

CLASSIC DRIVER

Ist der neue Macan ein Porsche zu viel?

Lead

Der Porsche Macan fährt in der breiten Erfolgsspur des Porsche Cayenne vor und soll den Kassenerfolg des großen Bruders wiederholen, idealerweise sogar übertreffen. Da stellt sich die Frage, wie lange die Stuttgarter Sortimentsausweitung noch gut gehen kann?

Porsche feiert auf der Los Angeles Auto Show 2013 die Weltpremiere des Macan. Mit dem kompakten SUV erweitern die Stuttgarter das mittlerweile beachtliche Sortiment um eine weitere Fahrzeugklasse. Porsche will damit den Erfolg des Cayenne wiederholen und positioniert den kleineren Macan quasi als Pendant zu Boxster und Cayman – nur eben im Segment der multifunktionsfähigen Allradler.

Der erste Sportwagen unter den kompakten SUVs



Entsprechend ist das Leistungsspektrum des Macan weit gesteckt: Er soll in dem heiß umkämpften Segment neue Maßstäbe für Fahrdynamik aufstellen. Sowohl auf befestigten Straßen als auch im leichten Gelände. Porsche selbst formuliert: „Der Macan ist der erste Sportwagen unter den kompakten SUV.“ Damit der Macan dieses große Versprechen auch tatsächlich einlösen vermag, tritt er gleich in drei verschärften Sechszylinder-Varianten an: Der Macan S wird von einem 3,0-Liter-V6-Biturbo-Motor mit 340 PS angetrieben, beschleunigt in 5,2 Sekunden von 0 auf 100 km/h und verbraucht 9,0 bis 8,7 Liter auf 100 Kilometer. Der 3,6-Liter-V6-Biturbo-Motor des Macan Turbo leistet 400 PS und bringt das Fahrzeug in 4,8 Sekunden auf 100 km/h, bei einem Durchschnittsverbrauch von 9,2 bis 8,9 Liter auf 100 Kilometern. Der Macan S Diesel ist mit seinem 3,0-Liter-V6-Turbodieselmotor und 258 PS als Langstreckensportler konditioniert. Sein Aggregat ermöglicht den Sprint von 0 auf 100 km/h in 6,3 Sekunden und verbraucht im Durchschnitt lediglich 6,3 bis 6,1 Liter auf 100 Kilometern.



Allen gemeinsam sind unter anderem der serienmäßige aktive Allradantrieb und das Porsche-Doppelkupplungsgetriebe PDK. Das Design greift die Sprache des großen Bruders auf, ermöglicht aufgrund kompakter Abmessungen einen insgesamt gestrafften Auftritt, der schon im Stand ein Mehr an Sportlichkeit suggeriert. Insbesondere das gefällige Heck hat sich jeder Plumpheit entledigt und wirkt eigenständig. Ab 5. April 2014 stehen die Macan-Modelle bei den deutschen Händlern. Die Preise starten bei 57.930 Euro für den Macan S und den Macan S Diesel. Für den Macan Turbo werden 79.826 Euro fällig. Gefertigt wird der Macan im Werk Leipzig. Das Unternehmen hat dort 500 Millionen Euro investiert und eine komplette Fertigungslinie aufgebaut. Sie ist ausgelegt auf rund 50.000 Fahrzeuge pro Jahr.

Adé Exklusivität

Es gehört nicht viel Phantasie dazu, dem kompakten und sportlichen Porsche Macan eine rosige Zukunft zu prophezeien. Selbst wenn der Neue in einem der am heißesten umkämpften Marktsegmente antritt. Er zielt direkt auf eine Nische, die er selbst erst aufgetan hat. Und er wird sie erfolgreich besetzen. Garantiert. Sportlich, stimmiges Design, top verarbeitet. Rundum Premium also und dann noch mit Porsche-Wappen und Schriftzug an Front und Heck. Das zieht. Doch Moment einmal, auf wessen Kosten geht dieser erwartete Erfolg eigentlich? Sicherlich zu Lasten von BMW X3, Mercedes GLK und Audi Q5. Doch vielleicht auch zu Lasten der Marke Porsche selbst. Denn Exklusivität ist nicht mehr gegeben, wenn bei jeder fünften Grünphase ein Porsche an der Ampel Gas gibt.

Fotos: Porsche

Galerie

Source URL: <https://www.classicdriver.com/de/article/autos/ist-der-neue-macan-ein-porsche-zu-viel>
© Classic Driver. All rights reserved.