant en Porsche, y Ralf Friese, historiador corporativo en Audi (i-d), Audi RS2 Avant, Porsche 911, 2021, Porsche AG
Subline: De izquierda a derecha, Michael Hölscher y Ralf Friese.

Path: Un día en la vida de un vehículo de récord - Audi RS2 Avant/fotos/img_2.jpg
Title: Michael Hölscher, Director del proyecto del Audi RS2 Avant en Porsche, Audi RS2 Avant, 2021, Porsche AG
Subline: Michael Hölscher al volante del Audi RS2 Avant.

## Link Collection

Link to this article
https://newsroom.porsche.com/es_ES/historia/2021/es-porsche-proyecto-cooperacion-audi-avant-rs2-25052.html

Media Package
https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/1b496ca9-6046-47d8-b044-94660c22e0e0.zip

External Links
https://www.porscheengineering.com/peg/en/

**Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft**
Porscheplatz 1
70435 Stuttgart