

Ein Ruf wie Donnerhall

Porsches Superlativ heißt Ruf Rt12 / Eines der schnellsten für die Straße zugelassenen Fahrzeuge überhaupt / Von Gerd Gregor Feth

„Das Zündschloß ist links“, sagt Alois Ruf augenzwinkernd, als er den Schlüssel zum Testwagen vom Typ Rt12 reicht. Diese Eigentümlichkeit ist nicht die einzige Gemeinsamkeit mit einem Porsche. Der orangerote Sportwagen ist auf den ersten Blick ein 911er, erst auf den zweiten ein Ruf Rt12. Nicht nur, weil überall dort, wo an einem solchen Auto gern Porsches Wappen oder Schriftzug prangt, ein ungewöhnliches schwarzes Signet ist: „Ruf“ steht auf dem Kofferraumdeckel, den roten Bremsätteln, der verchromten Einstiegsleiste, dem Rückspiegel, der gepolsterten Lenkradnabe, inmitten des Tourenzählers. Es sind dezente Hinweise, weil das Ruf-typische unsichtbar ist.

Ruf kann man spüren, wenn man am Volant sitzt und einem das straffe Fahrwerk jede kleine Unebenheit mitteilt, die Bodenwelle nicht einfach schluckt, sondern die Wirbelsäule etwas staucht. Der Lohn dieser Pein ist ein Wagen, der einen über den Untergrund nicht im Unklaren läßt und der jedem Lenkeinschlag willig folgt. Den Rt12 dürstet nach kurvigen Land-

straßen, er gehorcht seinem Fahrer wie ein Dressurpferd seinem Reiter.

Wird das Gaspedal etwas leidenschaftlicher betätigt, startet der Ruf seinen Turbo-Antritt, der seine frühere Unart, dabei mit dem Heck einzutauchen und die Vorderachse bedrohlich zu erleichtern, ganz abgelegt hat. Er liegt wie ein Brett, und es macht etwas Mühe, die sechs Gänge schnell genug zu wechseln, damit der Zeiger im Drehzahlmesser nicht zu weit unterwegs ist. Denn zwischen null und 100 km/h sollen nur 3,7 Sekunden sein. Bei 7200/min ist die Höchstdrehzahl erreicht, dann greift der Begrenzer sanft ein, um Unheil im Maschinenraum vorzubeugen.

„Ein Ruf fährt sich so wie früher einmal alle Porsches“, wissen wir von Oliver Porsche, als er noch nicht im Aufsichtsrat der Porsche AG saß und seine Fahrzeuge gewöhnlich bei Ruf entsprechend umbauen ließ. Schon seit den frühen achtziger Jahren gilt unter Kennern ein Ruf als so etwas wie ein Über-Porsche – für Menschen gemacht, die grundsätzlich immer mehr wollen: Leistung, Kraft, Geschwindigkeit,

noch steifere Karosserie. Bereits dürre Daten von Rufs jüngstem Sproß beflügeln die Phantasie: Leistung 478 kW (650 PS), Drehmoment 870 Newtonmeter. Die schärfste Ruf-Version Rt12 bietet fast 200 PS mehr als der ganz neue Serien-Turbo und schickt rund 250 Nm mehr Kraft zu den Rädern als der Porsche.

Angesichts dessen ist bei einem Automobilisten schnell die Illusion von mehr als 350 km/h im Kopf, die aber zur Verwirklichung Verkehrsverhältnisse erfordert, die es in der realen Welt einfach nicht gibt. Selbst auf Rennstrecken ist immer seltener eine extra lange Gerade für diese Höchstgeschwindigkeit zu finden. Aber wie jeder Porsche ist auch jeder Ruf auch dafür gemacht, „schnell ums Eck“ zu kommen, wie Ferry Porsche sagte. Die Rennmaschine findet problemlos durchs Verkehrsgewühl und gibt einem die kühle Souveränität, jedem und allen davonfahren zu können.

Ruf tarnt seine Renntechnik. Die Schaltung hat so kurze Wege wie sonst nur Porsches GT-Autos, was es manchmal an der Ampel etwas schwerer macht, in die richti-

gen Zahnräder zu finden. Der Überrollbügel, der die Karosserie zusätzlich versteift, ist so geschickt mit Alcantara verkleidet, daß man ihn gar nicht wahrnimmt. Das Sportfahrwerk läßt sich hydraulisch um 50 Millimeter anheben, damit einen in der Tiefgarageneinfahrt nicht unangenehme Geräusche begleiten von der tiefen Frontschürze auf rauhem Betonboden.

Als Basis benutzt Ruf für sein Spitzenmodell Rt12 den aktuellen Carrera S 911 (1997), bestückt den 3,8-Liter-Boxermotor mit zwei KKK-Turboladern, die ihn mit einem Druck von bis zu 1,2 bar Verbrennungsluft beatmen. Ruf kitzelt die gegenüber dem Serien-Turbo deutlich höhere Leistung mit einer eigenen Motorsteuerung, höheren Ladedrücken und einer um rund 500 Umdrehungen höheren Drehzahl aus dem Triebwerk. Viel größer ist auch die Bremsanlage – Bremsscheiben aus Stahl mit vorn 380 Millimeter, hinten 330 Millimeter Durchmesser – ausgelegt, die mit den Geschwindigkeiten problemlos zurechtkommt. Unser Testwagen hatte neben einem Allradantrieb noch allerlei Extras an Bord, so daß sich sein Preis auf mehr als 250 000 Euro (ohne Mehrwertsteuer) addierte. Damit dürfte dieser Ruf nicht nur der schnellste, sondern auch der teuerste Porsche 911 sein.

Alois Ruf ist stolz darauf, daß er seit 1975 rund 500 Ruf-Porsches verkauft hat und vom Verband der Automobilindustrie als vollwertiger Hersteller geführt wird. Die Rufs werden im kleinen bayerisch-schwäbischen Pfaffenhausen aus handelsüblichen Porsches komplett neu aufgebaut. Eigenartigerweise tauchen sie vor allem im Ausland auf, wo strengere Geschwindigkeitsbegrenzungen gelten. Von den dieses Jahr vielleicht 25 verkauften Rt12 bleiben nur wenige in Deutschland. In Amerika, im Mittleren und Fernen Osten sitzen die eingeschworenen Fans. Um die östliche Hemisphäre besser zu versorgen, entsteht derzeit neben dem Rennkurs von Bahrein das zweite Ruf-Werk, wo von Ende 2007 an etwa 40 Leute jedes Jahr 20 bis 30 Fahrzeuge zusammenschrauben sollen. GERD GREGOR FETH



Foto Hersteller

Porsche Plus: Wenn sich die Mannen von Ruf einen handelsüblichen Porsche Carrera S 911 vornehmen, ist noch eine Steigerung drin. Ruf Rt12 heißt das Spitzenmodell aus dem kleinen bayerisch-schwäbischen Ort Pfaffenhausen.