

Trackday Porsche: Der komplette Einsteiger-Leitfaden

Von der Reifenwahl bis zur mentalen Vorbereitung - so gelingt der erste Rennstreckeneinsatz

Jana Wörner · 14.08.2026

Ein Kollege von mir ist letzten Sommer mit seinem 991 GT3 zum ersten Mal auf die Nordschleife gefahren - und nach zwei Runden wieder in die Box. Nicht weil er Angst hatte, sondern weil seine Bremsflüssigkeit nach dem ersten starken Bremspunkt bei Hatzenbach so weit überhitzt war, dass er deutlichen Druckverlust am Pedal spürte. Er hatte DOT 4 drin, ab Werk, nie gewechselt. 38.000 Kilometer Straßenbetrieb. Das ist kein Einzelfall - das ist der häufigste Anfängerfehler beim Trackday mit dem Porsche, und er lässt sich mit 15 Euro und 30 Minuten vermeiden.

Dieser Leitfaden richtet sich an alle, die ihren Porsche erstmals auf die Rennstrecke bringen wollen - egal ob 718 Cayman, 911 Carrera oder Macan GTS. Die Grundprinzipien gelten überall. Ich erkläre, was wirklich wichtig ist, was man getrost weglassen kann und wo die Grenze zwischen sinnvoller Vorbereitung und übertriebener Paranoia liegt.

Option A: Der Minimal-Ansatz - Straßenfahrzeug fast unverändert

Viele Einsteiger fragen sich, ob sie ihren Porsche überhaupt verändern müssen, bevor sie auf die Strecke fahren. Die ehrliche Antwort: Es kommt auf die Strecke und das Tempo an. Für einen entspannten Trackday auf dem Hockenheimring oder dem Bilster Berg, bei dem man im mittleren Fahrerfeld mitfährt und nicht bis an die Grenzen geht, reicht ein gründlicher Sicherheitscheck am Straßenfahrzeug.

Was beim Minimal-Ansatz zwingend notwendig ist

Bremsflüssigkeit ist das Thema Nummer eins. Standard-DOT-4-Flüssigkeit hat einen Trockensiedepunkt von etwa 230 Grad Celsius - das klingt viel, ist es auf der Rennstrecke aber nicht. Nach einem langen Bremspunkt, zum Beispiel vor der Einfahrt in den Mercedes-Arena-Komplex in Hockenheim, können Bremsflüssigkeitstemperaturen von 180 bis 200 Grad innerhalb weniger Runden erreicht werden. Feuchte Bremsflüssigkeit - und die meisten Alltagsfahrzeuge haben Flüssigkeit mit spürbarem Wasseranteil - kann dann bereits bei 150 bis 160 Grad Dampfblasen bilden. Das Pedal wird weich, die Bremswirkung fällt ab. Vor dem Trackday also: Bremsflüssigkeit wechseln, mindestens auf DOT 5.1 oder eine Racing-Variante wie Motul RBF 660 (Siedepunkt trocken: 325 Grad, feucht: 204 Grad). Kosten: 15 bis 25 Euro pro Liter, Verbrauch beim Porsche 911 etwa 0,5 Liter.

Reifenzustand ist der zweite kritische Punkt. Reifen mit weniger als 3 mm Restprofil haben auf der Rennstrecke nichts verloren - nicht wegen der Aquaplaning-Gefahr, sondern wegen der thermischen Belastung. Alte Reifen, die schon viele Hitzezyklen hinter sich haben, können auf der Strecke unberechenbar werden. Wer auf Sportreifen wie dem Michelin Pilot Sport 4S oder dem Continental SportContact 7 fährt, ist für moderate Trackdays gut aufgestellt.

Sicherheitscheck vor dem ersten Trackday

- Bremsbeläge: Mindestens 5 mm Restdicke, keine Risse, keine Verglasungen
- Bremsscheiben: Keine tiefen Riefen, keine Haarrisse, keine Anlaufverfärbungen über den gesamten Reibring
- Bremsflüssigkeit: Wechseln auf DOT 5.1 oder Racing-Qualität
- Reifendruck: Herstellerempfehlung für Hochgeschwindigkeit, typisch beim 911 etwa 2,4 bar vorne / 2,5 bar hinten kalt - auf der Strecke steigt der Druck um 0,3 bis 0,5 bar
- Radmuttern: Anzugsmoment prüfen, beim 911 sind es 130 Nm
- Motoröl: Füllstand auf Maximum, Qualität prüfen - kein altes Öl mit über 15.000 km auf dem Buckel
- Kühlwasser: Füllstand und Konzentration prüfen
- Lenkung: Kein Spiel, keine Geräusche beim Einlenken

Was beim Minimal-Ansatz wegfällt: Käfig, Schalensitz, Feuerlöscher. Die meisten Trackday-Veranstalter in Deutschland verlangen diese Ausrüstung nicht, solange man keine Zeitnahme fährt und nicht im Renntempo unterwegs ist. Wer jedoch auf die Nordschleife möchte, gelten dort andere Regeln - dazu später mehr.

Option B: Der vollständige Rennstrecken-Setup

Wer ernsthaft Trackdays fahren möchte, nicht nur einmal ausprobieren, sondern regelmäßig, sollte über ein dediziertes Setup nachdenken. Das bedeutet nicht zwangsläufig ein zweites Auto - aber es bedeutet, dass man das Fahrzeug gezielt für den Streckeneinsatz vorbereitet und dabei Kompromisse beim Alltagskomfort bewusst eingeht.

Reifen: Semislicks vs. Sportreifen

Der größte Einzelfaktor für Rundenzeiten und Fahrsicherheit auf der Rennstrecke sind die Reifen. Wer regelmäßig Trackdays fährt, kommt früher oder später an Semislicks nicht vorbei. Der Michelin Pilot Sport Cup 2 R ist in der Porsche-Community der Referenzreifen - er ist homologiert für den Straßenbetrieb, bietet aber Grip-Werte, die normale Sportreifen deutlich übertreffen. Nachteil: Er braucht Betriebstemperatur. Auf den ersten zwei, drei Runden ist er noch nicht auf Temperatur, und wer dann bereits aggressiv fährt, riskiert Untersteuern oder Übersteuern in unerwarteten Momenten.

Alternativ sind Reifen wie der Pirelli Trofeo R oder der Yokohama Advan A052 beliebt. Der A052 hat den Vorteil, dass er auch bei niedrigeren Temperaturen - unter 15 Grad Celsius - noch vernünftigen Grip liefert, was im Frühjahr und Herbst relevant ist. Semislicks auf nasser Strecke sind dagegen eine schlechte Idee: Sie entwässern kaum, und die Griffigkeit im Nassen ist deutlich schlechter als bei normalen Sportreifen.

Bremsen: Wann reichen Serienteile, wann nicht mehr?

Porsche liefert ab Werk sehr gute Bremsen. Der PCCB (Porsche Ceramic Composite Brake) in Verbindung mit Racing-Bremsflüssigkeit und hochwertigen Belägen hält auch auf der Nordschleife problemlos durch - wenn man nicht gerade Hochgeschwindigkeitsrunden im Renntempo dreht. Für normale Trackdays reichen Serienbremsscheiben aus Grauguss mit

guten Belägen vollkommen aus.

Was sich lohnt: Bremsbeläge auf Racing-Qualität upgraden. Pagid RS 29 oder Ferodo DS2500 sind bewährte Optionen für Porsche-Modelle. Sie haben höhere Arbeitstemperaturen als Serienbeläge (ab etwa 100 Grad bis 700 Grad statt 50 bis 400 Grad) und sind damit für den Streckeneinsatz deutlich besser geeignet. Wichtig: Racing-Beläge brauchen Wärme, um optimal zu funktionieren. Die ersten Runden auf kalten Belägen immer sanft angehen.

Fahrwerk und Abstimmung

Für Einsteiger-Trackdays ist eine Fahrwerksanpassung nicht zwingend notwendig. Wer jedoch regelmäßig auf die Strecke geht, profitiert von einer strafferen Grundabstimmung. Beim 911 mit PASM (Porsche Active Suspension Management) empfiehlt sich der Sport-Modus oder Sport Plus als Ausgangsbasis. Wer ein Gewindefahrwerk nachrüstet, sollte die Abstimmung von einem Fachbetrieb vornehmen lassen - falsch eingestellte Fahrwerke sind auf der Strecke gefährlicher als ein gut eingestelltes Serienfahrwerk.

Sturz und Spur: Auf der Rennstrecke fährt man mit mehr negativem Sturz als im Straßenbetrieb, typisch minus 1,5 bis minus 2,5 Grad vorne. Das verbessert die Reifenaufstandsfläche beim Einlenken, verschlechtert aber den Reifenverschleiß im Alltag und verändert das Geradeauslaufverhalten. Wer ein Trackday-Fahrzeug hat, das nur noch selten auf der Straße bewegt wird, kann diese Einstellung vornehmen lassen.

Sicherheitsausrüstung: Was wirklich notwendig ist

Helm ist auf jedem seriösen Trackday Pflicht. Ein Motorradhelm reicht oft aus, wenn er eine aktuelle Norm trägt (ECE 22.06 oder Snell SA2020). Wer regelmäßig fährt, sollte in einen richtigen Rennhelm investieren - Stilo ST5 oder Bell RS7 sind in der Porsche-Community verbreitet, Preise ab etwa 400 Euro aufwärts. Handschuhe sind empfohlen, aber selten Pflicht.

Für die Nordschleife gelten strengere Regeln: Bei Touristenfahrten ist ein Helm Pflicht, bei organisierten Trackdays zusätzlich oft ein Feuerlöscher im Fahrgastraum und HANS-System. Die genauen Anforderungen ändern sich regelmäßig - vor jedem Besuch die aktuellen Reglements des Veranstalters prüfen.

"Ich sage meinen Kunden immer: Investiert zuerst in Sicherheit und Bremsanlage, dann in Leistung. Ein Porsche mit 50 PS mehr, aber schlechten Bremsen auf der Nordschleife - das ist keine gute Rechnung.