

Fahrbericht Porsche Macan GTS: Grinse-Garantie

Von Axel F. Busse, cen

Porsche - das assoziiert automatisch die drei Ziffern 9, 1 und 1. Weltweit ist jedoch inzwischen der große Cayenne das erfolgreichste Modell aus Zuffenhausen. Und da verwundert es nicht weiter, dass hierzulande dessen jüngerer und kleinerer Ableger der Markenkönigin den Platz im internen Erfolgsranking streitig macht. Mit dem GTS hat Porsche beim Macan nun noch einmal die Zutaten neu gemischt.

Beim kleinen Bruder des Cayenne bedeutet das Kürzel GTS zum Beispiel ein um 15 Millimeter tiefer gelegtes Fahrwerk, das serienmäßig mit dem adaptiven Dämpfersystem ausgerüstet ist (Active Suspension Management), die schaltbare Sportabgasanlage ist an Bord und auch Bi-Xenon-Hauptscheinwerfer. Gegenüber dem Macan S zeichnet ihn außerdem ein Plus von 20 PS und 40 Newtonmetern mehr Drehmoment aus. Der auf 360 Pferdestärken gepushte Macan hält so zwar respektvollen Abstand zum Turbo, aber das dynamische Potenzial ist kaum geringer. Das liegt unter anderem daran, dass „Turbo“ nur noch ein Etikett für das jeweilige Topmodell einer Baureihe ist. Auch der V6-Benziner des GTS mit drei Litern Hubraum ist aufgeladen und kann seine 500 Newtonmeter Drehmoment schon ab 1650 Umdrehungen von der Leine lassen.

Äußerlich liefern schwarze Applikationen an Scheinwerfern, Schwellern und Heckleuchten, schwarze 20-Zoll-Felgen und Auspuff-Endrohre sowie der dunkle Dachkantenspoiler die Unterscheidungsmerkmale. Auch 21-Zoll-Räder sind möglich, den Preis des Testwagens erhöhten sie um 1737 Euro. Das Sport-Design-Paket wird ergänzt durch ein individuelles Bugteil mit auffälligen Querrippen und größeren Lufteinlässen. Innen bestimmen großflächig angebrachte Alcantara-Bezüge, rote Kontrastnähte und Sicherheitsgurte sowie Sportsitze mit aufgesticktem „GTS“-Schriftzug an den Kopfstützen das Bild. Ein Alcantara-Dachhimmel schlägt mit 1309 Euro zu Buche.

Über die Antriebs-Modifikationen hinaus hat der GTS noch ein paar Leckerli zu bieten, die ihn für sportorientierte Kunden appetitlich machen sollen. Der Spurhalte-Assistent und 3-

Zonen-Klimaautomatik ergänzen die Ausstattung. Das alles kostet aktuell 73 400 Euro. Wahrhaftig kein Schnäppchen und rund 5000 Euro mehr als der in Technik und Leistung verwandte Audi SQ5 Plus. Der wird allerdings von einem Dieselmotor angetrieben. Dass Porsche von der um sich greifenden Simplifizierung im Cockpit nichts hält, ist an dem Tastensortiment der Mittelkonsole zu sehen. Wen das stört, sollte sich lieber gleich bei einer anderen Marke umsehen, denn die Innenarchitektur ist Porsche-Standard.

Ein Fahrerlebnis mit Grinse-Garantie ebenfalls. Wäre da nicht die erhöhte Sitzposition, man könnte im Macan GTS glatt vergessen, dass man in einem SUV unterwegs ist. Die Sportsitze schmiegen sich wie ein Trainingsanzug an den Körper, der Spurt in fünf Sekunden aus dem Stand auf 100 km/h würde vielen Zweisitzern zur Ehre gereichen. Mit der zuverlässig rückmeldenden Lenkung fühlen sich Fahrer oder Fahrerin nah am Straßenbelag und die Seitenneigung in schnellen Kurven ist gering. Das straff ausgelegte Dämpfersystem hält die 1,61 Meter hohe Fahre zuverlässig aufrecht. Will man das aktive Dämpfersystem mit Luftfederung und Niveauregulierung kombinieren, ist man rund 1500 Euro extra los.

Doch das ist gut investiertes Geld. Erstaunlich, wie komfortabel der Macan trotz flacher Pneu und Riesenfelgen abrollt und einfedert. Die Bodenfreiheit kann bis auf 315 Millimeter angehoben werden. Die Niveauregulierung hat noch den angenehmen Nebeneffekt, dass die Ladekante von 74 Zentimetern per Knopfdruck auf 69 cm abgesenkt werden kann. Das bis zu 1500 Liter große Gepäckfach büßt zwar durch das schräg gestellte Heckfenster an Möglichkeiten ein, jedoch bekommt man nach Umlegen der Lehnen einen ebenen, leicht ansteigenden Laderaum von 1,70 Metern Tiefe.

Wer auf Agilität und Durchzugsvermögen Wert legt, will es meist nicht nur im Kreuz, sondern auch in den Ohren spüren. Die serienmäßige Sportabgasanlage des Macan GTS trägt diesem Bedürfnis in vollem Umfang Rechnung. Das satt aus vier Endrohren strömende Klangspektrum ist beständig aufs Bassige eingestellt, zuweilen könnte man meinen, es mit einem größervolumigen Achtzylinder zu tun zu haben. Ohne dabei aufdringlich zu wirken orchestriert es das Zusammenspiel von Längs- und Querbeschleunigung mit einer angemessen herzhaften Geräuschkulisse.

Ist man zügig unterwegs, sollte man in der Lage sein, noch zügiger anzuhalten. Beim Macan GTS wird das vorn einer 6-Kolben-Festsattelbremse an der Vorderachse gewährleistet. Bissfest greift sie auf die 360 mm großen Scheiben zu und verzögerte den exakt 1960 Kg wiegenden Testwagen zuverlässig. Die Gewissheit dieses Ankers motiviert, die Heckauslegung des 4x4-Antriebs ein wenig auszutesten und ausgangs der Kurven früher aufs Gas zu steigen. Der Sport-Plus-Modus sensibilisiert das Hinterteil

zusätzlich und es beruhigt, mit welcher zarten Gegenlenkbewegungen es wieder einzufangen ist.

Weniger als neun Liter, sagt Porsche, verbraucht das Auto, wenn es auf dem Rollenprüfstand 100 Kilometer Teststrecke simuliert. Das kann man in der Praxis vielleicht hinkriegen, wenn man spaßbefreit auf der Landstraße den Zurückhaltenden mimt, und bei jeder passenden Gelegenheit die Segelfunktion an Anspruch nimmt. Wenn sich aber jemand für eine Sportwagenmarke entscheidet, wird er auch so fahren wollen. Der Testverbrauch lag mit 11,2 Litern auf dem erwarteten Niveau.

Fazit: Als GTS ist der Macan ein Menü für Tempo-Feinschmecker und eine gelungene Mixtur aus Sportlichkeit und edlem Ambiente, die fahrdynamisch den Turbo eigentlich überflüssig macht. Und vielseitig ist er überdies. Zu beklagen ist, was für so gut wie jeden Porsche-Neuwagen gilt: Viele, die gern Porschefahrer wären, müssen anderen hinterher schauen. Das Modellkürzel kann man nämlich auch so übersetzen: „Ganz teurer Schlitten“. Im Falle des Testwagens war die Zahl am Ende der Ausstattungsliste gerade so eben noch fünfstellig.

Daten Porsche Macan GTS

Länge x Breite x Höhe (in m): 4,69 x 1,93 x 1,61

Radstand (m): 2,81

Motor: 6-Zyl-Frontmotor, 2997 ccm, Biturbo, Direkteinspritzung

Leistung: 265 kW / 360 PS bei 6000 U/min

Max. Drehmoment: 500 Nm von 1650–4000 U/min

Höchstgeschwindigkeit: 256 km/h

Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 5,0 Sek.

ECE-Durchschnittsverbrauch: 8,8 Liter

Testverbrauch: 11,2 Liter

CO₂-Emissionen: 207 g/km (Euro 6)

Tankinhalt: 65 Liter

Leergewicht / Zuladung: 1895 kg / max. 655 kg

Kofferraumvolumen: 500 –1500 Liter

Luftwiderstandsbeiwert: 0,36

Grundpreis: 73.400 Euro

Testwagenpreis: 99 235 Euro

Bilder zum Artikel



Porsche Macan GTS:



Porsche Macan GTS:



Porsche Macan GTS:



Porsche Macan GTS:



Porsche Macan GTS:



Porsche Macan GTS:



Porsche Macan GTS:



Porsche Macan GTS:



Porsche Macan GTS:



Porsche Macan GTS:



Porsche Macan GTS:
