CLASSIC DRIVER

Ist dieser ballistische RUF Rturbo der ultimative Porsche 996?

Lead
Fans der 996-Generation des Porsche 911 – das ist heute Euer Glückstag. Denn Andreas Wüest hat gerade diesen unglaublichen RUF Turbo Baujahr 2004 auf dem Classic Driver Markt gelistet. Mit 590 PS und fast allen damals verfügbaren Optionen ausgestattet!

Die Generation „996“ des Porsche 911 stellt – sieht man mal von den anfangs kontrovers diskutierten „Spiegelei“-Scheinwerfern ab – vielleicht den Höhepunkt der gesamten Heckmotor-Sportwagenreihe dar. Auch, weil er der erste Elfer mit wassergekühltem Sechszylinder-Boxer war. Als 996-Einstiegsvarianten bot Porsche den Carrera und den Carrera 4 an. Wer eine Waffe für die Rennstrecke suchte, griff zum GT3 und GT3 RS, als unschlagbare Transkontinental-Crusher standen der Turbo und der GT2 im Programm. Was aber, wenn selbst der GT2 in punkto Leistung oder Seltenheit nicht ganz den Ansprüchen genügte? Nun, dann gab es eigentlich nur noch eine Möglichkeit: ein Anruf bei den Porscheholics von RUF.

Der RUF Rturbo stand an der Spitze der 996er-Hackordnung. Den Turbo betrachteten die bayrischen PS-Magier als eine leere Leinwand, aus der man nochmal mehr Leistung –

und vor allem viel mehr Geschwindigkeit – herausholen konnte. RUF nahm den wassergekühlten 3,6-Liter-Metzger-Sechszylinder und fügte ihm modifizierte KKK-Turbolader, ein angepasstes Motorsteuergerät (ECU) und GT3-Motorlager hinzu. Das war aber nur der Anfang, denn zusätzlich erhielt der Motor des Rturbo einen verbesserten Ventiltrieb und ein optimiertes VarioCam-System.

Der Erstbesitzer dieses bei Andreas Wüest angebotenen Rturbo aus dem Jahr 2004 entschied sich für die „Wide-body“-Version. Um die Zusatzleistung (590 PS statt 450 PS im Serien-Turbo S) gut zu verdauen, spendierten sie dem Motor Titanpleuel, schärfere Nockenwellen und einen Wärmetauscher. Der Rturbo war auch mit Allradantrieb kombinierbar, aber der hier präsentierte Rturbo schickt für den maximalen Wahnsinn alle seine fast 600 Pferde allein auf die Hinterräder.

Natürlich ist bei allen RUF-Kreationen der Motor nur der Anfang – und dieser spezielle Rturbo in Perlweißmetallic profitiert von fast allen damals verfügbaren Optionen. Er fährt auf 18-Zoll-RUF „Modular“-Felgen, verzögert mit den besonders standfesten Keramikbremsen von Porsche (mit gelben Bremssätteln) und hat eine Karosserie mit neu gestaltetem Front- und Heckstoßfänger, aggressiverem Heckspoiler und den für RUF-typischen Lufteinlässen im NACA-Düsen-Stil über den Hinterrädern. Die Türen und die Motorhaube sind aus Kohlefaser, während dort, wo sich im Serienmodell die Rücksitze befinden, die Oberflächen ebenso wie die Streben des Überrollkäfigs mit Alcantara überzogen sind. Die Insassen nehmen auf Rennschalensitzen Platz, und auf den Fahrer warten ein Lenkrad und ein Schaltknüppel mit eingeprägten RUF-Schriftzügen.

Doch wie schlägt sich all diese zusätzliche mechanische Zauberei in der Praxis nieder? Nun, zeitgenössische Tester haben am Steuer der weniger starken Rturbo-Version mit 513 PS auf dem Highspeed-Oval im süditalienischen Nardò unglaubliche 350 km/h auf dem grün-schwarzen Tacho abgelesen.

Beim Rturbo geht es jedoch um viel mehr als um maximalen Speed auf der Geraden. Unterstützt von speziell abgestimmten Bilstein-Dämpfern und einer erheblich verbesserten Torsionssteifigkeit vereint der Rturbo angeblich die „Greatest-Hits“ aus allen 996-Varianten. Er verfügt über die irre Geschwindigkeit des GT2, kombiniert mit dem messerscharfen Handling und dem Appetit auf Kurvenscheitelpunkte des GT3, während er gleichzeitig genügend Komfort bietet, um lange Fahrten und schlechte Fahrbahnen zu einem Kinderspiel zu machen.

Natürlich hatte der RUF-Ansatz, auf zwei Hochzeiten zu tanzen, seinen Preis. Ein neuer Rturbo war fast 30 Prozent teurer als der die Baureihe anführende GT2. Angesichts des weltweiten Rufs von RUF, einige der zuverlässigsten und schnellsten Sportwagen der Welt zu bauen, und der fast schon mythischen Seltenheit des Rturbo sind wir jedoch der Meinung, dass er seinen Preis wert ist.

Da Porsche Typen der 996-Baureihe in den letzten Jahren im Wert gestiegen sind, ist dieser Rturbo perfekt für Sammler, die nur die Creme de la Creme von Porsches erstem wassergekühlten 911er wollen. Also die Kirsche auf dem Sahnehäubchen? Auf jeden Fall! Denn dieser Rturbo hat erst 4.000 km zurückgelegt und sieht aus, als wäre er gerade erst aus dem RUF-Werk in Pfaffenhausen gerollt. Und allen in den USA ansässigen Sammler sei gesagt, dass dieser Rturbo mit einem Zertifikat von RUF problemlos importiert werden kann. 996-Fans dies und jenseits des Atlantiks: worauf wartet ihr noch?

Fotos von Jonathan Walker

AUTO ANSEHEN

Galerie

\[page\]

\[page\]

\[page\]

\[page\]

\[page\]

\[page\]

\[page\]

\[page\]

\[page\]

\[page\]

\[page\]

\[page\]

\[page\]

\[page\]

\[page\]

\[page\]

\[page\]

\[page\]

\[page\]

\[page\]

\[page\]

\[page\]

\[page\]

Source URL: https://www.classicdriver.com/de/article/sponsored-content/ist-dieser-ballistische-ruf-rturbo-der-ultimative-porsche-996
© Classic Driver. All rights reserved.