
Fahrbericht Porsche Macan T: Dunkler und dynamischer

Von Matthias Knödler, cen

Der historische Fundus der Marke Porsche ist reichhaltig, der Begriff T stand dabei ursprünglich für die Einstiegsmodelle, heute zumindest für puristische und minimalistisch angehauchte Sportlichkeit. Mit dem Macan T wird die Bezeichnung nun erstmals an einem Viertürer verwendet. Er kostet mit 69.462 Euro fast exakt 5000 Euro mehr als das Basismodell Macan, auf dem er aufbaut. Die Grundversion ist übrigens der mit Abstand erfolgreichste Macan: Rund 70 Prozent der Kunden dieser erfolgreichsten Porsche-Baureihe greifen zum Vierzylinder, in China sogar über 90 Prozent.

Das ursprünglich von Audi entwickelte 2,0-Liter-Aggregat bleibt im Macan T unverändert und ist mit einem Sieben-Gang-Doppelkupplungsgetriebe zwangsgekoppelt. Es gibt keine Handschaltung im Macan. Das maximale Drehmoment von 400 Newtonmetern liegt ab 1800 Umdrehungen in der Minute an, die Spitzenleistung von 265 PS wird ab rund 5000 U/min aufgetischt. Die Fahrleistungen können sich durchaus sehen lassen: Von 0 auf 100 km/h in 6,2 Sekunden, 232 km/h Spitze. Eine besonders willkommene Eigenschaft des Vierzylinders ist sein geringes Gewicht: Auf der Vorderachse lasten fast 60 Kilogramm weniger als beim Sechszylinder.

Und so hat das Fahrwerk leichtes Spiel mit dem Triebwerk, zumal die Abstimmung sportlicher als beim Basis-Macan ausfällt. Hauptänderungen sind der steifere Frontstabilisator und die Absenkung um 15 Millimeter bei Stahlfederung. Die optionale Luftfederung liegt einen Zentimeter tiefer und senkt sich in Sport-Plus-Modus um weitere 10 mm ab. 20-Zoll-Felgen sind Serie. Die Entwickler umreißen ihre Aufgabe so: Mehr Lenkpräzision und eine neue, heckbetonte Abstimmung.

Und sie sind sich ihrer Sache sehr sicher, denn sonst hätten die Zuffenhausener nicht zum Col de Turini eingeladen, einer der entscheidenden Etappen der Rallye Monte Carlo. Die endlosen Kurven und Kehren sind das ideale Terrain, um sportlich ambitionierte Fahrzeuge zu beurteilen. Dabei fanden wir, dass dem Macan T beim Beschleunigen aus Kehren heraus ein wenig mehr Drehmoment gut anstehen würde; eigentlich müsste sich aus dieser Maschine mehr herausholen lassen.

Es wäre übrigens schön, wenn der Fahrer ein manuelles Schaltprogramm fixieren könnte – wohlgemerkt eins, das auf Zwangshochschaltungen und „Kickdown“-Reaktionen verzichtet. Der Auspuffklang ist übrigens eher verhalten, wir raten zum Sportauspuff (1630 Euro).

Dafür ist das Fahrverhalten hervorragend. Die akribische Entwicklungsarbeit – zwei Fahrwerksentwickler waren ein halbes Jahr mit dem Projekt beschäftigt – zahlt sich aus. Aus einem leicht untersteuernden wurde ein gutmütig übersteuerndes Fahrzeug. Das Ausbrechen des Hecks ist leicht berechenbar, man kann spielerisch mit ihm umgehen, der Grenzbereich ist großzügig definiert.

Für enge, kurvige Straßen erscheint uns das Stahlfahrwerk geeigneter als die Luftfederung, idealerweise in Verbindung mit der automatischen Momentenverteilung mit elektronischer Differentialsperre (PTV Plus). Bei schnellen Kurven auf der Landstraße kommen die Winterreifen übrigens an ihre Grenzen. Die gute Beherrschbarkeit und der Fahrspaßgewinn des leicht übersteuernden Fahrwerks wirft die Frage auf: Warum nicht für alle Macan?

Der Sonderstatus des Macan T wird auch stilistisch dokumentiert: Dunkel lackierte

Blenden und Spoilerwerk dürften ohnehin dem Geschmack des durchschnittlichen Macan-Kunden entsprechen, gleiches gilt für die dunklen 20-Zoll-Räder. Die Nadelstreifen in der mittleren Einlage der hervorragenden Sportsitze sind hingegen eine historische Reminiszenz, die auch Feingeister würdigen können. Die 5000 Euro Preisauflage gegenüber der Basis, soviel steht fest, sind gut investiert. (Matthias Knödler, cen)

Daten Porsche Macan T

Länge x Breite x Höhe (m): 4,73 x 1,93 x 1,61

Radstand (m): 2,81

Antrieb: R4-Benziner, 1984 ccm, Allradantrieb, 7-Gang-Doppelkupplungs-Automatik

Gesamtleistung/Leistung: 195 kW / 265 PS bei 5000–6500 U/min

Max. Drehmoment: 400 Nm bei 1800-4500 U/min

Höchstgeschwindigkeit: 232 km/h

Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 6,2 Sek.

WLTP-Durchschnittsverbrauch: 10,1–10,7 Liter

Effizienzklasse: D

CO₂-Emissionen: 221–242 g/km

Leergewicht (DIN)/ Zuladung: min. 1865 kg / max. 645 kg

Kofferraumvolumen: 458–1503 Liter

Max. Anhängelast: 2000 kg

Basispreis: 69.462 Euro

Bilder zum Artikel



Porsche Macan T.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Porsche



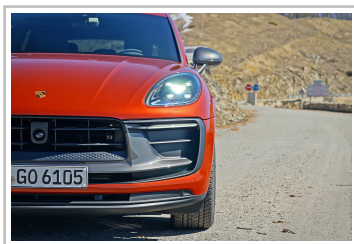
Porsche Macan T.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Matthias Knödler



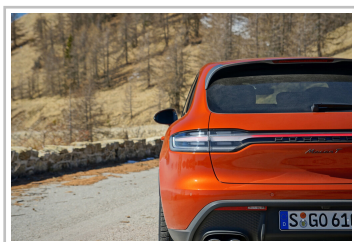
Porsche Macan T.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Matthias Knödler



Porsche Macan T.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Matthias Knödler



Porsche Macan T.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Matthias Knödler



Porsche Macan T.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Matthias Knödler



Porsche Macan T.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Matthias Knödler



Porsche Macan T.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Matthias Knödler



Porsche Macan T.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Matthias Knödler



Porsche Macan T.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Matthias Knödler



Autor Matthias Knödler im Porsche Macan T.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Porsche



Autor Matthais Knödler am Porsche Macan T.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Porsche
