

Pressepräsentation Porsche Macan: Kleiner Bruder

Von Peter Schwerdtmann

„Das Fahrwerk war von Anfang an perfekt“, berichtet der junge Entwickler am Rande der hauseigenen Rennstrecke am Porsche-Werk in Leipzig. Schon beim ersten Prototyp, den er vom Macan gefahren habe, hätte man kaum noch etwas am Fahrwerk ändern müssen. „Na ja, das ist eben eine unserer Kernkompetenzen“, ergänzt er und unterstreicht damit die Aussage seines Stuttgarter Arbeitgebers, der Porsche Macan sei der Sportwagen unter den SUV.

Das Leistungsspektrum der drei zur Auswahl stehenden Motoren untermauert diesen Anspruch von Porsche: der Diesel im Macan S Diesel mit 190 kW / 258 PS und zwei Benziner – im Macan S mit 250 kW / 340 PS und im Macan Turbo mit 294 kW / 400 PS, alles Sechs-Zylinder-V-Motoren, im Turbo mit 3,6 Litern Hubraum und sonst mit drei Litern Hubraum, alle mit Turboaufladung, bei den Benzinern mit Biturbo.

Die Fahrleistungen passen. Der Diesel sprintet in 6,3 Sekunden von null auf 100 km/h, der S schafft das in 5,4 Sekunden und der Turbo in 4,8 Sekunden. Auch die Höchstgeschwindigkeiten folgen dieser Staffelung: 230 km/h, 254 km/h und 266 km/h. Beim Verbrauch (nach EU-Norm) im Durchschnitt auf 100 Kilometer mit dem Sieben-Gang- Doppelkupplungsgetriebe der Serie ergibt sich ein ähnliches Bild: 6,3 Liter Diesel sowie 9,0 Liter und 9,2 Liter. Bei unseren ersten Testrunden auf Autobahnen und Landstraßen durchs flache Land rund um Leipzig blieb der Diesel bei neun Litern, der Turbo unter zwölf.

Die chinesischen Zulassungsvorschriften zwingen auch Porsche, im Fernen Osten mit einem Vierzylinder von zwei Litern Hubraum anzutreten. Damit könne man auch auf Veränderungen hin zu kleineren Motoren reagieren, hörte man. Für die klassischen Porsche-Märkte sei das aber ebenso wenig geplant wie eine Version nur mit Heckantrieb. Alle Macan verfügen über den aktiven Allradantrieb Porsche Traction Management (PTM), der die Kraft im Bedarfsfall zu 100 Prozent an die Vorderachse weiterreichen kann. Die

Vorderräder rollen aber nie ganz frei; etwas Antrieb fällt dort immer an, schon weil das die Lenkbarkeit erhöhe, sagte man.

Segeln kann der Macan dennoch, also im Rollen automatisch den Motor ausschalten und damit den bis zur nächsten Leistungsanforderung geringstmöglichen Verbrauch erzielen. Eine solche Situation kam bei unseren Leipziger Runden nur einmal vor. Sonst zeugten nur die Taste für das Eco-Fahrprogramm der insgesamt drei Fahrmodi und die Start-Stopp-Funktion von den Mühen der Entwickler um mehr Effizienz und natürlich die Verbrauchszahlen, die einem angesichts eines Leergewichts von 1,9 Tonnen und einem Luftwiderstandsbeiwert von 0,35 Respekt abnötigen.

Respekt hat auch die Mühe verdient, mit der sich dieser Porsche von seinem legitimen Bruder Audi Q5 absetzt. So hat die enge Verwandtschaft die kurze Entwicklungszeit von nur drei Jahren ermöglicht. Man habe auf einer hervorragenden Plattform ein überragendes SUV gebaut, lobt Manager Oliver Laqua das Ergebnis und beeilt sich hinzuzufügen, immerhin zwei Drittel aller Teile seien geändert worden.

Optisch zeigt der Porsche Macan eher seine Verwandtschaft zum 911 als zu dem Ingolstädter. Sein Heck mit den breiten Backen und die Frontpartie mit den charakteristisch eingepassten Scheinwerfern ist eher 911er als Panamera oder der große Bruder Cayenne. Er wirkt niedriger und breiter. Besonders beeindruckt die übergreifende Motorhaube, deren Fuge vorn vom Lufteinlass kaschiert wird und seitlich bis an die Radhäuser heranreicht. An den Seiten beleben „Sideblades“ kurz oberhalb der Schweller das Bild. Deren Oberfläche kann per Optionsliste individualisiert werden.

Der fast coupéartig abwärts schwingende Dachverlauf bis in die flache Heckscheibe hinein legt die Vermutung nahe, den Hinterbänkeln könne dort der Kopfraum ausgehen. Doch hat Porsche die Rücksitze tiefer angebracht, so dass der Kopfraum nur um einen Millimeter geringer ausfällt als im Q5. Dafür sitzen die Passagiere auf der Rückbank mit stärker geknickten Beinen als im Audi, insgesamt im Macan 70 Millimeter tiefer als im Cayenne, aber immer noch gut genug für gute Sicht nach vorn. Schräg nach hinten engen die fallende Fensteroberkante und die dem dynamischen Design geschuldete, aufsteigende Fensterunterkante die Sicht leicht ein. Wer drinnen sitzt, fühlt sich davon nicht gestört; wer den Macan von außen betrachtet, empfindet auch die Fenstergrafik als wichtigen Bestandteil dieses schlichten und doch sportiven Designs mit sinnlich gewölbten Flächen und einem insgesamt starken Auftritt.

Die einen werden angesichts der äußeren Erscheinung schwärmen: „Porsche eben“, die anderen werden Innen die mit Schaltern gefüllte Mittelkonsole mit demselben

Kommentar, aber mit einer negativen Betonung bedenken. Schalter, an deren Position man sich gewöhnen kann und deren Bedienung nur einem Klick bedeuten, sind unmodern im Zeitalter der – billigeren – Touchscreen-Bedienungen. Wir finden Schalter mit ihrem schlichten Ein und Aus immer noch besser, weil sie schneller, fehlerfreier und intuitiver zu bedienen sind. In einem schnellen Auto ist das wichtig.

Nicht nur mit dieser Mittelkonsole stellt sich der Macan bei der Innenraumgestaltung neben Panamera und Cayenne: gute Materialien, gut verarbeitet, alles griffbereit für den Fahrer, der sich auch im Macan in sein Fahrzeug eingebettet fühlt. Dessen Freude an seinem Auto lässt sich mit der Zubehörliste noch vergrößern, zum Beispiel mit der Luftfederung, die die Karosse im Normalbetrieb um 15 Millimeter absenkt und fürs Gelände um 40 Millimeter auf 230 Millimeter Bodenfreiheit anhebt.

Auf solche Geländeeigenschaften legten die Porsche-Mitarbeiter in Leipzig jetzt großen Wert und verwiesen auf ihre Erfolge bei der Rallye Paris-Dakar, zuletzt mit dem Porsche 959. Rallye Dakar – für den normalen Macan-Fahrer klingt das wie eine Drohung gegenüber der Unversehrtheit seines schönen Allrad-Porsche. Es ist gut zu wissen, dass der Macan auch ins Gelände kann. Aber den Fahrer wird bei seinem Exemplar neben Leistung, Straßenlage und Aussehen sicher eher interessieren, dass er 500 Liter Kofferraum bieten kann. Den kann man auf einen 1500 Liter fassenden Laderaum mit ebenem, aber leicht ansteigendem Boden erweitern. Außerdem beträgt die Zuladung 695 Kilogramm. Das sind doch die wesentlichen Argumente, die man braucht, um die Lieben daheim oder den Fuhrparkchef zu überzeugen. Man kann sich ja die Aussage von Manager Laqua („Alles, was wir sind, kommt von der Rennstrecke“) aufheben, bis alle von der unglaublichen Nützlichkeit eines Porsche und der rein sachlichen Begründung einer Kaufentscheidung überzeugt sind. (ampnet/Sm)

Daten Porsche Macan S Diesel

Länge x Breite x Höhe (m): 4,68 x 1,92 x 1,62

Motor: V6-Diesel, 2967 ccm, Turbo, Direkteinspritzung

Leistung: 190 kW / 258 PS bei 4000 - 4250 U/min

Max. Drehmoment: 580 Nm von 1700 - 2500 U/min

Höchstgeschwindigkeit: 230 km/h

Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 6,3 Sek.

Verbrauch (nach EU-Norm): 6,3 Liter

CO₂-Emissionen: 164 g/km (Euro 6)

Leergewicht / Zuladung: min. 1880 kg / max. 695 kg

Kofferraumvolumen: 500 Liter, erweiterbar auf 1500 Liter

Räder / Reifen: vorn 8jx18, 235/60 R 18 103W; hinten 9jx18, 255/55 R 18 105W

Luftwiderstandsbeiwert: 0,35

Basispreis: 57 930 Euro

Bilder zum Artikel



Porsche Macan S.



Porsche Macan S.



Porsche Macan S.



Porsche Macan S.



Porsche Macan S.



Porsche Macan Turbo.



Porsche Macan Turbo.



Porsche Macan Turbo.



Porsche Macan Turbo.



Porsche Macan Turbo.



Porsche Macan S Diesel.



Porsche Macan S Diesel.



Porsche Macan S Diesel.



Porsche Macan S Diesel.



Porsche Macan S Diesel.



Porsche Macan S Diesel.



Porsche Macan S Diesel.



Porsche Macan Turbo.



Porsche Macan Turbo.



Porsche Macan Turbo.
