3,50 Euro | Nr. 10 | Oktober 2013

Auto Bild sportscars

Das Magazin für sportliche Autos

60 Autos im Heft

KRAWUMM!
4 KESSE KRACHER

Die krassesten Kompakten: Mercedes A 45 AMG fordert BMW 1er M Coupé, Audi RS3 und Ford Focus RS 500

BRANDHEISS
ALLE IAA-RAKETEN

Aston Martin Vanquish Volante, Mercedes Concept S-Class Coupé, VW Golf R, Ferrari 458 Speciale u. a.

911 Turbo S vs. GT-R

Neuer Porsche im Vergleich

Rolls-Royce Wraith

Auf Tour mit dem V12-Coupé

Ausfahrt mit der C7

10-seitiges Corvette-Special

LEISTUNGSEXPLOSION

Abt kontra Eibach: Zwei getunte Golf GTI mit 290 und 284 PS

KOLOSSE MIT KNALL

Mercedes GL 63 AMG gegen Range Rover V8 Supercharged

1200 PS

1040 PS

DYNAMIT GEGEN NITROGLYZERIN

Das dramatischste Duell des Jahres: Macht der übermächtige 9ff GTronic 1200 den urgewaltigen MTB GT-R Mission 1000 platt?

Megatest:

Mehrleistung per Stecker – **sechs Zusatzsteuergeräte** auf dem Prüfstand

SHELL-MEHRWERT-AKTION TOLLE TANKESCHÖN-PRÄMIE

Die Uhr kickt

Manchmal reichen Zahlenwerte allein, um Faszination zu begründen. Beispiel gefällig? 1200 und 1040 PS sowie all das, was diese zu Papier bringen ...

Sie sind schwarz, treiben es aber ganz schön bunt: Die Sprintkönige von 9ff und MTB

9ff GTronic 1200

MTB GT-R Mission 1000

Schnellster Porsche bis 300 km/h
9ff GTronic 1200
14,2 Sekunden

Porsche und Nissan sind sicherlich keine Softies; die immense Kraft drückt beide dennoch in die Knie

Jan Fatthauer ist eigentlich ein recht umgänglicher Typ. Höflich, ruhig, sympathisch. Keiner, der große Reden schwingt oder sich stets in den Mittelpunkt drängt. Eher einer, der sachlich, ja fast schon beiläufig referiert. Und Menschen manchmal genau damit zur Weißglut treibt ...

Auf Achse sei er angereist; seine Frau habe ihm Getränke und Kekse mitgegeben; auf der Herfahrt zum Flughafen Magdeburg/Cochstedt seien es rund 18 Grad Celsius gewesen – sehr angenehm bei offenem Fenster.

So spricht ein Mann, der kurz davor steht, mit einer 1200 PS starken Bestie im Tarnkleid des alten 911 Turbo dem gesamten Rest der Tuning-Prominenz wieder einmal zu zeigen, was schnell tatsächlich bedeutet. 0 auf 300 km/h – für viele Sportwagen ein Akt der Unmöglichkeit, für 9ff ein Quickie, der umso schöner wird, je kürzer er dauert. Wer denkt denn da bitte noch an Kekse?!

MTB-Inhaber Danny Bradtke sicherlich nicht. Sein 1000-PS-Pendant aus Fernost kämpft heute zwar eher mit als gegen den GTronic 1200, was jedoch nichts daran ändert, dass es für den passionierten Tuner aus Essen um viel geht. Die Gründe hierfür hausen in Japan und den USA, nennen sich HKS und AMS und transformieren die GT-R-Genetik schon seit Jahren erfolgreich ins längsdynamische Extrem. 1000 PS gelten in dieser Welt des aufgeladenen Wahnsinns mittlerweile als Basisleistung. Wobei die Maßnahmen, die hierzu angewandt werden, natürlich ebenso unkonventionell wie fern jeder Zulassung sind. Verbleiter VP-16C-Sprit, Verdichter, die anderswo bereits als Windrad gesichtet wurden, Abgasanlagen, die aus ganz viel Schall und keinen Dämpfern bestehen. Erlaubt ist alles, solange es dem 3.8er noch mehr Leistung herauspresst. Und wenn dieser am Ende scheint, dann wird eben aufgelitert: Alpha Omega nennt sich der vorläufige Höhepunkt des galoppierenden Wahnsinns, der nichts an einer scheinbar grenzenlosen Tuningbasis. Für MTB bleibt der GT-R dagegen ganz klar Alltagsauto. Nur eben eines, das Potenzial für

Der Weg ins Vierstellige ist hart und steinig

1000 PS hat. Und diese galt es mit einem eigenen Kit zu realisieren;

Dass man sich nicht mal so eben in die Leistungsregionen eines Bugatti Veyron hineintunt, davon kann auch Jan Fatthauer so manches Ständchen singen. Der Unterschied ist nur, dass 9ff auf eine mittlerweile fast dreizehnjährige Firmengeschichte zurückblicken kann. Das, was heute als 1200 PS starker GTronic vorfährt, ist so gesehen das Ergebnis einer Entwicklung, die bei Porsche blieb, während sie nach innen immer weiter zum Monster mutierte.

Vom Organspender übernimmt 9ff dabei nur noch die Rohbaustruktur. Der verstärkte Motorblock wächst auf 4,2 Liter Hubraum, die Schmiedekolben erhalten doppelte Spritzölkühlung, baumeln an Titanpleueln, die sich wiederum um

MTB geht's um Performance, nicht um die Beauty-Krone. Das Extremtuning verrät sich daher nur im Fahrbetrieb – wenn die Drehzahlmessernadel durch den gesamten roten Bereich jagt und erst jenseits der Skalierung innehält

Ausatmungsaktive Abgasanlage aus Titan. Stimme? Gewaltig!

Leistungscharakteristisch ist der 1000-PS-GT-R nur bedingt rundstreckentauglich. Der Heckspoiler wurde zum Wohle der Längsdynamik geopfert

Mattschwarze Folie mit unmissverständlicher Botschaft am Schweller – weshalb also noch groß herumspoilern?

zen extragroße Ventile, darüber eine komplett geänderte Nockenwellensteuerung. Zwölf Doppel-Einspritzdüsen ziehen den Sprit von insgesamt drei Benzinpumpen, um das, was die beiden Wastegate-Lader mit bis zu 1,8 Bar durch die voll verschweißte Ansaugbrücke pressen, zum treibfähigen Sprengsatz anzufetten. Eine eigens konstruierte Edelstahl-Abgasanlage mit Bypass trägt die Reste des innermotorischen Infernos ab.

Das enorme Drehmoment von 1150 Nm verwaltet dabei die altehrwürdige Tiptronic, die im Doppelkupplungszeitalter vielleicht nicht mehr zu den Schnellsten gehört, die bestialische Kraft nach entsprechender Verstärkung dafür aber dauerhaft verdaut. Zum Wohle der Thermik installiert 9ff einen Frontölkühler, verstärkt darüber hinaus Antriebswellen und Sperrdifferenzial und garniert seine Kreation mit optimierten Keramikbremsen, goldenen 20-Zöllern sowie einer rundum überarbeiteten Fahrwerksarchitektur. Rund 280 000 Euro stehen dann auf der Rechnung, was in Relation zu den prognostizierten Fahrleistungen sicherlich nicht zu hoch gegriffen ist, letztlich aber immer noch rund einen BMW M6 teurer käme als die 1000-PS-Lösung auf GT-R-Basis.

Gut 75 000 Euro würde das eigens von MTB entwickelte Powerpaket kosten; inklusive Stahlpleueln, Glyco-Lagerschalen, Mahle-Schmiedekolben, überarbeiteter Zylinderköpfe, optimierter Ansaugbrücke, APR-Kopfschrauben, handgeschweißter Fächerkrümmer, zweier Garrett-GTX30-Lader, einer eigens konzipierten Ladeluftkühlung sowie dreier Benzinpumpen, die sechs 1150-cm³-Einspritzdüsen mit Stoff versorgen.

Wie gesagt: würde. Denn MTB beabsichtigt mit dieser Leistungsstufe keinen Vertrieb an Endkunden. Danny Bradtke erklärt: „Natürlich wollen wir zeigen, dass wir in der Lage sind, einen 1000-PS-Umbau standfest zu betreiben. Daneben dient unser Fahrzeug allerdings nur der Erprobung. Wir werden künftig

Selbst mit 1000 PS wäre er noch ein Schnäppchen

getüvte 750, für den Export sogar 800 PS auffahren – und sicher sein, dass diese problemlos halten." Mit Getriebeverstärkung wären dann gut 40 000 Euro zu entrichten, womit wir den formellen Teil nun aber auch wirklich hinter uns hätten.

Jan Fatthauer geht in Vorlage, wedelt seinem Turbo einige Kilometer bei entspannten 100 km/h Frischluft ins Gehäuse, ehe er den Klappenauspuff auf Durchzug schaltet, damit das 9ff-typische, bösartige Schnattern des Boxers weckt und in Position rollt. Gelauncht wird in Stufe zwei; Vollgas presst 3200/min und 0,6 Bar Ladedruck in den Wandler. Jan Fatthauer löst die Bremse, der Elfer stiefelt los. Nicht wild scharrend oder schmierig schlingernd, sondern mit turbinenhafter Gleichmäßigkeit. Sauber, linear und als Folge daraus überraschend unspektakulär. Drei Dinge deuten dennoch an, dass dieser Porsche verdammt schnell ist. ►

Der Umbau an Front, Seite und Heck zählt zum Paket: Bügel und Recaros montiert 9ff auf Wunsch

Jan Fatthauer gönnt seiner doppelflutigen Edelstahlanlage zwei extragroßzügig dimensionierte Bypässe. Volle Leistung? Nur, wenn frei geblasen wird

Lautstärke und Leistung lassen sich regeln – Letztere sogar in drei Stufen

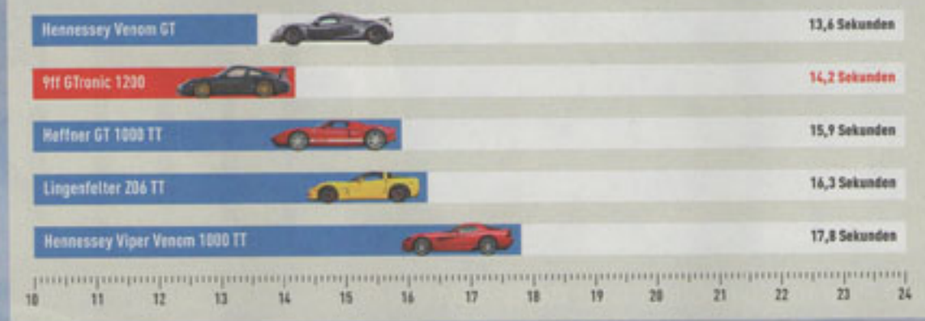
Hinter den lackierten 20-Zöllern arbeiten Keramikbremsen und ein komplett umgestricktes Fahrwerk

Das signierte Luftfiltergehäuse deutet die Leistung an. Ab 4000 Touren zündet der eigentliche Vortrieb

Trotz überarbeiteter Ansaugbrücke wahrt MTB die Serienoptik – zumindest so weit wie möglich

9ff montiert einen flach eingestellten Flügel nach GT3-Vorbild; MTB entfernt den Serienspoiler mittels Carbondeckel

HITLISTE DIE SCHNELLSTEN AUTOS VON 0 BIS 300 KM/H (MESSWERTE)



TECHNISCHE DATEN	9FF	MTB
Motor	B6, Biturbo	V6, Biturbo
Einbaulage	hinten längs	vorn mittig längs
Ventile/Nockenwellen	4 pro Zylinder/4	4 pro Zylinder/4
Hubraum	4200 cm³	3799 cm³
Bohrung x Hub	104,0 x 82,4 mm	95,5 x 88,4 mm
Verdichtung	8,8 : 1	9,1 : 1
kW (PS) bei 1/min	882 (1200)/7200	765 (1040)/7500
Literleistung	286 PS/l	274 PS/l
Nm bei 1/min	1150/4700	1280/4800
Antriebsart	Allrad	Allrad
Getriebe	5-Stufen-Automatik	6-Gang-Doppelkupplung
Bremsen vorn	396 mm/innenbel./gelocht	390 mm/innenbel./gelocht
Bremsen hinten	365 mm/innenbel./gelocht	380 mm/innenbel./gelocht
Radgröße vorn - hinten	9 x 20 - 12 x 20	9,5 x 20 - 10,5 x 20
Reifengröße vorn - hinten	245/30 ZR 20 - 325/25 ZR 20	255/40 R 20 - 285/35 R 20
Reifentyp	Continental SportContact 5P	Bridgestone Potenza RE 070R
Länge/Breite/Höhe	4450/1880/1260 mm	4670/1895/1340 mm
Radstand	2350 mm	2780 mm
Tankvolumen	67 l	74 l

MESSWERTE	9FF	MTB
Beschleunigung		
0- 50 km/h	1,19 s	1,63 s
0-100 km/h	2,48 s	3,15 s
0-160 km/h	4,62 s	6,09 s
0-180 km/h	5,46 s	7,18 s
0-200 km/h	6,52 s	8,49 s
0-220 km/h	7,80 s	10,01 s
0-240 km/h	9,18 s	12,57 s
0-260 km/h	10,64 s	15,16 s
0-280 km/h	12,17 s	18,28 s
0-300 km/h	14,18 s	22,46 s
Viertelmeile		
0-402,34 m (Topspeed)	9,62 s (245,58 km/h)	10,62 s (225,15 km/h)
0-1000 m (Topspeed)	17,10 s (316,77 km/h)	19,04 s (283,74 km/h)

HÖCHSTGESCHWINDIGKEIT	9FF	MTB
Tunerangabe	355 km/h	340 km/h (begrenzt)

PREISE (inkl. MwSt.)	9FF	MTB
Testwagen ohne Extras	279 650 Euro [1]	169 900 Euro [2]

1) Preis Komplettfahrzeug auf Basis eines gebrauchten 997 Turbo. 2) Leistungskit nicht verkäuflich

Zum einen die Kürze der Zeit, die er benötigt, um im Horizont zu verschwimmen. Zum anderen die düster brodelnde Soundschleppe, die sich schlagartig über dem gesamten Flugplatz ausbreitet. Und zu guter Letzt der schlicht unfassbare Abgasdruck, der dem Rest der Truppe trotz rund 150 Meter Distanz urplötzlich mit Windstärke fünf durchs Haar föhnt.

Kurz darauf: Der Porsche rollt wieder im Bummeltempo über die Bahn, schnorchelt zufrieden vor sich hin, ehe Jan Fatthauer zum zweiten Lauf in Gegenrichtung ansetzt. Der Porsche startet nun in rund 1,3 Kilometer Entfernung, zoomt sich binnen Sekunden wieder ins Blickfeld; als kleiner schwarzer Punkt mit riesiger, pulsierender Fontäne im Schlepptau und scheinbar keinen nennenswerten Fahrwiderständen voraus. Als Jan Fatthauer den Rest der Truppe passiert, zeugen nur noch lächerliche 120 km/h Restgeschwindigkeit von der bestialischen Orgie, die auf den letzten tausend Metern stattgefunden haben muss. Denn was unser Messgerät anschließend ausspuckt, legt mit Ausnahme eines 61 PS stärkeren und rund 300 Kilogramm leichteren Hennessey Venom GT so ziemlich alles in Schutt und Asche, was vor unseren Augen jemals seine Fahrleistungen belegen konnte. 2,48 Sekunden auf 100 markieren einen Bestwert mit Bestandsgarantie, 6,52 Sekunden auf 200 die vorzeitige Blamage für jeden Serien-Veyron, 14,18 Sekunden auf Tempo 300 schließlich auch die rote Laterne für dessen Super-Sport-Inkarnation.

Und auch Danny Bradtke dämmert so langsam, dass ein harter Vergleich mit 9ff wohl nicht die beste Idee gewesen wäre. Die großen Porsche wollte er ärgern; nun steht der größte direkt neben ihm. Rund drei Sekunden schneller als alles, was er mit seinem GT-R bislang auf die Straße bringen konnte. Unzählige Testläufe hatte er im Vorfeld absolviert, immer weiter optimiert, bis er 7,7 Sekunden auf 200 und etwa 17,5 Sekunden auf 300 km/h zuverlässig reproduzieren konnte.

317 km/h nach 1000 Metern – noch Fragen?

Nun rollt der GT-R auf die Bahn; anfangs noch dumpf röchelnd, um kurz darauf plötzlich hochfrequent aufzuschreien und metallisch ballernd die Freizügigkeit seiner Titananlage zu demonstrieren. 8400 Touren quetscht MTB aus dem überarbeiteten Ventiltrieb, was das klangliche Spektrum des Japaners drastisch ändert. Dabei dienen die Zwischenspurts, die Danny Bradtke vor seinem ersten Versuch zum Besten gibt, keineswegs der Angeberei. Sie sollen die Bridgestones temperieren. Denn wenn der GT-R eines bitter nötig hat, dann ist es Traktion. Seine Launch füllt mit 4500 Touren schlagartig über die Räder her, anstatt die Kraft sanft vorzuspannen. Eine Boost-off-the-Line-Funktion, die bereits leicht ankuppelt und im Stand etwas Ladedruck aufbaut, ist in Vorbereitung – und dürfte auf 100 nochmals einige Zehntel bringen.

Heute müssen sich die Verdichter noch mit erhöhtem Leerlauf begnügen. Was auch bedeutet, dass der volle Ladedruck erst deutlich nach dem Start einsetzt. Auf den ersten Metern hat es fast den Anschein, als würde der Nissan in sich zusammensacken, ehe einen Bruchteil später die vollen 1280 Nm im ersten Gang einschlagen. Den Start verdaut das Räderwerk jedoch souverän. Erst im weiteren Verlauf macht sich bemerkbar, dass das Getriebe unter all den Vorabtests anscheinend doch etwas zu sehr gelitten hat. Der zweite Gang rutscht durch, der dritte verheddert sich am Begrenzer. Auch die weiteren Gangwechsel fahren dem bestialisch anschiebenden V6 immer wieder in die Parade. Statt den Gewaltakt der Maschinerie knackig durchzuladen, ruckelt und schleift das Getriebe nur noch störrisch herum.

Fassungslos kehrt Danny zurück, blickt auf das Messgerät und nimmt die dort verbuchte 22,5 wahr; 22,5 Sekunden von 0 auf 300. So ziemlich jeder Supersportler dieser Welt wäre glücklich, dürfte er sich mit diesem Wert rühmen. Bei Danny löst er dagegen nur eines aus – puren Frust. All die Arbeit, all die Nachtschichten, und nun kokelt ihm ausgerechnet im Ernstfall die Kupplung durch. Enttäuscht sackt er zusammen, beugt den Kopf nach vorn, flucht leise in sich hinein, als sich Jan Fatthauer plötzlich neben ihn setzt und anerkennend zunickt. Mitleid? Nein, pures Mitgefühl! Schließlich weiß der Meister der 1000-PS-Liga ganz genau, wie sich solche Momente anfühlen. Höchste Zeit für Nervennahrung …

Kontakt: MTB, Tel. 02 01-38 45 739, www.mtb-fahrzeugtechnik.de; 9ff, Tel. 02 31-96 78-911, www.9ff.de

FAZIT

■ 9ff brennt mit seinem GTronic 1200 eine Beschleunigungsorgie der Superlative ab und kehrt mit absoluten Topwerten zurück, während MTB in die Rolle des tragischen Helden schlüpft. Diesmal hat es für Danny Bradtke nicht sollen sein, doch sein nächster Anlauf kommt bestimmt. **Manuel Iglisch**