

996 GT3 Cup Mehr Traktion - Mehr Kontrolle - Sperre - Sperrdifferenzial

Beitrag von „Albert Motorsport“ vom 10. September 2026, 12:52

TECHNISCHER NACHTRAG:

Wichtiger Hinweis zur Begrifflichkeit: "Zug" und "Schub"

An dieser Stelle möchte ich auf eine häufige Ursache für Missverständnisse hinweisen.

Die Begriffe **Zugseite** und **Schubseite** werden gelegentlich mit der Betätigung des Brems- oder Gaspedals verwechselt.

Die richtige technische Zuordnung lautet daher:

Zug = Beschleunigen / Antriebsmoment / Power

Die Zugseite beschreibt den Betriebszustand, in dem über den Antriebsstrang Motorleistung auf die Hinterräder übertragen wird.

Schub = Gaswegnehmen / Schleppmoment / Verzögern

Die Schubseite beschreibt den Betriebszustand, in dem kein positives Antriebsmoment mehr anliegt und über den Antriebsstrang ein Schlepp- beziehungsweise Verzögerungsmoment wirkt.

Dabei ist wichtig:

Schub bedeutet nicht ausschließlich "Bremsen".

Die Schubseite wird insbesondere beim Gaswegnehmen, während der Motorbremswirkung, beim Verzögern und bei Lastwechseln relevant. Sie wird nicht erst durch das Betätigen des Bremspedals aktiviert.

Für die Porsche-Cup-Abstimmung bedeutet **40/60** somit:

- **40 % Zug** = Sperrwirkung unter Antrieb und Beschleunigung
- **60 % Schub** = Sperrwirkung beim Gaswegnehmen und unter Schlepp- beziehungsweise Verzögerungsmoment

Diese Zuordnung wird auch in Porsche-Cup-Unterlagen entsprechend verwendet, in denen 40 % als "power" beziehungsweise "drive" und 60 % als "braking" beziehungsweise "coast" bezeichnet werden.

Gerade für die Beurteilung des Fahrverhaltens ist diese Unterscheidung sehr wichtig:

Die Zug-Sperre beeinflusst überwiegend das Verhalten beim Herausbeschleunigen.

Die Schub-Sperre beeinflusst überwiegend die Stabilität und Rotation der Hinterachse beim Gaswegnehmen, Verzögern und Einlenken.

Diese klare Zuordnung verhindert Missverständnisse bei der späteren Beurteilung oder Veränderung der Differenzialabstimmung. Falls Fragen sind, bitte melden!