Macan GTS (WLTP)*: Stromverbrauch kombiniert: 20,6 – 18,5 kWh/100 km; CO_2-Emissionen kombiniert: 0 g/km; CO_2-Klasse: A

Agilität und Querdynamik auf einem neuen Level

25/07/2026 Agilität und Querdynamik auf einem neuen Level

Der Macan GTS besitzt serienmäßig eine Sport-Luftfederung mit Niveauregulierung und Porsche Active Suspension Management (PASM). Die modellspezifische Abstimmung der Dämpfer sorgt durch schnelleres Ansprechverhalten für eine herausragende Aufbaukontrolle. In Kombination mit den angepassten Stabilisatoren und der Tieferlegung der Karosserie um zehn Millimeter in den Niveaulagen „Normal“ und „Abgesenkt“ führt dies zu herausragender Agilität und Querdynamik.

PASM reagiert auf den Zustand der Fahrbahn, aber auch auf Fahrgeschwindigkeit, Längs- und Querbeschleunigung, Betätigung des Gaspedals, Lenkverhalten und die Niveaulage des Fahrzeugs. Das System nutzt Dämpfer mit Einkammer-Zweiventil-Technik. Zug- und Druckstufe lassen sich individuell steuern. Dadurch kann blitzschnell zwischen Performance und Komfort umgeschaltet und die maximale Dämpfkraft in beide Richtungen aufgebracht werden. Im Vergleich zur Einventil-Technologie ist das Kraftpotenzial im Druckbereich deutlich größer. Das sorgt für eine hervorragende Nick- und

Wankabstützung sowie eine große Aufbauruhe. Dank des weiteren Dämpferkennfelds ergibt sich eine größere Bandbreite zwischen Komfort und Performance. Die Unterschiede zwischen den Fahrprogrammen werden noch besser erlebbar.

Neben dem Allradantrieb mit dem reaktionsschnellen elektrischen Porsche Traction Management (ePTM) ist Porsche Torque Vectoring Plus (PTV Plus) serienmäßig. Diese elektronisch geregelte Quersperre an der Hinterachse trägt zu Traktion, Fahrstabilität und Querdynamik bei. Die Regelstrategie des PTV Plus hängt von der jeweiligen Fahrsituation ab und unterstützt gezielt das Einlenkverhalten und die Präzision.

Eine Aluminium-Doppelquerlenker-Vorderachse mit aufgelöster Lenkerebene trägt das Fahrwerk des Macan, was sich durch ihre Kinematik und Elastokinematik vorteilhaft auf Ansprechverhalten, Lenkpräzision und Geradeauslauf auswirkt. An der Hinterachse setzt Porsche auf den sogenannten Performance-Hinterwagen. Hierbei wird die E-Maschine möglichst weit hinten positioniert. Das ermöglicht die gewünschte heckbetonte Gewichtsbalance von 48 zu 52 Prozent (vorne/hinten). Der hintere Antrieb ist über vier Punkte direkt am Aufbau befestigt.

Kompakter Wendekreis, erhöhte Fahrstabilität: die optionale Hinterachslenkung

Mit der optionalen Hinterachslenkung lassen sich Agilität und Stabilität weiter steigern. Bei Geschwindigkeiten bis etwa 80 km/h lenken die Hinterräder entgegengesetzt zu den Vorderrädern ein. Der Lenkeinschlag an der Hinterachse beträgt dabei beim Parkieren bis zu fünf Grad. Dadurch geht das Rangieren leicht von der Hand, und der Wendekreis verkürzt sich mit 11,1 Metern um einen Meter. Die virtuelle Verkürzung des Radstands durch die Hinterachslenkung bewirkt zudem ein dynamischeres Einlenkverhalten in Kurven.

Bei Geschwindigkeiten oberhalb von rund 80 km/h lenken die Hinterräder gleichsinnig zur Vorderachse ein. Die Folge: eine virtuelle Radstandverlängerung und damit eine nochmals erhöhte Fahrstabilität, etwa bei Spurwechseln auf der Autobahn. Mit der Hinterachslenkung geht eine um 15 Prozent direktere Lenkübersetzung an der Vorderachse einher.

Hohe Rekuperationsleistung, zuverlässige Verzögerung: das Bremssystem

Während der Fahrt kann über die E-Maschinen Energie rekuperiert werden. Dank der Rekuperationsleistung des Macan GTS von bis zu 240 kW erfolgen die allermeisten der Bremsvorgänge im Alltag allein über die E-Maschinen ohne Aktivierung der Radbremsen. Bei höherer Verzögerungsleistung erfolgt die Überblendung zur hydraulischen Bremse nahezu unmerklich.

Als mechanische Bremse kommt das leistungsstarke System des Macan Turbo zum Einsatz. Vorne bremst der Macan GTS mit Sechskolben-Aluminium-Festsattelbremsen der Größe 400 x 38 Millimeter, an der Hinterachse ist ebenfalls eine Graugussbremse mit Kombi-Faustsattelbremsen im Format 350 x 30 Millimeter verbaut. Serienmäßig sind die Bremssättel in Rot ausgeführt und optional in Schwarz (hochglanz) erhältlich.

MEDIA ENQUIRIES

Ben Weinberger

Spokesperson Cayenne und Macan
+49 (0) 170 / 911 2097
ben.weinberger@porsche.de

Verbrauchsdaten

Macan GTS (WLTP)*: Stromverbrauch kombiniert: 20,6 – 18,5 kWh/100 km; CO_2-Emissionen kombiniert: 0 g/km; CO_2-Klasse: A

*Weitere Informationen zum offiziellen Kraftstoffverbrauch und den offiziellen spezifischen CO_2-Emissionen neuer Personenkraftwagen können dem „Leitfaden über den Kraftstoffverbrauch, die CO_2-Emissionen und den Stromverbrauch neuer Personenkraftwagen" entnommen werden, der an allen Verkaufsstellen und bei DAT (Deutsche Automobil Treuhand GmbH, Helmuth-Hirth-Str. 1, 73760 Ostfildern-Scharnhausen, www.dat.de) unentgeltlich erhältlich ist.

Video

https://newstv.porsche.com/porschevideos/newstv.porsche.com_326300_de.mp4

Linksammlung

Link zu diesem Artikel
https://newsroom.porsche.com/de/pressemappen/der-neue-macan-gts/das-fahrwerk.html