

# PORSCHE FAHRER



Ausgabe 2-2016  
Februar / März / April 2016  
€ 6,80 (D) · € 7,70 (A)  
CHF 9,90 · € 7,80 (B/L)  
€ 9,00 (E/I)



NEU! 911 Turbo



Carrera GT, 918 Spyder, 959

## Treffen der Supersportler



**Ruf RSR 3.4**  
340 PS Einzelstück



**996 Turbo**  
Feuer und Wasser



**Designerstück**  
Cayman Moncenisio



**Max Hoffman**  
Spurensuche

TUNING – 911 RUF RSR 3.4

# Viel ist nicht genug





*Der 911 Ruf RSR 3.4 bringt das Rundstreckenfeeling des Vorbildes auf die Landstraßen – ohne die Nachteile und Einschränkungen eines Rennwagens.*

Er ist noch immer die Blaupause für das Gefühl von Leistung und Agilität, das ein sportlicher Porsche vermitteln soll: der Porsche 911 Carrera 2,7 RS. Aber da gab es noch die RSR-Version für die Rennstrecke. Zu heiß für die Straße? Alois Ruf hat sich einen 911 RSR gebaut, der auch dort eine gute Figur macht.

Unbezahlbar sind sie geworden: der prägende Carrera 2,7 RS und seine verschärfte Rennsport-Version 2.8 RSR. Fahren sieht man sie nur noch selten – die Gefahr, große Werte zu beschädigen, ist vielen Besitzern zu groß geworden. Was tun, wenn man so einen Wagen auch bewegen oder das RS-Gefühl erleben möchte? Am besten selbst komponieren – und einen RSR nach eigenen Vorstellungen erfinden.

„Ich bin immer ein großer Liebhaber des Carrera 2,7 RS gewesen, das Maximum des RS ist natürlich der RSR. Mit den Autos bin ich als junger Mann aufgewachsen und ich habe gesagt: „So ein Auto baue ich mir nach meinem Gusto auf!“, sagt Alois Ruf. Lange hat er Teile für seine RSR-Interpretation gesammelt und aufgehoben, einige bewahrt er schon seit den siebziger Jahren auf. „Damals waren sie noch bezahlbar.“ Alu-Hauben und -Kotflügel, die seltenen Fuchsfelgen in 9 und 11 Zoll Breite gehören dazu.

Anfang der neunziger Jahre begann er mit dem Projekt RSR. Um in der richtigen Zeitspanne zu bleiben, wurde als Basis eine 911-T-Karosserie aus dem Jahr 1973 gewählt. Natürlich wäre es auch einfacher gegangen: mit einem verbrauchten 911 SC als Grundlage, mit Kunststoffteilen, mit einem im Vergleich ►



Ein ungewöhnliches Detail: Der Drehschalter zur Gemischanreicherung wird nur für kurze Zeit nach dem Kaltstart des Motors benötigt.

Zeitgenössische Rennschalensitze prägen den Innenraum des Wagens, der sich, konsequent dem Vorbild folgend, spartanisch gibt.



3,4 Liter Hubraum, 340 PS, Drehzahlgrenze bei 8000/min:  
Der Saugmotor ist extrem sportlich ausgelegt, im Alltag  
aber dennoch problemlos zu fahren.



zum Original schwerfälligen 3,6-Liter-Motor. Aber mehr als ein Spaßmobil wäre dabei nicht herausgekommen.

Das Herzstück eines RS oder RSR war immer der Motor – so auch bei der Ruf-Variante. Die Basis bildete die Maschine des Carrera 3,2, die mit größeren Zylindern auf 3,4 Liter Hubraum gebracht wurde. „Ich wollte den Motor so haben, dass er auch einsetzbar ist.“ Auf Stadtfahrten war ein RSR-Motor niemals ausgelegt, am liebsten spürte er Vollgas und Rennstrecken-Modus.

#### MOTORSTEUERUNG AUS DEM RUF CTR

An einer Einzeldrosselanlage für den Motor führte kein Weg vorbei. Ein weiterer wichtiger Schritt war der Einsatz der Bosch-Motronic 1.2, wie sie Ruf auch im Yellow Bird, dem CTR, verwendete. Hinzu kam eine Doppelzündung nach altem Muster mit neuen Bauteilen. Nicht der sündhaft teure 12-fach-Verteiler kam zum Einsatz, sondern eine 2-x-6-Lösung wie bei 964 und 993. Durch Leichtbaukolben und Titanpleuel sowie leichtere Ventile mit stärkeren Federn besitzt die Maschine heute eine hohe Drehzahlfestigkeit: Erst bei 8000/min ist die Grenze erreicht.

1992 lief der Motor seine ersten Runden auf dem Prüfstand und wurde abgestimmt. Als der Wagen wenig später Formen annahm, brachte Porsche im 993 das erste Sechsgangschaltgetriebe im 911 in Serie. Es handelte sich um ein ganz neues Baumuster.

#### SECHS GÄNGE SORGEN FÜR GUTE ANSCHLÜSSE

Alois Ruf wollte sechs Gänge in seinem RSR, weil sie eine gute Abstufung bieten. Doch der Einbau des 993-Getriebes war aufwendig. Dafür musste das Achsquerrohr hinten geändert werden. „Aber das haben wir auch geschafft. So etwas ist ziemlich einmalig.“ Den Kraftschluss zu den Rädern besorgt eine leichtere Sportkupplung, man hört es am Rasseln, aber ohne Reibbeläge aus Sintermetall. „So etwas mag ich in einem Straßenwagen nicht.“

Beim Fahrwerk blieb Ruf bei Drehstabfedern mit Bilstein-Dämpfern, hinzu kam die Bremsanlage des 911 3,3 Turbo. Innen gibt sich der Ruf RSR mit Schalensitzen und Überrollbügel zeitgenössisch sportlich, die Armaturen sind eine Generation moderner, in G-Modell-Optik. Am Armaturenbrett fällt der ▶

**Mit den breiten Rädern und Reifen sowie den ausgestellten Kotflügeln wirkt der RSR deutlich sportlicher als der für den Straßeneinsatz zugelassene Carrera 2,7 RS.**



## TESTPROTOKOLL 911 RUF RSR 3.4

Fahrzeug: Porsche 911 Ruf RSR 3.4

Erstzulassung: 1973

Besitzer: Alois Ruf

Umbauten/Bemerkungen: Basis für den Umbau bildete ein 911 T (Baujahr: 1973), Drehstabfahrwerk (21 mm vorn, 27 mm hinten), Bilstein-Stoßdämpfer, Achsquerrohr hinten geändert für den Einbau eines modifizierten 993-Getriebes, Überrollbügel, Schalensitze, Basis für Motorumbau bildete eine Maschine des 911 Carrera 3,2

Leistung: 340 PS bei 7500/min

Drehmoment: 360 Nm bei 6000/min

Hubraum: 3400 cm<sup>3</sup>

Höchstgeschwindigkeit: nicht ermittelt

Gewicht vollgetankt: 1120 kg

Gewicht Fahrer 1: 76 kg

Gewicht Fahrer 2: 70 kg

Räder/Reifen: 9 x 15 mit Yokohama AV1 40i 225/50 ZR15 W (vorn),

11 x 15 mit Yokohama AV1 40i 285/40 ZR15 W (hinten),

Profiltiefe: 6 mm (vorn), 6 mm (hinten)

Messbedingungen: 18 °C, 990 hPa, sonnig/bedeckt, windstill

Der Porsche 911 RSR Ruf kann ohne Probleme mit niedrigen Drehzahlen bei 1500 bis 2500/min gefahren werden, auf eine Elastizitätsmessung in diesen Lastbereichen haben wir verzichtet – der Motor quittierte das erwartungsgemäß mit einigem Ruckeln, sobald man schlagartig auf Volllast wechselte. Deshalb beschränkten wir uns darauf, den 3. Gang ab etwa 3500/min bis zur Drehzahlgrenze von 8000/min zu messen.

## MESSERGEBNISSE 911 RUF RSR 3.4

### Beschleunigung

#### 60 km/h ab 2. Gang hochbeschleunigt

|             |           |          |
|-------------|-----------|----------|
| 60–100 km/h | 2,30 sec  | 49,58 m  |
| 60–140 km/h | 5,54 sec  | 158,57 m |
| 60–180 km/h | 10,15 sec | 367,26 m |
| 60–200 km/h | 13,16 sec | 523,26 m |

### Elastizität im 3. Gang

#### 3. Gang

|             |          |          |
|-------------|----------|----------|
| 80–120 km/h | 3,52 sec | 97,63 m  |
| 80–140 km/h | 5,09 sec | 154,51 m |
| 80–160 km/h | 7,00 sec | 234,21 m |



große Choke-Regler für den Kaltstart ins Auge: „Den braucht man aber nur etwa 20 Sekunden, dann kann man ihn wieder zurückdrehen.“ Dazu ist ein großer Regler für die Bremsbalance vorhanden – eher eine Reminiszenz an die Rennsport-Ausrichtung. Da verstellt man im Alltag besser nichts. „Das ist einfach ein Racing-Feature.“

### WAGEN IST EIN EINZELSTÜCK GEBLIEBEN

Der Wagen wurde als Einzelstück gebaut, den Motor aber gibt es in vier Exemplaren. Triebwerk Nr. 1 sitzt in Alois Ruf's eigenem RSR 3.4, Nummer 2 bekam der US-amerikanische Schauspieler und Porsche-Sammler Jerry Seinfeld.

In seinem schlichten, ja auch klassischen Weiß strahlt er die handwerkliche Solidität aus, die Ruf-Autos auszeichnet. Nichts wirkt aufgetragen, alles ist sauber und mit Liebe zum Detail gestaltet. Dieser Eindruck setzt sich beim Fahren fort. Die Maschine startet willig und läuft schnell rund. Die Kupplung gibt sich stramm, lässt sich aber gut dosieren. Was sofort



auffällt, ist der kurze Weg, den das Gaspedal zwischen Leerlauf und Vollgas besitzt.

Der Motor lässt sich problemlos mit Drehzahlen um die 2000 in der Stadt bewegen. Er murrst dabei nicht einmal, sondern bummelt einfach etwas vor sich hin. In der Tat: Diese Übung geht ihm leicht von der Hand. Dreht man den Motor auf freier Strecke aus, zieht er gleichmäßig hoch: mit jenem heißen Elfer-Klang der Rennwagen – was auch der etwas zurückhaltenden Dämmung geschuldet ist. Ja, er ist dabei auch laut, aber nicht zu laut. Am modernsten wirkt er, da spürt man das neue Schaltgetriebe, beim Gangwechsel, der flüssig und problemlos läuft. Die sechs Gänge sorgen für stets passende Anschlüsse bei schneller Fahrt.

#### KULTIVIERTES RENNAUTO FÜR DIE STRASSE

Hinzu kommt eine sehr leichtgängige Lenkung. Auch die üppig dimensionierten Bremsen müssen nicht übermäßig bemüht werden, um den leichten Wagen zu stoppen. Bei hohem Tempo tänzelt der Wagen auf seinen breiten 15-Zoll-Rei-

fen etwas über die Autobahn – aber dieser RSR ist ja nun auch alles andere als ein auf Längsdynamik getrimmter Bomber, vielmehr ein Spezialist für Landstraße und Trackday.

Er ist ein kultiviertes Rennauto mit „Fahreigenschaften in besserer Form, etwas gefiltert in dem Sinne, dass es kein Rennauto mehr ist, sondern noch fahrbar“. So beschreibt Alois Ruf treffend den Charakter des Wagens. Sein RSR gibt sich, das ist ein Zeichen für die saubere GesamtAbstimmung, unaufgeregt und wirkt nicht giftig oder spitz, sondern sehr lebendig und agil – wie man es von einem RSR erwartet.

Falls nun jemand in Pfaffenhausen anklopfen möchte: Um solch ein Auto zu bauen, veranschlagt Alois Ruf 350.000 bis 380.000 Euro. Womit wir dann doch wieder beim Thema Geld wären. Das ist auch für die Porsche-Klientel keine alltägliche Summe, aber wer so einen Wagen nimmt, wird ihn fahren. Ach was: Er muss ihn einfach fahren. ■

Text und Fotos: Tobias Kindermann

**Klassisch und schlicht: Der 911 RSR zählt zu den schönsten Sportwagen, die jemals gebaut wurden.**

**Hinter den Fuchs-Felgen arbeitet die üppig dimensionierte Bremsanlage aus dem Porsche 911 3,3 Turbo.**

