

## Der Elektro-Porsche aus dem Allgäu

Von Jochen Knecht, autobild.de vom 10.10.2008; [http://www.autobild.de/artikel/ruf-er-modell-a\\_793724.html#](http://www.autobild.de/artikel/ruf-er-modell-a_793724.html#)

Sportwagen-Hersteller Alois Ruf gilt in Porsche-Kreisen längst als Legende. Jetzt legt der Allgäuer nach und zeigt den ersten deutschen Elektro-Sportwagen auf Basis eines Porsche 911.

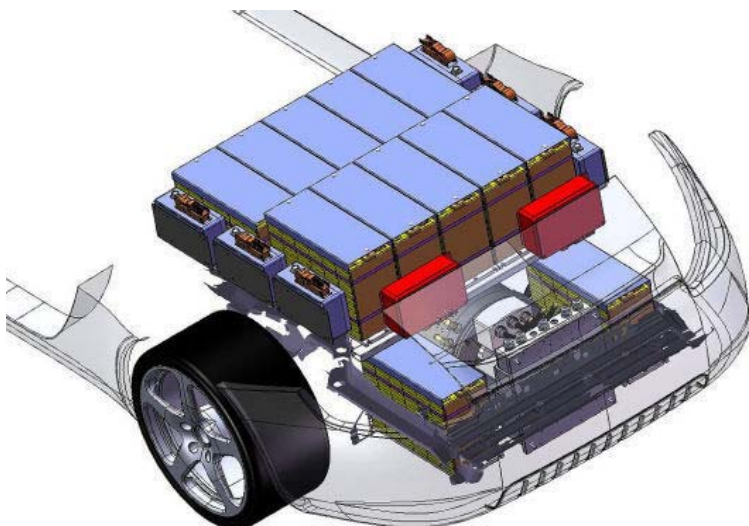
Wenn es Porsche-Fahrern nicht schnell genug geht, kann ein Abstechers nach Pfaffenhausen nicht schaden. Im beschaulichen Allgäu-Städtchen entstehen in der Manufaktur der Firma Ruf aus gewöhnlichen Serien-Porsche kompromisslose Supersportler. Tuning? Von wegen! Firmenchef Alois Porsche ist Autohersteller. Jeder Ruf bekommt eine eigene Fahrgestellnummer und hat mit dem Serienfahrzeug nur noch ein paar Bleche gemeinsam. Jetzt packen die Tüftler aus dem Allgäu ein ganz heißes Eisen an: einen Elektro-Sportwagen auf 911er-Basis. Ruf ER Modell A heißt der schwarze Prototyp, den Visionär Ruf innerhalb eines Jahres auf die Räder gestellt hat. Die Elektro-Offensive klingt überraschender, als sie es tatsächlich ist. Alois Ruf baut nämlich nicht nur Supersportwagen, sondern betreibt auch noch drei Wasserkraftwerke. Und irgendwo muss der gute Mann ja mit seinem Öko-Strom hin.

### 225 km/h Höchstgeschwindigkeit sind erst der Anfang

Im Heck des Ruf ER, der einst als 911 das Licht der automobilen Welt erblickte, summt ein 204 PS (150 kW) starker Drehstrommotor mit Permanentmagnet, der kurz vor der Hinterachse eingebaut ist. Kaum größer als die Trommel einer Waschmaschine, stellt das flüssigkeitsgekühlte Kraftprotz sofort nach dem Leerlauf bis zu 650 Newtonmeter Drehmoment zur Verfügung. Damit stromert der Zweisitzer laut Ruf in weniger als sieben Sekunden auf 100 Kilometer pro Stunde. Die Höchstgeschwindigkeit geben die Allgäuer mit 225 Sachen an. Vorläufig. Denn der Elektro-Renner ist 1910 Kilo schwer. Viel zu viel. 550 Kilo wiegen aktuell die rund 96 Lithium-Ionen-Akkus, die den Elektromotor für 250 bis 320 Kilometer bei Laune halten. Außerdem ist noch das serienmäßige Sechsgang-Getriebe an Bord, das der Elektromotor gar nicht braucht. 80 bis 100 Kilo unnötiger Ballast, der schnellstmöglich abgeworfen werden soll.

### Ende 2009 will Ruf mit einer Kleinserie des Elektro-Renners starten

Rund drei Stunden brauchen die Stromspeicher, um sich mit Starkstrom wieder zu regenerieren. Die Ruf-Experten experimentieren allerdings bereits mit einer neuen Batteriegeneration, die bei 15 Prozent weniger Gewicht 30 Prozent mehr Leistung speichern soll, mit einem höher drehenden Elektromotor und mit diversen Leichtbau-Maßnahmen. Klingt irgendwie nach dem inzwischen in Serie gebauten Tesla, der es von der Elektro-Lachnummer zum Verkaufsschlager gebracht hat. Da wundert es kaum, dass man sich bei Ruf Ende 2009 eine erste Kleinserie des Elektro-Renners vorstellen kann. Fans und Partner sind heiß auf die nächsten Entwicklungsschritte. "Sie können es sich gar nicht vorstellen, was hier los ist", erklärte ein Ruf-Sprecher kurz nach der Präsentation des Prototyps.



Der bürstenlose Drehstrommotor mit Permanentmagnet ist ungefähr so groß wie eine Waschmaschinen-Trommel und kommt ursprünglich aus dem Nutzfahrzeugbau.



Dieser Porsche stellt seinen Durst nicht an der Zapfsäule, sondern an der Steckdose. Der RUF ER Modell A ist der erste deutsche Elektro-Sportwagen, der über die Straße surrt.



Statt des Boxermotors summt im Heck des 911ers ein 204 PS starker flüssigkeitgekühlter Drehstrommotor, der aus dem Nutzfahrzeug-Bereich stammt.



Kleines Quiz: Was fehlt auf diesem Bild? Richtig, der Auspuff. Außer Wärme hat der Elektromotor des RUF ER nichts zu entsorgen.



Und noch ein Quiz: Was fehlt? Richtig, der große Lufteinlass in der Frontschürze. Ein Segen für den Luftwiderstand.



250 bis 320 Kilometer weit kommt der noch 1910 Kilo schwere RUF ER Modell A aktuell mit einer Akkuladung. Weniger Gewicht und ein optimierter Motor sollen die Reichweite noch deutlich steigen lassen.



Die Solarzellen im Hintergrund sind ganz nett – im Fall der Firma RUF aber überflüssig. Firmenchef Alois RUF betreibt ...



... drei Wasserkraftwerke, und kann vor Testfahrten eigenen Öko-Strom tanken. Gut drei Stunden dauert der Ladevorgang, wenn Starkstrom im Spiel ist.



Reif für die Serie ist der Elektro-Ruf noch lange nicht. Das gut 550 Kilo schwere Paket aus Lithium-Ionen-Akkus und deren Steuergeräten ist im Gepäckfach und ihm Heck eingebaut. Und noch deutlich zu schwer.



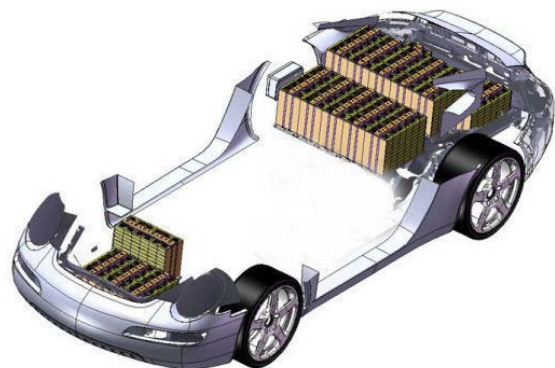
Ein Blick unter die Haube zeigt: Der Elektro-Ruf (ER) trägt seinen Namen zu Recht.



Aber wohl nicht mehr lange. "Es gibt Signale von unseren Partnern", so ein Ruf-Sprecher, "dass wir das Gewicht der Akkus innerhalb eines Jahres halbieren könnten – bei gleicher Leistung".



Wo sonst klassische Rundinstrumente mit den Zeigern wippen, berichtet im Ruf ER ein Digitaldisplay über die Geschwindigkeit sowie den Ladezustand und die Temperatur der Akkus.



550 Kilo wiegt das Akku-Pack, das vorn und hinten im Fahrzeug verteilt ist. Dazu kommt noch der 90 Kilo schwere Elektromotor.