

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

Beitrag von „Albert Motorsport“ vom 10. September 2026, 12:49

In der von uns bekannten umfangreichen Beantwortung von Kundenanfragen,
erstelle ich die nachfolgenden Zeilen für einen lieben Kunden unseres Hauses.



Differenzialsperren im Porsche 996 GT3 Cup

Funktion, Abstimmung und Einfluss auf das Fahrverhalten

Eine technische Betrachtung von Albert Motorsport. Ihr freier Porsche-Service und Rennsport-Fachbetrieb in Oberhausen

Bei Albert Motorsport in Oberhausen beschäftigen wir uns seit über 5 Jahrzehnten mit Porsche Serien- und Rennfahrzeugen sowie mit deren Motoren, Getrieben und fahrdynamischer Abstimmung.

Gerade beim Porsche 996 GT3 Cup gehört das Sperrdifferenzial zu den technisch besonders wichtigen Bauteilen des Fahrzeugs. Seine Abstimmung beeinflusst nicht nur die Traktion beim Beschleunigen, sondern ebenso das Verhalten beim Anbremsen, Einlenken und beim Übergang zwischen Bremsen und Beschleunigen.

Aus unserer Sicht wird die Differenzialsperre jedoch häufig zu stark vereinfacht betrachtet.

Die Erkenntnis von Mitbewerbern:

"Mehr Sperre bedeutet mehr Traktion und damit ein besseres Fahrzeug."

ist technisch nicht so nicht uneingeschränkt richtig.

Eine stärkere Sperrwirkung kann unter bestimmten Bedingungen Vorteile bringen. Sie kann jedoch gleichzeitig die natürliche Rotation des Fahrzeugs beeinflussen, Untersteuern verstärken und das Verhalten der Hinterachse verändern.

Gerade deshalb betrachten wir bei Albert Motorsport die Abstimmung eines Sperrdifferenzials immer als Teil der gesamten Fahrzeugabstimmung.

Unser Ziel ist nicht, eine möglichst hohe Sperrwirkung zu erreichen. Unser Ziel ist eine Abstimmung, die zum Fahrzeug und seinem vorgesehenen Einsatz passt und ein technisch nachvollziehbares, reproduzierbares Fahrverhalten ermöglicht.

Die Aufgabe des Differenzials:

Bei der Kurvenfahrt legen das linke und rechte Hinterrad unterschiedliche Wege zurück.

Das kurvenäußere Rad bewegt sich auf einer größeren Kreisbahn und muss deshalb eine höhere Drehzahl haben als das kurveninnere Rad.

Ein offenes Differenzial ermöglicht diese unterschiedliche Drehzahl grundsätzlich problemlos.

Sobald jedoch hohe Motorleistung übertragen wird und das kurveninnere Hinterrad durch die Kurvenfahrt entlastet wird, kann dieses Rad leichter durchdrehen.

Genau an diesem Punkt entsteht der Vorteil eines Sperrdifferenzials.

Das Sperrdifferenzial begrenzt die freie Drehzahldifferenz zwischen den beiden Hinterrädern und ermöglicht dadurch, die Antriebskraft besser auf das stärker belastete Rad zu übertragen. Dabei ist jedoch entscheidend:

Die Sperre soll die notwendige Traktion unterstützen, ohne die Kurvenfähigkeit des Fahrzeugs unnötig einzuschränken.

Genau in diesem Bereich liegt die Herausforderung einer guten Differenzialabstimmung.

Das Lamellen-Sperrdifferenzial

Der Porsche 996 GT3 Cup verfügt über ein mechanisches Lamellen-Sperrdifferenzial.

Die Sperrwirkung entsteht durch Reiblamellen, die im Differenzial unter Belastung gegeneinander gepresst werden.

Dadurch entsteht ein Widerstand gegen eine unterschiedliche Drehzahl der beiden Hinterräder.

Je stärker die Lamellen miteinander belastet werden, desto stärker ist die Kopplung zwischen linkem und rechtem Hinterrad.

Die Charakteristik eines Lamellen-Sperrdifferenzials wird jedoch nicht allein durch eine Prozentangabe bestimmt.

Entscheidend sind unter anderem:

- die Sperrwirkung unter Zug,
- die Sperrwirkung unter Schub,

- die Rampengeometrie,
- die Anzahl und Anordnung der Lamellen,
- die Grundvorspannung,
- der Zustand der Reibflächen,
- sowie der allgemeine Verschleißzustand.

Deshalb kann eine Aussage wie: **"Das Fahrzeug hat eine Rennsportsperre mit höherer Sperrwirkung."**

aus technischer Sicht zunächst keine vollständige Aussage über das tatsächliche Fahrverhalten ermöglichen.

Eine Rennsport-Sperre ist keine einheitlich definierte Abstimmung. Zur Info: der 996 Cup ist ein Rennfahrzeug mit Rennsport-Sperre!

Entscheidend ist daher immer, wie dieses Differenzial tatsächlich aufgebaut und vor allem eingestellt wurde.

Zug und Schub - zwei unterschiedliche Fahrzustände

Beim Sperrdifferenzial unterscheiden wir grundsätzlich zwischen der Wirkung unter Zug und unter Schub.

Die Zugseite

Unter Zug befindet sich das Fahrzeug, wenn Motorleistung über die Hinterachse übertragen wird.

Das betrifft insbesondere:

- das Herausbeschleunigen aus einer Kurve,
- zunehmende Gaspedalstellung,
- hohe Antriebslast.

Die Zug-Sperre beeinflusst damit hauptsächlich die Traktion und das Verhalten des Fahrzeugs am Kurvenausgang.

Eine höhere Zug-Sperre kann verhindern, dass das kurveninnere Hinterrad bei Entlastung zu früh durchdreht.

Sie kann die Kraftübertragung verbessern.

Eine zu hohe Zug-Sperre kann jedoch dazu führen, dass die Hinterachse beim Beschleunigen zu stark miteinander gekoppelt wird.

Das Fahrzeug kann dann beim Gasgeben zunehmend geradeaus schieben.

Die Schubseite

Unter Schub befindet sich das Fahrzeug, wenn kein Antriebsmoment übertragen wird beziehungsweise die Hinterachse über Motorbremse und Schleppmoment belastet wird.

Diese Situation tritt insbesondere auf:

- beim Anbremsen,
- beim Herunterschalten,
- beim Einlenken,
- beim Trail-Braking,
- bei Lastwechseln.

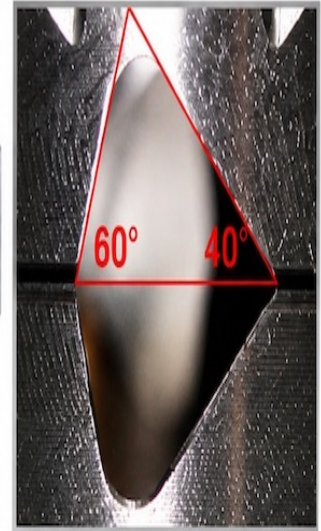
Die Schub-Sperre beeinflusst damit vor allem die Stabilität der Hinterachse beim Kurveneingang.

Eine höhere Schub-Sperre kann das Heck beruhigen und stabilisieren.

Eine zu hohe Schub-Sperre kann jedoch die freie Rotation des Fahrzeugs beim Einlenken reduzieren.

Auch hier gilt:

Mehr Sperrwirkung ist nicht automatisch besser.



PORSCHE
996 GT3 CUP

SPERRDIFFERENZIAL
RAMPENWINKEL 40 / 60

Die Porsche-Cup-Referenz 40 % Zug / 60 % Schub

Für die spätere 996-GT3-Cup-Ausführung und insbesondere die hier relevante technische Referenz des Modelljahrs 2004 ist eine Abstimmung von:

40 % unter Zug

60 % unter Schub

die maßgebliche Referenz.

Aus unserer Sicht ist diese Abstimmung fahrdynamisch sehr nachvollziehbar.

Die Zugseite wurde mit 40 % bewusst moderater ausgelegt.

Dadurch wird eine ausreichende Traktion erreicht, ohne die Hinterräder beim Beschleunigen zu stark miteinander zu koppeln.

Das Fahrzeug behält dadurch eine bessere Möglichkeit, der gewünschten Kurvenlinie zu folgen.

Die Schubseite wurde mit 60 % stärker ausgelegt.

Dadurch wird die Hinterachse beim Anbremsen und bei Lastwechseln stabilisiert.

Für den Fahrer ergibt sich daraus ein ausgewogener Kompromiss aus:

- Traktion,
- Stabilität,
- Kurvenrotation,
- und Berechenbarkeit.

Aus Sicht von Albert Motorsport ist die Porsche-Cup-Abstimmung 40/60 deshalb keineswegs als "zu schwache" Sperre zu betrachten.

Sie stellt vielmehr eine bewusst gewählte fahrdynamische Basis dar.

Frühere und andere Sperrabstimmungen

Bei Porsche 996 GT3 Cup-Fahrzeugen sind je nach Baujahr und Ausführung unterschiedliche Sperrwerte dokumentiert.

Beispielsweise findet sich für frühere dokumentierte Ausführungen eine Abstimmung von:

45 % Zug / 65 % Schub

Diese stärkere Auslegung koppelt die Hinterachse sowohl unter Zug als auch unter Schub stärker.

Daraus können sich Vorteile ergeben:

- hohe Stabilität beim Anbremsen,
- starke Kopplung der Hinterräder,
- ruhiges Verhalten bei Lastwechseln,
- gute Stabilität unter hoher Belastung.

Gleichzeitig können sich jedoch Nachteile ergeben:

- reduzierte Fahrzeugrotation,
- stärkere Tendenz zum Untersteuern,
- weniger freies Einlenkverhalten,
- höhere Belastung der Hinterreifen.

Wir würden diese Werte deshalb nicht als „besser“ oder „schlechter“ bezeichnen.

Sie führen zu einem anderen Fahrzeugcharakter.

Warum eine stärkere Zug-Sperre nicht automatisch mehr Geschwindigkeit bedeutet

Gerade bei Rennfahrzeugen wird eine stärkere Zug-Sperre häufig mit einer besseren Beschleunigung gleichgesetzt.

Das kann in bestimmten Situationen zutreffen.

Beispielsweise wenn:

- das kurveninnere Hinterrad stark entlastet wird,
- erheblicher Schlupf entsteht,
- die Motorleistung nicht vollständig übertragen werden kann.

In diesem Fall kann eine stärkere Sperre einen tatsächlichen Traktionsvorteil bringen.

Besteht dieses Problem jedoch nicht, kann eine zusätzliche Sperrwirkung mehr Nachteile als Vorteile erzeugen.

Das Fahrzeug wird beim Beschleunigen stärker daran gehindert, die notwendige Drehzahldifferenz zwischen den Hinterrädern aufzubauen.

Die Folge kann sein, dass das Fahrzeug beim Gasgeben seine Linie öffnet.

Der Fahrer muss dann gegebenenfalls:

- später beschleunigen,
- den Lenkwinkel stärker reduzieren,
- oder mehr Geduld am Kurvenausgang haben.

Aus diesem Grund kann ein Fahrzeug mit einer geringeren Sperrwirkung in bestimmten Situationen schneller und besser fahrbar sein als ein Fahrzeug mit einer sehr starken Sperre.

Die Auswirkungen einer zu hohen Schub-Sperre

Auch die Schub-Sperre muss differenziert betrachtet werden.

Eine höhere Schub-Sperre stabilisiert die Hinterachse.

Das ist besonders beim harten Anbremsen und beim Herunterschalten vorteilhaft.

Wird die Sperrwirkung jedoch zu hoch, kann sich die Hinterachse beim Einlenken weniger frei bewegen.

Das Fahrzeug verliert dann einen Teil seiner natürlichen Rotation.

Der Fahrer spürt dies häufig als:

- verstärktes Untersteuern beim Kurveneingang,
- ein Fahrzeug, das nicht ausreichend einlenken möchte,
- oder eine stärkere Belastung der Vorderreifen.

Deshalb muss auch bei der Schub-Sperre der richtige Kompromiss gefunden werden.

Die Bedeutung der Rampengeometrie

Ein häufiger Fehler bei der Beurteilung eines Sperrdifferenzials besteht darin, ausschließlich auf den nominellen Sperrwert zu schauen.

Die tatsächliche Charakteristik wird wesentlich durch die Rampengeometrie beeinflusst.

Über die Rampen wird das auf das Differenzial wirkende Drehmoment in eine axiale Kraft umgewandelt.

Diese Kraft presst die Lamellen zusammen.

Dadurch verändert sich die Sperrwirkung in Abhängigkeit vom anliegenden Drehmoment.

Zwei Differenziale können daher trotz ähnlicher nomineller Sperrwerte ein deutlich unterschiedliches Ansprechverhalten besitzen.

Bei Albert Motorsport betrachten wir deshalb bei einer Überprüfung eines Sperrdifferenzials

nicht nur die Frage:

"Wie hoch ist der Sperrwert?"

Sondern auch:

- Wie ist das Differenzial aufgebaut?
- Welche Rampengeometrie ist vorhanden?
- Welche Lamellen sind verbaut?
- Welche Vorspannung liegt vor?
- In welchem Zustand befindet sich das Differenzial?

Erst aus der Kombination dieser Faktoren ergibt sich eine technisch belastbare Beurteilung.

Die Bedeutung der Grundvorspannung

Neben der dynamischen Sperrwirkung spielt die Grundvorspannung eine wesentliche Rolle. Sie beschreibt vereinfacht die Grundkraft, mit der die Lamellen bereits belastet werden, bevor ein hohes Antriebsmoment auf das Differenzial wirkt.

Die Vorspannung beeinflusst insbesondere:

- das Ansprechen des Differenzials,
- den Übergang zwischen Zug und Schub,
- die Reaktion bei kleinen Drehmomenten,
- die Reproduzierbarkeit des Fahrverhaltens.

Ein Differenzial mit hoher Vorspannung kann bereits frühzeitig deutlich sperren.

Ein Differenzial mit geringerer Vorspannung reagiert zunächst freier und baut seine Sperrwirkung stärker über das anliegende Drehmoment auf.

Deshalb kann auch die reine Angabe „40/60“ ohne Kenntnis der weiteren technischen Parameter nicht das vollständige Verhalten eines Differenzials beschreiben.

Der Verschleißzustand eines Sperrdifferenzials

Ein Lamellen-Sperrdifferenzial ist ein Verschleißbauteil.

Mit zunehmender Betriebszeit verändern sich die Reibflächen und damit die tatsächliche Sperrcharakteristik.

Ein ursprünglich exakt abgestimmtes Differenzial kann nach vielen Rennkilometern ein deutlich anderes Verhalten zeigen.

Mögliche Veränderungen sind:

- reduzierte Sperrwirkung,
- veränderte Vorspannung,
- ungleichmäßiges Ansprechen,
- Unterschiede zwischen kaltem und warmem Zustand.

Gerade bei einem älteren Rennfahrzeug ist deshalb nicht nur entscheidend, welche Abstimmung ursprünglich verbaut war.

Entscheidend ist:

Wie arbeitet das Differenzial heute?

Die unbekannte Rennsportsperre

Wenn bei einem Fahrzeug eine Rennsportsperre unbekannter Herkunft und unbekannter Einstellung verbaut wurde, bedeutet dies nicht automatisch, dass diese technisch ungeeignet ist.

Sie kann durchaus eine sehr hochwertige und für den Rennsport entwickelte Lösung sein.

Ohne Kenntnis der tatsächlichen technischen Daten lässt sich ihre Wirkung jedoch nur eingeschränkt beurteilen.

Unbekannt sein können beispielsweise:

- Zug-Sperrwirkung,
- Schub-Sperrwirkung,
- Rampengeometrie,
- Grundvorspannung,
- Lamellenaufbau,
- Verschleißzustand.

Aus Sicht eines Porsche-Rennsport-Fachbetriebs ist eine unbekannte Abstimmung deshalb zunächst sorgfältig zu bewerten.

Eine Änderung sollte nicht allein deshalb erfolgen, weil es sich um eine „Rennsportsperre“ handelt.

Ebenso sollte eine unbekannte Abstimmung jedoch nicht allein aufgrund ihrer Bezeichnung unverändert beibehalten werden.

Die technische Überprüfung steht an erster Stelle.

Unsere Einschätzung für einen Rennsport-Einsteiger

Gerade für einen Fahrer mit noch geringer Erfahrung im Rennsport ist die Berechenbarkeit des Fahrzeugs aus unserer Sicht besonders wichtig.

Ein Rennfahrzeug muss dem Fahrer ermöglichen, sein Fahrverhalten und die Fahrzeugreaktionen Schritt für Schritt zu verstehen.

Ein ausgewogen abgestimmtes Fahrzeug unterstützt dabei:

- konstante Bremspunkte,
- reproduzierbare Einlenkreaktionen,
- nachvollziehbares Lastwechselverhalten,
- kontrollierbares Herausbeschleunigen.

Eine sehr aggressive Differenzialsperre kann unter bestimmten Bedingungen leistungsfähig sein.

Sie verlangt jedoch unter Umständen auch ein präziseres Verständnis für die Reaktion des Fahrzeugs.

Deshalb würden wir bei Albert Motorsport für einen Rennsport-Einsteiger grundsätzlich keine unbekannte oder besonders aggressive Abstimmung allein aufgrund eines vermeintlichen Traktionsvorteils bevorzugen. Eine klar definierte und nachvollziehbare Abstimmung bietet aus unserer Sicht die bessere technische Ausgangsbasis.

Die Differenzialsperre als Teil der Gesamtfahrzeugabstimmung

Die Differenzialsperre darf nicht isoliert betrachtet werden.
Ihr Verhalten hängt eng mit der gesamten Fahrwerks- und Fahrzeugabstimmung zusammen.

Einfluss haben unter anderem:

- Fahrzeughöhe,
- Achsgeometrie,
- Radlastverteilung,
- Federraten,
- Dämpferabstimmung,
- Stabilisatoren,
- Reifen,
- Reifendruck,
- Streckencharakteristik,
- und der Fahrstil.

Ein vermeintliches Problem der Differenzialsperre kann deshalb auch durch einen anderen Bereich des Fahrzeugs verursacht werden.

Umgekehrt kann eine Änderung des Differenzials Auswirkungen erzeugen, die zunächst wie ein Fahrwerksproblem erscheinen.

Aus diesem Grund betrachten wir bei Albert Motorsport das Sperrdifferenzial immer im Zusammenhang mit dem gesamten Fahrzeug.

Unsere technische Empfehlung für den Porsche 996 GT3 Cup

Aus heutiger technischer Sicht sehen wir die dokumentierte Porsche-Cup-Abstimmung von:

40 % Zug / 60 % Schub

als eine sehr sinnvolle und ausgewogene Referenz.

Sie bietet:

Beim Beschleunigen

- ausreichende Unterstützung der Traktion,
- ohne die Kurvenfähigkeit unnötig einzuschränken.

Beim Bremsen und Einlenken

- eine stabile Hinterachse,

- kontrollierbare Lastwechsel,
- und ein nachvollziehbares Fahrzeugverhalten.

Für ein Fahrzeug mit einer unbekannten Rennsport-Abstimmung sehen wir deshalb zunächst die technische Analyse des vorhandenen Differenzials als wichtigen Schritt.

Sollte sich die vorhandene Auslegung nicht eindeutig bestimmen lassen oder sollte das Differenzial einen nicht nachvollziehbaren beziehungsweise ungeeigneten Aufbau aufweisen, ist eine Rückkehr zu einer klar definierten Referenzabstimmung aus unserer Sicht technisch sinnvoll.

Für den hier betrachteten Porsche 996 GT3 Cup wäre die Porsche-Cup-Abstimmung von 40/60 eine nachvollziehbare und bewährte Grundlage.

Fazit von Albert Motorsport zum Thema Porsche 996 GT3 Cup Sperrdifferenzial:

Ein Sperrdifferenzial ist eines der wichtigsten Bauteile für die fahrdynamische Charakteristik eines Porsche 996 GT3 Cup.

Es beeinflusst nicht nur die Traktion, sondern ebenso die Stabilität beim Bremsen, die Fahrzeugrotation und das Verhalten am Kurvenausgang.

Deshalb gilt aus unserer Sicht:

Eine stärkere Sperre ist nicht automatisch eine bessere Sperre.

Eine hohe Sperrwirkung kann Vorteile bringen, wenn ein konkretes Traktionsproblem gelöst werden muss.

Sie kann gleichzeitig jedoch die Kurvenfähigkeit und Fahrzeugbalance beeinträchtigen.

Die technisch entscheidende Frage lautet daher nicht:

"Wie hoch ist die Sperrwirkung?"

Sondern:

"Welche Sperrwirkung passt zu diesem Fahrzeug, seinem Einsatzzweck und seinem Fahrer?"

Als freie Porsche-Fachwerkstatt und Rennsportbetrieb in Oberhausen betrachten wir die Porsche-Cup-Referenz von **40 % Zug und 60 % Schub** für den Porsche 996 GT3 Cup als eine technisch sehr ausgewogene Grundlage.

Sie verbindet Traktion und Stabilität mit einer guten fahrdynamischen Balance. Insbesondere bei einem Fahrer, der sich schrittweise an den Rennsport und das Potenzial eines Cup-Fahrzeugs herantastet, halten wir eine klar definierte, nachvollziehbare und berechenbare Abstimmung grundsätzlich für sinnvoller als eine unbekannte, möglicherweise aggressivere Rennsport-Konfiguration.

Unser Ziel ist deshalb nicht die maximale Sperrwirkung, sondern die technisch sinnvollste Sperrwirkung.

So viel Sperre wie nötig, um Traktion und Stabilität zu gewährleisten und gleichzeitig so wenig wie möglich, um die Kurvenfähigkeit, Balance und Berechenbarkeit des Porsche 996 GT3 Cup zu erhalten.

Bei Rückfragen zur Technik von Porsche- Serien- und Rennfahrzeugen antworte ich unseren Kunden wie immer sehr gern!

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!

Beitrag von „Albert Motorsport“ vom 10. September 2026, 16:02

Anbei eine Liste mit Sperrdifferenzialen von Porsche und deren Sperrwirkungen:



PORSCHE

Sperrdifferenziale – Übersicht

DRIVEN BY ENGINEERING.
DEFINED BY PASSION.



Porsche 911

Fahrzeug	Kennz.	Hersteller	Bauart	Sperrwirkung Zug	Sperrwirkung Schub	Vorspannung / Besonderheit
964 Carrera (M220)	O	ZF	Lamellen	40 %	40 %	10–35 Nm
964 Carrera (M221)	O	ZF	Lamellen	20 %	100 %	–
964 RS / Turbo	X	ZF	Lamellen	20 %	100 %	–
993 bis MJ 1995 (M220)	O	ZF	Lamellen	25 %	65 %	–
993 ab MJ 1995 (M220)	O	GKN	Lamellen	25 %	65 %	–
993 Turbo + C4 (HAD)	X	GKN	Lamellen	22 %	40 %	–
993 RS (M220)	X	GKN	Lamellen	40 %	65 %	–
996	–	–	–	–	–	–
996 GT3 / GT2	X	GKN	Lamellen	40 %	65 %	–
996 Cup	X	GKN	Lamellen	40 %	65 %	–
997 GT3 R	X	GKN ?	Lamellen	37 %	52 %	–
997 GT3 / GT2	X	GKN	Lamellen	25 %	40 %	15 Nm
997 Cup	X	GKN	Lamellen	–	–	–
991	O	GKN	Lamellen	–	–	–
991 GT3 / GT2 MK1	X	GKN	Lamellen	–	–	–
991 Cup	X	GKN	Lamellen	–	–	–
991 R	X	GKN	Lamellen	22 %	27 %	–
991 GT3 4.0 MK2	X	GKN	Lamellen	30 %	37 %	–

911



Boxster / Cayman

Fahrzeug	Kennz.	Hersteller	Bauart	Sperrwirkung Zug	Sperrwirkung Schub	Vorspannung / Besonderheit
986	–	–	–	–	–	–
987	O	GKN	Lamellen	–	–	–
981	O	GKN	Lamellen	–	–	–
981 GT4	X	GKN	Lamellen	22 %	27 %	Ja

718



Transaxle (944 / 968)

Fahrzeug	Kennz.	Hersteller	Bauart	Sperrwirkung Zug	Sperrwirkung Schub	Vorspannung / Besonderheit
944 S2 / Turbo (M220)	O	ZF	Lamellen	40 %	40 %	Ja
968 bis ??? (M220)	O	ZF	Lamellen	40 %	40 %	Ja
968 ab ??? (M220)	O	ZF ?	Torsen	40 %	–	–



Legende:



= Kennzeichnung gemäß vorliegender Übersicht



= Kennzeichnung gemäß vorliegender Übersicht



= Keine Angabe vorhanden



= Angabe noch zu prüfen

M220 / M221 / HAD = Porsche-Ausstattungs- bzw. Optionskennzeichnungen

MJ = Modelljahr

Zug = Sperrwirkung unter Last/Beschleunigung

Schub = Sperrwirkung im Schubbetrieb

TRADITION MEETS PERFORMANCE.

NACHTRAG:

Porsche 996 GT3 Cup ex. Heger Getriebe Schaltung für Straßenverkehr optimieren



Porsche 996 GT3 Cup ex. Heger Getriebe Schaltung für Straßenverkehr optimieren



Porsche 996 GT3 Cup ex. Heger Getriebe Schaltung für
Straßenverkehr optimieren



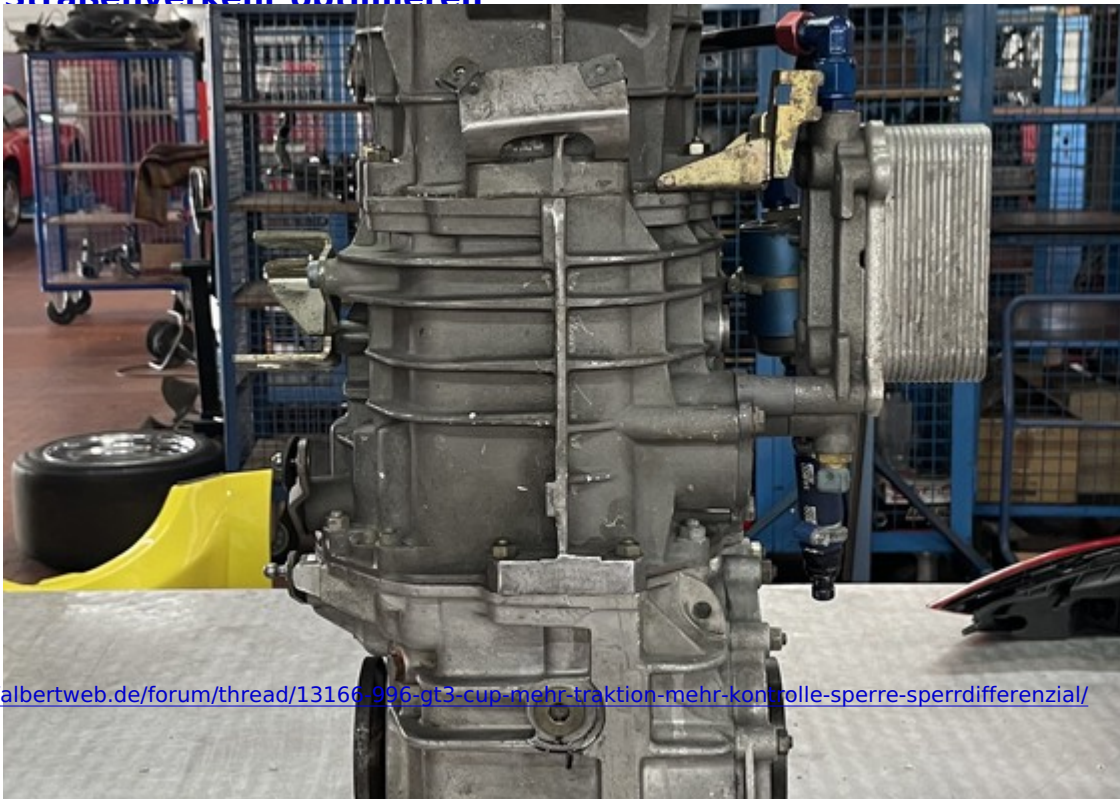
Porsche 996 GT3 Cup ex. Heger Getriebe Schaltung für
Straßenverkehr optimieren



Porsche 996 GT3 Cup ex. Heger Getriebe Schaltung für
Straßenverkehr optimieren



Porsche 996 GT3 Cup ex. Heger Getriebe Schaltung für
Straßenverkehr optimieren



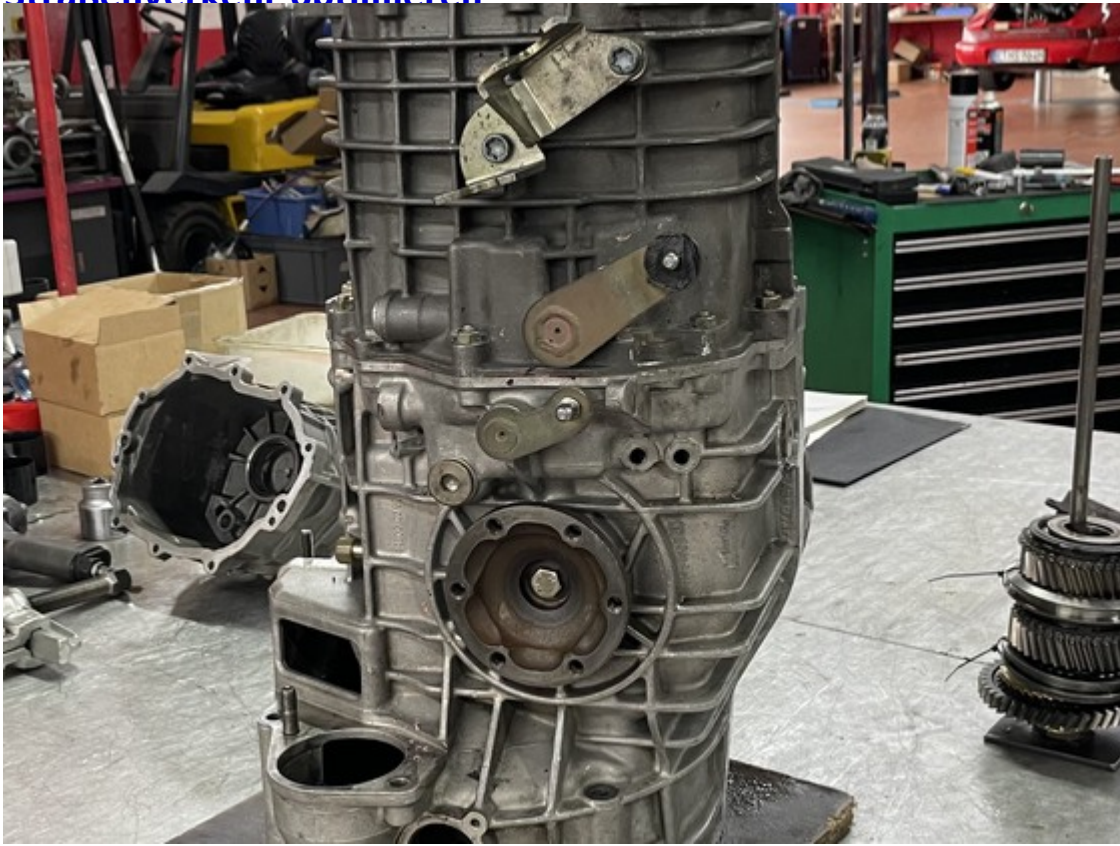
Porsche 996 GT3 Cup ex. Heger Getriebe Schaltung für Straßenverkehr optimieren



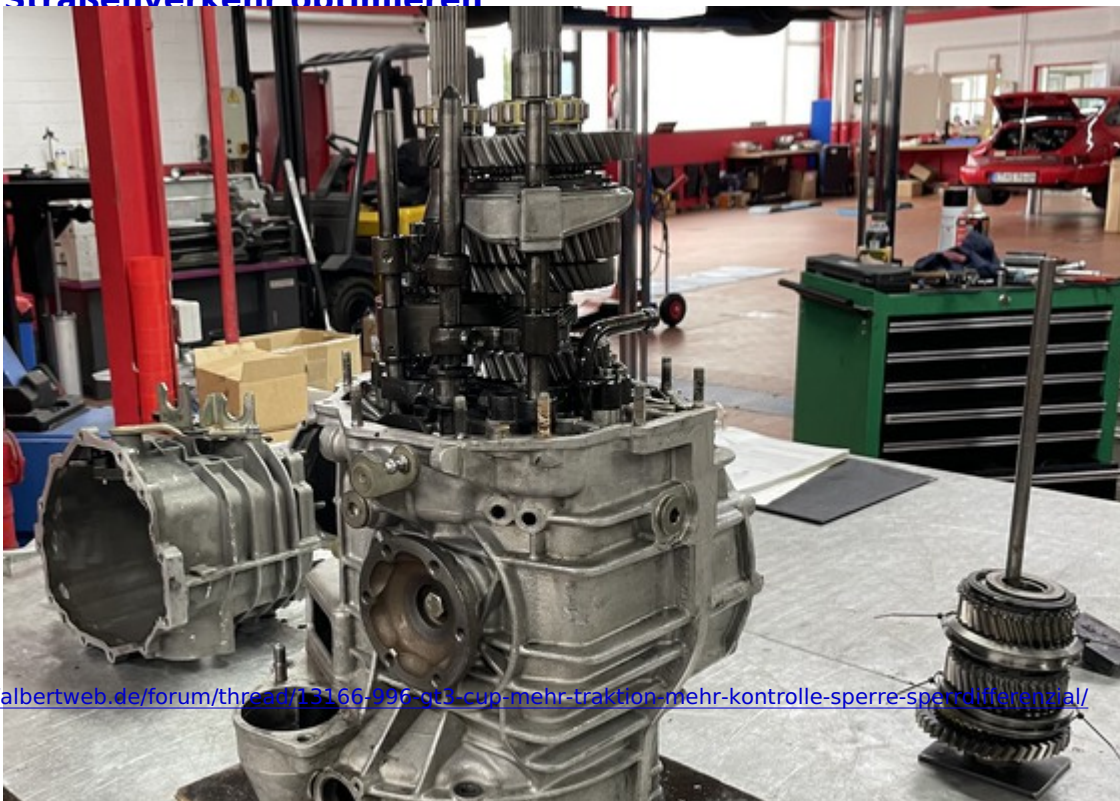
Porsche 996 GT3 Cup ex. Heger Getriebe Schaltung für Straßenverkehr optimieren



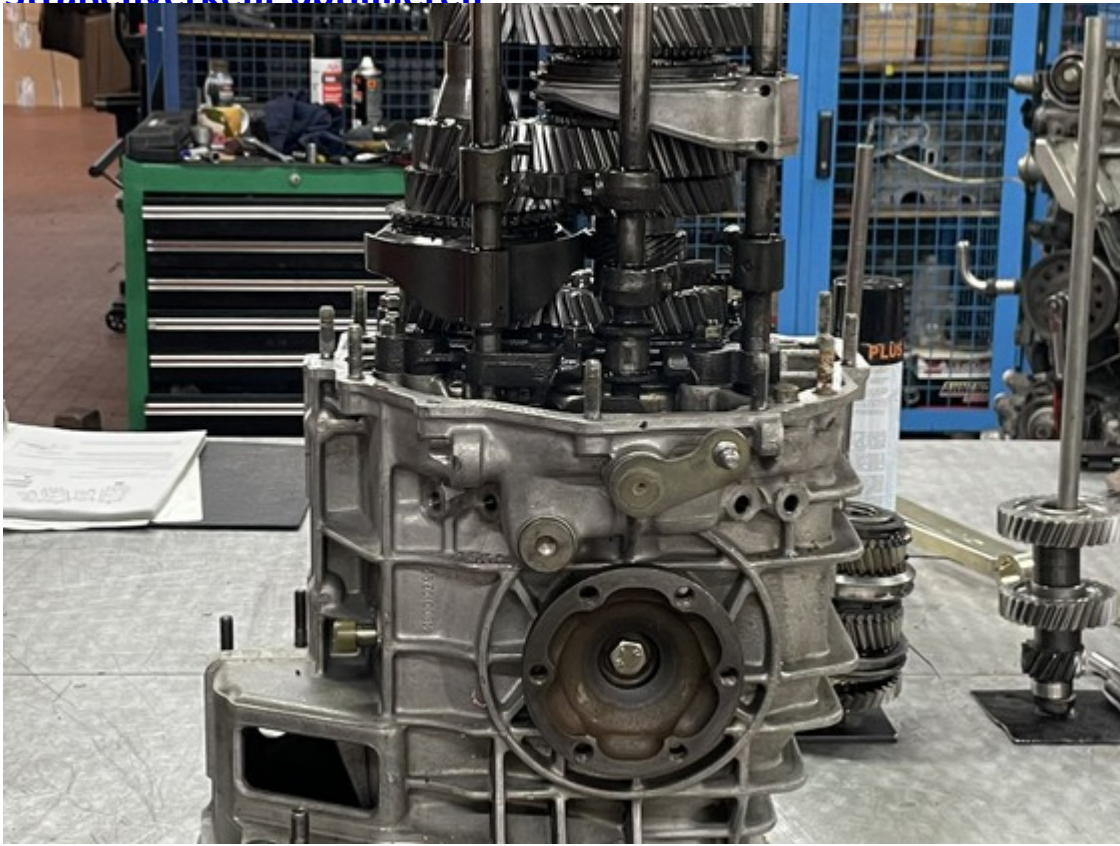
Porsche 996 GT3 Cup ex. Heger Getriebe Schaltung für Straßenverkehr optimieren



Porsche 996 GT3 Cup ex. Heger Getriebe Schaltung für Straßenverkehr optimieren



Porsche 996 GT3 Cup ex. Heger Getriebe Schaltung für Straßenverkehr optimieren



Porsche 996 GT3 Cup ex. Heger Getriebe Schaltung für Straßenverkehr optimieren



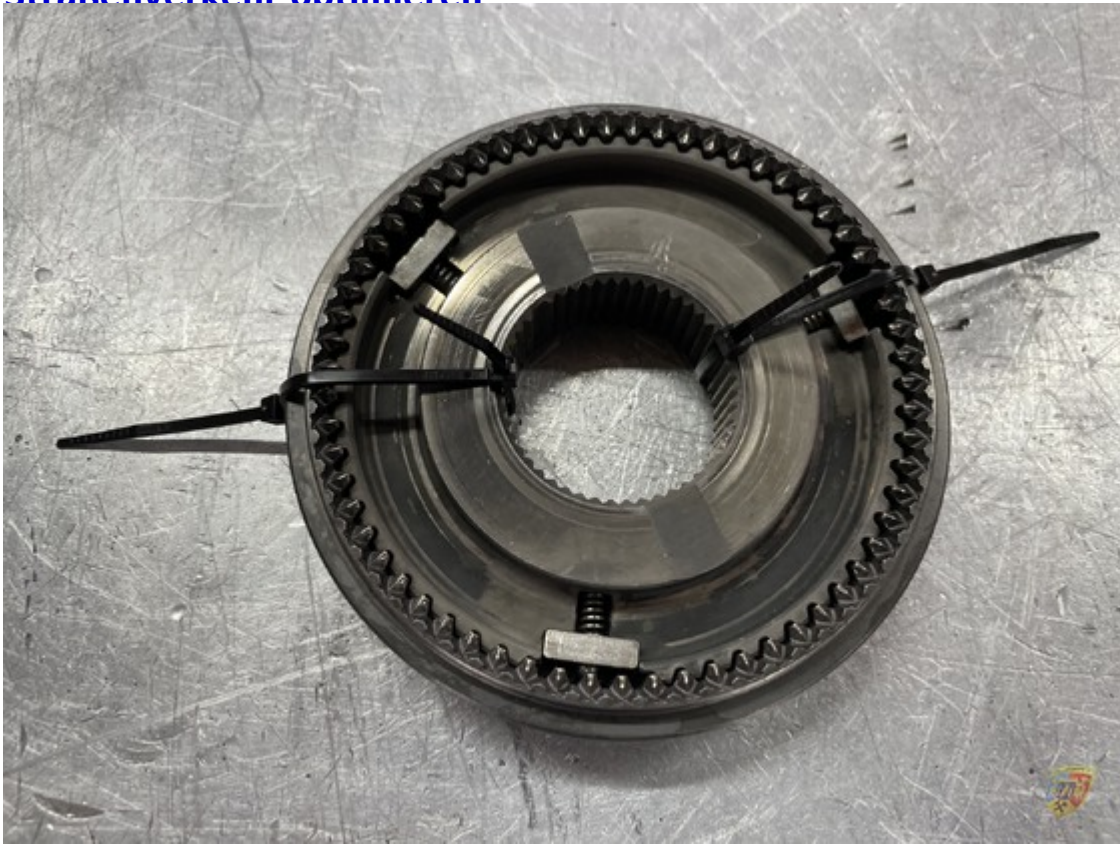
Porsche 996 GT3 Cup ex. Heger Getriebe Schaltung für
Straßenverkehr optimieren



Porsche 996 GT3 Cup ex. Heger Getriebe Schaltung für
Straßenverkehr optimieren



Porsche 996 GT3 Cup ex. Heger Getriebe Schaltung für Straßenverkehr optimieren



Porsche 996 GT3 Cup ex. Heger Getriebe Schaltung für Straßenverkehr optimieren



Porsche 996 GT3 Cup ex. Heger Getriebe Schaltung für Straßenverkehr optimieren



Porsche 996 GT3 Cup ex. Heger Getriebe Schaltung für Straßenverkehr optimieren



Porsche 996 GT3 Cup ex. Heger Getriebe Schaltung für Straßenverkehr optimieren



Porsche 996 GT3 Cup ex. Heger Getriebe Schaltung für Straßenverkehr optimieren



Zusatzartikel zur Revision: Eine unerwartet hohe Sperrvorspannung beim Porsche 996 GT3 Cup

Neue Erkenntnisse aus der Revision des Sperrdifferenzials

Im Zusammenhang mit der Revision eines Porsche 996 GT3 Cup Getriebes ergaben sich neue Erkenntnisse, die wir als Ergänzung zu unserem bereits veröffentlichten Beitrag über die Funktion und Abstimmung von Sperrdifferenzialen dokumentieren möchten.

Diese Erkenntnisse lagen uns zum Zeitpunkt der ursprünglichen Betrachtung noch nicht vor.

Erst im Zuge der Revision und der näheren Untersuchung des tatsächlich im Fahrzeug verbauten Sperrdifferenzials stellte sich heraus, dass es sich offenbar nicht um eine originale Porsche-Cup-Sperre handelt.

Vielmehr ist eine Sperre aus dem Zubehörbereich verbaut, deren Grundvorspannung beziehungsweise Losbrechmoment mit etwa **160 Nm** angegeben wird.

Zum Vergleich: Die bisher als Referenz herangezogene Porsche-Cup-Sperre wird mit einem Wert von etwa **100 Nm** angegeben.

Diese Feststellung ist von besonderer Bedeutung, da die höhere Vorspannung die Charakteristik des Sperrdifferenzials und damit auch das Fahrverhalten deutlich verändern kann.

100 Nm gegenüber 160 Nm

Der Unterschied zwischen 100 Nm und 160 Nm beträgt 60 Nm beziehungsweise 60 %.

Das bedeutet nicht, dass der dynamische Sperrgrad in jeder Fahrsituation ebenfalls exakt um 60 % höher ist. Die tatsächliche Sperrwirkung hängt zusätzlich von weiteren Faktoren wie Rampenwinkeln, Lamellenaufbau und den jeweiligen Betriebsbedingungen ab.

Eine höhere Grundvorspannung bewirkt jedoch, dass die Sperre bereits bei geringeren Drehmomentunterschieden stärker arbeitet und die beiden Hinterräder stärker miteinander

koppelt.

Genau darin liegt der entscheidende Unterschied.

Auswirkungen auf das Fahrverhalten

Bei einer Kurvenfahrt müssen sich das kurveninnere und das kurvenäußere Hinterrad mit unterschiedlichen Drehzahlen bewegen.

Eine höhere Vorspannung begrenzt diesen Drehzahlausgleich stärker.

Dadurch kann das Fahrzeug insbesondere in langsamen und engen Kurven weniger frei reagieren.

Mögliche Auswirkungen sind:

- weniger williges Einlenken,
- eine stärkere Tendenz zum Untersteuern,
- eine reduzierte Fahrzeugrotation,
- ein verspanntes Fahrgefühl in der Kurvenmitte,
- höhere Belastung und Verschleiß der Hinterreifen.

Auch beim Herausbeschleunigen ist eine höhere Sperrwirkung nicht automatisch ein Vorteil.

Zwar kann eine straffere Sperre das Durchdrehen eines entlasteten Hinterrades besser verhindern. Wird die Kopplung der Hinterräder jedoch zu stark, kann das Fahrzeug beim Beschleunigen die Fahrlinie öffnen und stärker geradeaus schieben.

Mehr Sperre bedeutet deshalb nicht automatisch mehr nutzbare Traktion.

Besonderheit beim Porsche 996 GT3 Cup

Der Porsche 996 GT3 Cup verfügt aufgrund seines Heckmotorkonzepts grundsätzlich über gute Voraussetzungen für mechanische Traktion an der Hinterachse.

Entscheidend ist deshalb nicht eine möglichst hohe Sperrwirkung, sondern eine Abstimmung, die Traktion und Stabilität mit einem guten Einlenkverhalten und ausreichender Fahrzeugrotation verbindet.

Eine zu hohe Grundvorspannung kann diesen Kompromiss verschieben.

Das Fahrzeug kann zwar eine stärkere Kopplung der Hinterräder erhalten, gleichzeitig aber an Kurvenwilligkeit und freier Rotation verlieren.

Gerade bei einem Rennfahrzeug ist eine berechenbare und ausgewogene Fahrzeugbalance häufig wichtiger als eine möglichst hohe Sperrwirkung.

Unsere Erkenntnis aus der Revision

Die Untersuchung des tatsächlich verbauten Sperrdifferenzials hat damit einen zusätzlichen Gesichtspunkt bei der Beurteilung des Fahrverhaltens ergeben.

Wenn die Porsche-Cup-Sperre mit etwa 100 Nm Grundvorspannung betrieben wurde und die festgestellte Zubehörsperre bei etwa 160 Nm liegt, handelt es sich um eine erhebliche Abweichung.

Die Zubehörsperre koppelt die Hinterräder bereits im Grundzustand deutlich stärker miteinander.

Dies kann eine plausible Erklärung sein, wenn sich ein Fahrzeug:

- beim Einlenken weniger willig verhält,
- in engen Kurven stärker schiebt,
- sich in der Kurvenmitte verspannt anfühlt,
- oder beim Beschleunigen die Fahrlinie öffnet.

Für eine abschließende technische Beurteilung müssen selbstverständlich auch der Lamellenaufbau, die Rampenwinkel und der allgemeine Zustand der Sperre berücksichtigt werden.

Ebenso müssen die Werte von 100 Nm und 160 Nm nach einer vergleichbaren Messmethode ermittelt worden sein, um sie unmittelbar miteinander vergleichen zu können.

Die nun gewonnene Erkenntnis zeigt jedoch deutlich, wie wichtig es bei einer Revision ist, nicht nur den Zustand eines Sperrdifferenzials zu beurteilen.

Entscheidend ist auch die Frage, **welche Sperre tatsächlich verbaut ist und mit welcher Vorspannung sie arbeitet.**

Zusammengefasst ist festzustellen:

Die im Rahmen der Revision festgestellte Zubehörsperre mit einer Grundvorspannung von etwa 160 Nm stellt einen wichtigen zusätzlichen Gesichtspunkt bei der Beurteilung des Fahrverhaltens dar.

Im Vergleich zu einer Porsche-Cup-Sperre mit etwa 100 Nm kann die deutlich höhere Vorspannung zu einer stärkeren Kopplung der Hinterräder führen und damit die Fahrzeugbalance beeinflussen.

Aus diesem Grund ist eine möglichst hohe Sperrwirkung nicht das Ziel.

Entscheidend ist eine Sperre, deren Abstimmung zum Fahrzeug und seinem Einsatzzweck passt.

Für den Porsche 996 GT3 Cup gilt daher aus unserer Sicht weiterhin:

So viel Sperrwirkung wie nötig für Traktion und Stabilität, aber so wenig Sperrwirkung wie möglich, um Einlenkverhalten, Fahrzeugrotation und Kurvenfähigkeit nicht unnötig einzuschränken.