

1987 RUF CTR 'Yellowbird'

Alois Ruf

1987 RUF CTR
'Yellowbird' faster
than a Porsche 959
or a Ferrari F40.

Der RUF CTR „Yellowbird“
von 1987 war schneller
als ein Porsche 959
oder Ferrari F40.



IT TAKES QUITE A CAR TO BE FASTER THAN A Porsche 959 or a Ferrari F40. In particular, it takes a very yellow one – and you're looking at it: 'Yellowbird'.

RUF had built a strong reputation for first modifying and then building ever-faster takes on the original 911, but it was the introduction of a more sophisticated engine-management system that allowed the German automotive specialist's engineers to unlock truly eye-popping performance.

Using a Carrera 3.2 as a basis rather than a 930 Turbo, thanks to that model's lower weight and a better aerodynamic profile, RUF replaced many steel panels with aluminium to shave 200kg from the standard car. The engine was bored out to 3.4 litres and fitted with twin turbochargers and twin intercoolers. The key change was that engine-management system, which was derived from the one used in the Porsche 962 Group C racing car – hence the name, CTR. This unlocked the full capabilities of the engine.

The performance was shocking, with 463bhp and 553Nm of torque, although some powerplants produced even more. In a package that weighed just 1150kg, it was stupendously fast, hitting 100km/h in 4.1 seconds and topping out at 213mph. However, this was not just a straight-line hero – for many years it held the outright lap record at the Nürburgring Nordschleife. The *Faszination* film of Stefan Roser's 1989 lap has become legendary, and can be viewed on YouTube.

ES BRAUCHT SCHON EIN AUSSERGEWÖHNLICHES AUTO, um schneller zu sein als ein Porsche 959 oder ein Ferrari F40. Und vielleicht braucht es auch ein sehr gelbes – so wie der hier vorgestellten „Yellowbird“.

RUF hatte sich zunächst mit Modifikation des Porsche 911, dann mit dem Bau immer schnellerer Versionen des Elfers bereits einen guten Namen erarbeitet. Die Einführung einer hochmodernen Motorsteuerung ermöglichte es den Ingenieuren des deutschen Spezialisten dann jedoch, kaum für möglich gehaltene Leistungen freizusetzen.

Als Basis des „Yellowbird“ nutze RUF wegen des geringeren Gewichts und besserer Aerodynamik einen Carrera 3.2 statt des 930 Turbo. Durch den Austausch vieler Stahlbleche gegen Aluminium sparten die Techniker rund 200 Kilogramm ein. Den Motor bohrten sie auf 3,4 Liter auf und statteten ihn mit zwei



RUF AUTOMOBILE

‘Not just a straight-line hero – for many years it held the outright lap record at the Nordschleife’

„Er war nicht nur geradeaus schnell: Viele Jahre lang hielt der CTR den Rundenrekord auf der Nürburgring-Nordschleife“

Turboladern und zwei Ladeluftkühlern aus. Die entscheidende Modifikation lieferte dann das besagte Motormanagement, das vom Gruppe-C-Rennwagen Porsche 962 abgeleitet war – daher der Name CTR. Durch diese Elektronik ließ sich das volle Potenzial des Motors freisetzen.

Mit 463 PS und 553 Nm Drehmoment erreichte der CTR atemberaubende Werte, einige Motoren sollten sogar noch mehr leisten. Mit nur 1.150 Kilogramm Gewicht war der „Yellowbird“ unglaublich schnell. Er sprintete in 4,1 Sekunden auf 100 km/h und kam bis auf 343 km/h. Doch er konnte nicht nur geradeaus fahren. Viele Jahre lang hielt er den Rundenrekord auf der Nürburgring-Nordschleife. Das Video „Faszination“ von Stefan Rosers Runde 1989 ist legendär und steht auf YouTube bereit.