

# Kunde fragt nach Achsverstellung am Porsche 992.1 mit PASM etc.:

Beitrag von „Albert Motorsport“ vom 7. Januar 2026, 17:19

Kunde fragt nach Achsverstellung am Porsche 992.1 mit PASM etc.:

Porsche 911 Carrera GTS und 4 GTS.

-----  
Hallo Herr Albert,

ich fahre einen 992.1.s mit PASM-s und 20/21 Zoll Rädern (Michelin P4)

Ich interessiere mich für ein anderes setting als Porsche den Wagen ausliefert mit folgenden Eigenschaften:

Präziseres Einlenken

Stabilers Heck

Mehr Stabilität und Spurtreue

Weniger Untersteuern

Fahre hauptsächlich Landstraße und Autobahn,  
ein Track/Rennstrecken setting interessiert mich nicht.

Bin gespannt auf ihren Vorschlag, hoffe Sie nutzen eine Lasergestützte Achsvermessung, damit müsste einiges machbar sein.

Können Sie so etwas anbieten, was würde es kosten und wie lange dauert es?

Freundliche Grüße

Uxxx Sxxxxxxx

---

## Beitrag von „Albert Motorsport“ vom 7. Januar 2026, 17:28

Meine Antwort:

Sehr geehrter Herr Sxxxxxx,

vielen Dank für Ihre Anfrage und die detaillierte Beschreibung Ihrer Erwartungen an das Fahrverhalten Ihres Porsche 992.1 S.

Die von Ihnen gewünschten Eigenschaften:

- präziseres Einlenken,
- höhere Spurtreue,
- mehr Heckstabilität
- reduziertes Untersteuern

.... sind aus fahrdynamischer Sicht grundsätzlich über Änderungen an der Achsgeometrie erreichbar.

Allerdings möchte ich Ihnen offen und transparent darlegen, warum wir solche individuellen Fahrwerks- und Geometrieadjustierungen an Porsche-Serienfahrzeugen die im öffentlichen Straßenbetrieb betrieben werden, nicht anbieten.

Bei modernen Porsche-Fahrzeugen wie dem 992 ist das Fahrwerk kein isoliertes mechanisches System mehr, sondern Teil eines hochkomplexen, werksseitig homologierten Gesamtverbundes.

Die serienmäßige Achsgeometrie ist exakt auf folgende Faktoren abgestimmt:

- das PASM-System inklusive seiner adaptiven Dämpferkennfelder
- die elektronische Fahrstabilitätsregelung (PSM)

- die aktive Hinterachslenkung (sofern vorhanden)
- Reifendimension, Reifenbauart und Abrollumfang (hier Michelin Pilot Sport 4, 20/21 Zoll)
- aerodynamische Lastverteilung und Karosseriesteifigkeit

Änderungen an Sturz-, Spur- oder Nachlaufwerten außerhalb der sehr engen Porsche-Toleranzfenster können zwar subjektiv ein "sportlicheres" Einlenkverhalten erzeugen, führen im realen Straßenbetrieb jedoch häufig zu unerwünschten Nebenwirkungen, unter anderem:

- instabile Hochgeschwindigkeitsreaktionen auf Autobahnen
- ungleichmäßiger und teils stark erhöhter Reifenverschleiß
- veränderte Eingriffslogik von PASM und PSM
- reduzierte Fahrstabilität auf welligen Landstraßen oder bei Nässe
- mögliche Auswirkungen auf Garantie, Gewährleistung und Betriebserlaubnis

Porsche selbst verfolgt bei Serienfahrzeugen bewusst ein breites, sicheres und reproduzierbares Setup, das unter sehr unterschiedlichen Fahrbahn-, Temperatur- und Beladungszuständen zuverlässig funktioniert. Zudem ist das alles auf die neuen Reifen - Normen für Porsche und deren Reifenlieferanten abgestimmt.

Abweichungen davon sind aus unserer Erfahrung nur dann sinnvoll und technisch sauber umzusetzen, wenn das Fahrzeug ausnahmslos klar für den Trackeinsatz vorgesehen ist und das gesamte Fahrzeugkonzept (Reifen, Dämpferkennlinien, Stabilisatoren, Fahrmodi) entsprechend angepasst wird.

Da Sie ausdrücklich ein reines Straßenfahrzeug ohne Rennstreckennutzung beschreiben, sehen wir es als fachlich und rechtlich nicht verantwortbar an, über die werkseitigen Vorgaben hinausgehende Geometrieänderungen vorzunehmen, auch wenn diese mit einer lasergestützten Achsvermessung technisch präzise umsetzbar wären.

Selbstverständlich prüfen wir im Rahmen eines normalen Services gerne:

- die exakte Einhaltung der Porsche-Sollwerte
- eventuelle Fertigungs- oder Setztoleranzen
- den Zustand von Fahrwerks- und Achskomponenten

Eine präzise Einstellung auf optimale Serienwerte ist aus unserer Sicht der sinnvollste Weg, um das vom Hersteller vorgesehene Fahr- und Sicherheitsverhalten voll auszuschöpfen.

Wir hoffen auf Ihr Verständnis für diese Entscheidung, die wir ausschließlich aus technischer, sicherheitsrelevanter und haftungsrechtlicher Verantwortung treffen.

Für Rückfragen stehen wir Ihnen selbstverständlich gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

Jürgen Albert

Albert Motorsport

---

### **Beitrag von „Albert Motorsport“ vom 8. Januar 2026, 08:13**

Antwort des Kunden:

-----

Hallo Herr Albert, ich denke, man kann innerhalb der Porsche Toleranzen auch einige Verbesserungen erzielen. Genau das möchte ich optimieren.

Was würde so eine, nennen wir es Feinjustage kosten?

Gruss

Uxx Sxxxxx

---

### **Beitrag von „Albert Motorsport“ vom 8. Januar 2026, 08:14**

Sehr geehrter Herr Sxxxxx,

vielen Dank für Ihre Rückmeldung.

Auch innerhalb der von Porsche vorgegebenen Toleranzbereiche nehmen wir

keine gezielten fahrdynamischen Feinjustagen mit dem Ziel einer Verhaltensänderung vor. Diese Toleranzen dienen ausschließlich dem Ausgleich von Fertigungs-, Setz- und Verschleißabweichungen und sind nicht als Optimierungsfenster im fahrdynamischen Sinne gedacht.

Unsere Arbeitsweise bei Serienfahrzeugen beschränkt sich daher bewusst auf:

- die Prüfung der aktuellen Achsgeometrie
- die exakte Rückstellung auf die Porsche-Nennwerte

Eine kostenpflichtige „Feinjustage“ zur Veränderung von Einlenkverhalten, Unter- oder Übersteuertendenzen bieten wir – unabhängig vom Umfang – nicht an. Entsprechend können wir hierfür auch keinen Preis nennen.

Diese Entscheidung ist grundsätzlich und unabhängig vom Fahrzeugtyp oder Fahrprofil.

Wir bitten um Verständnis, dass wir hier keine Ausnahme machen.

Mit freundlichen Grüßen

Jürgen Albert

Albert Motorsport