

Spurplatten am Porsche: Technik, Geometrie und TÜV-konforme Montage

Wie Spurverbreiterungen das Handling verändern - mit konkreten Messwerten und Praxisempfehlungen

Markus Feldner · 18.08.2026

Vor drei Jahren stand ich in meiner Werkstatt vor einem 991 Carrera S, dessen Besitzer 25 Millimeter Spurplatten verbauen wollte - ohne vorherige Fahrwerk-Vermessung. Nach einer Testfahrt auf der Teststrecke in Weissach zeigte sich das Problem sofort: Der Wagen untersteuerte deutlich, die Vorderachse war überfordert. Das war der Moment, in dem mir klar wurde, dass viele Porsche-Besitzer die technischen Zusammenhänge von Spurverbreiterungen unterschätzen. Spurplatten sind kein rein kosmetisches Upgrade - sie greifen direkt in die Fahrwerkgeometrie ein und können bei falscher Dimensionierung zu messbaren Handling-Veränderungen, erhöhtem Reifenverschleiß und sogar zu Sicherheitsrisiken führen.

Was sind Spurplatten und wie funktionieren sie?

Spurplatten sind Distanzscheiben aus Aluminium oder Stahl, die zwischen Radnabe und Felge montiert werden. Sie verbreitern die Spurweite - also den Abstand zwischen den Mittelpunkten der linken und rechten Räder einer Achse. Ein Porsche 911 Carrera in der aktuellen Generation (992) hat serienmäßig eine Spurweite von etwa 1.576 Millimetern vorne und 1.584 Millimetern hinten. Mit 20-Millimeter-Spurplatten erhöht sich dieser Wert um 40 Millimeter insgesamt (20 mm pro Seite).

Die Montage erfolgt nach einem standardisierten Schema: Rad abnehmen, Bremssattel und Bremsscheibe demontieren, Radnabe reinigen, Spurplatte aufsetzen, Bremskomponenten wieder montieren, Rad anziehen. Die kritische Phase ist das Anziehmoment der Radbolzen - bei Porsche liegt der Sollwert zwischen 130 und 140 Newtonmeter, abhängig vom Modell und Baujahr. Ein zu niedriges Anzugsmoment führt zu Verschleiß und Vibrationen, ein zu hohes kann die Bolzen beschädigen.

Wichtig: Es gibt zwei Arten von Spurplatten. Zentrier-Spurplatten haben eine konische Aussparung, die sich auf den konischen Sitz der Radnabe aufzieht - das ist die sichere Variante. Lochkreis-Spurplatten funktionieren nur mit Zentrierringen und sind fehleranfälliger. Für Porsche empfehle ich ausschließlich Zentrier-Spurplatten von etablierten Herstellern wie H&R oder Eibach, die TÜV-geprüft sind.

Auswirkungen auf die Fahrwerkgeometrie

Hier wird es technisch interessant. Eine Spurverbreiterung verändert nicht nur die Spurweite, sondern beeinflusst auch andere kritische Winkel der Fahrwerkgeometrie.

Sturzwinkel und Schräglaufwinkel

Der Sturzwinkel ist der Winkel zwischen der Radmittellinie und der Vertikalen. Ein Porsche 911 hat serienmäßig einen negativen Sturzwinkel (die Radoberseite neigt nach innen), um bei Kurvenfahrt die Lasten optimal zu verteilen. Mit Spurplatten ändert

sich dieser Winkel messbar. Eine 20-Millimeter-Spurplatte führt zu einer Veränderung von etwa 0,15 bis 0,25 Grad, abhängig von der Felgengröße und dem Achsschenkel-Design.

Das klingt minimal, ist aber bei Messungen am Fahrwerk-Vermessungsstand deutlich sichtbar. Der Schräglaufwinkel - also der Winkel zwischen Fahrtrichtung und Radausrichtung - wird dadurch ebenfalls beeinflusst. Ein zu großer positiver Schräglaufwinkel führt zu Reifenverschleiß an den Außenkanten, was ich bei mehreren 911ern mit zu breiten Spurplatten und fehlender Nachjustage beobachtet habe.

Spurverbreiterung und Bremsmoment-Verteilung

Ein oft übersehener Effekt: Die Spurverbreiterung vergrößert den Hebelarm für die Bremsmomente. Bei einer 25-Millimeter-Spurplatte pro Seite erhöht sich der Hebelarm um 50 Millimeter. Das bedeutet, dass die Bremsanlage mit einem größeren Drehmoment um die Fahrzeugachse arbeitet. Bei einem Porsche 911 Carrera mit 370 kW (503 PS) und einer Bremsanlage mit 370 Millimeter Durchmesser vorne ist das messbar. Die Bremsanlage muss stärker gegensteuern, um das Fahrzeug in der Spur zu halten.

Praktisch heißt das: Bei einer Vollbremsung mit Spurplatten kann das Fahrzeug leichter zum Blockieren neigen, wenn die Bremsanlage nicht entsprechend kalibriert ist. Moderne Porsche mit ABS und ESP kompensieren das elektronisch, aber es erhöht die Systemlast und kann die Bremsenlebensdauer verkürzen.

Radlastverteilung und Gewichtsverlagerung

Spurplatten beeinflussen auch, wie sich die Radlasten bei Kurvenfahrt verteilen. Eine breitere Spurweite reduziert die Wankbewegung (Roll) des Fahrzeugs, weil der Schwerpunkt weiter von der Kurvenachse entfernt ist. Das klingt positiv - und in manchen Fällen ist es das auch. Aber es erhöht gleichzeitig die Seitenkräfte auf die äußeren Reifen und kann zu schnellerem Verschleiß führen, wenn die Reifendrücke nicht entsprechend angepasst werden.

Praktische Messungen: Daten aus der Werkstatt

Um diese Effekte greifbar zu machen, habe ich Messungen an drei verschiedenen Porsche-Modellen durchgeführt. Die Daten stammen aus meiner Werkstatt und vom Fahrwerk-Vermessungsstand in Stuttgart.

Die Daten zeigen einen klaren Trend: Ohne Nachjustage führen 20-Millimeter-Spurplatten zu messbarem Mehrverbrauch an Reifenprofil. Bei 25 Millimetern wird es kritisch - der Verschleiß steigt auf das Doppelte. Mit korrekter Fahrwerk-Nachjustage (Sturz- und Spur-Einstellung) lässt sich der Verschleiß jedoch auf das Niveau der Serie zurückfahren.

Vor- und Nachteile im Überblick

Vorteile von Spurplatten

Die Vorteile sind zunächst optisch: Ein breiterer Stand wirkt aggressiver und moderner. Technisch gibt es aber auch echte Gewinne. Mit korrekter Dimensionierung

(15-20 Millimeter) und Nachjustage verbessert sich die Kurvenneigung des Fahrzeugs. Der Wagen liegt flacher in schnellen Kurven, die Außenreifen bekommen bessere Lasten, und das Feedback über das Lenkrad wird direkter. Für einen 911er auf der Rennstrecke kann das messbar schneller bedeuten.

Ein weiterer Vorteil: Größere Bremsanlagen passen besser unter breiteren Felgen. Wenn man eine Porsche-Sportbremse (etwa die 380er von Brembo) nachrüstet, können 15-Millimeter-Spurplatten notwendig sein, um Bremsscheibe und Felge räumlich zu koordinieren.

Nachteile und Risiken

Der größte Nachteil ist der erhöhte Reifenverschleiß ohne Nachjustage. Ein verschlissener Reifen nach 25.000 Kilometern statt 35.000 Kilometern kostet Geld - bei einem Porsche 911 mit Performance-Reifen (Michelin Pilot Sport 4S) können das 800 bis 1.200 Euro pro Satz sein.

Dazu kommt die TÜV-Problematik. Spurplatten sind nicht einfach "eintragen lassen