

CLASSIC DRIVER

Ein morgendlicher Sprint über den Bernina Pass mit Aloisa Ruf im CTR-Jubiläumsprototypen

Lead

Was könnte es Schöneres geben, um den Winter zu vertreiben, als frühmorgens auf einen berühmten Schweizer Bergpass zu fahren? In einem 710-PS-Monster aus Kohlefaser, das von der Tochter des Mannes, der es gebaut hat, gekonnt gefahren wird.



„Bitte fotografiere nicht diese Details des Innenraums“, bittet mich Aloisa mit einem ziemlich ernsten Gesichtsausdruck, als ich mich in den flachen und sehr gelben RUF CTR Anniversary quetsche, der vor dem Badrutt's Palace Hotel in St. Moritz parkt.

Aloisa Ruf – die man nur als ‚die netteste Person, die ich kenne‘ bezeichnen kann, da ich sie noch nie nicht lächelnd oder schlecht gelaunt gesehen habe – ist schließlich für die Öffentlichkeitsarbeit des Unternehmens zuständig. Ihre Mahnung erinnern mich daran, dass es sich hier nicht um eine Sonntagmorgenfahrt mit einem Freund handelt, sondern um ein professionelles Treffen zwischen einem Journalisten und dem offiziellen Vertreter eines Automobilherstellers.





„Das ist nur der Prototyp, und natürlich werden die Kundenautos auf höchstem Niveau fertiggestellt und können nach ihren Wünschen individuell modifiziert werden“, fügt sie hinzu und schaltet das Lächeln schnell wieder ein. Dann legt sie mit einer präzisen und schnellen Armbewegung den ersten Gang ein, genauso anmutig, wie sie mich soeben wieder auf meinen Platz zurückkomplementiert hat.

Als wir uns auf die Passhöhe zubewegen, beginnt es zu schneien. Die Beschleunigung und das tiefe Brüllen des Bi-Turbo-Motors (mit Trockensumpfschmierung) sowie die gelegentlichen Drifts auf dem rutschigen Untergrund stimulieren mein Nervensystem besser als jeder doppelte Espresso, für den ich heute Morgen keine Zeit hatte.



Aloisa, wenn es Dir nichts ausmacht, reden wir später über das Auto und fangen mit... Dir an. Ich weiß, dass du Geschwister hast. Arbeiten sie alle in der Firma Deines Vaters, oder bist du die Einzige?

Ich habe zwei Geschwister, die ihren eigenen Leidenschaften gefolgt sind und die nichts mit Autos zu tun haben. Sie sind sehr erfolgreich in ihren eigenen Unternehmungen, und ich bin sehr stolz auf sie. Ehrlich gesagt bin ich also die Einzige, deren Leidenschaft für Autos einmal entflammt wurde und die mich seitdem nicht mehr losgelassen hat. Ich kann mir nicht vorstellen, nicht Teil der Autowelt zu sein.



Moment, Du willst mir nicht weismachen, dass Du als Kind nicht Tierärztin, Astronautin oder Feuerwehrfrau werden wolltest?

Ehrlich gesagt, nein. Natürlich habe ich manchmal über andere Berufe nachgedacht, aber ich kann nicht sagen, dass ich wirklich ernsthaft mit dem Gedanken gespielt habe, etwas anderes zu machen. Es ist schon komisch, denn manche könnten annehmen, dass ich dem Erbe folgen musste. Aber ich glaube, dass in einer Branche, in der die Liebe zu einer Sache den Erfolg bestimmt, der Weg vorgezeichnet ist. Natürlich habe ich auch andere Interessen als die Arbeit mit Autos, wie zum Beispiel die Kunst. Ich verbinde beide Welten durch meine Kunstfotografie, die ich über meinen Online-Shop verkaufe. Das könnte man als einen weiteren ‚Beruf‘ neben der Arbeit im Familienunternehmen betrachten.



Du sagst „mit Autos arbeiten“ - ist das ein guter Zeitpunkt, um zu erwähnen, dass Du das Unternehmen nicht nur in der Öffentlichkeit repräsentierst, sondern auch manchmal tatsächlich in der Produktion arbeitest?

Ich mag es, mich einzubringen und die Technik hinter unseren Autos wirklich zu verstehen. Also, ja, ich arbeite an den Autos und habe Bertha, meinen eigenen Porsche 912, restauriert. Natürlich mit der Hilfe und Anleitung meiner Mechaniker-Kollegen. Aber letztendlich sind wir ein Automobilhersteller und als solcher ein Ingenieurbüro. Ich nehme meinen Job sehr ernst und habe das Gefühl, dass ich wirklich alles über die Autos, die wir herstellen, wissen muss. Nicht nur auf dem Papier.



Erzähle mir etwas über den CTR, er sieht aus wie ein Porsche 964. Basiert er tatsächlich auf... einem 964?

Nein, das ist eine komplette Sonderanfertigung mit einem von uns selbst entwickelten Kohlefaser-Monocoque. Samt einem integrierten Überrollkäfig, einem Achsträger und einer Crash-Struktur aus hochfesten Stahlrohren. Wenn man den Teppich anhebt, kann man sogar die freiliegende Wanne des Monocoques sehen. Das ganze Auto sieht aus wie ein 964, weil wir Porsche lieben und es eine Hommage an den originalen Yellowbird ist. Mit dem Modifizieren von Porsche-Autos hat ja bei RUF alles angefangen, es ist in unserer DNA verankert. Aber wir fahren hier in einer komplett maßgeschneiderten Maschine mit einer Vollcarbon-Karosserie, die länger und breiter ist als jeder 911er in dieser Form. Wenn Du den Wagen neben einem Serienmodell parkst, siehst Du sofort den Unterschied und wie unverhältnismäßig er ist.



Leistung? Drehmoment? Antrieb? Gewicht?

Er hat Hinterradantrieb, wie Du wahrscheinlich in der letzten Haarnadelkurve bemerkt hast (lacht), weil wir das Auto so leicht wie möglich halten wollen, damit es unsere Erwartungen erfüllen kann. Deshalb ist auch der Innenraum so minimalistisch, obwohl wir auch der Meinung sind, dass Minimalismus eine eher analoge Wahrnehmung des Gesamtdesigns bedeutet. Alles, was Du hier siehst, wurde speziell für dieses Auto entwickelt. Die Bremsen sind 380-mm-Scheiben mit sechs Kolben vorne und 350-mm-Scheiben mit vier Kolben hinten. Die Aufhängung ist längs montiert und wird wie bei einem Grand-Prix-Auto durch Stößelstangen (Push-rods) betätigt, so dass der CTR auch bei sehr hohen Geschwindigkeiten stabil bleibt. Der Motor ist ein 3,6-Liter-Aggregat mit Doppelturboaufladung, das 710 PS und maximal 880 Nm Drehmoment bei nur 2750 U/min entwickelt. Höchstgeschwindigkeit: 360 km/h. 0-100 km/h: 3,5 Sekunden. Gewicht: 1250 kg, und das sind noch nicht die endgültigen Werte.



Wahrscheinlich werden wir diese Höchstgeschwindigkeit heute nicht erreichen können, nicht unter diesen Bedingungen und nicht auf einer Schweizer Straße. Aber habt Ihr bei RUF einen Windkanal? Wie testet Ihr die Aerodynamik eines Hypercars in einer historisch angehauchten Karosserie?

Alle Autos werden in einem Windkanal aerodynamisch getestet, wenn wir die Tonmodelle anfertigen. Übrigens bauen wir auch eine Version mit Saugmotor, den SCR mit 510 PS und einem „Entenbürzel“, so dass wir natürlich auch herausfinden mussten, wie sich ein solcher Spoiler auf die Leistung auswirkt. Mit modernen Computermodellen kann man heutzutage aber auch viel vorhersagen.



Hört sich nach einem Auto an, das ich sehr gerne fahren würde. Apropos, machst Du öfters solche Fahrten wie heute Morgen?

Ja, natürlich! Ich habe eine Gruppe von Freunden, mit denen wir gerne Wochenend- oder Tagesausflüge mit Autos organisieren. Aber ich fahre auch gerne allein. Neulich bin ich mit Bertha einen Tag lang von Pfaffenhausen nach Como gefahren, einfach weil ich Lust dazu hatte.



OK, wir wissen, dass Du ein RUF- und Porsche-Fan bist. Aber gibt es auch Autos, die Du magst, ohne es an die große Glocke zu hängen? Ich kann damit anfangen, wenn Du Dich dann besser fühlst - ich liebe den E65 BMW 7er, entworfen von Chris Bangle.

Das bleibt bitte unter uns (lacht) - aber ich liebe Lowrider wirklich sehr. Ich weiß nicht, was es mit ihnen auf sich hat, aber ich liebe ihr Aussehen und dass sie keinen anderen Zweck erfüllen, als Spaß zu machen. Wenn ich das meinen Freunden und Bekannten erzähle, halten sie mich alle für verrückt, denn Lowrider sind natürlich das genaue Gegenteil von dem, was wir bei RUF machen.



Als größter Fan der YouTube-Show „Hot Ones“ möchte ich dieses Interview mit der klassischen Sean-Evans-Frage abschließen: Kannst Du den Leuten verraten, was du im Moment in Deinem Leben so treibst?

Ich reise morgen tatsächlich in die USA! Ich werde dieses Jahr enger mit dem Petersen Automotive Museum zusammenarbeiten, und ich bin wirklich gespannt, wohin mich das führen wird. Also ja, stell dir vor, wir fahren jetzt hierher, ohne uns um die Welt zu kümmern, aber morgen...

Okay Aloisa, wir fahren besser zurück, Du musst packen!

Fotos: Błażej Żuławski for Classic Driver © 2023

Galerie

Source URL: <https://www.classicdriver.com/de/article/autos/ein-morgendlicher-sprint-uber-den-bernina-pass-mit-aloisa-ruf-im-ctr>
© Classic Driver. All rights reserved.