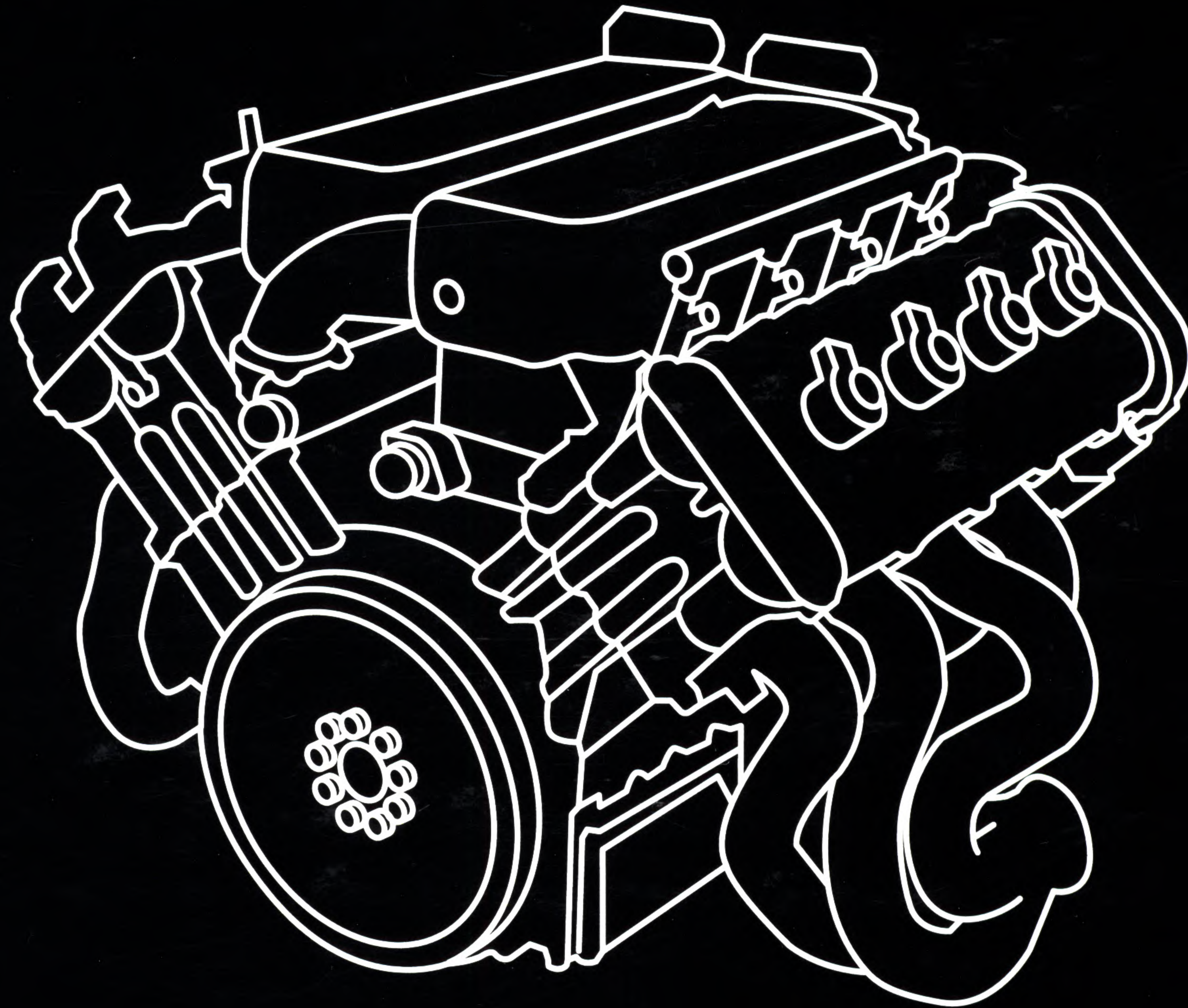


Thailand 2012



More *RUF*® than ever

RUF AUTOMOBILE GMBH

Every RUF are "handcrafted"

When the owner of RUF drive it for the 1st time, he will feel the emotions flow:
all RUF products "speak" about the careful engineered, the care and patience that
were dedicated to them, the craftsmanship that brought them to life.

Each RUF is a masterpiece - designed for those who value traditional and refined
techniques. The art of engineer perfecting the engine of RUF car, the skill of artisan
trimming the leather interior and the ultimate precision where each RUF is individually
manufactured in Pfaffenhausen.

It is the artistry and passion of the RUF craftsmen that give each RUF that very special
something to complement its functional beauty - a soul.

Driving pleasure at its finest

เป็นเวลามากกว่า 70 ปีแล้วที่ชื่อ RUF ได้ออกมาโล่เล่นในวงการยานยนต์ ในปี คศ 1939 Alois Ruf Senior ได้ก่อตั้งบริษัท Auto-Ruf ขึ้นซึ่งเป็นอู่ซ่อมรถทั่วไป หลังจากสงครามโลกครั้งที่สอง ก็ได้มีการเพิ่มกิจการบ่มน้ำมันขึ้น

ในปี 1955 RUF ได้ขยายตัวอีกครั้งด้วยธุรกิจรถ Coach BUS ที่แยกตัวออกมา และมากระทั่งยุค 60's ที่ได้มีการสร้างประสบการณ์โดยการเรียนรู้ซ่อมบำรุงรถ Porsches เมื่อ Alois Ruf senior (พ่อ) ได้เสียชีวิตลงในปี 1974

ลูกชาย Alois Ruf Junior ได้ขึ้นมาดูแลกิจการต่างๆแทนบิดาตั้งแต่มืออายุได้เพียง 24 ปี ซึ่งได้ประกาศอย่างเป็นทางการว่าเค้าจะยังคงพัฒนา คันควัว และ คุณภาพของงานที่บิดาได้สร้างไว้ เพียงแต่ Alois Ruf Junior ได้หันมาเจาะจงพัฒนารถ sport ซึ่ง RUF ก็ได้ทุ่มเทความสามารถและความมุ่งมั่นให้แก่ Porsche 911 ในปี 1975 หนึ่งปีให้หลัง รถ RUF modified รุ่นแรกก็ได้ออกเปิดตัวเป็นครั้งแรก และได้สร้างตำนานขึ้นมาอีกมากมายตราบนานเท่านาน

Alois Ruf Junior



CTR Yellowbird



Power Output (DIN)	345 kW (469 bhp)
at Engine Speed	5,950 rpm
Specific Output	139.3 bhp/L
Displacement	3,400 cm ³
Compression Ratio	7.5 : 1
Maximum Torque	553 Nm
at Engine Speed	5,100 rpm

211 ไมล์/ชม. ถือเป็นตัวเลขที่น่าประทับใจในปัจจุบันนี้ แต่เมื่อ 20 ปีที่แล้ว ความเร็วขนาดนี้สำหรับอังกฤษ ถือว่าแทบเป็นไปไม่ได้ จนกระทั่งมีนาคม 1987 ก็ได้เกิดรถที่ถือว่าถูกต้องตามกฎหมายการใช้งานบนถนน ซึ่งถูกเคลมว่ามันทำความเร็วได้ 200 ไมล์/ชม. นั่นก็คือ Ferrari F40 มีทือปสปิดอยู่ที่ 201 ไมล์/ชม. ทำให้กลายเป็นรถยนต์ที่เร็วที่สุดในโลก

TRUE FACT



RUF ได้เปิดตัวรถยนต์ที่ทำลายสถิติในปี 1987 CTR ซึ่งเป็นเหมือนรถ Porsche 911 ที่นำหนักเบา พ่วงด้วยเทคโนโลยีของเครื่องยนต์ที่เหนือชั้น การที่ได้ใช้วัสดุที่มีน้ำหนักเบา อาทิเช่น อลูมิเนียมสำหรับประตู และ ฟังก์เซอร์ ทำให้สามารถตัดน้ำหนักออกจากตัวถึง Carrera ไปได้ถึง 200 กิโลกรัม จากความจุ 3,349 cm³ ซึ่งเป็นเครื่องยนต์แบบ flat six พลังกำลังสูงสุดที่ 469 แรงม้าที่ 5,950 รอบ ส่งกำลังไปที่ล้อหลังด้วยระบบเกียร์ธรรมดา 5 speed และ จานเบรคระบายอากาศแบบ Cross Drilled ขนาด 330mm ของ Brembo รถ CTR ยังมาพร้อมกับระบบ Denloc ซึ่งทางบริษัทได้ร่วมกับผู้ผลิตยาง Dunlop พัฒนาขึ้น

ซึ่งระบบนี้สามารถทำให้ผู้ขับขี่ไปถึงจุดหมายปลายทางอย่างปลอดภัยแม้จะเร็ว ในปี 1987 CTR ได้ประสบความสำเร็จที่ Ehra-Lessien สนามทดสอบรถยนต์ของ Volkswagen โดยมีอดีตนักแข่งรถสูตรหนึ่ง Phill Hill และ Paul Frere ที่คว้าชัยชนะในการแข่ง Le Mans ร่วมกันสร้างสถิติให้ RUF-CTR เป็น Road Car ที่เร็วที่สุดในโลกด้วยความเร็วสูงสุดที่ 339.9 กิโลเมตรต่อชั่วโมง!

หนึ่งปีให้หลัง Bernd Ostmann ซึ่งในปัจจุบันเป็นหัวหน้าบรรณาธิการให้กับ "Auto motor und sport" สามารถทำความเร็วได้สูงสุดถึง 342 กิโลเมตรต่อชั่วโมงที่ สนาม Nardo ในประเทศอิตาลี

และด้วย 911CTR บริษัท RUF สามารถพัฒนารถ Supercar ที่เหมาะสมกับการใช้งานประจำวันที่มีความสามารถสูงยิ่งกว่า Ferrari F40

นิทรรศการรถยนต์ของอเมริกาอย่าง Road&Track ก็จัดงานรวมตัวกันขึ้นที่สนามทดสอบ Ehra-Lessien ของ Volkswagen ในเยอรมนี ซึ่งมี 9 คันจากทั้งหมดที่จัดอยู่ในประเทศ ซูเปอร์คาร์ มีทั้ง Ferrari Testarossa, Lamborghini Countach 5000S, Porsche 959 รวมถึงรถที่ได้รับการปรับแต่งมาเป็นพิเศษอย่าง AMG Hammer (Mercedes 300E 375 แรงม้า), Koenig/RS (Porsche 911 Wide-Bodied เครื่องเทอร์โบ 520 แรงม้า) และ 911 469 แรงม้า ที่มีตัวถังแคบกว่าท้ายใต้ชื่อ RUF CTR แต่ถูกบรรดาศาถก้องในวันทดสอบ ตั้งชื่อเล่นว่า "Yellow Bird" เนื่องจากสีของมันที่สว่างเจิดจ้าอยู่ในวันที่อากาศอึมครึมวันนั้น

จุดประสงค์ของการรวมตัวกันวันนั้นคือ ต้องการหาคนที่เร็วที่สุด ขับทดสอบโดยสื่อมวลชน นักแข่งรายการ Le Mans อย่าง Paul Frere และอดีตแชมป์ F1 อย่าง Phil Hill รถที่เร็วที่สุดในวันนั้นคือ Isdera Emperor 108i ซึ่งวิ่งได้ 176 ไมล์/ชม. มีแค่ 2 คันเท่านั้นที่ทะลุ 200 ไมล์/ชม. ได้ คือ Koenig ที่ทำได้ 201 ไมล์/ชม. และ RUF ที่ทำได้ 211 ไมล์/ชม. หรือ 339.8 กม./ชม. กำลังแปลกใจว่า 911 หน้าตาธรรมดาๆ วิ่งเร็วกว่า F40 ถึง 10 ไมล์/ชม. เชียวหรือ? ขนาดของมันน่าจะมีส่วน ด้วยรูปร่างของ CTR ที่เล็กกว่าโดยยึดพื้นฐานจาก Carrera 3.2 แทนที่จะมีตัวถังกว้างๆ เหมือนรุ่น Turbo ดังนั้น RUF น่าจะใช้จุดนี้เป็นข้อได้เปรียบให้รถไม่ต้านลม CTR ถูกสร้างให้ลู่ลมขึ้นด้วยการเอาสปริงหน้าบนหลังคาออก และใส่กระจกมองข้างที่เล็กลง

ท้ายใต้ฟ้าครอบวาล์วอลูมิเนียมหน้าหน้าเบร เครื่อง 3.2 ลิตร 6 สูบถูกขยายเพิ่มเป็น 3,366 cc พร้อมด้วยระบบหัวฉีด DME ที่พัฒนามาเพื่อตัวแข่งอย่าง Porsche 962 และที่สำคัญคือการติดตั้งเทอร์โบเข้าไประบบ 2 ลูก พร้อมด้วยอินเตอร์คูลเลอร์ 2 ลูกเช่นกัน ในขณะที่ 911 Turbo มีเกียร์แบบ 4 สปีด CTR ใช้เกียร์แบบ 5 สปีดที่ RUF ออกแบบเอง (RUF มีเกียร์ 5 สปีดที่ใส่ได้กับ 911 Turbo มาตั้งแต่ปี 1981) แฝกเกาทั้งหมดรวมถึงจานเบรคหน้า-หลังเจาะรู และเซาร่องขนาด 330 มม. ของ Brembo และล้อ Speedline ขนาด 17 นิ้ว พร้อมด้วยยาง Dunlop Denloc ที่ถูกออกแบบให้กับ Porsche 959 เพื่อการยึดเกาะกับล้อขณะใช้ความเร็วสูง

CTR ถูกอ้างว่ามี 469 แรงม้าที่ 5,950 รอบ/นาที ผู้บริหารอย่าง Alois Ruf ยอมรับภายหลังว่า "เราใช้ขนาดกระบอกสูบที่ใหญ่มากใน Pfaffenhausen" ด้วยขนาดกระบอกสูบที่ใหญ่ขึ้น ทำให้พวกเขาได้ครีกครั้งอีกครั้งหนึ่งปี หลังจากนั้นเมื่อ Bernd Ostmann (ปัจจุบันเป็นหัวหน้าก. ที่ Auto Motor und Sport) ทำความเร็วได้ 212.5 ไมล์/ชม. ที่ Nardo ในอิตาลี ซึ่งมีนเป็นการวิ่งในแทรคที่ค่อนข้างแตกต่างจากที่เคยวิ่ง ทำให้เจ้า Yellow Bird มันดูโดดเด่นที่สุด และในปี 1989 นักทดสอบรถยนต์อย่าง Stefan Roser ก็นำเจ้า CTR ไปวิ่งที่ Nurburgring

การวิ่งแต่ละรอบถูกบันทึกด้วยกล้อง และเผยแพร่ออกมาในวิดีโอของ RUF ชื่อ Faszination on the Nurburgring และก็กลายเป็นตำนาน มันเป็นบันทึกบรรยากาศภายในรถ (ถูกแก้ไขเล็กน้อย) ที่น่าตื่นเต้นมาก Roser ได้ตั้งศักยภาพของมันออกมาอย่างเต็มที่ แซงหน้ารถทุกคันที่กำลังวิ่งอยู่ในสนาม ล้อหมุนเร็วจนแทบมองไม่เห็นไปจนถึงความเร็วที่ตึงใจไว้ และเขาใช้วิธีสไลด์เข้าโค้งแทบทุกโค้ง แต่ที่แน่ๆ เขาใส่แค่เสื้อยืดแขนสั้น กางเกงยีนส์ รองเท้าผ้าใบ และไม่ได้ใส่หมวกกันน็อก...

เป็นเวลาสี่สิบปีแล้วหลังจากกรรไกรในตำนาน CTR Yellowbird และ สิบปีมาแล้วหลังจาก CTR รุ่นที่สอง ในที่สุด RUF ก็ได้ประกาศเปิดตัว RUF CTR3 ซึ่งได้เปิดตัวอย่างเป็นทางการในเดือนเมษายนของ ปี 2007 ในขณะที่ CTR สองรุ่นก่อนใช้ระบบเครื่องวางหลัง แต่ CTR3 รุ่นนี้ได้ใช้ระบบเครื่องวางกลาง แม้ CTR3 จะแตกต่างกับรุ่นพี่ทั้งสองรุ่น แต่สิ่งที่ได้เปลี่ยนแปลงคือความเป็นสุดยอดยานยนต์ ซึ่งจะสามารถตอบสนองความต้องการของผู้ที่ชื่นชอบความเร็วได้เป็นอย่างดี ซึ่ง Design ของรุ่นนี้ได้แรงบันดาลใจมาจากกรรไกรแบบ 'Coupe' ของเยอรมันในยุคปี 30 และ 50 RUF ได้สั่งสมประสบการณ์กับเครื่องยนต์ Boxer Turbo มานานสามสิบปี และใน CTR3 ได้ใช้



RUF CTR3

MY 2012

เครื่องยนต์โบว์กับเครื่อง Boxer 3.8 ลิตรแบบวางนอน ที่สามารถผลิตแรงม้าได้มากถึง 750 แรงม้าที่ 7,100 รอบ แรงบิดสูงสุดอยู่ที่ 960 Nm ที่ 4,000 รอบเครื่องยนต์ ได้ถูกออกแบบมาให้มีโครงสร้างขนาดเล็กแต่มีความสามารถสูง เทอร์โบทั้ง 2 ลูก จะทำงาน ควบคู่ไปกับ Intercooler ที่ได้ถูกวางไว้ที่ตำแหน่งด้านหน้าของล้อหลังทั้งสองข้าง ระบบเกียร์ Sequential 7speed ที่ RUF Design ขึ้นใหม่ ได้ถูกจัดวางขวาง สามารถรองรับแรงบิดได้มากถึง 1,200 Nm (885ft/lbs.) ทางด้านข้อมูลตัวเลขก็ทำให้สมทหายใจได้ไม่แพ้กันด้วยอัตรา การเร่งจาก 0-100km/h ที่ใช้เวลาเพียง 3.1 วินาทีตามด้วยความเร็วสูงสุดที่ 380 km/h

ลองนึกดูว่าถ้ามีรถหน้าตาคล้าย 911 กำลังพุ่งแข่ง Cayman ที่ความเร็วเกือบเทียบเท่าความเร็วแสง และมีรูปร่างที่ใหญ่กว่าของ Large Hadron Collider ซึ่งเหตุการณ์นั้นถูกจับภาพไว้ได้ ในช่วงเสี้ยววินาที รถคันนี้น่าจะเป็น RUF CTR3

ไม่ว่าคุณจะคิดว่าเป็นการผสมผสานของรูปร่างที่มีเส้นทึบหรือไม่กี่ตาม ความกว้างที่มีมากกว่า 911 ถึง 5 นิ้ว และยังดูต่ำกว่าถึง 4.5 นิ้ว สิ่งนี้จะดูสวยงามหรือไม่ ขึ้นอยู่กับมุมมองของแต่ละคน แต่ดูแล้ว มันก็ไม่เลวนัก มีรถซูเปอร์คาร์หลายคันที่ถูกซื้อเพียงเพราะความสวยเท่านั้นเอง ซึ่งก็ไม่น่าแปลกใจเท่าไร

สิ่งที่สำคัญคือคันนี้เป็นรถที่ Alois Ruf ต้องการสร้างขึ้นมาตั้งแต่เขาย้ายมาดูแลธุรกิจต่อจากรุ่นพ่อ (Alois Ruf Snr) ที่เสียชีวิตในปี 1974 ซึ่งต้องเป็นรถที่ดุดัน และมีดีไซน์จัดอยู่ในพรีเมียมลิก ของซูเปอร์คาร์ตั้งแต่ต้นจนจบ

บริษัทใหญ่อย่าง Pfaffenhausem สนองความต้องการนี้ด้วยการนำ 911 มาแยกชิ้นส่วน และสร้างขึ้นใหม่ ด้วยส่วนประกอบตามที่ต้องการ RUF คันนี้มีความแตกต่างออกไป เครื่องยนต์ไม่ได้วางหลังเหมือนกับ 911 และก็ได้ถูกปรับแต่งเหมือนกับเครื่องวางกลางของ Cayman ที่เติมเปี่ยมไปด้วยพลัง (จริงๆ แล้วมี RUF Cayman ที่สามารถดัดหน้า 911 โมเดล 997 GT2 ได้สบายๆ)

เรากำลังพูดถึงรถในหมวด Exotic อย่าง Enzo, Koenigsegg, Veyron และที่ขาดไม่ได้อย่าง Carrera GT ของ Porsche แต่สำหรับ CTR3 นั้น มีจุดมุ่งหมายให้เป็นรถที่เร็วกว่าโปรดักชันคาร์ที่เร็วที่สุดของ Porsche และต้องเหนือกว่าจ้าวตำนานอย่าง CTR "Yellow Bird" 469 แรงม้า และ CTR2 520 แรงม้า ที่ตามหลังมาอีก 10 ปี

การขับร่อนอยู่บน Autobahn ของเจ้าของ Enzo น่าจะเป็นสิ่งที่วิเศษสุด เพราะมีรถน้อยมากที่ตามได้ทัน คันใดนั้นก็ไม่มีรถที่ไม่เชิงเป็น 911 ปรากฏขึ้นในกระแสมองหลัง RUF CTR3 มีแรงม้า 750 ตัวและถูกเคลมว่าทำหือปสปีดได้ 235 ไมล์/ชม. ซึ่งเร็วกว่า Ferrari อยู่ 15 ไมล์/ชม. ถ้าทำได้ตามที่เคลมไว้ และ RUF ไม่ได้โม้เกินจริง ก็คงเหลือซูเปอร์คาร์ไม่กี่คันที่จะวิ่งได้เร็วกว่านี้ เรื่องนี้ไม่ทำให้ Alois Ruf กังวลแม้แต่น้อย การระลึบยังมิเคยเป็นอุปสรรคของเขาอยู่แล้ว เหมือนที่ Gordon Murray พูดถึง McLaren F1 ว่าสมรรถนะที่สุดยอดเป็นผลพวงมาจากการดีไซน์ และวิศวกรรม ไม่ใช่แค่ความหวัง

CTR3 เริ่มต้นอย่างเรียบง่ายด้วยการดีไซน์บนแพลตฟอร์มที่เรียกว่า R50 หลังจากนั้นรถต้นแบบ 2 คันก็ถูกสร้างขึ้น ด้วยความพยายาม และจำนวนชั่วโมงในการทำงาน ก่อให้เกิดผลงานที่สุดยอด รถถูกสร้างขึ้นใหม่โดยใช้แพลตฟอร์มของ 911 GT3 RS นอกจากส่วนนั้นตั้งแต่ A-pillars จนารดท้าย เป็นผลงานของ RUF ล้วนๆ ซึ่งน่าทึ่งมาก



ถึงแม้ CTR3 มีขนาดความยาวเท่า กับ 911 แต่กลับมีฐานล้อกว้างขึ้นอีก 10.8 นิ้ว เพื่อรองรับการวางตำแหน่งใหม่ของเครื่อง 6 สูบ ฮอร์นอร์โบ (เพิ่มจาก 3.6 เป็น 3.7 ลิตร โดยยึดพื้นฐานจาก 996 Turbo ไม่ใช่ 997) ดังนั้นเครื่องยนต์นี้จึงมีตำแหน่งวางอยู่หน้าเพลาลัง จากเดิมที่อยู่หลังเพลาลัง ลักษณะของตัวถังแบบนี้ถูก RUF เรียกว่า "the Birdcage" มีซับเฟรมด้านหลังเป็นแบบท่อ ซึ่งเป็น ความร่วมมือระหว่าง Canadian Motorsport และผู้เชี่ยวชาญด้านแชสซีส์อย่าง Multimatic ได้ทั้งความแข็งแรง และความสวยงามควบคู่กันไป (อลูมิเนียมชิ้นเล็กๆ ถูกนำมาใช้ รวมถึงชุดช่วงล่าง ทั้งสปริง และแดมเปอร์แวนนอนที่สามารถมองเห็นได้อย่างชัดเจน) สำหรับคนที่คิดว่ารถคันนี้ต้องนำเอาระบบดับเบิ้ลวิชโบนมาใช้ คงต้องผิดหวัง เพราะช่วงล่างด้านหลังที่เหลือเป็นแบบ Multi-link โดยที่ด้านหน้าใช้แบบ MacPherson Strut และ Anti-Roll Bar ของ 911

เครื่องยนต์ใช้รหัส R1 12 พื้นฐานเดียวกับ RUF 911 แต่มีแรงม้าเพิ่มขึ้นอีก 50 ตัว เครื่องที่อยู่ใน CTR3 นี้ มีแรงม้า 691 ตัวที่ 7,600 รอบ/นาที รวมถึงสร้างแรงบิดได้ 656 ปอนด์-ฟุตที่ 4,000 รอบ/นาที ส่งทอดกำลังโดยตรงสู่ล้อหลังด้วยเกียร์แบบ 6 สปีด Sequential ที่สร้างโดย Hor แต่ไม่มี Paddle Shift ที่พวงมาลัย แนนอนยังคงต้องเหยียบคลัทช์ และใช้วิธีพลาถัดตามเกียร์ โยกไปมาจนอาจไม่ใช่ การเปลี่ยนเกียร์ที่รวดเร็ว:โรมาก แต่มันก็เป็นความอาร์ตคอร์แบบดิบๆ ยุคเก่า ซึ่งเราก็คงได้เห็นเจ้า RUF สีเงินพิวตันคันแรกที่ยังไม่ค่อยสมบูรณ์นักลงวิ่งในช่วงวอร์มอัพ สร้างความประทับใจได้ไม่รู้ลืม

CTR3 ไม่ได้มีน้ำหนักเบาอย่างที่คิดไว้จากที่เห็นว่ามันมีเฟรมเป็นอลูมิเนียม และส่วนประกอบตัวถังส่วนใหญ่ที่เป็น Kevlar-Carbon มันมีน้ำหนักโดยรวมอยู่ที่ 1,400 กก. (น้อยกว่า 911 Carrera 2 เล็กน้อย) แต่แรงม้าที่มีมากกว่าอยู่ 350 ตัวนั้น ย่อมมีผลต่ออัตราเร่งม้าต่อน้ำหนักแน่นอน ด้วยอัตรา 501 แรงม้า/ตัน ทำให้มันล้าหน้าไปกว่า Carrera GT (445 แรงม้า/ตัน) และทิ้งห่าง Pagani Zonda F (497 แรงม้า/ตัน) ดูแล้วแทบไม่ต่างอะไรกันมากกับ Veyron ที่มีอยู่ 521 แรงม้า/ตัน RUF ถูกเคลมว่าทำความเร็ว 0-62 ไมล์/ชม. ได้ที่ 3.2 วินาที และ 0-124 ไมล์/ชม. ที่ 9.6 วินาที ในขณะที่ตัวกันมันมาพร้อมกับ จานเบรคคาร์บอน-เซรามิกขนาด 15 นิ้ว ทำงานร่วมกับคาลิเปอร์ 6-Pot และยางของ Michelin Pilot Sport (335/30 ZR20 ในด้านหลัง) ด้วยปัจจัยทั้งหมดสามารถสร้างแรงดึง แบบหลังติดเบ: ได้โดยไม่ต้องลงสย

ห้องโดยสารของ CTR3 ไม่ต่างจาก 911 คืออยู่ในตำแหน่งต่ำ ขับสบาย และไม่ใหญ่เกินไป เบาะเป็น Bucket Seat คาร์บอนหุ้มหนังกระชับตัวสุดๆ พวงมาลัยมีขนาดกำลังดีจับกระชับมือ เมื่อพมบิด ภูเขาจารตาร์ท เสียงเครื่องก็ดังเข้ามาในโสตประสาท เป็นเสียงที่คุณไม่ได้จาก Ferrari หรือ Lambo รุ่นใหม่ๆ แนนอน เสียงรบกวนของเกียร์ค่อนข้างดังเมื่อพมค่อยๆ เเข้าเกียร์หนึ่ง (คลัทช์ได้รับการพัฒนา ไม่แข็งเกินไป) เสียงแทบๆ จากเครื่อง 6 สูบ ค่อยๆ ค้ำรามออกมา สิ่งที่ได้ตามมาก็คือการค่อยๆ เปลี่ยนเกียร์เจ้า RUF ะๆ แสดงให้เห็นว่าเรายังไม่เร่งรีบ

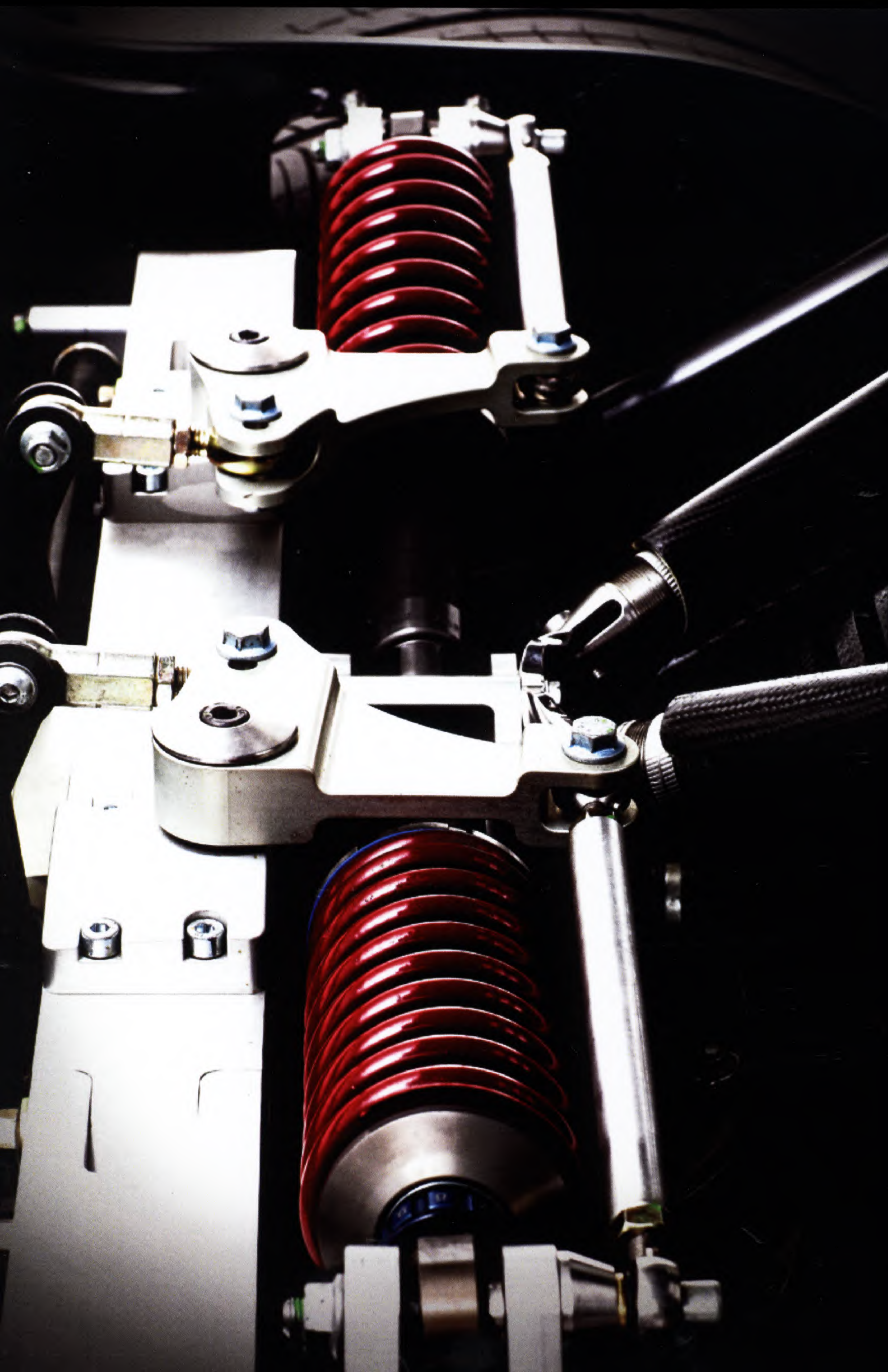
ถึงแม้มันไม่ได้ถูกสร้างขึ้นจากวัสดุบางๆ แต่ก็ถือว่า CTR3 มีน้ำหนักเบา มีแค่ชิ้นส่วนในเครื่องยนต์เท่านั้นที่มีน้ำหนักมาก พลที่ได้คืออัตราเร่งที่มีมาอย่างรวดเร็วจนแทบกลืนน้ำลายไม่ทัน มันไม่ได้มี ความโอหะอะไรมาก คันเร่งก็ไม่ได้เป็นระบบไฟฟ้า การเร่งไปถึง 60 ไมล์/ชม. ไม่ใช่เรื่องน่าสนใจสำหรับ CTR3 และเป็นเรื่องน่าเบื่อที่จะทำอะไรอย่างนั้น มันเหมือนกับ Veyron ตรงที่ว่าความสนุกตื่นเต้น จะเกิดขึ้นในช่วง 100-200 ไมล์/ชม. ตรงนี้แหละที่วัดว่าใครแกร่งกว่ากัน เป็นช่วงความเร็วที่ RUF พิสูจน์ว่ามันประลบพลสำเร็จแล้ว อัตราเร่งอย่างดุเดือดเป็นอะไรที่คุณคงยังไม่ชินกับมันแน่ๆ ในช่วงแรกที่นั่งอยู่หลังพวงมาลัย

จากที่ได้ขับ RUF ะยะหนึ่งแล้ว พบว่ามันมีแชสซีส์ที่เยี่ยมมาก ถนนรอบๆ Pfaffenhausen เกือบจะเรียบสนิท แต่ก็ยังมีความคดเคี้ยวอยู่บ้าง มันอาจเป็นเรื่องท้าทายถ้าอยู่ใน 911 แต่สำหรับ CTR3 แล้ว แทบไม่รู้สึกอะไรเลย อาการที่รถจะเหวี่ยงเป็นไปไม่ได้ พวงมาลัยควบคุมง่าย และมีความแม่นยำสูง ขับแล้วมั่นใจ สปริงที่หนึบแน่น รวมถึงหน้ายางกว้างๆ ไม่ได้บั่นทอนความสบายในการขับแม้แต่น้อย แต่กลับให้การเกาะถนนที่ดีเยี่ยม ถ่ายทอดแรงม้าลงสู่พื้นได้โดยท้ายยังยึดติดไปกับถนนราดยางตลอดเส้นทาง น้ำหนักการเบรคเหมือนกับของ 911 พอถึงจุดที่ถนนเปิดกว้างขึ้น CTR3 ให้ความรู้สึก เหมือนสามารถสร้างแรงดึงได้ถึง 1g ในช่วงโค้งยาวๆ ชอบให้เอียงการเล่นกับแรงบิดในโค้งแคบๆ อีกด้วย ซึ่งไม่ใช่เรื่องยากถ้าจะขับให้ท้ายกวาดออกเล็กน้อย และถ้าการให้กลับมามีอย่างเต็ม

CTR3 จัดเป็นรถที่ไวใจได้ได้เลย มันทำความเร็วง่ายมาก เหมือนกับ Boxster และ Cayman สามารถขยับน้ำลายพู่ที่ขับ 911 อยู่ได้แน่นอน มันเป็นรถที่อยู่เหนือธรรมชาติ คุณจะสามารถสัมผัสศักยภาพของรถคันนี้ได้โดยไม่ต้องมาก มันเต็มเปี่ยมไปด้วยความเร็ว มันคง บาลานซ์ที่ดี และทุกๆ อย่างที่สมบูรณ์แบบ

สรุปก็คือ CTR3 เป็นรถที่สมบูรณ์แบบที่สุดของ RUF ในตอนนี้ มันล้าหน้าไปกว่า 911 ที่ดีที่สุดตั้งแต่ Porsche เคยผลิตมาอยู่หลายก้าว

ขอบขอบคุณ evo Magazine สำหรับเนื้อหาของรถคันนี้



RUF CTR3 MY 2012

Engine Type	turbocharged boxer Cylinders 6
Displacement	3,746 cc / 228.6 in3
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

RGT-8 คันนี้ได้ขุมพลังจากเครื่อง V8 ที่ทาง RUF ได้สร้างและออกแบบมาใหม่ พร้อมระบบ Flat Crank ที่ 180 องศา วาล์วสี่ตัว ได้ถูกเรียงกันเป็นวงกลม พร้อมหัวฉีดน้ำมัน หลายชุดเพื่อความมั่นใจ ในส่วนพลมของการกระตุ้นที่สมบูรณ์ที่สุด ในขณะที่ระบบอ่างน้ำมันเครื่องแบบแห้งทำหน้าที่หล่อลื่นเครื่องยนต์ได้อย่างพอเพียง เครื่องยนต์ ในรุ่นนี้ มีขนาดเล็กและเบาที่ความจุ 4.5 ลิตร V8 ส่งกำลัง สูงสุดที่ 404kW (550bhp) ที่ 8,500 รอบและแรงบิดที่ 500 Nm ที่ 5,400 รอบ ในขณะที่ RUF พัฒนาเครื่องยนต์ ของ RGT-8 ก็ได้มุ่งเน้นถึงเรื่องขนาด ความคล่องตัวและ น้ำหนักเป็นหลัก พลาที่ได้รับก็คือ เครื่องยนต์ที่มีน้ำหนักน้อยกว่า 200 กิโลกรัม ควบคู่ไปกับ เกียร์ 6 Speed ที่ลดช่วง เกียร์ส่งขุมพลังไปยังล้อหลังมากขึ้น และเพื่อให้ขุมกำลังที่มีสามารถถ่ายทอดลงพื้น ให้ได้มากที่สุด RGT-8 ได้เลือกใช้ยาง Michelin Pilot Sport Cup ที่สวมอยู่บนล้อ Forged Alloy ขนาด 19 นิ้วของ RUF ที่ถูกยึดติดไว้ด้วยน็อตแบบ Center lock เพียงตัวเดียว ระบบเบรกลามารถ หยุดขุมกำลังได้อย่างมั่นใจด้วย Disc brake แบบ Ceramic ที่เป็น option มาตรฐาน

RGT-8 ได้ใช้โครงสร้างต้นแบบมาจาก Porsche 911 ของยุคปัจจุบัน ซึ่งได้ถูกนำมาปรับปรุงและพัฒนาเพิ่มเติมโดย RUF และแน่นอนว่ามีการติดตั้ง Integrated Roll Cage เพื่อความสมดุล มันคง แข็งแรงของตัวถัง และ เพื่อความปลอดภัยในการขับขี่ และยังมี package พิเศษรุ่น Frere ซึ่งจะมีการเปลี่ยนแปลงในด้านหน้ารถ ครีชมล้อและ Dashboard ที่ได้ถูกออกแบบมาจากแรงบันดาลใจ จากของรุ่น 550 ที่ Paul Frere นักแข่งรถชาวเบลเยียมใช้คว้าชัยชนะในการแข่งขัน 24 Hours of Le Mans ในปี 1953 RUF RGT8 จะเริ่มการผลิตในปี 2012 บนบอดี 991

RUF RGT-8

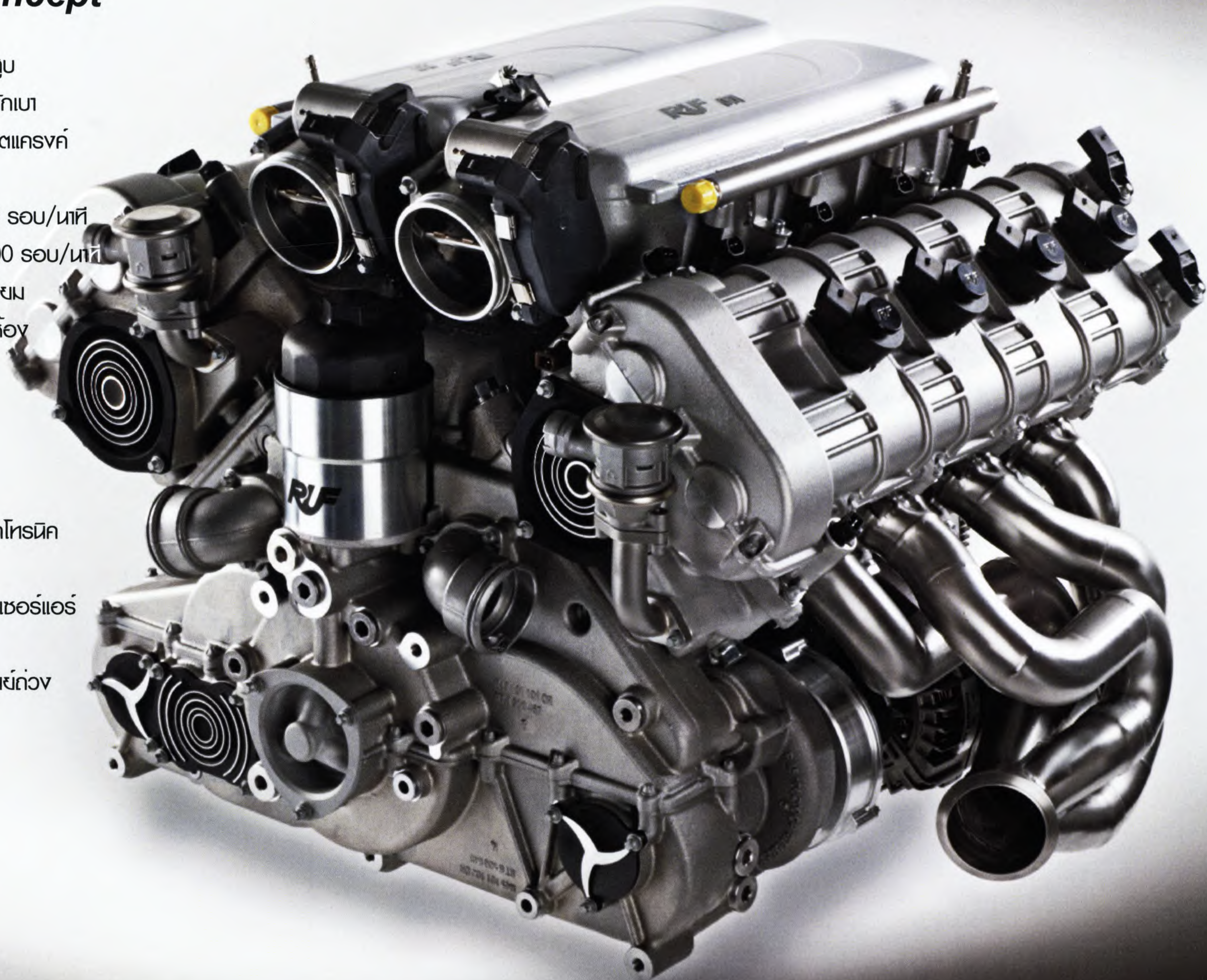


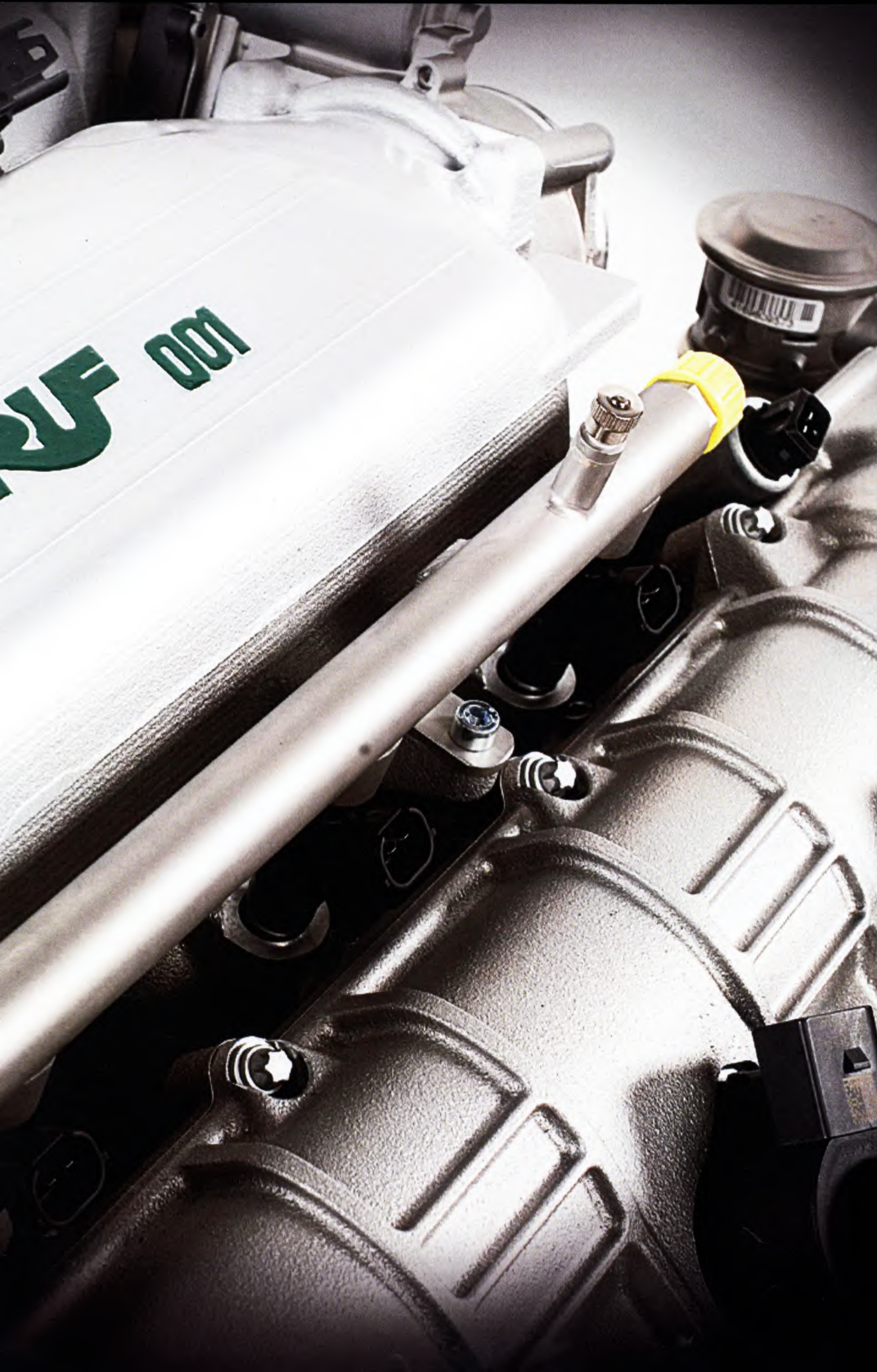


The 8-Cylinders Concept

ข้อมูลทางเทคนิคของเครื่องยนต์ RUF 8 สูบ

- เครื่องยนต์ 8 สูบ ทำมุม 90 องศา น้ำหนักเบา
- แครกshaft แบบ 180 องศา หรือ แพลตแครกshaft
- ความจุ 4,500 ซีซี
- กำลังสูงสุด 550 แรงม้า (bhp) ที่ 8,500 รอบ/นาที
- แรงบิดสูงสุด 500 นิวตัน .เมตร ที่ 5,400 รอบ/นาที
- เสื้อข้อเหวี่ยง และ ฟาสูบ เป็นแบบอลูมิเนียม
- ระบบวาล์วเป็นแบบ 4 วาล์วต่อสูบ โดยมีห้องเฟาใหม่เป็นรูปครึ่งทรงกลม
- ปรับตั้งวาล์วโดยระบบไฮดรอลิก
- ระบบการควบคุมเครื่องยนต์เป็นแบบอิเล็กทรอนิกส์
- ลิ้นปีกผีเสื้อควบคุมโดยอิเล็กทรอนิกส์
- ปั๊มน้ำ เครื่องกำเนิดไฟฟ้า และ คอมเพรสเซอร์แอร์ ถูกขับเคลื่อนโดยเครื่องยนต์โดยตรง และถูกติดตั้งอยู่ในจุดต่ำสุด เพื่อลดแรงสั่นสะเทือน
- คอยล์จุดระเบิดแบบอิสระต่อลูกสูบ
- หัวฉีดแบบซีเควนซ์เชื้อเพลิง
- ระบบหล่อลื่นแบบกระจายน้ำมัน
- ห้องดูดน้ำมันแบบอิสระต่อสูบ





RUF RGT-8

Engine Type	Lightweight-8-cylinder
Displacement	4,500 cc
Output	404 kW (550 hp) at 8,500 rpm
Max. torque	500 Nm
Compression ratio	9.2 : 1
Engine control unit	Bosch Motronic with OBD-2
Naturally aspirated	
Transmission	6-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 in /350 mm /14 in
Wheels and tyres	
Wheels	front/rear 8.5" x 19 / 11" x 19
Tyres	front/ rear 245/35 ZR 19 / 325/30 ZR 19
Performance	
Top speed	TBC
0-100 kph / 0 - 62 mph	TBC

เรามีความยินดีอย่างยิ่งที่จะเสนอความประทับใจในการขับขี่ในรูปแบบใหม่ ชื่อของมันคือ RUF RT12 R ซึ่งเป็นรถ sport สมรรถนะสูง ควบคู่ไปกับความสามารถเชิงเทคโนโลยีขั้นสูง ที่สามารถนำมาใช้ได้กับชีวิตประจำวัน เครื่องยนต์ Boxer เทอร์โบคู่ ได้ถูกพัฒนามากขึ้นจนกระทั่งสามารถ ผลิตกำลังแรงบิดที่ผลิตออกมาได้ถึง 940Nm ที่สามารถตอบสนองความต้องการของลูกค้าที่ชอบความเร็วได้เป็นอย่างดี RUF ได้พัฒนาและซ่อน Roll Cage ไว้เพื่อความสวยงามและแน่นอนว่าเป็น option มาตรฐาน ด้านหน้ารถได้มีการ ติดตั้งไฟ LED เพิ่มทั้งสำหรับไฟเลี้ยวและไฟข้าง ซึ่งเป็นเรื่องปกติสำหรับ RUF Dynamic Design ทางด้านสปอยเลอร์หลัง ที่อยู่ติดไว้ทำมาจาก Carbon Fiber ที่ติดเชื่อมเอาไว้กับทางด้านท้ายของรถ ที่ถูกทำให้กว้างขึ้นช่องลมดักอากาศ เข็มอินเตอร์คูลเลอร์ และกระบอกมองหลังของ RUF CTR3 ทำให้รูปลักษณ์ของ RT12 R เสริมสมบูรณ์



RUF RT 12R



RUF RT 12R

Engine Type	Bi-turbocharged boxer Cylinders 6
-------------	-----------------------------------

Displacement	3,745 cc / 228.6 in3
--------------	----------------------

Output	730 hp at 7,000 rpm
--------	---------------------

Max. torque	940 Nm
-------------	--------

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	6-speed-manual transmission,
-------------------------	------------------------------

Brakes	
--------	--

Brake callipers	front / rear 6 piston / 4 piston
-----------------	----------------------------------

Brake discs	front/rear ventilated and cross drill
-------------	---------------------------------------

	ceramic composite discs
--	-------------------------

Brake disc diameter	front 380 mm/ rear 350 mm
---------------------	---------------------------

Wheels and tyres	
------------------	--

Wheels	front/rear 8.5" x 19 / 11" x 19
--------	---------------------------------

Tyres	front/rear 245/35 ZR 19 / 325 / 30 ZR 19
-------	--

Performance	
-------------	--

Top speed	360 kph / 224 mph
-----------	-------------------

0-100 kph / 0 - 62 mph	3.2 sec
------------------------	---------

RUF 987 3.8

วิศวกรที่ RUF Automobile เข้าใจเป็นอย่างดีว่ารถ 987 ต้องการความแรงที่มากขึ้น
เมื่อเปรียบเทียบกับ RUF RT12S ที่ยังนับว่าทรงโกลงนั้น RUF
ได้ตัดสินใจที่จะใช้ขุมพลังที่มีประสิทธิภาพมากที่สุด
เพื่อให้ล่ลกับลักษณะที่เป็นรถ mid-engine
เพื่อที่จะเป็นรถยนต์ที่ดีที่สุด



R-Coupe ได้ถูกติดตั้งระบบเบรกเซรามิกประสิทธิภาพสูง เพื่อการควบคุมรถที่แม่นยำ ในเวลาจำเป็ล R-Coupe ได้ใช้ยางขนาด 285/30
บนล้ออัลลอยหักกัน น้ำหนักเบาของล้อหลังเพื่อไ้รถเกาะถนนมากที่สุดเวลาห้่ออกตัว พลที่ไ้รับคืออัตราเร่ง จากความเร็ว 0-
100 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ที่น้อยกว่า 5 วินาที และสิ่งนี้เองที่ห้ทำให้ 987 ถือว่าเป็นรถที่ไ้ถูกพัฒนาขึ้นไปอีกระดับหนึ่ง
และเมื่อขุมพลังไ้ถูกจัดเตรียมไว้อย่างเหมาะสมแล้ว RUF ไ้ห้ทำ การปรับระบบช่วงล่างอย่างละเอียด และสิ่งไ้ได้รับคือ การกระจายน้ำหนัก
ที่ล่ลบูรณ์ที่สุดและความสามารถในการควบคุมรถที่สุดยอดเยี่ยมในเวลาเข้าโค้ง ด้วยความเร็วสูงและนี่เอง
คือสุนทรียภาพในการขับขีที่ด่ดีที่เหนือกว่า

ภายในห้องโดยสาร:ออกแบบในสไตล์ของ รถแข่ง
คอนโซล:หุ้มด้วยหนังกลับ Alcantara
มีหน้าปัดวัดรอบอยู่ตรงกลางขนาดใหญ่เพื่อให้อ่านค่าได้ง่าย
ส่วนด้านข้างจะประกอบไปด้วยหน้าปัดวัดความเร็ว,
อุณหภูมิเครื่องยนต์, ระดับน้ำมันเชื้อเพลิง
และไฟแจ้งเตือนระบบต่างๆ ของตัวรถ
พวงมาลัยสามก้านหุ้มหนัง Alcantara ที่ตำแหน่งมือจับ
เดินตะเข็บด้วยด้ายสีเดียวกับตัวรถ เบาะแบบสปอร์ตหนังแท้
ตรงกลางหุ้มด้วยหนัง Alcantara ส่วนคอนโซล
และชิ้นงานอื่นๆ ประดับไว้ด้วย คาร์บอน กับ อลูมิเนียม
เพื่อบ่งบอกความเป็นรถสปอร์ต
รวมถึงล้อของพู่กันซี่

RUF 987 3.8



RUF 987 3.8R



Engine Type	Boxer 6 Cylinders
Displacement	3,800 cc
Output	283 kW (400 hp) at 6,500 rpm
Max. torque	420 Nm
Compression ratio	12.5 : 1
Engine control unit	Bosch Motronic with OBD-2
Transmission	7 speeds RDK
Brake callipers	front/rear 6 piston fixed light alloy callipers
Brake discs	front/rear ventilated and cross drilled
Brake disc diameter	front/rear 380 mm / 15in / 350 mm / 15in
Wheels and tyres	
Wheels	front/rear 8.5" x 19 / 10" x 19
Tyres	front/ rear 235/35 ZR19 / 265/30 ZR19
Performance	
Top speed	300 kph
0-100 kph / 0 - 62 mph	4.2 sec



RD 30 S



เปิดตัวน้องใหม่เป็นครั้งแรก กับ RUF RD 30 S "Powered by RUF"

ซึ่งเป็นน้องใหม่ที่มีความโดดเด่น จัดจ้านตั้งแต่หัวจรดท้าย ตลอดจน บังหน้า และ บังหลัง

พบกับเครื่องยนต์ดีเซลที่ RUF ได้ทำการพัฒนาให้มีประสิทธิภาพ มากขึ้นจากรถแม่แบบ อย่างที่เรียกว่า ทิ้งกันไปหลายช่วงตัว

กับแรงม้า และ แรงบิด ที่เปรียบเทียบกับรถ จากรถต้นแบบได้ว่า 240 hp และ 550 Nm ให้สูงขึ้นถึง 310 hp และ 635 Nm ในรอบ

ที่ค่อนข้างต่ำคือ 2,000 ตันๆ รอบต่อนาที เท่านั้นเอง ผลที่ได้คือความประหยัดอย่างไม่น่าเชื่อ คือ กว่า 10 km/ 1 litre เท่านั้นเอง

และ ขอบขอบคุณทีมวิศวกร ที่ทำให้ RUF ดีเซลตัวนี้ มาพร้อมความเงียบนุ่มนวลไม่มีที่ตำหนิจริงๆ จากประสบการณ์การขับขี่ที่ท่านได้รับนี้จะทำให้ท่าน

เปลี่ยนทัศนคติที่มีต่อรถดีเซลได้เลย ท่านจะเห็นว่าการขับรถ RUF RD 30 S คันนี้ ให้ความเพลิดเพลินหรือหาจริงๆ ที่พิเศษไปกว่านั้นคือความไว้วางใจ

ที่ท่านจะได้รับจากเครื่องยนต์ดีเซลทรงพลังนี้ มาพร้อมกับ การรับประกันถึง 3 ปี หรือ 50,000 km

New Highlights

ในส่วนของการพัฒนา ได้มีการตกแต่งใหม่ทั้งภายนอก และภายในให้สอดคล้องกับวัตถุประสงค์การใช้งาน และช่วยเพิ่มประสิทธิภาพของความเร็ว และ ความประหยัดมากขึ้น เกียร์อัตโนมัติแบบ 8 สปีด จึงได้ถูกคิดค้นขึ้น โดยที่เกียร์แรกได้ถูกออกแบบมาเพื่อการลากหรือ ออกตัวได้อย่างมั่นใจ จนกระทั่งไต่มาที่ความเร็วสูงสุดในเกียร์ที่ 6 ส่วนเกียร์ที่เหลือนั้น เพื่อเพิ่มความประหยัด และความสะดวก ด้วยการที่ผู้ขับขี่ยังทำความเร็วสูงได้ ในรอบที่ค่อนข้างต่ำ



RD 30 S คันนี้ ยังมีการขยายฐานล้อขึ้นอีก 40 mm เพื่อเพิ่มความจุให้กับเนื้อที่ใช้สอยในห้องโดยสาร แถมเพิ่มความยืดหยุ่นในการเอียงเบาะในที่นั่งแถวหลังให้มือถือนั่งมากขึ้น ทำให้รถคันนี้เหมาะกับการใช้งานในชีวิตประจำวันได้อย่างลงตัว

Active Suspension Management

คือระบบไฮดรอลิกควบคุมด้วยไฟฟ้าทั้ง 4 ล้อ เพื่อช่วยในการปรับการโค้งตัว หรือ การถ่ายของรถให้เป็นไปอย่างนุ่มนวลเหมาะสมในทุกสภาวะ รวมไปถึงการปรับการขับขี่ให้เหมาะสมตามสภาพพวการจราจร แม้ว่าในพื้นผิวที่แน่นอนจะเป็นแบบ off-road ระบบจะสั่งงานให้ทุกอย่างเกิดความสมดุล ซึ่งอุปกรณ์พิเศษนี้มาพร้อมกับโหมดฟังก์ชันทั้ง 3 อย่าง คือ Comfort , Normal และ Sport. โดยระบบจะใช้เซ็นเซอร์ ตรวจสอบการโยนตัวของตัวรถ ให้สอดคล้องกับความเร็ว เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการควบคุมและลดอุบัติเหตุได้เป็นอย่างดี

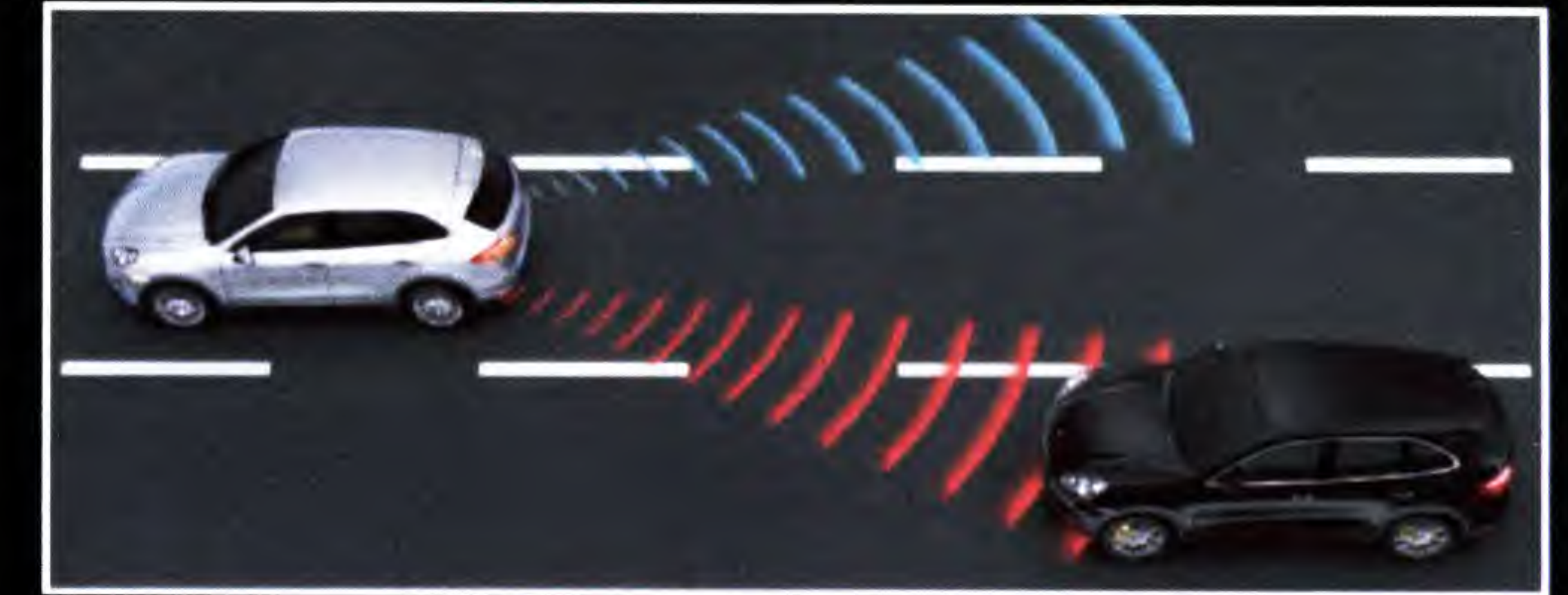
มาถึง zone ของเครื่องเสียง และ entertainment เต็มรูปแบบ



RD 30 S คุณสามารถเลือกได้มาพร้อมกับระบบ DVD และ Navigator สมบูรณ์แบบ ส่วนชุดลำโพงที่เลือกใช้ก็เป็นระดับ Hi-end เช่นกัน คือ Bose Surround Sound 5.1 ที่มีถึง 14 ลำโพง หรือ จะให้ premium ไปกว่านั้น RD 30 S ยังมีชุดลำโพงถึง 16 ตัว แถม subwoofer ขนาด 300 watts เพิ่มเข้ามาอีกต่างหาก เป็นผลงานชิ้นเอก จาก Berlin ชื่อ Burmester High-end Surround sound.

photograph by K.Link FOC

ระบบไฟหน้าแบบ Bi Xenon และ LED daytime running lights RD 30 S มีระบบไฟหน้าอัจฉริยะ ที่ช่วยให้ความปลอดภัยสูงสุด ขณะขับ ยามค่ำคืน ด้วยรัศมีที่พอเหมาะ และ 1w Xenon จะเลี้ยวตามพวงมาลัยเพื่อให้ผู้ขับขี่มั่นใจมากขึ้นขณะเข้าโค้ง



และส่วนสุดท้ายแต่ไม่ท้ายสุดที่อยากนำเสนอคือ

ระบบช่วยในการเปลี่ยนเลน Lane Change Assist (LCA)

คือระบบที่ช่วยเตือนถึงรถที่อยู่ข้างหลัง หรือ

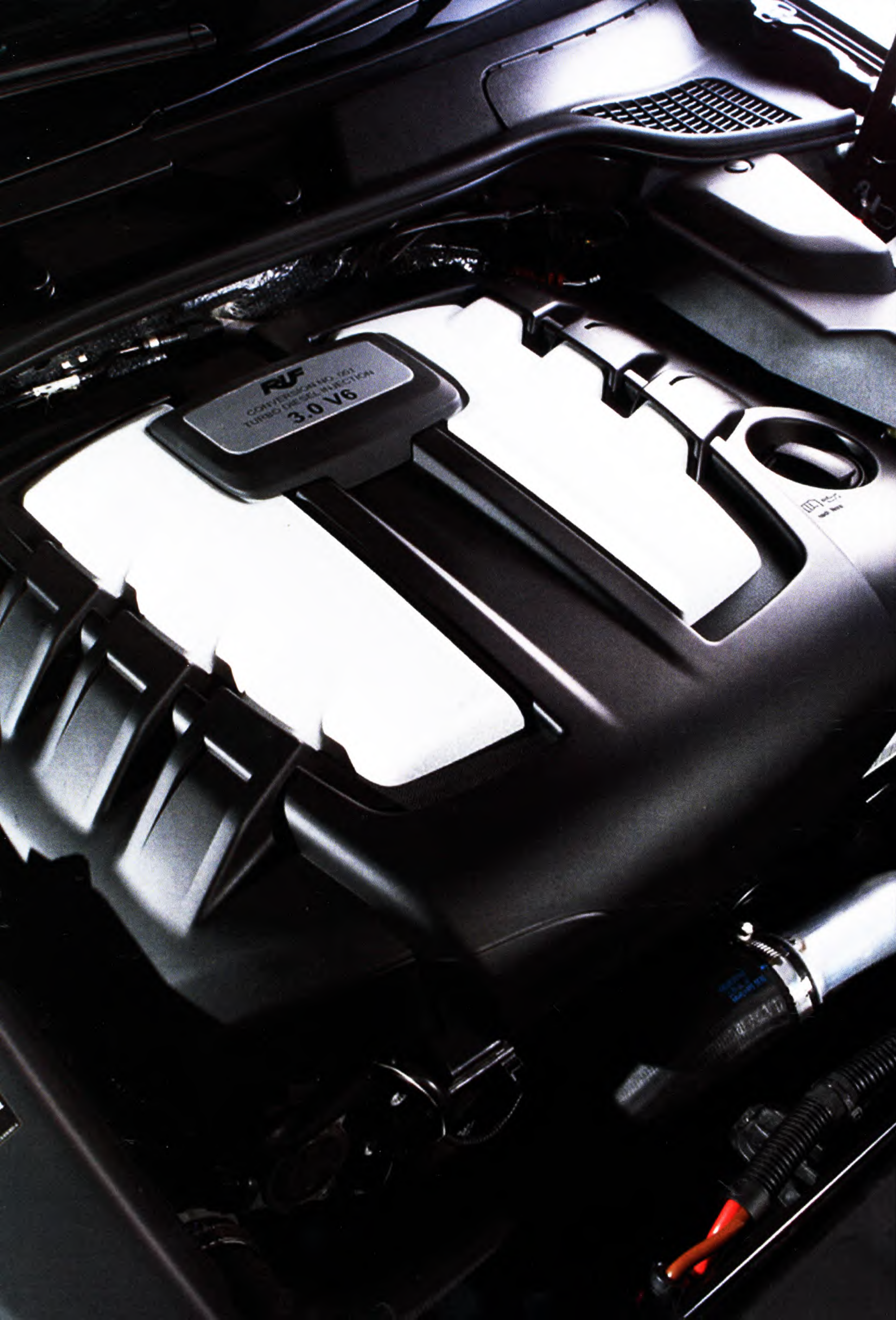
จุดอับที่มองเห็นยาก โดยเฉพาะหัวมุมหลังซ้ายขวาของหลังรถ

เรดาห์จะถูกส่งออกไป ในความเร็วตั้งแต่ 30 km/hr ขึ้นไป

เพื่อเตือนให้ผู้ขับขี่ได้

รู้ล่วงหน้าเพื่อช่วยในการตัดสินใจในการเปลี่ยนเลนทำให้ช่วยลด

โอกาสที่จะทำให้เกิดอุบัติเหตุอันไม่พึงประสงค์



RUF RD30S

Engine Type	Turbocharged Diesel V6
Displacement	2,967 cm ³
Output	227 kW 310 hp) at 2,200 rpm
Max. torque	635 Nm
Compression ratio	16.8: 1
Engine control unit	Bosch Motronic with OBD-2
Intercooler	two air-intercoolers
Transmission	8 speeds
Brakes	
Brake callipers	front 6 pistons/rear 4 pistons fixed light alloy callipers
Brake discs	front/rear
Brake disc diameter	front/rear 390 mm / 15.4 in / 358 mm / 14 in
Wheels and tyres	
Wheels	front/rear 10" x 22 / 10" x 22
Tyres	front/ rear 295/30 ZR 22 / 295/30 ZR 22
Performance	
Top speed	235 kph
0-100 kph / 0 - 62 mph	7.0 sec



"THE EXTRA LONG FOR THE EXTRAORDINARY"



The RXL was developed by RUF to satisfy drivers that found the standard production Porsche Panamera lacking in interior space. The RXL front bumper is uniquely RUF creating an aggressive front profile. The light weight wheels are iconic five-spoke RUF and are 22 inches in diameter. The extended wheelbase totals an additional 400 millimetres, 250 millimetres at the B-pillar and 150 millimetres at the rear door, distinguishing it from the standard sedan. The luxurious interior coddles both driver and passengers with special leather and includes a foldable multipurpose table.



Technical Data RXL

Power at	420ps /309kW @ 6500
Torque at	520 Nm @ 4000 1/min
Displacement	4806 cm ³
Transmission	Double clutch gearbox
Top Speed	280 km/h
Fuel consumption	
Urban	16 l/100 km
Non-urban	7,9 l/100 km
Combined	10,8 l/100 km
CO2 emissions	254 g/km



OFFICIAL DISTRIBUTOR AND SERVICE CENTRE