

CLASSIC DRIVER

9ff GT9 erreicht 409 km/h



Geschafft! Der Porsche-Spezialist 9ff hat seinen GT9 souverän über die 400-km/h-Marke katapultiert. Auf dem Oval im niedersächsischen Papenburg erreichte der 987 PS starke, gänzlich umgebaute Porsche 911 eine exakte V-max von 409 km/h. Das weltweit schnellste straßenzugelassene Automobil soll nun in einer limitierten Stückzahl von 20 Exemplaren in Miniserie gehen.

Für den Showdown wählte Jan Fatthauer, Entwickler des 9ff GT9 und gleichzeitig auch Testfahrer, das [ATP Testcenter in Papenburg](#). Hier befindet sich eine 12,3 Kilometer lange Hochgeschwindigkeitsteststrecke, die einmal um das gesamte Areal führt. Eine Geschwindigkeit von 400 km/h und mehr war nur auf einer der zwei 4,0 Kilometer langen Geraden möglich, in den Steilkurven wäre allein durch die enorme Fliehkraft und den hohen Abtrieb keine Vmax möglich.





Als Basismotor kommt beim GT9 der 3,6 Liter Sechszylinder-Boxermotor des [Porsche 911 Turbo](#), Modell 996, zum Einsatz. Diesen bearbeitet 9ff bis ins Mark und implantiert neue Komponenten aus Edelmetall. Zunächst wird der 996-Turbomotor auf 4,0 Liter Hubraum erweitert und entsprechend neue Kolben geschmiedet. Darunter sitzen feinste Titaniumpleuel und eine verstärkte Kurbelwelle. Um den Brennkammern ausreichend Sauerstoff zu liefern, werden zwei Abgas-Doppelturbolader installiert. Das Kraftstoffluftgemisch gelangt über eine hartvergoldete Ansaugbrücke in den Brennraum. Dank dieser Modifikationen entwickelt das Triebwerk eine Leistung von 987 PS bei 7.850/min. und ein maximales Drehmoment von 964 Nm bei 5.970/min. Als Getriebevarianten stehen entweder ein Sechsgangschaltgetriebe oder ein sequenzielles Renngetriebe zur Auswahl.

Die Karosserie des 9ff GT9 baut auf dem Vorderwagen des Porsche 911 GT3 auf, der mit einem Stahl-Gitterrohrrahmen verschweißt wird. Verkleidet wird das Gerüst mit einer Außenhaut aus hochfesten Kohle- und Kevlarfasern. Um den Luftwiderstand möglichst gering zu halten, baut der 9ff extrem flach. Am höchsten Punkt misst er gerade mal 1,18 Meter. Für ruhigen Geradeauslauf werden der Radstand auf 2,65 Meter und die gesamte Karosserie auf 4,73 Meter verlängert. Den Abtrieb an der Hinterachse erhöhen ein Heckdiffusor und ein groß dimensionierter Heckbürzel. Seinen Motorraum zeigt der 9ff – völlig ungeniert – Materialfrei; das übrigens ganz zu Gunsten des Triebwerks, das den 1.326 kg schweren 9ff aus dem Stand in 3,4 Sekunden auf 100 km/h, in 8,2 Sekunden auf 200 km/h und in 16,2 Sekunden auf 300 km/h beschleunigt.



Fahrdynamik und Stabilität verspricht auch das Fahrwerk des 9ff, das sich aus Aluminiumstoßdämpfern, Doppelfedern pro Achse sowie liegenden Pushrods an der 5-Lenker-Hinterachse zusammensetzt. Für souveräne Verzögerung sorgen Keramikbrems scheiben im Format 380 Millimeter mit Sechskolbenbrems sätteln (vorne) und 350er-Keramik scheiben mit Vierkolbenbrems sätteln (hinten). Der Hecktriebler überträgt seine Kraft auf 11,5 x 19 Zoll Leichtmetallräder mit Continental-Hochgeschwindigkeitsreifen. Vorne laufen 8,5 x 19 Zoll Räder mit 235er-Reifen.



Der Rekordversuch fand bereits im April dieses Jahres statt. Der 9ff erreichte seine V-max wie geplant am Ende der langen Geraden und gilt damit nun laut 9ff als schnellstes zugelassenes Straßenautomobil der Welt – vor dem [Bugatti Veyron](#) (407 km/h). Nach der Rekordfahrt wurde nun auch die geplante Serienproduktion offiziell angekündigt. In der Dortmunder Manufaktur der [9ff Fahrzeugtechnik GmbH](#) sollen allerdings nur 20 Exemplare vom Band laufen. Der Kaufpreis beginnt bei 498.000 Euro.

Text: [Jan-Christian Richter](#)

Fotos: 9ff

ClassicInside - Der Classic Driver Newsletter

[Jetzt kostenlos abonnieren!](#)

Galerie

Source URL: <https://www.classicdriver.com/de/article/9ff-gt9-erreicht-409-kmh>
© Classic Driver. All rights reserved.