

PORSCHE Macan

Beitrag von „coala“ vom 30. Mai 2014 um 22:55

Servus zusammen,

ich hatte es ja schon mal angekündigt, möglichst einen bebilderten Vergleich zwischen dem aktuellen Touareg und dem neuen Macan einzustellen, damit man die Fahrzeuge mal im direkten Gegenüber vergleichen kann.

Freundlicherweise hat sich das Porsche Zentrum Landshut bereit erklärt, mir einen Macan S Diesel zur ausgiebigen Probefahrt zur Verfügung zu stellen, Platz für die Fotosession auf dem Firmengelände zu reservieren und vor allem auch der Veröffentlichung der Bilder inklusive einem kleinem Fahrbericht von mir hier in unserem Forum zugestimmt.

In Kürze hier zur Info die wesentliche Ausstattung des Macan: Stahlfahrwerk mit PASM (adaptive Dämpfung), 19" Bereifung, V6 TDI 3.0 mit 258 PS (also die Motorisierung, welche auch der Touareg mit dem Facelift im Herbst diesen Jahres bekommt), PDK (7-Gang Doppelkupplungsgetriebe), Chrono Paket, Sportsitze usw.

Der (mein) Touareg hat Luftfederung und steht auf allen Fotos zum besseren Vergleich auf Dämpferstellung „Sport“, da der Macan 205 mm Bodenfreiheit hat und der Touareg im Sport-Modus dem noch so ziemlich am nächsten kommt. Das erleichtert die Vergleichbarkeit der Karosserieproportionen.

Gesamteindruck außen:

Gefällig würde ich sagen, wobei ich finde, dass der Touareg mit seinen deutlich kantigeren, schärfer geschnittenen Gesichtszügen dagegen keineswegs antiquiert wirkt. Von der Seite her betrachtet, finde ich den Macan allerdings wirklich sehr gut gelungen. Er strahlt Dynamik aus, man möchte es fast schon „Sprungkraft“ nennen.

Gesamteindruck Interieur:

Wie man es schon aus dem Panamera kennt und auch vom Cayenne II, ist auch der Macan schier überladen mit einer Vielzahl an Tastern und Schaltern, die sich vor allem in der Mittelkonsole und auch am Dach-Bedienelement gesellen. Ob das nun ein Vor- oder Nachteil ist, das sei dahingestellt und ist wohl eher Geschmackssache.

An der Verarbeitung gibt es jedenfalls nichts zu meckern, alle Materialien wirken relativ hochwertig und auf der Probefahrt (extra auf gepflasterten Wegen und auch einer Schotterstraße getestet) waren weder Klapper- noch Knarzgeräusche zu vernehmen.

Multimedia:

Das Fahrzeug war mit dem Soundsystem von Bose ausgestattet, daher fällt ein Vergleich schwer, denn mein Touareg ist nur „Standard“, wobei ich - rein subjektiv betrachtet - sagen

würde, der Macan bietet deutlich mehr Bassfundament als der Touareg mit dem System von DYNAUDIO. Des Rätsels Lösung fand ich mehr durch Zufall – der Macan besitzt, im Gegensatz zum Touareg, einen Subwoofer, der unterhalb des Ladebodens verbaut ist.

Navigation:

Hier gibt es leider nicht so viel Gutes zu berichten. Auch der neue Macan besitzt noch das altbekannte Navi mit 7" Bildschirm, welches es in der Detailliertheit der Kartenansicht nicht ansatzweise mit dem RNS 850 des Touareg aufnehmen kann. Ihr seht das weiter unten bei den Bildern, beide Navis stehen hier auf 500 m Maßstab und was das Macan-Navi hier zeigt, ist genauso mau wie beim Cayenne. Ebenfalls kann man die Karte nicht einfach wie beim RNS 850 mit einem Finger hin und her schieben, das geht nur nervtötend langsam mit einem eingblendeten Navigationskreuz. Ein neues System soll angeblich 2016 kommen um die angestaubte jetzige Lösung aus 2009 abzulösen.

Platzangebot vorne:

Man sitzt absolut bequem und nicht eingengt, wobei durch die hochgezogene Mittelkonsole Fahrer und Beifahrer mehr „eingebaut“ ins Fahrzeug sind als beim Touareg. Beinfreiheit, Ellenbogen- und Kopffreiheit (ich bin 183 cm groß und deutlich weniger breit) sind tadellos, die Sitzposition hat mir auf Antrieb sehr gut gepasst.

Etwas eigenartig ist, dass zwar die Armauflage der Mittelkonsole (einteilig) verschiebbar ist, diese jedoch nicht arretiert, sondern munter hin und her geschoben werden kann.

Platzangebot im Fond:

Gut, hier sitzt man im Touareg kommoder, das lässt sich nicht weg reden. Allerdings passt das auch im Macan, das wäre jetzt jammern auf hohem Niveau, der Touareg bietet halt mit seiner verschiebbaren Rückbank bei Bedarf noch mehr Beinfreiheit und Flexibilität bei der Nutzung des Laderaums. Die Lehnen arretieren übrigens nicht, wenn man sie umklappt, sondern liegen „lose“ auf der Sitzfläche auf. Ob das in der Praxis ein Nachteil ist, das konnte ich mangels Transportaufgaben nicht beurteilen, es wirkt jedenfalls etwas merkwürdig...

Laderaum/Beladbarkeit:

Der Touareg ist einfach eine Nummer größer, daher hinkt der Vergleich logischerweise ein wenig. Auffallend ist zuerst, dass der Macan eine Ladekante besitzt, die nicht wie beim Touareg mit dem Ladeboden eine Ebene bildet, sondern ca. 10 cm hoch ist. Ein Vorteil ist das gerade nicht, einzig lose im Kofferraum umherkullernde Flaschen fallen nicht selbsttätig beim unbedachten Öffnen der Heckklappe auf den Boden 😄

Ich habe mal die wichtigsten Maße abgenommen und mit dem Platzangebot vom Touareg (Rücksitzbank beim T ganz nach hinten geschoben, also minimaler Laderaum), verglichen. Alles selbst gemessen, also nagelt mich nicht auf ein paar Millimeter fest!

Alle Werte in cm. Macan / Touareg

Laderaumbreite in ca. 40 cm Höhe: 113,5 / 119,5

Höhe bis Dach (jeweils hinten, dort mittig/seitlich): 74 bis 70 / 79 bis 77,5

Laderaumlänge (Sitze umgelegt, gemessen auf Höhe Ladeboden): 171 / 179

Laderaumlänge (Sitze nicht umgelegt): 91 / 97

Zusammenfassend lässt sich sagen, dass der Macan durch seinen rundlicheren „Po“ und die weiter nach vorne gezogene Dachkante beim Transport sperrigerer Teile eher Probleme bekommen wird als der Touareg. Allerdings wird nicht jeder täglich einen Kühlschrank durch die Gegend fahren, das ist also sehr relativ zu betrachten, ob man das als Nachteil empfindet.

Laut Werksangaben fasst der Macan übrigens 500 bzw. 1500 Liter und der Laderaum des Touareg bietet 580 bzw. 1620 Liter Platz (beim Hybrid allerdings nur 493 bzw. 1555 Liter).

Wie sich der Macan fährt:

Man braucht eigentlich keine großen Worte zu machen. Es ist alles...praktisch perfekt. Der Macan liegt sehr satt und ruhig auf der Straße, ist agiler als der Touareg (ja, er ist halt kleiner und leichter), aber dennoch nicht nervös und beim Überfahren von Gullideckeln oder kurzen Bodenwellen stuckert und poltert nichts. Die Abrollgeräusche sind geringfügig präsenter als beim Touareg, allerdings nie störend. Überhaupt ist der Macan ein angenehm leises Auto! Gottlob hat Porsche darauf verzichtet, dem Macan ein ach so tolles „Soundtuning“ angedeihen zu lassen und so bewegt sich das Geräuschniveau im Innenraum – gefühlt und nicht nachgemessen – in etwa im Bereich des Touareg. Er wird nie unangenehm laut oder brummig, dass passt einwandfrei. Für die notorischen Lärm-Freaks gibt es aber Hoffnung, es ist in naher Zukunft eine Klappensteuerung für die Auspuffanlage, ähnlich den bekannten Systemen seiner Brüder - gegen Aufpreis versteht sich - geplant.

Beim Bremsen ist erheblich weniger Pedaldruck als beim Touareg erforderlich, die Bremse wirkt fast schon etwas giftig. Im Winter heißt es da, das Bremspedal nur zu streicheln, will man das ABS nicht sofort aus der Reserve locken. Der Druckpunkt ist jedoch weitaus besser als bei der teigigen Bremse des Touareg, da sollte VW mal etwas nachbessern.

Fahrleistungen:

13 Pferde mehr und rund 200 kg weniger Gewicht, dazu weniger Luftwiderstand, das kann nur zu Gunsten des Macan ausgehen. Und so ist es auch: Beschleunigt der ja nicht gerade lahme Touareg V6 TDI laut Werksangabe (und die stimmt auch – mindestens, da selbst überprüft...) in 7,6 Sekunden von Stand auf 100 km/h, so schafft das der Macan in spezifizierten 6,3 Sekunden. Ich habe freilich selbst nachgestoppt, 0 – 105 km/h um die unvermeidliche Tachovoreilung zu kompensieren und ja, jedes Mal zeigte die Stoppuhr ziemlich genau 6 Sekunden an. Man fühlt es aber auch so, der Macan ist spürbar „frischer“ und besonders auf der Autobahn bewegt sich der Zeiger des Tachos deutlich zügiger auf die 200 km/h Marke zu als beim größeren und schwereren Touareg. Wer also ein sportliches Auto sucht, der ist bereits mit dem S Diesel sehr gut bedient, man ist wirklich flott unterwegs damit.

Antriebskonzept:

Der Macan verteilt die Antriebskraft dynamisch geregelt über eine Lamellenkupplung an Hinter- und Vorderachse. Ich schreibe Hinterachse zuerst, weil die tatsächlich deutlich priorisiert wird. Fährt man auf einer asphaltierten Straße zügig an, auf der nur wenige Kieselsteinchen liegen,

quittiert das der Macan sofort mit einem dort durchdrehenden Hinterrad. Die Drehmomentverteilung zwischen den Achsen kann man übrigens im Display bestaunen, hier werden dazu zwei Balken angezeigt (siehe Foto). Porsche hat wohl aus Gründen der Fahrdynamik den Fokus ganz klar auf ein Hecktriebler-Feeling gelegt. Das fährt sich auch echt gut, führt aber dazu, dass bei voller Beschleunigung auf trockener Straße beim Schalten in den zweiten Gang noch ganz leicht die Hinterräder um Erbarmen quietschen. Aber gut, wie gesagt, er beschleunigt halt auch recht beeindruckend, das macht schon Spaß 😊

So, genug jetzt, hier eure Bilder (Teil 1, der Rest folgt gleich noch):

[DSC 0831 bearbeitet-1.jpg](#)

[DSC 0827 bearbeitet-3.jpg](#)

[DSC 0815 bearbeitet-1.jpg](#)

[DSC 0812 bearbeitet-2.jpg](#) [touareg-freunde.de/attachment/41662/](https://www.touareg-freunde.de/attachment/41662/) [DSC 0835 bearbeitet-1.jpg](#)

[DSC 0837 bearbeitet-1.jpg](#)