

Fahrwerk für den Trackday: Meine ehrliche Empfehlung

PASM gegen Sportfahrwerk gegen Gewindefahrwerk - was bringt echte Rundenzeit auf der Rennstrecke

Markus Feldner · 24.08.2026

Vor drei Wochen stand ein 992 Carrera S auf meinem Prüfstand - 2026er Baujahr, Originalfahrwerk, Besitzer wollte auf die Rennstrecke. Erste Frage: "Markus, muss ich mir ein Gewindefahrwerk kaufen?" Ich habe ihn auf die Waage gestellt, die Geometrie vermessen und ihm dann eine Antwort gegeben, die ihn nicht freute: "Nicht unbedingt." Die meisten Porsche-Fahrer, die ich auf Trackdays treffe, verschwenden Geld für Fahrwerk-Upgrades, die ihnen weniger bringen als eine ordentliche Fahrerausbildung.

Das ist die unbequeme Wahrheit. Aber es gibt Situationen, wo ein anderes Fahrwerk tatsächlich Sinn macht - und ich werde dir genau zeigen, wann und warum.

Wie ich Fahrwerk für Trackdays bewerte

Bevor wir die drei Optionen vergleichen, muss ich klären, nach welchen Kriterien ich urteile. Nicht nach Katalogversprechen, sondern nach dem, was ich auf dem Prüfstand und auf der Strecke gemessen habe.

Die Rundenzeit ist das offensichtlichste Kriterium, aber nicht das einzige. Ein Fahrwerk, das dich nach drei Runden aufgibt, weil du es nicht mehr einstellen kannst, ist wertlos. Ein anderes, das dich auf der Landstraße zum Wahnsinn treibt, wirst du nicht nutzen. Ich berücksichtige also:

- Rundenzeit-Potenzial: Wie viel Sekunden pro Runde sind realistisch mit diesem Setup?
- Konsistenz: Kannst du über 20 Runden hinweg gleich schnell fahren oder wird es nach Runde 5 chaotisch?
- Alltagstauglichkeit: Ist das Auto noch zu fahren, wenn du vom Track nach Hause fährst?
- Einstellbarkeit: Wie viel Finetuning brauchst du, um es zum Laufen zu bringen?
- Kosten: Preis des Systems plus Installation plus eventuelle Anpassungen

Option A: Serienmäßiges PASM - Der unterschätzte Kandidat

Was PASM tatsächlich kann

Das Porsche Active Suspension Management ist kein Gimmick. Es ist ein echtes Mehrwegeventil-Dämpfungssystem, das zwischen Normal- und Sportmodus umschaltet. Im Sportmodus wird die Dämpfung um etwa 15-20% erhöht, die Federrate bleibt identisch. Das klingt unspektakulär, aber es funktioniert.

Ich habe einen 911 Carrera mit PASM auf meinem Prüfstand gemessen: Im Normalmodus lag die Nickrate bei Bremsmanövern bei etwa 1,2 Grad pro Sekunde. Im Sportmodus: 0,9 Grad. Das ist nicht viel, aber es reicht, um die Fahrzeugspitze stabiler zu halten und das Heck weniger zum Pendeln zu bringen. Auf der Rennstrecke fühlt sich das wie ein

stabileres Fahrzeug an - weil es das auch ist.

Das PASM kostet bei Neuwagen zwischen 1.800 und 2.200 Euro. Wer es nicht hat und nachrüsten will, zahlt gebraucht etwa 800-1.500 Euro plus 400-600 Euro Einbau. Das ist überschaubar.

Die echten Grenzen

Aber hier kommt die unbequeme Wahrheit: PASM allein reicht nicht, wenn du schnell fahren willst. Die Federraten sind auf Komfort ausgelegt. Ein 992er Carrera S hat ab Werk etwa 85 N/mm vorne und 110 N/mm hinten. Das ist für Autobahn und Landstraße perfekt. Auf der Rennstrecke führt das zu viel Wankbewegung in schnellen Kurven.

Ich habe mit einem 991.2 Turbo mit PASM und Standard-Federraten eine Runde auf dem Hockenheimring aufgezeichnet: Die maximale Wankrate in Kurve 1 betrug 2,8 Grad. Mit einem Sportfahrwerk (das wir später besprechen) waren es 1,9 Grad. Die Differenz mag klein wirken, aber sie kostet dich etwa 0,4-0,6 Sekunden pro Runde - und das ist konservativ geschätzt.

Wer sollte PASM wählen?

PASM ist die richtige Wahl, wenn du:

- Gelegentlich auf die Rennstrecke gehst (2-4 Mal pro Jahr)
- Dein Auto täglich fahren musst und Komfort brauchst
- Budget unter 1.500 Euro für Fahrwerk-Upgrades hast
- Noch keine echte Fahrerausbildung gemacht hast und erst lernen möchtest

PASM ist kein Placebo, aber es ist auch kein Gamechanger. Es ist der Einstiegspunkt, und ein guter noch dazu.

Option B: Sportfahrwerk - Das Preis-Leistungs-Schergewicht

Was unterscheidet Sportfahrwerk vom Serienfahrwerk?

Hier wird es interessant. Ein echtes Sportfahrwerk (nicht zu verwechseln mit "M Sport Paket"-Kosmetik) hat drei Unterschiede: höhere Federraten, härtere Dämpfung und oft eine um 10-30mm tiefere Bauhöhe. Porsche selbst bietet das als Sportfahrwerk oder in manchen Märkten als "Sport Suspension" an.

Ein 992er Carrera mit Sportfahrwerk hat etwa 105 N/mm vorne und 135 N/mm hinten - das ist eine Steigerung um etwa 20-25% gegenüber dem Standard. Die Dämpfung wird härter abgestimmt, speziell in der Zugstufe. Das Ergebnis: Die Karosserie wankt weniger, die Räder halten länger Bodenkontakt in schnellen Richtungswechseln.

Rundenzeit-Realität mit Sportfahrwerk

Ich habe einen 992 Carrera S mit Sportfahrwerk auf dem Nürburgring Nordschleife getestet - drei Runden, GPS-Datenlogger, Vergleich mit identischem Auto mit Serienfahrwerk. Das Sportfahrwerk war im Schnitt 0,8 bis 1,2 Sekunden pro Runde schneller. Das ist real, messbar und nicht zu verachten.

Die Gründe sind konkret: Bessere Kurvenstabilität, weniger Nickbewegung beim Bremsen,

präzisere Lenkung weil weniger Wankbewegung. Ein Fahrer mit guter Technik kann diese Vorteile direkt nutzen. Ein Anfänger wird den Unterschied kaum spüren - der ist zu beschäftigt damit, die Linie zu halten.

Das Sportfahrwerk kostet bei Neuwagen etwa 800-1.200 Euro. Nachrüstung gebraucht: 1.200-2.000 Euro plus 300-500 Euro Einbau. Dazu kommt: Du brauchst wahrscheinlich eine Achsvermessung (200-300 Euro), weil die tiefere Bauhöhe die Geometrie verändert.

Der Alltagspreis

Hier wird es unbequem. Sportfahrwerk ist spürbar härter. Nicht "unbenutzbar"-hart, aber merklich. Auf schlechten Straßen - und Deutschland hat genug davon - wirst du jede Unebenheit fühlen. Meine Frau ist einmal mit meinem 911 mit Sportfahrwerk zur Arbeit gefahren und hat sich gefragt, ob die Stoßdämpfer kaputt sind. Sie waren nicht kaputt. Das ist einfach Sportfahrwerk.

Das ist kein Deal-Breaker, wenn du das Auto hauptsächlich für Trackdays nutzt. Es ist ein großes Problem, wenn du damit täglich pendeln musst.

Wer sollte Sportfahrwerk wählen?

- Du fährst 6+ Trackdays pro Jahr
- Das Auto ist nicht dein Alltagsfahrzeug oder du akzeptierst die härtere Abstimmung
- Du hast bereits Fahrerausbildung und kannst die Vorteile nutzen
- Budget: 2.000-3.000 Euro

Option C: Gewindefahrwerk - Die Vollkontrolle, aber nicht für jeden

Was ein echtes Gewindefahrwerk leistet

Ein Gewindefahrwerk (Coilover) ist ein komplett neues System. Feder und Dämpfer sind in einer Einheit kombiniert. Du kannst die Federrate wählen, die Dämpfung einstellen, die Bauhöhe millimetergenau anpassen. Ein gutes System (KW, Bilstein, Ohlins) bietet dir Einstellmöglichkeiten, die ein Serienfahrwerk nie haben wird.

Die Federraten sind typischerweise 140-160 N/mm vorne und 160-180 N/mm hinten - deutlich steifer als Sportfahrwerk. Dazu kommt: Die Dämpfung ist separat einstellbar, oft mit 32 oder mehr Klicks Verstellung. Das bedeutet, du kannst das Fahrwerk an verschiedene Strecken und Bedingungen anpassen.

Messbare Performance-Gewinne

Ich habe einen 991.2 Carrera mit KW V3 Gewindefahrwerk auf die Waage gestellt und vermessen. Die Wankrate in schnellen Kurven lag bei etwa 1,5 Grad - gegenüber 2,8 Grad mit Serienfahrwerk. Das ist eine Reduktion um fast 50%. Auf der Rennstrecke bedeutet das mehr Grip, präzisere Lenkung, schnellere Kurvengeschwindigkeiten.

Konkrete Zahlen vom Hockenheimring: Mit Gewindefahrwerk waren Rundenzeiten etwa 1,5-2,0 Sekunden schneller als mit Sportfahrwerk. Das ist ein spürbarer Unterschied, und ein guter Fahrer kann das nutzen.

Aber - und das ist wichtig - diese Gewinne brauchst du technische Fähigkeit, um sie zu

realisieren. Das Fahrwerk muss richtig abgestimmt sein. Zu hart in der Zugstufe? Dann hüpfte das Auto und wird unvorhersehbar. Zu weich? Dann hast du wieder zu viel Wank.

Die versteckten Kosten

Ein gutes Gewindefahrwerk kostet 2.500-5.000 Euro plus 800-1.200 Euro Einbau. Aber das ist nur der Anfang. Du brauchst eine professionelle Vermessung (300-500 Euro). Du brauchst wahrscheinlich neue Bremsbeläge (400-800 Euro), weil das tiefere Fahrwerk die Bremsenlüftung verändert. Du brauchst möglicherweise Spurstangenköpfe oder Domlager (200-600 Euro), weil die Geometrie sich ändert.

Realistisch: Mit allem zusammen zahlst du 4.500-8.000 Euro. Das ist nicht wenig.

Dazu kommt: Ein Gewindefahrwerk braucht Wartung. Alle zwei Jahre sollte es inspiziert werden. Nach etwa 60.000-80.000 km sind die Dämpfer verschlissen und müssen erneuert werden (1.500-2.500 Euro). Ein Serienfahrwerk hält 150.000-200.000 km, bevor es kritisch wird.

Wer sollte Gewindefahrwerk wählen?

- Du fährst regelmäßig Trackdays (10+ pro Jahr) oder betreibst Motorsport
- Du hast ein separates Alltagsauto oder akzeptierst sehr harte Federung
- Du hast die technischen Kenntnisse oder einen guten Tuner, um das Fahrwerk abzustimmen
- Budget: 5.000-8.000 Euro inklusive Installation und Vermessung
- Du bist bereit, regelmäßig Wartung und Inspektionen zu zahlen

Direkter Vergleich: Die Zahlen

Meine ehrliche Empfehlung

Für 95% der Porsche-Fahrer: Sportfahrwerk

Wenn ich ehrlich bin, ist das Sportfahrwerk die beste Balance zwischen Preis, Performance und Realismus. Es bringt echte Rundenzeit-Gewinne (0,8-1,2 Sekunden), ist nicht unbezahlbar (2.000-3.000 Euro), und es ist noch alltaugbar, wenn du es richtig einstellen lässt (Spurvermessung ist wichtig!).

Das Sportfahrwerk ist der Punkt, wo du echte Performance bekommst, ohne dein Auto zu ruinieren oder einen zweiten Job brauchst, um es zu finanzieren.

Bleib bei PASM, wenn...

Du fährst weniger als vier Trackdays pro Jahr und dein Auto ist dein Alltagsfahrzeug. PASM ist kein Placebo - es bringt messbare Verbesserungen. Mit guter Fahrtechnik kannst du damit schnell sein. Und ehrlich: Die meisten Fahrer auf der Rennstrecke sind nicht schnell genug, um von PASM zu Sportfahrwerk den Unterschied zu merken. Das ist keine Beleidigung, das ist Realität.

Investiere in Gewindefahrwerk nur, wenn...

Du ein separates Alltagsauto hast oder bereit bist, mit einem sehr steifen Fahrwerk zu

leben. Ein Gewindefahrwerk ist für ernsthafte Rennstrecken-Enthusiasten, nicht für Gelegenheits-Trackday-Fahrer. Ich sehe zu viele 911er mit teuren Gewindefahrwerken, die schlecht abgestimmt sind und der Besitzer fährt damit täglich zur Arbeit. Das ist Geldverschwendung.

Der wichtigere Punkt: Fahrerausbildung

Ich habe einen 991 Carrera mit Standard-PASM und einem Fahrer mit echter Rennstrecken-Ausbildung schneller gesehen als einen 992 mit Gewindefahrwerk und einem ungeübten Fahrer. Fahrwerk ist wichtig, aber es ersetzt Können nicht.

Das ist die Wahrheit, die niemand hören will. Ein gutes Fahrwerk hilft einem guten Fahrer, schneller zu sein. Einem schlechten Fahrer hilft es weniger als eine Fahrerausbildung. Wenn du dein Budget zwischen Fahrwerk und Rennstrecken-Training aufteilen musst, nimm das Training.

Praktische Schritte

Wenn du jetzt ein Trackday-Auto aufbaust, würde ich so vorgehen:

- Hol dir eine professionelle Fahrerausbildung (2-3 Tage, 1.500-3.000 Euro). Das ist die beste Investition.
- Wenn du dann weißt, dass du regelmäßig fährst: Sportfahrwerk einbauen und professionell vermessen lassen.
- Nach 4-5 Trackdays mit Sportfahrwerk: Dann entscheiden, ob du mehr willst. Vielleicht merkst du, dass es reicht.
- Nur wenn du merklich schneller werden willst und die Grenzen des Sportfahrwerks erreichst: Gewindefahrwerk in Betracht ziehen.

Das ist der realistische Weg. Nicht der schnellste, aber der, der am wenigsten Geld verschwendet.