

PORSCHE Macan

Beitrag von „Sittingbull“ vom 20. November 2013 um 13:22

Stuttgart. Porsche erweitert sein Fahrzeugangebot um eine neue Klasse. Der Macan wird als erster Porsche im Segment der kompakten SUV neue Maßstäbe für Fahrdynamik und Fahrspaß aufstellen, sowohl auf befestigten Straßen als auch im Gelände. Im Macan vereinen sich die typischen Fahreigenschaften, die einen Porsche seit jeher ausmachen: Spitzenwerte beim Beschleunigen und Bremsen, enorme Durchzugskraft, extreme Agilität und höchste Lenkpräzision, all das verbunden mit einem hohen Niveau an Komfort und Alltagstauglichkeit. Die sportlichen Gene des Macan lassen sich zudem wie bei allen Porsche-Fahrzeugen sofort am Design ablesen. Das Sport Utility Vehicle steht beispiellos flach und breit auf der Straße. Eine übergreifende Motorhaube und eine flach abfallende Dachlinie unterstreichen den Gesamteindruck sportlicher Eleganz und kraftvoller Dynamik. Viele Gestaltungselemente wurden dabei von anderen Porsche-Sportwagen übernommen und für den Macan weiterentwickelt. So ist auf den ersten Blick für jeden erkennbar: Der Porsche Macan ist der erste Sportwagen unter den kompakten SUV. Gefertigt wird der Macan "Made in Germany" im Werk Leipzig. Das Unternehmen hat dort 500 Millionen Euro investiert und eine komplette Fertigungslinie aufgebaut. Sie ist ausgelegt auf rund 50.000 Fahrzeuge pro Jahr - hergestellt mit äußerster Präzision und höchstem Qualitätsanspruch. Eben typisch Porsche.

Drei Modelle umfasst die Macan Produktpalette zur Markteinführung. Der Macan S1) ist mit einem 3,0-Liter-V6-Biturbo-Motor mit 340 PS (250 kW) ausgestattet und verfügt wie alle Macan über einen aktiven Allradantrieb mit elektronisch geregelter, kennfeldgesteuerter Lamellenkupplung. Die 7-Gang Porsche-Doppelkupplung überträgt die Leistung bedarfsgerecht und nahezu ohne Zugkraftunterbrechung. Dies ermöglicht eine Beschleunigung von 0 bis 100 km/h in 5,4 Sekunden (bzw. 5,2 Sekunden mit dem optionalen Sport Chrono-Paket); Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 254 km/h, der Normverbrauch*) (im NEFZ) liegt bei 9,0 bis 8,7 l/100 km, was einem CO₂-Ausstoß von 212 bis 204 g/km entspricht.

Der Macan S Diesel2) ist der sparsame Dauerläufer im Macan-Trio und verbraucht mit seinem 3,0-Liter-V6-Turbodieselmotor im NEFZ*) nur 6,3 bis 6,1 l/100km, das entspricht einem CO₂-Wert von 164 bis 159 g/km. Trotzdem beschleunigt er mit seinem 258 PS-(190 kW)-Motor in nur 6,3 Sekunden von 0 auf 100 km/h (6,1 Sekunden mit Sport Chrono-Paket) und erreicht eine Spitzengeschwindigkeit von 230 km/h.

Die Leistungsspitze im kompakten SUV-Segment markiert künftig der Macan Turbo3) als Topmodell der Baureihe. Unerreichte 400 PS bzw. 294 kW mobilisiert sein neuer 3,6-Liter-V6-Biturbo-Motor und katapultiert das Fahrzeug damit in 4,8 Sekunden von 0 auf 100 km/h. Mit dem optionalen Sport Chrono-Paket sind sogar 4,6 Sekunden möglich. Obwohl die Höchstgeschwindigkeit 266 km/h beträgt, erreicht der Macan Turbo einen NEFZ-Verbrauch*) von nur 9,2 bis 8,9 l/100km und damit einen CO₂-Wert von 216 bis 208 g/km.

Sein Name ist abgeleitet von der indonesischen Bezeichnung für Tiger. Und genau so versteht der Macan sich auch: Kräftig und jederzeit zum Sprung bereit. Dabei aber leichtfüßig und ausdauernd im Gelände. Die aktuelle Evolutionsstufe des Allradantriebs ist eins der leistungsfähigsten Antriebssysteme der Welt – das Porsche Traction Management (PTM). Mit dem Macan bietet Porsche sportliche Allradfahrzeuge in einer Bandbreite wie nie zuvor.

Der Blick auf die Fahrleistungen macht deutlich, dass der Macan als fahraktives Fahrzeug ausgelegt ist. Auch seine Proportionen, das Design und die großen Räder mit Mischbereifung lassen es auf den ersten Blick erkennen. Die Motoren, die Antriebssysteme und das siebenstufige Porsche-Doppelkupplungsgetriebe (PDK) setzen diesen Auftritt auf der Straße und im Gelände ebenso dynamisch wie effizient in ein echtes Porsche-Fahrerlebnis um. Fahrer und Beifahrer sitzen dabei sportwagentypisch tief.

Die Serienausstattung des Macan ist umfangreich. Dazu gehören zum Beispiel der Allradantrieb, PDK, Multifunktions-Sportlenker mit Schaltpaddles, große Räder, eine leistungsfähige Audiosystem sowie eine elektrisch betätigte Heckklappe. Die Liste möglicher Sonderausstattungen hält weitere Highlights bereit, etwa die Luftfederung, die es für den Macan als einziges Fahrzeug in seinem Segment gibt. Oder ein speziell auf dem Macan abgestimmtes Porsche Torque Vectoring Plus (PTV Plus), eine variable Verteilung des Antriebsmoments an den Hinterrädern in Verbindung mit einer elektronisch geregelten Hinterachs-Quersperre. Hinzu kommt als häufig gefragte Porsche Option das dynamische Fernlicht als Bestandteil des Porsche Dynamic Light System Plus (PDLS Plus), das stufenlos die Leuchtweite an den vorausfahrenden und entgegenkommenden Verkehr anpasst.

Design: Tief verwurzelt in der Porsche-Sportwagen-Tradition

Das Design des Macan zeigt in vielen Details seine Sportwagen-Gene. Die Designer haben alle Register gezogen, um die Proportionen und Formen entsprechend zu gestalten. Das Ergebnis lässt sich mit zwei für einen Sportwagen typischen Worten beschreiben: breit und flach. Die Formensprache setzt Sportlichkeit, Dynamik und Präzision um, ergänzt von Eleganz und Leichtigkeit. Runde Linien sind mit gezielt positionierten Präzisionskanten kombiniert. Aufgrund der harmonischen Proportionen wirkt der Macan kompakt, kraftvoll und nah an der Straße.

Anleihen aus dem Sportwagendesign von Porsche machen den Performance-Anspruch des Macan bereits im Stand deutlich. So lehnen sich beispielsweise die Fenstergrafik der Seitenansicht und die sich am Heck absenkende Dachlinie, bei Porsche Flyline genannt, an den 911 an. Ebenso sind die hinteren Kotflügel ähnlich weich ausgeformt wie im 911.

Der 918 Spyder gilt schon jetzt als ein Fahrzeug, das die Design-DNA von Porsche weiter vorangetrieben hat. Der Macan greift die aktuelle DNA auf: Zum Beispiel orientiert sich seine Hauptscheinwerfer-Grundform an der des 918 Spyder. Die Sideblades im unteren Bereich der Vorder- und Hintertüren zitieren die unteren Türverprägungen des Hybrid-Supersportwagens.

Die Seitenansicht zeigt sich mit ihrer sportlich abfallenden Dachlinie scharf konturiert und unterstreicht den dynamischen Charakter des Fahrzeugs. Zugleich betonen die nach hinten führenden Designlinien die skulpturartigen und breit ausgestellten Kotflügel. Diese zitieren

zusammen mit der sogenannten Fenstergrafik – der Umrandung aller seitlichen Glasflächen – sowie der Form der D-Säule das Design des 911.

Ein Design-Highlight und zugleich ein Individualisierungselement sind ebenfalls in der Seitenansicht die sogenannten Sideblades im unteren Bereich der Vorder- und Hintertüren – dynamisch geformte Einlagen, die optional in verschiedenen Materialien angeboten werden. Ihre Formensprache greift die unteren Türverprägungen des 918 Spyder auf, erneut zitiert in der vorderen Türeinstiegsblende. Im Zusammenspiel mit den filigranen Türgriffen wirken die Türproportionen dadurch schmaler und die Flanken deutlich schlanker und sportlicher.

Beim Macan S und Macan S Diesel sind die Sideblades serienmäßig in Lavaschwarz ausgeführt. Der Macan Turbo erhält für einen noch stärker klassisch-eleganten Auftritt Sideblades, die in der Exterieurfarbe lackiert sind (optional für Macan S und Macan S Diesel). Sideblades in Echtcarbon, die für alle Modelle als Option erhältlich sind, verleihen dem sportlichen Charakter des Macan zusätzlich Nachdruck.

Ein weiteres markantes Designdetail ist der durchgehende Seitenschweller des Macan. Er unterstützt zusammen mit dem schwarz lackierten, lang gezogenen Dachspoiler das fließende Design. Auch die Mischbereifung mit bis zu 265 Millimetern Breite vorne und 295 Millimetern an der Hinterachse sowie Räder bis zu einer Größe von 21 Zoll unterstreichen das sportliche Design des Macan.

Das Heck mit dezenten Konturen und harmonischen Rundungen vereint Sportlichkeit mit Eleganz. Es ist bewusst als große und weitgehend ungestörte Fläche gestaltet, um dem Fahrzeug optisch mehr Breite zu geben. Um die Aufgeräumtheit zu erhalten, wurde beispielsweise der Schalter für die automatische Öffnung der Heckklappe unauffällig im Fuß des Scheibenwischers untergebracht und das Zulassungskennzeichen im unteren Heckbereich platziert.

Die Rückleuchten als weiteres herausragendes Designmerkmal des Macan sind sehr prägnant dreidimensional ausgeformt und mit LED-Technik ausgestattet – auch sie sind ein Zitat des 918 Spyder. Den Heckdiffusor flankieren in allen Modellen jeweils zwei Doppelendrohre links und rechts außen – bei Macan S und Macan S Diesel mit runden und beim Turbo mit eckigen Endrohren. Optional gibt es für alle Modelle Sportendrohre aus verchromtem Edelstahl.

Interieur: Sportlichkeit und Wertigkeit

Die Betonung von Agilität und Breite setzt sich im Interieur des Porsche Macan fort. Eine durchdachte Linienführung, präzise Übergänge und eine hochwertige Verarbeitung schaffen eine stimmige Verbindung aus Sportlichkeit, Wertigkeit und Eleganz.

Angefangen von den tief integrierten Vordersitzen, der ansteigenden Mittelkonsole über das Anzeige- und Bedienkonzept bis hin zu den umfangreichen Individualisierungsoptionen: Das Interieur ist einerseits vertraut, andererseits werden beispielsweise mit dem neuen Multifunktions-Sportlenkrad Akzente gesetzt.

Das Cockpit zeigt den bekannten Sportwagen-Charakter. Ein besonderer Blickfang ist das serienmäßige Multifunktions-Sportlenkrad, dessen komplett neues Design aus dem 918 Spyder stammt. Zusätzliche Multifunktionstasten als Serienausstattung für Telefon, Radio und Bordcomputer und die ergonomisch platzierten Schaltpaddles sorgen dafür, dass die Hände am Lenkrad bleiben und die Konzentration auf der Fahrbahn.

Drei Rundinstrumente mit zentral positioniertem Drehzahlmesser bilden das Kombiinstrument. In der rechten Tube befindet sich das hochauflösende 4,8-Zoll-Farbdisplay. Das Zündschloss ist selbstverständlich links vom Lenkrad platziert – wie sich das für einen Porsche gehört. Die nach vorn ansteigende Mittelkonsole mit dem rennsporttypisch hochgesetzten Wählhebel integriert den Fahrer noch stärker ins Cockpit. Die Tasten für die wichtigsten Funktionen sind auf der Mittelkonsole in logischen Gruppen zusammengefasst. Dadurch lassen sich einzelne Funktionen schnell und intuitiv bedienen.

Serienmäßig: Porsche-Doppelkupplungsgetriebe (PDK)

Erstmals in einer neuen Porsche-Modellreihe sind sämtliche Varianten des Macan serienmäßig mit dem leistungsstarken 7-Gang Porsche-Doppelkupplungsgetriebe (PDK) ausgestattet. Die Vorteile sind eine sehr hohe Anfahrperformance, ein extrem schneller Gangwechsel ohne Zugkraftunterbrechung, sehr kurze Reaktionszeiten, ein niedriger Treibstoffverbrauch sowie ein herausragender Schalt-Komfort. Wie in nahezu allen Porsche-Fahrzeugen mit PDK gibt es zwei Schaltgassen: In der rechten wird über den Porsche-typischen Wählhebel die gewünschte Schaltstufe eingelegt, während in der linken Gasse manuell geschaltet werden kann – wie auch über die serienmäßigen Schaltpaddles am Lenkrad.

Aktiver Allradantrieb und Porsche Traction Management (PTM)

Der aktive Allradantrieb ist Teil des Porsche Traction Management (PTM) und serienmäßig bei allen Macan-Modellen. Zusammen mit den weiteren Bestandteilen des Systems – der elektronisch geregelten, kennfeldgesteuerten Lamellenkupplung, dem automatischen Bremsdifferenzial (ABD) und der Antriebsschlupfregelung (ASR) – sorgt er für Traktion und Sicherheit.

Der Allradantrieb ist eins der am schnellsten reagierenden Systeme auf dem Markt und unterstützt mit seiner Auslegung den Sportwagencharakter des Macan. Die Hinterachse ist immer angetrieben. Die Vorderachse erhält ihr Antriebsmoment von der Hinterachse, und zwar in Abhängigkeit des Sperrgrads der elektronisch geregelten Lamellenkupplung.

Per Taste zuschaltbar: der Offroad-Modus

Serienmäßig ist der Offroad-Modus, der über eine Taste in der Mittelkonsole zwischen 0 und 80 km/h aktiviert werden kann. Damit schalten alle relevanten Systeme in ein traktionsorientiertes Geländeprogramm. Dann sind beispielsweise die Schaltdrehzahlen und -geschwindigkeiten auf höhere Traktion ausgelegt, die Kupplung ist stärker vorgespannt, um die Vorderachse noch schneller mit dem passenden Antriebsmoment zu versorgen, und die Momentenverteilung zwischen Vorder- und Hinterachse sowie die Fahrpedal-Kennlinie sind auf Offroad-Gegebenheiten angepasst. Zudem erhöht sich beim optionalen Luftfederungs-Fahrwerk die

Bodenfreiheit um 40 Millimeter gegenüber Normalniveau, mit einer maximalen Bodenfreiheit von 230 Millimeter.

Option: Porsche Torque Vectoring Plus (PTV Plus)

Zur Steigerung von Fahrdynamik und Fahrstabilität ist das Porsche Torque Vectoring Plus (PTV Plus) erhältlich, speziell abgestimmt auf den Macan. Es arbeitet mit einer variablen Momentenverteilung an den Hinterrädern sowie einer elektronisch geregelten Hinterachs-Quersperre. Abhängig von Lenkwinkel und Lenkgeschwindigkeit, Gaspedalstellung sowie Gierrate und Fahrgeschwindigkeit verbessert PTV Plus das Lenkverhalten und die Lenkpräzision durch gezielte agilisierende Bremsengriffe am kurveninneren Hinterrad. Dadurch erhält das kurvenäußere Hinterrad eine höhere Antriebskraft und ermöglicht einen zusätzlichen Drehimpuls in die eingeschlagene Richtung. Das Ergebnis ist ein direktes und dynamisches Einlenken in die Kurve. Auch im Offroad-Einsatz macht sich PTV Plus positiv bemerkbar: Auf losem Untergrund wird das Durchdrehen der hinteren Räder durch gezielte Sperren- und Bremsengriffe reduziert.

Serienmäßig: Sport-Taste

Alle Macan Modelle sind serienmäßig mit einer Sport-Taste ausgestattet, die sich auf der Mittelkonsole links des Wählhebels befindet. Ist sie gedrückt, steuert das elektronische Motormanagement das Triebwerk noch bissiger. Die Folge: Der Motor reagiert spürbar direkter auf Gaspedalimpulse, der Drehzahlbegrenzer wird härter eingestellt und die Motordynamik erhält Rennsportcharakter. Beim Porsche-Doppelkupplungsgetriebe verschieben sich darüber hinaus die Schaltpunkte in den oberen und damit noch sportlicheren Drehzahlbereich. Die Schaltzeiten sind kürzer, die Schaltvorgänge straffer und unmittelbarer – bei Rückschaltungen mit Zwischengasfunktion. Angepasst ist auch der Motorensound, der noch einmal kerniger klingt. Zudem wird das Fahrwerkregelsystem Porsche Active Suspension Management (PASM – Serienausstattung im Macan Turbo) in den Sportmodus versetzt, für eine sportlichere Dämpfung, ein direktes Einlenken und damit ein noch agileres Fahrverhalten.

Option: Sport Chrono-Paket

Das optionale Sport Chrono-Paket bietet eine gesteigerte Performance auf Knopfdruck. Es ermöglicht eine noch sportlichere Abstimmung von Fahrwerk, Motor und Getriebe – begleitet von einem noch emotionaleren Sound. Erkennbar ist das Sport Chrono-Paket durch die analoge und digitale Stoppuhr auf der Schalttafel sowie die zusätzliche Sport Plus-Taste auf der Mittelkonsole. Ein weiterer Bestandteil ist die Performance-Anzeige im optionalen Porsche Communication Management (PCM). Sie informiert beispielsweise über Gesamtfahrzeit, die gefahrene Strecke einer aktuellen Runde oder die jeweils erreichten Rundstreckenzeiten. Enthalten ist zudem die Launch Control, die für eine Anfahrtsbeschleunigung ähnlich einem Rennstart sorgt. Der Zeitvorteil beim Standardsprint von 0 auf 100 km/h beträgt 0,2 Sekunden für alle Modelle. Das Ergebnis sind verbesserte Rundenzeiten und eine erhöhte Spreizung des Fahrverhaltens zwischen Komfort und Sportlichkeit – mit erheblicher Auswirkung auf den Fahrspaß.

Drei Fahrwerksvarianten für den Macan

Drei Fahrwerksvarianten gibt es für den Macan. Bereits die Stahlfederung erfüllt selbst hohe Anforderungen an Performance, Fahrspaß, Geländetauglichkeit und Komfort. Konsequenter Leichtbau etwa über Achs- und Fahrwerksteile aus Aluminium trägt zu Fahrdynamik und Fahrkomfort bei. Als Vorderachse kommt eine Fünflenker-Konstruktion zum Einsatz, als Hinterachse eine Trapezlenker-Konstruktion. An der Hinterachse verbessert die getrennte Anordnung von Feder und Dämpfer auf dem Radträger den Federungskomfort sowie das Ansprechverhalten der Dämpfer. So kann zugleich eine große Durchladebreite im Laderaum realisiert werden.

Die zweite Fahrwerksvariante ist die Kombination der Stahlfederung mit Porsche Active Suspension Management (PASM) – Standard im Topmodell Macan Turbo. Für Macan S und Macan S Diesel kann PASM als Option gewählt werden. Die Stahlfederung zusammen mit PASM erfüllt noch besser hohe Anforderungen an Langstreckenkomfort, Performance und Agilität. Außerdem bietet es auf Knopfdruck eine große Spreizung der Fahrwerksdämpfung über die drei PASM-Programme “Komfort”, “Sport” und “Sport Plus”.

PASM (Porsche Active Suspension Management)

Das elektronisch gesteuerte Stoßdämpferverstellungssystem PASM (Porsche Active Suspension Management) – Serienausstattung im Macan Turbo – erhöht den Fahrspaß, die Fahrsicherheit und den Komfort. Es regelt aktiv und kontinuierlich die Dämpferkraft an Vorder- und Hinterachse. Bei sehr dynamischer Fahrweise mit starken Beschleunigungs- und Bremsphasen oder im Gelände neigt ein Fahrzeug normalerweise zu merklichen Karosseriebewegungen. Hier greift PASM ein und reduziert diese. Der Fahrer kann entsprechend seiner Anforderungen und Wünsche zwischen drei Programmen wählen: “Komfort”, “Sport” und “Sport Plus”.

Luftfederung: Einziger im Marktsegment

Als dritte Fahrwerksvariante und exklusiv in diesem Fahrzeugsegment steht für den Porsche Macan optional eine Luftfederung inklusive Niveauregulierung, Höhenverstellung und PASM zur Verfügung. Sie genügt auch höchsten Ansprüchen an Komfort, Sportlichkeit und Performance und positioniert das Fahrzeug in jeder Fahrwerk-Einzeldisziplin an der Spitze.

Gegenüber der Stahlfederung liegt der Macan mit Luftfederung im Normalniveau um 15 Millimeter tiefer und bietet aufgrund der damit verbundenen noch niedrigeren Schwerpunktage eine gesteigerte Fahrdynamik bei gleichzeitig besserem Komfort. Die Luftfederung sorgt stets für eine konstante Fahrzeuglage, automatisch und unabhängig von der Beladungsverteilung. Auf Wunsch kann die Bodenfreiheit in drei Stufen variiert werden: Geländeniveau, Normalniveau und Tiefniveau. Im Geländeniveau liegt das Fahrzeug 40 Millimeter über Normalniveau, bei einer maximalen Bodenfreiheit von 230 Millimeter. Die Aktivierung erfolgt über die Offroad-Taste und ist zwischen 0 und 80 km/h möglich.

Bremsen mit herausragender Leistung

Den außergewöhnlichen Fahrleistungen entsprechen die Bremsen des Porsche Macan. Auch hier führt der Macan auf dem üblichen hohen Niveau der Marke sein Marktsegment an: Er hat

die leistungsfähigsten Bremsen. Im Macan kommen vorn 6-Kolben-Festsattelbremsen in Aluminium-Monobloc-Bauweise zum Einsatz. Diese greifen beim Macan S und Macan S Diesel an Bremsscheiben mit einem Durchmesser von 350 Millimeter, beim Turbo mit einem Durchmesser von 360 Millimeter. Hinten sorgen für die Verzögerung in allen Modellen Kombi-Faustsattel-Bremsen mit integrierter elektrischer Parkbremse. Die hinteren Bremsscheiben haben einen Durchmesser von 330 Millimeter beim Macan S und Macan S Diesel und 356 Millimeter beim Turbo. Die elektrische Parkbremse sorgt für mehr Komfort und Sicherheit beim Abstellen des Fahrzeugs. Beim Anfahren löst sie sich automatisch. Eine weitere Premiere ist die Hold-Funktion. Sie wird über das Nachdrücken des Bremspedals aktiviert.

Mischbereifung: funktionale und optische Vorteile

Sportwagentypisch ist die Bereifung des Macan: Sie ist als Mischbereifung mit unterschiedlichen Dimensionen an Vorder- und Hinterachse ausgelegt. Das unterstreicht die Sportwagenoptik des Porsche Macan und bietet zudem funktionale Vorteile. Die breiteren Reifen auf der Hinterachse steigern im Zusammenspiel mit dem heckbetont ausgelegten Allradantrieb die Traktion und erhöhen die Fahrstabilität. Die schmalere Vorderreifen tragen zur sportlich präzisen Lenkung und damit zur Agilität des Fahrzeugs bei. In der Summe trägt die Mischbereifung zur hohen Fahrperformance des Macan bei. Serienausstattung beim Macan S und Macan S Diesel sind Reifen der Dimension 235/60 R 18 vorn und 255/55 R 18 hinten. Der Macan Turbo erhält vorn Reifen der Dimension 235/55 R 19 und hinten 255/50 R 19.

Die für den Porsche Macan erhältlichen Räder bringen seinen Charakter perfekt zum Ausdruck. Und auf die Straße. Zur Auswahl steht eine große Auswahl von Rädern im attraktiven Design. Das Angebot reicht bis hin zu 21 Zoll, erhältlich für alle Macan Modelle.

Elektromechanische Servolenkung

Die elektromechanische Servolenkung – erstmals in einem Porsche-SUV zu finden – ermöglicht in jeder Fahrsituation ein präzises und direkteres Dirigieren des Macan mit Porsche-typischer Rückmeldung. Verknüpft sind Verbrauchsvorteile: Da das System nur beim Lenken Energie benötigt, spart das elektromechanische System im Vergleich zur konventionellen hydraulischen Lenkung bis zu 0,1 Liter Kraftstoff auf 100 Kilometer. Ein wichtiger Effekt des Systems ist zudem, dass für den Macan ein Spurhalteassistent angeboten werden kann – er arbeitet mit der elektromechanischen Servolenkung zusammen und steuert die aktiven Lenkeingriffe im Bedarfsfall.

Karosserie: Entwickelt für den Sportwagen unter den kompakten SUV

Prägend für die Entwicklung der Karosserie des Macan war das Ziel, auf den ersten Blick erkennbar den Porsche unter den kompakten SUV auf die Räder zu stellen – den Sportwagen in diesem Marktsegment. Das ist gelungen, und viele Details machen es deutlich. Zum Beispiel die Motorhaube, die über die Radhäuser greift und auch die Hauptscheinwerfer umschließt – sie lässt die Front breit und kräftig wirken. Die präzise nach vorne laufenden Designlinien auf der Motorhaube betonen die Breite zusätzlich. Gefertigt ist sie komplett aus Aluminium, was zur Gewichtsreduzierung und damit zu Effizienz und Dynamik beiträgt.

Interieur und Ausstattung: Hochwertig und hervorragend ausgestattet

Der Innenraum des Porsche Macan greift das aktuelle Porsche-Sportwagendesign auf und präsentiert sich äußerst hochwertig. Dazu gehört auch das Burmester High-End Surround Sound-System, das erstmals in dieser Fahrzeugklasse vertreten ist. Weitere neue Ausstattungsoptionen sind der Spurhalteassistent und der Spurwechselassistent. Für ein Komfort- und Sicherheitsplus sorgen beispielsweise die Adaptive Cruise Control (ACC) mit Porsche Active Safe (PAS).

Ergonomie unterstützt das sportliche Fahren: Die ansteigende Mittelkonsole und die Sitzposition des Fahrers sorgen für einen sehr kurzen Weg zwischen Lenkrad und Wählhebel. Der rennsporttypisch hochgesetzte Wählhebel integriert den Fahrer noch besser ins Interieur. Alle wichtigen Funktionen und Einstellungen sind auf der Mittelkonsole in logische Gruppen zusammengefasst und lassen sich über griffgünstig angeordnete Tasten schnell und intuitiv bedienen. Das Zündschloss ist, wie immer bei Porsche, links vom Lenkrad platziert.

Die Instrumentierung ist Porsche-typisch: drei klassische Rundinstrumente mit zentral positioniertem Drehzahlmesser. Im Drehzahlmesser enthalten ist eine Ganganzeige. Sie informiert über den vom Porsche-Doppelkupplungsgetriebe (PDK) eingelegten Gang. Das rechte Rundinstrument enthält ein hoch auflösendes 4,8-Zoll-Farbdisplay. Es zeigt neben den wichtigsten Bordcomputerfunktionen beispielsweise auch die Kartendarstellung des optionalen Porsche Communication Management (PCM) mit Navigationsmodul.

Perfekte Sicht und Signale: Lichtsysteme im Macan

Die Lichtsysteme und das Design des Porsche Macan gehen eine Einheit ein, verbunden mit hoher Funktionalität. Vorn prägen den Macan großzügige Hauptscheinwerfermodule, das Tagfahrlicht sowie die Anordnung der Nebelscheinwerfer. Die Heckleuchten mit einem schlanken Lichtdesign unterstreichen den Sportwagencharakter des Fahrzeugs und machen den Macan zugleich bei Dunkelheit unverwechselbar. Halogen-Hauptscheinwerfer in Projektionstechnik sind Serienausstattung im Porsche Macan. Optional sind Bi-Xenon-Hauptscheinwerfer erhältlich (Serie im Macan Turbo), ebenfalls in Projektionstechnik ausgeführt und inklusive statischem und dynamischem Kurvenlicht (Porsche Dynamic Light System, PDLs).

Das Tagfahrlicht ist beim Macan S und Macan S Diesel in Halogentechnik und beim Macan Turbo in 4-Punkt-LED-Technik ausgeführt. Ebenfalls serienmäßig sind bei allen Macan-Modellen Nebelscheinwerfer, um auch bei schlechten Wetterbedingungen sicher unterwegs zu sein. Macan S und Macan S Diesel haben ins Bugteil integrierte runde Halogen-Nebelscheinwerfer. Beim Macan Turbo sind sie in LED-Technik ausgeführt.

Die Heckleuchten sind vollständig in LED-Technik ausgeführt und ähneln im Design denen des Porsche 918 Spyder. Sie wirken sehr filigran und breit gezogen und betonen damit zugleich den Sportwagencharakter des Macan. Besonders markant ist das 3D-Design, das den Macan bei Tag und Nacht gleichermaßen unverwechselbar macht: Das ringförmige Bremslicht hebt das schmale horizontale Schlusslicht, gleichzeitig der Blinker, deutlich hervor. Diese bei Licht wie im Dunklen beeindruckend dreidimensionale Leuchtengrafik sorgt für einen deutlichen

Wiedererkennungseffekt.

Der Macan steht in Deutschland ab dem 05. April 2014 beim Händler. Die Preise beginnen bei 57.930 Euro inklusive Mehrwertsteuer für den Macan S und den Macan S Diesel. Das Top-Modell Macan Turbo kostet 79.826 inklusive Mehrwertsteuer.