
Entwicklungsfahrt Porsche Macan: Sportliches Aufbauprogramm

Von Frank Wald, cen

Porsche kann Elektromobilität. Das haben die Zuffenhausener mit der 800-Volt-Sportlimousine Taycan und deren Turismo-Ableger eindrucksvoll bewiesen. Der echte Serien-Härtetest jedoch wird die Elektrifizierung ihres globalen Bestsellers Macan. Bis das erste vollelektrische Porsche-SUV vorfährt, wurde die bereits seit 2014 angebotene Baureihe nach einem ersten Facelift 2017 nun noch einmal nachgeschärft. Bevor sie im Sommer erscheint, durften wir im Rahmen einer Entwicklungsfahrt schon mal unters Blech blicken.

Der erste E-Macan ist für die erste Jahreshälfte 2023 avisiert, wie Porsches Entwicklungsvorstand Michael Steiner jüngst bestätigte. Dennoch wird es die Baureihe – nicht zuletzt für die ökologisch weniger sensibilisierte Kundschaft aus Russland oder dem Nahen Osten – weiterhin auch mit Verbrenner-Motoren geben. „Wir lassen unseren Kunden die Wahl“, sagt Steiner, wohl wissend, dass das Geld und Volumen immer noch die konventionellen Modellen bringen. Auch deshalb schicken die Schwaben die aktuelle Generation nun noch einmal in den Krafraum.

Von außen ist von der erneuten Überarbeitung, wie so oft, wenig zu sehen. Ein neues Bugteil sorgt für größere Breitenwirkung und die ebenfalls modifizierte Heckpartie mit schwarzem Diffusor hebt ihn sichtbar von seinem Vorgänger ab. Das Interieur hatte Porsche bei einer ersten Vorab-Fahrt zwar noch getarnt. Doch verraten dürfen wir, dass das Cockpit künftig eine neue Mittelkonsole mit cleaner Glasoptik und berührungsempfindlicher Oberfläche besitzt und nur noch mit wenigen haptischen Bedienelementen auskommt, wohingegen Porsches Infotainmentsystem (PCM) nach wie vor über einen 10,9 Zoll großen Touchscreen gesteuert wird. Dazu gesellen sich neue Materialien, ein verkürzter Gangwählhebel, eine serienmäßige Analoguhr, Multifunktions- und GT-Sportlenkräder aus dem Elfer sowie neue Ausstattungspakete.

GTS ersetzt Turbo

Die entscheidenden Änderungen fanden jedoch, wie immer bei einem Porsche-Facelift unter der Motorhaube statt, mit denen alle drei Macan-Modellvarianten ab Sommer deutlich stärker und dynamischer unterwegs sind. Beinahe den nachhaltigsten Eindruck hinterließ bei unseren getarnten Ausfahrten im schwäbischen Remstal-Kreis das Einstiegsmodell, dessen komplett neu entwickelter 2-Liter-Vierzylinder-Turbobenziner nun 265 PS (195 kW) mobilisiert, 20 PS mehr als der Vorgänger. Zusammen mit dem ebenso nochmal um 30 auf 400 Nm gesteigerten Drehmoment zeigt das kompakte Sport-SUV eine beeindruckende Agilität. Vor allem bei der schnellen Kurvenhatz weiß der „Basis-Benziner“ mit seiner fein dosierten Lenkung die Leichtigkeit an der Vorderachse zu nutzen, um seinen beiden weitaus potenteren Sechszylinder-Brüdern auf die Pelle zu rücken. Erst auf der Geraden muss er dann Macan S und GTS ziehen lassen.

Denn auch die beiden allradgetriebenen 2,9-Liter-V6-Modellvarianten haben eine Kraftkur genossen und schieben sich damit jeweils eine Stufe nach oben. Im Macan S kletterte die Leistung um 26 auf 380 PS (280 kW) und das Drehmoment um 40 auf 520 Newtonmeter, womit er die Stellung des jetzigen GTS einnimmt. Der wiederum macht in seiner neuen Version gleich einen Leistungssprung um 60 auf 440 PS (324 kW), womit er an die Stelle des Macan Turbo rückt, der ersatzlos gestrichen wird.

Damit kommt dem künftigen GTS die Rolle des sportlichen Aushängeschildes der Modellreihe zu – die er mit Stil und Eleganz sowie einigen technischen Trimm dankbar

annimmt. So gehören eine Sport-Luftfederung inklusive elektronischer Dämpferregelung PASM (Porsche Active Suspension Management) und eine um zehn Millimeter tiefer gelegte Karosserie zum Aufbauprogramm. Die erhöhte Steifigkeit der Luftfedern und neu abgestimmte Dämpfer sorgen hier für eine spürbar bessere Fahrdynamik und Kontrolle des Wagens, wobei die angepasste PASM-Regelung ein breite Spreizung zwischen Komfort und Performance zulässt.

Noch einen Tick mehr Turbo gibt das optionale GTS-Sport-Paket, zu dem neben exklusiven Exterieur- und Interieur-Details eine Performance-orientierte Ausstattung mit entsprechenden Reifen, dem Porsche Torque Vectoring Plus (PTV Plus), Sport Chrono-Paket und 18-Wege-Sportsitze gehören. (ampnet/fw)

Bilder zum Artikel



Entwicklungsfahrten mit dem neuen Porsche Macan.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Entwicklungsfahrten mit dem neuen Porsche Macan.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Entwicklungsfahrten mit dem neuen Porsche Macan.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Entwicklungsfahrten mit dem neuen Porsche Macan.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Entwicklungsfahrten mit dem neuen Porsche Macan.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Entwicklungsfahrten mit dem neuen Porsche Macan.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Entwicklungsfahrten mit dem neuen Porsche Macan.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Entwicklungsfahrten mit dem neuen Porsche Macan.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche Macan.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Entwicklungsfahrten mit dem neuen Porsche Macan.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Entwicklungsfahrten mit dem neuen Porsche Macan.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche-Entwicklungsvorstand Michael Steiner vor Prototypen des neuen E-Macan.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche
