

7 Fehler beim ersten Porsche-Trackday - Meine ehrliche Bilanz

Was ich auf der Rennstrecke falsch gemacht habe und wie du es besser machst

Stefan Brauer · 20.08.2026

Es war ein Samstag im März 2024, als ich mit meinem 911er Carrera zum ersten Mal auf der Rennstrecke stand. Die Hände waren feucht, der Puls hoch - und mein technisches Wissen erwies sich als lückenhaft. Acht Stunden später verließ ich die Strecke mit überhitzten Bremsen, verschlissenen Reifen und der bitteren Erkenntnis, dass Theorie und Praxis zwei verschiedene Dinge sind. Was folgt, ist kein Marketing-Ratgeber, sondern ein ehrlicher Rückblick auf die Fehler, die mich teuer zu stehen kamen.

Überblick: Warum die ersten Trackdays scheitern

Die meisten Porsche-Besitzer, die zum ersten Mal auf die Rennstrecke gehen, machen ähnliche Fehler. Sie unterschätzen die physischen Anforderungen, vernachlässigen die technische Vorbereitung und fahren mit falscher Ausrüstung vor. Das Ergebnis: verbrauchte Bremsbeläge nach wenigen Sessions, Reifenschäden, Überhitzung und in schlimmen Fällen Unfälle.

Ich habe mit Fahrlehrern und anderen Trackday-Veteranen gesprochen und festgestellt, dass meine Fehler nicht einzigartig waren. Sie sind systematisch, vorhersehbar und vor allem vermeidbar. In diesem Artikel teile ich die sieben größten Anfängerfehler und zeige, wie du sie von Anfang an umgehst.

Fehler 1: Falscher Reifendruck - Das unterschätzte Fundament

Das war mein erster Fehler und einer der folgenschwersten. Ich bin mit dem Serienreifendruck von 2,3 bar auf die Strecke gegangen. Nach der ersten Session hatte ich Reifen, die sich wie Gummi anfühlten, und eine Fahrlinie, die jede Kurve zur Lotterie machte.

Der Grund ist einfach: Auf der Rennstrecke heizen sich die Reifen auf 80-100°C auf. Bei dieser Temperatur dehnt sich die Luft aus und der Druck steigt. Mit Serienreifendruck fährst du praktisch mit zu hohem Druck in den Kurven - der Reifen verliert Grip, die Außenkanten verschleißern schneller, und das Fahrzeugverhalten wird nervös.

Meine Lösung nach der ersten Session: Ich habe den Druck auf 2,8-3,0 bar erhöht und damit sofort einen massiven Unterschied gespürt. Die Reifen blieben stabil, der Grip verbesserte sich, und die Verschleißmuster wurden gleichmäßiger. Für einen 911 Carrera mit Serienreifen empfehle ich 2,8 bar kalt, gemessen am Morgen vor der Session.

Konkrete Handlung

- Reifendruck am Vorabend auf 2,8-3,0 bar einstellen
- Digitales Reifendruckmessgerät mitnehmen (nicht die billige Variante vom Tankstellen-Kompressor)
- Nach jeder Session kontrollieren - der Druck kann um 0,5 bar ansteigen

- Mit dem Fahrlehrer vor der ersten Session absprechen, welcher Druck für dein Auto und deine Reifen optimal ist

Fehler 2: Bremsflüssigkeit ignoriert - Das teure Lernen

Ich habe die Bremsflüssigkeit überhaupt nicht überprüft, bevor ich auf die Strecke bin. Großer Fehler. Nach drei intensiven Sessions fing das Bremspedal an, weich zu werden. Nicht sofort dramatisch, aber merklich. Das ist das erste Zeichen von Bremsflüssigkeitsverdampfung - und auf der Rennstrecke ein Sicherheitsrisiko, das du nicht ignorieren darfst.

Bremsflüssigkeit hat einen Siedepunkt. Die Standard-DOT-4-Flüssigkeit, die ab Werk in den meisten Porsches sitzt, siedet bei etwa 205°C. Auf der Rennstrecke, mit intensiven Bremsmanövern aus hohen Geschwindigkeiten, erreichst du locker 150-180°C an den Bremsscheiben. Die Flüssigkeit verdampft, es entstehen Dampfblasen im System, und das Pedal wird schwammig.

Meine Lösung: Ich bin auf DOT-5.1-Flüssigkeit gewechselt (Siedepunkt 260°C) und habe die Bremsanlage komplett gespült. Die Kosten: etwa 150 Euro bei einem guten Porsche-Spezialisten. Das Sicherheitsgefühl: unbezahlbar. Seitdem hatte ich nie wieder Probleme mit dem Bremspedal, auch nicht nach acht intensiven Sessions hintereinander.

Was du vor jedem Trackday tun solltest

- Bremsflüssigkeit kontrollieren - sollte klar und nicht dunkelbraun sein
- DOT-5.1-Flüssigkeit verwenden, nicht DOT-4
- Bremsanlage einmal pro Jahr spülen, wenn du regelmäßig auf der Strecke fährst
- Bremsbeläge vor dem Trackday überprüfen - mindestens 5 mm Dicke sollten es sein

Fehler 3: Falsche oder fehlende Schutzausrüstung

Ich bin in Jeans und Turnschuhen auf die Rennstrecke gefahren. Der Fahrlehrer hat mich angesehen, als würde ich in Badehose zum Geschäftstermin erscheinen. Zu Recht.

Bei einem Unfall - und Unfälle passieren, auch erfahrenen Fahrern - sind Jeans und normale Schuhe praktisch wertlos. Die Reibung der Fahrzeugschürze gegen deine Beine würde zu schweren Verbrennungen führen. Normale Schuhe geben keinen Halt auf den Pedalen, wenn Schweiß ins Spiel kommt.

Das Minimum für einen sicheren Trackday ist: Rennanzug (mindestens FIA-zertifiziert, 3-lagig), Rennhandschuhe und Rennschuhe. Dazu ein guter Helm mit Visier (kein offener Helm - Insekten und Schmutz bei 200+ km/h sind nicht angenehm). Die Gesamtinvestition liegt bei 800-1.500 Euro für anständige Qualität.

Ich habe mir einen Alpinestars-Anzug gekauft und seitdem nie bereut. Der Anzug sitzt eng, ist aber atmungsaktiv und hält dich im Notfall wirklich schützen. Die Handschuhe geben besseres Feedback am Lenkrad, und die Rennschuhe machen einen Unterschied bei der Pedalbedienung.

Fehler 4: Zu aggressiv fahren, zu schnell lernen wollen

Das war mein psychologischer Fehler. Ich bin mit der Erwartung auf die Strecke gegangen, dass ich schnell fahren würde. Stattdessen bin ich am ersten Tag in die Leitplanke gekommen - nicht hart, aber fest genug, um die Fahrertür zu beschädigen.

Der Grund war simpel: Ich habe nicht gehört, was der Fahrlehrer mir gesagt hat. Er sagte "fahre 70 Prozent deiner Geschwindigkeit"