
Porsche Macan: Der Bestseller fährt ins Elektrozeitalter

Von Matthias Knödler

Er ist das wohl wichtigste Auto für Porsche im kommenden Jahr: Der elektrische Macan. Aktuell ist der von sparsamen Verbrennern angetriebene Macan das meistverkaufte Auto der Marke überhaupt. Obwohl er noch immer in der ersten Generation vom Band läuft, konnten die Verkäufe 2023 abermals um 15 Prozent gesteigert werden. Überall dort, wo die Politik die Elektrifizierung erzwingen will – also vor allem in der EU – soll das E-Modell die bisherigen Kunden überzeugen und neue hinzugewinnen.

Wir konnten uns das neue Auto bereits im Detail anschauen und mitfahren. Und dabei wurde deutlich: Der elektrische Macan bietet so viel Porsche, wie es bei dem Antriebskonzept in dieser Klasse überhaupt möglich ist. „Zeitloses Design, agiles Einlenken, ein High-Performance-Chassis“, umreißt Baureihenleiter Jörg Kerner die Kernpunkte, die den Fünftürer definieren. Das sportlichste Modell im Segment will der E-Macan sein, noch sportlicher als sein Schwestermodell Audi Q6. Auch Robustheit gehört dazu, schließlich handelt es sich um ein offroad-taugliches SUV.

Der neue Macan ist das zweite Elektroauto von Porsche nach dem Taycan, er verfügt über ein neues Hochvolt-System, das sehr schnell laden kann. Die Eckmodelle, also das Einstiegs- und das Spitzenmodell, machen den Anfang, anschließend werden weitere Varianten nachgeschoben.

Über 500 Kilometer Reichweite soll der elektrische Macan im optimistischen WLTP-Zyklus erreichen, dank Hochvolt-Ladesystem dauert es im Idealfall vier Minuten, bis die nächsten 100 Kilometer in den Akkus stecken. Porsche will auch die Ladegeschwindigkeit bei niedrigen Temperaturen und bei hohem Batterie-Ladezustand deutlich verbessert haben.

Die Spitzenversion, die traditionell auf die Bezeichnung Turbo hört, erzeugt bis zu 450 kW (612 PS) und 1000 Newtonmeter Drehmoment und kann mit bis zu 240 kW rekuperieren. Es gibt Normal-, Sport-, Sport-Plus- und Offroad-Fahrmodi.

Das Fahrwerk mit Vierlenker-Achse vorn und Fünflenker-Achse hinten ist auf hohe Querdynamik optimiert. Die Radgrößen liegen zwischen 20 und 22 Zoll, das von uns begutachtete Fahrzeug stand auf 255/45-Reifen vorn und 295/45-Reifen hinten, aufgezogen auf 21-Zoll-Felgen. Die ausgeglichene Gewichtsverteilung – 52 Prozent vorn und 48 Prozent hinten – ist dem Verbrenner-Macan leicht überlegen, die Hinterachslenkung sorgt mit bis zu fünf Grad Einschlag für einen kleinen Wendekreis und wechselt ab 80 km/h auf gleichsinniges Mitlenken.

Exklusiv für den Macan gibt es eine Hinterachs-Quersperre, die Zweiventil-Dämpferkontrolle entspricht dem Cayenne, eine Wankstabilisierung gibt es allerdings nicht. Das Luftfahrwerk fährt im Sport-Modus 30 Millimeter herunter, im Offroad-Modus 40 mm hoch.

Von außen orientiert sich der Macan am Design der Verbrenner-Variante, einem zeitlosen Wurf des heutigen Lamborghini-Chefdesigners Mitja Borkert, und ist vielleicht etwas coupéhafter ausgefallen.

Im Innenraum tut sich allerdings viel, die Elektronik-Architektur erlaubt ein volldigitales Cockpit mit zahlreichen neuartigen Funktionen. So verfügt der elektrische Macan als Extra erstmals in einem Porsche über ein Head-up-Display mit augmentierter Realität. Die Anzeigen in der Instrumentierung sind frei konfigurierbar, die Kartendarstellung von Apple Carplay und Android Auto wird perfekt ins Display übertragen. Das „Matrixmikrofon“ erkennt, von wo aus gesprochen wird, die Spracherkennung ist schneller und besser geworden.

Für die Lichtkommunikation sorgen 56 LEDs, die zum Beispiel die Fahrmodi illustrieren, bei herannahendem Verkehr ein Warnlicht in die Türen legen, beim Laden einen grünen

Streifen durchs Cockpit laufen lassen und bei der Verwendung der Dragster-Funktion „Launch Control“ aufgereggt pulsieren. Schnelligkeit ist alles: Die Online-Routenberechnung inklusive der nötigen Ladestopps erscheint in nur wenigen Sekunden.

Zeit, vom Beifahrersitz aus ein paar Fahreindrücke zu sammeln. Wir sitzen tief und sportlich, in der Mitte die ansteigende Mittelkonsole. Der Klang soll authentisch den Elektromotor widerspiegeln, er ist auch außen zu hören. Das Fahrzeug, ein Turbo, tritt stürmisch an, wird über 250 km/h Höchstgeschwindigkeit schaffen. Die Auslegung ist heckbetont (und es könnte auch noch für manche Märkte eine rein heckgetriebene Variante nachkommen). Wir rollen auch durch leichtes Gelände, immerhin 30 Zentimeter Wattiefe sind möglich, der Macan kommt gut mit dem losen Untergrund klar. Demnächst wird das Auto ungetarnt gezeigt, in ein paar Monaten dürfen wir selbst ans Steuer.

Porsches Elektrostrategie ist ambitioniert, auf den Macan folgen der elektrische 718, dann ein elektrischer Cayenne und schließlich noch ein Elektro-SUV, das noch höher als der Cayenne angesiedelt ist. Es bleibt abzuwarten, wie der Markt darauf. Porsche baut beide Macan-Baureihen auf der gleichen Produktionslinie – und will damit ein Maximum an Flexibilität behalten. (aum)

Bilder zum Artikel



Porsche Macan.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Porsche
