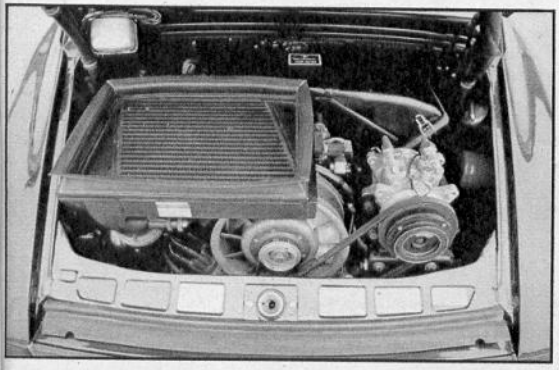
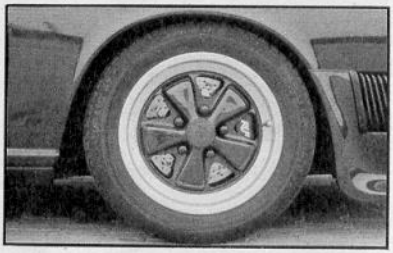


Porsche 911 Turbo-Ruf

Ein unscheinbarer Schaltknauf verrät die neue Ruf-Entwicklung: ein Fünfganggetriebe für den Turbomotor des Porsche 911. Das Ganze verpackt in der schlichten SC-Karosse – mehr können sich Tiefstapler nicht wünschen. Ein Doppelrohr-Auspuff sorgt für eindrucksvollen Sound des aufgeladenen Triebwerks, der Frontspoiler mit integriertem Ölkühler für bessere Richtungsstabilität



▷

wahre Größe erkennt man eigentlich nur bei der Parkplatzsuche in der Innenstadt.

Gerade dort jedoch findet ein AMG-Mercedes ein ebenso passendes Betätigungsfeld, zumindest wenn er so ausgestattet ist wie der Testwagen, der im Grunde mehr Schaustück als Fahrzeug war und deshalb von selbst die Aufmerksamkeit der Passanten auf sich zog. Die bordeauxrote Außenlackierung mit einem dünnen, crémefarbenen Seitenstreifen in Höhe der Gürtellinie setzt sich in umgekehrter Betonung im Innenraum fort: der ist nämlich ganz mit crémefarbenem Leder ausgeschlagen, dessen Nähte wiederum bordeauxrot eingefaßt sind.

Vervollständigt wird die reichlich extravagante Ausstattung durch eine Radio/Cassetten-Anlage mit zehn Lautsprechern, die zum Teil in der speziell konstruierten Hutablage untergebracht sind, und ein Video-Gerät, dessen Bedienteil zwischen den beiden Rücksitzen placiert ist. Die Vornesitzenden können hierbei eine Fernsteuerung in Anspruch nehmen, der Monitor hat seinen Platz in der Mittelkonsole – ein Aschenbecher ist dafür dort nicht mehr vorhanden.

Eine ganz andere Auto-Philosophie vertritt Alois Ruf, Inhaber der gleichnamigen Firma in dem kleinen oberschwäbischen Ort Pfaffenhausen, die sich mit dem Umbau und der Verfeinerung von Produkten des Hauses Porsche befaßt. „Wenn es allein nach mir ginge", so der Bayer, „dann ist eine solche Beschallungsanlage das Letzte, was in ein Auto hineingehört. Doch manche Kunden wollen sie einfach haben." Auf speziellen Kundenwunsch entstand auch der auto motor und sport zur Verfügung gestellte Porsche 911 SC, dessen Hifi-Komponentensystem in einer extra angefertigten Mittelkonsole untergebracht ist.

Direkt davor aber führt jenes Instrument ein unscheinbares Dasein, das den wesentlichen Reiz der neuen Ruf-Kreation ausmacht – ein serienmäßiger Porsche-Schalthebel mit einem Fünfgang-Schema obendrauf. Der Witz an der Sache: Im Heck dieses Ruf-911 SC sitzt der 3,3 Liter-Turbomotor – und beides zusammen, Fünfgang und Turbo, gab es bisher noch nie. Was Porsche ab Werk nicht anbieten kann, erhält der Turbo-Kunde nun bei Ruf: ein Fünfganggetriebe.

Idee und Konstruktion der fünfstufigen Kraftübertragung gehen ganz auf das Konto des Meisters. Ruf wie auch anderen Porsche-Kennern mit kritischem Urteilsvermögen mißfiel die notwendigerweise weite Spreizung der vier Gänge im Serien-911 Turbo, was zur Folge hat, daß die Drehzahl nach dem Hochschalten zunächst aus dem Ladebereich abfällt. Der dann jeweils mit Verzögerung folgende Turbo-Schub erschwert eine relativ harmonische Fahrweise mit dem 300 PS-Geschoß.

Die gewünschten Übersetzungen fand Ruf im Teile-Katalog der Kunden-Sportabteilung in Stuttgart-Zuffenhausen, die dort für die Rennversionen Porsche 934 und 935 angeboten werden. Der fünfte Gang entspricht dabei dem vierten in der Serie, während alle übrigen Stufen im Vergleich zur Werksausführung kürzer übersetzt sind; der Achsantrieb bleibt unverändert. Auf diese Weise ergibt sich beim Schalten ein nahtloser Drehzahl-Anschluß.

Den Raum für das verlängerte Getriebegehäuse schafft Ruf dadurch, daß er auf den

Technische Daten, Meßwerte und Preise

Porsche 911 Turbo-Ruf

MOTOR

Luftgekühlter Sechszylinder-Boxermotor mit Abgasturbolader (Typ KKK 3 LDZ) und Ladeluftkühlung, im Heck längs, siebenfach gelagerte Kurbelwelle, eine obenliegende Nockenwelle pro Zylinderreihe (Kettenantrieb), hängende Ventile über Kipphebel betätigt, mechanische Kraftstoffeinspritzung (Bosch K-Jetronic), elektrische Kraftstoffpumpe, elektronische Zündanlage. Leistung 221 kW (300 PS) bei 5500/min, spezifische Leistung 67,0 kW/L (90,0 PS/L), Hubraum 3299 cm³, Bohrung x Hub 97,0 x 74,4 mm, Verdichtungsverhältnis 7,0 : 1, maximales Drehmoment 412 Nm bei 4000/min, maximaler Ladedruck 0,8 bar bei 3500/min.

KRAFTÜBERTRAGUNG

Hinterradantrieb, vollsynchronisiertes Fünfganggetriebe, mechanisch betätigte Einscheibenkupplung, Übersetzungen: I. 2,786, II. 1,600, III. 1,154, IV. 0,828, V. 0,625, R. 2,909, Achsantrieb 4,222 : 1.

KAROSSERIE UND FAHRWERK

Zweisitziges Coupé mit zwei Notsitzen, selbsttragende Karosserie mit zwei Türen. Vorne Einzelradaufhängung mit Querlenkern und Dämpferbeinen, Drehstabfederung, Stabilisator, hinten Einzelradaufhängung mit Schräglenkern, Drehstabfederung, Stabilisator. Hydraulische Zweikreisbremse, vorne und hinten gelochte und innenbelüftete Scheibenbremsen, Bremskraftverstärker, Feststellbremse auf die Hinterräder wirkend. Felgengröße vorne 7J x 16, hinten 8J x 16, Reifengröße vorne 205/55 VR 16, hinten 225/50 VR 16.

GEWICHTE

Leergewicht 1328 kg, Gewichtsverteilung vorne/hinten 37,7 : 62,3%, zulässiges Gesamtgewicht 1680 kg, Zuladung 352 kg.

FAHRLEISTUNGEN

Höchstgeschwindigkeit (Drehzahl 6300/min)	283,5 km/h
Beschleunigung	
0– 60 km/h	2,7 s
0– 80 km/h	4,0 s
0–100 km/h	5,2 s
0–120 km/h	7,0 s
0–140 km/h	8,9 s
0–160 km/h	11,2 s
0–180 km/h	14,4 s
0–200 km/h	17,9 s
400 m mit steh. Start	13,2 s
1 km mit steh. Start	24,0 s
Elastizität	
40–100 km/h (IV. Gang)	12,6 s
60–120 km/h (V. Gang)	18,5 s
Tachometerabweichung	
Anzeige	effektiv
50 km/h	46 km/h
100 km/h	96 km/h
130 km/h	126 km/h
160 km/h	156 km/h
200 km/h	195 km/h
Kilometerzählerabweichung	+ 1,8%

INNENGERÄUSCH

Bei 50 km/h	74 dB(A)
Bei 100 km/h	77 dB(A)
Bei 130 km/h	79 dB(A)
Bei 160 km/h	82 dB(A)
Bei 200 km/h	85 dB(A)

KRAFTSTOFFVERBRAUCH

Verbrauchswerte im Test (Liter/100 km)	
Minimalverbrauch	14,7
Maximalverbrauch	25,9
Testverbrauch	19,6
Kraftstoffart	Super

PREISE

Porsche 911 Turbo (Grundpreis ab Werk)	DM 96 400,–
Fünfganggetriebe mit Kupplung und 60%-Differentialsperre	DM 12 261,–
Sport-Auspuffanlage	DM 1 672,–
Ruf-Fahrwerk mit Koni-Stoßdämpfern	DM 1 797,–
Frontspoiler	DM 2 373,–
Ölkühler (nur mit Frontspoiler)	DM 1 187,–
Spurverbreiterung vorn und hinten	DM 757,–
Regelung zur Absenkung des Ladedrucks, von innen zu bedienen	DM 1 537,–
Dachhimmel mit Leder verkleidet	DM 3 277,–
Türgriffe und Armlehnen mit Leder verkleidet	DM 1 785,–
Hifi-Anlage mit Ruf-Mittelkonsole	DM 6 046,–
Porsche 911 Turbo-Ruf	DM 129 092,–
Porsche 911 Turbo-Ruf (wie Testwagen)*	DM 138 460,–

Ruf Automobile
Mindelheimer Straße 21
8949 Pfaffenhausen
Tel. 08265/1212

* Der Testwagen basierte auf einem Porsche 911 SC, in dem die Turbo-Technik (Motor, Bremsanlage etc.) nachträglich installiert wurde. Dieser Umbau wird nur auf besonderen Wunsch hin vorgenommen.

Porsche-Tuner Ruf

Schwingungsdämpfer zwischen Motor und Getriebe verzichtet. Die Porsche-Techniker, so ist zu hören, möchten dieses Teil, das deutlich zur Reduzierung des Innengeräusches beiträgt, jedoch aus Komfortgründen nicht missen, weshalb sie sich zu einer ähnlichen Konstruktion wie Tuner Ruf bislang nicht durchringen wollen. Tatsächlich geht es im Ruf-911 Turbo lauter zu als im Serien-Pendant, vor allem bei geringen Geschwindigkeiten.

Da der Fünfgang-Turbo bei vollem Ausnutzen des Drehzahlbandes nach dem Schaltvorgang weiter in der Ladezone operiert, beschleunigt er noch eine Windstärke vehementer als der Serien-Turbo (Werte in Klammern): von 0 auf 100 km/h in 5,2 (5,4) Sekunden, von 0 auf 200 km/h in 17,9 (19,7) Sekunden. Die Schaltung selbst bereitet keinerlei Probleme, denn der präzise geführte Schalthebel läßt sich mit minimalem Kraftaufwand in die einzelnen Positionen einrasten. Dank der schmaleren und windschlüpfigeren 911 SC-Karrosserie liegt auch die Höchstgeschwindigkeit höher: Der Ruf-Porsche erzielt den sagenhaften Mittelwert von 283,5 km/h, der mit Kotflügelverbreiterungen ausgerüstete Serien-Turbo schafft „nur" 260,9 km/h.

Von den Edel-Vertretern deutscher Tuning-Kunst kommt dem Porsche im Naturell der Ferrari 308 GTBi Turbo des Münchner Ex-Rennfahrers