Porsche Macan E: Bestseller unter Strom

Von Wolfgang Schäffer

Angeboten wird der Vollelektriker in zwei Leistungsstufen und immer mit Allradantrieb. Dabei hat schon der Macan 4 mit seinen 285 kW (387 PS) und einer Overboost-Leistung mit Launch Control von 300 kW (408 PS) eine Performance, die es in sich hat. Das maximale Drehmoment von 650 Newtonmetern sorgt für eine Beschleunigung von 5,2 Sekunden aus dem Stand auf Tempo 100. In der Spitze sind 220 Kilometer pro Stunde mit den beiden permanenterregten Synchronmaschinen an den beiden Achsen machbar. Doch Beschleunigungswerte und Höchstgeschwindigkeit sind nur eine Seite der Medaille.

Wirklich klasse ist zudem die enorm breite Spreizung des Fahrwerks zwischen Komfort und Sportlichkeit. Das gilt vor allem dann, wenn eine Luftfederung mit der elektronischer Dämpferregelung Porsche Active Suspension Management (PASM) mit Zweiventil-Technik verbaut ist. Die ist allerdings erst im Turbo serienmäßig, ebenso wie die elektronisch geregelte Quersperre an der Hinterachse, das sogenannte Porsche Torque Vectoring Plus.

So passiert der Macan souverän selbst schlechteste Fahrbahnabschnitte, ohne dass die Insassen durchgeschüttelt werden. Lediglich ganz kurze Stöße machen sich bemerkbar. Auf der rasanten Fahrt über die engen Bergstraßen in Richtung Grasse und zurück zum Meer aber unterstreicht schon der Macan 4, dass die Entwickler einen tollen Job gemacht haben. Das Handling des SUV ist bestens. Dazu trägt die sehr direkt reagierende Lenkung ebenso bei wie die in diesem Fall montierten 22-Zoll-Räder.

Getoppt wird das alles noch vom Macan Turbo. 430 kW (584 PS) und eine Overboost-Leistung von 470 kW (639 PS) bei einem maximalen Drehmoment von 1130 Newtonmetern wirft das Modell in die Waagschale. Damit gelingt der Sprint von 0 auf Tempo 100 in 3,3 Sekunden. Die Höchstgeschwindigkeit gibt Porsche mit 260 Kilometern pro Stunde an. Während wir den Antritt auch ohne Stoppuhr ansatzweise bestätigen können, waren mehr als Tempo 120 auf französischen Straßen nicht möglich. Dafür aber sind die ungezählten Serpentinen auf den engen Straßen in den Hügeln oberhalb von Antibes ein ideales Terrain, um dem Turbo die Sporen zu geben. Zum Glück gab es dabei viele Abschnitte mit wenig Verkehr.

Kaum zu fassen, mit welcher Präzision der Macan selbst bei wirklich flottem Tempo um die Ecken fegt, sich dabei nicht einen Deut von der vorgegebenen Linie verabschiedet. Im Unterschied zum Macan 4 ist der Turbo ein wenig hecklastiger ausgelegt. Die Antriebskraft wir je nach Bedarf um bis zu 100 Prozent auf eine der beiden Achsen des Allradantriebs geleitet. Dazu steht auf Wunsch erstmals im Macan eine Hinterachslenkung mit einem maximalen Einschlagswinkel von fünf Grad zur Verfügung. Wir konnten erfahren, wie sich das in den schnell gefahrenen Kurven mit einem deutlichen Plus an Fahrstabilität und damit mehr Performance bemerkbar macht. Die Abstimmung des Fahrwerks ist zudem beim Turbo eine Spur härter, bietet aber immer noch einen hohen Komfortanteil. Antritt und Durchzug sind – wie aufgrund der Leistungsdaten nicht anders zu erwarten - nochmals spürbar knackiger als beim Macan 4.

Beide Version stehen auf der gemeinsam mit Audi entwickelten Premium Platform Electric (PPE). Eine Lithium-Ionen-Batterie mit einer Kapazität von netto 95 kWh (100 kWh brutto) liegt im Unterboden. Der Schwerpunkt des E-Macan liegt damit um 140 Millimeter tiefer als beim Verbrenner. Dank 800-Volt-Technik ist eine maximale Ladeleistung von 270 kW möglich. An einer entsprechenden Schnellladesäule dauert es laut Porsche dann 21 Minuten, um den Akku von zehn auf 80 Prozent mit neuer Energie zu versorgen. Vier Minuten soll es dauern, um Strom für 100 Kilometern in die Batterie zu leiten. Wenn die Ladesäule nur mit 400-Volt-Technik arbeitet, beschleunigt das so genannte Bank-Laden den Vorgang. Dabei wird der Akku in zwei Teil-Batterien mit halber Nennspannung aufgeteilt, die parallel geschaltet mit je 400 Volt geladen werden.

Der On-Board-Lader hat lediglich eine Leistung von elf kW. Das bedeutet Ladezeiten von

neun bis zehn Stunden an der heimischen Wallbox. Wie bei Porsche üblich gibt es zwei Ladebuchsen. Hinten links kann sowohl mit Wechsel- als auch Gleichstrom, hinten rechts ausschließlich mit Gleichstrom geladen werden. Das Navigationssystem übernimmt bei der Routenberechnung mit dem Charging Planner hinsichtlich der Ladepunkte unter anderem sowohl Fahrstil als auch Streckenprofil. Die Leistung der Ladesäulen wird ebenso einbezogen und die Vorkonditionierung der Batterie entsprechend vorgenommen.

Über die Rekuperation beim Bremsen sollen bis zu 240 kW zurückgewonnen werden. Ist die Schub-Rekuperation aktiviert, wird ähnlich einer Motorbremse moderat verzögert. Porsche aber setzt eher aufs Segeln. Geht der Fuß vom Beschleunigungspedal ohne zu bremsen, wird der Antrieb komplett abgeschaltet. So gleitet der Wagen ohne weiteren Stromverbrauch möglichst weit.

Und damit sind wir auch bei den von uns erfahrenen Verbrauchwerten. Beim Macan 4 haben wir 21,4 kWh, beim Turbo 24,7 kWh nach den ambitionierten Ausfahren auf den Bergstrecken auf dem Bordcomputer abgelesen. Der aerodynamische Feinschliff mit variablen Kühlluftklappen, geschlossenem Unterboden und einem adaptiven Heckspoiler mit einem cW-Wert von 0,25 wirkt sich dabei positiv aus.

Optisch unterscheidet sich der Stromer erst auf den zweiten Blick von der Verbrennerversion. Silhouette und Abmessungen, 4,78 Meter lang und samt Außenspiegeln 2,10 Meter breit - sind ziemlich identisch. Allerdings rückt der Neuling etwas mehr als zwei Zentimeter näher an die Straße, kommt so auf eine Höhe von 1,62 Meter. Macan 4 und Turbo sind auf Anhieb an den unterschiedlichen gestalteten Bug- und Heckteilen zu erkennen. Beide haben rahmenlose Türen. Im Innenraum verbaut Porsche beim Macan ein Bedien- und Infotainmentsystem, das weitestgehend dem des aktuellen Cayenne und auch neuen Panamera entspricht. Dementsprechend liegt ein 12,6 Zoll großes, volldigitales Curved Display direkt in der Blickachse des Fahrers. Über die Lenkradbedienung lässt sich die Darstellung des Kombiinstruments sowie des erstmals verfügbaren, optionalen AR Head-Up Displays individualisieren. Das Bild erscheint in einer Entfernung von zehn Metern und entspricht der Größe eines 87-Zoll-Displays.

Der zentrale Bildschirm ist ein 10,9 Zoll großes Touchdisplay. Im neuen Porsche App Center können Passagiere direkt auf Apps von Drittanbietern zugreifen und diese installieren. Auf Wunsch bietet Porsche ein ebenfalls 10,9 Zoll großes Beifahrer-Display an, über das Navigation und Infotainment bedient oder Streamingdienste genutzt werden. Mittels Folientechnik ist dieses Display vom Fahrersitz aus nicht einsehbar. Die Sprachbedienung funktioniert ebenso einwandfrei wie die Smartphone-Integration von Apple CarPlay oder Android Auto. Das Handy lässt sich blitzschnell verbinden – allerdings nur im Stand. Hier greifen die EU-Vorgaben.

Das gilt ebenfalls für die Warnhinweise bei Tempoüberschreitung, Spurwechsel ohne Blinker setzen oder wenn der Mensch am Multifunktionslenkrad aus Sicht der Innenraumüberwachung nicht aufmerksam genug nach vorn auf die Straße blickt. Die Alarmsignale lassen sich zwar ausschalten, sind aber nach jedem Neustart wieder aktiv. Immerhin überstrapziert Porsche den Trend zur Digitalisierung nicht. So gibt es weiterhin einen manuell zu bedienenden Lautstärkeregler fürs Infotainmentsystem und eine Schalterleiste für die Klimaautomatik.

Über Platzmangel mussten sich Macan-Insassen schon bislang nicht beklagen. Das Raumangebot ist bei der E-Version noch besser geworden. Ob vorne oder im Fond – Bein-, Kopf- und Ellenbogenfreiheit sind bestens. Dazu kommt ein Gepäckraum mit einem Fassungsvermögen von 540 Litern beim Macan 4 (480 Liter beim Turbo), das sich auf bis zu 1348 Liter (1288 Liter) erweitern lässt, wenn die hinteren Lehnen vorgeklappt werden. Dazu gibt es unter der vorderen Haube ein großes Staufach. Der Frunk fasst 84 Liter und öffnet via Wischgeste über einen Sensor, der unterhalb des Porsche-Wappens verbaut ist. Wer den Macan E als Zugmaschine nutzen möchte, kann bis zu zwei Tonnen anhängen.

Fest steht nach den ersten Kilometern: Der Macan E lässt nichts, aber auch gar nichts vermissen. Und er kann sogar vieles noch ein wenig besser als die Verbrennervarianten der Baureihe. Die werden übrigens in Europa seit geraumer Zeit schon nicht mehr angeboten. Es wäre zu aufwendig gewesen, die neuen EU-Vorschriften für die

Cybersicherheit umzusetzen, erklärt Jörg Kerner. Der Baureihenleiter des Macan kann auf eine überaus erfolgreiche Vergangenheit zurückblicken. Das 2014 eingeführte Mittelklasse-SUV ist mit seither weltweit etwa 850.000 verkauften Einheiten Porsches Bestseller. Und das soll er bleiben.

Mit einer Vielzahl von Assistenzsystemen, 13 Serien- und 59 Sonderfarben, acht Raddesigns und acht unterschiedlichen Innenraumfarben rundet Porsche das attraktive Angebot des Macan E ab. Eine Attraktivität, die ihren Preis hat. Bei 84.100 Euro startet der Macan E, der Turbo steht ab 114.600 Euro in der Preisliste. (aum/ws)

Bilder zum Artikel

Porsche Macan Turbo.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Porsche

Porsche Macan Turbo.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Porsche

Porsche Macan Turbo.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Porsche

Porsche Macan Turbo.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Porsche

Porsche Macan Turbo.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Porsche

Porsche Macan Turbo.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Porsche

Porsche Macan Turbo.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Porsche

Porsche Macan Turbo.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Porsche

Porsche Macan Turbo.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Porsche

Head-up-Display mit Augmented Reality im Porsche Macan Turbo.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Porsche

Porsche Macan Turbo.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Porsche

Porsche Macan Turbo.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Porsche

Porsche Macan Turbo.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Porsche

Porsche Macan Turbo.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Porsche

Porsche Macan 4.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Porsche

Porsche Macan 4.

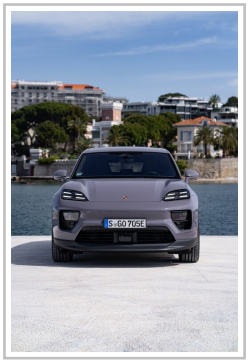
Foto: Autoren-Union Mobilität/Porsche

Porsche Macan 4.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Porsche

Porsche Macan 4.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Porsche



Porsche Macan 4.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Porsche

Porsche Macan 4.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Porsche

Porsche Macan 4.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Porsche

Porsche Macan 4.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Porsche

Porsche Macan 4.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Porsche

Porsche Macan 4.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Porsche

Porsche Macan 4.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Porsche

Porsche Macan 4.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Porsche

Porsche Macan 4.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Porsche

Porsche Macan 4.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Porsche

Porsche Macan 4.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Porsche

Porsche Macan 4.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Porsche

Autor Wolfgang Schäffer im Porsche Macan Turbo.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Porsche