



Porsche Macan

Fünftüriges SUV der oberen Mittelklasse (265 kW/360 PS)

Den Porsche Macan gibt es in der aktuellen Modellgeneration (seit 2024) nur noch rein elektrisch. Er steht auf der gemeinsam mit Audi entwickelten Premium Platform Electric (PPE) und ist ein rundum hochwertiges Fahrzeug mit einer praxistauglichen Reichweite von gut 500 km, basierend auf dem Verbrauch im ADAC Ecotest. Technisch agiert der Macan weit vorn und hat einige Raffinessen zu bieten – optional versteht sich: sehr gute Matrix-LED-Scheinwerfer, adaptive Luftfederung mit kontinuierlicher Dämpferregelung, Hinterachslenkung usw. Die Aufpreisliste ist lang und kostspielig. Für den Basis-Macan werden gut 80.000 Euro fällig, die 100.000 Euro-Grenze knackt man spielerisch beim Konfigurieren, wie beim gut ausgestatteten Testwagen jenseits der 115.000 Euro. Obwohl der Macan ein schweres Elektro-SUV ist, mangelt es ihm keinesfalls an sportlicher Porsche-DNA. Die Fahrleistungen sind super, das Fahrverhalten sehr agil und zugleich sicher. Aber auch in puncto Komfort und bei den Transportqualitäten macht er eine gute Figur und bietet einen beachtlichen Alltagsnutzen mitsamt wohnlichem Interieur, bequemen Sitzen und komfortablem Fahrwerk. Die Bedienung der Standardfunktionen erfolgt intuitiv, Porsche setzt erfreulicherweise zum Teil noch auf haptische Tasten. Der Funktionsumfang ist dennoch sehr groß und Bedarf einiges an Gewöhnung. Die Ausstattung an Multimedia, Konnektivität und Assistenz ist bereits in der Basis sehr umfangreich; ansonsten ist optional nahezu alles zu bekommen, was Stand der Technik ist. Unterm Strich ist der Macan ein guter Allrounder ohne ernsthafte Schwächen – man muss ihn sich aber leisten können und wollen. **Konkurrenten:** u.a. Audi Q6 e-tron Sportback, BMW iX, Lexus RZ, Mercedes-Benz EQE SUV, Polestar 4.

- ⊕ schnelle Ladezeit, hohe Anhängelast, sehr gute Scheinwerfer, guter Langstreckenkomfort, sichere und zugleich agile Fahreigenschaften, ausgereifte Assistenzsysteme, gute Sicherheitsausstattung
- ⊖ mäßige Sicht nach hinten, kein Online-Radio, hoher Grundpreis und kostspielige Aufpreisliste

ADAC-Urteil

AUTOTEST 1,7

AUTOKOSTEN 4,5

Zielgruppencheck

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

Ecotest ★★★★★

2,5 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

1,8 Verarbeitung

⊕ Insgesamt liegt die Verarbeitungsqualität des Porsche Macan auf einem hohen Niveau und entspricht der Erwartungshaltung. Sämtliche Karosserieteile sind tadellos gefertigt, sitzen flächig zueinander und die Spaltmaße passen rundum. Selbst die rahmenlosen Seitenfenster fügen sich stimmig ein, wobei diese leicht in den Dichtungen scheppern, wenn man die Türen zuwirft. Porsche ist sich dessen bewusst und steuert hier pfiffig gegen: Bei vollständig geöffneten Fenstern fahren diese ein Stück hoch beim Öffnen der Tür, sodass mehr Dichtungsmaterial zur Dämpfung der Bewegung wirksam ist. Sind die Fenster vollständig nach oben gefahren beim Öffnen der Türen, fahren diese ein Stück herunter, um sich aus der Dichtfuge in der Dachkante zu befreien. Der Unterboden ist aerodynamisch günstig gestaltet und nahezu vollständig geschlossen. Sichtbares Blech ist durch Unterbodenschutz versiegelt und Optimierungen zur Luftführung sind vielerorts erkennbar. Rundum an der

Karosserie sind Beplankungen angebracht, die das Blech bei leichten Remplern schützen. Beim Interieur setzt sich der hochwertige Eindruck fort: Sämtliche Türverkleidungen sind vollständig geschäumt und ab der Seitenlinie ziert feinstes Race-Tex die Säulen und den Dachhimmel des Testwagens. Unterhalb der Lüftungsdüsen und beim Mitteltunnel hingegen verzichtet Porsche auf eine haptisch ansprechende Unterschäumung des Kunststoffes. Leider ertasten die Fingerkuppen abseits des primären Kontaktbereichs hier und da leichte Grate an den Kunststoffteilen und bei beherztem Griff gibt das eine oder andere Bauteil auch mal ein Knistergeräusch ab. Erhaben wiederum: Hinter der Edelstahl-Ladekante verbirgt sich der vollständig mit Teppich ausgekleidete Kofferraum und unter der Frontklappe, welche u. a. per Tastendruck geöffnet und via Gasdruckfedern offengehalten wird, verbirgt sich ebenfalls ein mit Filz ausgekleideter Laderaum.

3,1 Alltagstauglichkeit

Der Porsche Macan kommt als Fünftürer mit vier vollwertigen Sitzen und einem Notsitz in der Mitte im Fond. Mit 512 kg liegt die Zuladung auf einem ordentlichen Niveau, was für vier Personen samt deren Gepäck locker ausreicht. Ordert man die optionale, abnehmbare Anhängerkupplung, darf der rund 2,3 Tonnen schwere Stromer Anhänger mit einer Masse von stattlichen 2.000 kg ziehen, wenn diese über eine eigene Bremse verfügen. Sonst sind es 750 kg. Die Stützlast darf bis zu 80 kg betragen, was für zwei E-Bikes mehr als ausreichend ist. Auf dem Dach sind 75 kg zulässig, die Reling kostet aber Aufpreis. Mit 4,78 m hat der Macan eine beachtliche Länge. Im Testwagen ist die optionale Hinterachslenkung (bis zu 5° Lenkwinkel) verbaut, sodass der Wendekreis auf für die Klasse gute 11,2 m schrumpft (ohne Hinterachslenkung etwa 1 m mehr) und das Rangieren damit in engem Terrain erleichtern. Die Fahrzeugbreite von 2,16 m (inklusive Außenspiegel) ist sowohl im Großstadtdschungel als auch in Autobahnbaustellen mit reichlich Stress beim Fahren verbunden. Laut Herstellerangabe gemäß WLTP-Zyklus liegt die Reichweite des Porsche bei 580 km. Auf Basis des wesentlich praxisnäheren Verbrauchs im ADAC Eco-test kommt der Stromer auf eine Reichweite von rund 505 km. Für ein Elektroauto dieses Formats ein gutes Ergebnis. Stets kommt der Macan mit je einer Ladeklappe rechts und links hinten, welche sich per Druck auf diese aufklappen lässt. Optional fahren die Klappen elektrisch nach innen, veranlasst aus dem Infotainment heraus oder per Handgeste auf dem hinteren Drittel der Klappen. Auf beiden Seiten verbirgt sich hinter der Klappe je ein Typ-2-Anschluss, die Fahrerseite beherbergt

zusätzlich die CCS-Ladebuchse. Letztere beinhaltet auch einen Typ-2-Anschluss, sodass man flexibler an der Wallbox ist. Möchte man einen der Ladeanschlüsse nutzen, wird automatisch der auf der anderen Seite deaktiviert bzw. die Ladeklappe elektrisch verschlossen. Serienmäßig lässt sich der Macan mit bis zu 270 kW per Gleichstrom (DC) oder Wechselstrom (AC) mit maximal 11 kW laden. Ab Werk liegt dem Porsche ein Mode-3-Kabel (dreiphasig, 16 A) bei, ein Schuko-Ladekabel für die Haushaltssteckdose gibt es optional. Unter optimalen Bedingungen vergehen 23 min, um die brutto 100 kWh (netto 95 kWh) große Lithium-Ionen-Batterie (800 V) von 10 auf 80 Prozent SoC (State-of-Charge) mit Gleichstrom zu laden. Gemessen haben wir dabei eine durchschnittliche Ladeleistung von 190,6 kW bei kurzzeitig maximal sogar 279,7 kW. Damit spielt der Macan mit in der Oberliga in puncto DC-Ladepformance. Laut Hersteller führt jedoch die überwiegende Nutzung von Schnellladesäulen längerfristig zu einer Verlängerung der Ladezeiten. Mit Wechselstrom lässt sich die Batterie schnellstmöglich in gut zehn Stunden vollladen – an einer Haushaltssteckdose bei 10 A (maximal empfohlene Dauerlast) dauert das Vollladen etwa 44,5 h. Über eine bidirektionale Ladefunktionalität verfügt der Macan derzeit nicht. Um auf längeren Strecken den DC-Ladeprozess an einer Schnellladesäule zu beschleunigen, kann die Batteriekonditionierung bei Auswahl einer Schnellladesäule als Navigationsziel aktiviert werden. Ohnehin lassen sich Ladesäulen in die Routenplanung automatisch integrieren (Charging Planner). Außerdem ist es möglich einen Zielladestand einzustellen. Die

Ladeleistung (Stromaufnahme) beim AC-Laden hingegen lässt sich nicht begrenzen. Der Ladebeginn kann u. a. durch die grün leuchtende Ambientebeleuchtung erkannt werden.

⊖ Im Falle eines Reifenschadens steht lediglich ein Reifenreparaturset zur Verfügung, welches allerdings nur bei kleineren Schäden die Weiterfahrt ermöglicht. Das Set befindet

3,1 Licht und Sicht

Die Abmessungen des Macan lassen sich bescheiden abschätzen. Nach vorn erweist sich die Sicht als eingeschränkt, weil die Vorderkante der langen Motorhaube nicht direkt sichtbar ist und man ohnehin recht weit hinter dem ausladenden Armaturenbrett sitzt. Hinten erschwert die sehr schräge, flache und zudem hoch montierte Heckscheibe das Kalkulieren des Hecks. Man hat insgesamt dank der erhöhten Sitzposition aber einen guten Überblick auf das Verkehrsgeschehen. Gerade die hinteren Dachsäulen sind sehr breit ausgeführt und die Kopfstützen nicht versenkbar, das spiegelt sich auch im Ergebnis der ADAC Rundumsichtmessung wider, die am Ende nur ausreichend ausfällt. Hindernisse vor dem Porsche lassen sich noch einigermaßen erkennen, nach hinten praktisch nicht. Immerhin gibt es serienmäßig Parksensoren vorn und hinten sowie eine Rückfahrkamera inklusive Waschdüse, sodass Dreck keine Chance bekommt die Sicht zu trüben. Optional gibt es jeweils unter den Seitenspiegeln und vorn Kameras für ein 360-Grad-Bild, welches das Einparken und Rangieren enorm erleichtert. Ebenfalls enthalten in der Ausstattungsoption Surround View sind der flinke Einparkassistent (sofern er endlich eine Lücke erkannt hat) und der Anhängerrangierassistent, welcher mittels Lenkeingriffen beim rückwärts-Rangieren mit Anhänger unterstützt – die optionale Anhängerkupplung vorausgesetzt.

⊕ Serienmäßig kommt der Macan mit LED-Scheinwerfern inklusive Fernlichtassistent und dynamischer Leuchtweitenregulieren – Standard in der Klasse. Im Testwagen sind die optionalen abgedunkelten Matrix-LED-Scheinwerfer mit hervorragendem Leuchtbild und adaptiver Lichtverteilung verbaut. Über die Matrixelemente wird ein Kurvenlicht (Lichtkegel bewegt sich analog zur Lenkradbewegung) umgesetzt und beim Abbiegen erfolgt eine potentere Ausleuchtung des Kreuzungsbereichs. Entgegenkommende Verkehrsteilnehmer werden zuverlässig vom dynamischen Fernlichtassistenten ausgeblendet und der Bereich daneben zusätzlich erhellt, um den Blick des Fahrers besser zu lenken. Reflektionen von Verkehrsschildern sollen vom Licht-System unterbunden werden, um den Fahrer nicht zu blenden – bei Nässe konnte diese Funktionalität nicht vollständig überzeugen.

⊖ Sowohl der Innenspiegel als auch die beiden Außenspiegel blenden nur gegen Aufpreis automatisch ab – in der Preisklasse

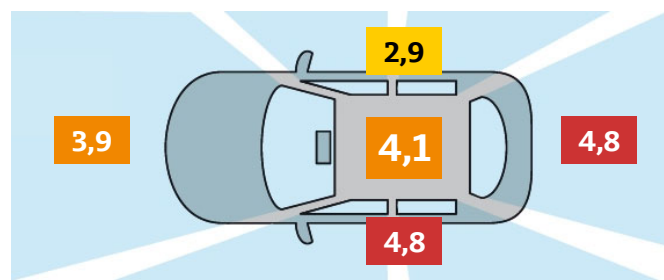
sich hinter der rechten Seitenverkleidung des Kofferraums. An sich elegant gelöst, da so kein Platz verschwendet wird bzw. das Set irgendwo herumpurzelt – man muss im Ernstfall aber auch wissen, wo es ist bzw. das Handbuch dafür studieren. Ein Not- oder vollwertiges Ersatzrad samt Wagenheber und Radmutternschlüssel oder Reifen mit Notlaufeigenschaften sind auch gegen Aufpreis nicht verfügbar.



Durch die breiten C-Säulen, die nicht versenkbaren Kopfstützen sowie die flache und hoch montierte Heckscheibe ist die Sicht nach hinten stark eingeschränkt. Immerhin sind die Rückfahrkamera und Parksensoren serienmäßig dabei.

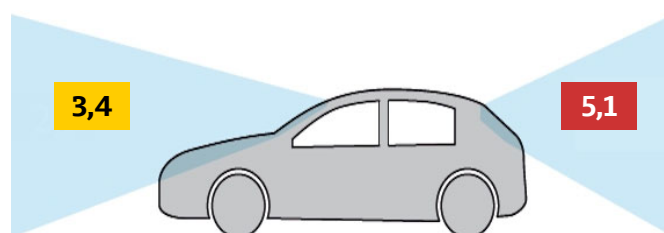
Rundumsicht

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.



sollten diese Funktionen selbstverständlich sein. Immerhin ist der linke Außenspiegel asphärisch gestaltet und kann somit zur Reduzierung toter Winkel beitragen. Die Sicht nach hinten durch den schmalen Innenspiegel ist eingeschränkt – hier

könnte ein breiteres Exemplar verbaut werden. Serienmäßig spendiert Porsche dem Macan keinen Heckscheibenwischer und setzt auf den Entwässerungseffekt durch Fahrtwind, wie es bei Coupé-haften Silhouetten oft der Fall ist – immerhin ist ein Wischer gegen Aufpreis lieferbar. Eine

2,1 Ein-/Ausstieg

⊕ Das Ein- und Aussteigen wird durch die erhöhte Sitzposition im Macan erleichtert. Die Sitzflächen vorn befinden sich sehr günstige 55 cm über der Straße (Sitz ganz nach unten gestellt). Vorn geben die Türen einen breiten Einstiegskorridor frei, nur die hohen und breiten Schweller sowie das etwas in den Innenraum ragende Armaturenbrett trüben die Zustiegs-Ergonomie etwas. Parkt man den Macan an Steigungen, kann es durchaus vorkommen, dass die Türen selbstständig wieder zufallen, denn die Haltekräfte vorn sind etwas schwach dimensioniert. Der hintere Einstieg ist ebenfalls großzügig bemessen und die langen Türen öffnen weit. Um auf die Rückbank zu gelangen ist allerdings ein großer Schritt notwendig, um die auch hier hohen und breiten Schweller zu überwinden. Hilfreich sind die Haltegriffe am Dachhimmel, welche an allen äußeren Sitzplätzen verbaut

2,5 Kofferraum-Volumen

⊕ Das Kofferraumvolumen des Macan fällt für ein Fahrzeug der oberen Mittelklasse ordentlich aus, ohne die Coupé-Silhouette würde aber sicher mehr rein gehen. Im Normalfall fasst das Gepäckabteil bei Beladung bis zur Hutablage 390 l. Über einen variablen Ladeboden verfügt der Zuffenhausener nicht, aber immerhin lassen sich unter dem Kofferraumboden noch 10 l unterbringen – ausreichend für ein Mode-3-Ladekabel. Entfernt man die Hutablage und nutzt den Stauraum bis unter das Dach, fasst der Kofferraum 470 l – alternativ lassen sich acht handelsübliche Getränkekisten unterbringen. Bei umgeklappter Rückbank und Beladung bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfohlen) ergeben sich 800 l. Wird der komplette Raum hinter den Vordersitzen genutzt, sind 1.280 l Stauvolumen möglich. Unter der Frontklappe befindet sich ein zusätzlicher Stauraum (Frunk), welcher weitere 50 l aufnehmen kann. Praktisch beispielsweise zur griffbereiten Unterbringung des Ladekabels.

Scheinwerferreinigungsanlage ist nicht verfügbar, welche nicht nur zur Reduzierung von Blendung durch verschmutzte Scheinwerfer beitragen könnte, sondern auch die eigene Sicht verbessern würde.

sind. Serienmäßig beleuchten unter anderem Lampen unter den Spiegeln das Umfeld des Porsche, um bei Dunkelheit keinen Tritt in eine Pfütze o. Ä. zu riskieren – optional wird bei geöffneter Tür ein Porsche-Schriftzug auf die Erde projiziert. Das schlüssellose Schließsystem (Komfortzugang) ist optional, beherrscht aber auch das Öffnen und Schließen per Annäherung oder Entfernen vom Macan (Funktion deaktivierbar). Ansonsten gibt es Sensoren an allen Türgriffen, mit denen das Fahrzeug per Berührung verschlossen werden kann (schlüsselloses Öffnen per Zug am Griff deaktivierbar, Abschließen per Berührung geht immer). Nicht selbstverständlich: Der Komfortzugang verfügt über einen ausreichenden Diebstahlschutz. Er ließ sich im Test nicht mit einem Funk-Reichweitenverlängerer täuschen – weitere Informationen unter www.adac.de/keyless.



Das nutzbare Ladevolumen des Macan beträgt zwischen 390 und 1.280 Litern im Heck. Unter der Frontklappe können weitere 50 Liter untergebracht werden.

2,5 Kofferraum-Nutzbarkeit

⊕ Die Kofferraumklappe lässt sich leicht öffnen und schließen, der elektrische Antrieb dafür ist serienmäßig. Gegen Aufpreis in Verbindung mit dem schlüssellosen Zugang (Komfortzugang) kann man die Öffnungs- und Schließfunktion über einen berührungslosen "Fußkick" unter die Heckschürze auslösen. Erst etwa 1,95 m große Personen müssen sich um ihren Kopf Sorgen machen, denn die Klappe schwingt weit genug nach oben. Das mit Kunststoff ummantelte Schloss liegt vor der Heckkante, sodass man nur während des Hereinbeugens in den Laderaum einen Kontakt riskieren kann. Praktisch in niedrigen Parkgaragen: Die Öffnungshöhe der Klappe lässt sich einstellen. Der Kofferraum wird vorbildlich über je eine LED rechts und links erhellt. Zusätzlich sind oben an der Heckklappe zwei rote Lampen angebracht, welche bei Dunkelheit auf die offene Klappe aufmerksam machen. Eine 12-V-Buchse gibt es links im Laderaum, 230 V (150 W) lassen sich daneben optional abgreifen. Das Ladeabteil ist gut nutzbar und die Karosserieöffnung groß, sodass auch sperriges Gut seinen Weg in den Macan finden kann.

⊖ Mit 75 cm liegt die Ladekante ungünstig hoch über der Fahrbahn, was das Be- und Entladen mit schwerem Gepäck erschweren kann. Die breite Stoßstange erfordert zusätzliche Anstrengungen. Dank der optionalen Luftfederung ist das Heck per Tastendruck rechts im Kofferraum aber absenkbar und die Stufe zwischen Ladekante und Kofferraumboden fällt

1,4 Kofferraum-Variabilität

⊕ Die Rücksitzlehne lässt sich dreigeteilt umklappen. Für lange, schmale Gegenstände wie Skier genügt es, den mittleren Teil umzulegen. Das Umklappen gelingt leicht - es genügt, oben auf der Rücksitzlehne den Mechanismus auszulösen oder die Hebel seitlich an der Seitenverkleidung des Kofferraums zu ziehen, dann fallen die Lehnen von allein um. Die Kopfstützen müssen dafür nicht entfernt werden. Beim Zurückklappen der Lehnen kann man praktisch nichts falsch machen, denn die Gurte haben zwar keine eigenen Halterungen, können aber auch nicht eingeklemmt und dabei beschädigt werden. Praktisch: Die Schlossfallen der Rücksitzlehnen lassen sich in zwei verschiedenen Positionen arretieren. Dadurch ist es möglich, die Lehnen steiler zu stellen



Unter der elektrisch betätigten Heckklappe muss man ab etwa 1,95 m Größe auf seinen Kopf achten. Mit 75 cm liegt die Ladekante ungünstig hoch, lässt sich aber mit dem optionalen Luftfahrwerk etwas absenken.

mit 5 cm angenehm gering aus. Für die massive Hutablage gibt es keine Verstaumöglichkeit, wenn man sie nicht braucht. Nur ein Drittel des Ladebodens lässt sich anheben; darunter befindet sich größtenteils der Subwoofer des Soundsystems. Bei umgeklappter Rückbank ergibt sich zwar keine nennenswerte Stufe beim Übergang vom Ladeboden zu den Rücksitzlehnen, aber die zu den Vordersitzen hin ansteigenden Lehnen können beim Beladen mit langen Gegenständen störend sein.

und damit das Gepäckabteil zu optimieren. Es gibt je ein praktisches Fach mit Netz links und rechts seitlich im Kofferraum, worin sich kleine Gegenstände verstauen lassen. Überdies stehen vier stabile Verzurrösen sowie immerhin ein Taschenhaken zur Verfügung. Der Frunk lässt sich entweder per Tastendruck in der Fahrertür bzw. auf dem Fahrzeugschlüssel, aus dem Infotainment heraus oder mittels Streichbewegung unterhalb des Porsche-Emblems (Komfortzugang) öffnen.

⊖ Ein Transportsystem zur praktischen Ladungssicherung ist nicht verfügbar.

2,4 INNENRAUM

2,6 Bedienung

⊕ Erfreulicherweise gibt es im Macan-Cockpit haptische Knöpfe für die Steuerung verschiedener Funktionen, insbesondere für die Klimatisierung und das Licht. Der Großteil der übrigen Einstellungen wird über die drei Bildschirme getätigt: 12,6-Zoll-Kombiinstrument, 10,9-Zoll-Zentralscreen und das optionale ebenfalls 10,9 Zoll messende Beifahrerdisplay. Eine intensive Beschäftigung mit den Funktionen und deren Steuerung bleibt dem Fahrer jedoch nicht erspart, zu groß sind der Umfang und zu weitverzweigt die Menüstrukturen, als dass die Bedienung ganz simpel von der Hand ginge. Als Porsche-Eigner hat man die Struktur irgendwann verinnerlicht und kann sich dann an den vielen Individualisierungsmöglichkeiten erfreuen. Die Instrumentenkombination ist komplett digital ausgeführt, unter allen Bedingungen ausgezeichnet ablesbar und bietet vielfältige Anzeigemöglichkeiten – da sollte für jeden Geschmack etwas dabei sein. Mit dem eher klein dimensionierten Touchscreen in der Armaturenbrettmittte steuert man das Infotainment. Der Monitor ist gut ablesbar, löst fein auf und reagiert angemessen schnell. Praktischerweise ist der linke Rand des Displays reserviert mit Touchflächen für die Schnellwahl der Hauptfunktionen, wodurch allerdings kostbarer Platz auf dem kleinen Display verloren geht. Zudem sind die virtuellen Tasten teils recht klein, was die Bedienung erschwert. Gegen Aufpreis gibt es das erwähnte zusätzliche Display im Armaturenbrett vor dem Beifahrer – die Anzeige ist aus dem Blickwinkel des Fahrers nicht zu sehen und führt daher nicht zu Ablenkung. Ebenfalls gegen Aufpreis ist ein Head-up-Display mit Augmented Reality-Funktion verfügbar: Neben relevanten Fahrinformationen werden Hinweise und Warnungen der Fahrerassistenzsysteme und Navigationsdaten für den Fahrer blickgünstig in die Frontscheibe projiziert. Vorausgesetzt man hat es korrekt eingestellt, denn die Inhalte werden für den Fahrer in einer Entfernung von zehn Metern dargestellt und entsprechen der Größe eines 87-Zoll-Displays. Sitze und



Die Bedienung des Macan erfordert u. a. aufgrund der weitverzweigten Menüstruktur einiges an Gewöhnung. Positiv ist die teilweise Bedienung über haptische Tasten.

Lenkrad sind schnell eingestellt, man findet zügig eine passende Sitzposition. Das Fahrlicht wird über etwas versteckte Tasten links vom Lenkrad gesteuert. Am Lenkrad selbst setzt Porsche für die Einstellung von Instrumenten oder Musikquellen zum Glück noch auf Tasten und Drehrädchen und lässt einen nicht auf kleinen Touchflächen herumwischen. Für die Bedienung der Funktionen des assistierten Fahrens gibt es links an der Lenksäule einen eigenen Hebel – die Beschriftung ist zwar nicht so leicht zu erkennen und bei Dunkelheit leider nicht beleuchtet, die Bedienlogik ist jedoch verständlich.

⊖ Verwirrend hingegen ist die Konfiguration der Systeme des assistierten Fahrens: Bedienung am Hebel, Auswahl des Assistenzmodus im Kombiinstrument und Wahl von Zusatzfunktionen wiederum im Zentralscreen. Löblich ist die teilweise mit haptischen Tasten bzw. Schiebe-Tastern zu bedienende Klimatisierung in der Mittelkonsole. Leider jedoch ist die Bedieneinheit sehr tief angeordnet und erfordert u. a. aufgrund der Status-Displays ebenda eine starke Blickabwendung vom Verkehrsgeschehen.

1,1 Multimedia/Konnektivität

⊕ Die Konnektivitäts- und Multimediaausstattung des Macan ist bereits serienmäßig umfassend – hier ist die Optionsliste ausnahmsweise kurz. Radio mit DAB+-Empfang, Bluetooth mit Audiostreaming und USB-C-Schnittstellen sind immer dabei, auch das Navigationssystem mit Echtzeit-Verkehrsinformationen. Die Routenplanung analysiert die geplante Strecke und berücksichtigt neben der Streckentopografie und dem Verkehrsaufkommen u. a. auch die Gewohnheiten des Fahrers. Dadurch erfolgt eine präzisere

Abschätzung der Restreichweite, Planung von Ladestopps und entsprechend Optimierung der Reisezeit. Das Infotainmentsystem beinhaltet eine integrierte SIM-Karte und ist somit immer online. Die vielen Möglichkeiten der online-basierten Services wie Remote Control oder Statusabfrage sind die ersten zehn Jahre Serie (Porsche Connect). Ebenfalls Serie, allerdings nur die ersten vier Jahre, ist das Datenpaket zur Bereitstellung eines WLAN-Hotspots. Apple CarPlay zur Integration von iPhones und Android Auto werden unterstützt,

die Anbindung ist kabellos möglich. Die induktive Ladeschale lädt mit bis zu 15 W kompatible Geräte auf und die erweiterte Sprachsteuerung erledigt bei aktivierten Online-Diensten sogar kleinere Rechercheaufgaben. Für den entsprechenden Klanggenuss gibt es serienmäßig das Soundsystem mit zehn Lautsprechern und insgesamt 150 W Systemleistung. Optional erhält man entweder das Surround Sound-System von Bose mit 14 Lautsprechern und 710 W Gesamtleistung oder das 3D High-End Surround Sound-System von Burmester mit 21 Klangquellen und 1.470 W. Gegen Aufpreis gibt es links im

Kofferraum eine 230-V-Steckdose im Kofferraum (150 W). Ebenso gegen Aufpreis bietet Porsche einen Monitor für den Beifahrer an. Auf diesem kann der Copilot das Navi oder Infotainment bedienen, Einblicke in das Kombiinstrument erhalten oder aber auch Inhalte von Streaming-Apps genießen, ohne dabei den Fahrer optisch abzulenken. Als Option ist eine in den Innenspiegel integrierte, für bis zu drei Garagen programmierbare Fernbedienung erhältlich, wie auch die Funktion ferngesteuertes Parken (Remote Park Assist) über die My Porsche-App.

2,5 Raumangebot vorn

⊕ Die Vordersitze des Macan lassen sich so weit zurückschieben, dass die Beinfreiheit für bis rund 1,95 m große Menschen ausreicht. Kopffreiheit steht üppig zur Verfügung, erst mit rund 2,20 m Körpergröße würde man den Dachhimmel berühren. Die Innenbreite geht in Ordnung – die wuchtige Mittelkonsole und das hochaufbauende Armaturenbrett schränken das Raumgefühl zumindest subjektiv etwas ein. Für eine etwas drückende Atmosphäre sorgt der stets dunkle

Dachhimmel, welcher im Testwagen in edlem Race-Tex ausgeführt ist (Option). Das optionale Panorama Glas-Schiebedach könnte hier für etwas mehr Freundlichkeit sorgen. Die mehrfarbige Ambientebeleuchtung mit Kommunikationslicht ist Serie. Sie sorgt nicht nur für eine wohnliche Atmosphäre, sondern visualisiert auch verschiedene Fahrzeugzustände bzw. Modi oder hebt Meldungen der Fahrerassistenz hervor.

2,6 Raumangebot hinten

Sind die vorderen Sitze für 1,85 m große Personen eingestellt, reicht die Beinfreiheit hinten für rund 1,90 m große Menschen aus - es gibt also ausreichend Platz auf der Rückbank. Die Kopffreiheit genügt sogar für 1,95 m groß Gewachsene. Zwei Erwachsene nebeneinander finden genügend Platz, für drei Erwachsene nebeneinander sei die Rückbank nur für kurze Strecken anzuraten. Aufgrund der fallenden Dachlinie verringert sich zwar allmählich die Höhe der Seitenfenster, dafür hat man aber direkt neben dem Kopf keine C-Säule, welche das Raumgefühl mindert. Das optionale Panorama-Schiebedach reicht auch bis über die Rücksitze und die Ambientebeleuchtung illuminiert ebenso den hinteren Innenraum.



Auf der Rückbank reicht die Beinfreiheit für 1,90 m groß Gewachsene und die Kopffreiheit genügt sogar für 1,95 m, wenn die vorderen Sitze passend für 1,85 m große Personen eingestellt sind.

2,9 Innenraum-Variabilität

Der Macan kommt serienmäßig mit einer dreigeteilt umklappbaren Rückbank, dessen Lehnenneigung in zwei Stufen einstellbar ist. Ausbaubar sind die Rücksitze jedoch nicht. Das Angebot an Ablagen ist angemessen, es gibt kleine wie große, offene und geschlossene sowie gut nutzbare Becherhalter in der ersten und zweiten Reihe. Das Handschuhfach ist nur ausreichend groß, aber beleuchtet und beflockt, sodass harte Gegenstände darin nicht klappern. Auf eine Kühlung muss man aber verzichten.

⊕ Die Türfächer vorn und hinten fassen 1,5-l-Flaschen und sind zudem gummiert bzw. mit Teppich ausgeschlagen gegen nervige Klappergeräusche.

⊖ An den Vordersitzen gibt es keine praktischen Lehnentaschen, dafür hat der Fond Jackenhalter zu bieten. Einen Brillenhalter in der Deckenkonsole vermissen wir, wie auch ein Fach für Kleinkram links neben dem Lenkrad.

1,7 KOMFORT

2,1 Federung

⊕ Das Fahrwerk des Macan ist insgesamt Porsche-typisch sportlich abgestimmt und bietet aber immer noch einen guten Restkomfort. Die Vorderräder werden von einer Doppelquerlenkerachse mit aufgelösten Querlenkerdreiecken inklusive Stabilisator geführt, hinten kommt eine Mehrlenkerachse mit Stabilisatoren zum Einsatz. Serienmäßig sind Stahlfedern verbaut, welche optional um das elektronisch geregelte Dämpfungssystem mit vier manuell wählbaren Kennlinien ergänzt werden können. Der Testwagen ist mit dem Top-Fahrwerk ausgestattet: Adaptive Luftfederung und kontinuierliche Dämpfkraftregelung mit Zweiventil-Technik. Neben der einstellbaren Bodenfreiheit (auch ortsabhängig z. B. bei einer hohen Einfahrtkante kann die Fahrwerk-Höhe automatisch reguliert werden) können vier verschiedene Modi gewählt werden, wobei der Macan im Test in der Standard-Einstellung „Normal“ beurteilt wird. Im Stadtverkehr machen sich allerdings die schweren Räder (22 Zoll mit 255er bzw. 295er

Breite) mit Niederquerschnittsreifen (40er bzw. 35er Flankenhöhe) als signifikante „ungefederte“ Massen bemerkbar: Kanten und Fugen dringen merklich in den Innenraum durch. Überland nimmt das Schluckvermögen des Fahrwerks zu, wobei der Aufbau selbst in schnellen Kurven bemerkenswert stabil bleibt. Bei kleinen Unebenheiten spricht die Federung weniger sensibel als erwartet an, wohingegen Grobe dank der langen Federwege bemerkenswert absorbiert werden. Ähnlich ist es bei Querhindernissen, welche der Macan sehr gut schluckt. Auf der Autobahn genießen die Insassen einen ausgesprochen guten Langstreckenkomfort – nur nach Kanten schwingt ein leichtes Zittern durch den Innenraum. Bei einseitigen Einzelhindernissen kann der Macan nicht vollständig überzeugen: Hier ist ein Übertrag des Radhubs von der einen Seite auf die gegenüberliegende durch die Stabilisatoren wahrnehmbar (Kopier-Effekt), welche sonst hervorragende Arbeit gegen das Wanken leisten.

1,7 Sitze

⊕ Ab Werk kommt der Macan mit Komfortsitzen vorn inklusive elektrischer 8-Wege-Verstellung. Optional gibt es u. a. die adaptiven Sportsitze mit 18-Wege-Verstellung, wie sie im Testwagen verbaut sind. Diese Optionssitze bieten dank der sehr vielfältigen Einstellmöglichkeiten (u. a. Wangenbreite von Sitzfläche und Lehne, elektrische Sitzflächenlängenverstellung und 4-Wege-Lordosenstütze) einen hervorragenden Kompromiss aus Komfort und Seitenhalt. Die Sitze taugen damit sowohl für die Kurvenhatz als auch für die Langstrecke. Gegen Aufpreis steht zudem eine Massagefunktion samt Sitzlüftung zur Wahl. Weiterhin lassen sich die Sitz-, Lenkrad- und Außenspiegelposition abspeichern. Auch die Rücksitzbank punktet mit einer

vergleichsweise deutlichen Konturierung und einer insgesamt angenehmen Sitzposition. Die Arme lassen sich bequem ablegen und die Neigung der Bank ist so ausgelegt, dass der Kniewinkel angenehm ausfällt.

⊖ Wie so oft ist der mittlere Sitz auf der Rückbank hart und schmal, sodass er sich lediglich für kurze Strecken empfiehlt. Die Sitzposition des Fahrers lässt sich nicht für alle Staturen optimal einstellen: Die Mittelarmlehne ist weder längs- noch höheneinstellbar und die Kopfstützen sind fest in den Sitz integriert – bei den Seriensitzen wären die Kopfstützen zumindest längs einstellbar.

2,1 Innengeräusch

Der Testwagen ist mit der optionalen Geräusch- und Wärmeschutzverglasung ausgestattet. Diese enthält u. a. eine Doppelverglasung für die vorderen und hinteren Seitenscheiben. Außerdem sind die Radkästen rundum mit Filz ausgekleidet, um die Abrollakustik zu verringern.

⊕ Die aufwendige Dämmung wirkt, im Macan ist man entspannt unterwegs. Bei 130 km/h liegt ein Schalldruck von nur 65,8 dB(A) im Innenraum an. Dieses niedrige Niveau ist nicht nur für lange Fahrten entspannend, sondern auch bei Telefonaten über die Freisprecheinrichtung für ein gutes gegenseitiges Verständnis von Vorteil. Der Elektromotor ist praktisch nicht zu hören. Gegen Aufpreis ist der Porsche

Electric Sport Sound zu haben – ein synthetischer Klang des Antriebs, der an einen Sechszylinder erinnert. Windgeräusche fallen kaum ins Gewicht – sie sind erst bei hohem Tempo auf der Autobahn wahrnehmbar. Abroll- oder sonstige Fahrgeräusche fallen ebenso kaum auf. Ab und zu lassen sich aber Geräusche des Interieurs vernehmen, welche nicht in das sonst so angenehme akustische Ambiente passen.

⊖ Die Schnalle des Beifahrergurts klappert gern gegen die Verkleidung der B-Säule. Immerhin ist eine Kunststoffklemme am Gurt angebracht, mit der sich die Schnalle weiter hoch zur Umlenkrolle verschieben lässt, wodurch das nervige Geräusch unterbunden werden kann. Diese Lösung ist zwar funktional,

verpflichtet aber auch dazu, die Klemme immer wieder passend zu fixieren, wenn der Beifahrersitz unbelegt ist.

1,2 Klimatisierung

⊕ Der Macan ist serienmäßig mit einer Zweizonen-Klimaautomatik inklusive getrennter Luftmengenregelung ausgestattet, der Testwagen hat die optionale Vierzonen-Variante an Bord. Die Umluftautomatik und der Feinstaubfilter sind Serie. Der Automatikmodus lässt sich in zwei Stufen variieren und die Temperaturen im Fußraum von Fahrer und Beifahrer lassen sich noch einmal separat anpassen. Gegen Aufpreis gibt es zudem einen Ionisator, der die Luftqualität im Fahrzeuginneren verbessern kann. Ebenfalls optional sind die getönten hinteren Scheiben und elektrischen Sonnenrollos in den hinteren Türen. Die Sitzheizung vorn mit einstellbarer

Wärmebalance zwischen Lehne und Sitzfläche ist Serie, hinten ist die Sitzheizung optional verfügbar. Eine Sitzlüftung ist nur vorn gegen Aufpreis lieferbar. Ebenso optional ist die Lenkradheizung, dessen Knopf zur Aktivierung sich für den Fahrer praktisch unsichtbar in der untersten Speiche im Lenkrad befindet – das muss man wissen. Über die serienmäßige Standklimatisierung samt effizienter Wärmepumpe kann der Innenraum schon vor Fahrtbeginn aufgewärmt oder abgekühlt werden. Heutzutage nicht selbstverständlich: An allen Lüftungsdüsen lässt sich die Luftmenge separat justieren.

0,9 MOTOR/ANTRIEB

0,8 Fahrleistungen

⊕ An der Hinterachse des Basis-Macan arbeitet eine permanenterregte Synchronmaschine mit 265 kW (360 PS) und 563 Nm, welche über ein Reduktionsgetriebe die Antriebskraft an die Hinterräder abgibt. 5,7 s gibt der Hersteller für den Standardsprint von 0 auf 100 km/h an – bei Tempo 220 km/h wird der Vortrieb elektronisch eingebremst. Vier dezidierte Fahrmodi (Normal, Offroad, Sport und Sport Plus) lassen sich über den Drive Mode Dreh-Schalter am Lenkrad wählen, wobei alle Modi vorrangig Einflüsse auf das Fahrwerk haben – eine Drosselung der Antriebsleistung findet nicht statt. In den Modi Sport und Sport Plus besteht zudem die Möglichkeit, die Launch Control zu aktivieren, um bei Bedarf aus dem Stand schnellstmöglich beschleunigen zu können. Im Test wird der

Macan im Standardmodus (Normal) betrieben. Die Fahrleistungen fallen durchweg sehr gut aus: Von 15 auf 30 km/h geht es in 0,7 s (Einfädeln in den Verkehr), der Spurt von 60 auf 100 km/h gelingt in 2,8 s (Überholvorgang) und für den Zwischenspurt von 80 auf 120 km/h vergehen nur 3,6 s. Trotz der Basismotorisierung vermittelt der Macan bereits Fahrspaß und der kräftige Antrieb kommt mühelos mit den 2,3 t Leergewicht zurecht. Dennoch vermissen wir den „Kick“ nach einem beherzten Tritt auf das Gaspedal, wie man ihn bei einem Porsche erwartet. Hierfür muss man auf die stärkeren und auch allradgetriebenen Modelle zugreifen: Macan 4 (300 kW/408 PS), Macan 4S (380 kW/516 PS) oder Macan Turbo (470 kW/639 PS).

1,2 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Wie man es von einem ausgereiften Elektromotorsystem erwartet, sind Vibrationen für den Macan ein Fremdwort – der Antrieb ist sehr gut von der Karosserie entkoppelt. Defizite in der Leistungsentfaltung sind selbst dann nicht wahrnehmbar, wenn man oft hintereinander hohe Lasten abfordert – auch bei

höherem Tempo schiebt die E-Maschine vehement an. Das Ansprechverhalten ist sehr spontan und animiert regelrecht zu einer sportlichen Fahrweise. Stöhnen auf hohem Niveau: Beim Testwagen fielen reproduzierbar leichte Vibrationen im Bereich um 70 km/h beim Beschleunigen unter Vollast auf.

0,8 Schaltung/Getriebe

⊕ Da die E-Maschine ein weites Drehzahlband abdeckt, ist kein Getriebe mit mehreren Übersetzungsstufen notwendig. Entsprechend sind Schaltrücke oder Zugkraftunterbrechungen für den Stomer ein Fremdwort. Das Schaltschema des Gangwahltasters zwischen Instrumenten- und Zentralsdisplay lässt sich intuitiv bedienen. Der Wechsel zwischen der Vor-

und Rückwärtsstufe erfolgt sehr flott, was zügiges Wenden oder Rangieren erleichtert. Sehr langsames und mit dem Bremspedal fein dosierbares „Kriechen“, wie es im dichten Verkehr notwendig sein kann, ist mit dem E-Antrieb ohne Probleme möglich. Für die Rekuperation sind im Menü nur zwei Zustände wählbar: Schubrekuperation ein oder aus. Im

deaktivierten Zustand „segelt“ der Porsche und wird dabei nur durch die physikalischen Fahrwiderstände gebremst, nicht aber durch den Antrieb zur Rückgewinnung von Bremsenergie. Beim eingeschalteten Zustand erfolgt nur eine leichte

Verzögerung, wenn man das Gas wegnimmt. Eine Auto-Hold-Funktion ist Serie und wird aktiviert, indem man im Stillstand das Bremspedal stärker tritt.

2,2 FAHREIGENSCHAFTEN

2,1 Fahrstabilität

⊕ Im Kapitel Fahrstabilität liefert der Macan eine gute Gesamtleistung ab, wie man es auch von einem Porsche erwartet. Insgesamt ist der Stromeer trotz seines Formats und Gewichts beachtlich agil. Hier hat sicher auch die optionale Hinterachslenkung (bis 5° Lenkwinkel an den Hinterrädern) einen wesentlichen Anteil dran. Bei niedrigem Tempo schlagen die Vorder- und Hinterräder gegensinnig ein, um den Radstand virtuell zu verkürzen und den Porsche damit wendiger zu machen. Gleichsinnig schlagen die Räder bei höherem Tempo ein, um den Radstand virtuell zu verlängern und ein Zugewinn an Fahrstabilität zu erhalten. Auf einen Lenkimpuls, wie er beim spontanen Ausweichen oder in Schreckreaktionen auftreten kann, reagiert der Macan gelassen. Auf einen kleinen Impuls antwortet der Porsche mit einem flinken Richtungswechsel, wobei sich das Lenkrad sehr schnell wieder einpendelt. Starke Lenkimpulse werden sofort von der Dämpfung in der Lenkung und dem ESP feinfühlig abgefangen, sodass die Fahrtrichtung stabil bleibt. Durch die Pylonengasse beim ADAC Ausweichtest fährt der Macan absolut unbeeindruckt und sicher. Er bleibt stets bestens beherrschbar, folgt den Lenkbefehlen und lässt sich damit leicht durch die Gasse zirkeln. Die Lenkung verhärtet nicht und das ESP unterstützt subtil die Ambitionen am Steuer. Möchte man den Ausweichtest möglichst dynamisch durchfahren, ist das mit dem Porsche ohne Weiteres möglich. Er lässt sich sehr agil bewegen und das Fahrwerk wartet mit viel

querdynamischem Potenzial auf – trotz des Fahrzeugkonzepts. Die Physik überlisten kann er dennoch nicht und schmiert daher im Grenzbereich über alle vier Räder – ein 911er kann hier sicher mehr gegenhalten. Auch in langgezogenen Kurven wird sichtbar, welche gute Abstimmungsarbeit die Ingenieure an den Tag gelegt haben: Der Stromeer bleibt u. a. dank des ESP sehr lange neutral, bevor das Eigenlenkverhalten in gut beherrschbares, leichtes Untersteuern übergeht. Von Lastwechseln und Bremsimpulsen lässt sich der Macan auch im Grenzbereich wenig beeindrucken. Ebenfalls erstaunlich wankstabil ist der Aufbau des 2,3-t-SUV. Dass es sich beim Basis-Macan um einen Hecktriebler handelt, muss man im Datenblatt recherchieren – so gut ist die Traktion, selbst bei losem Untergrund.

⊖ In puncto Richtungsstabilität bei höherem Tempo und Geradeauslauf kann der Porsche nicht vollständig überzeugen. Wechselseitige Fahrbahnunebenheiten, Spurrillen und insbesondere Fahrbahnquerneigung erzwingen ein stetiges Nachkorrigieren am Lenkrad. So viel Spaß die Agilität bei moderatem Tempo macht, sorgt sie bei höherem Tempo dafür, dass man das Lenkrad stets fest im Griff behalten sollte, damit keine Nervosität aufkommt. Dass der Porsche stabil ist, hat er zu Genüge unter Beweis gestellt, aber dennoch fühlt er sich insgesamt spitz an.

2,1 Lenkung

⊕ Serienmäßig kommt der Macan mit einer elektromechanischen Servolenkung inklusive variabler Lenkübersetzung, der Testwagen hat die optionale Hinterachslenkung (bis zu 5°) verbaut sowie die Servolenkung Plus, welche mit einer Verringerung der Lenkkräften bei niedrigen Geschwindigkeiten wie z. B. beim Rangieren aufwartet. Porsche-typisch ist die Lenkung recht direkt übersetzt: 2,3 Umdrehungen am Lenkrad benötigt man vom rechten- zum linken Lenkansschlag. Die Zentrierung der Lenkung sucht ihresgleichen – die Neutrallage ist klar definiert und blind bestens zu erfüllen. Insgesamt ist das Lenkgefühl aber synthetisch und etwas entkoppelt. Anhand des Anstiegs des Lenkmoments lassen sich zwar Rückschlüsse auf die

Radstellung schließen, jedoch könnte die Rückmeldung über den Haftungsstatus an den Rädern insbesondere um den Grenzbereich präziser ausfallen. Auf kurvigen Landstraßen lässt sich der Macan ausgesprochen agil bewegen – manch einem zu agil, tendenziell gar spitz. Die grobe Fahrtrichtung ist bemerkenswert schnell eingestellt, geht es aber um das exakte Positionieren in der Spur, z. B. bei Gegenverkehr auf schmalen Strecken, führt die Direktheit nicht grade zu Gelassenheit am Steuer.

2,3 Bremse
























⊕ An der Vorderachse sind 4-Kolben-Festsättel montiert, hinten sind es Schwimmsättel. Vorrangig verzögert man jedoch im Alltag über die Rekuperation – 200 kW an Bremsleistung kann die E-Maschine im Macan aufbringen, was für einen Großteil der Bremsmanöver bereits ausreicht und sogar die Batterie lädt. Bei einer Vollbremsung aus Tempo 100 km/h steht der Macan durchschnittlich nach 34,5 m (Mittel aus zehn Bremsungen) – ein gutes Ergebnis. Die Bremsleistung bleibt dabei zwar auf einem konstanten Niveau, dürfte für einen Porsche aber besser ausfallen. Dosieren lässt sich die Bremse gut und reagiert bissig bei schnellem Tritt. Der Druckpunkt könnte jedoch klarer definiert sein. Der Übergang zwischen Rekuperation und hydraulischer Bremse haben die Ingenieure unauffällig hinbekommen.

1,1 SICHERHEIT

0,6 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Für den Macan ist eine breite Palette an Assistenzsystemen verfügbar, ein Großteil ist bereits serienmäßig an Bord: U. a. Abstands- und Kollisionswarnung, Notbremssystem (beim Vor- und Rückwärtsfahren sowie an Kreuzungen), Spurwechselassistent (Beobachtung des rückwärtigen Verkehrs bis 90 m), Ausweichassistent (unterstützende Lenkeingriffe in Gefahrensituationen) und Notfallassistent (automatische Aktivierung bei detektiertem Ausfall des Fahrers oder wenn man für 3 s die Warnblinktaste hält). Im Wesentlichen sind zwei Assistenzsysteme gegen Aufpreis zu haben: Der Abstandsregeltempomat (ACC), welcher den serienmäßigen klassischen Tempomaten aufwertet, und das Porsche InnoDrive-System. Letzteres beinhaltet das ACC und weitere Assistenz- und Komfortfunktionen: Geschwindigkeitsassistent (Berücksichtigung erkannter Tempobeschränkungen, Streckenverlauf, Abbiegewunsch, Navigationsziel und Stopp-Schilder) und Lenkassistent (aktive Spurführung). Eine Spurwechselautomatik hingegen ist generell nicht verfügbar. Die serienmäßige Verkehrszeichenerkennung berücksichtigt neben den per Kamera detektierten Schildern auch in der Navigationskarte hinterlegte Daten und Zusatzschilder. Clever: Die Ambientebeleuchtung wird beim Porsche auch als Kommunikationslicht genutzt und kann Hinweise oder Warnungen verstärken. Beispielsweise wird die Türtafel bei geöffneter Tür und sich näherndem Radfahrer rot beleuchtet (Ausstiegswarner). Um die akustische Warnung bei Geschwindigkeitsüberschreitung (ISA) zu deaktivieren, sind entweder mehrere Bedienschritte im Menü zu tätigen oder man belegt die Favoritentaste am Lenkrad. Hinsichtlich der

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

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

Funktionsqualität der Assistenten insgesamt leistete sich der Zuffenhausener im Test keine Auffälligkeiten – die Systeme wirken ausgereift und leisten im Alltag einen deutlichen Mehrwert. Im Falle einer Vollbremsung blinken die Bremsleuchten in schneller Frequenz auf, um den

nachfolgenden Verkehr zu warnen. Kommt das Fahrzeug zum Stehen, wird automatisch die Warnblinkanlage aktiviert. Der Macan verfügt serienmäßig über ein direkt messendes Reifendruckkontrollsystem, das die Luftdrücke radselektiv anzeigen kann.

0,9 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Im Crashtest nach Euro NCAP-Norm erlangt der Macan bei der passiven Sicherheit 90 Prozent der erreichbaren Punkte – ein einwandfreies Ergebnis (Test 12/2024). Front- und Seitenairbags vorn sowie ein Centerbag zwischen den vorderen Sitzen sind serienmäßig, genauso wie über beide Sitzreihen reichende seitliche Kopfairbags. Seitenairbags für die zweite Sitzreihe sind optional erhältlich. Gurtstraffer und Gurtkraftbegrenzer sind auf allen äußeren Sitzen vorhanden. Bei einer drohenden Kollision bereiten die präventiven Insassenschutzfunktionen den Wagen und die Insassen vor, indem u. a. die Gurte (reversibel) gestrafft und geöffnete Seitenfenster bis auf einen Spalt geschlossen werden. Serienmäßig und ohne Laufzeitbegrenzung steht der automatische Notruf zur Verfügung, der nach einem Unfall eine Rettungsstelle benachrichtigt. Die vorderen Kopfstützen

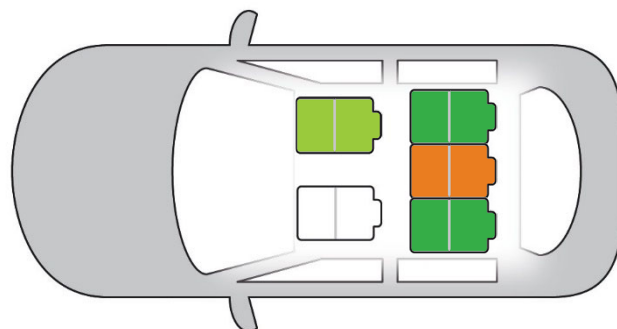
bieten Personen bis zu einer Größe von rund 1,95 m guten Schutz – im Fond auf den äußeren Plätzen genügt der Schutz für bis etwa 1,85 m groß Gewachsene. Auf allen Sitzplätzen werden die Insassen aktiv ermahnt sich anzugurten; beim Abschnallen während der Fahrt ertönt ein Warnsignal und die Anzeige erscheint erneut. Ein Kofferraum-Trennnetz gibt es gegen Aufpreis. Mithilfe der vier stabilen Zurrösen lässt sich Gepäck im Laderaum sicher fixieren. In den vorderen- wie hinteren Türverkleidungen und an der Heckklappe sind rote Leuchten integriert, die bei Dunkelheit vor offenen Klappen und Türen warnen. Ist der Macan in einer Kollision verwickelt gewesen, bremst er anschließend das Fahrzeug herunter, um die Folgen einer möglichen weiteren Kollision zu mindern. Im Ernstfall sind sowohl Warndreieck als auch Verbandtasche griffgünstig im Frunk erreichbar.

1,8 Kindersicherheit

⊕ Bei der Kindersicherheit im Crashtest nach Euro NCAP-Norm kommt der Macan auf 90 Prozent der erreichbaren Punkte. Insgesamt lassen sich drei Kindersitze gleichzeitig im Porsche sicher installieren – zwei auf der Rücksitzbank und einen auf dem Beifahrersitz. Das Befestigen der Kindersitze mit den Gurten klappt dabei gut, die hinteren Türen erleichtern den Zugang – allerdings könnten die Gurtschlösser etwas stärker fixiert sein, um das einhändige Angurten zu erleichtern. Der Beifahrerairbag wird automatisch deaktiviert, wenn eine rückwärtsgerichtete Babyschale montiert ist. Isofix-Halterungen samt iSize-Freigabe und Ankerhaken befinden sich an den beiden äußeren Fondsitzen – optional auch am Beifahrersitz. Baut man eine Babyschale mit Basis und Stützfuß auf der Rückbank ein, kann man den jeweiligen Vordersitz nicht mehr ganz nach hinten schieben. Alle Fenster verfügen über einen zuverlässigen Einklemmschutz, die Kindersicherung der hinteren Türen lässt sich vom Fahrerplatz aus per Schalter aktivieren.

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)

⊖ Der hintere Mittelsitz eignet sich kaum für Kindersitze, weil die Gurtanlenkpunkte ungünstig verlaufen und so eine sichere Fixierung des Sitzes kaum möglich ist.

2,2 Fußgängerschutz

⊕ Beim Fußgängerschutz erreicht der Macan im Euro NCAP-Test 83 Prozent der möglichen Punkte. Zwar verfügt der Porsche über eine aktive Fronthaube, die im Falle einer Kollision mit

einem Passanten angehoben wird, und auch die Frontschürze sowie die Frontklappe sind nachgiebig gestaltet – die Bereiche um die Leuchten wie auch der Frontscheibenrahmen bergen

jedoch ein erhöhtes Verletzungsrisiko. Ein Fußgänger-Notbremsassistent, welcher auch Radfahrer erkennt, ist

serienmäßig dabei und kann Kollisionen verhindern bzw. deren Folgen mindern.

1,5 UMWELT/ECOTEST

1,0 Verbrauch/CO₂

⊕ Der beim Elektrozyklus des ADAC Ecotest ermittelte durchschnittliche Stromverbrauch des Porsche Macan liegt bei für die Klasse durchschnittlichen 20,1 kWh pro 100 km, woraus eine Reichweite von rund 505 km resultiert. Beim Verbrauch berücksichtigt sind auch die Ladeverluste, welche bei maximaler AC-Ladeleistung entstehen; im Falle des Testwagens sind das 11 kW (dreiphasig, 16 A). 102,5 kWh werden benötigt, um die 95 kWh nutzbare Kapazität der Batterie komplett aufzuladen. Es werden also nur rund 8 Prozent mehr elektrische Energie für den Ladeprozess gebraucht, als nutzbar in der Batterie landen. Ein wesentlicher Verursacher für die Verluste ist das Bordladegerät, welches den Wechsel- in Gleichstrom wandeln und das Spannungsniveau

anpassen muss. Porsche setzt hier auf die patentierte Integrated Power Box (IPB), welche das Bordladegerät (AC/DC Wandler), den Hochvolt-Heizer (Klimatisierung von Innenraum und Batterie) und den DC/DC-Wandler für das 12-V-Bordnetz in einer Komponente vereint. Dadurch werden Platz und Gewicht gespart, wie auch Leitungslängen im Vergleich zu getrennten Bauteilen, was die Verluste minimieren, und die Effizienz steigern kann. Auf Basis des Verbrauchs von 20,1 kWh/100 km ergibt sich eine CO₂-Bilanz von 101 g/km (deutscher Strommix nach Auskunft des Umweltbundesamts). Daraus folgen 50 der möglichen 60 Punkte im ADAC Ecotest in der Kategorie CO₂.

2,0 Schadstoffe

⊕ Lokal entstehen am vollelektrischen Porsche Macan zwar keine Schadstoffemissionen, in den für die Stromversorgung in Deutschland notwendigen Kraftwerken aber schon. Diese Emissionen durch die Stromerzeugung werden dem E-Auto zugerechnet. Je niedriger der Stromverbrauch, desto sauberer die Bilanz. Für eine gute Bewertung im Ecotest ist also nicht die Reichweite, sondern die Effizienz eines Antriebs entscheidend

– unabhängig von der Antriebstechnologie. Somit sind an den Testverbrauch des Porsche von 20,1 kWh/100 km u.a. NO_x-Emissionen von 82 mg/km geknüpft. Der Macan landet unterm Strich bei 40 von 50 möglichen Zählern im Bereich Schadstoffe und erhält insgesamt ein Ergebnis von 90 Punkten. Das reicht grade so auf den Punkt genau für fünf Sterne im ADAC Ecotest.

4,5 AUTOKOSTEN

4,5 Monatliche Gesamtkosten

⊖ In der Basisvariante werden für den vollelektrischen Macan stolze 80.700 Euro fällig. Hierfür bekommt man bereits eine ordentliche Basis – die Ausstattungsliste ist jedoch sehr lang und kostspielig. Neben technischen Raffinessen wie der Luftfederung oder der Hinterachslenkung dominieren optische Aufwertungen und Komfort-Extras die Preisliste. Müheless lässt sich damit die Schallmauer von 100.000 Euro durchbrechen – der getestete Basis-Macan kommt durch die Extras bereits auf über 115.000 Euro. In der Versicherung ist der Porsche gehoben eingestuft: Für die Haftpflicht wird die Typklasse 22 fällig, bei der Teil- und Vollkasko sind es die 26 bzw. 28. Der Stromer lässt sich aktuell in Deutschland steuerfrei bewegen. Wesentlicher Treiber der monatlichen Kosten für den Macan ist der prognostizierte Wertverlust – er schlägt etwa mit zwei Dritteln zu Buche. Diesem lässt es sich mit werterhaltenden Maßnahmen entgegenwirken, indem

man die Wartungsintervalle und Pflegetipps des Herstellers strengstens beachtet. Neben dem sorgsamem Umgang mit dem Fahrzeug ist insbesondere die Pflege der HV-Batterie wichtig: Tiefent- sowie Vollladungen sollten beide möglichst vermieden werden. Porsche gibt die üblichen acht Jahre bzw. 160.000 km Garantie auf die Batterie, bis zu einer Restkapazität von 70 Prozent. Immerhin lassen sich einzelne Batteriemodule austauschen und die HV-Batterie bei einem Defekt oder starkem Kapazitätsverlust damit effizient wieder instand setzen. Auf das Fahrzeug allgemein gibt es zwei Jahre Garantie, zwölf sind es auf Durchrostung und drei auf den Lack.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	Macan	Macan 4	Macan 4S
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5	SUV/5
Leistung [kW (PS)]	265 (360)	300 (408)	380 (516)
Max. Drehmoment [Nm]	563	650	820
0-100 km/h [s]	5,7	5,2	4,1
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	220	220	240
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (WLTP)	17,0 kWh E	17,9 kWh E	17,6 kWh E
CO ₂ [g/km] lt. Hersteller (WLTP)	0	0	0
Versicherungsklassen KH/VK/TK	22/28/26	22/28/26	22/28/26
Steuer pro Jahr [Euro]	86	86	86
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	1257	1278	1337
Preis [Euro]	80.700	84.100	90.700

Aufbau

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

KT = Kleintransporter
HKB = Hochdachkombi
TR = Transporter
BU = Bus
SUV = Sport Utility Vehicle

KB = Kombi
GR = Van
GE = Geländewagen
PK = Pick-Up

Versicherung

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

Kraftstoff

N = Normalbenzin
S = Superbenzin
SP = SuperPlus
D = Diesel

FG = Flüssiggas
G = Erdgas
E = Strom

INFORMATIONEN RUND UM EFFIZIENZ UND NACHHALTIGKEIT

Effizienz (Verbrauch zu Gewicht) [kWh/100km pro t]*	8,7
Nutzwert pro Tonne Leergewicht	
<ul style="list-style-type: none"> Sitzplätze Kofferraum, normal/geklappt/dachhoch [l] Dachlast/Anhängelast [kg] 	2,0 170/348/557 33/870
Benötigte Verkehrsfläche [m ²]	9,27
Herstellungsland	Deutschland
Energiebedarf bei Nutzung über 240.000 km [kWh/100 km]**	58,9
Emissionen CO ₂ -Äquivalente bei Nutzung über 240.000 km [g/km]**	126

* Basis Ecotest-Verbrauch

** Basis LCA-Tool von GreenNCAP, näheres unter www.GreenNCAP.com/LCA

Bei Effizienz ist ein niedrigerer Wert besser, d.h. pro Tonne Gewicht muss der Verbrauch möglichst niedrig sein.

Bei Nutzwert ist ein höherer Wert besser, d.h. pro Tonne Gewicht sollte möglichst viel Platz und Traglast zur Verfügung stehen.

HERSTELLERANGABEN

hinten permanenterregte Synchronmaschine	
Leistung	265 kW/360 PS
Maximales Drehmoment	563 Nm
Kraftübertragung	Heckantrieb
Getriebe	1-Gang-Reduktionsgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	220 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	5,7 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	17,0 kWh
CO ₂ -Ausstoß	0 g/km
Stirnfläche/c _v -Wert	n.b./0,25
Klimaanlage Kältemittel	n.b.
Reifengröße (Serie vo./hi.)	235/55 R20/285/45 R20
Länge/Breite/Höhe	4.784/1.938/1.623 mm
Leergewicht/Zuladung	2.295/515 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	540/1.348 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/2.000 kg
Stützlast/Dachlast	80/75 kg
Batteriekapazität (brutto)	95 kWh
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/12 Jahre
Produktion	Deutschland, Leipzig

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	2,8 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	-
Bremsweg aus 100 km/h	34,5 m
Reifengröße Testwagen	255/40 R 22 103Y
Reifenmarke Testwagen	Goodyear Eagle F1 Super Sport
Wendekreis links/rechts	10,9/11,1 m
Ecotest-Verbrauch	20,1 kWh/100km
Stadt/Land/BAB	-
CO ₂ -Ausstoß Ecotest	0 g/km (WTW* 101 g/km)
Reichweite	505 km
Innengeräusch 130 km/h	65,8 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.160 mm
Leergewicht/Zuladung	2298/512 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	390/800/1.280 l

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

Betriebskosten	130 Euro	Werkstattkosten	66 Euro
Fixkosten	238 Euro	Wertverlust	808 Euro
Monatliche Gesamtkosten	1243 Euro		
Steuer pro Jahr	86 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	22/28/26		
Basispreis Macan	80.700 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 21.08.2024
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	115.073 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	4.345 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 01.02.2019 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. * 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

Porsche Macan

TECHNIK (* im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	1.154 Euro°
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	1.095 Euro°
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent (statisch)	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/655 Euro°
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	1.071 Euro° (Paket)
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie/1.071 Euro° (Paket)
Head-up-Display	2.178 Euro°
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	928 Euro°

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/405 Euro°
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechselsassistent	Serie

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	Serie
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch (2-Zonen)	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	357 Euro°
Sitzheizung vorn/hinten	Serie/417 Euro°
Lenkradheizung	268 Euro°
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar (40:20:40)	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	1.214 Euro
Metalliclackierung	ab 952 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	1.648 Euro

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

1,7

AUTOKOSTEN

4,5

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,5	Motor/Antrieb	0,9
Verarbeitung	1,8	Fahrlösungen	0,8
Alltagstauglichkeit	3,1	Laufkultur/Leistungsentfaltung	1,2
Licht und Sicht	3,1	Schaltung/Getriebe	0,8
Ein-/Ausstieg	2,1	Fahreigenschaften	2,2
Kofferraum-Volumen	2,5	Fahrstabilität	2,1
Kofferraum-Nutzbarkeit	2,5	Lenkung	2,1
Kofferraum-Variabilität	1,4	Bremse	2,3

Innenraum	NOTE	Sicherheit	NOTE
Bedienung	2,6	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	0,6
Multimedia/Konnektivität	1,1	Passive Sicherheit - Insassen	0,9
Raumangebot vorn	2,5	Kindersicherheit	1,8
Raumangebot hinten	2,6	Fußgängerschutz	2,2
Innenraum-Variabilität	2,9	Umwelt/EcoTest	1,5
Komfort	1,7	Verbrauch/CO ₂	1,0
Federung	2,1	Schadstoffe	2,0
Sitze	1,7		
Innengeräusch	2,1		
Klimatisierung	1,2		

Stand: September 2025
Test und Text: Willy Roßmeier

SPEZIFISCHE EIGENSCHAFTEN DES ELEKTRO-ANTRIEBS

ELEKTROMOTOR

maximale Leistung	265 kW(360 PS)
Dauerleistung nach Fahrzeugschein	120 kW
maximales Drehmoment	563 Nm
Ecotest Verbrauch/Reichweite	20,1 kWh/100km/509 km

BATTERIE

Batteriegröße gesamt/nutzbar	100 kWh/95 kWh
komplette Vollladung mit Ladeverlusten	102,5 kWh
Garantie/garantierte Kapazität	8 Jahre, 160.000 km/70%

REKUPERATION

Verzögerung bei Rekuperationsbegrenzung (z.B. Batterie voll)	ja
Stufen / Einstellung	2/Menü

KLIMATISIERUNG

Wärmepumpe (Serie / Option / nein)	Serie
Klimatisierung im Innenraum einschränkbar (z.B. nur Fahrer)	ja
Standklimatisierung	ja
Steuerung Smartphone / Vorprogrammierung	ja/ja

WARNUNG BEI LEERER BATTERIE

Warnbeginn bei leerer Batterie	60 km Restreichweite
Leistungsreduzierung	ja
Notfallstrecke bei Neustart	n.b.

LADEN

einstellbarer Ladestopp	ja
regelbare Ladeleistung	nein
Position der Ladeklappe	hinten Fahrerseite CCS, hinten Beifahrerseite Typ-
Entriegelung Ladekabel	Taste Ladeanschluss, Menü

LADEKABEL ANSCHLUSS SERIE / OPTION

Schuko	einphasig, 230 V, 10 A	Option
Typ2	dreiphasig, 230 V, 16 A	Serie

ANZEIGEN WÄHREND LADEVORGANG

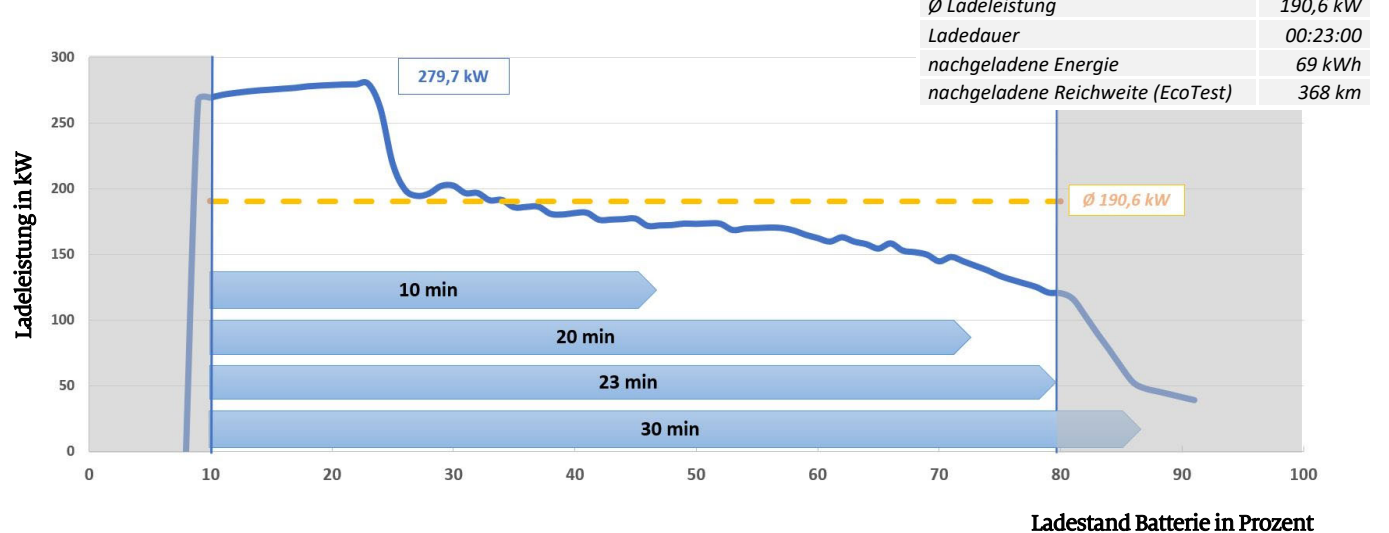
Ladestand in Prozent / Restkilometer	ja/ja
Anzeige Restdauer / Uhrzeit bis geladen	nein/ja
Anzeige momentane Ladeleistung	ja (kW, km/min)
Ladeanzeige von außen sichtbar	ja (LED Ladeanschluss)

LADEMÖGLICHKEITEN

Steckertyp	Anschluss	Ausstattung	Ladestrom	Leistung	Ladezeit
Haushaltssteckdose	einphasig, 230 V, AC	Serie	6 - 10 A	1,3 - 2,3 kW	79 - 44,5 h
Typ 2	einphasig, 230 V, AC	Serie	6 - 32 A	1,3 - 7,4 kW	79 - 14 h
Typ 2	zweiphasig, 230 V, AC				
Typ 2	dreiphasig, 230 V, AC	Serie	6 - 16 A	4,1 - 11 kW	25 - 9,5 h
DC Schnell	CCS	Serie		bis zu 270 kW	23 min*

*10 bis 80 %

LADEKURVE DC



NACHGELADENE REICHWEITE

