



Porsche Macan S PDK

Fünftüriges SUV der Mittelklasse (260 kW / 354 PS)

Auch wenn die meisten Menschen beim Namen Porsche zuerst an formschöne und schnelle Sportwagen denken, haben sich die Zuffenhausener im Laufe der letzten Jahre vorrangig zu einem SUV-Hersteller gewandelt. Im ersten Halbjahr 2019 war jeder zweite verkaufte Porsche in Deutschland ein SUV, wobei allein der Macan ein Drittel aller Verkäufe der Marke ausmachte. Grund genug also, das hierzulande erfolgreichste Pferd im Stall nach fünfjähriger Bauzeit gründlich zu überarbeiten. Außen fallen die Modifikationen recht dezent aus. Auffallendste Änderung ist das durchgehende Heckleuchtenband, das der Macan als letztes Porsche-Modell spendiert bekommt. Auch im Innenraum wurde der Macan auf den technischen Stand der neueren Porsche-Baureihen gebracht. Das neue Infotainmentsystem mit einem von 7,2 auf 10,9 Zoll vergrößerten Touchdisplay und Full-HD-Auflösung bringt den Macan mit der Konkurrenz wieder auf Augenhöhe und überzeugt mit guter Bedienbarkeit und einem großen Funktionsumfang. Unter der Haube des Macan S, der auf der ersten Audi Q5-Generation basiert, steckt nun auch ein Audi-Motor. Der etwa aus dem Audi SQ5 bekannte Dreiliter-Turbobenziner leistet 354 PS und sorgt im immerhin zwei Tonnen schweren Macan S für sehr gute Fahrleistungen. Der Verbrauch fällt wie zu erwarten sehr hoch aus. Im ADAC Ecotest genehmigt sich das Power-SUV 10,7 l/100 km, immerhin fällt der Schadstoffanteil auch dank des serienmäßigen Partikelfilters recht niedrig aus. Bei der Fahrdynamik merkt man dem Macan S auf den ersten Metern an, dass er von Ingenieuren entwickelt wurde, denen im Sportwagenbau kaum einer etwas vormacht. Es ist mehr als beeindruckend, was die Fahrwerksabteilung aus der Audi-Q5-Basis herausgeholt hat. 64.356 Euro verlangt Porsche für den Macan S und ist damit zur großen Verwunderung das günstigste Modell unter den deutschen Power-SUV. **Konkurrenten:** u.a. Alfa Romeo Stelvio, Alpina XD3, Audi Q5, BMW X3, Mercedes GLC.

- +** sehr gute Verarbeitungs- und Materialqualität, für ein SUV außergewöhnlich gute Fahrdynamik, sehr gute Fahrleistungen, ausgewogener Fahrkomfort
- hoher Testverbrauch, schlechte Rundumsicht, viele Fahrerassistenzsysteme kosten Aufpreis

ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,5

AUTOKOSTEN 4,3

Zielgruppencheck

	Familie	2,6
	Stadtverkehr	3,9
	Senioren	2,2
	Langstrecke	2,6
	Transport	2,7
	Fahrspaß	1,5
	Preis/Leistung	3,4

Ecotest ★★☆☆☆

2,5 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

1,3 Verarbeitung

⊕ Die Verarbeitungs- und Materialqualität des Porsche Macan zählt zum Besten, was man in dieser Klasse findet. Die Karosserie ist sorgfältig gefertigt, der Unterboden bis auf den Bereich rund um die Hinterachse glattflächig mit Dämmmatten verkleidet. Das Interieur ist nicht nur penibel

2,9 Alltagstauglichkeit

Die Reichweite auf Basis des Ecotest-Verbrauchs beträgt mit dem 65-Liter-Tank etwas mehr als 600 km. Ist wie im Falle des Testwagens der optionale 75 Liter große Tank verbaut, kommt der Macan 700 km weit. Um die Handlichkeit ist es nicht nur wegen der stattlichen Breite von 2,11 m (von Außenspiegel zu Außenspiegel), sondern auch wegen des Wendekreises von zwölf Meter nicht sonderlich gut bestellt. Ein Reifenpannenset ist serienmäßig an Bord, gegen Aufpreis gibt es immerhin ein Notrad. Dann ist auch ein Wagenheber an Bord.

2,8 Licht und Sicht

⊕ Der Fahrer sitzt SUV-typisch erhöht und hat damit einen guten Blick auf den Verkehr. Ab Werk ist der Macan mit LED-Scheinwerfern ausgestattet, optional gibt das LED-Lichtsystem Porsche Dynamic Light System Plus (PDLs Plus) mit Abbiege- und Kurvenlicht sowie einer adaptiven Lichtverteilung (u.a. Autobahn- und Schlechtwetterlicht). Ein Fernlichtassistent mit automatischer Leuchtweiteregulierung ist dann ebenfalls an Bord. Damit wird die Fahrbahn sehr hell und homogen ausgeleuchtet.

⊖ Die Rundumsicht im Macan fällt nicht gut aus, vor allem die breiten D-Säulen schränken den Blick nach draußen ein. Erschwerend kommt hinzu, dass die äußeren Fondkopfstützen sich nicht versenken lassen und somit den Blick durch die Heckscheibe stark beeinträchtigen. Gegenstände hinter



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

verarbeitet, auch die verwendeten Materialien werden den Ansprüchen an einen Porsche gerecht - erst recht, wenn wie im Falle des Testwagens nicht nur die Lederausstattung, sondern auch der Dachhimmel aus Alcantara an Bord ist.

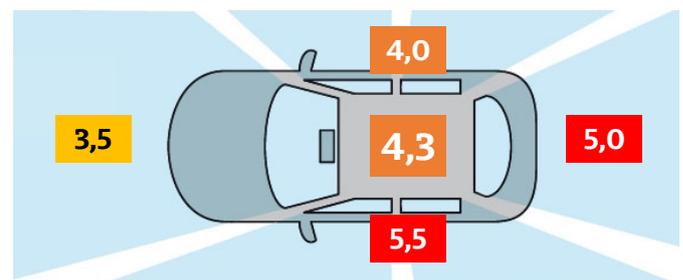
⊕ Der Macan S darf im Falle des Testwagens üppige 610 kg zuladen, davon bis zu 75 kg auf dem Dach. Eine Dachreling ist nicht erhältlich. Als Zugfahrzeug eignet sich das SUV wegen des serienmäßigen Allradantriebs hervorragend. Er darf bis zu 2,4 Tonnen an den Haken nehmen, ungebremste Anhänger dürfen bis zu 750 kg wiegen.

⊖ Leider gibt es keinen wirksamen Fehlbetankungsschutz.

dem Fahrzeug sind aufgrund der hoch angesetzten Heckscheibe erst in größerer Entfernung zu sehen. Hilfe beim Rangieren bieten Parksensoren vorn und hinten sowie eine Rückfahr- und 360-Grad-Kamera - allerdings gibt es alle diese Helferlein nur gegen Aufpreis. Ein Parkassistent ist nicht zu haben. Sollen Innen- und Außenspiegel automatisch abblenden, muss der Kunde dafür Aufpreis zahlen.

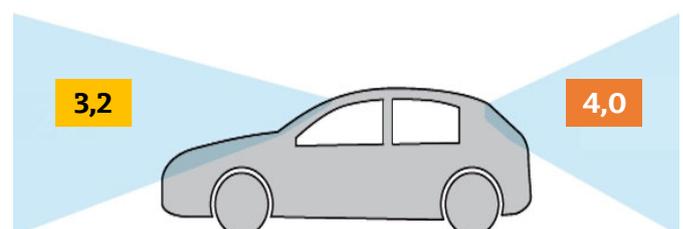
Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen



Vorderes und hinteres Nahfeld

Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor und hinter dem Fahrzeug erkennt.



2,3 Ein-/Ausstieg

⊕ Der Ein- und Ausstieg gelingt vorn und hinten leicht und bequem. Verantwortlich dafür sind neben den großen Türausschnitten die recht schmalen Schweller, die in angenehmer Höhe montierten Sitze und Haltegriffe über allen Türen. Vorn erschweren einzig die stark konturierten

Sitzwangen und der hoch liegende Schweller das Ein-/Aussteigen, hinten muss man aufgrund der nach schräg verlaufenden C-Säule auf den Kopf achten.

Die Scheinwerfer sowie Spiegelleuchten erhellen den Bereich rund um das Fahrzeug beim Auf- und Abschließen.

2,7 Kofferraum-Volumen

Bei aufgestellten Rücksitzlehnen passen unter die Kofferraumabdeckung bis zu 365 l. Baut man die Abdeckung aus, lassen sich bis unter das Dach 485 l oder neun Getränkeboxen stapeln. Klappt man die Rücksitzlehnen um, passen 715 l (bis Fensterunterkante) bzw. 1.205 l (dachhoch) hinein. Die schräg verlaufende Heckklappe kostet bei Beladung bis unters Dach etwas Stauraum.

2,5 Kofferraum-Nutzbarkeit

Die Ladekante befindet sich 74 cm über der Fahrbahn und ist damit recht hoch.

⊕ Die Heckklappe öffnet und schließt im Macan S serienmäßig elektrisch. Ein berührungsloses Öffnen und Schließen ist für den Porsche allerdings nicht erhältlich. Die Heckklappe gibt eine große Öffnung frei, das Ladeabteil ist ausreichend groß und gut nutzbar.



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

Beim Umklappen der Rücksitzlehnen entsteht eine ebene Ladefläche, der Gepäckraum wird dank zweier LED-Lampen gut ausgeleuchtet.

2,5 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehnen lassen sich vom Fond aus entriegeln und umklappen, der Kraftaufwand beim Wiederaufstellen fällt allerdings recht hoch aus. Vom Kofferraum können die Lehnen leider nicht entriegelt werden.

⊕ Die Rücksitzlehnen lassen sich serienmäßig dreigeteilt umklappen. Im Gepäckraum findet man rechts ein Ablagefach,

einen Taschenhaken sowie ein 85 Liter großes Ablagefach unter dem Ladeboden zum Verstauen kleinerer Gegenstände vor. Gegen Aufpreis ist ein Gepäcknetz, ein Laderaummanagement-Paket inkl. Gepäckraumtrennnetz, Wendematte und einer Teleskopstange zum Unterteilen des Laderaums erhältlich.

2,4 INNENRAUM

2,4 Bedienung

⊕ Porsche hat das Bediensystem im Zuge des Facelifts gründlich überarbeitet. Der bislang 7,2 Zoll großen Touchscreens wich einem nun 10,9 Zoll großen Display mit Full-HD-Auflösung. Das System ähnelt stark den anderen aktuellen Porsche-Modellen, bietet gegenüber diesen aber den großen Vorteil, dass man im Macan nicht komplett auf konventionelle Tasten verzichtet hat. Unter dem Bildschirm befinden sich sowohl Tasten für grundlegende Funktionen wie Navigation oder Telefon, auch ein Drehregler für die Lautstärke sowie zum Scrollen bzw. Zoomen ist vorhanden. Dies gestaltet die Bedienung deutlich einfacher als in den neuen Porsche-

Baureihen. Die zahlreichen Tasten auf der Mittelkonsole wirken aufgrund ihrer großen Anzahl (29 Stück) unübersichtlich, was für eine längere Ablenkung vom Verkehrsgeschehen sorgt.

Ungewöhnlich ist das Starten des Motors. Der Zündschlüssel lässt sich nicht mehr in das links vom Lenkrad befindliche Zündschloss stecken, stattdessen befindet sich an dieser Stelle ein dem Schlüssel nachempfundenen Knubbel, der sich nicht herausziehen lässt. Der Bedienbarkeit tut dies abgesehen von der gewöhnungsbedürftigen Position allerdings keinen Abbruch.

⊖ Die vielen kleinen Bedienelemente der Klimautomatik sind weit unten positioniert und über einen großen Bereich der Mittelkonsole links und rechts neben dem Wählhebel verteilt. Dadurch sind nicht alle optimal erreichbar 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. Vorn muss man sich zum Schließen voll geöffneter Türen weit hinauslehnen, weil die Griffe dann zu weit weg sind. Die Taste für den Warnblinker auf der Mittelkonsole geht in der Tastenflut beinahe unter und ist damit schwer zu finden.

Mehr als dreist: Porsche verbaut keine Schminkspiegelbeleuchtung in den Sonnenblenden.

0,6 Multimedia/Konnektivität

⊕ Bei der Konnektivität hat der Macan mit dem Facelift einen großen Sprung nach vorn gemacht. Bereits ab Werk hat der Zuffenhausener das Porsche Communication Management (PCM) an Bord, zu dessen Umfang u. a. Online-Navigation, Bluetooth-Freisprecheinrichtung, vier USB-Anschlüsse (je zwei vorn und hinten), WLAN-Hotspot sowie ein Radio-Audiosystem mit zehn Lautsprechern zählen. Gegen Aufpreis

2,4 Raumangebot vorn

⊕ In der ersten Reihe hält der Macan genügend Platz bereit. Die Sitze lassen sich für 1,90 m große Personen weit genug zurückschieben, dabei haben sie noch Luft überm Scheitel. Auch die Innenbreite ist ordentlich bemessen, sodass sich die

3,3 Raumangebot hinten

Im Fond geht es nicht so großzügig zu. Sind die Vordersitze für 1,85 m große Personen eingestellt, reicht die Beinfreiheit im Fond lediglich für 1,80 m große Passagiere. Das Raumgefühl wird durch die hohe Fensterlinie, den dunklen Dachhimmel sowie die direkt neben dem Kopf befindliche C-Säule geschmälert.

3,6 Innenraum-Variabilität

Bei der Innenraumvariabilität schneidet der Macan speziell für ein SUV nicht sonderlich gut ab. Die Rücksitzlehnen lassen sich zwar umklappen, jedoch nicht in der Neigung verstellen. Im Gegensatz zu manchem Konkurrenten ist die Rückbank nicht in Längsrichtung verschiebbar.

Vorn findet man zahlreiche und gut nutzbare Ablagen vor, eine praktische und gut erreichbare Ablagemöglichkeit für das Smartphone wird allerdings schmerzlich vermisst. Möchte man das Mobiltelefon via USB anschließen, muss man es umständlich unter der Mittelarmlehne verstauen.



Die Verarbeitungsqualität des Innenraums ist erstklassig, die Materialanmutung hochwertig. Die Funktionalität des Fahrerplatzes ist gut, bietet aber noch Raum für Verbesserungen.

wartet der Macan S zudem mit digitalem Radioempfang, Smartphone-Integration via Apple CarPlay, Kopplung des Smartphones an die Fahrzeugantenne sowie induktiver Ladefunktion auf. Für Freunde des besonderen Hörgenusses hat Porsche zwei optionale Audiosysteme von Bose und Burmester im Angebot.

Passagiere nicht zu nahe kommen. Das Raumgefühl leidet etwas unter der breiten Mittelkonsole sowie im Falle des Testwagens unter dem dunklen Dachhimmel.



Auf den hinteren Sitzplätzen finden Personen bis 1,80 m Körpergröße ausreichend Platz vor.

Hinten gibt es neben Türfächern lediglich Becherhalter. Lehentaschen und ein Ablagefach unter den Vordersitzen sind im Paket gegen Aufpreis zu haben.

2,1 KOMFORT

2,3 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. Diese erweist sich allerdings schon im Komfort-Modus als straff abgestimmt. Einzelhindernisse werden recht deutlich im Innenraum wahrgenommen - hier muss der Federungskomfort den optionalen 21-Zoll-Rädern etwas Tribut zol-

len. Im Sport Plus-Modus wird die Federung sehr straff, dann wird es auf schlechteren Straßen fast schon unangenehm.

⊕ Besonders auf der Autobahn kann der Macan die Vorteile der Luftfederung ausspielen. Bodenwellen gleicht das Fahrwerk gekonnt aus, auch rasch aufeinanderfolgenden Unebenheiten kommen nur gut gedämpft im Innenraum an. Raue Fahrbahnbeläge und Kopfsteinpflaster dringen im Komfort-Modus nicht zu stark bis zu den Insassen durch.

2,0 Sitze

Der Macan S ist vorn serienmäßig mit Komfortsitzen samt elektrischer Sitzverstellung ausgestattet (Fahrer 8-Wege-, Beifahrer 6-Wege-Verstellung). Optional sind für den Porsche adaptive Sportsitze mit 18-Wege-Verstellung erhältlich, mit denen der Testwagen ausgestattet ist.

⊕ 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. 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.

2,7 Innengeräusch

Das Innenraumgeräusch fällt durchschnittlich aus. Der bei 130 km/h gemessene Pegel beträgt 68,6 dB(A). Der subjektive Geräuscheindruck ist gut, Fahrgeräusche fallen kaum auf. Auch

die Motor- und Windgeräusche halten sich stets im Hintergrund, steigen mit den Geschwindigkeiten aber leicht an.

1,8 Klimatisierung

⊕ Der Macan S ist serienmäßig mit einer Dreizonen-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 wählbar. Die Frisch-/Umluftzufuhr ist sensorgesteuert. Der aufpreispflichtige

Ionisator verbessert die Luftqualität im Innenraum, indem Keime und andere Schadstoffe reduziert werden. Für die kalten Tage gibt es gegen Aufpreis Standheizung, beheizbare Sitze vorn und hinten außen sowie Lenkradheizung. Optionale Rollos schützen die Fondinsassen vor zu starker Sonneneinstrahlung.

1,4 MOTOR/ANTRIEB

1,1 Fahrleistungen

⊕ Der 354 PS starke Turbobenziner sorgt im Macan S für sehr gute Fahrleistungen. Den Zwischensprint von 60 auf 100 km/h erledigt der Porsche in glatten drei Sekunden, auch das Anfahrverhalten (gemessen von 15 bis 30 km/h) ist tadellos. Der Hersteller gibt den Standardsprint aus dem Stand auf 100 km/h

mit 5,3 s an - in Verbindung mit dem optional Sport Chrono-Paket, mit dem der Testwagen ausgestattet ist, geht es nochmals 0,2 s schneller. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 254 km/h.

2,1 Laufkultur/Leistungsentfaltung

Von einem Sechszylinder-Benziner würde man einen geschmeidigeren Motorlauf erwarten. Der V6-Motor im Macan S legt besonders im Bereich zwischen 2.500 und 3.000 Touren deutlich spürbare Vibrationen an den Tag, die im Innenraum deutlich spürbar sind. Dies ist besonders ärgerlich, da sich der Motor häufig im mittleren Drehzahlbereich aufhält.

⊕ Der Motor ist gut gedämmt und dürfte für die Top-Motorisierung einer Porsche-Baureihe gerne etwas kerniger

klingen. Offensichtlich hat der nun serienmäßige Otto-Partikelfilter dem Triebwerk etwas an Ausdruckskraft geraubt. Störendes Brummen oder Dröhnen verkneift sich der Sechszylinder. Auch an der Leistungsentfaltung sowie der Ansprechverhalten gibt es trotz des Abgasturboladers mit Ausnahme der leicht verzögertes Gasannahme und Drehmomententwicklung nichts zu kritisieren.

1,4 Schaltung/Getriebe

⊕ Der Macan ist serienmäßig mit einem Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe (PDK) ausgestattet. Dieses schaltet schnell, aber nicht immer absolut ruckfrei. Beim Anfahren reagiert das Getriebe schnell und auch die Kriechfunktion arbeitet passend, sodass Rangieren in engen Parklücken eine leichte Übung ist. Im D-Modus schaltet die Elektronik recht früh hoch und spät runter und unterstützt so das entspannte Fahren. In den Sportmodi werden dann höhere Drehzahlen für spontaneres Ansprechen gewählt - so ist dank den deutlichen Differenzierungen für jeden was dabei. 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.

Die siebte Fahrstufe ist als Schongang ausgelegt und daher sehr lang übersetzt - bei Tempo 130 rotiert die Kurbelwelle mit gerade einmal 2.000 Touren.

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.

1,8 FAHREIGENSCHAFTEN

2,1 Fahrstabilität

⊕ Dank der sportlichen Fahrwerksabstimmung reagiert der Porsche gut auf kurze Lenkimpulse und stabilisiert sich auch schnell wieder - das Heck pendelt kaum nach.

Beim ADAC Ausweichtest hinterlässt der Macan S einen sehr guten Eindruck, was zu einem gewissen Teil den jedoch Fahrwerks- und Reifenoptionen des Testwagens zuzuschreiben ist. Für ein zwei Tonnen schweres SUV lässt sich der Macan S geradezu spielerisch durch die Pylonengassen dirigieren. Lenkbefehle setzt er sehr spontan und sehr präzise um, auch die Fahrsicherheit befindet sich auf höchstem Niveau. Die Hinterachse hält sicher die Spur, im hoch angesiedelten Grenzbereich schiebt der Macan sanft über die Vorderräder. Anders als beim getesteten Vor-Faceliftmodell sorgt das elektronische Stabilitätsprogramm im Ausweichtest nicht mehr dafür, dass das kurvenäußere Vorderrad überbremst wird und die Lenkbarkeit dadurch verloren geht. Hier hat Porsche offensichtlich nachgebessert.

Aufgrund der breiten Räder folgt der Macan gerne Spurrillen.

Der serienmäßige Allradantrieb sorgt auf den meisten Untergründen für eine sehr 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 Hinterachssperrdifferential (PTV Plus) 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 90 km/h verwendet werden kann. Zudem wird dann in Kombination mit dem Luftfahrwerk die Bodenfreiheit um 40 Millimeter erhöht.

⊖ Bei schneller Autobahnfahrt wirkt der Macan S durch die direkte und um die Mittelage sehr spontan ansprechende Lenkung etwas nervös.

1,6 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 für ein SUV bemerkenswerten Zielgenauigkeit überzeugen. Zudem kann sie mit einem sehr harmonischen Lenkgefühl und guter Rückmeldung überzeugen. Beim Rangieren sind weder ein hoher Lenk- noch Kurbelaufwand notwendig. Von Anschlag bis Anschlag sind nur rund 2,6 Lenkradumdrehungen notwendig.

1,6 Bremse

⊕ Der Porsche Macan S verzögert auch dank der optionalen Mischbereifung (vorn: 265/40 R21; hinten: 295/35 R21) auf dem Niveau eines Sportwagens. Aus Tempo 100 steht das Zweitonnen-SUV bereits nach knapp 33 m. Zudem überzeugt die Bremsanlage mit einem glasklar definierten Druckpunkt und damit einhergehend mit einer hervorragenden Dosierbarkeit.

2,4 SICHERHEIT

2,5 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Bei der aktiven Sicherheit scheidet der überarbeitete Porsche Macan durchschnittlich ab. Zwar gibt es für das SUV einige Assistenzsysteme, allerdings kosten die meisten davon unverständlicherweise Aufpreis. Doch auch wenn man zusätzliches Geld in die Sicherheitsausstattung investiert, kann der Porsche mit den Besten seiner Klasse nicht mithalten. Serienmäßig sind eine Geschwindigkeitsregelanlage sowie -begrenzer, Spurverlassenswarnung, ein direkt messendes Reifendruckkontrollsystem sowie ein dynamisches Bremslicht an Bord. Gegen Aufpreis stehen ein radarbasierter Abstandsregeltempomat samt Abstands- und Kollisionswarnung sowie ein Notbremssystem zur Wahl, das das Fahrzeug im Geschwindigkeitsbereich von 5 - 210 km/h automatisch abbremst. Gegen weiteren Aufpreis lässt sich der Abstandsregeltempomat um einen Stauassistenten erweitern, der bis ca. 60 km/h funktioniert.



Spurassistent

Ein Spurverlassenswarner ist Serie, ein Spurhalteassistent kostet Aufpreis

2,0 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Im ADAC Crashtest gemäß Euro NCAP-Norm wird die Insassensicherheit mit 88 Prozent der möglichen Punkte bewertet. Front- und Seitenairbags vorn sind serienmäßig,

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	Option
	Kollisionswarnung	Option
	City-Notbremssystem	Option
	vorausschauendes Notbremssystem	Option
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	nicht erhältlich
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremssystem	nicht erhältlich
	Querverkehrerkennung beim Rückwärtsfahren	nicht erhältlich
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	Serie
	Abstandsregeltempomat	Option
	Autobahn-/Stauassistent	Option
	Verkehrszeichenerkennung	Option
	Spurassistent	Serie
	Totwinkelassistent	Option
	Spurwechselautomatik	nicht erhältlich
	Ausweichassistent	nicht erhältlich
	Notfallassistent	nicht erhältlich
	Ausstiegswarnung	nicht erhältlich
	Müdigkeitswarner	nicht erhältlich
	Head-Up-Display	nicht erhältlich
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie

genauso wie ein über beide Sitzreihen reichender Kopfairbag. Seitenairbags für die zweite Sitzreihe sind optional. Gurtstraffer und -kraftbegrenzer sind auf allen äußeren Sitzen vorhanden. Vorn lassen sich die Kopfstützen für Fahrer bis zu einer Größe von 1,95 m herausziehen, hinten reichen die Kopfstützen für bis zu 1,75 m große Mitfahrer. Die serien-

2,3 Kindersicherheit

⊕ Im ADAC Crashtest gemäß Euro NCAP-Norm erreicht der Macan bei der Kindersicherheit mit 87 Prozent der möglichen Punkte ein gutes Ergebnis. Laut Bedienungsanleitung können auf allen Plätzen universelle Kindersitze aller Altersgruppen verwendet werden. Der Beifahrerairbag lässt sich deaktivieren (Serie), sodass 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. 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. 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

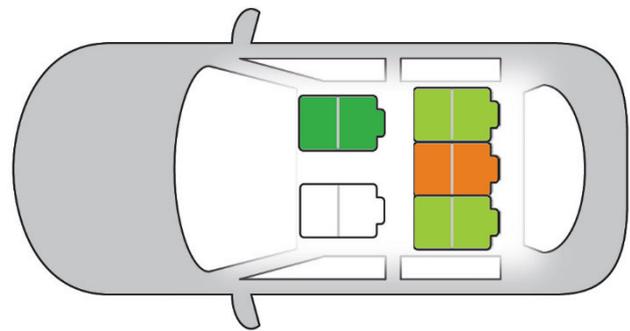
mäßige Multikollisionsbremse soll Folgekollisionen bei einem Unfall verhindern.

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

Mittelplatz zu eng zusammen. Hohe Kindersitze lassen sich auf allen Plätzen wegen der Kopfstützen unter Umständen nicht problemlos unterbringen.

Kindersitze

Die Grafik zeigt, welcher Sitzplatz sich wie gut für Kindersitze eignet.



Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5) ■ gut (1,6 – 2,5) ■ befriedigend (2,6 – 3,5) ■ ausreichend (3,6 – 4,5) ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

4,2 Fußgängerschutz

⊖ Beim Fußgängerschutz schneidet der Macan mäßig ab, er erreicht im ADAC Crashtest gemäß Euro NCAP-Norm lediglich 60 Prozent der möglichen Punkte. Während der Stoßfänger nachgiebig gestaltet ist, bergen die vordere Motorhaubenkante sowie der untere Scheibenrahmen ein erhöhtes

Verletzungsrisiko.

Das optionale Notbremssystem kann zwar Fußgänger erkennen, gibt allerdings lediglich einen Warnton aus und leitet einen Bremsruck ein. Eine automatische Vollbremsung kann das System nicht ausführen.

3,9 UMWELT/ECOTEST

5,5 Verbrauch/CO₂

⊖ SUV, zwei Tonnen Leergewicht, 354 PS starker Turbobenziner - kein Wunder, dass der Macan S im CO₂-Kapitel des ADAC Ecotest auf keinen grünen Zweig kommt. Im Schnitt kommt der Zuffenhausener auf einen Verbrauch von 10,7 l/100 km, was einer CO₂-Bilanz von 291 g/km entspricht. Dafür geht der Macan S bei der Punktevergabe leer aus. Der Testverbrauch gliedert sich in 11,0 l in der Stadt, 9,1 l außerorts und 12,9 l/100 km im Autobahnzyklus.

Verbrauch

Kraftstoffverbrauch in l/100 km – Durchschnittswerte für Fahrzeuge mit Dieselmotor (D) und mit Ottomotor (B).

Stadt-Kurzstrecke	11,0	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B
Landstraße	9,1	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B
Autobahn	12,9	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B
Gesamtverbrauch	10,7	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

2,2 Schadstoffe

⊕ Bei den Schadstoffen schneidet der Macan S mit 38 von 50 möglichen Punkten gut ab. Die Partikelemissionen liegen dank des Partikelfilters auf niedrigem Niveau, allein der CO-Ausstoß steigt im anspruchsvollen Autobahnzyklus stark an.

Mit den Punkten aus dem Abgaskapitel kommt der Porsche immerhin auf zwei von fünf möglichen Sternen im ADAC Ecotest.

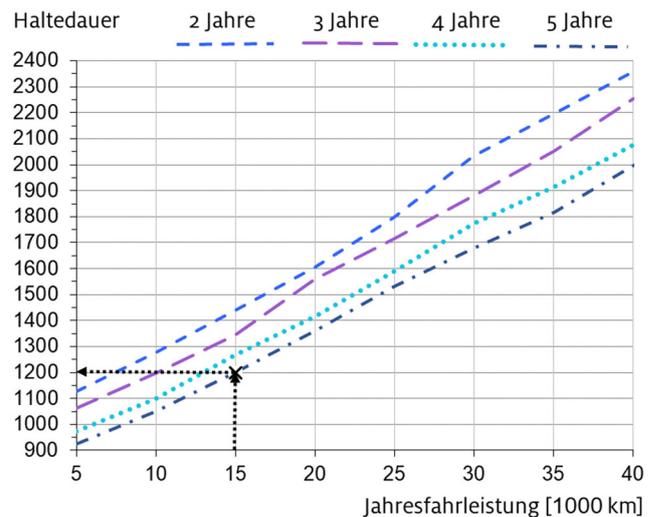
4,3 AUTOKOSTEN

4,3 Monatliche Gesamtkosten

⊖ Porsche verlangt für den Porsche Macan S 64.356 Euro. Damit ist der Zuffenhausener zwar beileibe kein Sonderangebot, ein gleich starker BMW X3 M40i kostet allerdings rund 5.000 Euro mehr. Dafür knausert Porsche bei der Serienausstattung, besonders die Sicherheitsausstattung ist recht dürftig. Selbstverständlichkeiten in dieser Fahrzeug- und Preisklasse wie LED-Scheinwerfer, Mehrzonen-Klimaautomatik und Navigationssystem sind bereits an Bord, dennoch lässt sich der Preis wie im Falle des Testwagens (94076 Euro) mühelos in Richtung "sechstellig" hochtreiben. Auch bei den Unterhaltskosten verlangt der Macan S nach einem gut gefüllten Portemonnaie. Die jährliche Kfz-Steuer (nach WLTP) beträgt 372 Euro, die Einstufungen für die Voll- und Teilkaskoversicherung fallen sehr ungünstig aus. Porsche gibt eine zweijährige Fahrzeuggarantie, drei Jahre auf den Lack und zwölf Jahre gegen Durchrostung.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 1200 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	Macan PDK	Macan S PDK
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1984	6/2995
Leistung [kW (PS)]	180 (245)	260 (354)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	370/1600	480/1360
0-100 km/h [s]	6,7	5,3
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	225	254
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	10,0 SP	11,0 SP
CO2 [g/km] lt. Hersteller	185	204
Versicherungsklassen KH/VK/TK	23/28/30	23/28/30
Steuer pro Jahr [Euro]	304	372
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	1131	1209
Preis [Euro]	59.792	65.385

Aufbau

ST = Stufenheck	KT = Kleintransporter	KB = Kombi
SR = Schrägheck	HKB = Hochdachkombi	GR = Van
CP = Coupe	TR = Transporter	GE = Geländewagen
C = Cabriolet	BU = Bus	PK = Pick-Up
RO = Roadster	SUV = Sport Utility Vehicle	

Versicherung

KH = Kfz-Haftpfl.
VK = Vollkasko
TK = Teilkasko

Kraftstoff

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

HERSTELLERANGABEN

6-Zylinder Ottomotor (Reihe), Turbo, Euro 6d-TEMP (WLTP), OPF	
Hubraum	2.995 ccm
Leistung	260 kW/354 PS bei 5.400 1/min
Maximales Drehmoment	480 Nm bei 1.360 1/min
Kraftübertragung	Allrad permanent
Getriebe	7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	254 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	5,3 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	11,0 l
CO ₂ -Ausstoß	204 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	2,62 m²/0,36
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	235/60 R18 W/255/55 R18 W
Länge/Breite/Höhe	4.696/1.923/1.624 mm
Leergewicht/Zuladung	1.940/640 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	458/954 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/2.400 kg
Stützlast/Dachlast	96/75 kg
Tankinhalt	65 l
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/12 Jahre
Produktion	Deutschland, Leipzig

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	3,0 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	2.050 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	32,9 m
Reifengröße Testwagen	265/40 R21 101Y/295/35 R21 103Y
Reifenmarke Testwagen	Michelin Latitude Sport 3
Wendekreis links/rechts	12,0 m
EcoTest-Verbrauch	10,7 l/100km
Stadt/Land/BAB	11,0/9,1/12,9 l/100km
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	246 g/km (WTW* 291 g/km)
Reichweite	605 km
Innengeräusch 130 km/h	68,6 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.105 mm
Leergewicht/Zuladung	1.970/610 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	365/715/1.205 l

KOSTEN (pro Monat, fünfjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)

Betriebskosten	235 Euro	Werkstattkosten	115 Euro
Fixkosten	198 Euro	Wertverlust	652 Euro
Monatliche Gesamtkosten	1200 Euro		
Steuer pro Jahr (mit Serienausstattung) ¹	372 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	23/28/30		
Basispreis Macan S PDK	64.356 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 27.09.2018
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	94.076 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	13.813 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 01.2.2019 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.02.2019 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten. Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr. *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. ¹ Steuer nach WLTP-Zyklus für Fahrzeug in Serienausstattung. Die individuelle Steuer kann hiervon abweichen.

Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5)
 ■ gut (1,6 – 2,5)
 ■ befriedigend (2,6 – 3,5)
 ■ ausreichend (3,6 – 4,5)
 ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

AUSSTATTUNG

TECHNIK (* im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	1.154 Euro°
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	1.083 Euro°
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/1.261 Euro°
Einparkhilfe vorn/hinten	821 Euro°
Parklenkassistent	-
Rückfahrkamera/360° Kamera	1.333 Euro° (Paket)/2.071 Euro° (Paket)
Head-Up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung	357 Euro°
Schlüsselloses Zugangssystem	702 Euro

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/369 Euro°
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	1.166 Euro°
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	-/1.166 Euro°
Spurassistent	Serie
Spurwechselsassistent	583 Euro°

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/417Euro°
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	Serie
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch (3-Zonen)	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	357 Euro°
Sitzheizung vorn/hinten	417 Euro°/833 Euro°
Lenkradheizung	541 Euro°
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	1.892 Euro
Metalllackierung	892 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	1607 Euro

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,5

AUTOKOSTEN

4,3

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,5	Motor/Antrieb	1,4
Verarbeitung	1,3	Fahrleistungen	1,1
Alltagstauglichkeit	2,9	Laufkultur/Leistungsentfaltung	2,1
Licht und Sicht	2,8	Schaltung/Getriebe	1,4
Ein-/Ausstieg	2,3	Fahreigenschaften	1,8
Kofferraum-Volumen	2,7	Fahrstabilität	2,1
Kofferraum-Nutzbarkeit	2,5	Lenkung	1,6
Kofferraum-Variabilität	2,5	Bremse	1,6
Innenraum	2,4	Sicherheit	2,4
Bedienung	2,4	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	2,5
Multimedia/Konnektivität	0,6	Passive Sicherheit - Insassen	2,0
Raumangebot vorn	2,4	Kindersicherheit	2,3
Raumangebot hinten	3,3	Fußgängerschutz	4,2
Innenraum-Variabilität	3,6	Umwelt/EcoTest	3,9
Komfort	2,1	Verbrauch/CO2	5,5
Federung	2,3	Schadstoffe	2,2
Sitze	2,0		
Innengeräusch	2,7		
Klimatisierung	1,8		

Stand: August 2019

Test und Text: Dipl.-Ing. (FH) Alexander Werner