

sportscars
Auto Bild

Auto Bild

Anlasspreise: (A) (B) (C) 3,60 € (D) (E) (F) (G) (H) (I) (J) (K) (L) (M) (N) (O) (P) (Q) (R) (S) (T) (U) (V) (W) (X) (Y) (Z) (AA) (AB) (AC) (AD) (AE) (AF) (AG) (AH) (AI) (AJ) (AK) (AL) (AM) (AN) (AO) (AP) (AQ) (AR) (AS) (AT) (AU) (AV) (AW) (AX) (AY) (AZ) (BA) (BB) (BC) (BD) (BE) (BF) (BG) (BH) (BI) (BJ) (BK) (BL) (BM) (BN) (BO) (BP) (BQ) (BR) (BS) (BT) (BU) (BV) (BW) (BX) (BY) (BZ) (CA) (CB) (CC) (CD) (CE) (CF) (CG) (CH) (CI) (CJ) (CK) (CL) (CM) (CN) (CO) (CP) (CQ) (CR) (CS) (CT) (CU) (CV) (CW) (CX) (CY) (CZ) (DA) (DB) (DC) (DD) (DE) (DF) (DG) (DH) (DI) (DJ) (DK) (DL) (DM) (DN) (DO) (DP) (DQ) (DR) (DS) (DT) (DU) (DV) (DW) (DX) (DY) (DZ) (EA) (EB) (EC) (ED) (EE) (EF) (EG) (EH) (EI) (EJ) (EK) (EL) (EM) (EN) (EO) (EP) (EQ) (ER) (ES) (ET) (EU) (EV) (EW) (EX) (EY) (EZ) (FA) (FB) (FC) (FD) (FE) (FF) (FG) (FH) (FI) (FJ) (FK) (FL) (FM) (FN) (FO) (FP) (FQ) (FR) (FS) (FT) (FU) (FV) (FW) (FX) (FY) (FZ) (GA) (GB) (GC) (GD) (GE) (GF) (GG) (GH) (GI) (GJ) (GK) (GL) (GM) (GN) (GO) (GP) (GQ) (GR) (GS) (GT) (GU) (GV) (GW) (GX) (GY) (GZ) (HA) (HB) (HC) (HD) (HE) (HF) (HG) (HH) (HI) (HJ) (HK) (HL) (HM) (HN) (HO) (HP) (HQ) (HR) (HS) (HT) (HU) (HV) (HW) (HX) (HY) (HZ) (IA) (IB) (IC) (ID) (IE) (IF) (IG) (IH) (II) (IJ) (IK) (IL) (IM) (IN) (IO) (IP) (IQ) (IR) (IS) (IT) (IU) (IV) (IW) (IX) (IY) (IZ) (JA) (JB) (JC) (JD) (JE) (JF) (JG) (JH) (JI) (JJ) (JK) (JL) (JM) (JN) (JO) (JP) (JQ) (JR) (JS) (JT) (JU) (JV) (JW) (JX) (JY) (JZ) (KA) (KB) (KC) (KD) (KE) (KF) (KG) (KH) (KI) (KJ) (KK) (KL) (KM) (KN) (KO) (KP) (KQ) (KR) (KS) (KT) (KU) (KV) (KW) (KX) (KY) (KZ) (LA) (LB) (LC) (LD) (LE) (LF) (LG) (LH) (LI) (LJ) (LK) (LL) (LM) (LN) (LO) (LP) (LQ) (LR) (LS) (LT) (LU) (LV) (LW) (LX) (LY) (LZ) (MA) (MB) (MC) (MD) (ME) (MF) (MG) (MH) (MI) (MJ) (MK) (ML) (MN) (MO) (MP) (MQ) (MR) (MS) (MT) (MU) (MV) (MW) (MX) (MY) (MZ) (NA) (NB) (NC) (ND) (NE) (NF) (NG) (NH) (NI) (NJ) (NK) (NL) (NM) (NO) (NP) (NQ) (NR) (NS) (NT) (NU) (NV) (NW) (NX) (NY) (NZ) (OA) (OB) (OC) (OD) (OE) (OF) (OG) (OH) (OI) (OJ) (OK) (OL) (OM) (ON) (OO) (OP) (OQ) (OR) (OS) (OT) (OU) (OV) (OW) (OX) (OY) (OZ) (PA) (PB) (PC) (PD) (PE) (PF) (PG) (PH) (PI) (PJ) (PK) (PL) (PM) (PN) (PO) (PP) (PQ) (PR) (PS) (PT) (PU) (PV) (PW) (PX) (PY) (PZ) (QA) (QB) (QC) (QD) (QE) (QF) (QG) (QH) (QI) (QJ) (QK) (QL) (QM) (QN) (QO) (QP) (QQ) (QR) (QS) (QT) (QU) (QV) (QW) (QX) (QY) (QZ) (RA) (RB) (RC) (RD) (RE) (RF) (RG) (RH) (RI) (RJ) (RK) (RL) (RM) (RN) (RO) (RP) (RQ) (RR) (RS) (RT) (RU) (RV) (RW) (RX) (RY) (RZ) (SA) (SB) (SC) (SD) (SE) (SF) (SG) (SH) (SI) (SJ) (SK) (SL) (SM) (SN) (SO) (SP) (SQ) (SR) (SS) (ST) (SU) (SV) (SW) (SX) (SY) (SZ) (TA) (TB) (TC) (TD) (TE) (TF) (TG) (TH) (TI) (TJ) (TK) (TL) (TM) (TN) (TO) (TP) (TQ) (TR) (TS) (TT) (TU) (TV) (TW) (TX) (TY) (TZ) (UA) (UB) (UC) (UD) (UE) (UF) (UG) (UH) (UI) (UJ) (UK) (UL) (UM) (UN) (UO) (UP) (UQ) (UR) (US) (UT) (UU) (UV) (UW) (UX) (UY) (UZ) (VA) (VB) (VC) (VD) (VE) (VF) (VG) (VH) (VI) (VJ) (VK) (VL) (VM) (VN) (VO) (VP) (VQ) (VR) (VS) (VT) (VU) (VV) (VW) (VX) (VY) (VZ) (WA) (WB) (WC) (WD) (WE) (WF) (WG) (WH) (WI) (WJ) (WK) (WL) (WM) (WN) (WO) (WP) (WQ) (WR) (WS) (WT) (WU) (WV) (WW) (WX) (WY) (WZ) (XA) (XB) (XC) (XD) (XE) (XF) (XG) (XH) (XI) (XJ) (XK) (XL) (XM) (XN) (XO) (XP) (XQ) (XR) (XS) (XT) (XU) (XV) (XW) (XX) (XY) (XZ) (YA) (YB) (YC) (YD) (YE) (YF) (YG) (YH) (YI) (YJ) (YK) (YL) (YM) (YN) (YO) (YP) (YQ) (YR) (YS) (YT) (YU) (YV) (YW) (YX) (YZ) (ZA) (ZB) (ZC) (ZD) (ZE) (ZF) (ZG) (ZH) (ZI) (ZJ) (ZK) (ZL) (ZM) (ZN) (ZO) (ZP) (ZQ) (ZR) (ZS) (ZT) (ZU) (ZV) (ZW) (ZX) (ZY) (ZZ)

3,20 Euro Nr. 12 Dezember 2008



sportscars

Test, Tuning & Trends. Jeden Monat neu



EXKLUSIV

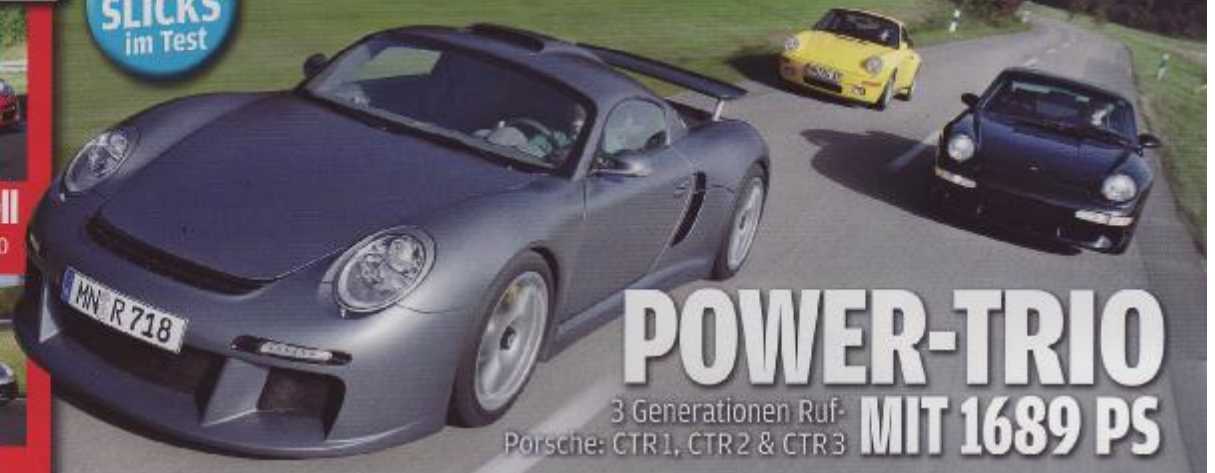
36 NEUE SPORTLER

gefahren, getestet und enttarnt



75 AUTOS IM HEFT

SEMI-SLICKS im Test



POWER-TRIO MIT 1689 PS

3 Generationen Ruf-Porsche: CTR1, CTR2 & CTR3

Nordschleifen-Duell
KTM X-Bow gegen 911 Turbo



Das Prestige-Duell
Swiss-Tuning: M3 gegen 350 Z



Das Cabrio-Duell
G-Power gegen Speedart



Sportler-Quartett
Audi gegen Ford, Mazda & Seat

BRUDERKAMPF

Welcher ist die bessere Wahl?



4 Duelle mit Audi, Mazda, Mercedes & Opel

VORSCHAU ESSEN MOTOR SHOW: GEWINNEN SIE EINEN ALFA MITO

1987 RUF CTR 1



1996 RUF CTR 2

2008 RUF CTR 3





SCHREI WENN DU KANNST

Ob 80er-Jahre, 90er oder 21. Jahrhundert: Ruf rast durch die Dekaden.

Aber Vorsicht: Vollgas in einem der drei überirdisch schnellen CTR-Boliden kann zu Blockaden in Stammhirn und Sprachzentrum führen

■ Mit 58 Jahren steht Alois Ruf noch immer unter Strom – und erfasst Trends rasend schnell. Aktuell baut der Sportwagenhersteller aus dem Allgäu ein Elektroauto. Und macht mit dem eRuf Modell A internationalen Furore. Wer ein Auto mit zero Emission im Programm hat, darf auch eines mit etwas mehr Emission bauen. Und deutlich mehr Emotion.

CTR 3 heißt der neue Supersportler aus einem Haus mit diesbezüglicher Tradition. Allerhöchste Zeit, ein Treffen zu arrangieren. Mit zwei Dampfhammern, die sich zur Ruhe gesetzt zu haben schienen – CTR 1 und CTR 2. Beim Anblick des versammelten Trios komme ich mir vor, als würde ich als Sparringpartner für Vitali Klitschko, Mike Tyson und Muhammad Ali fungieren – gleichzeitig. Es ist keine Frage, dass mich ein verheerender Schwinger trifft. Die Frage ist nur, von wem die Faust stammt.

Das älteste Mitglied der Brutalo-Gang heißt CTR 1. Der steht da, als könne er kein Wässerchen trüben: gelb, schmal, klein. Unbeleckt trauen ihm zu, bei einer Oldtimer-Rallye im vorderen Mittelfeld zu landen. Oder auf kurvigen Landstraßen an einem Golf GTI dranzubleiben. Die 469 PS erahnt nur, wer um die tiefere Bedeutung des Namens „Yellow Bird“ weiß. Diesen längst sagenumwobenen Namen verpasste dem Ruf-Porsche ein britischer Journalist.

Ruf reizte die Maschine des damaligen 911 Turbo nicht nur aufs Äußerste aus, sondern verpflanzte sie zudem in die schmale Karosserie des 911 Carrera. Deren hintere Radhäuser weitete er um je 25 Millimeter.

Was das Gewicht betrifft, setzte Ruf eine Radikaldiät durch – und räumte den Innen-

raum konsequent aus. Die Standheizung stellt weniger ein Bekenntnis zur Bequemlichkeit dar als vielmehr ein probates Mittel, um Wärme abzuführen. Fronthaube, vordere Kotflügel und Türen bestehen aus Aluminium. Unterm Strich wog der CTR 1 185 Kilogramm weniger als ein Serien-911-Turbo.

Ein erstes Kennenlernen mit der Legende verläuft ernüchternd: Die Türen sind dünn, die Sitze eng, das Lenkrad wirkt zerbrechlich. Die Sonnenblende lässt sich wegen des Verlaufs der verflochtenen Überrollbügel nicht hochklappen. Aufgrund der Käfigstreben erfordert auch die Betätigung der Fensterkurbeln spitze Finger. Die Pedalwege von Kupplung und Bremse fallen irrwitzig lang aus, der erste Gang findet sich links unten. Mit dem dünnen Schaltstock lassen sich immerhin fünf Gänge anwählen – ab 1989 sogar sechs. Porsche selbst bot den Turbo damals serienmäßig mit vier Gängen an.

Trotzdem macht dieser Wagen einen Heidenspaß – oder gerade deswegen: Sind Autos, die den Fahrer zur Arbeit zwingen, inzwischen doch rar geworden. Die Schufterei lohnt sich. Der Pilot fragt sich fassungslos: Wie kann etwas, das so alt ist, so schnell sein? Die Explosivität, mit der sich der CTR 1 projektilegleich nach vorn zoomt, verdient die Bezeichnung „sensationell“. Jeder Kilometer Gerade schrumpft zu gefühlten Metern, jede am Horizont auftauchende Kurve naht im Zeitraffer. Dann heißt es, vorsichtig zu sein: Hat der CTR 1 doch nicht nur kein ESP, er hat auch kein ABS. Dafür aber ein Heck, das beim Anbremsen aus hohen Geschwindigkeiten bedrohlich leicht wird. Und ein klaffendes Turboloch, das bei jedem Gasstoß einkalkuliert sein will. Die 1987 ▶


1987 RUF CTR 1

Luftgekühlt und ungetrückt: Dieses rustikale Stück Technik leistet kaum Vorstellbares. Geballte 469 PS sind auch im Jahre 2008 noch eine Ansage



Schluss mit lustig: Die Schraubstock-Sitze packen unbarmherzig zu. Zunehmend heiter: Der Ladedruck wird per Dampftrad reguliert - bis maximal 1,1 Bar



Klein und zierlich: Wer kann sich heute noch vorstellen, damit 342 km/h zu fahren?

gefahrene Höchstgeschwindigkeit erscheint vor diesem Hintergrund noch viel unglaublicher: 342 km/h flog der Highspeed-Vogel in Nardo. Ein sensationeller Wert – und eine Geschwindigkeitsregion, die noch heute für 99,9 Prozent aller Serienfahrzeuge in weiter Ferne liegt. In die Kategorie Serienfahrzeug fällt übrigens auch der CTR 1 – obwohl nur 29 Stück gebaut wurden. Hat Ruf doch bereits seit 1981 Herstel-

lerstatus. Den Begriff „Tuner“ meidet er seitdem wie der Teufel das Weihwasser.

Reifenfrage: Keiner durfte so schnell, wie der CTR 1 konnte

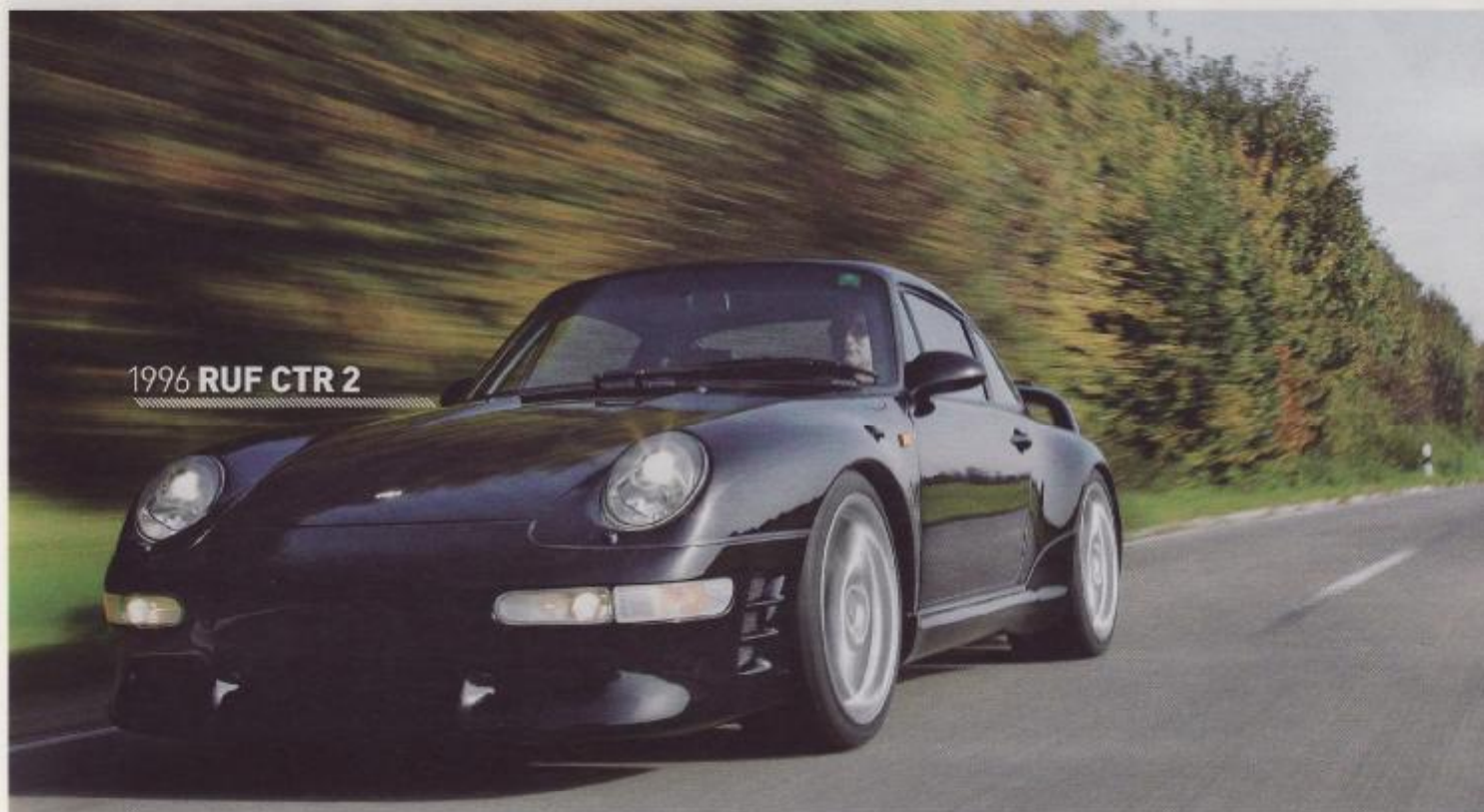
Dass der CTR1 seinerzeit alle Konventionen sprengte, belegt die Tatsache, dass damals kein Reifen

mit der nötigen Tempofreigabe existierte – abgesehen von exotisch dimensionierten Sonderanfertigungen für den Ferrari F40. Gemeinsam mit Dunlop entwickelte der Kleinserienhersteller deshalb den schon lange nicht mehr erhältlichen „Denloc“-Pneu.

Auch standfeste Stopper waren schwer zu finden: Ruf installierte schließlich eine Bremse aus der Rennsportserie Gruppe C. Das C in

der Typenbezeichnung CTR wäre also mit Inhalt gefüllt. T steht für Turbo, R für Ruf – fertig.

Der CTR 2 kommt auf den ersten Blick deutlich dezenter daher. Was natürlich auch an seinem unauffälligeren Schwarz liegt. So trägt der monströse Heckflügel nicht zu dick auf. Der fällt nicht etwa deshalb so riesig aus, weil Alois Ruf 1996 seine Vorliebe für monströse Anbauteile entdeckte. Sondern weil der Spoiler



1996 RUF CTR 2

Nicht zu dick aufgetragen: Nur Cracks erkennen die Ruf-Front auf Anhieb – an den drei Kühllufteinlässen und den seitlichen Entlüftungskiem



Visionär: Mit dem mittigen Doppelauspuff war Ruf seiner Zeit voraus. Ungewohnt wohnlich: Interieur und Sitze fallen deutlich luxuriöser aus als beim Vorgänger



Fast die Wahrheit: Der 360-km/h-Tacho übertreibt kaum – der CTR 2 rennt echte 340 km/h Spitze

in seinem Innern die Versorgungskanäle für beiden Ladeluftkühler beherbergt. Als einziger CTR besitzt er nämlich keine seitlichen Lufteinlässe.

Die Grundkonzeption ähnelt der des Vorgängers jedoch frappierend:

■ Auch der CTR 2 basiert auf einem 911 Carrera (nur auf Kundenwunsch fand die breite Turbo-Karosserie Verwendung – wie bei unserem Fotofahrzeug).

■ Auch er lebt auf – für damalige Verhältnisse – großem Fuß. Seine Magnesiumräder messen 19 Zoll.

Nach Art des Hauses: Auch der CTR 2 hat keine Regenrinnen

■ Auch er baut auf dem Turbo-Motor auf und leistet dank zweier KKK-Lader gewaltige 520 PS.

■ Auch er verfügt über keinerlei Regenrinnen.

■ Auch ihn gab es nur in homöopathischen Dosen – 30 Stück fanden den Weg zum Kunden.

■ Auch ihn stabilisiert ein Überrollkäfig. Den Ruf jedoch derart gekonnt mit den Dachsäulen verschmolz, dass er die Insassen nicht stört – falls er ihnen je auffällt.

Dieses Detail steht stellvertretend für den Reifeprozess, der das kom-

plette Fahrzeug durchzieht. Sollte der CTR 1 vor allem schnell sein, musste der CTR 2 mehr darstellen: ein Fahrzeug, das den Ansprüchen aller genügt – Rennsportlern, Autobahnheizern, Rückengeschädigten, Hausfrauen.

Diese Anforderungen meistert der CTR 2 mit Bravour. Dem Fahrer hingegen kommt das Ganze deutlich gefilterter vor als beim rabiaten Vorgänger. Und weniger rasant. ▶



2008 RUF CTR 3

Ganz oder gar nicht: Dem CTR 3 spendiert Ruf erstmals ein völlig eigenständiges Cockpit mit riesigem Drehzahlmesser und dominantem Schaltknäuf



Ratloser Blick zurück: Nach hinten sieht man eher schlecht, die Rückfahrkamera kommt da recht. Goldene Mitte: zentral platzierter Motor in Carrera-GT-Manier



Kein Wunder: Die 51 Zusatz-PS verpuffen angesichts der 230 Kilogramm Mehrgewicht.

Der CTR 3 übertrifft die 1380 Kilo des CTR 2 um nur 20 Kilogramm, unterscheidet sich ansonsten aber massiv. Blieben CTR 1 und CTR 2 trotz aller Modifikationen der 911er-Grundform treu, sieht der Neue radikal anders aus. Mit dem gewöhnlichen Sportcoupé aus Zuffenhausen hat der mattgraue

Extremist mit Kohlefaserkarosserie deutlich weniger gemein als mit dem Supersportler Carrera GT.

Erstmals mit Mittelmotor: Der CTR 3 betritt Neuland

Abgekupfert hat Ruf jedoch nicht. Schließlich steht das Mittelmotorkonzept bereits seit 2000.

Die Abkehr vom Heckmotor kommt nicht von ungefähr. Das mittig platzierte Herz ermöglicht nicht nur eine optimale Gewichtsverteilung, sondern auch eine andere Formensprache. Anstelle des runden Porsche-Hinterns hat der CTR 3 ein lang gestrecktes Heck mit schroffen Kanten – aerodynamisch deutlich günstiger. Zudem demonstriert Ruf historisches Bewusstsein: Die fließende Dachlinie zitiert das

550 Coupé – einen Porsche-Exoten der 50er-Jahre.

Auf die Front des 911ers greift Ruf hingegen gern zurück. Damit präsentiert er nicht nur ein vertrautes Gesicht, sondern kann auch auf aufwendige Crashtests verzichten. Eine gewaltige Frontschürze mit riesigen Lufteinlässen lässt das Antlitz trotz der Porsche-Kulleraugen bedrohlich wirken. Details wie die Hupengitter neben den Tagfahr-



TECHNISCHE DATEN*	RUF CTR 1	RUF CTR 2	RUF CTR 3
Motor	B6, Biturbo	B6, Biturbo	B6, Biturbo
Einbaulage	hinten längs	hinten längs	mittig längs
Ventile/Nockenwellen	2 pro Zylinder/2	2 pro Zylinder/2	4 pro Zylinder/4
Hubraum	3366 cm ³	3600 cm ³	3746 cm ³
kW (PS) bei 1/min	345 (469)/5950	382 (520)/5800	515 (700)/7000
Literleistung	139 PS/Liter	144 PS/Liter	187 PS/Liter
Nm bei 1/min	553/5100	685/4800	890/4000
Antriebsart	Hinterrad	Hinterrad	Hinterrad
Getriebe	5-Gang manuell	6-Gang manuell	6-Gang sequenziell
Bremsen vorn	330 mm/innenbel./gelocht	360 mm/innenbel./gelocht	380 mm/innenbel./gelocht
Bremsen hinten	330 mm/innenbel./gelocht	360 mm/innenbel./gelocht	380 mm/innenbel./gelocht
Radgröße vorn / hinten	8 x 17 / 10 x 17	8,5 x 19 / 10 x 19	8,5 x 19 / 12,5 x 20
Reifen vorn / hinten	205/50 R 17 / 255/40 R 17	245/35 R 19 / 285/30 R 19	255/35 R 19 / 335/30 R 20
Reifentyp	Michelin Pilot Sport Cup	Michelin Pilot Sport	Michelin Pilot Sport 2
Länge/Breite/Höhe	4251/1652/1270 mm	4290/1735/1275 mm	4445/1944/1200 mm
Radstand	2272 mm	2272 mm	2625 mm
Leergewicht/Zuladung	1150 kg/380 kg	1380 kg/455 kg	1400 kg/225 kg
Leistungsgewicht	2,5 kg/PS	2,7 kg/PS	2,0 kg/PS
Tankvolumen	105 l	74 l	90 l
Beschleunigung von 0-100 km/h	4,8 s	3,6 s	3,2 s
Beschleunigung von 0-200 km/h	11,3	11,4 s	9,6 s
Höchstgeschwindigkeit	342 km/h	340 km/h	375 km/h
Serienfahrzeug ohne Extras	288 000 Mark	425 500 Mark	420 000 Euro

*Herstellerangaben

lichtern schlagen ein weiteres Mal die Brücke zur Ahnengalerie.

Ab der A-Säule geht der Vorderwagen in einen eigenentwickelten Rohrrahmen über. Er umschließt einen büffelgleichen Motor. Dieser basiert in seinen Grundzügen – Boxerform und Biturbo – natürlich auf einem Zuffenhausener Aggregat.

Die Maschine des Ruf RT12 wurde für den CTR 3 ein weiteres Mal optimiert und leistungssteigert.

Sie baut auf dem 911 Turbo, Modell 996, auf. Um gesunde 700 PS zu erzielen, war kein Weg zu weit: Ruf

Turbo und Ruf: eine Kombination, die sich bewährt hat

bearbeitet, tauscht aus, verbessert – Kurbelwelle, Pleuel, Lader, Kolben und vieles mehr. Auch modifiziert

kommt der Motor ohne die angesagten VTG-Lader aus.

Dementsprechend ehrlich und unverblümt fährt sich der CTR 3: Schizophrene Piloten erfreut die Möglichkeit – abhängig vom Drehzahlniveau – in zwei Welten zu leben. In der einen passiert nicht allzu viel, in der anderen ist die Hölle los. Zwischen 3000 und 4000 Umdrehungen setzt der Schub ein – plötzlich, direkt, unvermittelt. Es ist

ein Riesenspektakel, den CTR 3 in Aktion zu erleben: tobend, tosend, Wastegate-zischelnd.

So sehr der Motor auch begeistert: Nicht er macht einen Ritt im CTR 3 unvergesslich. Enorm viel Dampf haben schließlich auch andere zu bieten – ob Enzo, Koenigsegg oder Pagani.

Das Getriebe markiert den Unterschied. Ruf gelingt tatsächlich das Husarenstück, einen Mittelweg ▶



Redakteur **Ben Arnold**: „Der Ruf CTR 3 ist über-ragend, der CTR 2 überzeugend und der biestige CTR 1 schlicht und ergreifend furchteinflößend schnell – auch nach heutigen Maßstäben.“

Alois Ruf hat gut lachen: Der 58-Jährige wird 2008 rund 35 Komplettfahrzeuge und 120 Umbauten verkaufen. 1977 präsentierte er den ersten optimierten Porsche - den Ruf Turbo mit 303 PS auf 911er-Basis. Das wichtigste Fahrzeug in der Historie stellt jedoch der CTR 1 „Yellow Bird“ dar: „Der elementare Grundstein für unseren internationalen Erfolg“, erinnert sich der Chef. Jüngster Meilenstein: die Fertigungsstätte in Bahrain


1987 RUF CTR 1

1996 RUF CTR 2


Bad im Blättermeer: Ein lauer Herbsttag ist wie geschaffen für eine Ausfahrt mit dem Trio. Auf Laub in der Kurve können wir allerdings verzichten

zu finden zwischen antiquiert wirkendem manuellem Getriebe und seelenloser sequenzieller Schaltung, deren Betätigung an Playstation-Gedaddel erinnert.

Der CTR 3 hat ein Kupplungspedal. Und einen Schaltknüppel. Den muss der Pilot allerdings nicht mehr mühsam einfädeln, sondern einfach vor- oder zurückbewegen. Um den Gang zu wechseln, bedarf es eines herzhaften Drückens respektive Reißens. Übermäßigen Kraftaufwand muss der Fahrer jedoch nicht investieren. Wer aber nur schüchtern tippt, versumpft gang- und vortriebslos im Niemandsland.

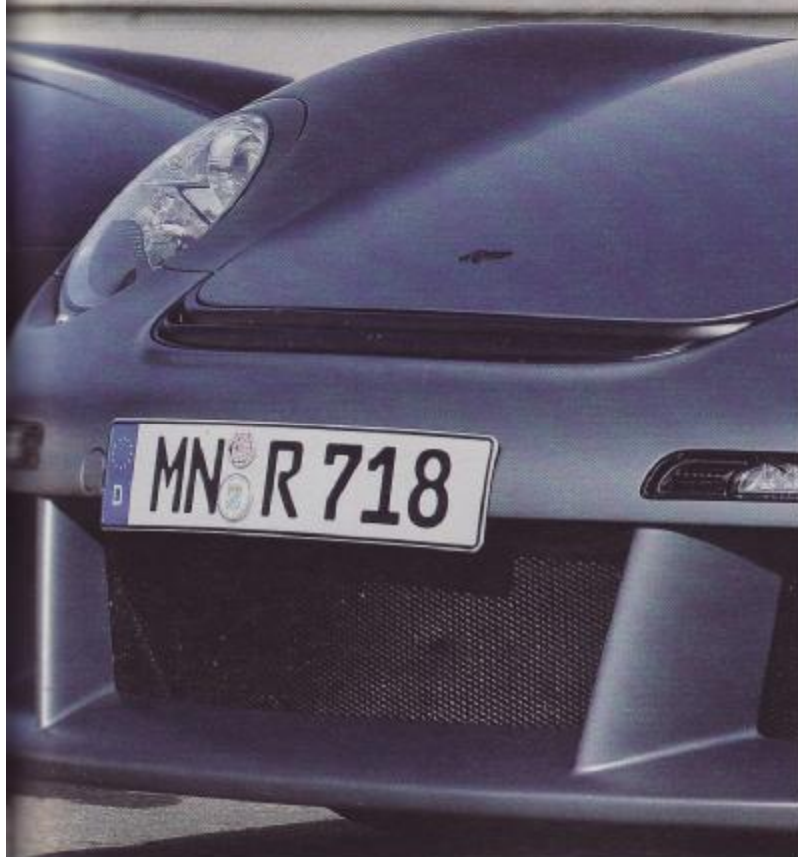
Dieser Akt macht dem Fahrer endlich wieder das eigene Wirken bewusst. Er gibt ihm das Gefühl, aktiv mitzubestimmen, was

passiert und wann es passieren wird. Rück- und Fortschritt gleichermaßen: weg von überzogenem Schaltkomfort, hin zu einem selbstbestimmten Fahren. Alois Ruf, wir preisen dich.

Zieht man das luxuriöse Ambiente und den mühelosen Einstieg in die Bewertung des CTR 3 mit ein, bleibt festzuhalten: Mit dem jüngsten Werk gelingt es Ruf tatsächlich, die Vorzüge von CTR 1 und 2 zu vereinen. Sensationell zügigen Vortrieb paart der Neue mit praktisch allen Annehmlichkeiten, die es braucht, um das Fahrzeug jeden Tag mit Genuss zu bewegen.

Bleibt nur zu hoffen, dass es nicht plötzlich einen Elektromotor bekommt. (ba)

Kontakt: Ruf Automobile, Tel. 082 65-911 911, www.ruf-automobile.de



2008 RUF CTR 3

