

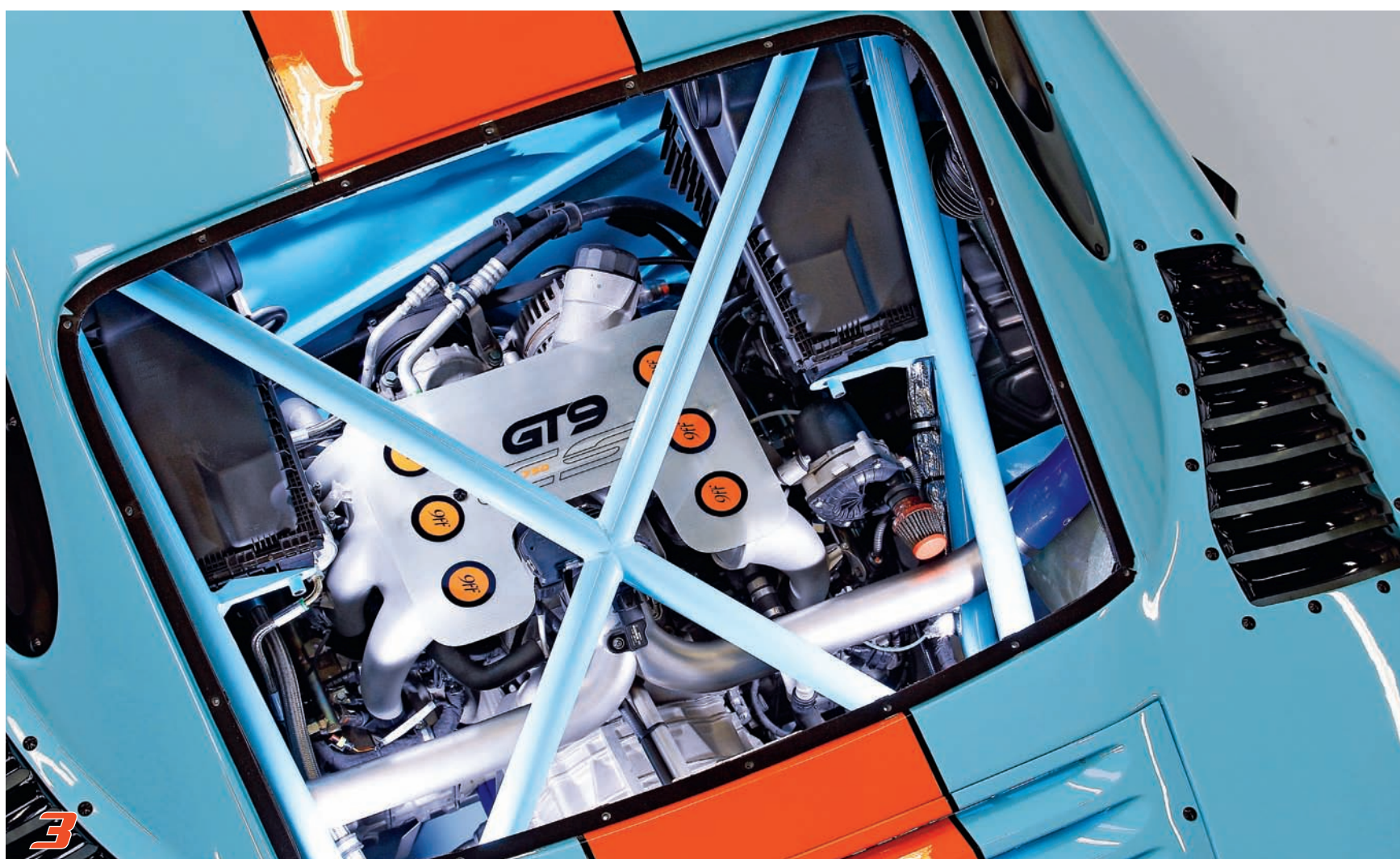
# Wet Race

sport auto besuchte Porsche-Hochgeschwindigkeitstuner 9ff und fuhr den neuen 9ff GT9-CS beim exklusiven Rollout. Die Fahrt im ersten für die Rennstrecke entwickelten 750-PS-Eigenbau ähnelte jedoch eher einer Freischwimmerprüfung, denn einem Fahrtermin. Protokoll eines regnerischen Tages in Dortmund



Zweihundert, 300, 400. Im Tempo-Universum der Highspeed-Ovale dieser Welt trägt Jan Fatthauer helles Blau. Sein Markenzeichen sind ein Sparco-Rennoverall und Adidas-Treter, die scheinbar noch aus der Zeit stammen, als der Rallye-Weltmeister Röhrl und nicht Loeb hieß. Doch die Rennwäsche mit Patina bringt Glück: Neun Geschwindigkeits-Weltrekorde gehen mittlerweile auf das Konto von Fatthauer und seiner Firma 9ff.

Heute treffen wir den gebürtigen Bremer in Zivil. Ort: 9ff-Hauptquartier im Gewerbegebiet Dortmund-Wickede. Die von außen unscheinbare Werkstatthalle ähnelt im Inneren einem XXL-Operationssaal. Ölflecken, Staubschichten oder sonstigen Dreck sucht man auf dem glänzenden Hallenboden



vergebens. Auf acht Hebebühnen operieren die Mechaniker in klinisch-reiner Atmosphäre an den leistungsgesteigerten Porsche-Hochkarättern.

Es gibt Kaffee, Plätzchen und später Pizza. Fatthauers Ehefrau Frauke schaut vorbei, für die übrigens das „ff“ im Firmennamen steht. Fällt der Kundenumgang nur halb so charmant wie beim sport auto-Besuch aus, müssten sich die 9ff-Preziosen, nicht selten im Werte von Eigentumswohnungen, so einfach wie Bratwürste beim Heimspiel von Borussia Dortmund verkaufen. 800 Kunden sind in der Kundenkartei gespeichert. Rund 20 aufwendige Komplettumbauten realisiert das 15-köpfige Team pro Jahr. 40 Prozent läuft in Deutschland. Hauptabsatzmärkte sind Russland und Osteuropa, kurioserweise gefolgt von Griechenland.

Neueste Kreation ist der GT9-CS, eine Weiterentwicklung der Eigenbauten GT9 und GT9-R. Nach dem Projektstart 2009 dauerte es lange bis zur Präsentation auf der vergangenen Essen Motor Show. „Der Kunde ist zum Glück geduldig und kann die Geschichte finanziell begleiten“, erzählt Fatthauer. Um auch Otto-Normal-Verdiener kurz mal in die 9ff-Welt zu beamen: Bei der Kaufentscheidung stand noch die Aufrüstung eines Porsche Carrera GT zur Wahl. „Ich bau dir noch etwas Exklusiveres“, verspricht Fatthauer, der seine Karriere einst 1994 bei Brabus begonnen hat und später, nach einjährigem Zwischenstopp bei RUF, im August 2001 sein eigenes Unternehmen gründete.

Was flach wie ein Stealth-Bomber über dem Asphalt kauert, lässt Porschés einstigen Superhelden schwächling aussehen. Der GT9-CS ist 10,7 cm länger und 12,4 cm breiter als ein Carrera GT. Die orange-blaue

**1** Glatter Unterboden mit Diffusor, Sidepipes, fünfmal verstellbarer Heckflügel **2** Recaro-Schalensitz mit Sechspunktgurten, Tür-Kreuz als Seitenaufprallschutz **3** Lichtblick: Bis 7400 Touren drehender 3,6-Liter-Biturbo mit 750 PS **4** BBS-Leichtmetallräder mit Zentralverschluss, Michelin Pilot Sport Cup-Bereifung **5** Momo-Lenkrad mit roten Tasten zur Ladedruckreduzierung von 1,6 auf 1,0 bar

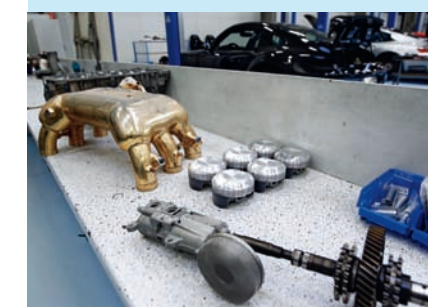
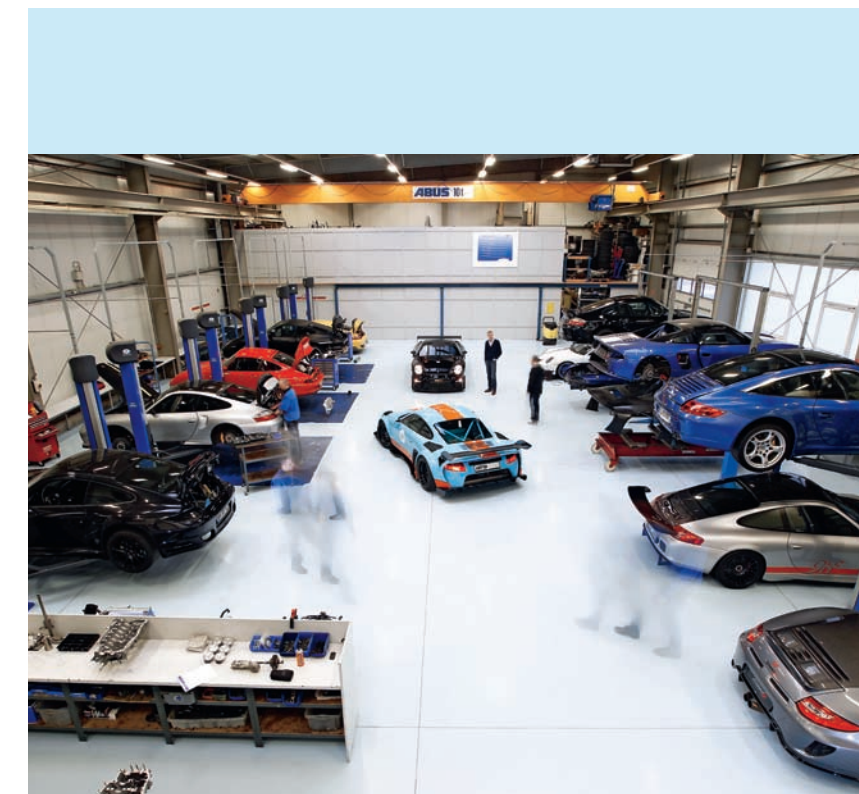
Gulf-Lackierung zaubert den Geist längst vergangener Le Mans-Rennlegenden in die Werkstatt. Der Breitbau mit einem Leergewicht von 1240 Kilo ist ein Novum in der 9ff-Historie. „Der GT9-CS ist unsere erste komplette Eigenentwicklung für die Rennstrecke – CS steht für Clubsport“, verkündet sein Macher. Die einteilige Karosserie sowie der Heckflügel bestehen aus Kohlefaser-Werkstoff. Doch nicht nur Leichtbau ist Trumpf. Auch beim GT9-CS nutzte die 9ff-Mannschaft Erfahrungswerte eines anderen 9ff-Modells, das bei Audi im Windkanal optimiert wurde. Das Ergebnis beim GT9-CS sind unter anderem ein komplett geschlossener Unterboden samt Frontlippe und Heckdiffusor sowie ein  $c_w$ -

Wert von 0,325. „Bisher war die A44 unser Windkanal. Mit Wollfäden an der Karosserie ging es auf die Autobahn“, erzählt der Chef schmunzelnd, wie bisher die beste Stromlinie ermittelt wurde.

Schlangenmenschen entern den hüfthohen GT9-CS problemlos, bei vielen dürften jedoch Weihnachtsspeck, Beine und das massive Rahmenkreuz in der Einstiegslucke miteinander kollidieren. Auch im Innenraum der Flunder herrscht Rennatmosphäre. Festgeschnürt mit Sechspunktgurten in der Schalensitz fällt der Blick auf ein Rennlenkrad ohne Airbag, die nicht verkleidete Schaltkulisse sowie viel Karbonstruktur und nacktes Bodenblech. Wer vermutet der Mittelmotor-Sportler sei ein plattgeklopfter Cayman, der irrt sich: Nur den Vorderwagen und die Bodengruppe (997 GT3) bezieht 9ff bei Porsche. Ansonsten wurde die tragende Rohrrahmen-Konstruktion in Eigenregie konstruiert.

Zündung an: Porsche-typisch erweckt die linke Hand auch den 9ff zum Leben. Nach dem Start fühlt sich das aus einem 986er-Boxster S entnommene Kombiinstrument überfordert. Wie eine Reklametafel flammen Warnleuchten auf. Airbag off, ABS-Ausfall – keine Panik. „Das Kombiinstrument ist noch im Prototypenstatus – bei der Auslieferung wird keine Lampe leuchten, und auch das Ziffernblatt mit 280-km/h-Skalierung wird verschwunden sein“, erläutert Fatthauer.

Akustisch ist eine feine Renn-Komposition gelungen: Sägen, fräsen, rattern. Schon im Leerlauf geigt der Renner mit Straßenzulassung so wie ein Cup-Rennwagen. Knack, der erste Gang des verstärkten Sechsganggetriebes rastet mit bekannter Präzision ein. „Den letzten Gang haben wir drei Prozent kürzer übersetzt“, verrät Fatthauer Feinheiten



Heilige Hochgeschwindigkeits-halle in Dortmund-Wickede: Die 9ff-Werkstatt ähnelt mit klinischer Sauberkeit und penibler Ordnung der Aston Martin-Manufaktur des Supersportwagens One-77. 9ff-Chef Jan Fatthauer (im Bild) baut jeden leistungsgesteigerten Motor selbst zusammen. Außerdem fertigt 9ff Karosserieteile aus GFK und CFK eigenständig an





Breitensport: Der 9ff GT9-CS ist 10,7 cm länger und 12,4 cm breiter als ein Porsche Carrera GT

des überarbeiteten 997 GT2-Getriebes. Für die angestrebte Rennstrecken-Knüppelei vertraut 9ff außerdem einer Drexler-Differenzialsperre, verstärkten Antriebswellen aus dem RSR-Rennmodell und der Bremsanlage aus dem GT2. Bis auf Pagid-Bremsbeläge blieb die PCCB-Keramikbremse mit Sechskolben-Sätteln vorn und Vierkolben-Sätteln hinten auf Serienstand. „Die Porsche-Bremse ist perfekt, da gibt es nichts Besseres“, sagt der Diplomingenieur, der einst seine Diplomarbeit zum Thema „Karbonbremsen in Serienfahrzeugen“ geschrieben hat.

Das Anfahren gelingt so einfach wie in einem normalen GT-Modell von Porsche, hier versaut kein Sinter-Biest die Tour. Er rappelt, er knurrt, er zischt, zu sehen ist heute leider nisch: Das exklusive Rollout von sport auto im GT9-CS ähnelt eher einer Freischwimmerprüfung, denn einem Fahrtermin. Bei Regen kämpfen die 345er-Michelin-Cupwalzen an der Hinterachse ebenso auf verlorenem Posten wie der Autor auf der Suche nach einer querdynamischen Aussage über den GT9-CS.

Heute zählt nur den Biturbo-Kahn ohne elektronische Leinen wieder sicher in den heimischen Hafen zu schippern. Für 9ff-Verhältnisse zischt vor der Hinterachse ein zahmer Boxer, für alle anderen glüht hier ein Ladedruck-Kachelofen mit 750 PS. „In Korea sind die total verrückt, selbst bei unseren 1200-PS-Motoren programmieren einige Kunden die Steuergeräte selbstständig um und drehen noch zusätzlich den Ladedruck hoch“, beschreibt Fatthauer die Extremisten seiner Kundschaft. Da greift auch die von 9ff gewährleistete Garantie nicht.

Um höchste Präzision und Standfestigkeit zu garantieren, baut der 9ff-Boss jedes leistungsgesteigerte Aggregat noch selbst auf. „Nur so bin ich mir ganz sicher, dass der Motor meinen hohen Qualitätserwartungen entspricht.“ Viele Arbeitsstunden investierte Fatthauer auch in den Biturbo des GT9-CS. Der Motorblock wurde nachbearbeitet und verstärkt. Zudem kommen Schmiedekolben, Titan-Pleuel, spezielle Nockenwellen, eine andere Kurbelwelle, größere Ein- und Auslassventile sowie eine strömungsgünstige Kunststoff-Ansaugbrücke zum Einsatz. Über einen Fächerkrümmer, einen 200-Zellen-Motorsport-Kat und eine Edelstahlabgasanlage stimmt der GT9-CS eine raue Melodie durch die vor den hinteren Radläufen liegenden Sidepipes an.

Technische Raffinessen, bei denen so mancher TÜV-Prüfer Hautausschlag bekommt. „Auch da haben wir unsere Spezialisten“, sagt Jan Fatthauer schmunzelnd. Ein ausgewiesener Porsche- und Nordschleifen-Kenner soll die Mittelmotor-Flunder mit einstellbarem Fahrwerk, extra angefertigten Aluminium-Lenkern samt Uniballgelenken rundum und der an der Hinterachse über Pushrods betätigten Feder-Dämpfer-Einheit auf die Ideallinie bringen. „Christian Menzel wird das Fahrwerk des GT9-CS abstimmen“, verrät der 9ff-Boss.

„Rennsport hat mich schon immer interessiert“, sagt Porsche-Fan Fatthauer, dessen Büro ein Portrait von Steve McQueen, eine Porsche 917-Bremsscheibe und etliche Rennmodelle zieren, beim Abschied. Vielleicht heimst 9ff nach den längsdynamischen schon bald auch querdynamische Rekorde ein. *Christian Gebhardt*

## TECHNISCHE DATEN



### 9ff GT9-CS

**Motor** Wassergekühlter Sechszylinder-Boxermotor mit zwei Turboladern, Trockensumpfschmierung, je zwei obenliegende Nockenwellen mit variabler Einlasssteuerung, vier Ventile pro Zylinder, Bohrung mal Hub 100,0 x 76,4 mm, Hubraum 3600 cm<sup>3</sup>, Verdichtung 8,2:1, max. Ladedruck 1,6 bar **Leistung 750 PS (551 kW) bei 6800/min, maximales Drehmoment 910 Nm bei 2950-5800/min, Literleistung 208,3 PS/L**

**Kraftübertragung** Hinterrad-antrieb, manuelles Sechsganggetriebe, Differenzialsperre, PSM,

Übersetzungen: I. 3,17; II. 1,89; III. 1,41; IV. 1,09; V. 0,89; VI. 0,75; Achsübersetzung 3,44

**Fahrwerk** Einzelradaufhängung rundum, vorn Querlenker, McPherson-Federbeine, Stabilisator; hinten Querlenker, Längslenker, über Pushrods angelenkte Federbeine, Stabilisator; Bremsen: Innenbelüftete und gelochte Keramik-Scheiben rundum, Durchmesser vorn/hinten 380/350 mm, vorn Sechskolben-, hinten Vierkolben-Festsättel, ABS; Bereifung: 285/35 R 18 vorn und 345/30 R 19 hinten auf 10,5- und 13,5-Zoll-Leichtmetall-

felgen, Michelin Pilot Sport Cup **Karosserie** Zweisitziges Coupé mit Rohrrahmen-Konstruktion und Kohlefaser-Karosserie, Länge x Breite x Höhe (mm) 4720 x 2045 x 1100, Radstand 2700 mm, Tankvolumen 92 Liter, Gewicht 1240 kg, Leistungsgewicht 1,7 kg/PS

**Fahrleistungen \* 0 - 100 / 200 / 300 km/h in 3,6 / 8,8 / 19,2 Sekunden, Höchstgeschwindigkeit 364 km/h**

**Grundpreis 473 620 Euro**

\* Herstellerangaben