



Bjorn Blokzijl
15 november 2015

Het goede 'feeling blue'

'Feeling blue' betekent dat je je niet al te prettig voelt. De door ons geteste knalblauwe Porsche Macan is gelukkig niet de voorbode voor dat gevoel. Met de Macan nestelt de Duitse producent van exclusieve automobielen zich in de markt van premium mid-size SUV's. Succesvol is de auto zeker. Vorig jaar verkocht men er al ruim 250 en dit jaar staat de teller al op ruim 300 stuks. Voor een auto die minimaal 80.800 euro kost, is dat zeker geen schande. Waarom de autokoper kiest voor de meest compacte Porsche SUV, zoeken we uit met de dikste Macan die verkrijgbaar is.



Smaakgevoelig

Porsche mocht voor de Macan shoppen in de schappen van concerngenoot Audi. Hoewel de auto gebaseerd is op de Q5, is dat behalve de afmetingen niet te zien. Van voren is een duidelijk familiegezicht te zien. Vooral de vorm van de koplampen en de motorkap doen sterk denken aan grote broer Cayenne. De onderzijde van de neus heeft een geheel eigen look gekregen, waarbij de forse openingen aan de zijkanten opvallen. Deze zijn - in tegenstelling tot bij veel andere auto's - wÃ©l functioneel. Door de luchtstroom hierin krijgt de motor de koeling die hij nodig heeft. Lijkt hij aan de voorkant nog wat op de Cayenne, de zij- en achterkant hebben een eigen design gekregen. De aflopende daklijn en de brede schouders geven de auto een sportief karakter en de vrij cleane, dikke kont versterkt dat. Bijzonder zijn de achterlichtunits. Zo op het eerste gezicht zijn het kloeke elementen, maar kom je wat dichterbij, dan zie je het reliÃ«f. Bestel je de Macan in de basisuitvoering, dan is hij voorzien van 18 inch lichtmetaal en in de carrosseriekleur gespoten 'side blades' - de panelen aan de onderzijde van de portieren.



Porsche Macan Turbo PDK

De Macan Turbo staat op 19 inch wielen, heeft zijskirts en de achterbumper is deels zwart gespoten. Zoals te zien is op de foto's, is het daar bij 'de onze' niet bij gebleven. Op de optielijst werden 21 inch 'Sport Classic' wielen, zwarte raaml ijsten, hoogglans zwarte luchtinlaten en dito eindpijpen en 'side blades' van carbon aangekruist. Alle zijn prijzige opties, maar als kers op de taart is de auto voorzien van het maar liefst 5.278 euro extra kostende Rivierablau. Het is een kleur die je in ieder geval laat opvallen in het verkeer en laat zien dat je niet in zomaar een auto rijdt. Of je hem mooi vindt, is uiteraard smaakgevoelig, maar wij zouden het wel aandurven.



Gemaakt voor een mensenleven

Aan het uiterlijk van de Macan is niet te zien dat hij verwant is aan een Audi. Ook in het interieur is dit nauwelijks merkbaar. Porsche monteerde haar typische klokkenwinkel, middenconsole en infotainmentsysteem in de Macan. De vele knoppen op de middentunnel zijn een stijlbreuk met de trend van steeds meer opgeruimde interieurs, maar het geeft de auto wel iets bijzonders; alsof het laat zien dat het voorzien is van een hoop luxe en comfort- en/of veiligheidsverhogende zaken. Het kost even tijd om je



Porsche Macan Turbo PDK

weg te vinden in de auto, maar als je eenmaal zover bent, dan werkt alles duidelijk en snel. Een goede zitpositie is eenvoudig te creëren. Dankzij de meervoudig verstelbare stoel en een stuurwiel dat ver naar je toe is te halen, zitten ook lange bestuurders als gegoten. De stoelen geven daarbij een hoop steun, zonder daarbij te hard te zijn. Ook op lange stukken op de snelweg zijn ze comfortabel genoeg.

Zitcomfort voor volwassenen is enkel beschikbaar voor de bestuurder en zijn of haar bijrijder. Op de achterbank is weinig plek voor de benen, maar ook zit je snel met je kruin tegen het hemeltje door de aflopende daklijn. Vijfhonderd liter bagageruimte is daarentegen ruim voldoende en als je de achterbank neerklacht, kun je dankzij een inhoud van 1,5 kubieke meter een hoop zaken meenemen. Zijn forse prijs is enigszins te verantwoorden door de bouwkwaliteit van het interieur. Nergens vind je in deze klasse een auto waarin overal zulke mooie materialen zijn toegepast. Ook de naden tussen de verschillende panelen zijn overal ontzettend klein. Elke knopje voelt stevig aan en lijkt een mensenleven mee te gaan. Daarbij hoor je geen enkel piepje of kraakje, zelfs niet al je over hobbelige klinkers rijdt en de auto in zijn meest stugge stand staat.



Koppelkanon

Vanaf net iets meer dan 80 mille koop je al een Macan. Dan is hij voorzien van de bekende drieliter dieselmotor met 258 pk. Deze motorisering is ruim voldoende, met een standaardsprint in 6,3 seconden en een fabrieksopgave van 6,1 liter diesel per 100 gereden kilometers. Aan de andere kant van het gamma van de midi-SUV zit de Turbo. Zeker voor Porsche is deze benaming legendarisch. De Macan maakt dit behoorlijk waar. Onder de kap vind je een 3,6 liter grote V6, die is voorzien van liefst twee turbo's. Het resultaat is 400 pk en zeker niet onbelangrijk, een koppel van liefst 550 Nm. Het is een dieselachtige waarde, maar nog fijner is dat de maximale trekkracht al bij 1.350 toeren per minuut beschikbaar is. Ondanks dat de auto een leeggewicht heeft van 1.900 kilogram, sleurt de motor hem in 4,8 seconden naar de '100' en is de top van zijn kunnen pas bereikt bij 266 kilometer per uur. Mede debet aan de rappe acceleratie is de zeventraps PDK. We kennen deze automatische versnellingsbak als DSG en ook in andere modellen krijgt deze enkel lof. Zo ook in de Macan. Schakelen gaat snel en soepel, zowel in de automatische stand als wanneer je zelf met de flippers achter het stuur van verzet wisselt. Helaas laat de techniek het niet toe om tot in de



Porsche Macan Turbo PDK

toerenbegrenzer door te trekken, zoals bij bijvoorbeeld de RC F wel kan. Dit maakt hem wat minder hardcore dan je zou verwachten van zijn klinkende naam.Â



Voor elk wat wils

Dankzij de ruime instelmogelijkheden van zowel het onderstel als de gasrespons heeft de auto meerdere persoonlijkheden. In de 'normale' stand, dus met meer veerweg en een minder vinnige reactie van het gaspedaal en het stuur, is het een uiterst comfortabele auto. Er is ruim voldoende vermogen voorhanden, maar je wordt niet gepusht om flink te planken. Vooral op langere stukken snelweg is dit erg prettig, ook omdat het motorgeluid naar de achtergrond is verdrongen. Ondanks de zachtere vering is de auto niet week. Overhellen is de auto vreemd, al merk je in snel genomen bochten en bij vol remmen dat de auto niet Ã©Ã©n van de lichtste is. Druk je op de knop van 'sport plus', dan wordt de vering stijver, ligt de auto dichterbij het asfalt en klinkt er een flinke dosis lawaai uit de uitlaat. De acceleratie die de auto dan tentoonspreidt is indrukwekkend, zeker voor een auto van dit formaat. Niet alleen vanuit stilstand, maar ook op tussensprints laat je het gros van de andere weggebruikers ver achter je. Het



Porsche Macan Turbo PDK

stuurgedrag is door het kiezen van de meest sportieve modus tevens veranderd. Hoewel het gevoel in het stuurwiel ook in de meest comfortabele stand al prima is, is de wat zwaardere bediening net wat prettiger als je serieus hard bochten wil ronden. Door deze uitgebreide instelmogelijkheden, is de Macan Turbo een echte allrounder. Doordeweeks is hij inzetbaar als zakelijke auto - al zouden we dan wel een andere kleur kiezen - en in het weekend of op vakantie is het een ware pretmachine.



Einzelganger

152.491,06 Euro. Dat is wat je moet betalen als je de door ons gereden Macan in je bezit wil hebben. In de 'basis' kost de Turbo 109.200 euro, maar zoals gezegd zijn de opties aan de prijs. Voor de totaalprijs heb je een auto die bomvol zit en waarin je absoluut niks mist. In Nederland heb je ruim voldoende aan de dieselmotor, maar echt spektakel mis je dan toch. In de klasse waarin hij opereert is hij een 'einzelganger'. Geen van zijn directe concurrenten - de X3 en de Mercedes Benz GLC - is op dit moment te verkrijgen met een dikke motor zoals deze Macan. Tot die tijd heeft de auto de kans om relatief veel kopers voor zich te winnen. Want de vraag die opkwam bij de



Porsche Macan Turbo PDK

start van deze test, wordt beantwoord met het volgende: zoek je een premium midi-SUV met aansprekende rijeigenschappen, een perfect afgewerkt interieur en een heerlijke aandrijflijn, dan kun je niet om de Macan heen.Â

Plus

- + Soepele, krachtige aandrijflijn
- + Fabuleuze afwerking
- + Veel instelmogelijkheden

Min

- Te weinig ruimte op de achterbank
- Dure opties
- Fors gewicht merkbaar in bochten en bij het remmen