

PORSCHE

Der neue Macan GTS

Pressemappe

Stromverbrauch und Emissionen

Macan GTS: Stromverbrauch 20,6 – 18,5 kWh/100 km; CO₂-Emissionen kombiniert 0 g/km; Elektrische Reichweite 530 – 586 km; Elektrische Reichweite innerorts: 671 – 745 km.

Alle Angaben beziehen sich auf das EU-Modell.

Alle von Porsche angebotenen Neufahrzeuge sind nach WLTP typengenehmigt. Offizielle von den WLTP-Werten abgeleitete NEFZ-Werte liegen für Neufahrzeuge seit dem 1. Januar 2023 nicht mehr vor und können daher nicht mehr angegeben werden. Weitere Informationen zum offiziellen Verbrauch und den offiziellen spezifischen CO₂-Emissionen neuer Personenkraftwagen können dem „Leitfaden über den Kraftstoffverbrauch, die CO₂-Emissionen und den Stromverbrauch neuer Personenkraftwagen“ entnommen werden, der an allen Verkaufsstellen und bei DAT unentgeltlich erhältlich ist.

Inhalt

Highlights	4
Das Wichtigste zum Porsche Macan GTS	4
Das Exterieur-Design und die Aerodynamik	6
Form folgt Performance	6
Das Interieur und das Anzeige- und Bedienkonzept	8
Intelligente Funktionalität im GTS-Stil	8
Der Antrieb	10
Mit den High-Tech-Komponenten des Macan Turbo	10
Das Fahrwerk	12
Agilität und Querdynamik auf einem neuen Level	12
Die Batterie und das Laden.....	14
Maximale Performance, minimale Ladezeit.....	14
Die Driver Experience und die Konnektivität	16
Intelligente Assistenz, hoher Komfort und umfangreiches Entertainment	16

Highlights

Das Wichtigste zum Porsche Macan GTS

- **Fahraktiver Sportler startet im Frühjahr 2026.**

Mit dem Debüt des Macan GTS sind insgesamt fünf Modelle des ersten vollelektrischen SUV von Porsche verfügbar. Der Neue ist das sportlichste Angebot unterhalb des Turbo-Derivats. Der Allradler bietet bis zu 420 kW (571 PS) Overboost-Leistung bei Nutzung der Launch Control. Der Sprint von null auf 100 km/h gelingt binnen 3,8 Sekunden. Die Anhängelast beträgt bis zu 2,5 Tonnen. Die ersten Fahrzeuge kommen im Februar 2026 zu den Händlern.

- **Herausragende Agilität und Querdynamik.**

Serienmäßig besitzt der Macan GTS eine Sport-Luftfederung mit Niveauregulierung und Porsche Active Suspension Management (PASM). Neben der modellspezifischen Abstimmung von Dämpfern und Stabilisatoren führt die Tieferlegung der Karosserie um zehn Millimeter in den Niveaulagen „Normal“ und „Abgesenkt“ zu herausragender Agilität und Querdynamik. Durch die optionale Hinterachslenkung lässt sich beides noch weiter steigern.

- **Eigenständiges Exterieur und Interieur.**

Typisch für einen GTS sind zahlreiche schwarze Details am Exterieur des Macan, beispielsweise an Sideblades und Radlaufblenden. Für einen einzigartigen Auftritt sorgt zudem die geschärfte Geometrie der Seitenschweller, die zum Heck hin breiter auslaufen. Zahlreiche schwarze Race-Tex-Umfänge und Elemente in schwarzem Glattleder unterstreichen das dynamisch-edle Ambiente im Innenraum. Mit dem optionalen Interieur-Paket GTS lässt sich eine optische Verbindung zum Exterieur schaffen. Highlight sind die farblich passenden Ziernähte in luganoblau, karminrot oder schiefergrau neo.

- **Serienmäßiges Sport Chrono-Paket mit Rundstreckenmodus.**

Der Rundstreckenmodus bereitet den Macan GTS gezielt auf eine performante Fahrweise auf der Rundstrecke vor. Für verbesserte Performance unter hoher Belastung, und damit für konstant schnelle Rundenzeiten, wird die Batterie deutlich stärker vorgekühlt.

- **Hohe Reichweite und kurze Ladezeit.**

Die WLTP-Reichweite beträgt bis zu 586 Kilometer. Dank 800-Volt-Technik erreicht der Macan GTS eine DC-Ladeleistung von bis zu 270 kW. Der Ladestand der Batterie kann an einer geeigneten Schnellladesäule innerhalb von zirka 21 Minuten von zehn auf 80 Prozent angehoben werden. An 400-Volt-Säulen ist Bank-Laden mit bis zu 135 kW möglich.

Das Exterieur-Design und die Aerodynamik

Form folgt Performance

Der neue Macan GTS tritt eigenständig auf. Front-, Seiten- und Heckansicht prägen schwarz lackierte Elemente – ein Erkennungsmerkmal aller GTS-Modelle von Porsche. Besonders auffällig am Bug sind die abgedunkelten Matrix-LED-Hauptscheinwerfer sowie die stark konturierten Außenkanten oberhalb der Airblades. Für eine differenzierte Optik sorgt zudem die geschärfte Geometrie der Seitenschweller, die zum Heck hin breiter auslaufend gestaltet sind. Die Sideblades sind in Schwarz (hochglanz) ausgeführt und besitzen einen „GTS“-Schriftzug in Schwarz (seidenglanz). Das unterstreicht ebenfalls den sportlichen Auftritt.

Die Radlaufblenden in Schwarz (seidenglanz) gehen harmonisch in das GTS spezifische Heckunterteil über und verbinden sich mit dem oberen Teilbereich, der ebenfalls in Schwarz (seidenglanz) lackiert ist. Die Einleger des Heckunterteils in eigenständigem Design werden durch eine Lackierung in Schwarz (hochglanz) hervorgehoben.

Die ausgeprägte Diffusorblende mit ihren markanten Finnen verstärkt die sportliche Optik und setzt einen kraftvollen und zugleich eleganten Schlusspunkt im Design. Zur Betonung der gesteigerten Performance erhält der adaptive Heckspoiler des Macan GTS eine in Schwarz (hochglanz) lackierte Spoilerlippe. Passend zu den Frontscheinwerfern sind die Heckleuchten abgedunkelt.

Serienmäßig rollt der GTS auf 21 Zoll großen Macan-Design-Leichtmetallrädern in exklusivem Anthrazitgrau. Optional erhältlich sind 22-Zoll-Räder im RS-Spyder-Design und gleicher Lackierung. Mit Einführung des Macan GTS sind drei neue Farben für die Modellreihe verfügbar: kreide, karminrot sowie erstmals luganoblau. Neben den nun 15 Serienfarben ermöglicht Porsche im Rahmen des Farbe-nach-Wahl-Programms knapp 60 weitere Farbtöne.

Athletisch bis ins Detail: das Sport-Design-Paket

Für alle Macan-Modelle bietet Porsche ein neues Sport-Design-Paket mit neuen Bug- und Heckverkleidungen und besonders sportlicher Optik an. Der Macan GTS erhält dieses Paket als Erster – und das nicht nur serienmäßig, sondern auch in einer GTS-spezifischen

Ausprägung: Die Kontrastelemente wie Einleger, Sideblades, Radlaufblenden und die Lippe des adaptiven Heckspoilers sind bei ihm schwarz ausgeführt.

Sportliche Silhouette mit Porsche-typischer Flyline

Auch der neue Macan GTS profitiert von den sportlichen Proportionen der Modellreihe. Schon im Stand wirkt er Porsche-typisch dynamisch. Die flach ansteigende Fronthaube und die stark ausgeprägten Kotflügel lassen das SUV kraftvoll und sportlich wirken. Die Frontbeleuchtung ist zweigeteilt: Die flache obere Lichteinheit mit Vierpunkt-Tagfahrlicht ist in die Kotflügel eingebettet und betont die Breite des Fahrzeugs. Das Hauptscheinwerfer-Modul mit Matrix-LED-Technologie ist etwas tiefer positioniert.

Die Porsche-typische Flyline bildet eine Einheit mit der flachen Heckscheibe. In Verbindung mit den rahmenlosen Türen ergibt sich eine sportliche Linienführung. Durch die stark ausgeprägten Schultern wirkt das Heck muskulös. Unterhalb des adaptiven Heckspoilers umspannt ein durchgehendes Leuchtenband die Heckpartie. Im 3D-Leuchtenband sitzt jetzt mittig der Porsche-Schriftzug, beim GTS in schwarz matt ausgeführt

Wenig Widerstand für mehr Reichweite: die Aerodynamik

Wie die anderen Macan Electric verfügt der neue GTS über Porsche Active Aerodynamics (PAA) mit aktiven und passiven Elementen. Mit seinem Luftwiderstandsbeiwert von 0,25 zählt der Macan Electric zu den strömungsgünstigsten SUV. Der automatisch ausfahrende Heckspoiler, aktive Kühlklappen an den vorderen Lufteinlässen und flexible Abdeckungen am vollflächig verschlossenen Unterboden zahlen darauf ein.

Air Curtains unterhalb des Hauptscheinwerfer-Moduls optimieren ebenso die Luftströmung wie das tief nach unten gezogene Bugteil. Zwei markante Kanten seitlich am Heck sorgen zusammen mit dem Diffusor-Blade für aerodynamische Effizienz. In Kombination mit der Luftfederung kann die Karosserie geschwindigkeitsabhängig abgesenkt werden, was zu einer verbesserten Aerodynamik und damit zu höherer elektrischer Reichweite führt.

Das Interieur und das Anzeige- und Bedienkonzept

Intelligente Funktionalität im GTS-Stil

Für einen noch sportlicheren Look ist der Macan GTS serienmäßig mit erweiterten Umfängen in sportlichem Race-Tex und mit Elementen in schwarzem Glattleder ausgestattet. Race-Tex setzt Akzente am beheizbaren Multifunktions-GT-Sportlenkrad, den Armauflagen der Mittelkonsole und Türen sowie am Steg der Schalttafel. Auch die Sitzmittelbahnen der serienmäßigen Adaptiven 18-Wege-Sportsitze sind mit Race-Tex bezogen, Besonderheit ist hier die „Diamar“-Prägung. Bei den Sitzwangen und Kopfstützen kommt Glattleder zum Einsatz.

Mit dem optionalen Interieur-Paket GTS lässt sich eine farbliche Korrespondenz zwischen Exterieur und Interieur schaffen. Passend zu den entsprechenden Exterieurlacken gibt es das Interieur-Paket GTS wahlweise in karminrot, schiefergrau neo und luganoblau. Die Ziernähte an den Sitzen, am Lenkrad, den Türtafeln und dem Oberteil der Schalttafel sind dann in der jeweiligen Farbe ausgeführt, ebenso die Sicherheitsgurte und die „GTS“-Schriftzüge auf den Sitzen. Zudem erhält das Multifunktions-GT-Sportlenkrad eine Plakette mit zum GTS-Interieur passenden farbige Schriftzug. Wer sich für das Interieur-Paket GTS entscheidet, erhält automatisch das Interieur-Paket Carbon. Dadurch sind die Dekoreinleger im Lenkrad, in der Zierleiste der Schalttafel sowie den Türtafeln vorn und hinten in Carbon ausgeführt.

Bis zu drei Displays, GTS-spezifische Anzeigen und Sport Chrono-Paket

Der Macan GTS verfügt über ein modernes Anzeige- und Bedienkonzept mit bis zu drei Bildschirmen, darunter das freistehende 12,6 Zoll große Kombiinstrument im Curved Design und das 10,9 Zoll große Zentral-Display.

Der GTS-Stil setzt sich im digitalen Anzeigenbereich fort: Die tatsächliche Außenfarbe des Kundenautos wird für die 3D-Visualisierung des Fahrzeugs im Zentral-Display herangezogen. Darüber hinaus trägt das Kombiinstrument einen „GTS“-Schriftzug. Viele Funktionen des serienmäßigen Sport-Chrono-Pakets lassen sich über die entsprechende App im Zentral-Display bedienen. Dazu gehören etwa die Aufzeichnung von Rundenzeiten und Telemetriedaten, das Hinzufügen neuer Strecken sowie die Sektor- und Rundenanalyse.

Das 12,6 Zoll große, volldigitale und freistehende Curved Display sitzt direkt in der Blickachse des Fahrers. Wie bei Porsche üblich, bildet dieser Bildschirm den höchsten Punkt der Instrumententafel. Das Zentral-Display ist ein hochauflösendes, 10,9 Zoll großes Touchdisplay in Full-HD-Qualität.

Das optionale Beifahrer-Display hat ebenso eine Diagonale von 10,9 Zoll. Der Beifahrer kann Einstellungen für das Infotainment oder die Navigation vornehmen, durch Medien-Apps browsen oder Videoinhalte streamen. Das ist sogar während der Fahrt möglich: Denn dank einer speziellen Technik ist dieses Display dann vom Fahrersitz aus nicht einsehbar.

Farbliche Inszenierung: das Kommunikationslicht

Serienmäßig besitzt auch der Macan GTS eine Ambientebeleuchtung mit so genanntem Kommunikationslicht. In der Instrumententafel befindet sich ein Band mit 56 LED, das sich von einer Türbrüstung zur anderen zieht. Dieses farbige und animierbare Lichtband visualisiert verschiedene Fahrzeugzustände wie zum Beispiel den Ladevorgang und begrüßt die Passagiere beim Einstieg mit einer Inszenierung. Porsche-typische Themen wie beispielsweise die Launch Control oder der Wechsel der Drive Modes werden dadurch emotional hervorgehoben.

Darüber hinaus arbeitet das Kommunikationslicht mit einigen Fahrer-Assistenzsystemen wie dem Spurwechsel-Assistenten und dem Ausstiegswarner zusammen und kann dann ortsbezogen warnen. So wird dem Fahrer beispielsweise durch ein pulsierendes Lichtsignal in seiner Tür Gefahr signalisiert, sollte er diese öffnen wollen, obwohl sich ein Radfahrer von hinten nähert.

Der Antrieb

Mit den High-Tech-Komponenten des Macan Turbo

GTS – drei Buchstaben, die seit dem 904 Carrera GTS von 1963 unter Porsche-Fans einen besonderen Ruf genießen. Jetzt trägt ein Macan Electric dieses legendäre Kürzel. Er verdient es sich mit seiner herausragenden Fahrdynamik und exzellenten Beschleunigungswerten: Der Sprint von null auf 100 km/h gelingt in nur 3,8 Sekunden, und in 13,3 Sekunden sind aus dem Stand 200 km/h erreicht. Erst bei 250 km/h endet der Vortrieb. Die Anhängelast beträgt bis zu 2,5 Tonnen.

Mit dem Macan Turbo teilt sich der Macan GTS an der Hinterachse die größte und leistungstärkste E-Maschine der Modellreihe mit einem Durchmesser von 230 Millimetern, einer aktiven Länge von 210 Millimetern und einem 900-A-Pulswechsel-richter aus Siliziumkarbid (SiC). Sie stellt in Kombination mit der E-Maschine an der Vorderachse eine Leistung von 380 kW (516 PS) bereit. Aus dem Stand kommt das neue Modell bei Launch Control auf bis zu 420 kW (571 PS) Overboost-Leistung, das maximale Drehmoment liegt bei 955 Nm. Die kombinierte WLTP-Reichweite beträgt bis zu 586 Kilometer.

Die beiden E-Maschinen des Macan GTS werden über die Leistungselektronik nahezu in Echtzeit und individuell angesteuert. Das elektronisch geregelte Porsche Traction Management (ePTM) regelt rund fünf Mal schneller als ein konventionelles Hang-On-Allradsystem und kann binnen zehn Millisekunden auf Schlupf reagieren. Zudem hängt die Allradverteilung vom gewählten Fahrprogramm ab. Im Normal-Modus ist die Antriebsverteilung auf hohe Effizienz und Reichweite ausgelegt. In den Modi Sport und Sport Plus liegt der Fokus des ePTM auf optimaler Traktion und Fahrdynamik; der Antrieb an der Vorderachse wird häufiger dazugeschaltet.

Im Offroad-Fahrmodus schaltet der Macan die Regelsysteme und den Allradantrieb auf „Schlechtwege“-Spezifikation um. Dabei wird die Differenzdrehzahl zwischen Vorder- und Hinterachse durch eine virtuelle Längssperre begrenzt. Das verbessert die Traktion nochmals und gewährleistet maximale Brems-Performance auf losen Untergründen. Außerdem wird das Geländeniveau (plus 30 Millimeter beziehungsweise plus 50 Millimeter im Sondergelände-Niveau) angefahren.

Auch akustisch lebt der Macan GTS seine Emotionalität aus: Sein Porsche Electric Sport Sound (PESS) verfügt über zwei GTS-spezifische Soundprofile mit differenzierter Ausprägung in den Modi „Sport“ und „Sport Plus“.

Das Fahrwerk

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 Dämpfungskraft 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.

Die Batterie und das Laden

Maximale Performance, minimale Ladezeit

Der Macan GTS trägt im Unterboden eine Lithium-Ionen-Batterie, von deren 100-kWh-Bruttokapazität bis zu 95 kWh aktiv genutzt werden. In das Batteriegehäuse ist eine Kühlplatte integriert. Auf dieser sind zwölf Module mit jeweils 15 in Reihe geschalteten prismatischen Zellen montiert.

Die Anode besteht chemisch zu 100 Prozent aus Graphit. Graphit-Anoden bieten eine hohe mechanische Stabilität und eine gute Zyklenfestigkeit. Das Mischungsverhältnis von Nickel, Kobalt und Mangan beträgt 8:1:1. Dank dieser Zellchemie erreicht die Batterie sehr hohe Energiedichte.

Der Macan GTS ist serienmäßig mit Sport Chrono-Paket ausgestattet, das einen Rundstreckenmodus beinhaltet. Dieser bereitet den Macan gezielt auf eine performante Fahrweise vor. Dafür kühlt der Rundstreckenmodus die Batterie stark vor, um den mit der Erwärmung der Batterie verbundenen Leistungsverlust – den sogenannten Derating-Effekt – zu verzögern. Das Resultat ist eine verbesserte Performance unter hoher Belastung.

Schnell und bequem Strom tanken

Dank 800-Volt-Technik erreicht der Macan eine DC-Ladeleistung von bis zu 270 kW. Der Ladezustand der Batterie kann an einer geeigneten Schnellladesäule innerhalb von zirka 21 Minuten von zehn auf 80 Prozent angehoben werden. An 400-Volt-Ladesäulen wird beim sogenannten Bank-Laden durch einen Hochvolt-Schalter im Akku die 800-Volt-Batterie in zwei Batterien mit je 400 Volt Nennspannung geteilt. Dies ermöglicht besonders effizientes Laden ohne zusätzlichen HV-Booster mit einer Leistung von bis zu 135 kW. An haushaltsüblichen Wallboxen ist AC-Laden mit bis zu 22 kW (Option) möglich.

Mit dem sechs kW starken Hochvolt-Heizer lassen sich in kälteren Monaten Hochvolt-Komponenten wie die Batterie erwärmen. Der Akku bleibt dadurch in einem optimalen Temperaturfenster. Eine thermische Vorkonditionierung mit Hilfe des Porsche Charging Planners ist gleichfalls möglich. Mit seiner Hilfe können Kunden zudem bei der Routenplanung einzelne Ladestationen und -anbieter priorisieren oder gezielt ausschließen.

Porsche-typisch besitzt der Macan zwei Ladeanschlüsse in den beiden hinteren Seitenteilen der Karosserie. Beidseits besteht die Möglichkeit, mit Wechselstrom zu laden (in den meisten Märkten), auf der linken Seite außerdem mit Gleichstrom. Optional sind elektrisch betätigte Ladeklappen erhältlich. Sie lassen sich entweder mit Hilfe eines kapazitiven Sensors von außen oder vom Innenraum aus über das Zentral-Display betätigen.

Plug & Charge ist denkbar einfach: Wer einen entsprechenden Ladestromvertrag abgeschlossen hat, erhält ein digitales Zertifikat. Ist dieses einmal im Auto installiert, erfolgt die Aktivierung der entsprechenden Fahrzeugfunktion automatisch. Mit Hilfe des Software-Schlüssels kommunizieren Ladesäule und Auto selbstständig, sobald das Ladekabel angeschlossen ist. Eine weitere Authentifizierung über eine App, eine RFID- oder Kreditkarte ist nicht nötig.

Der Porsche Charging Service: über eine Million Ladepunkte in Europa

Über den Porsche Charging Service haben Kunden Zugang zu mittlerweile mehr als einer Million Ladepunkten in 27 europäischen Ländern – davon über 95.000 Schnellladepunkte mit mindestens 150 kW DC-Ladeleistung.

Auch das markeneigene Schnellladenetz ist stark gewachsen. Aktuell gibt es Porsche Charging Lounges an zehn Standorten in Deutschland, Österreich und der Schweiz. Alle diese Schnellladestationen bieten eine sehr hohe Lade-Performance von bis zu 400 kW. Weitere Gemeinsamkeiten sind ein entspanntes Ambiente sowie die zentrale Abwicklung der Ladekosten über den Porsche Charging Service.

Zum vergünstigten Tarif von 39 Cent pro Kilowattstunde können Kunden des Porsche Charging Service Plus bei den Preferred Partnern laden und damit denselben niedrigen Preis nutzen wie in den Porsche Charging Lounges und den teilnehmenden Porsche Zentren. Neben Aral pulse sind IONITY, GoFast in der Schweiz, Fines Charging aus Bulgarien sowie Iberdrola auf der iberischen Halbinsel und Zunder in Spanien und Frankreich Preferred Partner.

Im November 2025 hat der Sportwagenhersteller die Tarifstruktur von Porsche Charging Plus überarbeitet. Insgesamt profitieren Kunden dadurch von bis zu 14 Stunden gebührenfreier Lade- und Parkzeit über Nacht (18 bis 8 Uhr).

Die Driver Experience und die Konnektivität

Intelligente Assistenz, hoher Komfort und umfangreiches Entertainment

Der Macan GTS wartet mit den umfangreichen Aufwertungen im Bereich der intelligenten Fahrerassistenzsysteme¹ und digitalen Funktionen auf, mit denen Porsche das SUV unlängst zum Modelljahreswechsel aktualisiert hat.

Der Macan ist optional mit dem Assistenzsystem „Remote Park Assist inklusive 3D Surround View, Komfortzugang und Porsche Digital Key“ ausgestattet. Vier hochauflösende Kameras liefern eine 360-Grad-Sicht auf das Fahrzeugumfeld für zusätzlichen Komfort und bessere Übersicht beim Rangieren. Das System erkennt Parklücken sowie Parkplatzmarkierungen automatisch und vermisst diese auf ihre Größe. Anhand von hellen Parkplatzmarkierungen auf dunklem Grund werden geeignete Längs-, Quer- und neu auch Schrägparklücken erkannt. Das System steuert die Lenkung sowie die Vorwärts- und Rückwärtsbewegung des Fahrzeugs. Zudem bietet es unter anderem diese Funktionen:

- Die neue Ansicht „Transparente Motorhaube“ projiziert mittels Front- und Außenspiegel-Kameras eine virtuelle Ansicht des Bereichs vor dem Fahrzeug unter das 3D-Modell im Zentral-Display. Das Manövrieren in engen und unübersichtlichen Situationen wird dadurch spürbar erleichtert, da Hindernisse unterhalb des Fahrzeugs zeitlich begrenzt bei vorheriger Überfahrt sichtbar gemacht werden.
- Die Funktion „Trainiertes Parken“ kann individuelle Parkroutinen erlernen und automatisch ausführen. Nach einmaliger Durchführung erkennt das Fahrzeug eine bekannte Umgebung – beispielsweise die eigene Garage oder den Stellplatz am Arbeitsplatz. Dann bietet es dem Fahrer an, den Einparkvorgang zu übernehmen. Dabei bleibt die Kontrolle jederzeit beim Fahrer. Bis zu fünf verschiedene Parkroutinen können gespeichert werden.
- Mit dem Rückfahrassistent kann das Fahrzeug eine zuvor vorwärts gefahrene Strecke von maximal 50 Metern automatisiert rückwärts abfahren. Dies ist besonders hilfreich in engen oder unübersichtlichen Bereichen, wie Zufahrten oder Parkhäusern.

¹ Alle Systeme funktionieren im Rahmen ihrer Systemgrenzen und bedürfen einer permanenten Überwachung des Fahrers.

Das System merkt sich automatisch die zuvor vorwärts gefahrene Route von bis zu 50 Metern und kann diese bei Bedarf im Rückwärtsgang zurücklegen. Der Fahrer muss den Vorgang lediglich starten und überwachen.

- Der Remote Park Assist² ermöglicht die Steuerung des Ein- und Ausparkens über das Smartphone. Der Fahrer muss die Vorgänge überwachen und darf sich dabei nicht mehr als fünf Meter vom Fahrzeug entfernen.

Auch das optionale Assistenzsystem „Drive Assist“ entlastet den Fahrer durch vorausschauende Längsregelung und kontinuierliche Lenkunterstützung. Geschwindigkeit, Beschleunigung, Verzögerung und Kurvengeschwindigkeiten sind an die Fahrstrecke angepasst. „Drive Assist“ reagiert zudem vorausschauend auf Vorfahrtsregeln, Tempolimits und Kurven. Durch die Verknüpfung von Navigationsdaten, Kameras und Sensoren des Fahrzeugs werden die vorausliegende Strecke und detektierte Verkehrsteilnehmer in ein Echtzeitmodell überführt, das in der 3D-Fahrassistanzanzeige im Kombiinstrument dargestellt wird. In geeigneten Situationen kann das Fahrzeug einen Fahrstreifenwechsel durchführen. Der Fahrer muss das Manöver durch Blinkerbetätigung initiieren, durchgängig die Hände am Lenkrad lassen und dauerhaft überwachen.

Smartphones und Smartwatches als Fahrzeugschlüssel

Mit dem Komfortzugang steht dem Fahrer auch der Porsche Digital Key zur Verfügung, der Fahrzeugschlüssel in Apple Wallet oder einer nativen Wallet-App auf Android integriert. Damit lässt sich der Macan automatisch ver- oder entriegeln und starten – entweder indem iPhone, Apple Watch oder ein kompatibles Android-Gerät in der Tasche bleiben oder durch einfaches Vorhalten an einen Leser. Selbst wenn das Smartphone geladen werden muss, bleibt die Funktionalität des digitalen Schlüssels erhalten³.

Darüber hinaus können Kunden ihre Fahrzeugschlüssel in Apple Wallet oder einer nativen Wallet-App auf Android über Apple Mail, Nachrichten, WhatsApp und weitere Dienste mit bis zu sieben weiteren Nutzern teilen. Fahrzeughalter können zudem festlegen, ob diese

² Nicht in allen Märkten verfügbar.

³ Die Dauer der Nutzung des Porsche Digital Key, wenn das Mobilgerät geladen werden muss, hängt vom jeweiligen Smartphone-Hersteller und Modell ab.

lediglich Zugang zum Fahrzeug erhalten oder es auch fahren dürfen. Der Porsche Digital Key ermöglicht außerdem das bequeme Öffnen des Kofferraums. Über die My Porsche App lassen sich zusätzlich die Gepäckräume und der Frunk steuern.⁴

In-Car-Gaming: Macan wird zur mobilen Spielekonsole

Das App Center verwandelt den Porsche Macan in ein Entertainment-Hub. Ob Musikstreaming, Podcasts, Gaming oder Filme: Nutzer erhalten Zugang zu einer stetig wachsenden Auswahl an Drittanbieter-Apps, die sich nahtlos in das Porsche-Ökosystem integrieren lassen. Spiele von Gameloft und Obscure Interactive sind über das Porsche App Center verfügbar und können per Touchscreen oder Bluetooth-Controller gesteuert werden. AirConsole bringt eine große Auswahl an Familienspielen und Gaming-Klassikern ins Fahrzeug, die sich unkompliziert über das Smartphone bedienen lassen. Ausgewählte Video- und Entertainment-Anwendungen lassen sich über ein Bluetooth-Headset und das optionale Beifahrer-Display nutzen.

Voice Pilot: erweiterte Interaktion durch künstliche Intelligenz

Die Sprachsteuerung Voice Pilot ist dank der Integration von Künstlicher Intelligenz⁵ smarter als je zuvor. Im Hintergrund nutzt der Voice Pilot verschiedene Sprachmodelle, wie sie von KI-Assistenten bekannt sind. Er versteht komplexe, zusammenhängende Fragen und erkennt den Bezug von Aussagen.

⁴ Diese Funktionen setzen das Porsche Connect Paket voraus.

⁵ Für die KI-Unterstützung muss ein Update des Voice Pilot im App Center heruntergeladen werden.