

PSM aus oder an auf der Rennstrecke? Meine klare Meinung

Warum die Deaktivierung des Porsche Stabilitätsprogramms nicht pauschal die Antwort ist

Jana Wörner · 07.09.2026

Letzten Monat stand ich neben einer 911er Carrera auf dem Hockenheimring und beobachtete, wie der Fahrer - ein erfahrener Ingenieur - vor der Session das PSM komplett deaktivierte. Seine Begründung: "Auf der Strecke braucht man keine Elektronik, die dich bremst." Zwanzig Minuten später kam er mit blockierten Rädern in die Box zurück und musste die Bremsanlage kühlen lassen. Der nächste Fahrer, ein Hobby-Rennfahrer mit einem baugleichen Modell, ließ das PSM im Sport-Modus aktiv und fuhr konstant schnellere Runden. Das ist kein Zufall - es ist eine Frage der Vorbereitung, des Könnens und des richtigen Verständnisses dafür, was PSM wirklich tut.

Die Diskussion über das Porsche Stabilitätsprogramm auf der Rennstrecke wird emotional geführt. Puristen sagen: "Aus, immer." Anfänger fragen: "An, immer?" Die Wahrheit liegt dazwischen - und sie hängt von mehreren Faktoren ab, die ich hier systematisch durchgehe.

Was das PSM wirklich macht - und was nicht

Das Porsche Stabilitätsprogramm ist kein einfacher Traktionskontrollierer. Es ist ein komplexes System mit mehreren Funktionsebenen, die zusammenarbeiten. Viele Fahrer kennen nur die oberflächliche Funktion: "Es verhindert Rutschen." Das ist zu kurz gegriffen.

Das PSM überwacht kontinuierlich Lenkwinkel, Giergeschwindigkeit, Längsbeschleunigung und die Radbremsendrucke. Wenn es erkennt, dass das Fahrzeug von der beabsichtigten Fahrlinie abweicht - weil die Räder durchdrehen oder das Heck ausbricht - greift es regulierend ein. Das kann bedeuten: Bremsmomente auf einzelne Räder, Reduktion der Motorleistung oder beides kombiniert. Im Standard-Modus ist diese Intervention aggressiv. Im Sport-Modus wird sie weniger früh ausgelöst und weniger intensiv.

Hier liegt das erste Missverständnis: Viele denken, PSM Sport bedeutet "PSM ist praktisch aus". Das stimmt nicht. Es bedeutet nur, dass das System toleranter ist. Es lässt dir mehr Spielraum, bevor es eingreift - aber es greift immer noch ein.

Beim kompletten Ausschalten des PSM verlierst du diese Sicherheitsnetze komplett. Kein Bremsen auf einzelne Räder, keine Leistungsreduktion. Der Motor gibt dir alles, was du verlangst. Das ist nicht automatisch besser - es ist nur anders. Und diese Andersartigkeit erfordert eine andere Fahrweise.

Die Daten aus der Praxis

Ich habe in den letzten acht Jahren bei Trackdays beobachtet und mit anderen Fahrern und Instruktoren gesprochen. Die Ergebnisse sind eindeutig, auch wenn sie kontraintuitiv

wirken.

Fahrer mit weniger als 20 Trackday-Erfahrungen fahren mit PSM Sport messbar schneller als mit PSM aus. Die Rundenzeitdifferenz liegt zwischen 1,5 und 3 Sekunden pro Runde - zugunsten von PSM Sport. Der Grund: Das System hilft ihnen, die Fahrlinie zu halten, und verhindert, dass sie in Situationen geraten, in denen sie überfordert sind. Sie können sich auf das Anfahren konzentrieren, nicht auf Fehlerkompensation.

Fahrer mit 50+ Trackday-Erfahrungen fahren mit PSM aus oft schneller - aber nicht immer. Viele der schnellsten Fahrer, die ich kenne, fahren mit PSM Sport, weil sie gelernt haben, dass das System richtig eingestellt eher hilft als behindert. Sie haben die Fahrtechnik so weit entwickelt, dass PSM nicht in ihre Linie eingreift.

Das entscheidende Datenpoint: Unfälle und Ausreißer passieren überproportional bei Fahrern, die PSM komplett ausschalten, ohne die dafür nötige Erfahrung zu haben. Die Statistik ist klar - und sie widerlegt die romantische Vorstellung vom "echten" Rennfahrer ohne Elektronik.

Wann PSM deaktivieren sinnvoll ist

Es gibt Situationen, in denen das Ausschalten des PSM tatsächlich Sinn macht. Aber diese Situationen sind spezifisch und nicht pauschal.

Drifting und bewusste Oversteer-Situationen

Wenn du gezielt mit Oversteer arbeiten möchtest - also das Heck kontrolliert ausbrechen lässt - dann ist PSM im Weg. Das System versucht aktiv, genau das zu verhindern. Für Drift-Training oder für Fahrer, die bewusst mit dem Limit arbeiten und das Fahrzeug in unkontrollierten Situationen halten können, ist PSM aus die richtige Wahl. Aber: Das erfordert echte Erfahrung. Wir sprechen hier von Fahrern, die das Fahrzeug auch ohne PSM sicher beherrschen.

Sehr kurze, enge Strecken

Auf engen Rennstrecken wie dem Sachsenring oder auf Kartbahn-ähnlichen Layouts kann PSM manchmal stören, weil die Beschleunigungsphasen sehr kurz sind und das System permanent eingreift. Hier kann PSM aus zu flüssigeren Übergängen führen. Aber auch hier gilt: Das ist eher eine Feinabstimmung für erfahrene Fahrer, nicht die Standardempfehlung.

Fahrzeuge mit sehr niedriger Motorleistung

Bei älteren Porsche-Modellen oder schwach motorisierten Varianten kann PSM die ohnehin geringe Leistung zusätzlich reduzieren. Hier kann Ausschalten einen messbaren Vorteil bringen. Ein 996 Carrera mit 320 PS verhält sich mit PSM aus anders als eine 2026er 911 Turbo mit 650 PS.

Wann PSM anbleiben sollte

Die Gegenseite ist deutlich größer und klarer.

Dein erstes bis zehntes Trackday

In dieser Phase lernst du noch, wie das Auto reagiert. PSM Sport hilft dir, schneller sichere Grenzen zu finden. Es verhindert, dass du dich in Situationen hineinsteigern kannst, die du nicht kontrollieren kannst. Das ist nicht feige - das ist intelligent. Ich habe genug Fahrer gesehen, die nach einer Runde mit PSM aus wieder zurück zu PSM Sport wechselten, weil sie merkten, dass sie das Auto nicht mehr im Griff hatten.

Rennstrecken, die du nicht kennst

Unbekannte Strecken erfordern Vorsicht. PSM hilft dir, die Lernkurve flacher zu halten. Du kannst aggressiver bremsen und in Kurven einfahren, ohne dass das Auto dich sofort bestraft. Das ist in den ersten Runden ein großer Vorteil.

Feuchte oder wechselnde Bedingungen

Wenn die Strecke nass ist oder die Temperatur wechselt, wird die Fahrdynamik unvorhersehbar. PSM ist in solchen Situationen ein echter Sicherheitsfaktor. Es erkennt schneller als dein Hirn, wenn die Reifen das Vertrauen verlieren, und reagiert sofort. Ohne PSM musst du diese Situationen selbst managen - und das ist deutlich schwieriger.

Hochleistungsfahrzeuge mit viel Leistung

Eine 2026er 911 Turbo mit 650 PS ist eine andere Kategorie. Der Motor gibt so viel Kraft ab, dass Traktionsprobleme realistisch sind. PSM Sport hilft hier, diese Kraft nutzbar zu machen. Ohne PSM wird die Anfahrt aus Kurven zu einem Glücksspiel - und das ist nicht das, was du willst.

Die praktische Entscheidung

Wie entscheidest du jetzt konkret? Hier ist meine Empfehlung, basierend auf dem, was ich beobachtet habe:

Was ich wirklich meine

Nach acht Jahren in diesem Geschäft habe ich gelernt, dass die beste Technik diejenige ist, die du verstehst und die zu deinem Können passt. PSM ist keine Schande. Es ist ein Werkzeug. Ein guter Fahrer nutzt seine Werkzeuge optimal - er kämpft nicht dagegen an.

Der Ingenieur, den ich am Hockenheimring beobachtet habe, war nicht mutig, weil er PSM ausgeschaltet hat. Er war unvorbereitet. Der andere Fahrer war smart, weil er das System so nutzte, dass es ihm half, schneller zu werden.

Meine klare Meinung: Fahr deine nächsten fünf Trackdays mit PSM Sport. Lerne, wie das Auto sich anfühlt. Lerne die Strecke kennen. Lerne, wie dein Körper auf G-Kräfte reagiert. Danach kannst du informiert entscheiden, ob PSM aus für dich Sinn macht. Bis dahin ist es nicht eine Frage von Mut oder Fähigkeit - es ist eine Frage von Intelligenz.

"Der schnellste Fahrer ist nicht derjenige, der am meisten riskiert. Es ist derjenige, der das meiste versteht und das wenigste verschenkt."

Das ist nicht meine Philosophie - das ist die Realität auf jeder Rennstrecke, auf der

ich gestanden habe.