
Mit Spannung erwartet: Das kann der neue Porsche Macan

Von Guido Reinking

Er brauchte etwas Anlauf: Zehn Jahre nach der Markteinführung des ersten, nur mit Verbrenner angebotenen Macan stellt Porsche die zweite, nun vollelektrische Generation vor. Eigentlich sollte der längst auf dem Markt sein, doch die neue, gemeinsam mit VW entwickelte Software-Plattform wurde nicht fertig. Mehrfach musste die Markteinführung verschoben werden. Baureihenleiter Jörg Kerner und sein Team haben die Zeit nicht ungenutzt gelassen: „Wir haben den Anspruch, mit dem vollelektrischen Macan das sportlichste Modell in seinem Segment anzubieten“, sagt Kerner. „Fahrleistungswerte auf Sportwagen-Niveau“, verspricht Porsche.

Das mit Spannung erwartete neue SUV beschleunigt im Falle des Macan 4 mit 300 kW (408 PS) in 5,2 Sekunden von null auf 100. Der 470 kW starke Macan Turbo (639 PS) schafft das sogar in 3,3 Sekunden. Die Höchstgeschwindigkeit liegt bei 220 km/h oder 260 km/h. Das Fahrwerk mit längerem Radstand von 2,89 Metern ist entweder mit elektronischen Stoßdämpfern oder Luftfederung ausgestattet. Erstmals gibt's in dieser Klasse auch eine Hinterachslenkung. Allrad ist obligatorisch. An der Vorderachse zieht ein gemeinsam mit Audi entwickelter Motor, hinten schiebt eine Maschine von Bosch an. Lohn des Aufwands: Den Nürburgring absolviert der Macan Turbo sogar schneller als der Porsche Taycan.

Im Antriebsstrang des Macan liegt wie beim Taycan eine Spannung von 800 Volt an. Dadurch lässt die die 100 kWh große Batterien mit bis zu 270 kW in nur 21 Minuten von zehn bis 80 Prozent laden. Auch das ein Rekordwert. 100 Kilometer Reichweite werden in nur vier Minuten aufgeladen. Voll geladen kann der Macan bis zu 613 Kilometer weit fahren, der Verbrauch liegt also um die 21 kW/h pro 100 Kilometer nach WLTP. Ab Restkilometer 60 warnt das Auto, dass es Zeit wird, eine Ladesäule zu finden. Liefert die nur 400 Volt, wird die Batterie in zwei Bänke getrennt, die mit 135 kW laden. Mit Wechselstrom fließen elf kW in die Batterie. Geregelt wird das in der Internal Porsche Power Box, einer Eigenentwicklung.

Die Batteriezellen kommen aus dem CATL-Werk in Magdeburg. Der Autozulieferer Dräxlmeier fügt die Zellen zu dem knapp 600 Kilogramm schweren Akku-Pakt zusammen und liefert es ins Porsche-Werk in Leipzig, wo der Macan gebaut wird. Da sich mittlerweile herumgesprochen hat, dass Elektroautos nicht automatisch Umweltengel sind – die Produktion belastet die Umwelt stärker als bei Verbrennern – hat Porsche beim Macan auch darauf geachtet: Die Produktion in Leipzig läuft „bilanziell klimaneutral“, verspricht Porsche. Zudem sind die Elektromotoren an Vorder- und Hinterachse „permanent erregt“. Auch damit konnte der Einsatz des umstrittenen Elements Cobalt um 60 Prozent reduziert werden. Auch an die Reparatur der Batterien hat Porsche gedacht: Die 28 Batteriemodule lassen sich einzeln entnehmen und austauschen. Damit wird eine Batteriereparatur nicht wie bei anderen Elektroautos gleich zum Totalschaden.

Beim Betriebssystem des Infotainment verlässt sich Porsche eher aufs Silicon Valley denn auf Wolfsburg: Android Automotive OS fährt schnell hoch und kann mit weiteren Apps aus dem Porsche-App-Center ergänzt werden. Der Sprachassistent hört auf „Hey Porsche“ und plant längere Strecken mit sinnvollen Ladestopps. Erstmals im Macan gibt es als Option einen dritten Bildschirm vor dem Beifahrersitz, zum Beispiel um Videos zu streamen – natürlich für den Fahrer nicht sichtbar. Der wird durch ein Head-up-Display entschädigt, das mit Augmented Reality aufwartet. So wirken Navigationspfeile wie optisch auf die Straße projiziert.

Ein Ärgernis vieler Elektroautos ist der schnelle Bremsverschleiß – vor allem an der selten benutzten Hinterachsbremse. Denn E-Auto können Bremsenergie zurückgewinnen – der Macan sogar bis zu 240 kW. Damit die selten genutzte hintere Bremse nicht zu rosten anfängt, wird sie regelmäßig durch leichtes Anbremsen poliert.

Vom alten Macan, den es nur als Verbrenner gab, wurden in zehn Jahren 800.000 Stück verkauft. In einigen Märkten, wo die E-Mobilität noch ein Schattendasein führt, wird er zunächst parallel weiter im Handel bleiben. Wer Platz für Hobby und Familie braucht wird den alten Macan ohnehin nicht vermissen: Der Kofferraum des neuen fasst 540 Liter. Hinzu kommt der Frunk unter der Fronthaube mit 84 Litern. Gegenüber dem Vorgängermodell sind das insgesamt 127 Liter mehr. Mit flachgelegter Rücksitzbank wächst das Laderaumvolumen auf bis zu 1.348 Liter. Selbst wer den Macan bisher als Zugfahrzeug genutzt hat, wird nichts vermissen: Die maximale Anhängelast beträgt zwei Tonnen. Die Sitzposition konnte trotz der Batterie im Wagenboden um 28 Millimeter abgesenkt werden. Die flache Batterie macht es möglich.

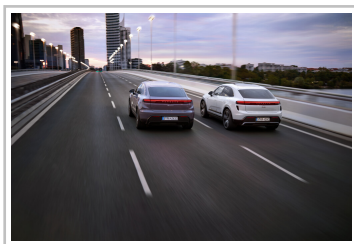
Billig wird der spannungsgeladene Spaß aber nicht: Die Preise starten in Deutschland bei 84.100 Euro für den Macan 4 und bei 114.500 Euro für den Macan Turbo. Auch da bleibt sich Porsche treu. (aum)

Bilder zum Artikel



Porsche Macan 4 (I.) und Macan Turbo.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Porsche



Porsche Macan 4 (I.) und Macan Turbo.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Porsche



Porsche Macan Turbo.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Porsche



Porsche Macan Turbo.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Porsche



Porsche Macan Turbo.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Porsche



Porsche Macan Turbo.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Porsche



Porsche Macan Turbo.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Porsche



Porsche Macan 4.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Porsche



Porsche Macan 4.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Porsche



Porsche Macan 4.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Porsche



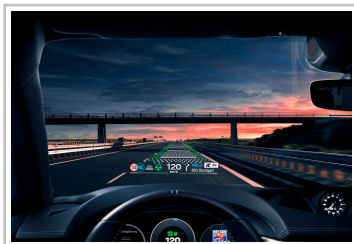
Porsche Macan 4.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Porsche



Porsche Macan 4.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Porsche



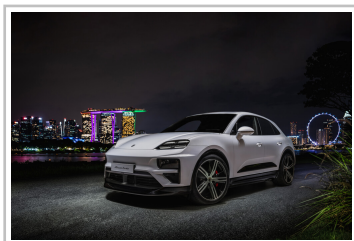
Head-up-Display mit Augmented-Reality-Technologie im Porsche Macan.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Porsche



Redakteur Guido Reinking im Porsche Macan.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Porsche



Porsche Macan Turbo.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Porsche



Porsche Macan Turbo.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Porsche
