
Vorstellung Porsche Macan: Der letzte mit klassischem Antrieb?

Von Jens Meiners, cen

Kaum zu glauben, dass er schon vor acht Jahren vorgestellt wurde: Der Macan hat sich für Porsche zu einem der wichtigsten Stützpfeiler des Modellprogramms entwickelt. Anfangs gab es ihn mit Porsche-eigenen Aggregaten und lange Zeit auch mit sehr effizienten Dieselmotoren, dann wechselte Porsche auch beim Ottomotor zu Kooperationsmotoren mit Audi. 2016 kam die erste Modellpflege, jetzt ist der Macan zum zweiten Mal geliftet worden.

Dabei wurde das Motorenprogramm gestrafft: Der grundlegend überarbeitete 2,0-Liter-Vierzylinder leistet jetzt 265 PS (195 kW); die S-Variante bekommt den 385 PS (280 kW) starken 2,9-Liter-V6 des früheren GTS, während der GTS mit der Ausbaustufe 440 PS (324 kW) PS exakt auf das Leistungsniveau des nunmehr gestrichenen Spitzenmodells Macan Turbo gelangt. Die Kennlinien der Sechszylinder sind aggressiver ausgelegt, und es soll auch beim Spitzenmodell GTS bleiben: Das Ausbaupotential dieses Motors ist ausgereizt.

Mehr Leistung hat er auch nicht nötig, denn der Macan GTS bietet herausragende Fahrleistungen: Der Sprint von 0 auf 100 km/h dauert nur 4,3 Sekunden, die Spitze liegt bei stolzen 272 km/h. Das Ganze korrespondiert mit hervorragenden querdynamischen Eigenschaften, besonders wenn das neue GTS-Sportpaket bestellt wurde, das allerdings happige 10.591 Euro extra kostet. Es verfügt unter anderem über steifere Stabilisatoren und speziell abgestimmte Sportreifen sowie ein System zur aggressiveren Verteilung der Antriebsmomente. Dazu passt der sportliche, aber nicht übertrieben laute Auspuffklang.

Deutlich weniger ambitioniert, aber ebenfalls mit überdurchschnittlichen Fahrleistungen geht der Macan S (259 km/h, 0-100 km/h in 4,6 Sekunden) zur Sache. Im normalen Modus wirkt er nicht sonderlich temperamentvoll, erst im per Tastendruck anzusteuern Sport-Modus geht es richtig zur Sache. Und auch die Einstiegsmotorisierung (232 km/h, 6,2 Sekunden) wirkt nur im Sport-Modus richtig lebendig. Hier fehlt es auch am Auspuffklang, es soll allerdings schon in Kürze eine aufwendig entwickelte Sportabgas-Anlage verfügbar sein, die das Klangbild des aus dem Konzernregal kommenden Zwei-Liter-Aggregats deutlich nachschärft.

Alle drei Motorisierungen übertragen die Kraft über ein schnell schaltendes, rundum überzeugendes Sieben-Gang-Doppelkupplungs-Getriebe auf alle vier Räder. Einen achten Gang haben wir zu keinem Zeitpunkt vermisst.

Vermisst haben wir hingegen die bislang vorhandene manuelle Schaltgasse, deren Nachteil allerdings in der verkehrten Schaltrichtung bestand. Doch anstatt hier – wie beim Cayenne – zu korrigieren, hat Porsche die manuelle Gasse kurzerhand gestrichen. Jetzt kann nur noch mit den Lenkradpaddeln manuell eingegriffen werden, doch das manuelle Programm lässt sich nicht dauerhaft fixieren und so wird die Wunschübersetzung vom Algorithmus grundsätzlich nach kurzer Zeit wieder kassiert. Warum die manuelle Gasse entfallen ist? So mancher Kunde hätte sie versehentlich angesteuert und sei dadurch in Verwirrung gestürzt worden, berichtet ein Entwickler.

Und weil dem Porsche-Kunden offenbar nicht mehr zu trauen ist, gibt es jetzt auch eine obligatorische Zwangshochschaltung – selbst im manuellen Kurzzeit-Modus. Gleichzeitig wird auch in diesem Modus bei voll durchgetretenem Gaspedal heruntergeschaltet – eine Bevormundung, die bei sportlich ambitionierten Fahrern auf keine Gegenliebe stoßen wird. Wir interpretieren sie als Vorgriff auf kommende Elektro-Modelle, bei denen der

Fahrer noch weniger zu sagen haben wird.

Übrigens bot nur das von uns gefahrene GTS-Modell einen sportlichen Modus für die Stabilitätskontrolle. Einstiegsmodell und S-Variante bieten lediglich die Optionen „An“ und „Aus“.

Das Cockpit wirkt moderner als bisher, wobei weiterhin ein überflüssiges Anzeigeinstrument auf der Cockpit-Oberseite thront. Dort sitzt ein überaus selten genutzter Chronograph oder ein sich träge drehender Kompass. Das Lenkrad wurde vom aktuellen 911 und Panamera übernommen, einige Premium-Extras sind hingegen auch für Geld und gute Worte nicht zu bekommen – etwa ein Head-Up-Display, eine Sitzlüftung oder ein rahmenloser Innenspiegel.

Die gelungene, vom heutigen Lamborghini-Chefdesigner Mitja Borkert gezeichnete Außenhaut wurde nur geringfügig geändert. Das Bugteil wirkt jetzt breiter, was die Aerodynamiker vor Herausforderungen stellte. Immerhin: Der Luftwiderstandsbeiwert von 0,35 ist unverändert geblieben. Raumangebot und Komfort genügen nach wie vor auch gehobenen Ansprüchen.

Porsche glaubt an eine elektrische Zukunft, das rein batteriegetriebene Nachfolgemodell soll Ende 2023 auf den Markt kommen. Für den jetzt optimierten Verbrenner erwarten Insider eine Bauzeit bis 2024, ein weiteres Facelift soll es nicht mehr geben. Angesichts seiner überzeugenden Eigenschaften würde es uns nicht wundern, wenn der klassische Macan sogar noch deutlich länger als geplant vom Band laufen wird. Die Preise beginnen bei 62.917 Euro für den Vierzylinder. (aum/Jens Meiners)

Daten Porsche Macan GTS

Länge x Breite x Höhe (m): 4,73 x 1,93 x 1,60
Radstand (m): 2,81 Antrieb: V6-Benziner, 2894 ccm, Allradantrieb, 7-Gang-Dopp
Gesamtleistung/Leistung: 324 kW / 440 PS bei 5700-6600 U/min
Max. Drehmoment: 550 Nm bei 1900-5600 U/min
Höchstgeschwindigkeit: 272 km/h Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 4,3 Sek.
WLTP-Durchschnittsverbrauch: 11,3 Liter
Effizienzklasse: E CO₂-Emissionen: 255 g/km
Leergewicht (DIN)/ Zuladung: min. 1960 kg / max. 620 kg Kofferraumvolumen: 458–1503
Liter
Max. Anhängelast: 2400 kg
Basispreis: 88.264 Euro

Bilder zum Artikel



Porsche Macan GTS.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Porsche



Porsche Macan GTS.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Porsche



Porsche Macan GTS.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Porsche



Porsche Macan GTS.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Porsche



Porsche Macan GTS.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Porsche



Porsche Macan GTS.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Porsche



Porsche Macan GTS.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Porsche



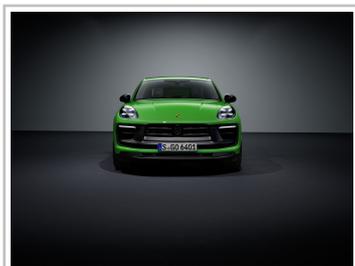
Porsche Macan GTS.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Porsche



Porsche Macan GTS.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Porsche



Porsche Macan GTS mit GTS-Sport-Paket.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche Macan GTS mit GTS-Sport-Paket.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



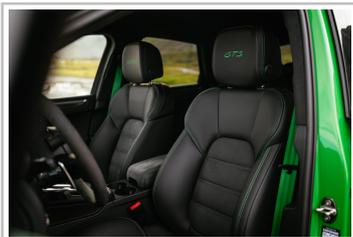
Porsche Macan GTS mit GTS-Sport-Paket.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche Macan GTS.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Porsche



Porsche Macan GTS.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Porsche



Porsche Macan GTS.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Porsche



Porsche Macan GTS.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Porsche



Porsche Macan GTS.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Porsche
