

Blaues Wunder





Sein erster Porsche: Alois Ruf erhielt den sechsten jemals gebauten 901 zu seinem 19. Geburtstag – ohne dessen bewegte Geschichte zu kennen. Knapp 55 Jahre später besitzt er den Wagen mit dem Spitznamen „Quickblau“ noch immer.



Als Alois Ruf in seiner Kindheit einen frühen Vorläufer des Porsche 911 auf der Autobahn sieht, markiert das den Beginn einer lebenslangen Leidenschaft. Und was wie Fiktion klingt, ist tatsächlich wahr: Rund 50 Jahre später entdeckt er den in Emailblau lackierten Wagen in seiner eigenen Garage.

Text Jürgen LEWANDOWSKI
Fotos Markus BOLSINGER, Heiko SIMAYER

Im April 1964 begegnet dem jungen Alois Ruf seine Zukunft. Auf der Autobahn A 8 in Bayern bei Günzburg, auf halber Strecke zwischen München und Stuttgart. Alois ist 14 Jahre alt, fährt mit seinem Vater im Opel Rekord und schaut hinaus in den Regen. Da braust von hinten aus dem trüben Nichts ein blaues Gefährt heran, eingehüllt in eine Wolke aus grauer Gischt. Das Rauschen der Reifen wird übertönt von einem kurzen, heftigen Röhren. Alois, automobilbegeisterter Abonnent der Technikzeitschrift *hobby*, weiß sofort: Das muss der neue Porsche 2000 sein – so wurde der Prototyp aus Zuffenhausen damals von dem Magazin genannt. Nur Bruchteile von Sekunden – doch sie markieren den Beginn einer tiefen Leidenschaft, die bis heute andauert.

„Wir waren beeindruckt“, erinnert sich Alois Ruf, Geschäftsführer des Porsche Service Zentrums Pfaffenhausen, an die Begegnung auf der Autobahn. „Heute weiß ich, das war der erste Porsche dieser Art, den ich je gesehen habe. Und gehört. Wahnsinn!“

Schon vor diesem Moment auf der A 8 ist Porsche eine Marke, die in der Familie Ruf Faszination auslöst. Der junge Alois begeistert sich für die Modelle aus Zuffenhausen, seit sein Vater, ein Kfz-Meister mit Auto-Werkstatt, einen ersten Porsche 356 mit nach Hause bringt.

Etliche 356 gehen später durch die Werkstatt von Ruf senior. Doch dann stellt Porsche im Herbst 1963 ein aufregendes, neues Modell vor, das in den Jahren nach der ersten Begegnung mit dem blauen Sportwagen immer öfter in der heimischen Werkstatt auftaucht: der 901. Ab Frühjahr 1964 startet der Serienanlauf und im Herbst desselben Jahres sollen die ersten ausgeliefert werden. Wegen möglicher rechtlicher Probleme wird die Typbezeichnung jedoch geändert – statt 901 heißt der Neue nun und für alle Zeit: 911.



Unikat: Dass der 901 von Alois Ruf ein echter Prototyp ist, belegen viele Besonderheiten. So zeigt die Uhr – hier erstmals im Armaturenbrett – noch alle Ziffern an. Im Serienfahrzeug lediglich die Drei, Sechs, Neun und Zwölf. Auch das mit Schrumplack lackierte Armaturenbrett gab es so dort nicht.



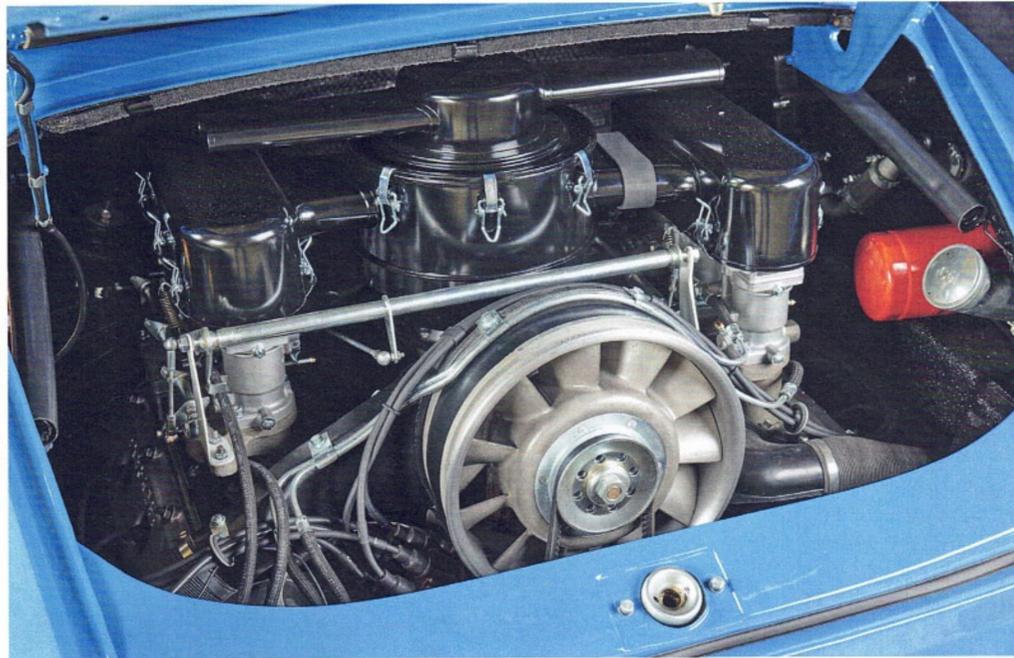
Familienache: Auch Alois Ruf's Tochter Aloisa begeistert sich für Porsche – und für den 901 ihres Vaters mit vielen einzigartigen Details. Das Heckfenster etwa (unten) ist nicht ausstellbar. Im Armaturenbrett (rechts) fehlen noch die Lautsprecher – die gab es dort erst im Serienfahrzeug. Auch wurden im 901 erstmals fünf Rundinstrumente verbaut. Genutzt wurden noch schmale Chromringe aus dem 356.





Familienache: Auch Alois Rufs Tochter Aloisa begeistert sich für Porsche – und für den 901 ihres Vaters mit vielen einzigartigen Details. Das Heckfenster etwa (unten) ist nicht ausstellbar. Im Armaturenbrett (rechts) fehlen noch die Lautsprecher – die gab es dort erst im Serienfahrzeug. Auch wurden im 901 erstmals fünf Rundinstrumente verbaut. Genutzt wurden noch schmale Chromringe aus dem 356.





Original: Alois Ruf rettete den Motor Nummer 22 vor dem Verschrotten und restaurierte ihn (oben). Der Schieberegler für die Lüftung (rechts) ist ein weiteres Detail, das sich so nur im Prototyp findet. Heute teilt Ruf seine Leidenschaft mit Ehefrau Estonia und Tochter Aloisa. Der Wagen steht meist im eigenen Museum im schwäbischen Pfaffenhäusen. Erstmals öffentlich ausgestellt wird er auf dem Concorso d'Eleganza Villa d'Este 2023 im italienischen Cernobbio.



Ausstellungen wird im Heck lediglich ein Dummy-Triebwerk aus Holz montiert. Nun steht das Auto dem Versuch zur Verfügung, wird unter anderem auf dem Hockenheimring bei Reifentests eingesetzt. Dann übernimmt Ferdinand Piëch „Quickblau“ als Dienstwagen. Und der verkauft ihn wenig später dem legendären Porsche-Motorenkonstrukteur Hans Mezger für 7.500 Mark.

Mezger fährt den Wagen zwei Jahre lang und veräußert ihn Ende 1967 mit 63.381 Kilometern auf dem Tacho an einen Unternehmer, der in Fellbach bei Stuttgart eine Busfabrikation besitzt. Nun schließt sich langsam der Kreis, denn dieser Kaufmann hat im Sommer 1968 auf einer Rennstrecke einen leichten Unfall und erwirbt daraufhin einen neuen 911. „Quickblau“ steht wieder zum Verkauf – und Kfz-Meister Alois Ruf senior schlägt zu, um ihn seinem Sohn zum 19. Geburtstag zu schenken. Ein halbes Jahrhundert später wird der frühe Elfer dann endgültig als der verloren geglaubte 901 identifiziert. Und möglicherweise auch als exakt jenes Auto, das der junge Alois seinerzeit auf der Autobahn sah! Dementsprechend sorgfältig wird nach allen greifbaren Quellen gesucht, um den Wagen wieder in den Zustand zu versetzen, in dem er einst auf dem Auto-Salon in Genf zu bewundern war. Dafür werden etwa alte Normal-8-Filme aus dem Privatarchiv des Vorbesitzers Hans Mezger studiert, um kein Detail zu übersehen.

Der Aufwand lohnt sich. Und Ruf ist noch immer fassungslos: „Dass ausgerechnet dieser Wagen seit knapp 55 Jahren in meinem Besitz ist, fällt mir noch immer schwer zu glauben.“ Und noch etwas anderes beschäftigt den Porsche-Enthusiasten. Ob bei der ersten Begegnung auf der verregneten Autobahn womöglich Ferdinand Piëch am Steuer saß? Alois Ruf will daran glauben und lächelt: „So schnell, wie wir damals überholt wurden, müsste er es eigentlich gewesen sein.“ •



„Viele Details versprühten den Charme des Unvollendeten, teilweise auch des Improvisierten.“

Alois RUF