

เป็นเวลาสิบปีแล้วที่ทางรถในตำนาน CTR Yellowbird ได้ถูกนำตัวมาจาก CTR สู่ท้อง
ในที่สุด RUF ก็ได้ประกาศเปิดตัว RUF CTR3 ซึ่งได้ดัดแปลงทั้งเครื่องยนต์ใน เอ็มเมนเบอ
ย 2007 ในขณะที่ CTR สองรุ่นก่อนใช้ระบบเครื่องยนต์เทอร์โบ แต่ CTR3 นี้ใช้เครื่องยนต์
วางกลาง แม้ CTR3 จะแตกต่างกับรถพี่ทั้งสองรุ่น แต่สิ่งที่ทำให้มันเปลี่ยนไปเลยก็คือความเป็น
สุดของถนนนั่น ซึ่งรายละเอียดของความต้องการของพนักงนของ RUF ได้เป็นอุป
สงค์ Design ของรุ่นนี้ได้แรงบันดาลใจมาจากรถแบบ Coupe ของเยอรมันในรุ่น 30 และ 50
RUF ได้จึงลงมือประสมการกับเครื่องยนต์ Boxer Turbo มานานสิบปี และใน CTR3 ได้ใช้



RUF CTR3

MY 2012

เครื่องยนต์คู่กับเครื่อง Boxer 3.8 ลิตรแบบวางนอน ที่สามารถผลิตแรงบิดได้มากถึง 750
แรงแพที่ 7,000 รอบ แรงแบิดสูงสุดอยู่ที่ 950 Nm ที่ 4,000 รอบเครื่องยนต์ ได้ถูกออกแบบ
มาให้มีโครงสร้างที่แข็งแกร่งแต่มีความคล่องตัว เทอร์โบทั้ง 2 ลูก ทำงานควบคู่ไปกับ
Intercooler ที่ถูกวางไว้ที่ตำแหน่งด้านหน้าของห้องเครื่องเพื่อช่วยระบายความร้อน Sequential
7-speed ที่ RUF Design ขึ้นใหม่ ได้ถูกปรับจูนจูนจูน สามารถเร่งแรงบิดได้มากถึง 1,200
Nm (885ft/lbs.) ทางด้านอัตราเร่งก็ทำให้สมารถทำได้ไม่แพ้กันด้วยอัตรา การเร่งจาก
0-100km/h ที่ใช้เวลาเพียง 3.2 วินาทีและสามารถทำความเร็วได้ถึง 375 km/h

ลองนึกดูว่าถ้ามีรถหนักๆคล้าย 911 กำลังพุ่งแซง Cayman ที่ความเร็วเกือบเทียบเท่าความเร็วแสง และมีรูปร่างที่ใหญ่กว่าของ Large Hadron Collider ซึ่งเหตุการณ์นั้นถูกจับภาพไว้ได้ ในช่วงสั้นๆวันที่ รถคันนั้นแค่จะเป็น Ruf CTR3

ไม่ว่าคุณจะคิดว่าเป็นการผสมผสานของรูปร่างที่ฉีกแนวหรือโม้ก็ตาม ความกว้างที่มีมากกว่า 911 ถึง 5 นิ้ว และขี้นสูงต่ำกว่าถึง 4.5 นิ้ว สิ่งนี้ช่วยลดแรงต้านหรือโม้ขึ้น ขึ้นอยู่กับมุมมองของแต่ละคน แต่ดูแล้วมันก็ไม่ลวนนัก มีรถซูเปอร์คาร์หลายคันที่ถูกซื้อเพียงเพราะความสวยเท่านั้นเอง ซึ่งก็ไม่น่าแปลกใจเท่าไร

สิ่งที่สำคัญคือคันนี้เป็นรถที่ Alois Ruf ต้องการสร้างขึ้นมาตั้งแต่เขายังเป็นช่างดูแลรถที่ท่าอากาศยานพอ (Alois Ruf Snr) ที่เสียชีวิตในปี 1974 ซึ่งต้องเป็นรถที่ดูดี และมีดีไซน์ที่ดูอยู่ในพริบตาของซูเปอร์คาร์ตั้งแต่ต้นยุค

บริษัทใหญ่อย่าง Pfaffenhausen สนองความต้องการนี้ด้วยการนำ 911 มาแยกชิ้นส่วน และสร้างขึ้นใหม่ด้วยส่วนประกอบตามที่ต้องการ Ruf คันนี้มีความแตกต่างออกไป เครื่องยนต์ไม่ได้วางหลังเหมือนกับ 911 และก็ไม่ได้อัดกันแน่นเหมือนเครื่องวางกลางของ Cayman ที่เต็มไปด้วยพลัง (จริงๆแล้วมี Ruf Cayman ที่สามารถดัดหน้า 911 โมเดล 997 GT2 ได้เลยนะ)

เราจึงพูดถึงรถในหมวด Exotic อย่าง Enzo, Koenigsegg, Veyron และที่ขาดไม่ได้อย่าง Carrera GT ของ Porsche แต่สำหรับ CTR3 นั้น มีจุดมุ่งหมายให้เป็นรถที่เร็วเท่าประสิทธิภาพที่เร็วที่สุดของ Porsche และต้องเหนือกว่าอย่าง CTR "Yellow Bird" 469 แรนท์ และ CTR2 520 แรนท์ ที่ตามหลังไปอีก 10 ปี

การขับบนถนน Autobahn ของเจ้า Enzo นั้นเร็วเป็นพิเศษเพราะมีรถน้อยมากที่ตามได้ทัน คันไหนที่มีรถที่ไม่เชิงเป็น 911 ประการขึ้นในระจามองหลัง Ruf CTR3 มีแรงม้า 691 ตัวและถูกเคลมว่าทำที่ 0-100 ได้ 235 ไมล์/ชม. ซึ่งเร็วกว่า Ferrari อยู่ 15 ไมล์/ชม. ถ้าทำได้น่าทึ่งอยู่แล้ว และ RUF ไม่ได้มีกินกินรถ ก็คงเหลือซูเปอร์คาร์ไม่กี่คันที่จะวิ่งได้เร็วกว่านี้ เรือบินนี้ไม่ทำให้ Alois Ruf ถึงจุดอิ่มตั้นน้อย การละเล่นขับไม่ยกเป็นอุปสรรคของเขายู่แล้ว เหมือนที่ Gordon Murray พูดถึง McLaren F1 ว่าสมรรถนะที่สุดขอเป็นพลพวงมาการตี่ไซน์ และวิศวกรรม ไม่ใช่แค่ความหวัง

CTR3 เริ่มต้นอย่างเรียบง่ายด้วยคาร์บอนไฟเบอร์แทนกระดากที่เรียกว่า R50 หลังจากนั้นรถคันแบบ 2 คันก็ถูกสร้างขึ้น ด้วยความพยายาม และจำนวนชั่วโมงในการทำงาน ก่อให้เกิดผลงานที่สุดยอด รถถูกสร้างขึ้นใหม่โดยช่างเพลทฟอร์มมของ 911 GT3 RS นอกจากส่วนนั้นตั้งแต่ A-pillars ขึ้นมาทั้งหมดเป็นผลงานของ RUF ส่วนๆ ชิ้นๆที่มากมาย



ตัวถัง CTR3 มีเนื้อความยาวเท่า กับ 911 แต่สั้นผิวนหลังกว่าขึ้นอีก 10.8 นิ้ว เพื่อรองรับการวางตำแหน่งใหม่ของเครื่อง 6 สูบ 7 สูบเทอร์โบ (เพิ่มจาก 3.6 เป็น 3.7 ลิตร โดยยืดพิทช์จาก 996 Turbo ไปเป็น 997) ตัวนี้เครื่องยนต์มีวางตำแหน่งวางอยู่หน้าพลาหลัง จากเดิมที่อยู่หลังพลาหลัง ลักษณะของตัวถังแบบนี้ถูก Ruf เรียกว่า "the Birdcage" ฉีชนีพรมด้านหน้าเป็นแบบทื่อ ซึ่งเป็น ความร่วมมือระหว่าง Canadian Motorsport และผู้เชี่ยวชาญด้านแอโรไดนามิก Multimatic ได้ทำให้ความเร็ว และความสวยงามควบคู่กันไป (อดีตมีชิ้นชิ้นเล็ก ๆ ถูกลบไปใช้ รวมทั้งหมดของตัวถัง ก็เลยรับ และเติมเปอร์เซ็นต์ที่ตามรถแข่งกันได้อย่างดีเยี่ยม) สำหรับคนที่คิดว่ารถคันนี้ต้องเอาเปรียบด้วยเสียงโชนมาไว้ ก็ต้องผิดหวัง เพราะช่วงล่างด้านหลังก็เหมือนเป็นแบบ Multi-link โดยที่ด้านหลังใช้แบบ MacPherson Strut และ Anti-Roll Bar ของ 911

เครื่องยนต์เทอร์โบ 12 สูบรุ่นเดียวกับ Ruf 911 แต่มีแรงม้าเพิ่มขึ้นอีก 50 ตัว เครื่องที่อยู่ใน CTR3 นี้ มีแรงม้า 691 ตัวที่ 7,600 รอบ/นาที รวมให้ผลิตรถยนต์ได้ 656 ปอนด์-ฟุตที่ 4,000 รอบ/นาที ส่งผลทำให้เครื่องยนต์หรือตัวถังด้วยเครื่องยนต์แบบ 6 สดุด Sequential ที่สร้างโดย Hor แต่ไม่มี Paddle Shift ที่พวงมาลัย แทนอันนี้จึงต้องหัดใช้คันเกียร์ และใช้วิธีพลาที่ด้านเกียร์ โทกไปมาจนกว่าไม่ใช้ การเปลี่ยนเกียร์ที่รวดเร็วโชนมาก แต่ก็เป็นความฮาร์ดคอร์แบบนั้นๆ ชุมๆ ก็จริงที่ได้เห็นเจ้า Ruf ผิดกันพวักต้นคันแรกก็ยังไม่ค่อยสมบูรณ์นักหลังช่วงในช่วงของรุ่นอัพ สตรีทความปรบปรบไปได้อีกไม่สู้

CTR3 ไม่ได้มีน้ำหนักเบาอย่างที่คิดไว้จากที่เห็นว่าไม่มีพรมเป็นอะลูมิเนียม และส่วนประกอบตัวถังส่วนใหญ่ที่เป็น Kevlar-Carbon มีน้ำหนักโดยรวมน้อยที่ 1,400 กก. (น้อยกว่า 911 Carrera 2 เล็กน้อย) แต่แรงม้าที่มีมากกว่าอยู่ 350 ตัวนั้น ย่อมมีผลต่ออัตราเร่งไม่น้อยน้ำหนักแน่นอน ด้วยอัตรา 501 แรงม้า/ตัน ทำให้มันสั้นนักไปกว่า Carrera GT (445 แรงม้า/ตัน) และถึงทั้ง Paganí Zonda F (497 แรงม้า/ตัน) ดูแล้วแบบไม่ต่างอะไรในหลายๆ Veyron ที่ได้อยู่ 521 แรงม้า/ตัน Ruf ถูกหลอกว่ามีความเร็ว 0-62 ไมล์/ชม. ได้ที่ 3.2 วินาที และ 0-124 ไมล์/ชม. ที่ 9.6 วินาที ในขณะที่ตัวรถในจินตนาการมา จากบรรดานักแข่งรถหรือรถแข่ง 15 นิ้ว ทำกันร่วมกับกลีปเปอร์ 6-Pot และยางของ Michelin Pilot Sport (335/30 ZR20 ในด้านหน้า) ด้วยปัจจัยทั้งหมดตามรถแข่งหรือรถแข่ง แบบหลังติดเบร ได้โดยไม่มีต้องลงมือ

ห้องโดยสารของ CTR3 ไม่ต่างจาก 911 คืออยู่ในตำแหน่งต่ำ อัดสบาย และไม่มีฐานเก้าอี้แบบเป็น Bucket Seat ที่รถแข่งกันหนึ่งหรือสิบตัวอยู่ พวงมาลัยมีขนาดกำลังดีจับกระชับมือ เมื่อพนักพิง ถูกวางตำแหน่งให้พอดีกับไหล่ประสาท เป็นสิ่งที่ดีที่ดูไม่ได้จาก Ferrari หรือ Lambo รุ่นใหม่ๆ แน่นอน เสียงรบกวนก็ค่อนข้างดังถึงเมื่อพนักพิงอยู่ แต่ก็จริงนัก (กลีปเปอร์ได้รับการพัฒนา ไม่เชิงกันไฟ) เสียงแทบๆ จากเครื่อง 6 สูบ ค่อนข้าง ทำความยาก สิ่งที่ดีตามรถแข่งคือคอร์ทๆ เปลี่ยนเกียร์เจ้า Ruf อย่าง แสดงให้เห็นว่าเรายังไม่จริง

ตัวถังมีน้ำหนักถูกสร้างในทางวิศวกรรม แต่ก็ถือว่า CTR3 มีน้ำหนักเบา มีแค่ชิ้นส่วนในเครื่องยนต์เท่านั้นที่น้ำหนักมาก พลาก็ได้ก็ต่ออัตราเร่งที่มีของพวกความเร็วแบบกันหลายไมล์นั้น มันไม่ได้ดี ความโหดของรถคันเร่งก็ไม่ได้เป็นระบบไฟฟ้า การเร่งไปก็ 60 ไมล์/ชม. ไม่ใช่เรื่องน่ากลัวสำหรับ CTR3 และนี่เป็นสิ่งที่น่าพอใจหรือว่านั่น มันเหมือนกับ Veyron ตรงที่ว่าความสมบูรณ์แบบ จะเกิดขึ้นในช่วง 100-200 ไมล์/ชม. ตรงนี้แหละที่ตัวถังรถแข่งกัน เป็นช่วงความเร็วที่ Ruf พยายามว่าไม่ประสบผลสำเร็จแล้ว อัตราเร่งของตัวถังนั้นเป็นอะไรที่ค่อนข้างดีไม่ต่างกันกับมันแต่ ในช่วงแรกๆที่มันอยู่ถึงพวงมาลัย

จากที่ได้เห็น Ruf ระยะหนึ่งแล้ว พบว่าไม่มีอะไรที่เหมือนๆ กันเลยกับ Pfaffenhausen ก็เพราะเรื่องนั้น แต่ถึงมีความคล้ายกันอยู่บ้าง เป็นอาเป็นเรื่องที่ทำกันมาอยู่ 911 แต่สำหรับ CTR3 แล้ว แบบไม่ รู้สึกอะไรเลย อากาศที่ระบายแบบเป็นไปไม่ได้ พวงมาลัยค่อนข้างง่าย และมีความแม่นยำสูง อันนี้แล้วมันก็ สบายที่เห็นมันนะ รวมทั้งหมดก็ยาวกว่าๆ ไม่ได้ขึ้นตอนความสบายในการขับมันแต่อย่าง แต่สำหรับทำการทดสอบที่ตัวถัง กับขนาดแรงพลังสูงที่มันได้โดยกับตัวถังหนักไปกับบนรถแข่งของเล่นแล้ว น้ำหนักการเบรกเหมือนกับของ 911 พอที่ดูจากนั้นเปิดกว้างขึ้น CTR3 ให้ความรู้สึก เหมือนตามรถแข่ง หรือตัวถังได้ทั้ง 1g ในช่วงที่วิ่งยาว พอให้บอกกับมันเรื่องบิดในโค้งแทบๆ อีกด้วย ซึ่งไม่ใช่เรื่องน่ากลัวอะไรให้ทำขนาดออกเล็กน้อย และถ้าการให้กลีปเปอร์อย่างเต็ม

CTR3 จัดเป็นรถที่วิ่งได้ดั่งใจ มีน้ำหนักเบาเร็วข่มขู่ เหมือนกับ Boxster และ Cayman ตามรถแข่งหลายตัวที่ขึ้น 911 อยู่ได้แน่นอน มันคือรถที่วิ่งเหมือนรถแข่งๆ ทุกๆสิ่งทุกอย่างที่มันทำได้โดยไม่มีทาง มันขึ้นเป็นไปด้วยความรวดเร็ว มันก็ มาลงแล้วดี และๆๆ อย่างที่สมารถแบบ

สรุปก็คือ CTR3 เป็นรถที่สมบูรณ์แบบที่สุดของ Ruf ในตอนนี้ มันสั้นกว่าไปกว่า 911 ที่ดีที่สุดถึงแต่ Porsche เทพพิสดารอยู่หลายตัว



RUF CTR3 MY 2012

Engine Type	turbocharged boxer Cylinders 6
Displacement	3,746 cc / 228.6 in ³
Output	552 kW (750 hp) at 7,100 rpm
Max. torque	960 Nm / 656.5 lb-ft
Compression ratio	9.2 : 1
Engine control unit	Bosch Motronic with OBD-2
Turbo charger	two KKK turbo chargers
Intercooler	two air-intercoolers
Transmission	
Transmission	sequential 7-speed-manual transmission,
Brakes	
Brake callipers	front/rear 6 piston fixed light alloy callipers
Brake discs	front/rear ventilated and cross drilled ceramic composite discs
Brake disc diameter	front/rear 380 mm /15" / 380 mm /15"
Wheels and tyres	
Wheels	front/rear 8.5" x 19 / 12.5" x 20
Tyres	front/ rear 255/35 ZR19 / 335/30 ZR20
Performance	
Top speed	380 kph / 236 mph
	0-100 kph / 0 - 62 mph 3.1 sec