

Autotest



Porsche Macan S Diesel PDK

Fünftüriges SUV der Mittelklasse (190 kW / 258 PS)

it dem Macan bietet Porsche nun auch einen Mittelklasse-SUV an. Der Allradler wird mit zwei Benzin- und einer Dieselmotorisierung angeboten. Der Selbstzünder leistet maximal 258 PS und besitzt ein Drehmoment von 580 Nm. In Verbindung mit dem serienmäßigen Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe kann der Macan bei den Fahrleistungen ein sehr gutes Ergebnis erzielen. Wenig überzeugend ist allerdings der Durchschnittsverbrauch im EcoTest, der bei 7,0 l/100 km liegt. Die sportliche Karosserieform ist typisch für Porsche, zum sportlichen Charakter passt auch die optionale Luftfederung mit einstellbarer Dämpfercharakteristik. Die Federung zeigt bereits im Komfort-Modus eine straffe Grundabstimmung und vermittelt dem Fahrer in Verbindung mit der sehr direkt ansprechenden Lenkung ein sportliches Fahrgefühl. Darüber hinaus bietet die Luftfederung die Möglichkeit, mit dem Offroad-Modus das Fahrzeugniveau um 40 mm (gegenüber Normal) anzuheben und die Bodenfreiheit auf 230 mm zu erweitern. Günstig ist das sportliche SUV allerdings nicht. Es müssen mindestens 58.442 Euro investiert werden. Empfehlenswerte Extras wie das Xenonlicht und der Abstandsregeltempostat mit Notbremsfunktion treiben den Preis weiter nach oben. Karosserievarianten: keine. Konkurrenten: u. a.: Audi Q5, BMW X3, Range Rover Evoque, Mercedes GLK, Volvo XC60.

- gute Verarbeitungsqualität, hohe Zuladung und Anhängelast, sehr gute Sitze, effektive Bremse
- unübersichtliches Cockpit, großer Wendekreis, hoher Kraftstoffverbrauch, hohe Autokosten



| ADAC-UR | TEIL |
|-------------------|------------|
| 2,2 AUTOTE | EST |
| 4,9 аитоко | STEN |
| Zielgru | uppencheck |
| 2,2 Familie | |
| 3,9 Stadtverke | ehr |
| 2,8 Senioren | |
| 1,9 Langstrec | ke |
| Z,3 Transport | |
| 1,7 Fahrspaß | |
| 3,6 Preis/Leis | tung |
| | |

Stand: August 2014 Text: Martin Brand

KAROSSERIE/KOFFERRAUM

1,7

Verarbeitung

Der Macan glänzt mit einer guten Karosserieverarbeitung. Alle Teile sind schön eingepasst, die Spaltmaße verlaufen gleichmäßig und auch der Kofferraum ist mit kratzunempfindlichem Stoff verkleidet. Lediglich die Motorhaube könnte sich etwas leichter schließen lassen. Die Türausschnitte sind sehr gut abgedichtet, den lackierten Schwellern fehlen aber Lackschutzleisten. Der Innenraum überzeugt mit einer sehr guten Verarbeitung und hochwertigen Materialien. Sowohl die Armaturentafel als auch die Türverkleidungen sind mit Leder überzogen (optional), die Kunststoffe weitgehend geschäumt und die Dachsäulen (A und B) mit Stoff überzogen. Zudem werten Alu-Applikationen (optional) das Interieur optisch auf. Die Tankklappe ist in die Zentralverriegelung einbezogen, der Deckel kann einfach abgeschraubt werden. Dank Sperrklappe ist ein versehentliches Befüllen mit falschem Kraftstoff nicht möglich. Der Motorraum ist vollständig von unten verkleidet und verschmutzt dadurch kaum. An den Stoßfängern sind im unteren Bereich unlackierte Einsätze, die nach bei Beschädigung einzeln ausgetauscht werden können.

An den Türen sind zwar Kunststoffeinsätze, allerdings sind diese so angebracht, dass sie nicht vor dagegen schlagenden Autotüren schützen.

2,4

Alltagstauglichkeit

Der Macan bietet mit vier vollwertigen Sitzplätzen und einem schmalen Mittelsitz, der sich jedoch nur für Kurzstrecken eignet, eine zufriedenstellende Alltagstauglichkeit.

Mit einer Tankfüllung (Serie 60 l) sind auf Basis des ADAC EcoTest Reichweiten bis rund 855 Kilometer möglich. Alternativ kann für den Macan auch aufpreisfrei ein 75 Liter Tank bestellt werden, dann kommt man 1.070 km weit. Die maximale Zuladung beträgt hohe 585 kg. Auf dem Dach dürfen Lasten bis 75 kg transportiert werden - eine Reling ist optional erhältlich. Eine ausklappbare Anhängerkupplung ist gegen Aufpreis erhältlich. Gebremste Anhänger dürfen bis 2.400 kg und ungebremste bis 750 kg gezogen werden. Die maximal zulässige Stützlast beträgt 96 Kilogramm, somit lassen sich auch problemlos schwerere Fahrräder (z.B. E-Bikes) mittels Heckträger transportieren.

Für den Fall einer Reifenpanne gibt es serienmäßig eine Reparaturset, das sich bei größeren Beschädigungen schnell als unbrauchbar erweisen kann. Gegen Aufpreis ist ein Faltnotrad erhältlich, dann findet man auch einen Wagenheber und Radmutternschlüssel an Bord.



Sicht

Der Macan schneidet im Sicht-Kapitel vor allem dank des guten Lichts noch gut ab. Die Karosserie lässt sich zufriedenstellend abschätzen. Das vordere Ende lässt sich nicht einsehen, da die Motorhaube ab der Mitte nach vorn abfällt, das Heck kann recht gut abgeschätzt werden. Beim Rangieren helfen optionale Parksensoren vorn und hinten sowie eine Heckkamera. Niedrige, sich vor dem Fahrzeug befindliche Hindernisse können nur durchschnittlich wahrgenommen werden. Bei der ADAC Rundumsichtmessung schneidet der Porsche ausreichend ab. Die Sicht nach draußen wird durch die recht breiten Dachpfosten beeinträchtigt. Besonders die D-Säulen fallen sehr massiv aus.



Massive Dachsäulen sowie nicht versenkbare Kopfstützen erschweren die Sicht nach schräg hinten erheblich.

Darüber hinaus behindern die nicht vollständig klappbaren Kopfstützen den Blick nach hinten.

♠ Dank der hohen Sitzposition kann der Fahrer das Verkehrsgeschehen gut überblicken. Die optionalen Bi-Xenonscheinwerfer schwenken in Kurven mit und passen die Ausleuchtung an die Bedingungen an (Autobahn- und Schlechtwetterlicht) - insgesamt leuchten sie die Fahrbahn sehr gut aus. Darüber hinaus besitzen sie ein Abbiegelicht. Dank des LED-Tagfahrlichts wird man untertags besser von anderen Verkehrsteilnehmern wahrgenommen. Gegen weiteren Aufpreis ist das Porsche Dynamic Light System Plus (PDLS+) erhältlich. Dann wird das Fernlicht sensorgesteuert stufenlos an die Verkehrssituation angepasst und das Abbiegelicht Navigationsdaten-gestützt (z. B. an Kreuzungen) aktiviert. Optional blenden der Innen- und die Außenspiegel bei störendem Scheinwerferlicht anderer Verkehrsteilnehmer automatisch ab. Die Außenspiegel sind groß, zudem besitzt der Linke einen zusätzlichen asphärischen Bereich, wodurch der tote Winkel verkleinert wird. Die Scheibenwischer besitzen einen guten Wirkbereich.

Aufgrund der hohen Heckscheibenunterkante und der nicht vollständig versenkbaren Fondkopfstützen, lassen sich niedrige Hindernisse im Fahrzeugnahbereich sehr schlecht erkennen. Der Innenspiegel liefert nur ein kleines Sichtfeld nach hinten.

3,0

Ein-/Ausstieg

Serienmäßig wird der Macan mit einer Funkfernbedienung entriegelt - der extravagante Schlüssel (in Form eines Fahrzeugs) ist aufgrund der Größe etwas unhandlich. Gegen Aufpreis ist das schlüssellose Zugangssystem (Porsche Entry & Drive) erhältlich, dann kann der

Innenspiegel, Außenspiegel

2,2

Vorderes und hinteres Nahfeld

3,2

4,4

Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen. Bei den Innen- und Außenspiegeln werden deren Sichtfelder aus dem Blickwinkel des Fahrers bewertet. Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor bzw. hinter dem

Schlüssel in der Tasche bleiben (nicht im Testwagen). Aufgrund der hohen Karosserie (Luftfederung in Normalniveau) gestaltet sich das Ein- und Aussteigen insgesamt etwas mühsamer. Die Türen besitzen zwar kräftige Rastungen, so dass sie auch an Steigungen offen gehalten werden, jedoch ist eine Zwischenrastung zu wenig. Die Sitze sind zwar in nahezu optimaler Höhe angeordnet, allerdings liegen die Schweller weit über der Fahrbahn, so dass die Füße weit angehoben werden müssen. Darüber hinaus fällt der horizontale Abstand zwischen der Schweller- und der Sitzaußenkante groß aus. Größere Personen sollten beim Einsteigen auf den Kopf achten, da der Abstand zwischen der Sitzfläche und dem Dach nicht besonders groß ausfällt. In den Fond gelangt man zufriedenstellend, auch hier stört der breite Schweller und der Radlauf ragt etwas in den Einstiegsbereich. Haltegriffe über allen Türen helfen beim Aussteigen.

Nach dem Aussteigen beleuchten die Scheinwerfer (Serie) und Spots in den Außenspiegeln (optionales Licht-Komfort-Paket) für eine gewisse Zeit das Fahrzeugumfeld.

Man kann sich versehentlich aussperren, eine Fahrzeugverriegelung wird nur bei offener Fahrertür unterbunden. Allerdings ertönt ein Warnton (Hupe), wenn eine Tür oder die Heckklappe beim Abschließen geöffnet sind.

Kofferraum-Volumen*

Das Kofferraum-Volumen fällt im Klassenvergleich durchschnittlich aus. Üblicherweise fasst das Ladeabteil bis zur Kofferraumabdeckung 365 Liter. Baut man diese aus, passen 485 Liter bis unters Dach. Dann finden bis zu neun handelsübliche Getränkekisten im Kofferraum Platz. Nach dem Umlegen der Rücksitzbank lassen sich bis zur Fensterunterkante 715 Liter verstauen. Belädt man den Kofferraum bis unters Dach, finden 1.205 Liter Platz.



Mit 365 I Volumen ist der Kofferraum ausreichend fürs Gepäck oder den Einkauf.

2,6

Kofferraum-Zugänglichkeit

Die Kofferraum-Zugänglichkeit ist gut bis zufriedenstellend. Die Heckklappe öffnet elektrisch, jedoch muss erst einmal der Taster gefunden werden, der sich an der Halterung des Heckwischers befindet. Die Klappe öffnet weit und bietet Personen bis zu einer Körpergröße von rund 1,95 m genügend Platz darunter. Die Ladeöffnung fällt sehr hoch aus, die Breite ist aber nur durchschnittlich. Höhe und Breite des Ladeabteils sind ebenfalls nur durchschnittlich. Dank der verhältnismäßig geringen Kofferraumtiefe lassen sich bei der Rückbank liegende Gegenstände gut erreichen. Der Ladeboden ist nur knapp 10 cm unter der Ladekante, wodurch das Ladegut zum Ausladen nicht weit angehoben werden muss. Nach dem Umlegen der Rücksitzlehnen steigt der Kofferraumboden leicht an, kann aber dennoch gut genutzt werden. Das Ladeabteil ist mit zwei Lampen ausreichend beleuchtet.

Die Ladekante liegt bei Normalniveau rund 81 Zentimeter über der Fahrbahn, wodurch man das Ladegut weit anheben muss. Mit dem optionalen Luftfahrwerk lässt sich die Karosserie an der Hinterachse um 50 mm absenken.

2,1

Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehne lässt sich serienmäßig dreigeteilt (40:20:40) umlegen - das erleichtert den Transport langer Gegenstände. Dies ist von vorn ohne großen Kraftaufwand möglich. Zum Verstauen von Kleingepäck gibt es ein großes Fach unter dem Kofferraumboden (85 Liter), vier stabile Zurrösen am Boden und ein kleineres Netz in der rechten Kofferraumverkleidung. Optional ist ein entnehmbarer Skisack erhältlich (nicht im Testfahrzeug). Gegen weiteren Aufpreis gibt es das Laderaummanagement, ein Schienensystem zur variablen Befestigung von kleinen Gegenständen (nicht im Testwagen).



INNENRAUM



Bedienung

Das Porsche-typische Cockpit ist mit vielen kleinen Schaltern überfrachtet und dadurch unübersichtlich aufgebaut, was eine gewisse Blickabwendung beim Bedienen erfordert. Damit die Orientierung und Bedienung weitgehend problemlos funktioniert ist intensive Eingewöhnung notwendig. So ist das Zündschloss zwar vom Fahrer gut erreichbar, aber ungewohnt links vom Lenkrad positioniert.



Die Verarbeitungsqualität des Innenraums ist erstklassig. Die Funktionalität des Fahrerplatzes ist gut, bietet aber noch ein wenig Raum für Verbesserungen.

Das optionale Audio-/Navigationssystem mit Sieben-Zoll-Touchscreen ist zwar gut erreichbar, doch auch hier ist aufgrund der zahlreichen Funktionen eine intensive Eingewöhnung nötig. Erleichtert wird die Bedienung durch einige Komfort- und Assistenzsysteme. Das Handschuhfach ist zwar beleuchtet, fällt aber nicht besonders groß aus. Im Fond ist die Anzahl an Ablagen noch akzeptabel, es gibt Becherhalter und Türfächer, Lehnentaschen fehlen aber.

Das Lenkrad lässt sich elektrisch über einen großen Bereich in Höhe und Weite einstellen und die Pedale sind gut angeordnet, wenn es auch kein stehendes Gaspedal gibt. Der Wählhebel liegt weit oben gut zur Hand und die Sitze lassen sich elektrisch einwandfrei einstellen. Die Scheibenwischer sind vorn serienmäßig sensorgesteuert und auch das Abblend- (Serie) und Fernlicht (optional) werden automatisch aktiviert. Manuell kann das Licht auch mittels gut erreichbarem Drehschalter links vom Lenkrad aktiviert werden. Die Nebellampen werden durch Herausziehen des Lichtschalters eingeschaltet. Die Rundinstrumente liegen gut im Sichtfeld des Fahrers, sind aber etwas untypisch angeordnet. Mittig gibt es den gut ablesbaren Drehzahlmesser, mit einer digitalen Anzeige der Geschwindigkeit. Links davon ist die analoge Geschwindigkeitsanzeige, die aufgrund der groben 50 km/h-Schritte des Tachos nicht optimal ablesbar ist. Rechts vom Drehzahlmesser werden alle wichtigen Betriebszustände wie die Kühlflüssigkeitund Öltemperatur angezeigt. Zudem kann dort alternativ die Navigationskarte eingeblendet werden. Sind Türen, die Heckklappe oder auch die Motorhaube nicht richtig geschlossen, wird der Fahrer gewarnt. Die Geschwindigkeitsregelanlage wird über einen separaten Lenkstockhebel aktiviert, die eingestellte Geschwindigkeit angezeigt. Die optionale ACC-Abstandsregelung funktioniert gut und der gewünschte Abstand wird ebenfalls dort eingestellt. Die elektrischen Fensterheber besitzen eine Ab-/Aufwärtsautomatik und funktionieren auch ohne Zündung bis eine Tür geöffnet wird. Die Heckscheibenheizung wird automatisch deaktiviert und die Umluftfunktion ist sensorgesteuert. Im Dunkeln sind alle Schalter vorbildlich beleuchtet, bis auf die Luftdüsen. Kleine Gegenstände können vorn im Mittelfach oder in den Türfächern verstaut werden, darüber hinaus gibt es noch Becherhalter.

Die vielen kleinen Bedienelemente der Klimaautomatik sind weit unten positioniert und über einen großen Bereich der Mittelkonsole links und rechts neben dem Wählhebel verteilt. Dadurch sind nicht alle optimal erreich- und bedienbar. Darüber hinaus kann die Temperaturanzeige nicht gut abgelesen werden, da sie schräg eingebaut ist und ggf. spiegelt. Auch der Schalter für die Heckscheibenheizung ist auf Anhieb kaum zu finden. Die Kontrollleuchte für den Nebelscheinwerfer ist im Schalter integriert und dadurch schlecht erkennbar. Vorn muss man sich zum Schließen voll geöffneter Türen weit hinauslehnen, weil die Griffe dann zu weit weg sind. Die breite Mittelkonsole zwischen den Vordersitzen stört beim Angurten.

^{2,3} Ra

Raumangebot vorne*

Vorn fällt das Raumangebot recht großzügig aus. Personen bis zu einer Körpergröße von knapp 1,95 m finden genügend Beinfreiheit - die Kopffreiheit fällt dabei großzügig aus. Die Innenbreite erweist sich im Klassenvergleich als gut. Das subjektive Raumgefühl ist insgesamt zufriedenstellend, wird aber besonders durch die wuchtige Mittelkonsole eingeschränkt.



Raumangebot hinten*

Im Fond sind die Platzverhältnisse zufriedenstellend. Sind die Vordersitze auf 1,85 m Große eingestellt, finden hinten nur Passagiere bis zu einer Körpergröße von 1,85 m genügend Beinfreiheit vor. Hier fällt die Kopffreiheit ebenfalls großzügig aus. Das Raumempfinden geht in Ordnung, wenn auch auf den Außenplätzen die C-Säule direkt neben dem Kopf ist.



Auf den hinteren Sitzplätzen finden Personen bis 1,85 m Körpergröße ausreichend Platz vor.

Innenraum-Variabilität

Für den Macan werden keine Sitzvarianten angeboten, daher ist die Innenraum-Variabilität nur ausreichend.



KOMFORT



Federung

Neben dem Standardfahrwerk wird für den Macan ein adaptives Fahrwerk (PASM), mit einstellbarer Dämpfercharakteristik (KOMFORT, SPORT, SPORT PLUS) angeboten. Darüber hinaus ist auch eine Luftfederung mit variablem Dämpfungssystem erhältlich. Die Federung erweist sich allerdings schon im KOMFORT-Modus als straff abgestimmt. Kurzwellige Fahrbahnen lassen den Porsche etwas unruhig werden und auch Einzelhindernisse werden deutlich im Innenraum wahrgenommen. Im SPORT PLUS-Modus spricht die Federung sehr hart an, dann wird es auf schlechteren Straßen fast schon unangenehm.

Lange Wellen bringen den Macan im KOMFORT-Modus nicht aus der Ruhe, wenn auch bei höheren Geschwindigkeiten die Federwege etwas länger ausfallen. Die Karosserieneigungen beim Beschleunigen und Bremsen sowie in schnell durchfahrenen Kurven fallen für einen SUV gering aus - besonders in den SPORT-Modi. Raue Fahrbahnbeläge und Kopfsteinpflaster dringen im KOMFORT-Modus nicht zu stark bis zu den Insassen durch und auch Querfugen werden akzeptabel fern gehalten. Bei niedrigen Geschwindigkeiten geht der Fahrkomfort in Ordnung.



Sitze

Der Macan Diesel S ist serienmäßig mit Komfortsitzen vorn ausgestattet. Der Fahrersitz lässt sich elektrisch in Höhe und Neigung einstellen, der Beifahrersitz manuell in der Höhe. Optional sind für den Porsche Sportsitze vorn erhältlich (im Testwagen).

Die Sportsitze lassen sich elektrisch in Höhe und Neigung einstellen, die Sitzflächen sind ausziehbar und beide Vordersitze sind mit einer in Höhe und Intensität einstellbaren Lordosenstütze ausgestattet - dadurch finden Personen unterschiedlicher Statur eine angenehme Sitzposition. Darüber hinaus können sowohl die stark konturierten Sitzflächen- als auch die Lehnenwangen in der Breite angepasst werden, wodurch die Sitze einen ausgezeichneten Seitenhalt bieten. Dank stabilem Trittbrett ist es dem Fahrer möglich, seinen linken Fuß fest abzustützen. Die Rücksitzbank ist zufriedenstellend konturiert, die hohen Lehnen bieten eine gute Unterstützung. Die Sitzwangen sind außen ebenfalls stärker konturiert als bei den Seriensitzen, der Halt geht Ordnung. Die Polsterung ist angenehm und die Sitzposition bequem, wenn auch die Oberschenkel etwas mehr aufliegen dürften.

Auf den optionalen Ledersitzen kommt man bei sommerlichen Temperaturen schnell ins Schwitzen.



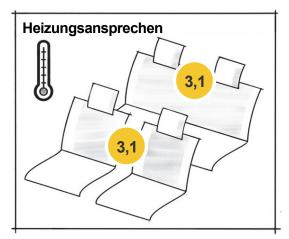
Innengeräusch

① Das Innenraumgeräusch ist niedrig. Der bei 130 km/h gemessene Pegel beträgt lediglich 66,9 dB(A). Fahrgeräusche fallen kaum auf, wenn es auch auf schlechten Fahrbahnbelägen im Innenraum leicht dröhnt. Motor- und Windgeräusche halten sich stets im Hintergrund, steigen mit den Geschwindigkeiten aber leicht an.

Klimatisierung

Im ADAC Heizungstest schneidet der Macan zufriedenstellend ab, die Fahrgastzelle wird gleichmäßig erwärmt. Vorn wie hinten werden die Fußbereiche schneller erwärmt als der restliche Innenraum, das entspricht dem Behaglichkeitsempfinden.

Der Porsche ist serienmäßig mit einer Zwei-Zonen-Klimaautomatik ausgestattet, die fein und situationsangepasst regelt. Sowohl die Temperatur als auch die Luftverteilung lassen sich für Fahrer und Beifahrer getrennt einstellen. Auch die Austrittsbereiche sind individuell auswählbar. Die Frisch-/Umluftzufuhr ist sensorgesteuert und ein Aktivkohlefilter filtert unangenehme Gerüche aus der Luft. Gegen Aufpreis ist eine Drei-Zonen-Klimaautomatik erhältlich (nicht im Testwagen). Dann kann die Temperatur im Fond ebenfalls getrennt eingestellt werden.



Heizungstest bei -10°C in der ADAC-Klimakammer.



MOTOR/ANTRIEB



Fahrleistungen*

Der Porsche kann trotz eines Leergewichts von knapp zwei Tonnen ein gutes Ergebnis bei den Fahrleistungsmessungen einfahren. Der V6-Turbodiesel hat einen Hubraum von drei Litern und besitzt eine Maximalleistung von 258 PS (bei 4.000 - 4.250 1/min). Das maximale Drehmoment von 580 Nm liegt von 1.750 bis 2.500 1/min an. Der simulierte Überholvorgang (Beschleunigung von 60 auf 100 km/h) wird in 3,8 Sekunden absolviert. Der Macan vermittelt auch dank der sportlichen Fahrwerksauslegung Fahrspaß.



Laufkultur

Dem V6-Diesel kann eine gute aber nicht vollkommen tadellose Laufkultur attestiert werden. Prinzipiell arbeitet das Aggregat vibrationsarm, es lassen sich aber im unteren Drehzahlbereich unter Last und auch etwas oberhalb von 2.000 1/min leichte Vibrationen feststellen. Dann dröhnt es auch leicht im Innenraum. Darüber hinaus läuft der Motor unauffällig im Hintergrund.



Schaltung

Der Macan ist serienmäßig mit einem Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe (PDK) ausgestattet. Die Gangwahl kann man entweder der Automatik überlassen oder die Gänge manuell am Wählhebel oder mittels Schaltpaddel am Lenkrad wechseln - die gewählte Fahrstufe wird im Kombiinstrument angezeigt. Beim Anfahren wird der erste Gang leicht verzögert gewählt und dadurch ein recht sanftes Anfahren realisiert. An Kreuzungen, wenn man zwar fast bis zum Stillstand abbremst, dann aber doch wieder beschleunigt wird nicht immer sofort der richtige Gang gefunden, dann kann es etwas ruckeln. Darüber hinaus werden die Gänge ohne Zugkraftunterbrechung dem Fahrzustand entsprechend geschaltet. Mit dem PDK gibt es für den Schubbetrieb die "Segelfunktion". Geht der Fahrer vom Gas, wird der eingelegte Gang entkoppelt und das Fahrzeug rollt im Leerlauf. Betätigt der Fahrer die Bremse oder das Gaspedal, wird wieder ein passender Gang eingelegt.

Beim Anfahren an Steigungen hilft die Autohold-Funktion. Diese kann der Fahrer durch stärkere Betätigung des Bremspedals aktivieren - dann wird das Fahrzeug zeitlich unbegrenzt gehalten und die Bremse wieder gelöst, wenn man das Gaspedal betätigt. Das Start-Stopp-System funktioniert einwandfrei.

1,5

Getriebeabstufung

① Das Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe passt gut zur Motorcharakteristik und stellt für jeden Betriebszustand einen geeigneten Gang zur Verfügung. Die Gesamtübersetzung hat Porsche lang gewählt. Bei Tempo 130 dreht das Aggregat im größten Gang mit nur 2.000 1/min, kommt damit aber aufgrund des hohen Drehmomentes prima zurecht.

2,0

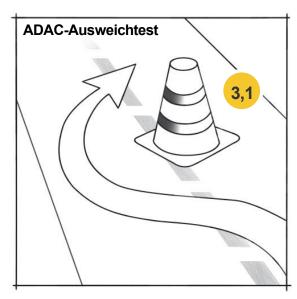
FAHREIGENSCHAFTEN

2,4

Fahrstabilität

Insgesamt ist die Fahrstabilität des sportlich angehauchte SUV gut, wenn er auch im ADAC Ausweichtest nicht vollkommen überzeugen kann. Der SUV reagiert direkt auf einen plötzlichen ersten Lenkbefehl und begibt sich mit einem leicht nachdrängenden Heck auf Ausweichkurs. Beim Gegenlenken verliert die Hinterachse kurzeitig Haftung und wird dabei versetzt - dies führt zu einer Übersteuerneigung. In diesem Fall greift das elektronische Stabilitätsprogramm (PSM) zuverlässig ein, jedoch haben die heftigen PSM-Eingriffe an der Vorderachse zur Folge, dass sich der Porsche kaum mehr lenken lässt und über die Vorderräder schiebt - das ist ein unkritisches aber für den Fahrer anspruchsvolles Verhalten. Bei geringen Lenkwinkeln lässt sich der Macan recht neutral durch den Parcours fahren, hat aber beim Einfahren in die Ausfahrgasse einen Gegenpendler.

Dank der sportlichen Fahrwerksabstimmung reagiert der Porsche gut auf kurze Lenkimpulse und stabilisiert sich auch schnell wieder - das Heck pendelt kaum nach. Aufgrund der breiten Räder folgt der Macan gerne Spurrillen. In Verbindung mit der



Beim ADAC-Ausweichtest erfolgt die Einfahrt in die Pylonengasse mit einer Geschwindigkeit von 90 km/h bei mindestens 2000 Motorumdrehungen im entsprechenden Gang. Geprüft wird die Fahrzeugreaktion, d.h. die Beherrschbarkeit beim anschließenden Ausweichen.

Luftfederung kann das Fahrzeugniveau um zehn Millimeter abgesenkt werden, wodurch Karosserieaufbaubewegungen beim Lenken weiter reduziert werden. Der Grenzbereich liegt für einen SUV hoch, es sind hohe Kurvengeschwindigkeiten möglich. Werden Kurven zu schnell angefahren, zeigt der Macan ein untersteuerndes Verhalten. Im Bedarfsfall regelt das PSM zuverlässig. Hebt man das Gaspedal in der Kurve, so dass ein Lastwechsel entsteht, drängt Porsche etwas mit dem Heck nach. Der serienmäßige Allradantrieb sorgt auch auf rutschigem Untergrund für eine gute Traktion. Bei normaler Fahrweise wird die Antriebskraft über die Hinterachse auf die Straße übertragen. Bei Bedarf wird das Drehmoment mittels Lamellenkupplung bis zu 100 Prozent auf die Vorderachse verlagert. Darüber hinaus kann ein elektronisch gesteuertes Hinterachssperrdifferenzial (PTVP) geordert werden. Dann ist auch eine variable Momentenverteilung an der Hinterachse möglich. Für den Einsatz abseits befestigter Straßen gibt es den traktionsoptimierten Offroad-Modus, der bis 80 km/h verwendet werden kann. Zudem wird dann in Kombination mit dem Luftfahrwerk die Bodenfreiheit um 40 Millimeter erhöht. Darüber hinaus gibt es die Bergabfahrhilfe (PHC), die separat aktiviert wird und bis 30 km/h die Fahrgeschwindigkeit konstant hält.

2,3 Lenkung*

Gegen Aufpreis ist für den Macan die Servolenkung Plus erhältlich. Dann wird die Lenkkraftunterstützung an die Geschwindigkeit angepasst. Die Lenkung kann mit einem sehr direkten Ansprechen und einer guten Zielgenauigkeit überzeugen. Der Fahrer erhält im Komfort-Modus eine gute Rückmeldung, wenn diese jedoch um die Mittellage etwas ausgeprägter sein könnte. Im Sport-Modus ist das Lenkgefühl besser. Beim Rangieren sind weder ein hoher Lenk- noch Kurbelaufwand notwendig. Von Anschlag bis Anschlag sind nur rund 2,5 Lenkradumdrehungen notwendig.

Aufgrund der sehr direkt ansprechenden Lenkung wirkt der Macan nervös - das macht sich besonders bei schnellen, langgezogenen Kurven bemerkbar. Der Wendekreis fällt mit 12,1 m selbst für diese Fahrzeugklasse groß aus.

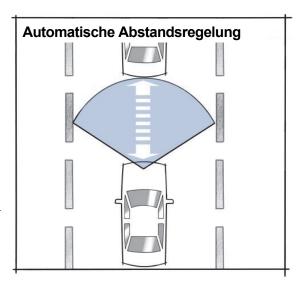
1,5 Bremse

Die Bremse kann mit einer guten Wirkung und Belastbarkeit überzeugen. Der Macan steht nach einer Vollverzögerung aus 100 km/h bereits nach 35,2 m (Mittelwert zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung; Reifen: Michelin Latitude Sport3, vo: 265/45 R20 Y; hi: 295/40 R20 Y). Die Bremse spricht schnell an und lässt sich gut dosieren. Die Spurtreue bei Vollverzögerungen in Kurven ist gut, wenn das SUV auch tendenziell untersteuert.

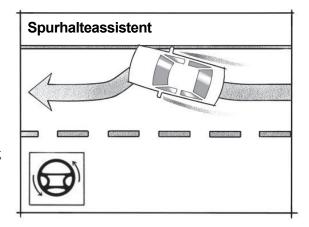
1,8 SICHERHEIT

Aktive Sicherheit -Assistenzsysteme

Der Macan kann mit einer guten aktiven Sicherheitsausstattung punkten, wenn auch nicht alle Assistenzsysteme serienmäßig an Bord sind. Ab Werk gibt es das elektronische Stabilitätsprogramm, einen Bremsassistenten sowie ein direkt messendes Reifendruckkontrollsystem. Gegen Aufpreis ist der Abstandsregeltempostat (aktiv von 30 bis 210 km/h) mit Porsche Active Safe (PAS) erhältlich. Das PAS-System überwacht mittels Radar den Bereich vor dem Fahrzeug und warnt den Fahrer bei einer drohenden Kollision. Zunächst wird optisch und akustisch gewarnt, anschließend mit einem Bremsruck. Reagiert der Fahrer nicht, wird eine automatische Vollbremsung ausgelöst. Bei einer Vollverzögerung warnen die hellen und reaktionsschnellen LED-Rückleuchten (Serie) den herannahenden Verkehr zunächst mit einem in hoher Frequenz blinkenden Bremslicht - ab Stillstand wird die Warnblinkanlage aktiviert. Optional ist ein Spurhalteassistent erhältlich. Dieser erkennt mittels Kamera Fahrbahnmarkierungen und lenkt bei unbeabsichtigtem Verlassen der Spur (ohne Blinker) wieder zurück zur Fahrbahnmitte.



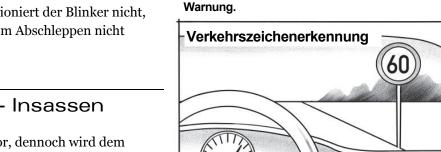
Mit Radarsensoren erkennt das System vorausfahrende Autos und reguliert bei aktivem Tempomat durch Gasgeben und -wegnehmen den Abstand zum Vordermann. Neuere Systeme regeln bis Stillstand (etwa im Stop-and-go-Verkehr) und warnen akustisch, optisch sowie mit leichtem Bremseneingriff vor Kollisionen.



Infrarotsensoren oder Kameras erkennen die Fahrbahn-Markierungen. Verlässt der Fahrer seine Spur ohne zu Blinken (etwa wegen Unachtsamkeit oder Sekundenschlaf), erfolgt eine optische, akustische oder haptische Warnung. Bei dieser Variante erfolgt zudem ein leicht übersteuerbarer Lenkeingriff.

Darüber hinaus kann ein Totwinkelassistent geordert werden. Blinkende Lampen in den Außenspiegeln warnen den Fahrer optisch, wenn sich ein Fahrzeug im toten Winkel befindet oder sich ein Fahrzeug auf der Nachbarspur mit hoher Differenzgeschwindigkeit von hinten nähert, falls dieser die Spur wechseln möchte. Alle diese Extras sind sehr empfehlenswert, da sie die Verkehrssicherheit stark erhöhen. Zu haben ist auch eine Tempolimitanzeige. Sie erfasst mittels Kamera Verkehrsschilder und informiert über Geschwindigkeitsbegrenzungen und Überholverbote (inkl. Aufhebung). In Verbindung mit den optionalen Xenonscheinwerfern gibt es ein Abbiege- und Kurvenlicht sowie eine situationsabhängige Fahrlichtsteuerung (Schlechtwetter, Autobahn). Darüber hinaus ist das Lichtsystem "PDLS+" erhältlich. Dann wird auch das Fernlicht automatisch an die Verkehrssituation angepasst. Leuchten in den Türverkleidungen vorn warnen andere Verkehrsteilnehmer im

 Bei aktivierter Warnblinkanlage funktioniert der Blinker nicht, dadurch kann eine Richtungsänderung beim Abschleppen nicht angezeigt werden.



Totwinkelassistent

Armaturenbrett dar. Gurtstraffern und -kraftbegrenzern ausgestattet. Serienmäßig hat der Macan das Roll-over-System an Bord. Bei einem drohenden Überschlag werden die Kopfairbags aktiviert und die Gurte gestrafft. Vorn bieten die Kopfstützen Personen bis zu einer Körpergröße von 1,90 m guten Schutz und weisen zudem einen geringen Abstand zum Kopf auf. Nach einem Unfall wird automatisch die Bremse geschlossen, um ein Weiterrollen

🖨 Das Warndreieck ist zwar gut zugänglich in der Heckklappeninnenverkleidung untergebracht, für den Verbandskasten gibt es aber keinen speziellen Halter.

des Fahrzeug und das Risiko weiterer Kollisionen (z. B. mit dem Gegenverkehr) zu verringern.



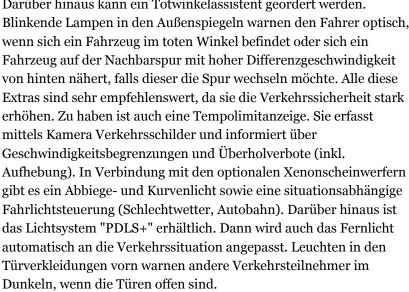
Mit Hilfe von Radarsensoren wird das seitliche

Umfeld überwacht. Beabsichtigt der Fahrer, die Fahrspur zu wechseln, während sich Fahrzeuge

Eine Videokamera an der Fahrzeugfront erkennt Verkehrszeichen, die auf Tempo-Limits oder Überholverbote hinweisen und stellt diese für einige Sekunden in einer Anzeige im

Kindersicherheit

🕀 Laut Bedienungsanleitung können auf allen Plätzen universelle Kindersitze aller Altersgruppen verwendet werden, außer auf dem Mittelsitz, hier sind Kindersitze mit Stützfuss nicht erlaubt. Der Beifahrerairbag lässt sich deaktivieren (Serie), so dass man auch vorn rechts Kindersitze problemlos verwenden kann. Der Macan ist serienmäßig mit Isofixhalterungen auf den äußeren Fondplätzen ausgestattet, die ohne Einsteckhilfen genutzt werden können. Alternativ lassen sich auf diesen Plätzen die Kindersitze auch mit den langen Gurten lagestabil befestigen.





Passive Sicherheit - Insassen

Ein Crashtestergebnis liegt derzeit nicht vor, dennoch wird dem Macan ein guter Insassenschutz prognostiziert. Leider werden nur die vorderen Passagiere ermahnt sich anzuschnallen, für die Hinteren fehlt ein Seatbelt-Reminder. Im Fond reichen die Kopfstützen in der Höhe nur für Passagiere bis zu einer Körpergröße von 1,75 m - der Abstand zwischen Stütze und Kopf ist akzeptabel.

♣ Der Porsche ist serienmäßig mit Front- und Seitenairbags vorn sowie durchgängigen Kopfairbags ausgestattet. Gegen Aufpreis sind auch Seitenairbags im Fond erhältlich. Vorn ist der Macan mit



Die Schlösser sind kurz und fest, was die Montage erleichtert. Die Gurtanlenkpunkte liegen günstig und die Abstände zwischen den Schlössern und den Gurten sind groß. Selbst hohe Kindersitze finden auf allen Sitzplätzen genügend Raum. Der Fenstereinklemmschutz der elektrischen Fensterheber funktioniert zuverlässig und setzt früh ein.

Der Fondmittelsitz weist eine ungünstige Sitzkontur auf, wodurch er sich nur bedingt zur Befestigung von Kindersitzen eignet. Darüber hinaus liegen die Gurtanlenkpunkte am Mittelplatz zu eng zusammen. Hinten sind die Gurtschlösser nicht verwechslungssicher.

3,0

Fußgängerschutz

Ein Crashtestergebnis liegt nicht vor. Aufgrund der höheren Front wird beim Macan ein durchschnittlicher Fußgängerschutz erwartet.

3,1

UMWELT/ECOTEST

Verbrauch/CO2*

Der Macan S Diesel PDK schneidet in diesem Kapitel mit einer CO2-Bilanz von 225 g/km nicht gut ab, er erhält in diesem Kapitel lediglich 15 Punkte. Aus der Messung resultiert ein Durchschnittsverbrauch von 7,0 Liter auf 100 Kilometer. Dieser setzt sich aus 7,9 l/100 km im Innerortsteil, 6,2 l/100 km im Außerortsteil und 7,8 l/100 km auf der Autobahn zusammen.

1,6

Schadstoffe

Zusammen mit den CO2-Punkten bringt es der Macan auf 59 Punkte im EcoTest, das entspricht drei von fünf Sternen.

Der Macan S Diesel erfüllt dank moderner Abgas-

GESAMTVERBRAUCH 7,0
DURCHSCHNITT 6,2 D 7,9 B

0 2 4 6 8
Verbrauch pro 100 km [I]

Kraftstoffverbrauch in I/100 km – Klassendurchschnitt für Fahrzeuge mit Dieselmotor (D) und mit Ottomotor (B)

5,5 D 6,9 B

7,9

7,8

7,0 D 8,5 B

10,3 B

7,4 D

Verbrauch

DURCHSCHNITT

LANDSTRASSE

DURCHSCHNITT

DURCHSCHNITT

AUTOBAHN

STADT- KURZSTRECKE

Nachbehandlung (SCR-System, Diesel-Partikelfilter und AdBlue-Technologie) die strenge Abgasnorm Euro6. Keine Schadstoffgruppe zeigt besondere Auffälligkeiten, der Lohn sind 44 von 50 Punkten in diesem Kapitel.



AUTOKOSTEN

3,5

Betriebskosten*

Die Betriebskosten ergeben sich zu weiten Teilen aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Der Macan benötigt zwar den etwas günstigeren Dieselkraftstoff, geht mit diesem aber nicht besonders sparsam um. Zudem fallen auch geringe Zusatzkosten für das AdBlue an, das man zur Abgasnachbehandlung benötigt.

Werkstatt- / Reifenkosten*

Alle 30.000 km oder alle zwei Jahre ist ein kleiner - alle 60.000 km oder vier Jahre ein großer Service fällig. Der 3,0-Liter Dieselmotor besitzt eine Steuerkette, durch die ein oftmals teurer Zahnriemenwechsel entfällt.

- Porsche spendiert dem Macan nach eigenen Angaben qualitativ hochwertige und langlebige Verschleißteile und gewährt eine zweijährige Herstellergarantie.
- Teure Werkstattstundenpreise sowie erhöhte Kosten für Reifenersatz sorgen für die schlechte Note.

Wertstabilität*

Dem SUV aus dem Hause Porsche wird ein guter Restwertverlauf prognostiziert. Positiv wirkt sich aus, dass sich SUVs großer Beliebtheit erfreuen und es sich beim Macan um ein völlig neues Modell handelt und somit nicht mit einer Ablöse während des vierjährigen Berechnungszeitraums zu rechnen ist.

Kosten für Anschaffung*

Die Anschaffungskosten liegen für den allradgetriebenen Macan S Diesel PDK mit Automatikgetriebe hoch. Für die getestete Variante müssen mindestens 58.442 Euro aufgewendet werden. Darüber hinaus verlangt Porsche für empfehlenswerte Ausstattungsdetails wie das Xenonlicht, den Abstandsregeltempostat (mit PAS) und den Spurwechsel- sowie Spurhalteassistenten Aufpreis.

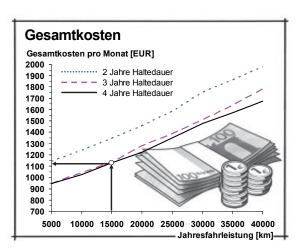
5,5 Fixkosten*

Die Fixkosten liegen sehr hoch. Allein die KFZ-Steuer beträgt 413 Euro pro Jahr. Hinzu kommen aufgrund ungünstiger Einstufungen (KH: 21; TK: 27; VK: 28) hohe Versicherungskosten.

Monatliche Gesamtkosten*

Die monatlichen Gesamtkosten fallen sehr hoch aus, daran kann auch der geringe prozentuale Wertverlust nichts ändern. In allen anderen Kostenkapiteln kann der Macan nicht überzeugen.

Besonders negativ wirken sich jedoch der extrem hohe
Anschaffungspreis, die Werkstatt- und Reifenkosten sowie die hohen jährlichen Fixkosten aus.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persön-lichen monatlichen Kosten (Beispiel: 1135 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

| TYP | Macan S PDK | Macan Turbo PDK | Macan S Diesel PDK |
|---|-------------|--------------------|-----------------------|
| Aufbau/Türen | GE/5 | GE/5 | GE/5 |
| Zylinder/Hubraum [ccm] | 6/2997 | 6/3604 | 6/2967 |
| Leistung [kW (PS)] | 250 (340) | 294 (400) | 190 (258) |
| Max. Drehmoment [Nm] bei U/min | 460/1450 | 550/1350 | 580/1750 |
| 0-100 km/h[s] | 5,4 | 4,8 | 6,3 |
| Höchstgeschwindigkeit [km/h] | 254 | 266 | 230 |
| Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller [l] | 8,7 SP | 8,9 SP | 6,1 D |
| CO2 [g/km] | 204 | 208 | 159 |
| Versicherungsklassen KH/VK/TK | 21/28/27 | 21/29/27 | 21/28/27 |
| Steuer pro Jahr [Euro] | 278 | 300 | 413 |
| Monatliche Gesamtkosten [Euro] | 1255 | 1434 | 1135 |
| Preis [Euro] | 58.442 | 80.338 | 58.442 |

Aufbau

ST = Stufenheck
SR = Schrägheck
CP = Coupe
C = Cabriolet
RO = Roadster
KB = Kombi

KT = Kleintransporter
TR = Transporter
GR = Großraumlimousine
BU = Bus
GE = Geländewagen
PK = Pick-Up

Versicherung
KH = KFZ-Haftpfl.
VK = Vollkasko
TK = Teilkasko

Kraftstoff

= Normalbenzin = Superbenzin = SuperPlus = Diesel = Flüssiggas = Erdgas = Strom N S SP D FG G

| DATEN UND MESSWER | TE |
|-------------------------------------|--------------------------------|
| 6-Zylinder Diesel | Schadstoffklasse Euro6 |
| Hubraum | 2967 ccm |
| Leistung | 190 kW (258 PS) |
| bei | 4000 U/min |
| Maximales Drehmoment | 580 Nm |
| bei | 1750 U/min |
| Kraftübertragung | Allrad permanent |
| Getriebe | 7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe |
| Reifengröße (Serie vo./hi.) | 235/60R18/255/55R18 |
| Reifengröße (Testwagen) | 265/45R20Y |
| Bremsen vorne/hinten | Scheibe/Scheibe |
| Wendekreis links/rechts | 12,1/11,85 m |
| Höchstgeschwindigkeit | 230 km/h |
| Beschleunigung 0-100 km/h | 6,3 s |
| Überholvorgang 60-100 km/h (in F | ahrstufe D) 3,8 s |
| Bremsweg aus 100 km/h | 35,2 m |
| Verbrauch pro 100 km Herstellera | ingabe 6,1 l |
| Testverbrauch Schnitt pro 100 kr | n (Diesel) 7,0 I |
| Testverbrauch pro 100 km Stadt/ | Land/BAB 7,9/6,2/7,8 I |
| CO2-Ausstoß Herstellerangabe | 159 g/km |
| CO2-Ausstoß Test(*WTW) | 225 g/km |
| Innengeräusch 130km/h | 66,9 dB(A) |
| Länge/Breite/Höhe | 4681/1923/1624 mm |
| Fahrzeugbreite über alles (inkl. Au | Benspiegel) 2110 mm |
| Leergewicht/Zuladung | 1990 kg/585 kg |
| Kofferraumvolumen normal/geklaj | opt 365 I/715 I |
| Anhängelast ungebremst/gebrems | t 750 kg/2400 kg |
| Dachlast | 75 kg |
| Tankinhalt | 60 I |
| Reichweite | 855 km |
| Garantie | 2 Jahre |
| Rostgarantie | 12 Jahre |
| ADAC-Testwerte fett | |

| KOSTEN | |
|---------------------------------------|-------------|
| Monatliche Betriebskosten | 132 Euro |
| Monatliche Werkstattkosten | 97 Euro |
| Monatliche Fixkosten | 191 Euro |
| Monatlicher Wertverlust | 715 Euro |
| Monatliche Gesamtkosten | 1.135 Euro |
| (vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr) | |
| Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK | 21/28/27 |
| Grundpreis | 58.442 Euro |

| NOTENSKALA | | | |
|---------------------------|-------------------------------------|--|------------------------|
| Sehr gut Gut Befriedigend | 0.6 - 1.5 1.6 - 2.5 2.6 - 3.5 | AusreichendMangelhaft | 3,6 – 4,5 4,6 – 5,5 |

Der ADAC-Autotest beinhaltet über 300 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC-Autotest ist nach dem neuen, aktualisierten ADAC-Autotest-Verfahren 2013 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Umwelt und Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.03.2013 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.05.2012 gültigen Steuergesetzgebung.

*WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO2-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO2-Emissionen auch die CO2-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich.

Weitere Autotests finden Sie unter www.adac.de/autotest

AUSSTATTUNG TECHNIK Abbiegelicht (Xenon + PDLS) 1.559 Euro° Abstandsregelung, elektronisch 1357 Euro° Automatikgetriebe (7-Gang-PDK) Serie Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch Serie Fernlichtassistent (PDLS+) 482 Euro° Head-Up-Display nicht erhältlich 1.559 Euro° Kurvenlicht (Xenon + PDLS) LED-Rückleuchten Serie Parkhilfe, elektronisch (vorn + hinten) 821 Euro° Regen- und Lichtsensor Serie Kraftstofftank 75 Liter Ohne Aufpreis° Rückfahrkamera (inkl. Parkhilfe) 1.309 Euro° **Spurassistent** 583 Euro 512 Euro° **Tempomat** Totwinkelassistent 583 Euro Xenonlicht 1.559 Euro° **INNEN** Airbag, Seite vorne/hinten Serie/369 Euro Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten Serie Innenspiegel, automatisch abblendend (+ Außenspiegel) 357 Euro° Klimaautomatik (Zwei-Zonen) Serie Knieairbag nicht erhältlich Navigationssystem 2951 Euro° Rücksitzlehne, umklappbar Serie **AUSSEN** 1.214 Euro Anhängerkupplung 321 Euro **Dachreling**

Lackierung Metallic

Panorama-Glasdach

° im Testwagen vorhanden

| TECTUDIE | | | |
|---------------------------|------|--|-----------|
| TESTURTE | | AUTOTEST ¹ | 2,2 |
| KATEGORIE | NOTE | KATEGORIE | NOTE |
| Karosserie/Kofferraum | 2,6 | Fahreigenschaften | 2,0 |
| Verarbeitung | 1,7 | Fahrstabilität | 2,4 |
| Alltagstauglichkeit | 2,4 | Lenkung* | 2,3 |
| Sicht | 2,4 | Bremse | 1,5 |
| Ein-/Ausstieg | 3,0 | Sicherheit | 1,8 |
| Kofferraum-Volumen* | 3,1 | Aktive Sicherheit - Assistenzsyst | • |
| Kofferraum-Zugänglichkeit | 2,6 | Passive Sicherheit - Insassen | 1,7 |
| Kofferraum-Variabilität | 2,1 | Kindersicherheit | 1,5 |
| Innenraum | 2,4 | Fußgängerschutz | 3,0 |
| Bedienung | 2,3 | Umwelt/EcoTest | 3,1 |
| Raumangebot vorne* | 2,3 | Verbrauch/CO2* | 4,5 |
| Raumangebot hinten* | 2,8 | Schadstoffe | 1,6 |
| Innenraum-Variabilität | 4,0 | | .,0 |
| Komfort | 1,9 | | |
| Federung | 2,4 | AUTOKOOTEN | 4,9 |
| Sitze | 1,4 | AUTOKOSTEN | 1,0 |
| Innengeräusch | 1,7 | Betriebskosten* | 3,5 |
| Klimatisierung | 2,1 | Werkstatt- / Reifenkosten* | 5,5 |
| Motor/Antrieb | 1,4 | Wertstabilität* | 1,4 |
| Fahrleistungen* | 1,4 | Kosten für Anschaffung* | 5,5 |
| Laufkultur | 1,8 | Fixkosten* | 5,5 |
| Schaltung | 1,2 | Monatliche Gesamtkosten* | 5,5 |
| Getriebeabstufung | 1,5 | ¹ ohne Wirtschaftlichkeit *Werte klasse | enbezogen |

893 Euro°

1.607 Euro