

Another Day IN THE OFFICE

Mit 480 PS und Allradantrieb ist der 997 turbo ein faszinierender Sportwagen. Für Danny Kubasik gab es gute Gründe, einen Quasi-Neuwagen mit 4.000 Kilometern in Dienst zu stellen. Einerseits konnte der selbstständige Software-Entwickler am elektronischen Motormanagement des Porsche sein Geschick unter Beweis stellen, andererseits auf der Nürburgring-Nordschleife Stress abbauen. Für dieses Einsatzgebiet waren Eingriffe erforderlich, die spurlos rückbaubar sein mussten. Denn mit dem 997 GT2 rückte inzwischen ein noch potenteres Ladegerät an die Spitze der Modellhierarchie. Für das kommende Jahr plant Kubasik den Um- und Aufstieg. Dann will er von all den Erkenntnissen profitieren, die ihm das indischrote Coupé beschert hat.

Freitag, 8. August 2008, Mechnich-Obergartzen in der Voreifel. Still liegt die Landstraße da, biegt in einem Linksknick ab. Vereinzelt Bäume säumen den Weg. Was vor der Kurve passiert, ist nicht zu erkennen. Kein Motorengeräusch weit und breit, außer dem Wind dringt kein Laut zu den Ohren. Es ist idyllisch hier draußen - die Ruhe vor dem Sturm? Plötzlich ein Fauchen. Schnell kommt es näher. Kurz vor der nicht einsehbaren Biegung ist ein Herunterschalten zu hören. Dann baut sich das Fauchen mit voller Zugkraft wieder auf. Ein roter 997 turbo mit schwarzem Blockstreifen erscheint. Die Scheinwerfer sind eingeschaltet, der Fahrer blickt konzentriert auf den Straßenverlauf. Der Wagen jagt weiter, dem Horizont entgegen. Dabei hört er sich verändert an. Das Fauchen ist dem Klang einer Kreis-

säge gewichen. Wer die Augen schließt, könnte an einen 935 turbo denken. Den Auslöser der Nikon-Digitalkamera hat das Szenario übertönt. Trotzdem ist ein Bild im Kasten. Es zeigt einen roten 997 turbo mit schwarzem Blockstreifen und einen konzentriert auf den Straßenverlauf blickenden Fahrer, was auch sonst? Nur darum geht es an diesem Freitag - ein normaler Arbeitstag, eine Fotoproduktion im Umland des Nürburgrings. Der Vorgang wiederholt sich einige Male. Was auf dem Display der Kamera scharf gezeichnet erscheint, könnte ein größerer Bildschirm weniger erbaulich darstellen. Oft werden bewegte Bilder so lange wiederholt, bis entweder der Fahrer oder das Auto nicht mehr mitspielen.

Am 8. August 2008 streiken weder Mensch noch Maschine. Immer wieder

lässt Danny Kubasik den 997 turbo fauchen, um vor der Linkskurve einen Gang zurückzuschalten und in 935-Manier davonzubrausen. Der junge Mann genießt es, dem Fotografen am Straßenrand um Kamera und beide Ohren zu fahren. Üblicherweise arbeitet er hinter den Kulissen. Offizielle Berufsbezeichnung: Software-Entwickler im eigenen Unternehmen. Auch das Programm seines roten 997 turbo hat er selbst ausgetüfelt. Für ihn ist es die Quersumme aus Referenzprojekt, früh erfülltem Jugendtraum und Forschungslabor für das, was noch kommen mag. Er spricht über Porsche-Tuner, die seine Dienste in Anspruch nehmen. Bekannte Namen sind dabei und solche, die auf professionellen Input von außen angewiesen sind.

Cargraphic-Dreiteller: an der Vorderachse ein halbes Zoll, an der Hinterachse ein ganzes Zoll breiter



Herzstück eines faszinierenden Gesamtkunstwerks: Sechszylinder-Biturbo, ab Werk 480 PS stark



Dynamisches Design: ein schwarzer Blockstreifen mit Outlines setzt das Sportcoupé in Szene

Für den Temperaturhaushalt des Motors wesentlich: FVD-Sportauspuffanlage in einer Exportversion



"Im Prinzip sind wir Software-Optimierer doch ein kleiner Kreis", schätzt Danny Kubasik seine Branche ein, "die meisten von uns kennen sich." Der Fachabiturient war 19, als er mit dem Aufbau seiner beruflichen Selbstständigkeit begann. Angeregt durch den Kauf eines Audi S4 Biturbo, setzte er sich mit Motormanagement-Systemen auseinander. Er stieg tiefer in die Materie ein. Fachbegriffe wie "Flashen" oder "Bytebooster" sind für ihn alltäglich geworden. Inzwischen gehört ihm ein Vomag-Allrad-Prüfstand, der im Bedarfsfall 1.200 PS verträgt.

"Mein wichtigstes Utensil", stellt er fest. "Auf dem Prüfstand lese ich zunächst die Originaldaten aus und verändere sie Stück für Stück. Parameter sind Zündung, Luftmasse, Luftmassenstrom, Ladedruck, Overboost, Lambda, Gaspedal-Kennfeld. Ich messe vor und nach der Software-Optimierung, beurteile die Ergebnisse und mache Schönheitskorrekturen, so es denn sein muss." Wunder allein durch eine Software-Optimierung sind nicht zu erwarten. Doch der 997 turbo ist in dieser Hinsicht ein lohnenderes Objekt als zum Beispiel der 997 GT3 RS. Durch ein reines Nachprogrammieren ohne begleitende Maßnahmen ist beim Saugmotor-Carrera kaum etwas zu holen. Aufgeladene Aggregate bieten größere Spielräume. Danny Kubasik

spricht von 540 PS statt 480 in der Serie. Er berichtet, dies in Verbindung mit einer FVD-Sportabgasanlage erreicht zu haben. Eigentlich für Exportmärkte bestimmt, nimmt dieser Auspuff eine für den leistungsgesteigerten Motor lebenswichtige Funktion ein. Abwärme wird nach außen befördert, bevor sie sich stauen kann. Fakt ist: Eingriffe in die elektronische Steuerung bringen einen veränderten Temperaturhaushalt mit sich. Wird dies ignoriert und die Serien-Abgasanlage weiter eingesetzt, können bei Dauerbelastung Triebwerksschäden auftreten. Davon ist Danny Kubasik verschont geblieben. Er drehte mehr als 100 Runden auf der Nürburgring-Nordschleife. Allerdings nicht in Wettbewerben, sondern im Rahmen der Touristenfahrten für PKW mit Straßenzulassung.

Das einzige Problem: Kontrollen an der Einfahrt in den Eifelkurs ergaben 108 Dezibel bei 2.000/min. Dieses Messergebnis führte zu Diskussionen. Nicht nur auf der Nordschleife gelten klare Regeln. Zum guten Schluss durfte Danny Kubasik doch mitrollen. Er mag seinen langfristig geplanten Einstieg in die Langstrecken-Meisterschaft auf dem Nürburgring erwähnt haben. Gerne würde er einen 997 turbo für Europas populärste Breitensport-Rennserie aufbauen. Das

Konzept des aktuellen Allrad-Porsche der Brüder Uwe und Jürgen Alzen fasziniert ihn. Bis er selbst in das Geschehen eingreift, sammelt er vielschichtige Erfahrungen. Dazu gehört die Erkenntnis, dass 1.585 Kilogramm Leergewicht den Stahl-Bremsscheiben zusetzen. Vier oder fünfmal – ganz genau weiß er es nicht – hat Kubasik die Scheiben bereits erneuern lassen. Freilich liegen auf der Nordschleife an vielen Stellen hohe Geschwindigkeiten an, aus denen hart heruntergebremst werden muss. Das fängt am Ausgang der Start-Zielgeraden an, wo das digitale Display 252 km/h anzeigt. Es folgt eine Rechtskurve, die fast rechtwinklig abknickt. Dort sind nicht nur die Bremsen gefordert, sondern auch die Sportreifen auf dreiteiligen Cargraphic-Rädern. Kubasik wählte Michelin "Pilot Sport Cup", wie sie auch im Porsche Sports Cup auf dem 997 GT3 RS verwendet werden.

Feinarbeit an der Außenhaut stellt aerodynamischen Abtrieb bereit. Die Linienführung der Frontspoiler-Lippe erinnert an den 993 RS M001 Cup oder M003 Clubsport, der markante Heckflügel ist etwas weiter nach hinten versetzt worden, H&R-Sportfedern legen das Chassis um 30 Millimeter tiefer. Im komfortabel ausgestatteten Wageninneren dominiert ein Volant, das mit zweifarbigem Leder

Reminiszenz an den 993 RS Cup M001: Frontspoiler-Lippe wider die Neigung zum Untersteuern



Another Day
IN THE OFFICE



Kantiger ausgeformt, weiter nach hinten versetzt: Heckflügelblatt auf ausgefahrenen Stützen



Perspektive: An der Spitze der Porsche-Hierarchie steht der 997 GT2 - die nächste Herausforderung



Schwerpunkt um 30 Millimeter abgesenkt: H&R lieferte die Federn, der Rest blieb bestehen

TECH-FACTS 2007er 911 (997) turbo

(Halter- bzw. Herstellerangaben)

Typ: 2007er 911 (997) turbo

Karosserie: geschlossenes Coupé, selbsttragend, beidseitig verzinkter Leichtbau-Ganzstahl-Aufbau; Türen und Kofferraumdeckel aus Aluminium, Werkslackierung in "Indischrot", Frontspoiler-Lippe; weiter nach hinten versetztes, markanter profiliertes Heckflügelblatt

Motor: wassergekühlter Sechszylinder-Aluminium-Boxer, Zylindergehäuse und Zylinderköpfe aus Aluminium, vier obenliegende Nockenwellen, vier Ventile pro Zylinder, Steuerzeitenverstellung der Einlassnockenwelle und Ventilhub-Umschaltsystem (VarioCam Plus), hydraulischer Ventilspielausgleich, zwei Abgas-Turbolader mit variabler Turbinengeometrie, zwei Ladeluftkühler, Trockensumpfschmierung, Dreiwege-Katalysator, Stereo-Lambda-Regelung, 11 Liter Motoröl; 25 Liter Kühlmittel; Motorsteuerung Typ DME (Digitale Motor Elektronik) für Zündung, Einspritzung und Nockenwellenverstellung; elektronische Zündung mit ruhender Zündverteilung (sechs Zündspulen), zwei Heißfilm-Luftmassenmesser, sequenzielle Multipoint-Einspritzung

Bohrung: 100 mm

Hub: 76,4 mm

Hubraum: 3.600 ccm

Verdichtung: 9,0 : 1

leistungssteigernde Maßnahmen: FVD-Edelstahl-Vier-Rohr-Abgasanlage, Sportluftfiltereinsatz, Software-Optimierung via Diagnoseschnittstelle (OBD) durch Danny Kubasik/DKR Tuning

angegebene Motorleistung: 540 PS bei 6.280/min

Motorleistung Serie (Vergleichswert): 480 PS bei 6.000/min

angegebenes, maximales Drehmoment: 755 Nm

maximales Drehmoment Serie (Vergleichswert): 620 Nm bei 1.950 bis 5.000/min

Kraftstoffart: Super Plus unverbleit (mindestens 98 Oktan)

Kraftübertragung: Motor und Getriebe zu einer Antriebseinheit verschraubt; Allrad-Antrieb mit elektronisch gesteuerter, elektromagnetisch betätigter Lamellenkupplung; Einscheiben-Trockenkupplung mit hydraulischer Unterstützung

Radaufhängungen vorn: Federbein-Achse mit radführendem Federbein und einzeln an Querlenkern und Längslenkern aufgehängten Rädern, H&R-Federn, innenliegende Stoßdämpfer, geregelte Zweirohr-Gasdruckdämpfer (PASM), 30 Millimeter Tieferlegung

Radaufhängungen hinten: Mehrlenker-Achse, einzeln an fünf Lenkern geführte Räder, H&R-Federn; koaxiale, innenliegende, geregelte Einrohr-Gasdruck-Stoßdämpfer (PASM), 30 Millimeter Tieferlegung

Bremsanlage: Zweikreis-System mit achsweiser Aufteilung, vorn Sechskolben-Aluminium-Monobloc-Sättel; gelochte, innenbelüftete Stahlscheiben (350 x 34 mm); hinten Vierkolben-Aluminium-Monobloc-Sättel; gelochte, innenbelüftete Stahlscheiben (350 x 28 mm); PSM 8.0; Bremskraftverstärker

Räder: dreiteilige Cargraphic (9J x 19 vorn und 12J x 19 hinten)

Reifen: Michelin-Sportreifen "Pilot Sport Cup NO" (235/35 ZR19 vorn und 305/30 ZR19 hinten)

Leergewicht (DIN): 1.585 kg

Tankinhalt: 67 Liter

angegebene Höchstgeschwindigkeit: 323 km/h (unter Beibehaltung der Original-Bereifung)

Höchstgeschwindigkeit Serie (Vergleichswert): 310 km/h

Beschleunigung Serie (0 – 100 km/h, Referenzwert): 3,9 sec.



Komfortabel eingerichtet: Mit dem GT2 vor Augen, ging es dabei auch um die Weitervermarktung

bezogen worden ist. Besonders aufmerksame Betrachter mögen dies als Hinweis auf einen bevorstehenden Fahrzeugwechsel deuten. Der mit 4.000 Kilometern Laufleistung in Dienst gestellte Quasi-Neuwagen soll ohne großen Aufwand in den Ursprungszustand zurückversetzt werden können. Für 2009 steht ein 997 GT2 ganz oben auf der Wunschliste. Beim ab Werk mit 530 PS angegebenen Spitzenmodell will Danny Kubasik 50 PS und 80 Newtonmeter zusätzliches Drehmoment aktivieren. Sein Antrieb: wie beim bestehenden 997 turbo eine Mischung aus privaten und geschäftlichen Interessen. Man müsse eben schnell vorgehen am Markt, argumentiert er. Dazu gehöre das jeweils neueste Produkt eines Herstellers. Wer beruflich mit Hochleistungsfahrzeugen umgeht, nimmt früher oder später einen solchen Standpunkt ein. Druck baut sich auf bei den Profis – nicht nur Ladedruck. Den erforderlichen Ausgleich holt sich Kubasik wie so viele andere auf der Nürburgring-Nordschleife. Im Stressabbau liegt der tiefere Sinn seines indischroten Porsche.

"Den habe ich nur für mich!", sagt er. Am 8. August 2008 - dem Tag unserer Fotoproduktion – holt ihn der Gedanke an Unerledigtes ein. "Ich hätte nie gedacht, wie viele Bilder man für einen einzigen Beitrag machen muss", sinniert er und deutet an, dass die Pflicht ruft. Kurze Zeit später lässt er die 540 PS ein letztes Mal fauchen - zurück an den Rechner, zurück zu den Hexadezimalzahlen, die sein wirtschaftliches Leben ausmachen! Für ihn gilt, was auch auf den Autoren zutrifft: Another Day in the Office – ein ganz normaler Arbeitstag.

Text und Fotos: Carsten Krome



Mobilitätsgarantie: Danny Kubasik dreht regelmäßig auf der Nürburgring-Nordschleife seine Runden