





DAS DESIGN-
ZENTRUM STUDIO
TORINO UND PORSCHE-
SPEZIALIST RUF DESTILLIERTEN
AUS DEM CAYMAN DAS RK COUPÉ

Text: Martin Hube Fotos: Willy Bister

DOPPELT GEBRANNT

Viele Köche verderben den Brei, heißt es, doch wenn zwei sich bei der Verwirklichung eines Projektes so einig sind wie das Designbüro Studio Torino um Alfredo Stola und der Porsche-Besessene Alois Ruf, dann kann das Ergebnis dieser Zusammenarbeit nur ein automobiler Leckerbissen werden.

Wie schon beim ersten Projekt der beiden, dem Ruf Spyder auf Basis des Porsche Boxster, bewiesen die italienischen Designer auch bei der Neuinterpretation des Themas Cayman hohe Kreativität. Es galt, den kleinen Porsche aus dem Schatten des Elfers zu holen, ihm mehr Eigenständigkeit und somit Charakter zu verpassen. Denn eigentlich geriet der Cayman zu konservativ – die Ähnlichkeit zur Ikone 911 ist einfach zu groß. Und um keine Rivalitäten aufkommen zu lassen, darf das serienmäßige Mittelmotor-Sportgerät in keinem Fall eine bessere Performance zeigen als der Carrera. Nur so sind die maximal 3,4 Liter Hubraum und die Beschränkung auf 295 PS zu erklären. Das Potenzial dieses Mittelmotor-Porsche sei aber keinesfalls zu unterschätzen, betont Alois Ruf. Der Allgäuer Fahrzeughersteller sieht deshalb auch keinen Grund für Beschränkungen und den neuen, selbstentwickelten 3,8-Liter-Kompressormotor als ideale Antriebsquelle, den nur 1365 Kilogramm schweren Sportler standesgemäß zu befeuern.

Die Optik des Ruf RK Coupé wirkt schon auf den ersten Blick harmonisch. Studio Torino beweist Stilsicherheit bei der Komposition alter und neuer Porsche-Themen. So finden sich am

»Mit 440 PS Leistung spielt das Ruf RK Coupé in einer anderen Liga und misst sich mit einem Lamborghini Gallardo«

Stilsicher: Die Seitenansicht des RK Coupé erinnert an den Carrera GT und den 904 aus den 60ern



Bequem: Die leichten, mit Leder bezogenen Karbon-Sitze bieten hervorragenden Seitenhalt

Standfest: Sechskolben-Brembo-Sättel wirken auf gelochte 350-Millimeter-Bremsscheiben





Nicht übermäßig hart: Die Fahrwerksabstimmung des RUF RK Coupé bietet guten Langstreckenkomfort

RK sowohl Elemente des aktuellen Carrera GT als auch der Rennlegende der 60er, des 904. Auch er besitzt nur eine kleine, steile, dicht hinter den Sitzen stehende Heckscheibe und weit nach hinten auslaufende Dachsäulen. Die Komposition von Alfredo Stola verzichtet auf hintere Seitenscheiben ebenso wie auf eine große Glas-Heckscheibe. Weitere auffällige Details sind die massiven Doppeldrohre der Sportabgasanlage sowie der Verzicht auf Türgriffe. Der elektrische Türöffner unterhalb der Außenspiegel ist allerdings ein Detail, das aus zulassungsrechtlichen Gründen nur dem Prototypen vorbehalten bleiben wird.

Allen RK Coupé gemein ist das RUF-Kompressortriebwerk mit 440 PS. Nur auf ausdrücklichen Wunsch gibt es auch einen 3,8-Liter-Saugmotor mit 355 PS, dann entfällt allerdings nicht nur das K in der Modellbezeichnung, sondern auch der nachdrückliche Beschleunigungs-Schub des roten Flachmanns. Für RUF hatte aber zunächst das Problem, den deutlich höher bauenden Motor in der Mitte des Coupés unterzubringen. Eine geänderte Aufhängung, die den 3,8-Liter um die entscheidenden Zentimeter tieferlegt, löste das Dilemma. Alles muss auf engstem Raum Platz finden; deshalb gibt es ein spezielles Ansauggeweih mit integrierten, wassergekühlten Ladeluftkühlern. Direkt auf dem Motor sitzt der von RUF angepasste Kompressor. Es

ist ein Radialverdichter, der vom Riemen der Nebennaggregate mit angetrieben wird und für 0,6 bar Ladedruck sorgt. Eine durch stärkere Kopfdichtungen geringfügig abgesenkte Verdichtung (10,0 zu 1) sowie eine neu abgestimmte Motorelektronik sorgen nicht nur für eine äußerst geschmeidige, sondern vor allem sehr nachdrückliche Kraftentfaltung. Die angegebenen 13,0 Sekunden für den Sprint von null auf 200 km/h scheinen glaubhaft – ein Lamborghini Gallardo benötigt dafür 13,2 Sekunden.

Doch wesentlich begeisternder als 304 km/h Spitzentempo und die reine Beschleunigung ist die Fahrt über kurvige Landstraßen. Bissig reagiert das Triebwerk auf kleinste Gasstöße und beeindruckt sowohl mit Durchzugskraft als auch Drehfreude. Die zwar mitteilsame, aber nicht zu harte Fahrwerksabstimmung vermittelt viel Vertrauen und verleitet dazu, das teure und seltene RK Coupé ans Limit zu treiben. Der Grenzbereich ist zumindest bei ausgeschaltetem PSM schmal. Aber eben diese Herausforderung macht ja gerade den Reiz aus – auch wenn nur 49 Stück des 190 000 Euro teuren RK Coupé gebaut werden. ■

»Bis auf den vorderen linken Kotflügel wurde jedes Blechteil verändert. Aus Kunststoff besteht nur die neu gestaltete Heckklappe«

TECHNIK

RUF RK COUPÉ

ECKDATEN

Motor	6-Zyl.-Boxer, 4-Vent., Kompressor
Hubraum	3824 cm ³
Leistung	324 kW / 440 PS bei 7000 min
Drehmoment	470 Nm bei 5500 min
Getriebe	6-Gang, manuell
Antrieb	Hinterrad
Fahrwerk	v.: McPherson-Federbeine, Querlenker, Stabilisator; h.: McPherson-Federbeine, Querlenker, Längslenker, Stabilisator; PSM (ESP)
Bremsen	v.: innenbelüftete Scheiben h.: innenbelüftete Scheiben
Bereifung	v.: 235/35 ZR 19 h.: 265/35 ZR 19
Felgen	v.: 8,5 x 19 / h.: 10 x 19
Länge / Breite / Höhe	4329 / 1801 / 1250 mm
Radstand	2415 mm
Leergewicht	1365 kg
Kofferraumvolumen	335 l
Abgasnorm	EU 4
Versicherungs-Typklassen	k.A.

FAHRLEISTUNGEN¹

0-100 km/h	4,3 s
Höchstgeschwindigkeit	304 km/h
Verbrauch	16,8 lSP / 100 km

KOSTEN

Grundpreis	190 000 Euro
------------	--------------

¹ Werksangaben