

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-Sportlenkrad mit Schalt paddles, 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 zitiert 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 Multifunktionsstasten 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 Schwerpunktlage 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.

Beitrag von „dreyer-bande“ vom 20. November 2013 um 17:35

Hallo,
das ist ein verdammt geiles Auto.
Mit einer verdammt heißen Mororisierung.
Fehlt nur noch die Tigerzeichnung.:D

Gibt es eigentlich schon ein Macan-Forum?

Gruß

Hannes

Beitrag von „Kerstinflorian“ vom 20. November 2013 um 17:54

Logo:

<http://www.freizeitforum-marzahn.com/ffm/Freizeitforum-Marzahn.html>

Nur für den Porsche-Chantal finde ich irgendwie nix  Image not found or type unknown

LG
Flo

Beitrag von „Ex-Audifahrer“ vom 20. November 2013 um 20:54

Moin,

wenn Porsche es schaffen sollte, das Heck des Facelift-Cayenne nächstes Jahr dem des Macans anzunähern, dann gibt es in 2014 einen gut ausgestatteten Touareg V8 TDI mehr auf dem Gebrauchtwagenmarkt 🤔👍

Beitrag von „Arndt“ vom 20. November 2013 um 23:32

Zitat von Ex-Audifahrer

Moin,

wenn Porsche es schaffen sollte, das Heck des Facelift-Cayenne nächstes Jahr dem des Macans anzunähern, dann gibt es in 2014 einen gut ausgestatteten Touareg V8 TDI mehr auf dem Gebrauchtwagenmarkt 🤔👍

Schon Dich unter den Touaregfahrern zu behalten Michael. Die Änderungen am Cayenne werden nur marginal an Front und Heck ausfallen.

Beitrag von „curio“ vom 21. November 2013 um 08:58

Schönes auto mit Porsche Preis, warum da allerdings ein Abstandstempomat der vorvorletzten Generation mit Abschaltung bei 30 km/h ohne Stop and go oder bei Mitbewerbern sogar mittlerweile erhältlicher Stauautomatik (Teilautonomes Fahren bis 40km/h) eingebaut wird, erschließt sich mit nicht. Ist für mich (leider) ein Ausschlusskriterium. Ich wart mal auf den

Touareg Facelift.

Happy Day

Achim

Beitrag von „jamesbond“ vom 21. November 2013 um 10:07

Zitat von curio

..... warum da allerdings ein Abstandstempomat der vorvorletzten Generation mit Abschaltung bei 30 km/h ohne Stop and go oder bei Mitbewerbern sogar mittlerweile erhältlicher Stauautomatik (Teilautonomes Fahren bis 40km/h) eingebaut wird.....

Hallo,

das wäre allerdings ein Armutszeugnis für Porsche und letztlich VAG
Selbst der Golf ist mittlerweile vollgepackt mit guten Assistenzsystemen :biggrin:

LG
james

Beitrag von „Kerstinflorian“ vom 21. November 2013 um 18:21

Verwechselt die Assis der Kompaktklasse aber bitte nicht mit denen der Ober/Luxusklasse des Dicken / Phaeton.

So stützt sich der aktuelle Golf beispielsweise im DCC Betrieb auf Lasertechnik.

Diese ist sehr viel günstiger in der Herstellung sowie platzsparender zu verbauen.

Kontrapunkt:

Während dem befahren (vorausfahrendes Fahrzeug) einer Kurve verliert der Laser den Reflexionspunkt, womit die ACC-Steuerinheit des Golf dies als Einscheren fehlinterpretiert und wieder beschleunigt.

Der Dicke nutzt Ultraschall dessen Wellen auch Kurven abdecken.

Insofern bin ich der Meinung das ein etabliertes und perfektes System mehr Nutzwert bringt als viele (zu) Neue.

LG
Flo

Beitrag von „coala“ vom 21. November 2013 um 23:42

[Zitat von Kerstinflorian](#)

[...] Der Dicke nutzt Ultraschall [...]

Servus,

da liegst du nicht ganz richtig 😊 Die ACC funktioniert beim 7 P in der Hauptsache mittels zweier, frontseitiger Radarsensoren, zusätzlich unterstützt von der Frontkamera. Die US-Sensorik wird lediglich unterstützend für die Stop & Go Funktion und für die Hinderniserkennung im Nahbereich bis zu 5 m miteinbezogen.

Grüße
Robert

Beitrag von „Kerstinflorian“ vom 22. November 2013 um 00:49

Ganz sicher ?

Mag mich irren aber ich meine es wäre AMS (bin mir nicht ganz sicher) welche dies so verargumentierten.

Weswegen das bei mir auch überhaupt hängenblieb.

Zudem verwiesen sie auf den "Knubbel" im Kühlergrill (Blende) in welchem besagter Laser verbaut sein soll.

Wie bereits angemerkt verweise ich auf redaktionelle Infos, welche natürlich ebenfalls nicht korrekt sein müssen.

Ist natürlich doof wenns dann doch nicht stimmt, scheint mir allerdings logisch, weswegen sollten sich Sicherheitssysteme derart unterscheiden..?

LG
flo

Beitrag von „curio“ vom 22. November 2013 um 13:00

..ich hab's nochmal im Konfigurator nachgeschaut:

Einstellbarer Geschwindigkeitsbereich 30-210 km/h, von Abbremsung bis Stop und Wiederanfahren steht da definitiv nix. Das scheint tatsächlich das Einfachmodell auf Golf-Niveau zu sein. Umso verwunderlicher, da man sonst alles incl. Verbundverglasung und Luftfederung bestellen kann, was man im ähnlichen Audi Q5 nicht bekommt (..da fällt mir auf, der Q5 Tempomat ist das gleiche antiquierte Modell..)

Happy Day

Achim

Beitrag von „Sittingbull“ vom 11. Dezember 2013 um 19:48

Stuttgart. Mit dem kompakten SUV Macan eröffnet Porsche für sich ein neues Marktsegment. Und auch bei der Kampagne zur Markteinführung geht der Sportwagenhersteller ungewöhnliche Wege. In deren Mittelpunkt steht eine ebenso innovative wie umfassende Online-Plattform, über die der Dialog mit den interessierten Nutzern insbesondere über vielfältige Social-Media-Kanäle geführt wird. Zudem nutzt die Porsche AG diese Kampagne, um ihren in der Branche führenden* Netzauftritt grundlegend zu überarbeiten. Dabei setzt das Unternehmen durch ein vollständiges „Responsive Design“ erneut Maßstäbe und garantiert bei sämtlichen Endgeräten ein einheitliches Erlebnis.

Porsche intensiv – so beschreibt Porsche selbst das Wesen des neuen Macan und zielt dabei auf Zweierlei: das intensive Fahrerlebnis sowie das intensive Leben einer neuen Zielgruppe. Diese wird zwar als durchaus Porsche-typisch eingeschätzt, aber tendenziell etwas jünger und urbaner als die bisherige Klientel. Ungeachtet dessen aber bleibt: Genauso wie der Macan die typischen Porsche-Gene in sich trägt, lässt auch die Kampagne via Social Media mit ihrer porscheeigenen Tonalität keinerlei Zweifel daran aufkommen, was die Marke als Hersteller „des sportlichsten Fahrzeugs im jeweiligen Segment“ unverwechselbar macht.

Persönliche Netzwerke als Multiplikatoren

Ehe die weltweite Markteinführung des Macan im Frühjahr zusätzlich durch Anzeigen und TV-Werbung begleitet wird, erlebt die Öffentlichkeit den Macan also überwiegend über das Netz. Dabei bildet die Macan-Microsite die Schnittstelle zu den Interessenten, indem sie die Informationen zum Fahrzeug mit den Social-Media-Inhalten der Nutzer verbindet. Das heißt, die Nutzer loggen sich über ihre persönlichen Accounts etwa bei Facebook, Google+ oder Weibo

ein, verfolgen so die Aktivitäten ihrer persönlichen Netzwerke rund um den Macan und ermöglichen dem Nutzer damit einen ganz eigenen Blick auf den neuesten Porsche.

Die Online-Kampagne verläuft in mehreren Stufen. Aktuell erhalten die Nutzer zweimal wöchentlich Hintergrundinformationen und technische Details rund um den Macan. Parallel dazu gibt es eine Direktmarketing-Kampagne, die fünf Schritte umfasst. Dabei werden die Inhalte zunehmend auf den jeweiligen Empfänger zugeschnitten – bis hin zum Versand eines individuellen und gedruckten Katalogs, in dem der vom Interessenten zuvor online konfigurierte Macan bis ins Detail abgebildet ist.

Den innovativen Anspruch der Online-Kampagne unterstreichen auch die Macan-Corner in den Porsche-Zentren. Hier haben die Interessenten zusätzlich die Möglichkeit, den Macan bis zur Markteinführung in Deutschland im April 2014 virtuell und dennoch nahezu wirklichkeitsgetreu über eine so genannte „Augmented Reality App“ zu erleben. Dr. Kjell Gruner, Leiter Marketing bei Porsche, betont: „Im Zuge der Markteinführung des neuen Macan möchten wir neue, digital geprägte Zielgruppen erreichen. Deshalb ist die Verlängerung des Markenerlebnisses in die virtuelle Welt für uns ein zentrales Ziel.“

Ein einheitliches Erlebnis: Die neue Porsche-Website

Die Online-Aktivitäten zur Einführung des Macan gehen einher mit einem Relaunch des gesamten Porsche-Netzauftritts. Dabei wurde ein großes Augenmerk darauf gerichtet, das Nutzer-Interface durch eine Programmierung in „Responsive Design“ über die verschiedenen Geräte hinweg gleichbleibend zu gestalten. „Ein einheitliches, hochemotionales Nutzererlebnis auf allen Endgeräten ist für uns der Schlüssel zu einem konsistenten, digitalen Markenauftritt“, sagt Robert Ader, Leiter Marketing Kommunikation.

Den neuen Auftritt kennzeichnet zudem alles, was bereits in der Vergangenheit bei unabhängigen Vergleichen – etwa durch das US-Meinungsforschungsinstitut J.D. Power and Associates – zu Bestwerten in der Branche geführt hatte: eine einfache Navigation, ein klares und modernes Erscheinungsbild, zahlreiche Zusatzinformationen und Features, optimal an den Bedürfnissen der Nutzer orientierte Modellseiten sowie eine effektive Händlersuche.

Beitrag von „samson“ vom 12. Dezember 2013 um 20:44

Der Macan Turbo ist genau meine Kragenweite, und dann noch mit Sport-Chronopaket, der absolute Hammer. Ich freue mich schon auf die Probefahrt Ende März.

Beitrag von „khclp“ vom 12. Dezember 2013 um 21:37

[Zitat von samson](#)

.....Ich freue mich schon auf die Probefahrt Ende März.

Nicht nur du, ich werde mir den auch sehr genau ansehen.

Der gefällt uns auch sehr gut

LG Kurt



Beitrag von „samson“ vom 12. Dezember 2013 um 21:50

[Zitat von khclp](#)

Nicht nur du, ich werde mir den auch sehr genau ansehen.

Der gefällt uns auch sehr gut

LG Kurt



Aha noch ein Fan👁️ doch kein CC mehr.. oder fehlt der T weg ?

Beitrag von „T-Bone Shifter“ vom 12. Dezember 2013 um 22:14

[Zitat von samson](#)

.. oder fehlt der T weg ?

Hi!

Gute Möglichkeit bei uns aber der Macan ist zu klein, wenn dann eher der Cayenne, aber stimmig ist beides nicht. Der Dicke ist immer noch das Auto:D Ich hoffe weiterhin auf einen

vernünftigen Motor im TIII!, denn ein 4 Ender kommt mir nicht ins Haus, die KUH und der fast Pfeffer stehen hoch im Kurs,

LG
Manu

Beitrag von „Franken“ vom 13. Dezember 2013 um 17:40

Superbe Arbeit die Porsche hier geleistet hat.

Bin mal gespannt wenn ich in einen reinsehen kann wie es hinten mit dem Platz im Vergleich zum T2 aussieht.

Preislich sehr teuer mit den normalen Extras.

Verstehe den deutschen Markt nicht dass es z.B. 3 Ausstattungs Varianten gibt wie sowas in USA angeboten wuerde.

Dann wird der Macan bestimmt auch wieder mit Vollaustattung ca. 50% billiger Angeboten sein in USA, schade wie immer wird man hierzu verarscht.

Der Absatz macht halt die Kalkulation des Preises ...

Beitrag von „samson“ vom 15. Dezember 2013 um 20:04

[Zitat von T-Bone Shifter](#)

Hi!

ein 4 Ender kommt mir nicht ins Haus, die KUH und der fast Pfeffer stehen hoch im Kurs,

LG
Manu

Kann dich gut verstehen, obwohl Mamas Tiguan 4 Motion 2,0 TDI mit 177 PS sich ganz ordentlich fahren lässt. Jedoch ein 8 Zylinder muss im Hause bleiben.

Beitrag von „Franken“ vom 19. Dezember 2013 um 19:33

Porsche klar, gut PS. Grosse denke ich vergleichbar mit X3 oder Q5 was ich heute gelesen hatte.

Ein Foto mit jemande in der hinteren Sitzreihe, puh da wirs eng.

Bei Porsche bleibe ich dabei, 911 oder keiner.

Beitrag von „Sittingbull“ vom 20. Dezember 2013 um 07:56

[Zitat von Franken](#)

... Grosse denke ich vergleichbar mit X3 oder Q5 was ich heute gelesen hatte. ...

Hallo zusammen,

ist ja auch kein Wunder, wo der "Macan" doch auf der Plattform des "Q5" basiert. Die Selbstzünder-Motorisierungen sind uns ja hinlänglich bekannt, da auch im Dicken verbaut - interessanter sind da sicherlich die Benziner 🙌

Grüße von Stephan 🙌

Beitrag von „Ex-Audifahrer“ vom 21. Dezember 2013 um 12:44

[Zitat von samson](#)

Kann dich gut verstehen, obwohl Mamas Tiguan 4 Motion 2,0 TDI mit 177 PS sich ganz ordentlich fahren lässt. Jedoch ein 8 Zylinder muss im Hause bleiben.

Moin,

wir haben als Zweitfahrzeug seit 6 Monaten einen 177 PS Tiguan und sind von den Fahrleistungen wirklich enttäuscht 😞! Damit kein falscher Eindruck entsteht - ich vergleiche nicht mit dem V8 TDI. Wir werden uns eventuell in 2014 wieder von dem Fahrzeug trennen (wohl Tausch gegen SQ5).

Beitrag von „T-Bone Shifter“ vom 21. Dezember 2013 um 22:51

Zitat von Ex-Audifahrer

Zweitfahrzeug seit 6 Monaten einen 177 PS Tiguan und sind von den Fahrleistungen wirklich enttäuscht 😞. Wir werden uns eventuell in 2014 wieder von dem Fahrzeug trennen (wohl Tausch gegen SQ5).

Ach Michael! Nun vergleichst du auch Äpfel mit Birnen, denn ein Tiguan mit 177PS ist gerade die halbe Liga des SQ5 mit 313 PS! Irgendwie, tut mir Leid wenn ich es sage, hast du sehr starkes Mitteilungs und Ausdrucksbedürfnis über deine Fahrzeuge. 😊 Nunja als Angehöriger der Banken und Feindbild meiner einer (nicht Böse gemeint) darfst du dich zwar gerne mitteilen, jedoch ist es nicht immer von Volumen gefüllt, so wie guter Wein.

LG und nix für Ungut
Manu

Beitrag von „Ex-Audifahrer“ vom 22. Dezember 2013 um 13:34

Zitat von T-Bone Shifter

Ach Michael! Nun vergleichst du auch Äpfel mit Birnen, denn ein Tiguan mit 177PS ist gerade die halbe Liga des SQ5 mit 313 PS! Irgendwie, tut mir Leid wenn ich es sage, hast du sehr starkes Mitteilungs und Ausdrucksbedürfnis über deine Fahrzeuge. 😊 Nunja als Angehöriger der Banken und Feindbild meiner einer (nicht Böse gemeint) darfst du dich zwar gerne mitteilen, jedoch ist es nicht immer von Volumen gefüllt, so wie guter Wein.

LG und nix für Ungut
Manu

Moin,

ich persönlich habe kein Feindbild (schon gar nicht aufgrund eines ausgeübten Berufes). Vielleicht ist es für Dich hilfreich, wenn Du Dich etwas über die Finanzkrise und deren Verursacher informieren würdest (ich verrate Dir schon einmal, dass die

Genossenschaftsbanken nicht beteiligt sind und als einzige Bankengruppe ohne jegliche Staathilfe ausgekommen sind 😊 Das Wort Boni gibt es auch nicht, auch keine Verkaufsprovisionen !) Ich kann nur schreiben, dass der 177 PS Tiguan absolut keine Kaufempfehlung darstellt. Verglichen habe ich mit einem Golf 2,0 TDI (150 PS) und der fühlt sich von den Fahrleistungen deutlich besser an, als der Tiguan, der ja letztendlich nur ein aufgebockter Golf Plus ist. Also schauen wir jetzt gleich nach etwas Richtigem und da ist der SQ5 wohl über jeden Zweifel erhaben. Falls es Dir hilft, wechsle nächstes Jahr ins Porsche-Lager und mache im Forum Platz für gehaltvollere Beiträge =>

Zitat

Hi!

Gute Möglichkeit bei uns aber der Macan ist zu klein, wenn dann eher der Cayenne, aber stimmig ist beides nicht. Der Dicke ist immer noch das Auto:D Ich hoffe weiterhin auf einen vernünftigen Motor im TIII!, denn ein 4 Ender kommt mir nicht ins Haus, **die KUH und der fast Pfeffer stehen hoch im Kurs**,

LG

Manu

Beitrag von „Hannes H.“ vom 22. Dezember 2013 um 13:45

Hat jemand eigentlich die Daten der Anhängelast für den Macan parat? Habe ein wenig auf der Porsche-Seite gesucht, aber dort leider nichts gefunden.

Ich denke aber, dass er nicht die 3,5t ziehen darf so wie mein Dicker? Wird wohl eher auch im Bereich 2-2,5t sein, so wie beim Q5

MfG

Hannes

Beitrag von „alevuz“ vom 22. Dezember 2013 um 14:17

Hallo,

Also wenn man Euch so folgt dann bin ich doch schon recht froh mal zumindest eine kurze Zeit mit etwas zufrieden zu sein.....

Der eine beginnt mit einem V6, steigert sich zum neuen V8 und versucht jetzt dazu noch einen Tiguan dazwischen zu bekommen - eigentlich alles Milchmädchen Geschichten.....

Der andere hat seinen V8 noch nicht mal freut sich aber riesig darauf und stellt eine Unmenge an Frage obwohl er das Fahrzeug NUR 6 Monate behalten wird und eigentlich schon bei einer neuen Bestellung sein sollte.

Macht mal weiter so, DAX und Dow steigen auch gut und die Bond Affen kaufen auch fast jeden Scheiß.....irgendwann macht es wieder "Buff" und viele Experten werden in Unterhosen neben ihren neuen Leasingkarren stehen und sich wundern warum es kalt wird und kein Diesel mehr aus der Zapfe kommt.

Und noch ein heißer Tipp für die wirklichen Jungs:

Audi bringt wieder einen Monsterdiesel auf den Markt: V10 mit sicher min 550 PS.... da könnt ihr dann Euer bis dahin gekauften V8 und Cayenne S Diesel wieder einpacken.

Aber irgendwie scheint sich dies Alles immer vor Weihnachten zu wiederholen.....

In diesem Sinne: Die Autobauer bringen speziell für Euch immer was "besseres" auf den Markt und freuen sich dann auf Kunden, genauso wie Helicopterfirmen aus Tirol die jedes Jahr mehr verletzte Mächtigen Schifahrer durch Verwendung von überzüchteten Rennschi in Krankenhaus fliegen.....

SG / schöne Weihnachten
Alevuz

Beitrag von „Sittingbull“ vom 22. Dezember 2013 um 14:51

[Zitat von Hannes H.](#)

Hat jemand eigentlich die Daten der Anhängelast für den Macan parat?

Hallo Hannes,

nach ausgiebiger Recherche in den Presse-Unterlagen bin ich fündig geworden: max. Zuglast 2.400 kg (gebremster Anhänger), max. Stützlast 96 kg 🤔

Grüße von Stephan 😊

Beitrag von „Hannes H.“ vom 22. Dezember 2013 um 15:47

[Zitat von Sittingbull](#)

max. Zuglast 2.400 kg (gebremster Anhänger), max. Stützlast 96 kg 😊

Danke sehr Stephan, dann muss ich wohl oder übel beim Touareg bleiben... 😊

Beitrag von „samson“ vom 23. Dezember 2013 um 10:47

[Zitat von alevuz](#)

Hallo,

Die Autobauer bringen speziell für Euch immer was "besseres" auf den Markt

SG / schöne Weihnachten

Alevuz

Wer kann das schon von sich behaupten..

Beitrag von „jamesbond“ vom 23. Dezember 2013 um 15:22

[Zitat von Ex-Audifahrer](#)

Moin,

wir haben als Zweitfahrzeug seit 6 Monaten einen 177 PS Tiguan und sind von den Fahrleistungen wirklich enttäuscht 😞! Damit kein falscher Eindruck entsteht - ich vergleiche nicht mit dem V8 TDI. Wir werden uns eventuell in 2014 wieder von dem Fahrzeug trennen (wohl Tausch gegen SQ5).

Hallo,

ich kann dich gut verstehen. So eine Kiste als Zweitwagen ist doch unmöglich :biggrin:
Selbstverständlich gehören in eine gute Familie zwei Ü300 PS-Autos ... man muss ja auch was zu erzählen haben

Natürlich voll ausgestattet und logischerweise bar bezahlt .. wie auch schon zigfach beschrieben 🙌🙌

LG
james

Beitrag von „dreyer-bande“ vom 23. Dezember 2013 um 19:39

Kinners, dat is wiehnachten!

Bevör ick dat vegeten dau,
wie hevt da noch bie de dreyer-bande:

eenen ten Jahr ollen Touareg
eenen zwölf Jahr ollen TT-Roadster
eene zwölf Jahr olle Gummikau
eene nieen VW-Groove UP in schwatt
und eenen nieen VW Groove UP in witt
und noch eenen nieen VW White UP
ach ja, und dat eene or annere Pedelek.
Die stad alle bie mie in Stall or up den Hof.

.....und wenn ick mie recht entsinne, allet bar betalt.

Beitrag von „coala“ vom 1. März 2014 um 15:11

Servus zusammen,

so, Weihnachtszeit (endlich) vorbei, der Frühling kann kommen. Also ich muss schon sagen, je länger ich mir den Macan anschau, umso besser gefällt er mir. Vom Design her finde ich das Fahrzeug sehr stimmig und modern. Und wenn man mal die Außenmaße von Touareg und Macan vergleicht, dann ist da - bis auf die Fahrzeuglänge - nicht viel Unterschied. Die Spurweite ist sogar identisch zum T. Ich glaube, den muss ich mir rechtzeitig mal live anschauen, zum Vergleich den Touareg daneben stellen (könnte dann, wenn der freundliche Porsch' mitspielt, ein paar Vergleichsbilder geben) und vor allem eine Runde damit drehen.

Dumm natürlich, dass dann Schluss wäre mit Offroad-Eskapaden, denn auch mit Luftfahrwerk bleibt die Bodenfreiheit gering und die Allradtechnik, samt noch dem PDK dazu, denkbar ungeeignet dafür 🙄

Na ja, mal sehen, was der facegeliftete Touareg dann so an Neuerungen bietet...

Grüße
Robert

Beitrag von „Sittingbull“ vom 1. März 2014 um 16:56

[Zitat von coala](#)

... Also ich muss schon sagen, je länger ich mir den Macan anschau, umso besser gefällt er mir. Vom Design her finde ich das Fahrzeug sehr stimmig und modern. Und wenn man mal die Außenmaße von Touareg und Macan vergleicht, dann ist da - bis auf die Fahrzeuglänge - nicht viel Unterschied. Die Spurweite ist sogar identisch zum T. Ich glaube, den muss ich mir rechtzeitig mal live anschauen, zum Vergleich den Touareg daneben stellen (könnte dann, wenn der freundliche Porsch' mitspielt, ein paar Vergleichsbilder geben) und vor allem eine Runde damit drehen.

Dumm natürlich, dass dann Schluss wäre mit Offroad-Eskapaden, denn auch mit Luftfahrwerk bleibt die Bodenfreiheit gering und die Allradtechnik, samt noch dem PDK dazu, denkbar ungeeignet dafür 🙄

Na ja, mal sehen, was der facegeliftete Touareg dann so an Neuerungen bietet...

Hallo Robert,

ach nee, noch jemand der mit diversen Gedanken spielt - neben dem RRS also noch eine weitere Alternative zum TII FL 😄

Grüße von Stephan 🤖

Beitrag von „coala“ vom 1. März 2014 um 17:08

Zitat von Sittingbull

[...] ach nee, noch jemand der mit diversen Gedanken spielt - neben dem RRS also noch eine weitere Alternative zum TII FL 😄 [...]

Hi Stephan,

der Macan wäre aber auch ein richtiges Auto - und kein Engländer 😞

Bin jedenfalls gespannt auf den April!

Grüße
Robert

Beitrag von „Darragh“ vom 1. März 2014 um 17:50

Zitat von Sittingbull

Hallo Robert,

ach nee, noch jemand der mit diversen Gedanken spielt - neben dem RRS also noch eine weitere Alternative zum TII FL 😄

Grüße von Stephan 🤖

sorry Stephan,

aber wer hat den den Leuten den Mund wässrig gemacht? 🤖

Davon mal abgesehen, man sollte solche Gedanken generell unter Strafe stellen. 🙌

Beitrag von „Hannes H.“ vom 1. März 2014 um 18:50

Also in "echt" sieht er noch besser aus, als auf den div. Fotos die ich gesehen habe... was mir aber auch aufgefallen ist, dass der Wagen innen doch recht klein ist (der Fahrerfußraum ist im Vergleich zum T1 sehr eng, der Kofferraum verhältnismäßig klein), dazu sitzt man in dem Wagen nicht wie einem SUV, sondern eher wie in einer Oberklasselimo a la A6. Also eine echte Alternative zum Touareg ist der nicht wirklich, wobei ich aber gehört habe, dass der Macan im Gelände wirklich ganz gut gehen soll, da können andere SUVs in der Klasse nicht wirklich mithalten.

MfG

Hannes

Beitrag von „coala“ vom 1. März 2014 um 19:04

[Zitat von Hannes H.](#)

[...] . was mir aber auch aufgefallen ist, dass der Wagen innen doch recht klein ist (der Fahrerfußraum ist im Vergleich zum T1 sehr eng, der Kofferraum verhältnismäßig klein), dazu sitzt man in dem Wagen nicht wie einem SUV, sondern eher wie in einer Oberklasselimo a la A6. Also eine echte Alternative zum Touareg ist der nicht wirklich [...]

Servus,

ja, das fürchte ich auch, dass er innen etwas eng sein könnte, was die Breite des Laderaums betrifft. Mein T ist fallweise, wenn auch nicht dauernd aber eben doch manchmal, wirklich fast 100% ausgenutzt mit Maschinen und Werkzeug, da könnte es mit dem Macan dann Probleme geben. Schön ist er halt, aber das ist natürlich nicht alles. Muss ich mir mal live anschauen...

Grüße

Robert

Beitrag von „Hannes H.“ vom 1. März 2014 um 19:11

[Zitat von coala](#)

Schön ist er halt, aber das ist natürlich nicht alles.

Genau, schön ist der wirklich, mir gefällt er auch vor allem innen, da kann der Touareg nicht mithalten (außen sowieso auch nicht), aber bei den vielen Tasten ist dann halt auch die Frage ob man die blind optimal bedienen kann. Porsche fährt da komplett gegen den Trend, alle anderen haben Tasten und Schalter minimiert, Porsche maximiert...

Aber wenn ich mal den Verstand einschalte, dann ist der Macan leider nichts für mich, zu klein, zu wenig Bodenfreiheit und zu wenig Anhängelast... eigentlich genau die Gründe warum ich letzten Endes den Touareg gewählt habe....

MfG

Hannes

Beitrag von „metagross“ vom 3. März 2014 um 10:20

[Zitat von Hannes H.](#)

Porsche fährt da komplett gegen den Trend, alle anderen haben Tasten und Schalter minimiert, Porsche maximiert...

MfG

Hannes

Hallo Hannes, mit den vielen Tasten ist überhaupt kein Problem, ganz im Gegenteil. Nach einem Tag hat man sich daran gewöhnt und ich pers. finde es sogar einfacher zu bedienen, als ständig in irgendwelchen Untermenüs rumscrollen zu müssen. Ist halt alles eine Gewohnheitssache;)

Beitrag von „Hannes H.“ vom 3. März 2014 um 12:01

[Zitat von metagross](#)

Hallo Hannes, mit den vielen Tasten ist überhaupt kein Problem, ganz im Gegenteil. Nach einem Tag hat man sich daran gewöhnt und ich pers. finde es sogar einfacher zu bedienen, als ständig in irgendwelchen Untermenüs rumscrollen zu müssen. Ist halt alles eine Gewohnheitssache;)

Hast wahrscheinlich recht, wobei aus meiner Sicht beim Porsche einige Funktionen, die man kaum braucht, auch als eigene Knöpfe auszuführen wieder nicht sinnvoll ist. Bei manchen Dingen die man nur selten braucht wäre die Menülösung wohl besser. So kann man gewisse Schalter dann leichter im "Blindflug" bedienen...

MfG

Hannes

Beitrag von „metagross“ vom 3. März 2014 um 12:10

Hi Hannes,
da hast Du natürlich auch recht.
Wobei ich denke, daß man auch mit beiden Varianten glücklich werden kann. 😊👍

Beitrag von „Hannes H.“ vom 3. März 2014 um 12:18

[Zitat von metagross](#)

Wobei ich denke, daß man auch mit beiden Varianten glücklich werden kann. 😊👍

Ja genau, denke nicht, dass das die Kaufentscheidung ausmacht. Optisch machen die vielen Knöpfe halt was her, man fühlt sich ein wenig in den Flugzeugcockpit versetzt....

MfG

Hannes

Beitrag von „metagross“ vom 3. März 2014 um 12:23

Nicht nur optisch:D

Beitrag von „Hannes H.“ vom 3. März 2014 um 12:27

[Zitat von metagross](#)

Nicht nur optisch:D

Genau bei den S-Versionen wird man wohl beim Beschleunigen gleich schnell loslegen wie ein A380 beim Starten... 😄

Beitrag von „Sandcrawler“ vom 1. April 2014 um 15:09

Ich habe den mal probegefahren, weil mein Dicker inzwischen ins vierte Jahr kommt, aber wie hier schon erwähnt, ist der Kofferraum beim Macan ist ein bisschen zu schmalbrüstig und auch die Zugleistung lässt zu wünschen übrig. Also bleib ich beim T...

Beitrag von „Sittingbull“ vom 11. April 2014 um 19:21

Hallo zusammen,

wer den Schaden hat ... [Klick](#) 😄

Grüße von Stephan 📧

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 eingeengt, 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 Anhieb 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

Laderaubbreite 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, quitiert 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):

Der Inhalt kann nicht angezeigt werden, da Sie keine Berechtigung haben, diesen Inhalt zu sehen.

Der Inhalt kann nicht angezeigt werden, da Sie keine Berechtigung haben, diesen Inhalt zu sehen.

Der Inhalt kann nicht angezeigt werden, da Sie keine Berechtigung haben, diesen Inhalt zu sehen.

Der Inhalt kann nicht angezeigt werden, da Sie keine Berechtigung haben, diesen Inhalt zu sehen.

Der Inhalt kann nicht angezeigt werden, da er nicht mehr verfügbar ist.

Der Inhalt kann nicht angezeigt werden, da Sie keine Berechtigung haben, diesen Inhalt zu sehen.

Der Inhalt kann nicht angezeigt werden, da Sie keine Berechtigung haben, diesen Inhalt zu sehen.

Beitrag von „coala“ vom 30. Mai 2014 um 23:22

Hier Teil II der Bilder vom Macan.

Der Inhalt kann nicht angezeigt werden, da Sie keine Berechtigung haben, diesen Inhalt zu sehen.

Der Inhalt kann nicht angezeigt werden, da Sie keine Berechtigung haben, diesen Inhalt zu sehen.

Der Inhalt kann nicht angezeigt werden, da Sie keine Berechtigung haben, diesen Inhalt zu sehen.

Der Inhalt kann nicht angezeigt werden, da Sie keine Berechtigung haben, diesen Inhalt zu sehen.

Der Inhalt kann nicht angezeigt werden, da Sie keine Berechtigung haben, diesen Inhalt zu sehen.

Der Inhalt kann nicht angezeigt werden, da Sie keine Berechtigung haben, diesen Inhalt zu sehen.

Der Inhalt kann nicht angezeigt werden, da Sie keine Berechtigung haben, diesen Inhalt zu sehen.

Der Inhalt kann nicht angezeigt werden, da Sie keine Berechtigung haben, diesen Inhalt zu sehen.

Beitrag von „coala“ vom 30. Mai 2014 um 23:25

Teil III: Vergleich Navi bei Maßstab 500 Meter (links Macan, rechts Touareg)

Der Inhalt kann nicht angezeigt werden, da Sie keine Berechtigung haben, diesen Inhalt zu sehen.

Der Inhalt kann nicht angezeigt werden, da Sie keine Berechtigung haben, diesen Inhalt zu sehen.

Hier noch einige Details: (Bremse vorne, Bremse hinten, Anzeige "Fahrzeug", Anzeige "Navigation" im rechten Display und die Heckansicht solo)

Der Inhalt kann nicht angezeigt werden, da Sie keine Berechtigung haben, diesen Inhalt zu sehen.

Der Inhalt kann nicht angezeigt werden, da Sie keine Berechtigung haben, diesen Inhalt zu sehen.

Der Inhalt kann nicht angezeigt werden, da Sie keine Berechtigung haben, diesen Inhalt zu sehen.

Der Inhalt kann nicht angezeigt werden, da Sie keine Berechtigung haben, diesen Inhalt zu sehen.

Der Inhalt kann nicht angezeigt werden, da Sie keine Berechtigung haben, diesen Inhalt zu sehen.

Das war's!

Ein Dankeschön auch an der Stelle an die AVP Sportwagen GmbH Landshut für die freundliche Unterstützung 🙌

Grüße
Robert

Beitrag von „metagross“ vom 30. Mai 2014 um 23:28

Schöner Bericht , aber mir gefällt er noch nicht so gut, kann aber auch noch werden.

Beitrag von „Hannes H.“ vom 31. Mai 2014 um 08:17

[coala:](#)

Danke für den ausführlichen und interessanten Vergleich!

Welchen Allrad hat denn dein Touareg? Hast du das Torsen oder das Verteilergetriebe?

Der Macan hat ja im Gegensatz zum Touareg kein Zentraldiff, sondern treibt den Antrieb nach hinten starr durch und schaltet den Frontantrieb per Kupplung zu. Im Gelände kann dann aber die Kupplung zu 100% geschlossen werden, somit sind die Achsen fix verbunden, das kann der Touareg mit dem Torsen nicht, dafür aber mit dem Verteilergetriebe. Wäre mal interessant die beiden im Gelände auch zu vergleichen, aber denke nicht, dass ein Porschezentrum einen Wagen dafür hergibt...

MfG

Hannes

Beitrag von „coala“ vom 31. Mai 2014 um 10:44

[Zitat von Hannes H.](#)

[...] Welchen Allrad hat denn dein Touareg? Hast du das Torsen oder das Verteilergetriebe? Der Macan hat ja im Gegensatz zum Touareg kein Zentraldiff, sondern treibt den Antrieb nach hinten starr durch und schaltet den Frontantrieb per Kupplung zu [...]

Servus Hannes,

mein T hat das Terrain Tech Paket

😊 Über die Antriebstechnik des Macan bin ich im Bilde, ich halte diese Systeme - so wie auch bei BMW - eher nicht für einen "echten" Allrad. Es ist halt kostengünstig realisierbar, wiegt weniger und ist für den Straßeneinsatz prädestiniert, da elektronisch jederzeit beeinflussbar. IMHO fährt sich der Macan fast wie ein reiner Hecktriebler und die Balkenanzeige für die Momentenverteilung dürfte zumindest merkwürdig skaliert sein, denn hier wird optisch suggeriert, dass beim Beschleunigen ordentlich Kraft an die Vorderräder geleitet wird, obwohl die Fuhre trotzdem noch mit den Hinterrädern scharrt.

Die Eignung des Macan für den Geländeeinsatz dürfe, realistisch betrachtet, eher homöopathisch sein. Das verhindert schon die verhältnismäßig geringe Bodenfreiheit beim Stahlfahrwerk und das PDK wird forcierte Einsätze auch nicht lange mitmachen. Immerhin gibt es aber eine "Off-Road-Taste" um andere Kennlinien für den Einsatz abseits befestigter Strassen zu aktivieren. Testen konnte/wollte ich das nicht, das Fahrzeug wurde wegen der Fotos extra frisch innen und außen penibel gereinigt und durch den dauernden Regen der letzten Tage war es überall total aufgeweicht und matschig.

Dennoch wird das alles genau dies sein, was die Entwickler des Macan beabsichtigt haben. Touareg und Macan kann man ja nicht direkt vergleichen, die Konzeption und Ausrichtung ist einfach eine ganz andere. Der Touareg ist ein solider Alleskönner ohne große Schwächen in irgendeinem Bereich, zudem als Bruder des Cayenne eine Nummer größer und der Macan eine optisch sehr gefällige Fahrmaschine, eher On-Road orientiert, die wirklich riesigen Spaß macht und dabei noch über absolute Alltagstauglichkeit verfügt. Für Leute, die nicht ins "richtige" Gelände fahren (und das dürften die meisten sein...) ist der Macan ein tolles Fahrzeug, wenn auch nicht unbedingt ein Schnäppchen.

Grüße
Robert

Beitrag von „Hannes H.“ vom 31. Mai 2014 um 16:48

[Zitat von coala](#)

mein T hat das Terrain Tech Paket 😊 Über die Antriebstechnik des Macan bin ich im Bilde, ich halte diese Systeme - so wie auch bei BMW - eher nicht für einen "echten" Allrad. Es ist halt kostengünstig realisierbar, wiegt weniger und ist für den Straßeneinsatz prädestiniert, da elektronisch jederzeit beeinflussbar.

Ok, dann hast du beim Touareg das perfekte Paket, hast recht das ist nicht mit dem Macan vergleichbar.

Aber dass der Allrad im Macan kostengünstiger realisierbar ist als die Torsenvariante im Touareg ist nicht richtig. Porsche wollte unbedingt so ein System, das hat man im Cayenne extra dafür entwickelt (ok im Prinzip sehr ähnlich wie das x-Drive im BMW), und nun im Macan perfektioniert. Ich konnte mich schon ein wenig von den Geländeeigenschaften des Macan überzeugen, und muss sagen, dass der in Verbindung mit der Luftfederung echt nicht ohne ist... was ihm halt fehlt ist eine Untersetzung, aber denke dafür gibt es beim Macan auch wirklich keine Käuferschichte...

MfG

Hannes

Beitrag von „Sittingbull“ vom 31. Mai 2014 um 16:58

[Zitat von coala](#)

... ist der Macan ein tolles Fahrzeug, wenn auch nicht unbedingt ein Schnäppchen.

Hallo Robert,

vielen Dank für deinen beeindruckenden Bericht und auch ein Dankeschön an das PZ, dass sie dir dieses überhaupt ermöglicht haben 🙌

Ich interessiere mich ja bekanntermassen neben dem RRS auch für den MACAN und leider wurde mir vom ortansässigen "Land Rover" Händler ein ausgiebiger Vergleich mit dem Dicken verweigert. Insgesamt finde ich beide Mitbewerber sehr ansprechend und interessant, nur ist deren Preispolitik nicht mit denen der 😊 vergleichbar bzw. auf ein Angebot vom PZ warte ich schon seit Mitte April vergeblich 🙄

So stellt sich letztendlich für mich die Frage, wie stellt sich das individuelle Preis-Leistungs-Verhältnis für mich im kommenden Herbst dar und dann werde ich nicht entscheiden (müssen)



Grüße von Stephan 🙌

Beitrag von „Bernd S“ vom 31. Mai 2014 um 17:27

Stephan..... Ich bin entsetzt!
Was wäre denn das Forum ohne Dich....
Tu uns das nicht an!

Beitrag von „olly_1“ vom 5. Juni 2014 um 13:12

Hallo Zusammen

Habt ihr mal unseren Touareg mit einem Range Rover Sport verglichen. Ich denke von der Raumausnutzung / Interieur / Ausstattungen und Preisgefüge passt der besser als der MACAN.

Gut nicht so sportlich zu fahren wie der Porsche, aber ich könnte mir nach 2 Touaregs einen Wechsel gut vorstellen.

Bin mal auf eure Antworten und/oder Erfahrungen gespannt.

Gruss OLLY

Beitrag von „coala“ vom 5. Juni 2014 um 13:25

[Zitat von olly_1](#)

[...] Habt ihr mal unseren Touareg mit einem Range Rover Sport verglichen. [...]

Servus,

dafür ist Stephan (*Sittingbull*) zuständig, mit seinen (selbstredend höchst verwerflichen) "Abweichler"-Tendenzen in dieser Richtung! :D;)

Grüße
Robert

Beitrag von „metagross“ vom 5. Juni 2014 um 13:57

Ich habe nach 8 Jahren und 2 Ts den Wechsel nicht bereut, obwohl mir die 8 Jahre wirklich Spaß gemacht haben.

Aber irgendwann ist es halt mal genug.

Das soll aber nicht heißen, daß es vielleicht irgendwann einmal wieder ein Dicker wird.:D

@ Stephan

Ich finde den Macan auch ganz schön, ist aber halt eine Nummer kleiner als "Deiner" 😏

Beitrag von „dreyer-bande“ vom 5. Juni 2014 um 18:16

Hallo,

Stephan wird nicht wechseln.

Oder gibt es den Macan mit Terrain Tech Paket?

Ohne, ist ja wie Zahnarzt ohne Bohrer!

Gruß

Beitrag von „Darragh“ vom 5. Juni 2014 um 19:42

[Zitat von dreyer-bande](#)

[...]

Ohne, ist ja wie Zahnarzt ohne Bohrer!

[OT]... was ja mit Sicherheit auch angenehmer ist ... 😄 [/OT]

Beitrag von „Sittingbull“ vom 6. Juni 2014 um 08:43

[Zitat von olly_1](#)

Habt ihr mal unseren Touareg mit einem Range Rover Sport verglichen. ...

Hallo olly_1,

das habe ich recht intensiv und ich muss sagen, der RRS ist ein sehr schöner Wagen und ist sicherlich eine Klasse höher als der Dicke einzustufen, aber beim Preis und Unterhalt liegt er auch mindestens zwei Klassen darüber. Der MACAN kostet auch mehr, leistet aber deutlich weniger (abgesehen vom sportlichen Charakter) und im Moment sitzen die Verkäufer der PZ auf ganz "hohem Ross" - Stichwort Nachlass 🙄

[OT]und als großverdienender Menschenquäler muss man sich das auch erst mal leisten wollen :D[/OT]

Grüße von Stephan 🐼

Beitrag von „dreyer-bande“ vom 6. Juni 2014 um 19:03

[Zitat von Sittingbull](#)

[OT]und als großverdienender Menschenquäler muss man sich das auch erst mal leisten wollen :D[/OT]

[OT]Wie kommt das? Ich kenne nur Zahnklempner deren Steuererklärung als Hartz IV-Antrag endet![/OT]