

SONDERHEFT

Auto
classics

DAS MAGAZIN FÜR YOUNGTIMER & OLDTIMER

classiccars

PREMIUM-EDITION

AT 8,40€, CH 14,50 SFR

7,50 €

DIE BESTEN

PORSCHE

KAUFBERATUNG: 356 · 911 G-Modell · 924 · 928 · 944 · 964 · 993



993

Der Begehrte



356

Der Urahn



928

Der V8-Bolide



G-Modell

Der Beliebte



944

Der Allrounder



996

Der Günstige



RUF-ZEICH

Mit dem R56.11 schuf Alois Ruf eine exklusive Fahrmaschine auf Basis des Porsche 356 C mit Motor- und Fahrwerkstechnik des 911

• **TEXT** Jürgen Gassebner • **FOTOS** Scoutsource.de Communication



EN

Zweiter Gang, Drosselklappen auf Anschlag. Mit Nachdruck feuert der vermeintliche Porsche 356 aus der engen 90-Grad-Kehre. Begleitet von einem kehligen Schlürfen aus den Tiefen des Ansaugtrakts schnalzt die Nadel des

Drehzahlmessers zur 6000-Touren-Marke und fördert energisch den nächsten Gang. Wenig später stehen bereits 150 km/h auf dem Tacho, und der vehemente Vortrieb will und will nicht enden. Wer die üblichen Motorisierungen des Porsche

356 mit 60, 75 oder 90 PS einigermaßen im Gefühl hat, spürt sofort: Hier sorgt offenbar ein spezielles Aggregat für Vortrieb. Doch entgegen der Vermutung, es könnte sich angesichts des „Carrera 2“-Schriftzuges um einen der raren, 130 PS starken Fuhrmann->

Typenemblem als Reminiszenz an den 356 mit Fuhrmann-Motor

PORSCHE
Carrera 2



Die Schalensitze fallen in die Kategorie „stilechtes, zeitgenössisches Zubehör“. Die Pepita-Bezüge sind eine traditionelle RUF-Spezialität

Auch die Anordnung der Schaltereinheiten entspricht ganz dem Porsche 356 Carrera 2. Hinter der schwarzen Abdeckung verbirgt sich der Schacht fürs Radio



Das Interieur des R56.11 samt großem Lenkrad mit Holzkranz ist von dem eines Porsche 356 Carrera 2 nicht zu unterscheiden.



Vierzylinder mit Königswellen handeln, arbeitet im Heck dieses 356 ein Vierzylinder-Boxer mit 911-Technik. Auch fahrwerksseitig ist dieser 356 weit vom Original entfernt und setzt hier ebenfalls auf eine Konstruktion, wie sie sonst dem Elfer vorbehalten war.

Möglich machte die Schöpfung eines 356 mit 911-Technik Alois Ruf. Kennern der Porsche-Szene ist die Firma RUF Automobile im Markt Pfaffenhausen im Unterallgäu seit Jahrzehnten ein Begriff, wenn es darum geht, den aktuellen Sportwagen aus Zuffenhausen noch mehr Fahrdynamik angedeihen zu lassen. Weniger bekannt ist indes, dass sich Ruf und seine rund 60 Mitarbeiter auch um Porsche-Klassiker und deren Restaurierung kümmern. „Unsere Stärke war immer, dass wir auf Mitarbeiter vertrauen können, die teils schon Jahrzehnte in der Firma sind. Es sind Spezialisten, die den jeweiligen Wagen noch als Neuwagen gekannt haben. Sie haben das Gefühl und das Know-how, um so einen Wagen auch korrekt zu restaurieren“, erklärt Ruf, der den bereits 1939 gegründeten Familienbetrieb seit 1974 erfolgreich führt.

Wenn Ruf die Typenbezeichnung R56.11 über die Lippen kommt, beginnen seine Augen zu leuchten, und er sagt: „Damit habe ich mir einen ganz persönlichen Jugendtraum erfüllt. Einen Porsche 356, der sich wie ein 911 fährt.“ Schon in den 1960er-Jahren sammelte man bei RUF die ersten Erfahrungen im Warten und Instandsetzen von Porsche-Fahrzeugen, und alles begann damit, dass 1963 der erste 356 ins Haus kam. Ruf erinnert sich: „Mein Vater fuhr gerade in seinem Omnibus, als er von einem Porsche 356 passiert wurde. Kaum vorbei, kam dieser ins Schlingern, machte mehrere Schlenker und landete im Straßengraben. Der Fahrer stieg Gott sei Dank unverletzt aus und brachte den 356 in unsere Werkstatt. Eine Woche später kaufte mein Vater den Wagen und baute ihn wieder auf. Ich war an diesem Projekt auch beteiligt, und das Auto wurde unser Prunkstück im Haus. Mein Vater hatte dadurch zur Begeisterung für Porsche gefunden und ich erst recht. Angesichts unserer Aktivitäten, die wir in den darauf folgenden 50 Jahren vor allem mit dem 911 betrieben, überlegte ich mir immer wieder, einen 356 aufzubauen, der fahrdynamisch alles in den Schatten stellt, was je in Serie gebaut wurde. 2011 war es schließlich soweit, und auf Basis eines Porsche 356 C starteten wir das Projekt R56.11.“

Als Basis für den Vierzylinder-Boxer griffen die Ruf-Techniker auf das Motorgehäuse, eine eigens gefertigte Kurbelwelle sowie zwei Nockenwellen nach einer Entwicklung des Amerikaners Dean Polopolus zurück. „Allerdings begann die Aufbauarbeit des Triebwerks bereits damit, dass wir die Lagergassen vermessen und daraufhin nachgespindelt haben“, erklärt Hans Lampert, Abteilungsleiter im Hause Ruf. Darauf aufbauend erhielt der Motor Kolben, Zylinder und die jeweils äußeren Köpfe mit Doppelzündung des 3,6-Liter-Triebwerks, wie sie im 911-Typ 964 zum Einsatz kommen. Von zwei

Weber-Doppel-Fallstromvergäsern mit Frischgas versorgt, leistet das auf 11,0:1 verdichtete, 2399 Kubikzentimeter große Triebwerk 170 PS (125 kW) bei 6500/min. Das maximale Drehmoment beträgt 220 Nm bei 5500/min.

So wandelte sich der Antrieb des 356 aber nicht nur von antiquierter OHV-Technik hin zu einem drehzahlfesten OHC-Ventiltrieb. Auch weitere Elfer-Charakteristika wie etwa das Lüftergebläse wurden übernommen. Während die Kraftübertragung im 356 über ein Viergang-Getriebe erfolgte, setzt der R56.11 auch diesbezüglich auf Elfer-Technik und damit auf eine Fünfgang-Schaltbox, wie sie von 1963 an zum Einsatz kam. Als Organspender für das Getriebe vom Typ 901/03 fungierte ein Porsche 911 S von 1968, der auch die wesentlichen Komponenten für den Neuaufbau des Fahrwerks lieferte.

FAHRWERK MIT 911-TEILEN

Während die selbsttragende Stahlblechkarosserie inklusive verschweißtem Stahlblech-Kastenrahmen des 356 C noch weitgehend unangetastet blieb, wanderten sämtliche Rad-aufhängungs- und Achskomponenten auf direktem Weg ins Altteileregale. „Ziel war es, einen 356 zu bauen, der sich wie ein Elfer fährt, und das bedingte gerade auch im Fahrwerksbereich einen vollständigen Neuaufbau“, erzählt Ruf. Entsprechend wurde die Einzelradaufhängung des 356 an der Vorderachse mit zwei Kurbel-längslenkern sowie Vierkant-Drehstäben und Stoßdämpfern gegen die Einzelradaufhängung des 911 S mit Querlenkern, Stoßdämpfern, Stabilisator sowie je Radseite einem runden, in Längsrichtung angeordneten Drehstab ersetzt. Nicht minder schwerwiegend waren auch die Eingriffe an der Hinterhand, wo die von Längslenkern geführten Pendelhalbachsen samt Stoßdämpfern der Einzelradaufhängung des 911 S wichen. Im Zuge dieser Organverpflanzung erhielt der R56.11 schließlich zudem die so genannte Sicherheitslenksäule des 911 S mit Doppelgelenk und Zahnstangenlenkung, die an die Stelle der beim 356 verwendeten ZF-Spindellenkung trat. Last but not least verstärkte man den 356 auch im Bereich der Bremsen. Die Anlage des 911 S mit Zwei-Kolben-Grauguss-Festsätteln und innenbelüfteten Bremsscheiben gewährt nun allzeit standfeste Verzögerung. Als Reminiszenz an den leistungsstärksten in Serie gebauten 356 erhielt der R56.11 schließlich die „Carrera 2“-Optik, die hinten an einem doppelten Lüftungsgitter, einer geschlitzten Heckschürze und zwei symmetrisch angeordneten Auspuffendrohren zu erkennen ist. Vorne verzichtet der R56.11 im „Carrera 2“-Stil auf die verchromten Hupengitter neben den Blinkleuchten, verbirgt sich dahinter doch wie beim Original jeweils ein Ölkühler.

Beim ersten Fahrtermin begeisterte der R56.11 mit einer selbst nach „Carrera 2“-Maßstäben nicht gekannten Performance und Zielgenauigkeit, wengleich noch etwas Feinarbeit notwendig war. So begegnete man einem leichten Eigenleben um die Hochachse bei Geradeaus->



Dank Fahrwerk und Bremsen des Porsche 911 S von 1968 erlaubt der 210 km/h schnelle RUF R56.11 eine ausgesprochen sportliche Gangart



Hinten arbeitet die Einzelradaufhängung aus einem 911 S



Die Abgasanlage wurde ebenfalls von einem Porsche 911 abgeleitet



Der Vierzylinder-Boxer wird über zwei Weber-Doppelvergaser beatmet und leistet 170 PS

fährt erfolgreich mit nachjustierten Sturz- und Vorspurwerten sowie einer leichten Absenkung der Frontpartie. Im Sinne von Ferry Porsches geflügelten Worten „Am Anfang schaute ich mich um, konnte aber den Wagen, von dem ich träumte, nicht finden. Also beschloss ich, ihn mir selbst zu bauen“ stellte sich Alois Ruf mit dem R56.11 seinen ganz persönlichen 356 auf die Räder. Stimmig dazu sind aber nicht nur das auf „Carrera 2“ getrimmte Interieur oder die zeitgenössischen Schalensitze mit Pepita-Bezügen. Auch die Porsche-Farbe „Irischgrün“ wurde höchst stilsicher gewählt. Grün war Ferry Porsches Lieblingsfarbton. Aber nicht nur deshalb hätte ihm der R56.11 sicherlich ausnehmend gut gefallen. ■

DATEN & FAKTEN

ANTRIEB 4-Zylinder-Boxer; im Heck längs eingebaut; 2-Ventiler; je eine oberliegende Nockenwelle pro Zylinderreihe, Kettenantrieb; Gemischbildung: zwei Weber-Doppel-Fallstromvergaser; Bohrung x Hub: 100 x 76,4 mm; Hubraum: 2399 cm³; Verdichtung: 11,0; Leistung: 125 kW/170 PS bei 6500/min; max. Drehmoment: 220 Nm bei 5500/min; Fünfgang-Getriebe; Mittelschaltung; Hinterradantrieb

AUFBAU+FAHRWERK Selbsttragende Ganzstahlkarosserie mit zwei Türen; Radaufhängung vorn: Querlenker, je Rad ein runder Drehstab in Längsrichtung, Stabilisator; hinten: Längslenker, je Rad ein runder Drehstab in Querrichtung, Stabilisator; v./h. doppelt wirkende hydraulische Stoßdämpfer; Zahnstangenlenkung; Bremsen: v./h. innenbelüftete Scheiben; Reifen: v./h. 185/70 R 15; Stahlräder: v./h. 6 x 15

ECKDATEN L/B/H: 3980/1670/1320 mm; Radstand: 2135 mm; Spurweite v./h.: 1353/1325 mm; Leer-/Gesamtgewicht: 1040/1360 kg; Tankinhalt: 62 l; Bauzeit: ab 2011; Stückzahl: 1; Preis (2013): ca. 300.000 Euro

FAHRLEISTUNGEN* Beschleunigung: 0 auf 100 km/h in 6,9 s; Höchstgeschwindigkeit: 210 km/h; Verbrauch: 12,0 l/100 km

* Werksangaben

Daten&Fakten

GTÜ