

2017 RUF CTR: Eine neue Generation debütiert in Genf

- o erster RUF-Sportwagen, der komplett von RUF konstruiert und gefertigt wird
- o erstes Kohlefaser-Monocoque für das RUF-Heckmotor-Konzept
- o Biturbo-Boxermotor mit 3,6 Liter Hubraum
- o 522 kW Leistung (710 PS) und 880 Nm (649 lb-ft) maximales Drehmoment
- o Hinterradantrieb über Heckmotor und Sechsgang-Schaltgetriebe
- o Höchstgeschwindigkeit über 360 km/h
- o Beschleunigung 0-100 km/h besser als 3,5 Sekunden (0-200 km/h besser als 9 Sekunden)

Genf, Schweiz, 7. März 2017

Die weltbekannte und für ihre überragenden technischen Lösungen immer wieder gefeierte RUF Sportwagenmanufaktur stellt auf dem 87. Genfer Autosalon das erste Mitglied einer von Grund auf neu konzipierten High-tech-Generation vor: den RUF CTR 2017. Erstmals basiert der überlegene Zweisitzer auf einem komplett bei RUF entworfenen und gefertigten Kohlefaser-Monocoque; sein Typenkürzel CTR erinnert dabei an den legendären “Yellow Bird”, das erste RUF Biturbo-Coupé, das vor 30 Jahren die Welt der Supersportwagen in staunende Begeisterung versetzte.

“Über das Konzept für den 2017 CTR habe ich wirklich eine lange, lange Zeit nachgedacht”, erinnert sich Alois Ruf, Präsident und Inhaber der RUF Automobile GmbH. “Das erste komplett von uns erdachte und gefertigte Automobil markiert ja einen ganz besonderen Abschnitt in unserer Firmengeschichte. Seine Präsentation zum 30. Geburtstag des gefeierten Yellow Bird ist da der genau passende Moment.”

Neues Kapitel in unserer Geschichte von David und Goliath

Die vierte Generation von Supersportwagen aus dem Hause RUF ist eine Hommage an den Yellow Bird, den RUF CTR von 1987. In Form und Leistung, in technischer Superiorität und perfekter Funktion folgt er dem Ideal des ersten CTR ohne Bruch oder Fuge. Das phänomenale Leistungsgewicht von nur 1,6 Kilogramm pro PS (3,7 lbs pro PS), das erste maßgefertigte Carbon-Monocoque für unser ausgereiftes Heckmotor-Konzept und der scheinbar unbegrenzt Leistung produzierende Sechszylinder sind die Hauptkomponenten, die den CTR 2017 in ein konkurrenzlos strahlendes Schmuckstück automobiler Handwerkskunst verwandeln.

Das Design des CTR 2017 folgt den Leitlinien, die einst der erste Yellow Bird vorgegeben hat: kompromißlose aerodynamische Effizienz durch die Entwicklung der Form im Windkanal. Die strömungsgünstige Silhouette, der schmale und wie unter den Fahrtwind geduckte Karosseriekörper, die hinteren Lufteinlässe und selbst die Instrumentierung sind eine grandiose Reflektion des ersten Entwurfs. Mit einem Unterschied: Die windschlüpfige Karosserie des CTR 2017 besteht weder aus Stahlblech noch aus Aluminium, sondern aus dem Formel-1-Werkstoff Kohlefaser.

Der Fußabdruck des CTR 2017 entspricht dem Hochleistungskonzept: Geschmiedete Aluminium-Felgen im 19-Zoll-Format tragen auf den Vorderrädern Reifen der Dimension 245/35 ZR 19 und auf der Antriebsachse 305/30 ZR 19.

Kraftvoll, bewährt, aber durch und durch auf der Höhe der Zeit

Die technische Vollendung des CTR 2017 zeigt sich bereits in der Carbonfiber-Karosserie. Zum ersten Mal ist auch das tragende Chassiselement darunter ein vollständig bei RUF entwickeltes und gefertigtes Kohlefaser-Monocoque. Achsträger und Crash-Struktur des Vorderwagens bestehen dazu aus hochfesten Stahlrohren, die wie auch der integrierte Sicherheitskäfig des CTR 2017 die Insassen durch ihre extrem stabile Struktur optimal schützen. Eine ähnliche Konstruktion aus Stahlrohren und aus dem Vollen gefrästen Leichtmetall-Trägern nimmt im Heck den Antriebsstrang auf. Die hohen Sicherheitsreserven des Supersportlers gehen durch das bei RUF über Jahrzehnte gewachsene Knowhow nicht einher mit zusätzlichem Gewicht: Der CTR 2017 wiegt trocken nur 1200 Kilogramm.

Wie bei den meisten der edlen RUF-Coupés kommt auch im CTR 2017 das Heckmotor-Konzept zum Tragen. Der flache Sechszylinder-Boxermotor mit seinen 3,6 Litern Hubraum entspricht einer direkten Weiterentwicklung des Power-Pakets im Heck des Yellow Bird. So setzt Ruf auch im neuen CTR eine aus dem Rennsport stammende Trockensumpf-Schmierung ein, die durch ihren hohen Durchsatz selbst unter den brutalen Fliehkräften in sehr schnellen, langen Kurven alle bewegten Teile im Motor nicht nur optimal versorgt. Die Nennleistung dieses Kraftpakets liegt bei 6750/min bei 522 kW (710 PS); das maximale Drehmoment fällt bereits bei 2750/min an und beträgt nicht weniger als 880 Nm (649 lb-ft).

Der für einen Sportmotor beispielhaft weite Bereich zwischen Drehmoment-Spitze und Höchstleistung verspricht eine neue Qualität der Fahrbarkeit dieses Super-Aggregats gerade auch im normalen Straßeneinsatz. Aus dem Stand liegen n weniger als 3,5 Sekunden bereits 100 km/h an; die 200-km/h-Marge wird in weniger als 9 Sekunden erreicht. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt mehr als 360 km/h.

Die Vorbild-Funktion des Yellow Bird überträgt sich auch auf das Getriebe: Es wurde bei RUF komplett neu entwickelt und verfügt über sechs Gänge, die per Hand geschaltet werden. Für uns bei RUF resultiert daraus die stimmigste Art, den neuen CTR hinter dem Lenkrad zu genießen. Der Achsantrieb erfolgt über ein Sperr-Differential.

“Wir haben schon vor fünf Jahren damit begonnen, die atemberaubende Variante eines analog zu fahrenden Supersportwagens zu entwerfen”, erläutert Estonia Ruf. “Wir reduzierten dazu alle sonst digital gesteuerten Funktionen und kombinierten die faszinierend ursprüngliche, unverfälschte Art des Autofahrens mit einem erstaunlich niedrigen Leistungsgewicht, einem Handschalt-Getriebe und moderner Renn-Technik.”

Dazu verfügt der neue CTR 2017 über ein exzellentes Handling. Das Basis-Layout des Fahrwerks besteht aus Einzelrad-Aufhängungen an jeweils doppelten Querlenkern, kombiniert mit längs auf dem Chassis montierten Feder-Dämpfer-Einheiten, die wie in der Formel 1 über Druckstreben (Pushrods) betätigt werden. Die innenbelüfteten, gelochten Keramik-Bremsscheiben entsprechen in ihrer Dimension den gewaltigen Kräften, die sie zu bändigen

haben: Vorne kommen Sechskolben-Bremszangen und Scheiben mit einem Durchmesser von 380 Millimetern zum Einsatz, hinten Vierkolben-Zangen und 350-mm-Scheiben. Diese Bremsanlage steht für maximale, fadingarme Verzögerungskräfte.

Minimalismus im Interieur als Emblem des analogen Designs

Ein reduziertes Interieur bildet im neuen CTR 2017 den Gegenpol zu den oft überladenen Armaturenrägern im digitalen Zeitalter. Zwei Sitze und ausgesucht qualitätsvolle, aber superleichte Materialien bilden den Kern dieses nahezu unglaublichen Statements zum analogen Fahrvergnügen. Die Alcantara-Bezüge versprechen nicht nur ästhetischen Genuss, sondern auch geringes Gewicht. Sie bilden in Kombination mit den Cockpit-Materialien Leder und Kohlefaser eine wunderbare Balance zwischen zeitgemäßer Technik und emotionaler Retro-Perspektive. Die Sitze bestehen ebenfalls aus einem Kohlefaser-Verbundwerkstoff, die gelochten Pedale aus Leichtmetall. Das Dreispeichen-Lenkrad ist ein weiteres Element, das den neuen CTR mit der Rennsport-Geschichte verbindet, ebenso die analogen Zifferblätter der Instrumente mit ihren grün schimmernden Zahlen.

Die Serienproduktion des neuen CTR wird 2018 bei RUF in Pfaffenhausen anlaufen. Geplant ist eine limitierte Auflage von 30 Exemplaren, zu denen der hier in Genf erstmals gezeigte Prototyp nicht zählt.

Ein Spitzname wird zur Legende

Der erste RUF CTR debütierte im Jahr 1987. Gebaut für eine konkurrenzlose Höchstgeschwindigkeit, erreichte das 469-PS-Coupé bei Messungen auf der Rekordpiste von Ehra Lessien 339,8 km/h. Dieser Event wurde vom amerikanischen Automagazin Road & Track veranstaltet. Das zweitschnellste Fahrzeug war der neu vorgestellte Porsche 959 mit 317 km/h Höchstgeschwindigkeit. Im leichten Dunst der norddeutschen Tiefebene leuchtete das Gelb des RUF CTR unverwechselbar hervor, und die Redakteure von Road & Track verpaßten dem schmalen Coupé den Spitznamen "Yellow Bird". Was danach geschah, stempelte den Namen RUF als unvergessliche Bestmarke in die Geschichte der Sportwagen. Im Jahr des Rekords erhielt das Unternehmen RUF in den USA die Zulassung der U.S. National Highway Transportation Safety Administration und der Environmental Protection Agency, um dort die eigenen Autos verkaufen und zulassen zu können.

Über die RUF Automobile GmbH: Im Jahr 1939 gründete Alois Ruf senior das erste Unternehmen AUTO RUF als Service-Betrieb für alle Marken. Auch unter schwierigen wirtschaftlichen Bedingungen wuchs der Betrieb stetig. 1949 ergänzte eine Tankstelle die Firma. 1955 erkannte der Gründer in Deutschland den wachsenden Bedarf für Touristen-Busse und beschloss, sich dieser Herausforderung zu stellen. Aus der Idee erwuchs eine separate, vom ursprünglichen Service-Unternehmen getrennte Gesellschaft. 1963 spezialisierte sich AUTO RUF auf Fahrzeuge des

Herstellers Porsche. Alois Ruf junior übernahm das Unternehmen von seinem Vater 1974 und beschloss, die Verbindung zu Porsche fortzusetzen und auszubauen. Schon ein Jahr später debütierte der erste von RUF modifizierte Porsche. Das Familienunternehmen, seit 2010 auch Servicepartner von Porsche, wird heute von Alois und Estonia Ruf geführt.