Pressepräsentation Porsche Macan: Neues Talent auf und neben der Straße

Von Markus Gersthofer

Porsche startet im April seine fünfte Baureihe, den Macan. Das neue kleinere SUV-Modell soll, so der Pressetext, „neue Maßstäbe für Fahrdynamik und Fahrspaß aufstellen, sowohl auf befestigten Straßen als auch im Gelände.“ Uns war es möglich, „den Sportwagen unter den kompakten SUV“ bereits vorab kennenzulernen.

Der Markt für Geländewagen – neudeutsch „Sport Utility Vehicle“ (SUV) – wächst auf der ganzen Welt, vor allem für kompakte Modelle. „Premium“ verkauft sich dabei besonders gut, der Cayenne ist das beste Beispiel: Er ist heute mit Abstand der am meisten verkaufte Porsche, weit vor der Ikone 911. Der Markenname wird auch bei den kompakten SUV-Modellen seine Strahlkraft haben. Die Entwickler konnten zudem auf eine „exzellente Konzern-Plattform“ zurückgreifen (Pressetext), auf den Audi Q5. Die allerdings einer Rundum-Veredelung unterzogen wurde: „Mehr als zwei Drittel der Komponenten des Macan sind entweder Porsche-Eigenentwicklungen oder wurden Porsche-typisch angepasst und abgestimmt.“

Das Ergebnis kann sich sehen lassen. Schon optisch: Der „Tiger“, so der aus dem Indonesischen übersetzte Name, sieht auf den ersten Blick aus wie der Cayenne – nur weniger mächtig, weniger schwer, sympathischer. 17 Zentimeter weniger Länge (4,68 m), acht weniger in der Höhe (1,62) und fast gleiche Breite (1,92) ergeben sogar einen sportlichen Eindruck, wenn man dieses Prädikat einer hohen Schrägheck-Limousine überhaupt zubilligen will. Kennern fallen Ähnlichkeiten mit dem über 800 000 Euro teuren Supersportwagen Porsche 918 auf, vor allem die Sideblades unten an den Türen.

Auch innen zitiert der Macan diesen 918, sein Lenkrad zum Beispiel sieht ganz ähnlich aus. Trotz „Sportwagen-typisch niedriger Sitzposition“ (Pressetext) ist das Ein- und Aussteigen eine leichte Übung im Vergleich zu einem 911. Das Armaturenbrett enthält nur drei Instrumente, den Drehzahlmesser natürlich in der Mitte. Es wird weit weniger als

im Cayenne von den Luftdüsen dominiert, die Mittelkonsole liegt tiefer, für Fahrer und Beifahrer ergibt sich ein eher großzügigerer Raumeindruck. Fond- und Kofferraum (500 Liter) sind naturgemäß etwas knapper, dafür ergibt sich im Macan beim Umklappen der Rücksitze eine ebene Ladefläche. Materialien und Verarbeitung wirken schon im Vorserienwagen hervorragend.

Im Vordergrund bei einem Porsche freilich stehen Antrieb und Fahrwerk. Zwei Benzinmotoren und ein Diesel stehen am Anfang zur Wahl, alle als V6, Achtzylinder passen nicht unter die Haube. Die Benziner, von Porsche entwickelte Biturbo-Direkteinspritzer, stammen im Prinzip aus dem Panamera. Ihr besonderes Merkmal ist „Variocam plus“ mit stufenlos verstellbaren Nockenwellen plus umschaltbarem Hub bei jeweils einem der beiden Einlassventile. Mit 3,0 Litern Hubraum ergeben sich 250 kW / 340 PS (Macan S), mit 3,6 Litern werden es 294 kW / 400 PS (Macan Turbo). Der Diesel (3,0 l, 150 kW / 258 PS) ist ebenfalls aus Panamera und Cayenne bekannt, er stammt im Prinzip von Audi. Er glänzt mit SCR-Abgasreinigung und Euro-6-Einstufung. Über letztere verfügen alle Macan-Motoren.

Leistungen bis 400 PS sowie 480, 550 und beim Diesel sogar 580 Nm maximales Drehmoment: Porsche sieht seinen Macan in den Fahrleistungen „mit großem Abstand an der Spitze des Wettbewerbs“. Fast 250 Kilo leichter (ab 1865 kg) macht er auch gegenüber dem Cayenne eine hervorragende Figur: Mit 400 PS erreicht er fast dieselben Werte wie der V8-Cayenne mit 500 PS: Tempo 100 aus dem Stand in 4,8 (statt 4,7) Sekunden, Höchstgeschwindigkeit 266 km/h (278) – aber mit 9,2 statt 11,5 Litern Normverbrauch. Die Werte für den Macan S: 254 km/h, 5,4 Sekunden, 8,7 Liter. Und der Diesel ist ein „Langstreckensportler“ (Porsche): 6,3 Sekunden, 230 km/h, 6,1 l.

„Effizienz“ ist dann auch eines der Schlagworte beim Macan – ausgedrückt in aerodynamischen Feinheiten wie einer automatisch geregelten Kühlerjalousie oder einem weitgehend glatten Unterboden. Der cw-Wert allerdings liegt selbst für einen SUV eher hoch: 0,35 bis 0,37 je nach Reifenformat. Dafür kann das serienmäßige Sieben-Gang-Doppelkupplungsgetriebe (PDK) „segeln“: Nimmt der Fahrer im Gefälle oder bei Bergabfahrt den Fuß vom Gas, wird ausgekuppelt – das Auto rollt im Leerlauf. Der Trick kann auf der Landstraße bis zu einem Liter Verbrauch pro 100 Kilometer sparen. Ein neuer Begriff wurde dazu mit der „Anhalte-Wunsch-Erkennung“ geschaffen: Die Start-Stopp-Automatik setzt den Motor bereits beim Ausrollen vor Ampeln still.

Keine Frage, dass der Macan serienmäßig über Allradantrieb verfügt: Beginnen die hinteren Räder durchzudrehen, werden die vorderen über eine elektronisch gesteuerte Lamellenkupplung „angehängt“. Über eine ähnliche „Hang on“-Lösung verfügen bereits

die vierradgetriebenen 911-Modelle.

Im Normalfall wird vor allem die Hinterachse angetrieben. Mischbereifung mit breiteren Dimensionen hinten unterstützt die heckdominante Abstimmung. „Porsche Vectoring Plus“ (PTV, optional) sorgt dafür, dass die Antriebskraft vor allem an das höher belastete kurvenäußere Rad gelangt. Durchdrehen des inneren Rades wird verhindert, das Auto zusätzlich in die Kurve gelenkt. Im Extremfall, wenn die Hinterräder z. B. auf Eis stehen, können aber bis zu 100 Prozent nach vorn geleitet werden.

Das „Porsche Traction Management“ (PTM) ermöglicht respektable Talente auch im Gelände. Mit der erstmals bei einem SUV dieser Klasse optional angebotenen Luftfederung lässt sich die Bodenfreiheit auf 23 Zentimeter erhöhen. Feldwege mit tiefen Furchen verlieren ihren Schrecken. Für steilste Abfahrten im Gelände steht die „Porsche Hill Control“ (PHC) mit automatischer Bergab-Bremse zur Verfügung.

SUV-Käufer schätzen, so Porsche, „die Kombination aus hervorragender Rundumsicht, das hervorragende Sicherheitsgefühl, einen praktischen und flexibel zu nutzenden Innenraum sowie die erhöhte Bodenfreiheit, um auch auf schlechteren Straßen sicher unterwegs sein zu können“. Der Macan toppt das Ganze mit der Leistung eines Sportwagens. Und mit seinem Fahrgefühl: Mit „Sport“- und „Sport Plus“-Taste, letztere im optionalen Sport-Chrono-Paket, lassen sich Gaspedal-Reaktion, Getriebe-Schaltpunkte, aber auch (Luft-)Federn, Dämpfer und Allrad-Charakteristik eigenen Wünschen anpassen. In der sportlichsten Stufe und bei deaktiviertem „Porsche Stability Management“ (PSM, üblicherweise ESP genannt) ermöglicht der Macan spektakulären Drift. Sport Plus enthält sogar „Launch Control“: Der Fahrer gibt Vollgas und hält das Auto mit der Bremse fest. Lässt er das Pedal los, absolviert das Auto einen „Rennstart“ – mit gewaltigem Getöse, gewaltigem Verbrauch und gewaltigem Verschleiß. Und 0,2 Sekunden schnellerem Standard-Spurt aus dem Stand auf Tempo 100.

Die wenigsten Käufer werden ihren im Minimum 57 930 Euro teuren Macan in dieser Art traktieren – auch nicht in schwerem Gelände. Sondern sich „an Performance, Effizienz und Emotionen“ erfreuen, wie der Pressetext lobt – und die der neue Macan zweifellos bietet. Porsche verbindet mit ihm dann auch große Erwartungen. Gebaut wie der Cayenne in Leipzig soll er die Gesamtproduktion um ein stolzes Drittel steigern – auf dann bald 200 000 Autos im Jahr. Die Rechnung könnte aufgehen. (ampnet/fer)

Daten Porsche Macan S

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

Motor: V6-Motor, Direkteinspritzung, zwei Turbolader, 2997 ccm
Leistung: 250 kW / 340 PS bei 5500 - 6500 U/min
Maximales Drehmoment: 460 Nm von 1400 - 5000 U/min
Durchschnittsverbrauch (EU-Norm): 8,7 Liter Super plus
CO2: 204 g/km
Leergewicht / Zuladung: 1865 / 685 kg
Beschleunigung 0 - 100 km/h: 5,4 Sekunden
Höchstgeschwindigkeit: 254 km/h
Luftwiderstandsbeiwert: 0,36
Reifen: vorn 235/60 R 18, hinten 255/55 R 18
Kofferraumvolumen: 500 - 1500 Liter
Basispreis: 57 930 Euro

Bilder zum Artikel

Porsche Macan Turbo.

Porsche Macan Turbo.

Porsche Macan Turbo.

Porsche Macan Turbo.

Porsche Macan Turbo.

Porsche Macan Turbo.

Porsche Macan Turbo.

Porsche Macan Turbo.

Porsche Macan Turbo.

Porsche Macan S.

Porsche Macan S.

Porsche Macan S.

Porsche Macan S.

Porsche Macan S.

Porsche Macan S.

Porsche Macan S.

Porsche Macan S.

Porsche Macan S Diesel.

Porsche Macan S Diesel.

Porsche Macan S Diesel.

Porsche Macan S Diesel.