

# RUF®

[www.ruf-automobile.de](http://www.ruf-automobile.de)
**Manufaktur für Hochleistungsautomobile**


## CONTENT

INTRODUCTION	01
CHASSIS - EXPLODED VIEW	02
SCR	03

SCR 1978	04 - 05
CTR 3 CLUBSPORT	06
CTR	07
POSTER	08 - 09
TURBO FLORIO	10

RTR	11
MEDIA REVIEW	12
RESTORATION	13
HIGH-FIVE TO THE RUF TEAM	14 - 15
IMPRESSIONS	16

PFAFFENHAUSEN/GENÈVE

## LIEBE FREUNDE VON RUF,

Liebe Freunde von RUF, liebe Automobil-Enthusiasten, herzlich willkommen in der Welt von RUF 2018! Viele werden sich noch an die Präsentation des Yellow Bird CTR 2017 erinnern, eine Hommage an den ersten RUF CTR aus dem Jahr 1987. In diesem Jahr präsentieren wir Ihnen voller Stolz unser neuestes Modell, den RUF SCR 2018. Sein Weg begann bereits vor zwei Jahren als Studie, der ein fahrbereiter Prototyp folgte. Die Reaktionen auf unseren „Jüngsten“ waren dabei überwältigend.... Wir hatten verstanden: Durch intensives Weiterentwickeln des Konzepts können wir unseren Kunden und Freunden nun den serienreifen neuen SCR 2018 anbieten. Ein Hochleistungs-Automobil mit Saugmotor, das auf dem von RUF entwickelten Carbonfiber-Monocoque basiert. Unsere Arbeit wird auch international geschätzt: Der hoch geschätzte Robb Report etwa verlieh RUF den Preis als „Best Sportscar Manufacture“ des Jahres 2018. Auch unsere Restaurierungs-Abteilung ist voll beschäftigt. Hier entstehen klassische RUF- und Porsche-Fahrzeuge in einer Concours-Qualität, die nicht selten mit Preisen ausgezeichnet wird. Derzeit sind zwei CTR aus dem Jahr 1989 in Arbeit, darunter der Erste mit der Nummer 001. In der vergangenen Saison besuchten mehr als 30 internationale Porsche-Clubs unser Werk im bayrischen Pfaffenhausen. Auch Sie sind herzlich eingeladen.

PFAFFENHAUSEN/GENÈVE

## DEAR RUF FRIENDS

*Dear RUF Friends and Automobile enthusiasts, welcome to the World of RUF 2018. As you may remember last year we presented the CTR 2017 in celebration of the 30th anniversary of our 1987 CTR "Yellowbird". This year we are very proud to present to you the "RUF SCR 2018". Two years ago, we presented the first SCR study and running prototype and having had an overwhelming response to the project we decided we had to continue with our development of the car and bring to our dear customers and fans their desired RUF SCR. Now please join us in welcoming the new high performance, normally-aspirated SCR based on our own inhouse developed carbon fibre monocoque chassis and body-shell. We are also very happy to announce that we have been awarded by the reputable Robb Report as the „best sports car manufacture“ of the year for 2018. Our Restoration facility is keeping us very busy whilst restoring award-winning classic RUF and Porsches alike. For example, we are currently restoring two RUF CTR's from 1989 (one being number 001). We have welcomed to our Pfaffenhausen facility over 30 different Porsche clubs that have come from all over the world including the Porsche Clubs from Chile and Australia plus many individual RUF fans alike that have visited us. We would be very happy to welcome you too.*

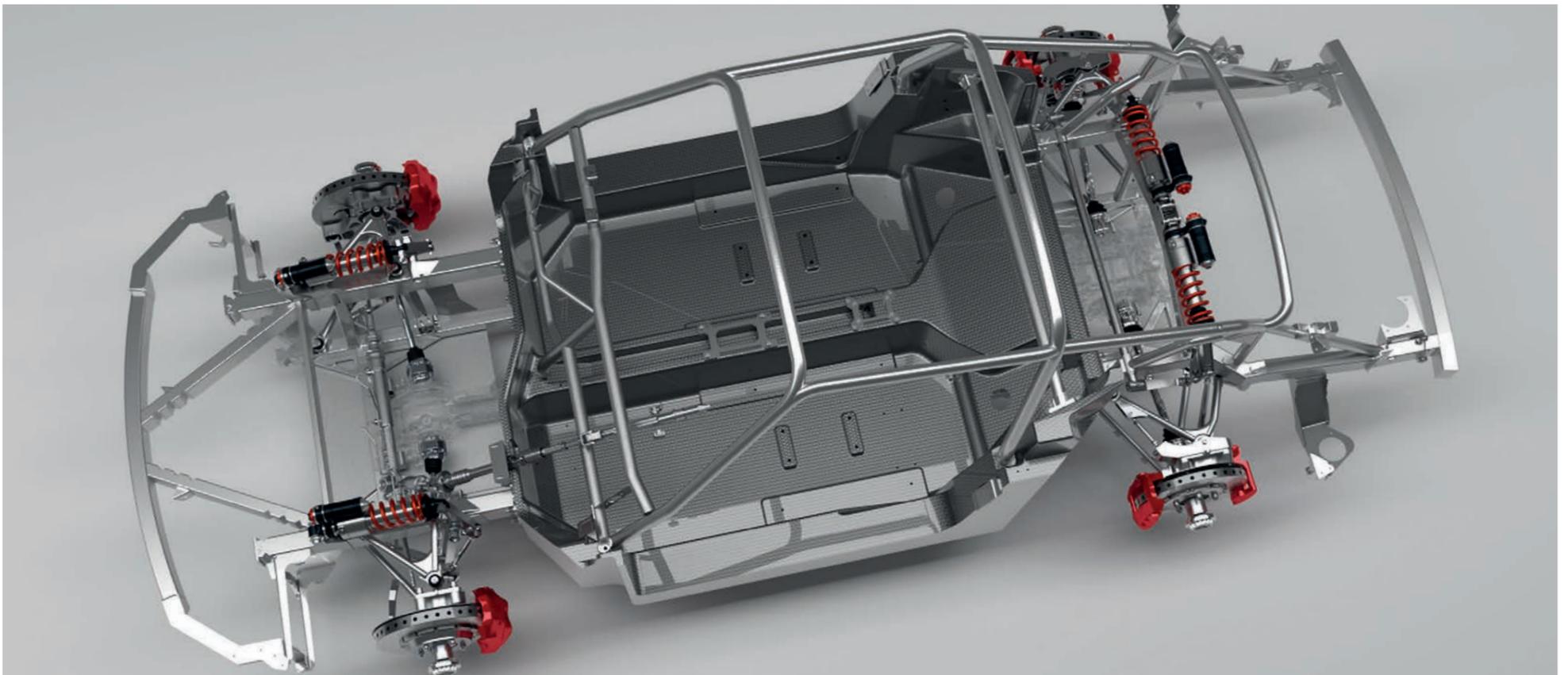


# CHASSIS - EXPLODED VIEW



1. Vordere (Längsrichtung) und hintere (Querbauweise) Fahrwerksdämpfer in Pushrod Konfiguration  
*Front (longitudinal) and rear (transversal) suspension in push-rod configuration*
2. Vordere und hintere Crash-Rahmenstruktur aus hochfestem Leichtbaustahl  
*Front and rear crash structure built in a lightweight rigid steel*

3. Tragendes Teil ist ein ultrastabiles Kohlefaser-Monocoque  
*Full carbon-fibre monocoque chassis, ensuring extreme rigidity*
4. Integrierter Überrollkäfig (IRC) aus hochfestem Stahl  
*Integrated roll cage (IRC) made of high-strength steel*
5. Doppelquerlenker-Fahrwerk mit Zentralverschluss  
*Double-wishbone suspension with centerlock*





38 Jahre nachdem der erste SCR vorgestellt wurde, präsentierte RUF auf dem 86. Genfer Automobilsalon 2016 einen neuen Prototyp, in dem exakt die gleiche DNA steckt: längerer Radstand, neue Leichtbau-Materialien, ein überaus kräftiger Saugmotor mit nun vier Litern Hubraum, höchste Sicherheit durch den Integrated Roll Cage (IRC), Carbon-Ceramic-Bremsen und ein handgeschaltetes Sechsgang-Getriebe, verpackt im zeitlos-elegantem Design der dynamischen, funktionalen Karosserie. Mehr als 500 PS trafen hier auf nicht einmal 1.250 Kilogramm Gewicht. Das Resultat war ein außergewöhnlicher Straßen-Sportwagen, der das Fahrgefühl eines Straßen-Rennwagens vermittelte. Fast schon vergessene Fahrgefühle feierten im neuen SCR ein begeisterndes Comeback. Diese tief unter die Haut gehende Sensation eines unverfälschten Fahrvergnügens im Stil der großen alten Zeit war den Ingenieuren und Technikern bei RUF Ansporn, den neuen SCR zur Perfektion weiterzuentwickeln, zwei Jahre lang. Das Ziel: Einen einzigartigen State-of-the-art-Sportwagen für erfahrene Kenner und Sportfahrer zu kreieren, die das Furioso einer Saugmotor-Symphonie genießen. Die tragenden Strukturen, sein Fahrwerk und seine Karosserie sind kompromisslos auf den Einsatzzweck ausgelegt: Das Carbonfaser-Monocoque wird vom integrierten Stahlrohrkäfig (IRC) noch einmal verstärkt, Pushrod-Radaufhängungen an allen vier Rädern entsprechen den Fahrwerken der Formel 1, und mittendrin arbeitet der mehr als 500 PS starke Sechszylinder-Motor mit vier Litern Hubraum. Fahrfertig wiegt der neue SCR weniger als 1.300 Kilogramm; auch die zeitlos-elegante Karosserie besteht aus einem traumhaft leichten, festen Verbund-Werkstoff: Kohlefaser.

*In 2016, 38 years after the first SCR was announced, RUF presented at the 86th Geneva motor show a newly-developed prototype which carried the same DNA of the 1978 SCR but dressed in a more modern package. The prototype had a longer wheelbase, the introduction of super light-weight materials, a powerful normally-aspirated engine, an integrated roll cage (IRC), carbon-ceramic brakes and a 6-speed manual gearbox that was contained in a versatile and aerodynamic bodyshell. More than 500hp were available to power less than 1,250 kg and the result was an extraordinary sports car with the feeling of a street racecar. Raw and pure power had found its way into a classic, iconic shape. Nearly forgotten driving emotions had been re-awakened again. This deep feeling of driving pleasure motivated us to spend another two years of development and testing of the prototype. At RUF we wanted to create a unique, state-of-the-art, gentleman-driver sports car for those who prefer the soundtrack of a normally-aspirated engine. The result: our brand new "RUF SCR 2018". The new car has a carbon fibre monocoque chassis and a full carbon fibre body-shell reinforced by an integrated roll cage (IRC). The push-rod suspension on both axles allows the powerful, normally-aspirated 6-cylinder boxer-engine, with a displacement of 4.0 litres, to exploit the car's potential to the full. Now 500+ hp meets less than 1,300 kg of weight packaged in an elegant, state-of-the-art carbon fibre suit.*

## TECHNISCHE DATEN

### LEISTUNG / POWER

510 PS / 375 kW bei / @ 8.270/min

### MAX. DREHMOMENT / TORQUE

470 Nm bei / @ 5.760/min  
347 lb ft

### HUBRAUM / DISPLACEMENT

4.000 cm<sup>3</sup>

### KRAFTÜBERTRAGUNG / TRANSMISSION

6-Gang Schaltgetriebe  
6-speed manual gearbox

### HÖCHSTGESCHWINDIGKEIT / TOP SPEED

320 km/h  
199 mph

### VERBRAUCH / FUEL CONSUMPTION

Innerstädtisch / urban 20,2 l/100km

Außerstädtisch / non-urban 9,7 l/100km

Gesamt / combined 13,6 l/100km

CO2 Emissionen /  
CO2 emissions 324 g/km

Effizienzklasse /  
efficiency class G

### MASSE & GEWICHT

#### DIMENSIONS & WEIGHT

Leergewicht DIN /

Kerb weight DIN 1.250 kg

Leistungsgewicht /

Power-weight ratio 2.45 kg/PS

3.33 lbs/hp



Der Name SCR steht für eine 40 Jahre lang währende Tradition in der Geschichte der Marke RUF. Seine Premiere feierte der erste Sports Carrera Ruf im Jahr 1978. Aus dem Stand überzeugte er damals sogar die kritischen Experten des renommierten deutschen Fachmagazins auto motor und sport: „Schub, wo man hintritt.“ Der in Heft 13/1978 veröffentlichte Test fand in der Szene überwältigenden Anklang. Den SCR trieb damals ein Kraftwerk mit sechs Zylindern an, 3,2 Litern Hubraum und einer Leistung von 217 PS. Motoren aus der Serie leisteten 180 PS. Ein Erkennungsmerkmal des SCR war 1978 sein großer Frontspoiler mit den runden Lufteinlässen zur Bremsenkühlung und der integrierte Ölkühler. Für beste aerodynamische Balance sorgte ein großzügig dimensionierter Heckspoiler. Zusammen mit der gewichtsoptimierten Ausstattung nahm es der erste SCR mit jedem anderen Sportwagen seiner Epoche auf. Mit einem Leergewicht von kaum 1.110 Kilogramm war der SCR nicht nur überlegen schnell, sondern auch vorbildlich agil.

*The model name "SCR" has a long-established tradition in the history of RUF Automobile and was originally presented to the public exactly forty years ago in 1978. Back then the SCR – which stands for 'Sports Carrera RUF' – caught the attention of the well-respected German magazine Auto Motor und Sport who were overwhelmed by the performance of the car in their test. With an engine displacement of 3.2 litres and a maximum power output of 217hp, the SCR sported a large front spoiler with round brake-cooling ducts plus an integrated oil-cooler. At the rear a whaletail spoiler was fitted to the engine lid. Because of the car's lightweight specification combined with the efficient kerb-weight of only 1,110 Kg this meant the SCR was extremely fast and agile and could easily compete with any contemporary sports car of the day.*

## TECHNISCHE DATEN

LEISTUNG / POWER  
217 PS / 160 kW bei / @ 5.700/min

MAX. DREHMOMENT / TORQUE  
280 Nm bei / @ 4.100/min  
207 lb ft

HUBRAUM / DISPLACEMENT  
3.180 cm<sup>3</sup>

KRAFTÜBERTRAGUNG / TRANSMISSION  
5-Gang Schaltgetriebe  
5-speed manual gearbox

HÖCHSTGESCHWINDIGKEIT / TOP SPEED  
255 km/h  
158 mph

VERBRAUCH / FUEL CONSUMPTION  
Innerstädtisch / urban NA l/100km  
Außerstädtisch / non-urban NA l/100km  
Gesamt / combined 17,3 l/100km  
CO2 Emissionen /  
CO2 emissions 412 g/km  
Effizienzklasse /  
efficiency class G

MASSE & GEWICHT  
DIMENSIONS & WEIGHT  
Leergewicht DIN /  
Kerb weight DIN 1.110 kg  
Radstand / Wheelbase 2.272 mm  
Leistungsgewicht /  
Power-weight ratio 5.12 kg/PS  
6.94 kg/KW

**Test**

**Porsche 911 SC Ruf**

Mit Bilstein-Stoßdämpfern, der turbobereifung 205/55 VR 16 vorn bzw. 225/50 VR 16 hinten sowie einer 80 Prozent-Differentialsperre sorgte Alois Ruf zudem für ein leistungsgerechtes Straßenlagen-Potential. Dabei ging der SC-Fahrkomfort zwar verloren, doch wird dies das anvisierte Publikum ebenso wenig stören wie die unter Last infernalische Geräuschkulisse. Es vergnügt sich nämlich mit anderen Qualitäten.

So lassen sich mit dem modifizierten Porsche Kurvengeschwindigkeiten erfahren, die bislang Rennautos vorbehalten blieben, und die nach kurzer Zeit zur Strapaze für die Nackenmuskulatur geraten. Routine im Umgang mit Heckmotorautos ist dafür freilich vonnöten. Denn während der Ruf-SC im

Kurveneingang zunächst vorn fast erschreckend leicht aushebt und von den mit hochprozentiger Sperrwirkung versehenen Antriebsrädern geradeaus gedrängt wird, läßt er sich erst durch beherzten, aber feinfühligem Gaselinsatz neutralisieren. Wer die Ecke möglichst schnell umrunden will, beläßt es bei der so provozierten gleichmäßigen Abdrift an Vorder- und Hinterachse.

Noch mehr Vergnügen bereitet es indes, den gebotenen Kraftüberschuß zur Querfahrt zu nutzen. Ein Vergnügen, welches der Ruf – in Maßen genossen – mit Gutmütigkeit quittiert. Dennoch: Wer des Guten zuviel tut, der muß mit einem geradezu schlagartigen Abbruch der Seitenführung an der Hinterhand rechnen.

Dies macht den Ruf-Porsche einzig und allein für solche Sportwagen-Freunde zur lohnenden und vor allem verantwortungsbewußten Investition, die ihr fahrerisches Vermögen in Generationen Zuffenhausener Heckmotor-Boliden erworben haben. Für Porsche-Traditionalisten also, denen das Stuttgarter Stammwerk heute nicht mehr das zu bieten vermag, was sie vom Carrera 2 bis zum Carrera RS gewohnt waren.

Jene Treuesten unter den Porsche-Käufern bleiben den Zuffenhausenern somit erhalten. Sie können weiterhin ihren Porsche „natur“ bezwingen, so wie Ferry ihn einst schuf. Porsches guter Ruf bleibt damit auch für die „Gußeisernen“ gewahrt. *cdt*



Ruf-Entwicklung: Spoiler mit integriertem Ölkühler



Porsche RS-Reminiszenz: spartanisch möbliertes Cockpit

**Technische Daten und Meßwerte**

Porsche 911 SC Ruf

**MOTOR**

Sechszylinder-Viertakt-Boxermotor, Bohrung x Hub 98,0 x 70,4 mm, Hubraum 3185 cm<sup>3</sup>, Verdichtungsverhältnis 9,8 : 1, Leistung 158 kW (215 PS) bei 6000/min, achtfach gelagerte Kurbelwelle, je eine obenliegende Nockenwelle pro Zylinderreihe, Antrieb durch Kette, Luftkühlung, Trockensumpfschmierung, mechanische Kraftstoffeinspritzung (Bosch K-Jetronic), elektrische Benzinpumpe, 80 Liter-Kraftstofftank im Bug, elektrische Anlage 12 Volt.

**KRAFTÜBERTRAGUNG**

Hinterrad-Antrieb, Einscheiben-Trockenkupplung, vollsynchronisiertes Fünfganggetriebe mit Mittelschaltung, Übersetzungen: I. 3,181, II. 1,833, III. 1,261, IV. 1,0, V. 0,759, R. 3,325, Achsantrieb 3,875 : 1, 80% Sperrdifferential.

**ABMESSUNGEN UND GEWICHTE**

Radstand 2272 mm, Spur 1369/1379 mm, Außenmaße 4291 x 1652 x 1320 mm; Leergewicht vollgetankt 1110 kg, davon Vorder-

achse 440 kg, Hinterachse 670 kg, Gewichtsverteilung 39,6 : 60,4, zulässiges Gesamtgewicht 1400 kg.

**FAHRLEISTUNGEN**

Höchstgeschwindigkeit . . . . .	255,3 km/h
Beschleunigung (auf effektive Geschwindigkeiten, vollgetankt, 2 Personen)	
0- 60 km/h . . . . .	2,8 s
0- 80 km/h . . . . .	4,3 s
0-100 km/h . . . . .	5,7 s
0-120 km/h . . . . .	8,0 s
0-140 km/h . . . . .	10,3 s
0-160 km/h . . . . .	13,3 s
0-180 km/h . . . . .	17,8 s
0-200 km/h . . . . .	23,7 s
400 m mit stehendem Start . . . . .	13,9 s
1 km mit stehendem Start . . . . .	25,4 s
Elastizität (im V. Gang)	
40- 60 km/h . . . . .	5,4 s
40- 80 km/h . . . . .	10,0 s
40-100 km/h . . . . .	14,6 s
40-120 km/h . . . . .	19,7 s
40-140 km/h . . . . .	25,0 s
40-160 km/h . . . . .	30,0 s

40-180 km/h . . . . .	35,0 s
40-200 km/h . . . . .	42,2 s
1 km ab 40 km/h . . . . .	33,4 s

**INNENGERÄUSCH**

Leerlauf im Stand . . . . .	67 Phon (dBA)
Bei 50 km/h . . . . .	73 Phon (dBA)
Bei 80 km/h . . . . .	74 Phon (dBA)
Bei 100 km/h . . . . .	76 Phon (dBA)
Bei 120 km/h . . . . .	80 Phon (dBA)
Bei 130 km/h . . . . .	83 Phon (dBA)
Bei 140 km/h . . . . .	81 Phon (dBA)
Bei 160 km/h . . . . .	83 Phon (dBA)
Bei 180 km/h . . . . .	85 Phon (dBA)
Bei 200 km/h . . . . .	87 Phon (dBA)
Bei 220 km/h . . . . .	88 Phon (dBA)

**VERBRAUCH**

Superbenzin	
Testverbrauch . . . . .	17,3 L/100 km

**RICHTPREIS**

Ruf Porsche 911 SC . . . . . DM 65 000,-  
 Tuner: Auto Ruf, Mindelheimer Straße 19-21, 8949 Pfaffenhausen.



Das Flaggschiff aller Ruf-Sportwagen ist seit 2007 das Hochleistungs-Coupé CTR 3. Es bildet die zweite Evolutionsstufe der CTR-Baureihe: Cockpit und Hinterwagen sind bereits eigene Konstruktionen von Ruf. Das Resultat ist eine Hightech-Skulptur von unübertroffener Fahrdynamik und begeisterndem, innovativem Erscheinungsbild. Die Front wirkt flach und stämmig; die sanft gewölbten vorderen Kotflügel verleihen ihr einen so eigenständigen wie bedeutungsvollen Ausdruck. Durch ihre Linie, die extrem kurze A-Säule und die tiefe Sitzposition erlebt der CTR-Pilot mit dem Blick auf die Fahrbahn das Gefühl, in einem Sportprototypen der epischen Motoren-Schlachten von Le Mans, Sebring oder Daytona zu sitzen. Unter der Außenhaut aus Carbon ruft der Fahrer mit dem Gaspedal Kräfte wach, die auch zum Gewinn eines Grand Prix taugen würden: Bei der Nenndrehzahl von 7.100 Umdrehungen pro Minute liegen gewaltige 777 PS an, und das maximale Drehmoment von 980 Newtonmeter katapultiert den CTR 3 aus dem Stand in nur 3,2 Sekunden auf Tempo 100. Auf Wunsch ist der sonst mit einem sequentiellen Sechsganggetriebe ausgestattete Supersportler auch mit einem Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe lieferbar. An der Hinterachse etwa arbeitet wie in einem Formel-1-Rennwagen ein Pushrod-Feder-Dämpfer-System. Die niedrige, wind-schlüpfige Silhouette des CTR 3 - die Dachhöhe beträgt nur 116 Zentimeter - bietet Fahrtwind und Seitenkräften nur eine minimale Angriffsfläche. Die höchste Ausbaustufe stellt die Clubport-Version des CTR 3 dar, die unter anderem durch zusätzliche Radhausverbreiterungen und einen starren Heckflügel eine unverwechselbare sportliche Ausstrahlung besitzt.

*In April 2007, the CTR 3 was unveiled in Bahrain. While the first two CTR generations still had their engines in the rear, the new CTR 3 has a mid-engine design. However, one thing that the CTR 3 has in common with its two predecessors is that it is a pure driving machine. The CTR 3 is made to involve the driver in the driving experience. The mid-engine design provides exceptional balance and agile handling, while the longer wheelbase provides better driving stability at high speeds. The body of the CTR 3 is a completely new development which is not based on any existing mid-engine concept. It is aerodynamically designed for high speed. Galvanized steel is used for the front structure and the passenger compartment. The engine and transmission are fixed in a space frame and modular tubular frame construction. The passenger compartment is protected by the latest version of the famous RUF Integrated Roll Cage which is fitted into the A pillar and tube frame. The doors, with side impact protection beams, and the front hood are made of aluminum. The body-shell is made of Kevlar-carbon composite. The concept of this classic sports car was maturing in Alois Ruf's head for a long time. Together with his design and engineering team he now realized this idea. RUF has 30 years of experience with turbocharged boxer engines. The CTR 3's twin-turbocharged 3.8 litre flat-six cylinder engine has an output of 777 hp at 7,100 rpm. The maximum torque is 708 ft/lbs at 4,000 rpm. This engine design combines a compact construction with high performance. Each turbocharger is provided with an intercooler which is placed in front of each rear wheel.*

## TECHNISCHE DATEN

LEISTUNG / POWER  
777 PS / 571 kW bei / @ 7.100/min

MAX. DREHMOMENT / TORQUE  
980 Nm bei / @ 4.000/min  
730 lb ft

HUBRAUM / DISPLACEMENT  
3.746 cm<sup>3</sup>

KRAFTÜBERTRAGUNG / TRANSMISSION  
6-Gang manuelles seq. Schaltgetriebe  
6-speed manual sequential gearbox  
7-Gang Doppelkupplungsgetriebe  
7-speed double clutch gearbox

HÖCHSTGESCHWINDIGKEIT / TOP SPEED  
380 km/h  
238 mph

VERBRAUCH / FUEL CONSUMPTION  
Innerstädtisch / urban 20,0 l/100km  
Außerstädtisch / non-urban 10,2 l/100km  
Gesamt / combined 13,7 l/100km  
CO2 Emissionen /  
CO2 emissions 325 g/km  
Effizienzklasse /  
efficiency class G

MASSE & GEWICHT  
DIMENSIONS & WEIGHT  
Leergewicht DIN /  
Kerb weight DIN 1.400 kg  
Radstand / Wheelbase 2.625 mm  
Leistungsgewicht /  
Power-weight ratio 1.80 kg/PS  
3.97 lbs/hp



Ein gelb lackierter Ruf CTR stellte 1987 mit 339,8 km/h einen atemberaubenden Geschwindigkeitsrekord auf und begründete die Tradition besonders leistungsstarker und schneller Ruf-Sportwagen. Dem Super-Coupé mit dem Spitznamen "Yellowbird" folgten 1997 der CTR 2 und im Jahr 2007 der CTR 3. Im 30. Jubiläumsjahr des Yellowbird debütierte das erste RUF-Fahrzeug mit komplett eigener Karosserie: mit 3,6 Litern Hubraum, nicht weniger als 710 PS und einem sagenhaft niedrigen Gesamtgewicht von nur 1.200 Kilogramm. Seine Höchstgeschwindigkeit beträgt 360 km/h, und zwischen 2.750 und 4.000 Umdrehungen pro Minute produziert der Biturbo-Sechszylinder standfeste 880 Nm maximales Drehmoment. Tragendes Teil ist ein ultrastabiles Kohlefaser-Monocoque, das bei Ruf, gemeinsam mit VELA Performance, aufwändig entwickelt wurde. Die vordere und hintere Crash-Rahmenstruktur ist aus hochfestem Leichtbaustahl gefertigt. Der integrierte Überrollkäfig (IRC) verbindet den Vorder- und Hinterwagen. Der 2,34 Metern Radstand bürgt für einen guten Geradeauslauf und sorgt für ein agiles Handling. Die Fahrwerks-DNA entspricht einem hochkarätigen Rennfahrzeug und minimiert die ungefederten Massen. Das Sechsgang-Schaltgetriebe macht den neuen CTR zum fahraktiven Sportgerät, das in technischer Harmonie mit den Kommandos des Fahrers das Erlebnis des Selbstfahrens in ein pures Vergnügen verwandelt. Der CTR ist das erste Heckmotorfahrzeug mit Carbon-Monocoque.

*Powered by a 710 horsepower twin-turbocharged six-cylinder engine and built on a racecar-type chassis, the rear-engine, two-seater 2017 RUF CTR is the concept of a classic sports car that was maturing in Alois Ruf's head for a long time. It is an exciting prototype of a supercar that is planned to go into limited production this year. In both construction and design, the 2017 CTR is evolved from pure racing technology. Using the iconic lines of the legendary original CTR, world-renowned as "The Yellow Bird", which is a name that recalls the nostalgic era of the 1987 Worlds Fastest Car Competition. In true 'David and Goliath' style the RUF company became famous for being the manufacturer that built the world's fastest car with a charming nick-name. Our own history was used as the inspiration to build the 2017 CTR prototype. The new twin-turbocharged engine plus newly-developed six-speed manual transmission demonstrates the continuation of a long engineering tradition at RUF. The body is constructed with a full carbon-fibre skin on a carbon-fibre monocoque chassis, ensuring extreme rigidity, passenger safety and weight reduction making the CTR the first rear-engine carbon-fibre monocoque configuration. The front crash structure is built in a lightweight rigid steel as well as the integrated roll cage (IRC) The 3.6 litre engine produces 710 horsepower (522 kw) and 880 Nm (649 lb-ft) maximum torque with a dry-sump lubrication system to ensure constant oil supply and pressure during extreme cornering and high speeds. This powerful engine propels the 1200 kg (2640 lb) CTR from 0-100 km/h (0-62 mph) under 3.5 seconds, 0-200 km/h (0-125 mph) under nine seconds and produces a top speed of over 360 km/h (225 mph). A combination of carbon, leather, Alcantara and other fabrics are to be found in the cockpit of the new two-seater CTR and the minimalist interior reflects the RUF design philosophy in keeping the new CTR as analog and as light as possible.*

## TECHNISCHE DATEN

LEISTUNG / POWER  
710 PS / 522 kW bei / @ 6.750/min

MAX. DREHMOMENT / TORQUE  
880 Nm bei / @ 2.750- 4.000/min  
649 lb ft

HUBRAUM / DISPLACEMENT  
3.600 cm<sup>3</sup>

KRAFTÜBERTRAGUNG / TRANSMISSION  
6-Gang manuelles Schaltgetriebe  
6-speed manual gearbox

HÖCHSTGESCHWINDIGKEIT / TOP SPEED  
360 km/h  
224 mph

VERBRAUCH / FUEL CONSUMPTION  
Innerstädtisch / urban 18,9 l/100km  
Außerstädtisch / non-urban 9,8 l/100km  
Gesamt / combined 12,8 l/100km  
CO2 Emissionen /  
CO2 emissions 305,7 g/km  
Effizienzklasse /  
efficiency class G

MASSE & GEWICHT  
DIMENSIONS & WEIGHT  
Leergewicht DIN /  
Kerb weight DIN 1.200 kg  
Radstand / Wheelbase 2.342 mm  
Leistungsgewicht /  
Power-weight ratio 1.69 kg/PS  
3.73 lbs/hp

# RUF<sup>®</sup>







Das Vergnügen, offen zu fahren und sich trotzdem geborgen zu fühlen wie in einem sicheren geschlossenen Coupé, bietet der Ruf Turbo Florio. Die perfekte Symbiose aus Turbomotor und Sicherheitscabrio erfüllt alle Wünsche der Liebhaber des Fahrtwinds. Der Turbo Florio verbindet die souveräne Performance von 645 PS mit den Reizen, sich von einer frischen Brise mit Haut und Haar verwöhnen zu lassen. Optisches Erkennungsmerkmal ist der Leichtmetall-Sicherheitsbügel, der das elektrisch versenkbare Dach von der fixierten Heckscheibe trennt. Bei genauerem Hinsehen erkennt man über den Hinterrädern die Lufteinlässe, die für eine optimale Anströmung der Ladeluftkühler sorgen. Das Heck zeichnet sich durch einen dezenten, feststehenden Spoiler und einen Carbon-Diffusor aus. Dadurch wird der Auftrieb vermindert, wovon Traktion und Straßenlage besonders im Bereich höherer Geschwindigkeiten profitieren. Der Turbo Florio ist entweder mit Hinterrad- oder Allradantrieb lieferbar, mit manueller Sechsgang-Schaltung oder Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe.

*For open-air enthusiasts we offer the Turbo Florio, the perfect symbiosis of turbo engine and safety convertible. Leaving nothing to be desired, it combines the benefits of a civilized RUF Turbo chassis with a staggering 645 hp power output, along with the heady pleasures of top-down motoring. The roll-over safety bar that separates the convertible top from the fixed rear glass window determines the overall appearance and character of this car. Refined technical details include the air intake ducts above the rear wheelarches that feed fresh air to the intercoolers, while the rear quarters are defined by the discreet fixed rear spoiler and the carbon-fibre diffuser. The lift is reduced, so traction and roadability are optimized especially at higher speed. The Turbo Florio is available either as a rear-drive only or all-wheel drive transmission, with a manual six-speed or seven-speed double clutch gearbox.*

## TECHNISCHE DATEN

LEISTUNG / POWER  
645 PS / 474 kW bei / @ 6.500/min

MAX. DREHMOMENT / TORQUE  
835 Nm bei / @ 3.000/min  
616 lb ft

HUBRAUM / DISPLACEMENT  
3.800 cm<sup>3</sup>

KRAFTÜBERTRAGUNG / TRANSMISSION  
6-Gang manuelles Schaltgetriebe  
6-speed manual gearbox  
7-Gang Doppelkupplungsgetriebe  
7-speed double clutch gearbox

HÖCHSTGESCHWINDIGKEIT / TOP SPEED  
330 km/h  
205 mph

VERBRAUCH / FUEL CONSUMPTION  
Innerstädtisch / urban 13,6 l/100km  
Außerstädtisch / non-urban 8,8 l/100km  
Gesamt / combined 11,5 l/100km  
CO2 Emissionen /  
CO2 emissions 273 g/km  
Effizienzklasse /  
efficiency class G

MASSE & GEWICHT  
DIMENSIONS & WEIGHT  
Leergewicht DIN /  
Kerb weight DIN 1.590 kg  
Radstand / Wheelbase 2.450 mm  
Leistungsgewicht /  
Power-weight ratio 2.47 kg/PS  
5.44 lbs/hp



Mit dem Ruf turbo Rennsport (RtR) entstand ein Turbo-Coupé, das auf die Bedürfnisse motorsportlich ambitionierter Sportwagen-Piloten hin maßgeschneidert wurde. Die handgefertigte Karosserie bietet eine der schnellen Kurvenfahrt durch mehr Spurweite förderliche Zusatz-Breite, und der integrierte Sicherheits-Überrollbügel (IRC) versteift die Karosserie hochwirksam für den Fall der Fälle. Vorne rollt der RtR auf Reifen der Dimension 255, hinten kommen 325er Walzen zum Einsatz: Genug Gummifläche, um die Gewalt von 802 PS auf die Piste zu übertragen. Der aus dem Motorsport abgeleitete Heckflügel verringert wirksam den Auftrieb, während zum Verzögern höchst effiziente, verschleißfeste Keramik-Bremsscheiben zum Einsatz kommen. Ihre Dimension flößt Respekt ein: Vorne sind Sechskolben-Bremszangen mit 410-Millimeter-Scheiben kombiniert, hinten Vierkolben-Zangen mit 390-mm-Scheiben. Der Motor des 350 km/h schnellen Kraftwerks entspricht dem bewährten Sechszylinder-Boxerprinzip, hier mit 3,8 Litern Hubraum, Biturbo-Aufladung und Rennsport-Accessoires wie der Trockensumpf-schmierung mit externem Öltank. Auf ultraschnellen Strecken wie etwa Monza oder Daytona kann der RtR, eine entsprechende Getriebeabstufung voraus gesetzt, die Marge von 350 km/h nun klar überschreiten. Optisches Merkmal des Rennwagens für die Straße sind zum Beispiel seine großzügig dimensionierten runden Lufteinlässe unter den Scheinwerfern, durch die Kühlluft zu den Bremsscheiben gelangt.

*The idea behind the Ruf turbo Rennsport (RtR) is to build a Turbo-Coupé, which fulfills all needs of an enthusiastic sports car driver. Its extraordinary chassis was hand-crafted and it's extremely wide by any standards, displaying a truly dynamic appearance. The additional torsional rigidity delivered by the Integrated Roll Cage (IRC) enables the RtR to achieve completely new dynamic depths. The RtR projects its relentless 802 bhp via an all-wheel drive system, deployed onto the road by ultra-wide 255 mm and 325 mm tyres front and rear. At high speeds, increased downforce comes from the motorsport-derived rear spoiler, while braking is attained by carbon ceramic discs, measuring 410 mm front and 390 mm rear, with six-piston callipers on the front discs and four-piston callipers acting on the rear. The powertrain is a well-proven 3.8-litre twin-turbo six-cylinder unit, featuring a dry sump lubrication system with external oil tank. The RtR can be specified with rear-wheel drive if required, or all-wheel drive transmission, with six-speed manual gearbox. This powerful machine is easily recognizable by its characteristically large, round air intakes in the carbon front valence. The presented narrow bodied evolution of the RtR improves his own high-speed possibilities: Instead of 201,2 centimetres width, the smaller version of the RtR comes along with a reduced outer skin of 186 centimetres width. On very fast race tracks such as Monza or Daytona, the narrow RtR can easily break the 350 km/h. The visible characters of the street legal race car are for example the big round air intakes under the headlights, which are cooling the brakes by the air stream.*

## TECHNISCHE DATEN

LEISTUNG / POWER  
802 PS / 590 kW bei / @ 7.300/min

MAX. DREHMOMENT / TORQUE  
990 Nm bei / @ 4.500/min  
730 lb ft

HUBRAUM / DISPLACEMENT  
3.746 cm<sup>3</sup>

KRAFTÜBERTRAGUNG / TRANSMISSION  
6-Gang manuelles Schaltgetriebe  
6-speed manual gearbox

HÖCHSTGESCHWINDIGKEIT / TOP SPEED  
350 km/h  
218 mph

VERBRAUCH / FUEL CONSUMPTION  
Innerstädtisch / urban 20,2 l/100km  
Außerstädtisch / non-urban 9,9 l/100km  
Gesamt / combined 13,5 l/100km  
CO2 Emissionen /  
CO2 emissions 320 g/km  
Effizienzklasse /  
efficiency class G

MASSE & GEWICHT  
DIMENSIONS & WEIGHT  
Leergewicht DIN /  
Kerb weight DIN 1.490 kg  
Radstand / Wheelbase 2.450 mm  
Leistungsgewicht /  
Power-weight ratio 1,86 kg/PS  
4.10 lbs/hp



911-NR. 116



RUF Automobile und DINZLER – zwei familiengeführte Unternehmen, die seit mehr als einem halben Jahrhundert mit Leidenschaft ihr Handwerk leben.

Wir rösten täglich frisch, vermeiden konsequent Lagerhaltung, kaufen nur beste Rohkaffees von kleinen Plantagen und bieten personalisierte Konzepte.

Kommen Sie vorbei und überzeugen Sie sich von unserer Qualität – RUF Automobile ist es bereits.

RUF Automobile and DINZLER – two family run businesses, which for more than half a century have been passionate about their trade.

We source the finest coffees from small, select plantations and roast daily, rigorously avoiding storage and offer a customised service.

Come and visit us and let us persuade you of our quality – RUF Automobile is already convinced.

# HIGH-FIVE FOR THE RUF-TEAM

## RUF'S HIGH-FIVE

Seit 40 Jahren perfektioniert die Sportwagenmanufaktur Ruf den Traum vom überlegenen Automobil. In dieser Zeit haben sich die technischen Mittel im Fahrzeugbau gravierend weiterentwickelt: Die elektronischen Komponenten wurden immer komplexer, der Leichtbau integrierte viele neue Materialien und Fertigungstechniken, die Aerodynamik schritt voran und mit ihr das Design.

Die fünf Grundpfeiler der RUF-Philosophie für den Bau individueller, überlegener Sportwagen stehen dabei auch nach vier Jahrzehnten so stabil wie eh und je. Zur DNA eines jeden RUF gehören traditionell

- überlegene Leistung
- perfekte Verarbeitung
- souveränes Fahrverhalten
- höchste Sicherheit bei geringmöglichstem Gewicht
- zeitlos elegantes und überzeugend klares Design

Unsere aktuellen Neuentwicklungen, die wir Ihnen hier im großen Format vorstellen, wurden im Zeichen dieser Werte entworfen, konstruiert und gefertigt. Wir bedanken uns bei dem kompletten RUF-Team, welches all dies ermöglicht. Einige davon stellen wir Ihnen hier vor.

## RUF'S HIGH-FIVE

*For over 40 years now, RUF has been improving its aim of building superior automobiles. During this time, the technical requirements for motor cars has changed dramatically. Electronic components have become more and more complex, the need to produce a lightweight car has generated many new materials plus manufacturing techniques and as the aerodynamics improved, so did the design.*

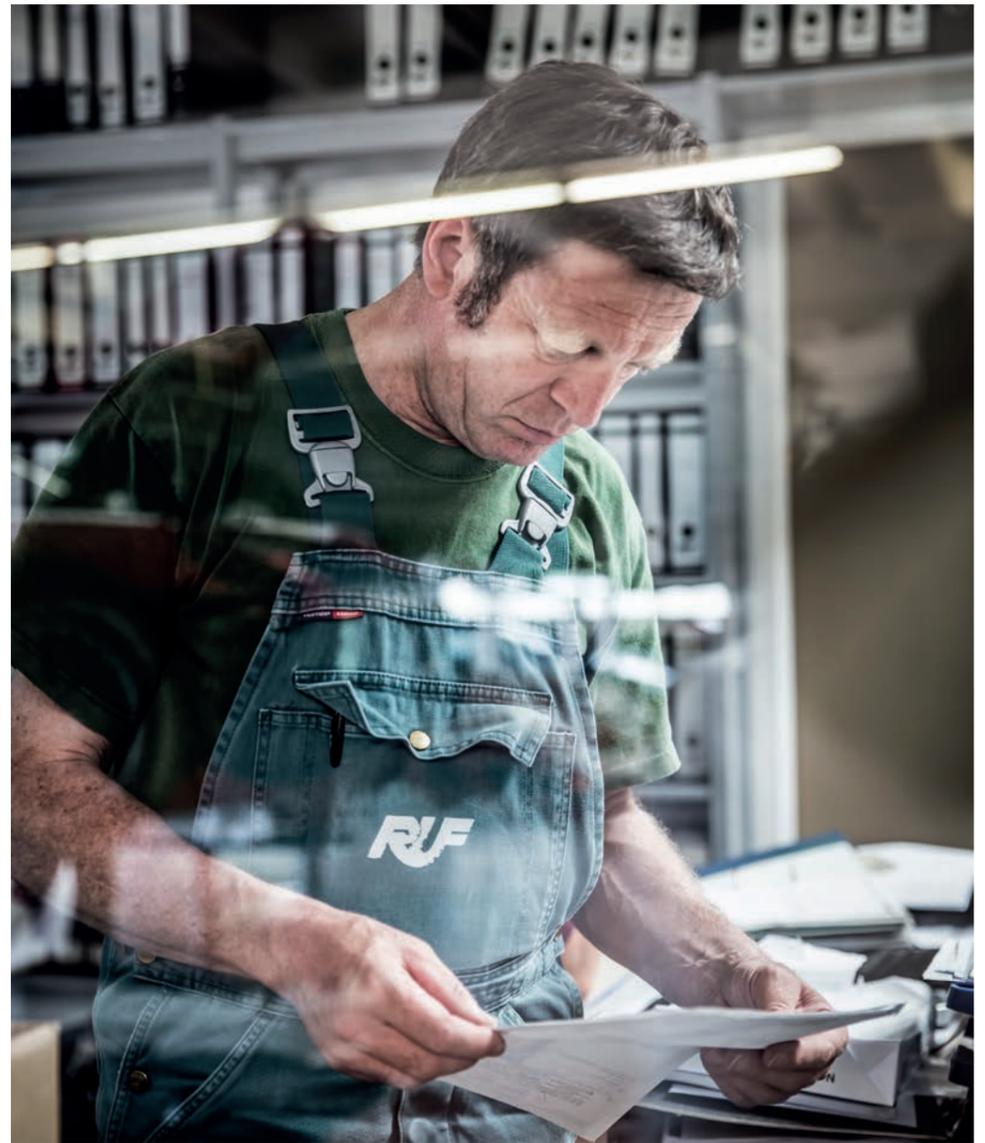
*The five fundamentals of RUF's philosophy for the manufacturing of individual, hand-made and class-leading sports cars has not changed during the past four decades. The main elements of this traditional RUF DNA are as follows:*

- superior power
- top-class manufacturing
- confident performance
- maximum safety with minimum weight
- timeless consistency and solid design

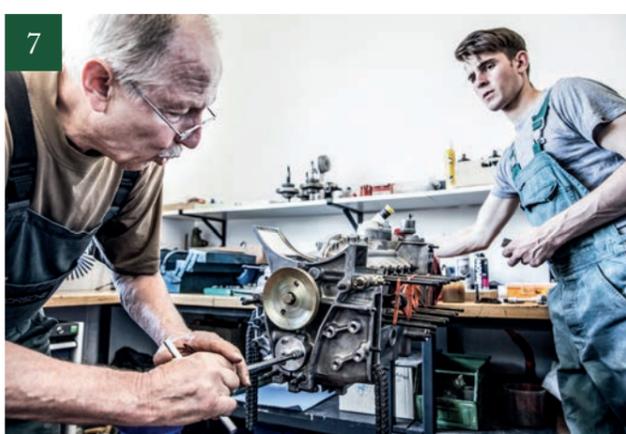
*Our new high-performance sports cars, which we are presenting to you here in detail, have been developed, designed and manufactured with due consideration to these five criteria. Now join us to thank the complete RUF-team who has made it all happen, some of which you will see here.*



JOHANN KERLER, Leiter Fahrzeugbau, im Betrieb seit 1977  
*JOHANN KERLER, head of production, with RUF since 1977*



JOSEF WALTENBERGER, Leiter Produktionsplanung, im Betrieb seit 1977  
*JOSEF WALTENBERGER, head of production planning, with RUF since 1977*



## BILDBESCHREIBUNG

- 1 Motorenbau
- 2 Vorbereitung Montage
- 3 Montage Kabelstrang
- 4 Fertigung Abgasanlage
- 5 Überprüfung Motorblock
- 6 Vorbereitung Lackierung
- 7 Motor Instandsetzung
- 8 Montage Zierleisten
- 9 Anpassung Ladeluftkühler
- 10 Überprüfung Karosserie

## IMAGE DESCRIPTION

- 1 *Engine assembly*
- 2 *Preparation for assembly*
- 3 *Assembly wiring harness*
- 4 *Exhaust building*
- 5 *Engine check*
- 6 *Paint preparation*
- 7 *Engine overhaul*
- 8 *Trim assembly*
- 9 *Intercooler adaption*
- 10 *Bodywork check*

# IMPRESSIONS



## IMPRESSUM

RUF Automobile GmbH  
 Mindelheimer Strasse 21  
 87772 Pfaffenhausen  
 Germany  
 Fon +49 (0) 8265 / 911911  
 Fax +49 (0) 8265 / 911912  
 info@ruf-automobile.de  
 www.ruf-automobile.de  
 Mitglied im VDA

Verantwortlich für Inhalt und Gestaltung:  
 RUF Automobile GmbH  
 Mindelheimer Straße 21  
 D-87772 Pfaffenhausen

Änderungen in Text und Ausstattungen vorbehalten.

All contents are subject to change.

RUF ist kein der Porsche AG oder einer Tochtergesellschaft von Porsche angeschlossenes Unternehmen.

RUF is not a Porsche AG or any of Porsche affiliated company related enterprise.