



Porsche Macan Ijzervreter

Autotest | Toen Porsche de Cayenne aankondigde, was de (auto)wereld te klein. Porsche-fans waren in rep en roer; hun merk diende sportwagens te maken, geen terreinwagens. Ondanks de klaagzang van de liefhebbers, rinkelden de kassa's van de dealers. Met de Cayenne wist Porsche namelijk een hele nieuwe doelgroep aan te trekken. Nu zet Porsche opnieuw een opmerkelijke stap met de Macan.

De Macan is een compacte SUV. En dat is vreemd. Want wie een Porsche rijdt, wil het beste, het snelste en dus ook het grootste. De aantrekkingskracht van Porsches eerste SUV, de Cayenne, komt mede van de enorme omvang. De Cayenne dwingt alleen al dankzij de omvang ontzag af bij medeweggebruikers. De bestuurder heeft het bevoorrechte gevoel een onoverwinnelijke machine te rijden. Alleen een legertank gaat nog een stap verder.

Het lijkt dus vreemd dat Porsche met de Macan een stapje terug doet. De Macan is even groot als een Audi Q5, BMW X3 of Volvo XC60. Geen klein autootje dus, maar ook geen machtige machine. Echter... de onderlinge verhoudingen van de Macan zorgen ervoor dat deze Porsche er uitermate gespierd uitziet. De wielen zijn relatief groot, de koplampen liggen even vlak als in een sportwagen en de vlak aflopende daklijn geeft zelfs een hint van een coupé. Het is duidelijk: met de Macan biedt Porsche een SUV aan die de kwaliteiten van de sportwagens dichter benadert.



Ruimte en uitrusting

Dat gevoel wordt bevestigd in het interieur. De zit is hoog, maar iets onderuit. De ruimte voor- en achterin is prima. Daarbij biedt de bagageruimte met 500 liter voldoende ruimte voor de boodschappen of vakantiebagage van een gezin. Dit is dé reden om voor een Macan boven een traditionele Porsche coupé of cabriolet te kiezen.

De rest van het interieur is één grote verwijzing naar de sportcoupés van Porsche. Zo kiest het merk er voor

om functies niet te bedienen via het kleurenscherm; in plaats daarvan heeft iedere functie een eigen knop. Alleen de middentunnel telt al 38 toetsen! Gelukkig spreken de meeste symbolen voor zich en begint de proefrit niet met een verplichte duik in het instructieboekje.



Achter het stuurwiel staat niet de snelheidsmeter, maar de toerenteller centraal; en zo hoort het bij een sportwagen. Vanwege het enorme snelheidspotentieel is de schaalverdeling van de snelheidsmeter zeer grof (0, 50, 100, etc.). In de praktijk kijkt de bestuurder daarom altijd op de digitale aanduiding eronder. Net als bij de andere Porsches, is de derde "klok" een rond beeldscherm waarin allerlei informatie kan worden getoond.

De Macan is leverbaar met alle luxe en veiligheidsvoorzieningen die Porsche in huis heeft. Houd er echter rekening mee dat de standaarduitrusting uitermate karig is. Zo kost de testauto in de basis 75.000 euro, maar rijklaar dik 116.000 euro! Meesturende koplampen, sleutelvrije toegang, Bluetooth telefoonkoppeling, stoelverwarming, dodehoek-detectie, spraakherkenning, een parkeercamera en airbags achterin zouden bij de gemiddelde Koreaan standaard zijn, maar moeten bij Porsche allemaal extra worden besteld. Het "Burmester High End Sound System" verdient daarbij een speciale vermelding, want dat is de vorstelijke meerprijs absoluut waard.



Prestaties

Uiteraard zit het contactslot links van het stuurwiel; een erfenis uit de begintijd van de racerij en nu nog steeds een kenmerk van iedere Porsche. Maar wat de coureurs van destijds nooit hadden kunnen bevroeden, is dat de Porsche van vandaag niet alleen leverbaar is met benzinemotoren, maar zelfs met een dieselmotor.

Die dieselmotor heeft een inhoud van 3.0 liter en telt zes cilinders. Het vermogen van 258 pk / 580 Nm wordt variabel over de voor- en achterwielen verdeeld. In de meeste gevallen wordt zo'n 80% op de voor- en 20% op de achterwielen overgebracht. Op die manier is de tractie optimaal en wordt het gevoel in de besturing nauwelijks verstoord door de aandrijfkrachten.



Want ook deze dieselmotor heeft meer dan genoeg kracht in huis! Zeker tot 100 km/u is de zelfontbrander even giftig als een Porsche met benzinemotor! De spint van 0 naar 100 km/u wordt in 6.3 seconden

geklaard, maar dankzij de enorme agressie voelt dit sneller.



Boven de 100 km/u is de Macan diesel zeker niet uitgeraasd, maar met de overmacht is het gedaan. De forse omvang en het hoge gewicht zorgen ervoor, dat sedans met "dikke diesel" van andere merken de Macan hier de baas zijn.

Het geluid is niet zo spannend als dat van de benzinemotoren, maar de Porsche diesel "nagelt" niet en heeft een diep, machtig geluid. Dit is echter alleen hoorbaar tijdens acceleraties. Eenmaal op kruissnelheid is de Macan zeer stil en zijn alleen de banden hoorbaar. De Macan leent zich daarom bij uitstek als kilometervreter.

Weggedrag

De vierwielaandrijving dient niet alleen de veiligheid. Samen met de royale bodemvrijheid (luchtvering!), grote in- en uitloophoeken en een "terreinprogramma" (lichtere besturing, makkelijker doseerbaar gaspedaal en aangepaste anti-slip regeling) leent de Macan zich ook voor off-road rijden. De Macan heeft geen "diff locks" of lage gearing. Bovendien zijn de standaard gemonteerde banden absoluut niet bedoeld voor off-road rijden. Een

modderig bospad, drassig grasveld of besneeuwd terrein vormen echter geen enkel probleem.



De nadruk ligt overduidelijk op de kwaliteiten op de verharde weg. Porsche heeft er namelijk alles aan gedaan om de Macan te laten sturen als een echte sportwagen. Dat is op de eerste plaats te danken aan de relatief zware besturing; dit is zeker geen luxe auto die met de pink is in te parkeren. Daarbij is het onderstel lekker stug, hetgeen de communicatie met de bestuurder ten goede komt.

In lange, snelle bochten helt de Macan nauwelijks over. In korte bochten is het beste merkbaar dat het onderstel minstens zo geavanceerd is als dat van de andere Porsches. De Macan reageert zeer alert op ieder commando en kan tot op de millimeter worden gestuurd. De bestuurder ervaart het resultaat van stuurbewegingen met enige vertraging, waarna een actie heviger lijkt dan deze eigenlijk is. Dit is echter inherent aan de hoge zit. Een bijkomend voordeel: de Macan is dankzij de geringere afmetingen veel

levendiger dan de Cayenne.



Net als de andere Porsches geeft de Macan de bestuurder als vanzelf een enorm gevoel van superioriteit. Niet alleen in vergelijking met andere SUV's, maar ook in vergelijking met de meeste traditionele auto's, stuurt de Macan nog beter en liggen de grenzen veel verder weg.

Conclusie

Porsche zet met de Macan opnieuw een gedurfde stap. De Macan is namelijk een compacte SUV. Dat is in de regel een auto voor kopers die iets anders willen, zonder de hoofdprijs te betalen voor een volwaardige SUV. Een uitgebreide proefrit leert dat de Macan echter een logische stap is. De prijs mag dan op een veel hoger niveau liggen dan bij andere compacte SUV's, in vergelijking met de Cayenne ligt de prijs beduidend lager en bereikt Porsche een nieuw groep kopers.

Daarbij is de Macan veel meer sportwagen dan de Cayenne. De Macan heeft de gespierde vorm en gedrongen lijnen van een coupé. De prestaties van de hier gereden diesel zijn goed, maar niet Porsche-goed. Het weggedrag is juist van uitzonderlijke klasse. De Macan is zonder enige twijfel de best sturende SUV in zijn segment en daarmee een echte Porsche. ■



Specificaties

Porsche Macan S diesel

Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte	468 x 192 x 162 cm
Wielbasis	281 cm
Gewicht	1.880 kg
Aanhanger	n.b.
Aanhanger geremd	2.400 kg
Tankinhoud	60 l
Bagageruimte	500/1500 l
Bandenmaat	235/60R18

Motor en prestaties



Motorinhoud	2967 cc
Cilinders / kleppen	6/4
Vermogen	258 pk @ 4000 tpm
Koppel	580 Nm @ 1750 tpm
Aandrijving	vierwielaandrijving
Acceleratie 0 - 100 km/u	6,3 sec.
Topsnelheid	230 km/u
Verbruik gemiddeld	6,1 l / 100 km
Verbruik stad	6,7 l / 100 km
Verbruik buitenweg	5,7 l / 100 km
CO2 uitstoot	159 gr. / km

Prijs

Prijs	€ 77.500,-
Prijs instapmodel	€ 77.500,-