

Geheimtipps: Die besten Rennstrecken für Porsche-Trackdays 2026

Weniger bekannte europäische Strecken, die Porsche-Fahrer bevorzugen - technisch anspruchsvoll und ohne Massenandrang

Stefan Brauer · 19.10.2026

Es war ein Freitag im März 2026, als ich in Oschersleben ankam - nicht zum großen Porsche-Trackday-Event, sondern zu einem kleineren Termin unter der Woche. Die Boxengasse war fast leer, die Sonne stand tief über der Sachsen-Anhalt-Ebene, und auf der Strecke waren vielleicht 15 Fahrzeuge unterwegs. Ein 911 Carrera S vor mir, ein paar 718er, ein GT3 RS. Genau das, was ich suchte: echte Fahrtechnik statt Massenabfertigung. Das ist der Unterschied zwischen Trackdays auf den großen Namen und den Geheimtipps, die Insider kennen.

Viele Porsche-Fahrer buchen automatisch beim Nürburgring oder in Spa-Francorchamps. Verständlich - diese Strecken haben Ruf. Aber wer wirklich fahren möchte, wer seine Lernkurven nicht mit 40 anderen Autos teilen will und wer nicht 600 Euro für vier Stunden bezahlen möchte, der sollte anders denken. Nach zehn Jahren als freier Techniker und Instruktor auf diversen europäischen Strecken habe ich gelernt, wo die echten Perlen liegen.

Die klassischen Fallen und warum Alternativen sinnvoll sind

Der Nürburgring ist überlaufen. Das ist keine Kritik, das ist Fakt. An einem durchschnittlichen Trackday-Wochenende im Sommer 2026 sind dort 80 bis 120 Autos auf der Strecke. Die Boxenplätze kosten zwischen 550 und 750 Euro für vier bis fünf Stunden. Dazu kommt: Die Infrastruktur ist alt, die Sanitäreinrichtungen überlastet, und die Fahrerunterstützung beschränkt sich oft auf eine kurze Briefing-Runde.

Spa-Francorchamps hat ähnliche Probleme, hinzu kommt die Wetterlabilität in den belgischen Ardennen. Ich war dort im Mai 2026 - morgens Regen, mittags Sonne, nachmittags wieder Nässe. Für Technik-Training nicht ideal. Die Strecke selbst ist grandios, aber für strukturiertes Lernen braucht man konstante Bedingungen.

Hockenheim? Technisch interessant, aber auch dort: Massen an Autos, lange Wartezeiten in den Boxen, und die Infrastruktur wirkt manchmal chaotisch organisiert. Dazu kommt ein administrativer Overhead, der Zeit kostet, die man lieber fahren würde.

Deshalb lohnt sich die Suche nach Alternativen. Es gibt europäische Rennstrecken, die Porsche-Fahrer optimal bedienen, die technisch anspruchsvoll sind, wo man aber tatsächlich fahren kann - ohne sich wie ein Nummer im System zu fühlen.

Oschersleben: Die unterschätzte Werkstatt für Technik

Oschersleben liegt in Sachsen-Anhalt, etwa 30 Kilometer nördlich von Magdeburg. Wer vom Westen kommt, sind es etwa 4,5 Stunden bis zur Strecke. Das ist nicht weit, aber weit genug, dass viele Porsche-Fahrer aus Bayern, Baden-Württemberg oder der Schweiz sie ignorieren.

Das ist ein Fehler. Die Strecke ist 3,6 Kilometer lang, hat 13 Kurven, und ist technisch extrem wertvoll. Sie ist nicht spektakulär wie der Nürburgring, aber genau das ist der Punkt: Sie zwingt dich, die Basics perfekt zu fahren. Keine Ausreden durch Höhenunterschiede, keine Entschuldigung durch Wetter-Drama.

Oschersleben hat drei besondere Merkmale für Porsche-Fahrer:

- Präzisions-Anforderung: Die Kurven sind technisch eng, aber nicht übertrieben. Ein 911 Carrera S oder ein 718 Cayman braucht hier echte Linie, echtes Bremspunkt-Management. Das ist perfekt für Fahrer, die ihre Grundtechniken verfeinern wollen.
- Gute Streckeneigenschaften: Der Asphalt ist in gutem Zustand, die Auslaufzonen sind großzügig. Das ist beruhigend, wenn man an den Grenzen arbeitet.
- Realistische Preise: Ein Trackday kostet dort 380 bis 450 Euro für fünf Stunden. Das ist etwa 40 Prozent günstiger als am Nürburgring.

Ich war dort im Januar 2026 mit einem PDK-optimierten 911 Carrera GTS. Die Strecke hat mir geholfen, ein Problem mit meinen Schaltpunkten zu identifizieren, das ich auf größeren Strecken übersehen hätte. Weil die Kurven so präzise sind, wird jeder Fehler sofort sichtbar.

Zolder: Das belgische Geheimnis

Zolder liegt in Belgien, etwa 50 Kilometer nordöstlich von Brüssel. Die Strecke ist nur 3,629 Kilometer lang, aber technisch anspruchsvoll. Sie war lange Zeit ein Geheimtip, wird aber in letzter Zeit beliebter - noch nicht so überlaufen wie Spa, aber mit besserer Organisation.

Zolder ist für Porsche-Fahrer interessant aus mehreren Gründen:

- Die Strecke hat Höhenunterschiede, aber nicht dramatisch. Das bedeutet: Die Fahrzeugabstimmung ist kritisch. Ein 911 mit schlechter Geometrie wird hier schnell unruhig.
- Es gibt mehrere Bremszone-Szenarien. Wer seine Bremsanlage testen möchte - ob Originalanlage oder Upgrade - findet hier realistische Bedingungen.
- Die Infrastruktur ist modern. Zolder hat in den letzten Jahren investiert. Die Boxen sind klimatisiert, es gibt gutes WLAN, die Verpflegung ist ordentlich.

Ein Trackday in Zolder kostet etwa 420 bis 500 Euro. Die Fahrzeit ist oft großzügiger als am Nürburgring - ich war dort im April 2026 und hatte fünfeinhalb Stunden tatsächliche Fahrzeit. Am Nürburgring sind es oft nur dreieinhalb bis vier Stunden, weil die Boxenzeiten länger sind.

Zolder hat noch einen praktischen Vorteil: Die Anfahrt aus der Schweiz oder Süddeutschland ist unkompliziert. Wer in München wohnt, ist in etwa 9 Stunden dort. Das ist machbar für ein Wochenende.

Brünn: Der tschechische Klassiker mit modernem Anspruch

Brünn - oder Brno, wie es auf Tschechisch heißt - ist eine der ältesten Rennstrecken Europas. Sie wurde 1930 eröffnet und liegt auf einem Gelände, das ursprünglich eine Flugschau-Arena war. Das merkt man noch heute: Die Strecke hat eine historische Aura, die Nürburgring oder Hockenheim nicht haben.

Die Strecke ist 5,395 Kilometer lang - also deutlich länger als Oschersleben oder Zolder. Das macht sie interessant für Fahrer, die längere Rennstrecken-Erfahrung sammeln wollen, aber nicht unbedingt zum Nürburgring müssen.

Warum Brunn für Porsche-Fahrer attraktiv ist:

Brunn ist günstiger als die bekannten Namen - ein Trackday kostet zwischen 280 und 350 Euro. Das ist fast die Hälfte des Nürburgring-Preises. Dafür bekommst du aber auch weniger Massen, bessere Fahrzeiten und eine Strecke, die technisch fordert, ohne dich zu überfordern.

Die Infrastruktur ist ordentlich, nicht luxuriös. Es gibt Gastronomie, die Boxen sind funktional. Das ist nicht das Problem - das Problem ist, dass viele deutsche Fahrer Brunn einfach nicht auf dem Radar haben, weil es nicht im deutschsprachigen Raum liegt und weil der Ruf nicht so groß ist wie beim Nürburgring.

Ich war dort im Juni 2026 mit einem 718 Boxster S. Die Strecke hat mir geholfen, ein Gefühl für längere Rennstrecken zu entwickeln, ohne gleich zum Nürburgring gehen zu müssen. Die Kurven sind gut zu lernen, die Bremszonen sind klar definiert, und es gibt genug Platz zum Fehler machen.

Warum diese Geheimtipps oft besser sind

Es gibt mehrere konkrete Gründe, warum weniger bekannte Rennstrecken für Porsche-Fahrer oft besser sind als die klassischen Namen:

Fahrtechnik statt Massenabfertigung: Auf kleineren Strecken mit weniger Autos kannst du tatsächlich fahren. Du hast Zeit, deine Lernkurven zu fahren, ohne dass ständig jemand hinter dir wartet. Das ist psychologisch wichtig - Stress ist der Feind guter Fahrtechnik.

Bessere Instruktor-Betreuung: Auf Strecken mit 20 bis 30 Autos können Instruktoren echte Arbeit leisten. Sie fahren mit dir, geben Feedback, helfen dir, Fehler zu erkennen. Am Nürburgring mit 100 Autos ist das unmöglich.

Realistische Fahrzeugabstimmung: Auf technisch anspruchsvollen, aber nicht übertriebenen Strecken wie Oschersleben oder Zolder merkst du schneller, wo dein Fahrzeug schwach ist. Ein schlechter Spurwinkel wird auf einer kurvenreichen Strecke sofort sichtbar. Das hilft dir, bessere Tuning-Entscheidungen zu treffen.

Kosteneffizienz: Weniger bekannte Strecken sind günstiger. Das bedeutet: Du kannst öfter fahren. Zwei Trackdays auf Oschersleben bringen dir mehr Lernergebnis als ein Trackday am Nürburgring - und kosten zusammen etwa gleich viel.

Praktische Tipps für die Buchung 2026

Wenn du einen Trackday auf einer dieser Geheimtipps-Strecken buchen möchtest, gibt es ein paar praktische Dinge zu beachten:

Zeitpunkt: Unter der Woche ist fast immer besser als am Wochenende. Oschersleben und Brunn haben regelmäßig Dienstag- oder Donnerstag-Termine. Die sind günstiger und weniger überlaufen. Im März 2026 habe ich einen Dienstag-Termin in Oschersleben für 380 Euro gebucht - am Samstag wäre es 480 Euro gewesen.

Fahrzeug-Vorbereitung: Diese Strecken sind technisch anspruchsvoll. Dein Porsche sollte in gutem Zustand sein. Das bedeutet: Bremsen gecheckt, Reifen in gutem Zustand, Kühlflüssigkeit und Bremsflüssigkeit auf Niveau. Ein Chiptuning-Update ist nicht nötig - diese Strecken sind eher Fahrtechnik-Schulen als Leistungstests.

Instruktor buchen: Auf kleineren Strecken sind Instruktoren oft verfügbar. Das kostet extra - meist 150 bis 250 Euro für einen halben Tag - aber es lohnt sich. Ein guter Instruktor spart dir Monate an Selbsttraining.

Anfahrt planen: Oschersleben liegt nah bei Magdeburg, Zolder nah bei Brüssel, Brunn liegt zentral in Tschechien. Die Anfahrten sind machbar, aber nicht kurz. Plane einen Tag vorher an, fahre entspannt hin, übernachte in der Nähe. Das ist wichtiger als es klingt - ausgeruht fahren ist sicherer und macht mehr Spaß.

Fazit: Echtes Fahren statt Massenabfertigung

Die besten Rennstrecken für Porsche-Trackdays 2026 sind nicht unbedingt die berühmtesten. Oschersleben, Zolder und Brunn bieten das, was Fahrer wirklich brauchen: Platz zum Fahren, technische Anforderung, gute Infrastruktur und realistische Preise. Sie sind nicht glamourös, aber sie funktionieren.

Nach zehn Jahren auf verschiedenen europäischen Strecken kann ich das mit Sicherheit sagen: Deine Fahrtechnik wird nicht besser, weil du am Nürburgring warst. Sie wird besser, weil du fahren kannst - ohne Stress, ohne Massenandrang, mit echtem Feedback. Das findest du auf den Geheimtipps besser als auf den großen Namen.

Wenn du 2026 einen Trackday planen möchtest, überleg nicht automatisch, sondern schau dir Oschersleben, Zolder oder Brunn an. Du wirst überrascht sein, wie viel besser das Fahrerlebnis ist.