

## FERRARI IM FAHRBERICHT

### Unterwegs mit 725 PS und V12 im Purosangue



# AUDI

## SUPERTEST RS4

### COMPETITION-PLUS PAKET FÜR DIE KOMBI- KRONE?



### LUST AM LEICHTBAU Erster Track- Test mit der **Alpine A110 R**



### WELCHEN 911 KAUFEN?

## Allrad-Vergleich mit **Porsche Carrera 4S, 4 GTS und Turbo**

### SOMMERREIFEN-TEST 13 sportliche Mischungen in **225/40 R 18**



Auslandspreise: A 6,20 €  
B 6,50 €; CH 9,60 CHF  
CZ 235 CZK; DK 57,95 DKK  
E 7,20 €; GR 7,20 €; I 7,20 €  
L 6,50 €; NL 7,20 €; SLO 7,20 €



Speedart  
Macan

# KLEIN, ABER OH000000

Vierzylinder im Macan? Ist langweilig! **Speedart** hat einige Ideen, um das Basismodell ein bisschen flotter zu machen. Wir testen das mal



**VON HAUSE AUS** ist das Basismodell des Porsche Macan alles andere als sportlich. Dafür ist das Bestseller-SUV aus Zuffenhausen mit rund 65 000 Euro der günstigste Einstieg in diese Welt. Dass man dafür keinen dicken V6-Biturbo mit 400 PS und mehr erwarten kann, versteht sich von selbst.

Stattdessen haben sie bei Porsche allen Ernstes einfach den Motor des aktuellen Golf GTI unter die Haube geschnallt. Jenen EA888 Evo4, der in so vielen Modellen verwendet wird. Im Macan leistet der Zwoliter 265 PS; bei 1,9 Tonnen

eher ein Jammer. Was die Zahlen bestätigen: 6,2 Sekunden auf hundert, 232 km/h Spitze. Das haut einen wahrlich nicht vom Hocker. Genauso wenig wie der Vierzylinder-Sound in so einem Trumm.

**Den Motor kennen wir aus dem aktuellen Golf GTI. 310 statt 265 PS, geht wie? Neue Software plus Sportluftfilter**



Das dachte auch Björn Striening, der Macher von Speedart: „Klar kaufen die Leute mehr die V6. Doch ich wollte versuchen, der Basis mehr Sport einzuhauchen. Zumal der Motor kein Neuland ist.“ So war es dann relativ einfach, mit einer neu aufgespielten Software 310 PS aus dem GTI-Motor herauszuholen.

Damit das Powerplus auch akustisch erkennbar ist, hat Striening eine dicke Sportauspuffanlage unters Heck geschraubt. Und für Optik und Kurvenlage gab es neben ein bisschen Folie einen Satz 21-Zöller, Gewinde-Sportfedern und einen neuen Dachspoiler.



FOTOS: TOBIAS KEMPE (4)

So weit, so gut. Und wie fährt sich so ein Vierzylinder-Macan? Die rund 130 Kilo schwereren Turbo- und GTS-Modelle fanden wir bisher ganz lustig, sie haben einen nicht so richtig geflasht, doch sportlich war das schon irgendwie.

Und bei den ersten Kilometern im Speedart-Auto kommt tatsächlich viel mehr Sportlichkeit rüber, als wir dachten. Die 265er- und 295er-Conti-Gummis bieten zusammen mit dem Fahrwerk erstaunlich viel Kurvenspaß. Der eher hecklastig ausgelegte Allrad sorgt immer für genügend Traktion. Und das Schöne: Trotz der

**Wer sich auch beim Interieur von der Basis abnabeln will, der kann bei Speedart Lenkrad und Folien ordern**

Tieferlegung um 50 Millimeter geht der Komfort nicht flöten. Kein Wippen oder Hoppeln, das ist wirklich noch angenehm. Einen direkten Vergleich zur Serie haben wir in Sachen Motor nicht. Dennoch kann man die 310 PS durchaus als munter bezeichnen. Klar könnte das Chassis noch deutlich mehr Leistung vertragen, doch es

geht flott vorwärts, die Auspuffanlage versüßt die Fahrt mit kerniger Musik. Tempo 200 ist keine Zauberei, auch den angegebenen Toppspeed von 245 km/h schaffen wir ohne tagelangen Anlauf. Das 7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe macht einen guten Job, ultraschnell, trocken, präzise, eindeutig. Schade, dass es keinen echten >>

## FAHRZEUGDATEN

|                                 | SPEEDART MACAN             |
|---------------------------------|----------------------------|
| Motorbauart                     | R4                         |
| Aufladung                       | Turbo                      |
| Einbaulage                      | vorn längs                 |
| Ventile/Nockenwellen            | 4 pro Zylinder/4           |
| Hubraum                         | 1984 cm <sup>3</sup>       |
| Bohrung x Hub                   | 82,5 x 92,8 mm             |
| Verdichtung                     | 9,6:1                      |
| kW (PS) b. 1/min                | 228 (310)/5600             |
| Literleistung                   | 156 PS/l                   |
| Nm b. 1/min                     | 450/3500                   |
| Getriebe                        | 7-Gang-Doppelkupplung      |
| Antriebsart                     | Allrad                     |
| Bremsen vorn                    | 350 mm innenbelüftet       |
| Bremsen hinten                  | 330 mm innenbelüftet       |
| Bremsscheibenmaterial           | Stahl                      |
| Radgröße vorn - hinten          | 10 x 21" - 11 x 21"        |
| Reifengröße vorn - hinten       | 265/40 R 21 - 295/35 R 21  |
| Reifentyp                       | Conti SportContact 7       |
| Maße L/B/H                      | 4726/2097*/1601 mm         |
| Radstand                        | 2807 mm                    |
| Tank-/Kofferraumvolumen         | 65/458-1503 l              |
| Normverbrauch · CO <sub>2</sub> | 10,7 l/100 km · 243 g/km** |
| Abgasnorm                       | Euro 6d-ISC-FCM            |

\* Breite mit Außenspiegeln; \*\* kombiniert nach WLTP-Norm



Tempo 200 schafft er nun viel flinker. Die 95 steht für die Baureihe 95B



21-Zöller am Macan? Geht! Wertet das SUV enorm auf. Die Tieferlegung bringt Optik und mehr Kurvenspeed



Fette Rohre, viel Sound? Auf jeden Fall! Mit der Anlage klingt der Vierzylinder-Macan deutlich männlicher

## KOSTEN/GARANTIEN

|                             |                   |
|-----------------------------|-------------------|
| Steuer pro Jahr             | 492 €             |
| Typklassen HPF/VK/TK        | 23/27/26          |
| Werkstattintervalle         | 30 000 km/2 Jahre |
| Wartungskosten von/bis      | 500/800 €         |
| Garantie/Gewährleistung     | Garantie          |
| Technik/km-Begrenzung       | 2 Jahre/ohne      |
| Garantie gegen Durchrostung | 12 Jahre          |
| Mobilitätsgarantie          | unbegrenzt        |

## MESSWERTE

AUTO BILD SPORTSCARS testet bei der **DEKRA**

| Beschleunigung                                |                                  |
|---|----------------------------------|
| 0-50 km/h                                     | 1,9 s                            |
| 0-80 km/h                                     | 3,8 s                            |
| 0-100 km/h                                    | 5,6 s                            |
| 0-130 km/h                                    | 9,1 s                            |
| 0-160 km/h                                    | 14,0 s                           |
| 0-180 km/h                                    | 19,6 s                           |
| 0-200 km/h                                    | 24,0 s                           |
| 0-402,34 m (Viertelmeile)                     | 13,91 s                          |
| Elastizität                                   |                                  |
| 60-100 km/h im 4./5. Gang                     | 3,0/4,4 s                        |
| 80-120 km/h im 5./6. Gang                     | 4,0/6,3 s                        |
| 80-120 km/h im 7. Gang                        | 10,7 s                           |
| Bremsweg                                      |                                  |
| 100-0 km/h kalt (m/s <sup>2</sup> )           | 35,7 m (10,8 m/s <sup>2</sup> )  |
| 100-0 km/h warm (m/s <sup>2</sup> )           | 34,4 m (11,2 m/s <sup>2</sup> )  |
| 200-0 km/h warm (m/s <sup>2</sup> )           | 136,9 m (11,3 m/s <sup>2</sup> ) |
| Testverbrauch                                 |                                  |
| Ø auf 100 km                                  | 10,7 l Super Plus                |
| Reichweite                                    | 600 km                           |
| Gewichte                                      |                                  |
| Leergewicht/Zuladung                          | 1907/603 kg                      |
| Balance Vorderachse/Hinterachse               | 55/45 %                          |
| Leistungsgewicht                              | 6,2 kg/PS                        |
| <b>Höchstgeschwindigkeit (lt. Hersteller)</b> | <b>245 km/h</b>                  |

## PREISE/AUSSTATTUNG

| Modell                         | Porsche Macan |
|--------------------------------|---------------|
| Grundpreis                     | 65 773 €      |
| Leistungssteigerung            | 1290 €        |
| Radsatz 21 Zoll                | 4590 €        |
| Sportauspuffanlage             | 1990 €        |
| Fahrwerk (Federn)              | 1390 €        |
| Dachspoiler/Interieur          | 299/980 €     |
| Testwagenpreis (wird gewertet) | 76 312 €      |

>> manuellen Modus gibt. Launch Control hat er, Sprint-Test.

Herrlich, wie die Auspuffanlage im Startblock brasselt und knattert. Der Sprung aus dem Stand ist dann doch eher nur lauwarm. Klar, wo soll es auch herkommen? Doch die 100 sind wirklich schnell erreicht, genauer gesagt in 5,6 anstatt 6,2

## Wertung



|                      | Punkte max. | SPEEDART MACAN |
|----------------------|-------------|----------------|
| Karosserie           | 15          | 13             |
| Qualität             | 10          | 9              |
| Sitze/Sitzposition   | 25          | 20             |
| Ausstattung          | 10          | 8              |
| Motoreigenschaften   | 20          | 15             |
| Fahrleistungen       | 50          | 29             |
| Getriebe/Schaltung   | 20          | 17             |
| Sound                | 10          | 8              |
| Fahrkomfort          | 10          | 7              |
| Fahrsicherheit       | 20          | 18             |
| Handling             | 30          | 25             |
| Lenkung              | 20          | 17             |
| Bremsen              | 30          | 15             |
| Unterhalt            | 10          | 3              |
| Verbrauch            | 20          | 12             |
| Preis                | 50          | 35             |
| <b>GESAMTWERTUNG</b> | <b>350</b>  | <b>251</b>     |

Sekunden. Da ist immer noch viel Luft zu Macan S (4,6 s) und GTS (4,3 s). Ohne großartig zu beschönigen: Auch 24,1 Sekunden auf 200 klingen alles andere als schnell, aber der Speedart Macan ist wirklich zügig. Keine Spur von langweiligem Vierzylinder-Porsche-SUV.

Lohnt sich die Leistungssteigerung für 1290 Euro? Klares Ja! Der Vierzylinder macht Spaß, kommt mit den 1,9 Tonnen einigermaßen klar, und mit der Speedart-Optik sieht er aus wie ein GTS. Die Alternative? 10 000 Euro mehr für einen S für ein paar Zehntel schneller auf 100. Wenn Ihnen das wichtig ist, okay. In Sachen Sound steht er den V6-Modellen in nichts nach. ☹

## Fazit

Guido Naumann



Es muss nicht immer der dicke GTS sein. Speedart versteht es, mit wenigen Mitteln aus dem Basis-Macan einen Sportler zu machen. Längsdynamisch deutlich flotter als die Serie, Kurven machen viel mehr Spaß.

# Fazit

*Guido  
Naumann*



Es muss nicht immer der dicke GTS sein. Speedart versteht es, mit wenigen Mitteln aus dem Basis-Macan einen Sportler zu machen. Längsdynamisch deutlich flotter als die Serie, Kurven machen viel mehr Spaß.