

## Pressepräsentation Porsche Macan GTS: Leckerli für Tempo-Feinschmecker

Von Axel F. Busse

**Die Speisekarte rauf und runter blättern oder lieber gleich ein fertiges Menü bestellen? Der zweite Weg ist oft der einfachere und nach diesem Rezept funktioniert auch der Porsche Macan GTS. Um etwaigen Missverständnissen vorzubeugen: Das Kürzel GTS steht bei Porsche nicht etwa für „ganz teurer Schlitten“. Vielmehr sollen die Boxster- und Cayman-, Cayenne- und Panamera-Varianten, die es mit dieser Buchstaben-Kombination schon gibt, als eine Art Sonderangebot verstanden werden. Sie bieten nicht nur mehr Leistung, sondern auch ein Paket an Zusatzausstattungen an, die der geneigte Kunde zum Komplettpreis erhält, anstatt sie sich einzeln dazu bestellen zu müssen.**

In Deutschland hat sich der Junior-Cayenne seit seiner Auflegung Anfang 2014 zu dem Porsche-Modell gemausert, das am zweithäufigsten geordert wird – nach dem 911. Bis Ende Oktober waren es schon mehr als 7000 Exemplare. Im Modellsortiment wird der GTS, der im Januar 2016 zu den Kunden kommen soll, zwischen Macan S und dem Turbo einsortiert. Außer 20 Pferdestärkchen mehr gegenüber dem „S“ (265 kW / 360 PS) zeichnet ihn eine besonders heckbetonte Auslegung des Allradantriebs aus. Auch das Drehmoment wurde angehoben, von 460 Newtonmetern auf nun 500 Nm.

Für den Vortrieb sorgt ein doppelt aufgeladener V6-Benziner mit drei Litern Hubraum. Äußerlich liefern schwarze Applikationen an Scheinwerfern, Schwellern und Heckleuchten, schwarze 20-Zoll-Felgen und Auspuff-Endrohre sowie der dunkle Dachkantenspoiler die Unterscheidungsmerkmale. Das Sport-Design-Paket wird ergänzt durch ein individuelles Bugteil mit auffälligen Querrippen und größeren Lufteinlässen. Innen bestimmen großflächig angebrachte Alcantara-Bezüge, rote Kontrastnähte und Sicherheitsgurte sowie Sportsitze mit aufgesticktem „GTS“-Schriftzug an den Kopfstützen das Bild.

Außer den Antriebs-Modifikationen hat der GTS noch ein paar Leckerli zu bieten, die ihn

für sportorientierte Kunden appetitlich machen sollen. Das um 15 Millimeter tiefer gelegte Fahrwerk ist ab Werk mit dem adaptiven Dämpfersystem ausgerüstet („Active Suspension Management), die schaltbare Sportabgasanlage ist an Bord und auch Bi-Xenon-Hauptscheinwerfer. Spurhalte-Assistent und Drei-Zonen-Klimaautomatik ergänzen die Ausstattung. Das alles kostet wenigstens 73 400 Euro. Wahrhaftig kein Schnäppchen, zumal ein vergleichbarer SUV-Dynamiker für 63 640 Euro angeboten wird. Der technisch eng verwandte Audi SQ5 ist nahezu genauso sprintstark und schnell, hat fast ebenso viel Leistung – kann aber die Fans von Ottomotoren nicht zufrieden stellen.

Wäre da nicht die erhöhte Sitzposition, man könnte im Macan GTS glatt vergessen, dass man in einem SUV unterwegs ist. Die Sportsitze schmiegen sich wie ein Trainingsanzug an den Körper, der Spurt in fünf Sekunden aus dem Stand auf 100 km/h würde vielen Zweisitzern zur Ehre gereichen. Mit der zuverlässig rückmeldenden Lenkung fühlen sich Fahrer oder Fahrerin nah am Straßenbelag und die Seitenneigung in schnellen Kurven ist gering. Das straff ausgelegte Dämpfersystem hält die 1,61 Meter hohe Fahre zuverlässig aufrecht. Obwohl er rund 400 Kilogramm mehr Masse auf die Straße bringt als zum Beispiel ein 911, macht sich das Gewicht nicht spaßmindernd bemerkbar.

Wer auf Agilität und Durchzugsvermögen Wert legt, will es meist nicht nur im Kreuz, sondern auch in den Ohren spüren. Der Macan GTS trägt diesem Bedürfnis in vollem Umfang Rechnung. Das satt aus vier Endrohren strömende Klangspektrum ist beständig aufs Bass eingestellt, zuweilen könnte man meinen, es mit einem größervolumigen Achtzylinder zu tun zu haben. Ohne dabei aufdringlich zu wirken orchestriert es das Zusammenspiel von Längs- und Querbesehleunigung mit einer angemessen herzhaften Geräuschkulisse.

Ist man zügig unterwegs, sollte man in der Lage sein, noch zügiger anzuhalten. Beim Macan GTS wird das vorn einer 6-Kolben-Festsattelbremse an der Vorderachse gewährleistet. Bissfest greift sie auf die 360 mm großen Scheiben und verzögert den 1,9-Tonnen-Trumm zuverlässig. Die Gewissheit dieses Ankers motiviert, die Heckauslegung des 4x4-Antriebs ein wenig auszutesten und ausgangs der Kurven früher aufs Gas zu steigen. Der Sport-Plus-Modus sensibilisiert das Hinterteil zusätzlich und es beruhigt, mit welcher zarten Gegenlenkbewegungen es wieder einzufangen ist.

Weniger als neun Liter, sagt Porsche, verbraucht das Auto auf 100 Kilometer. Das kann man wahrscheinlich hinkriegen, wenn man spaßbefreit auf der Landstraße den Zurückhaltenden mimt. Wenn sich aber jemand für eine Sportwagenmarke entscheidet, wird er auch so fahren wollen, was je nach Temperament zu Ergebnissen zwischen zehn und zwölf Litern führen wird. Vor allem dann, wenn man überprüfen will, ob der Macan

GTS die vom Hersteller versprochenen 256 km/h Endgeschwindigkeit tatsächlich schafft.  
(ampnet/afb)

## Daten Porsche Macan GTS

Länge x Breite x Höhe (in m): 4,69 x 1,93 x 1,61

Radstand (m): 2,81

Motor: 6-Zyl-Frontmotor, 2997 ccm, Biturbo, Direkteinspritzung

Leistung: 265 kW / 360 PS bei 6000 U/min

Max. Drehmoment: 500 Nm von 1650–4000 U/min

Höchstgeschwindigkeit: 256 km/h

Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 5,0 Sek.

ECE-Durchschnittsverbrauch: 8,8 Liter

CO<sub>2</sub>-Emissionen: 207 g/km (Euro 6)

Tankinhalt: 65 Liter

Leergewicht / Zuladung: 1895 kg / max. 655 kg

Kofferraumvolumen: 500 –1500 Liter

Reifen (v/h): 265/45 ZR 20 / 295/40 ZR 20

Luftwiderstandsbeiwert: 0,36

Preis: 73 400 Euro

## Bilder zum Artikel

---



Porsche Macan GTS.

---



Porsche Macan GTS.

---



Porsche Macan GTS.

---



Porsche Macan GTS.

---



Porsche Macan GTS.

---



Porsche Macan GTS.

---



Porsche Macan GTS.

---



Porsche Macan GTS.

---



Porsche Macan GTS.

---



Porsche Macan GTS.



Porsche Macan GTS.

---



Porsche Macan GTS.

---



Porsche Macan GTS.

---



Porsche Macan GTS.

---