



Technische Freiheiten konsequent genutzt:
Der reduzierte Höhenstand weist auf ein
Clubsport-Fahrwerk von KW hin

BRAWN

Die Spatzen pfeifen es von den Dächern: Nächster Fixpunkt der Porsche-Modelloffen-sive könnte nach dem 997 GT3 RS Mk2 ein GT2 RS für ambitionierte Clubsportler sein. Nicht umsonst ist der diesjährige Porsche Sports Cup mit acht 997 GT2 auffallend gut besetzt. In der Serie erreicht der 2007 vorgestellte Leistungsträger aus Zuffenhausen 530 PS bei 6.500 Umdrehungen pro Minute. Das im Porsche Sports Cup gültige, restriktive Reglement könnte ein Impulsgeber für die RS-Entwicklung sein. Einerseits unterbindet es Manipulationen an Motorsteuergerät oder Ladedruck-Regelung, andererseits stellt es die Auspuffanlagen von den Abgaskrümmern an frei. Nun besteht das GT2-Auspuffsystem bereits ab Zuffenhausen aus dem Werkstoff Titan. Da liegt der Verdacht nahe, der Spielraum für Verbesserungen sei nicht relevant. Julian Derckx und der Akrapovic/A-workx-GT2 widerlegen dies jedoch. Nach vier ersten und zwei zweiten Plätzen in der Porsche-Sports-Cup-Saison 2009 sind sie in einer ähnlichen Rolle wie Jenson Button und BrawnGP in der Königsklasse des Motorsports, der Formel 1.



-EFFEKT

Vom Jäger zum Gejagten. In dieser Rolle befindet sich Jenson Button in der diesjährigen FIA-Formel-1-Weltmeisterschaft. Fünfmal triumphierte der Brite im Brawn-Mercedes und sah bereits wie der kommende Champion aus. Dann aber setzte ihm das Red-Bull Duo Mark Webber (ein Sieg) und Sebastian Vettel (zwei Siege) nach. Buttons Vorsprung begann zu schmelzen. Der Traum vom souveränen Durchmarsch zum Titelgewinn war geplatzt. Für den Ausgang des WM-Rennens bedeutet das freilich nichts. Nach wie vor ist Button in bester Lage, sich die Krone des globalen Automobilsports aufzusetzen. Es wird nur nicht mehr ganz so einfach wie zu

Saisonbeginn erwartet. Oder befürchtet, je nach Standpunkt.

Julian Derckx (21) begann das Sportjahr 2009 wie Jenson Button. Im Porsche Sports Cup sicherte er sich an den ersten beiden Rennwochenenden vier Siege. Gegen ihn und den 997 GT2 von Akrapovic/A-workx schien kein Kraut gewachsen zu sein. Beim dritten Sports-Cup-Termin riss die Erfolgsserie ab. In der Motorsport-Arena Oschersleben verbuchte Julian Derckx statt zweier Siege zwei zweite Plätze. Seine Tabellenführung blieb zunächst ungefährdet. Doch nach einer Nullrunde auf dem Eurospeedway Lausitz – wohl ein Kurzschluss in der Bordelektronik – war

das Punkteguthaben aufgebraucht. Der Dominator der ersten Saisonhälfte fiel hinter Thomas Flügel zurück. Einen weiteren Rückfall würde er sich nicht leisten können, das stand fest. Denn mit Günter Brenner setzte sich ein weiterer GT2-Spezialist in seinem Windschatten fest.

Eine überraschende Situation: drei 997 GT2 an der Spitze einer Meisterschaftswertung im Motorsport! Eigentlich war der Leistungsträger für Wettbewerbe nicht erdacht worden. Dabei rütteln 530 PS an den Antriebswellen der Hinterachse, gebremst wird wie im Supercup mit Verbundwerkstoff-Scheiben und die heißen Abgase werden von den Krümmern an durch ein Titan-System

geführt. Ein High-Tech-Gerät also, das in der Performance-Liga des Carrera GT spielt. Doch auch die Zehnzylinder-Ikone ist von der Welt der Rundkurse sorgsam abgeschirmt worden. Nur im diskreten Rahmen der Pistenclub-Fahrtage konnten Carrera-GT-Kunden auch Rennstrecken umrunden. Sie machten eifrig Gebrauch davon und widerlegten Marktbeobachter, die an einen skulpturenartigen Verschluss in Privatsammlungen geglaubt hatten.

Dem 997 GT2 blieb ein museales Schattendasein schon im Ansatz erspart. Porsche installierte im Sports Cup eine eigene Wertungsgruppe, geizte indes mit technischen Freiheiten. Ein aufwändiges Wettrüsten sollte unterbunden werden. Von den Abgaskrümmern an war immerhin die Auspuffanlage im

werden. Quintessenz: Auspuffanlage und Katalysatoren sollen ausschließlich Parameter sein, um die Motorleistung positiv zu beeinflussen. Für den Porsche-Werkszulieferer Akrapovic lag eben darin eine Herausforderung.

Das slowenische Unternehmen rüstet sämtliche 997 GT2 in der Serie mit einem Titan-Auspuff aus. "Es ging um die Fragestellung, welche Potenziale eine konsequent sportliche Auslegung freisetzen kann, ohne an anderen Stellschrauben zu drehen", führt Wolfgang Dietz (39) aus. Der Münchner fungiert als Deutschlands Akrapovic-Motorsportchef. In dieser Eigenschaft führte er Regie bei der Entstehung eines 997 GT2, den Akrapovic über das Einsatzteam A-workx auf den Porsche Sports Cup 2009 angesetzt hat. "Man darf nicht verges-

satorgehäuse und sämtliche Linkpipes, auf Deutsch Verbindungsrohre, führten wir ebenfalls in Titan aus. Ab Werk bestehen sie aus Edelstahl. Das stärker an der PS-Leistung orientierte Layout ergab einen kräftigeren Klang. Besondere Bedeutung kam strömungsoptimierten High-Flow-Katalysatoren von Emitec zu. Unsere Gesamtbilanz haben sie positiv beeinflusst."

Auf Abgaskrümmern aus Titan – obwohl im Sortiment vorhanden – durfte im Porsche Sports Cup beim 997 GT2 nicht zurückgegriffen werden. So bleibt deren Potenzial ungeklärt. Doch auch mit Serien-Krümmern aus Edelstahl sind bemerkenswerte Zuwächse zu verzeichnen. Statt 530 PS stehen 570,7 PS zur Verfügung, statt 680 Newtonmetern maximalem Drehmoment 753,6. Für

Drei Akteure, ein gemeinsames Ziel: Florian Hebel (A-works, li.), Akrapovic-Sportchef Wolfgang Dietz, Fahrer Julian Dercks (re.)



Bemerkenswerte Zuwächse: Statt 530 PS sind 570,7 PS abrufbar, statt 680 Newtonmetern maximalem Drehmoment 753,6

Blauschimmer: Obwohl die Original-Abgasanlage des GT2 bereits aus Titan besteht, konnte ein weiterer Leistungsvorteil erzielt werden

Rahmen geltender TÜV-Auflagen freigestellt. Ein Sportfahrwerk musste nach erfolgter Konfiguration für den Rest der Saison plombiert werden. Jede weitere Änderung war vom Zeitpunkt der Vorführung an verboten. Der Rückbau von Verbundwerkstoff- auf kostengünstigere Stahl-Bremsscheiben war genauso untersagt wie der Eingriff in Motorsteuerungs-Systeme oder gar in die Ladedruck-Regelung. Selbst leichtgewichtige Zubehöräder mussten durch die Original-Felgen ersetzt

sen, unter welchen Aspekten Autohersteller ihre Auspuffsysteme entwickeln. Euro 4, Wintertauglichkeit, Komfort und natürlich auch Dauerbelastbarkeit spielen eine Rolle." Für eine an Performance-Ansprüchen ausgerichtete und dabei noch TÜV-konforme Auslegung bestand genügend Raum, zum Beispiel durch größere Innendurchmesser der Titan-Rohre. Dietz führt weiter aus: "Für unsere 'Slip-On-Race'-Anlage hoben wir die Rohrstärken von 60 Millimeter in der Serie auf 65 Millimeter an. Die Kataly-

den Akrapovic/A-works-Piloten Julian Derckx waren dies Voraussetzungen, um gegen sieben andere 997 GT2 zumindest in der ersten Saisonhälfte einen Vorsprung zu erarbeiten. Es war abzu-sehen, dass konkurrierende GT2-Fahrer im Starterfeld das frei verkäufliche "Slip-On-Race"-Auspuffsystem nachrüsten und ihren technischen Rückstand wieder aufholen würden. Anfangs ging der taktische Schlachtplan voll auf. Julian Derckx entschied – wie eingangs beschrieben – die ersten vier Punktrunden

"Material-Vorteil" hieß unser Beitrag in PORSCHE SCENE 01/2009. Für den 997 GT2 gilt dasselbe Prinzip: möglichst geringe Gewichtskonzentration im Fahrzeugheck als Voraussetzung für ein schnelles Vorwärtsskommen. Porsche hat diese von Kunden betriebene Grundlagenforschung eine Steilvorlage beschert. Mit den gewonnenen Erkenntnissen könnte ein 997 GT2 RS mit 600 PS und Straßenzulassung realisiert werden. Längst soll eine Studie zur internen Evaluierung existieren, die über ein interessantes Detail verfügen wird. Das von Sportfahrern als zu kostenintensiv eingeschätzte Verbundwerkstoff-Bremssystem wird zugunsten stählerner Scheiben entfallen – wer möchte im Schadensfall schon 3.500 Euro für eine

einzelne PCCB-Scheibe aufbringen? Ein 997 GT2 RS könnte nicht nur in den Porsche Sports Cup eingeführt, sondern auch von anspruchsvollen Sportfahrern angenommen werden. Obendrein wäre eine aussichtsreiche Basis für die kommende FIA-GT1-Weltmeisterschaft geschaffen. Porsche wäre gut beraten, an den 1998 außer Dienst gestellten 911 GT1 anzuknüpfen und wieder mit einem turbo-geladenen Elfer an vorderster Front mitzumischen.

Das freilich ist noch Zukunftsmusik. Im Augenblick geht es um den Ausgang des Porsche Sports Cup 2009, dem der 997 GT2 – welche Sym-

bolwirkung – seinen Stempel aufdrückt. Ob die Krone an Julian Dercks, Thomas Flügel oder Günter Brenner geht, werden die abschließenden Läufe zeigen. Es wäre bitter für Julian Dercks, wenn sein Ausreißversuch zu Saisonbeginn in den Tiefen der Gesamtwertung aufgehen würde. Weder für Jenson Button und BrawnGP, noch für ihn und Akrapovic/A-workx, ist die Partie nach anfänglicher Dominanz gelaufen. Und: Was ein Brawn-Effekt im Schlusspurt bewegen kann, hat selbst die Formel 1 noch nicht miterlebt. Warten wir es also ab!

Text: Carsten Krome
Fotos: Carsten Krome,
Akrapovic Racing/A-workx

Renntaxi auf Italienisch: Stammsfahrer Julian Derckx (weißer Helm) katapultiert einen Fahrgast durch die Schikanen von Monza



Intelligente Abstützung der A-Säule: Zwillingsrohre nehmen auftretende Kräfte auf – möglicherweise ein Tribut ans Fahrzeuggewicht



Tuning durch Wegfall der Lautsprecher: Vorbilder des restriktiven Reglements waren die ehemaligen ONS-Gruppen G sowie N/GT



"Material-Vorteil" hieß unser Beitrag in PORSCHE SCENE 01/2009. Für den 997 GT2 gilt dasselbe Prinzip: möglichst geringe Gewichtskonzentration im Fahrzeugheck als Voraussetzung für ein schnelles Vorwärtsgewinnen. Porsche hat diese von Kunden betriebene Grundlagenforschung eine Steilvorlage beschert. Mit den gewonnenen Erkenntnissen könnte ein 997 GT2 RS mit 600 PS und Straßenzulassung realisiert werden. Längst soll eine Studie zur internen Evaluierung existieren, die über ein interessantes Detail verfügen wird. Das von Sportfahrern als zu kostenintensiv eingeschätzte Verbundwerkstoff-Bremssystem wird zugunsten stählerner Scheiben entfallen – wer möchte im Schadensfall schon 3.500 Euro für eine

einzelne PCCB-Scheibe aufbringen? Ein 997 GT2 RS könnte nicht nur in den Porsche Sports Cup eingeführt, sondern auch von anspruchsvollen Sportfahrern angenommen werden. Obendrein wäre eine aussichtsreiche Basis für die kommende FIA-GT1-Weltmeisterschaft geschaffen. Porsche wäre gut beraten, an den 1998 außer Dienst gestellten 911 GT1 anzuknüpfen und wieder mit einem turbo-geladenen Elfer an vorderster Front mitzumischen.

Das freilich ist noch Zukunftsmusik. Im Augenblick geht es um den Ausgang des Porsche Sports Cup 2009, dem der 997 GT2 – welche Sym-

bolwirkung – seinen Stempel aufdrückt. Ob die Krone an Julian Dercks, Thomas Flügel oder Günter Brenner geht, werden die abschließenden Läufe zeigen. Es wäre bitter für Julian Dercks, wenn sein Ausreißversuch zu Saisonbeginn in den Tiefen der Gesamtwertung aufgehen würde. Weder für Jenson Button und BrawnGP, noch für ihn und Akrapovic/A-workx, ist die Partie nach anfänglicher Dominanz gelaufen. Und: Was ein Brawn-Effekt im Schlussspurt bewegen kann, hat selbst die Formel 1 noch nicht miterlebt. Warten wir es also ab!

Text: Carsten Krome
Fotos: Carsten Krome,
Akrapovic Racing/A-workx

Renntaxi auf Itali-
enisch: Stammfah-
rer Julian Derckx
(weißer Helm)
katapultiert einen
Fahrgast durch
die Schikanen von
Monza



Intelligente Abstützung der A-
chse: Zwillingsrohre nehmen aufre-
nde Kräfte auf – möglicherweise
in Tribut ans Fahrzeuggewicht

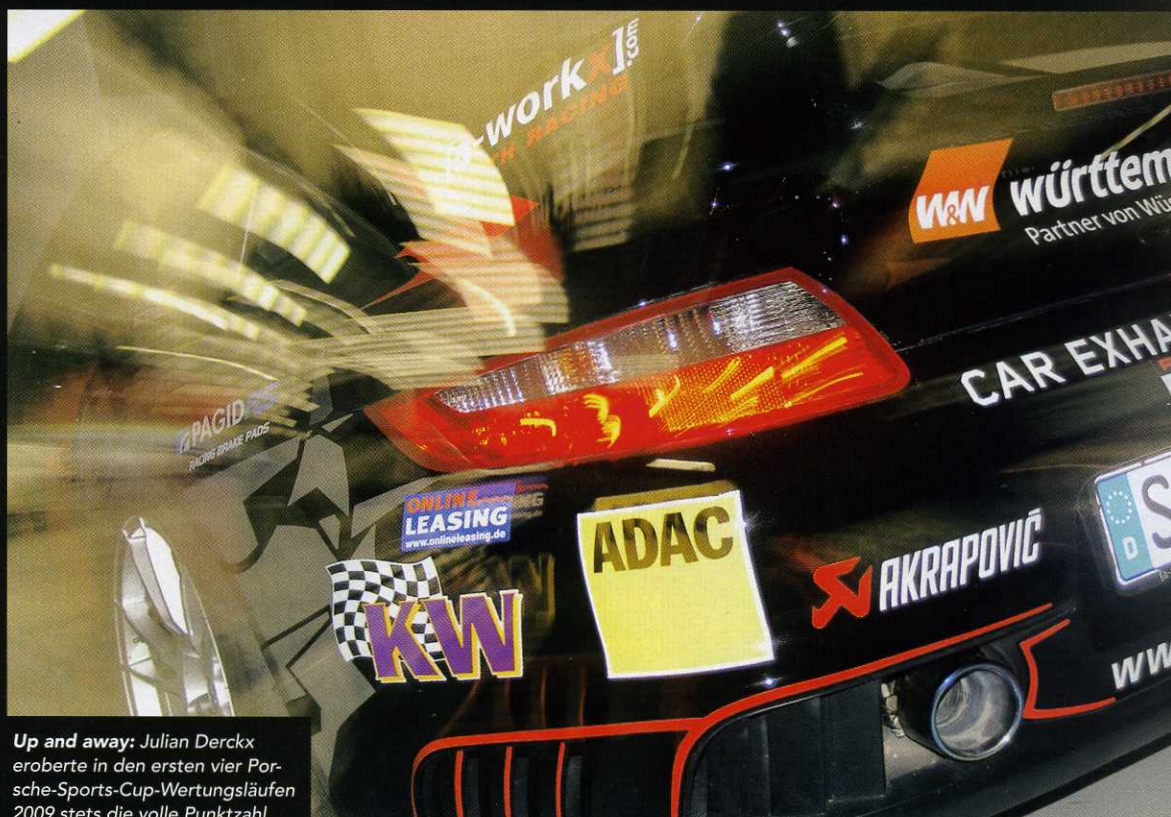


Tuning durch Wegfall der Laut-
sprecher: Vorbilder des restriktiven
Reglements waren die ehemaligen
ONS-Gruppen G sowie N/GT





Im Zentrum des Sturms: Ob der Sechszylinder-Boxer des 997 GT2 RS dank Ladedruckerhöhung an der 600-PS-Marke kratzen darf?



Up and away: Julian Derckx eroberte in den ersten vier Porsche-Sports-Cup-Wertungsläufen 2009 stets die volle Punktzahl



Roll-Out im königlichen Park von Monza/Italien: erster Funktionstest für den frisch in Betrieb genommenen



Tabellenführung eingeübt: Eine Nullrunde auf dem Eurospeedway Lausitz wegen Elektronikproblemen ließ das Punktepolester schrumpfen



Wohnkomfort wie im GT3 RS: Profilschalensitz, rote Schroth-Sechspunktgurte, Alcantara-Dachhimmel, erweiterter Schraubkäfig



Im Wettbewerb thermisch hochbelastet: Bitte beachten Sie die Verfärbung des hinteren, einst gelben PCCB-Bremssattels!

TECH-SPECS

2009er Akrapovic Racing/A-workx-997 GT2

(Halterangaben, abgeglichen mit Herstellerangaben)

Typ: 2009er Akrapovic Racing/A-workx-997 GT2

Karosserie: zweisitziges Coupé, selbsttragend, beidseitig feuerverzinkte Leichtbau-Ganzstahl-Konstruktion; gemäß Porsche-Sports-Cup-Reglement keinerlei Modifikationen gegenüber Serienumfang

Luftwiderstands-Beiwert (cW): 0,32

Motor: flüssigkeitsgekühlter Sechszylinder-Aluminium-Boxer, vier Ventile pro Zylinder, jeweils zwei obenliegende Nockenwellen pro Zylinderseite, variable Steuerzeiten (VarioCam Plus), hydraulischer Ventilspielausgleich; Expansions-Sauganlage, zwei modellspezifische Abgas-Turbolader mit variabler Turbinen-Geometrie (VTG, gegenüber 997 turbo strömungsoptimierte Gehäuse und vergrößerte Verdichterräder); zwei Ladeluftkühler jeweils unten in der Heckschürze platziert; Trockensumpf-Schmiersystem, 11 Liter Motoröl; Bosch-DME-Motorsteuerung (digitale Motor-Elektronik) für Zündung, Kraftstoff-Einspritzung und Nockenwellen-Vorstellung; elektronische Zündung mit ruhender Zündverteilung (6 Einzelzündspulen), sequenzielle Multipoint-Kraftstoff-Einspritzung

Abgassystem: Akrapovic-Abgasanlage "Slip on Race" aus Titan-Rohrmaterial mit vergrößertem Innendurchmesser (65 statt 60 Millimeter in der Serie); strömungsoptimierte Emitec-High-Flow-Katalysatoren in Titangehäusen, sämtliche Linkpipes in Titan ausgeführt,

Titan-Endschalldämpfer mit zweiflutigen Titan-Endrohren

Hubraum: 3.600 ccm

Bohrung: 100 mm

Hub: 76,4 mm

Verdichtung: 9,0:1

Motorleistung: 570,7 PS bei 6.800/min

Motorleistung Serie (Vergleichswert): 530 PS bei 6.500/min

maximales Drehmoment: 753,6 Nm bei 3.100/min

maximales Drehmoment Serie (Vergleichswert): 680 Nm bei 2.200 – 4.500/min

Höchststrehzahl: 6.750/min

Kraftübertragung: Sechsgang-Schaltgetriebe, verstärkte Kupplung, Sperrdifferenzial mit 28% Zug- und 40% Schubsperr; Einscheiben-Trockenkupplung (240 mm) mit hydraulischer Betätigung; Antrieb über Doppelgelenkwellen auf die Hinterräder

Bremssystem: vorn 6-Kolben-Aluminium-Monobloc-Sättel, hinten 4-Kolben; gelochte, innenbelüftete Karbon-Keramik-Scheiben (380 x 34 mm vorn und 350 x 28 mm hinten), ABS

Radaufhängungen (vorn): einzeln an Längslenkern und Schmiede-Querlenkern sowie dreidimensional einstellbaren KW-Clubsport-Gewinde-Federbeinen in A-workx-Abstimmung

(Wieth Racing, Wessling/München) geführte Räder; Stabilisator

Radaufhängungen (hinten): einzeln an jeweils fünf Lenkern sowie dreidimensional einstellbaren KW-Clubsport-Gewinde-Federbeinen in A-workx-Abstimmung (Wieth Racing, Wessling/München) geführte Räder; Stabilisator

Räder (optional): O.Z. "Ultraleggera HLT" (8,5J x 19 ET53 vorn und 12J x 19 ET51 hinten), Dimensionen entsprechen den Originalrädern

Reifen: Michelin-Sportreifen "Pilot Sport Cup NO" (235/35 ZR19 vorn und 335/30 ZR19 hinten)

Interieur: Leichtbau-Ausstattung, Leichtbau-Profilschalensitze aus Karbon-verstärktem Kunststoff (CfK) mit schwer entflammaren Bezügen; in Wagen-Außenfarbe lackierter, zum Überrollkäfig erweiterter Überrollbügel mit jeweils doppelten Abstützungen der A-Säulen; Alcantara-Dachhimmel, rote Schroth-Sechspunkt-Gurte auf der Fahrerseite; typenspezifisches Dreispeichen-Lenkrad mit Airbag und Alcantara-Kranz

Leergewicht (DIN): 1.440 kg

Tankinhalt: 90 Liter

Kraftstoffart: Super Plus (98 ROZ) unverbleit

Höchstgeschwindigkeit: 329 km/h

Beschleunigung (0-100 km/h): 3,7 sec.

Durchschnittsverbrauch: 12,5 Liter

CO₂-Emission: 298 g/km