

ZO LEKKER ONGEWOON GEBLEVEN

✎ Marco Gorter
📷 Porsche

Goed beschouwd is de Porsche Macan behoorlijk ongewoon. Hij ziet eruit als een SUV, maar rijdt als een heel grote hot hatch. Kennelijk een winnende combinatie, want er zijn in vier jaar 350.000 Macans verkocht. Logisch dus dat de facelift weinig aan de kern verandert.

Terwijl het slingerende asfalt op Mallorca met steeds hogere snelheid onder de grote wielen van de Macan door raast, neemt ook de verbazing over de capaciteiten van Porsches compacte SUV steeds sneller toe. De manier waarop de hoge auto door bochten kan worden gejaagd – het is één al grip, precisie en wendbaarheid – lijkt meer een vorm van zwarte magie dan een kwestie van techniek. Daar veranderde bij de facelift helemaal niet zo veel aan, hoewel het begeleidende persbericht anders beweert. Best knap als je bedenkt dat de basis van de nieuwe Macan dezelfde is als van de vorige Audi Q5. Porsche heeft echter zo veel energie gestoken in het veranderen van de basis dat meer dan de helft van de onderdelen anders is dan bij zijn neef. Zoals de besturing, die door zijn nauwkeurigheid, feedback en directheid goeddeels verantwoordelijk is voor het rijplezier. Als bestuurder heb je niet veel tijd nodig om de Macan te snappen; pas als je gaat zoeken naar de



▲ Nieuw infotainmentsysteem, waardoor de luchtroosters ook anders zitten; verder verandert er weinig.



▲ Ledkoplampen zijn voortaan standaard, voor de adaptieve variant betaal je nog wel bij.
▼ Grootste wijziging aan het uiterlijk is de rode balk die de achterlichten verbindt.



grens, besef je ten volle wat een belachelijk sportieve SUV het eigenlijk is. Als die grens eenmaal wordt overschreden, gaat het namelijk heel hard en heeft ESP, of de bestuurder als de elektronische waakhond uitstaat, zijn handen vol aan het vermijden van een catastrofe. Tot die tijd geeft de auto echter geen krimp, slechts bakken plezier. In combinatie met de opgewaardeerde luchtvering blijkt het comfort tegelijkertijd nog alleszins redelijk. De Macan strijkt niet alles glad op de manier waarop de luchtgeveerde Range Rover Velar of Mercedes-Benz GLC dat kunnen, maar alleen bij echt slecht asfalt wordt dat vervelend. Wat je daarvoor aan sportieve prestaties terugkrijgt, tart de geloofwaardigheid.

VIERCILINDER

Zo spectaculair als het onderstel aanvoelt, zo tam komt de basismotor over. Dat is nog steeds de van Audi afkomstige 2,0-liter viercilinder turbomotor, al levert die door toepassing van een partikelfilter nu 245 pk in plaats van 252 pk. Aan de prestaties ligt het niet. De overbrengingen van de zeven-traps PDK-bak met dubbele koppeling zijn lang, maar dankzij 370 Nm koppel vanaf 1.600 toeren heeft de krachtbron weinig

moeite met lage toerentallen. Hij sleurt de auto in minder dan zeven seconden naar 100 km/h. De manier waarop dat gebeurt, levert echter weinig genot op. Boven de 5.000 toeren vlakt de motor behoorlijk af en het geluid valt evenmin in de categorie inspirerend. Een kleine klacht misschien, maar van een sportwagenfabrikant verwacht je toch wat meer. De zeventraps PDK-bak schakelt voorbeeldig. Nadat de auto even twijfelt met weggrijden, flitst de naald van de centraal geplaatste toerenteller met onovertroffen snelheid naar de hoogste waarden. Schakelmomenten duren niet langer dan een oogwenk en bij zelf schakelen gehoorzaamt de transmissie sneller dan bij veel concurrenten. De toerenteller is nog hetzelfde exemplaar als voor de facelift. Veel van de vernieuwingen die in de Cayenne en Panamera zijn geïn-

EERSTE INDRUK

- + Sportief onderstel
- + Fijne besturing
- Dure opties
- Viercilinder wat tam

Zo spectaculair als het onderstel aanvoelt, zo tam komt de basismotor over



▼ Met zijn sportieve banden is het geen klauterkoning, maar een beetje offroaden gaat prima.



roduceerd, gaan aan de gefacelifte neus van de Macan voorbij. Het 10,9-inch mediasysteem uit die modellen zit erin, maar de brede en met knoppen bezaaide middentunnel eronder herinnert aan het Porsche van voorheen. Overigens zonder dat dat slecht uitpakt, want het maakt het bedienen van diverse functies wel sneller dan door een menu te moeten navigeren. Afwerking en materialen toeren niet meer uit boven hetgeen Audi en Mercedes aanbieden, maar lelijk is het ook zeker niet. Bovendien zit je prettig voorin de

Macan; de sportstoelen laten zich op veel manieren verstellen en kunnen desgewenst bijna tot op de bodem van de auto zakken. Achterin is de Macan nog altijd geen prijswinnaar en ook de bagageruimte, hoewel praktisch, ontstijgt de middenmoot in het segment niet.

PRIJZIGE AUTO

De prijs van de Porsche Macan blijft onverminderd stevig; instappen kan vanaf € 85.600 en dan begint het onvermijdelijke aanvinken op de optielijst. Mooie lak,

TECHNISCHE GEGEVENS

Motor	4-cil. in lijn, turbo
Cilinderinhoud	1.984 cc
Max. vermogen	245 pk bij 5.000-6.750 tpm
Max. koppel	370 Nm bij 1.600-4.500 tpm
Topsnelheid	225 km/h
0-100 km/h	6,7 (6,5) s
Verbruik gem.	8,1 l/100 km
CO ₂ -uitstoot	185 g/km

Alle gegevens volgens opgave fabrikant
() = met Sport Chrono Package

Sport Chrono-pakket, luchtvering, Porsche Torque Vectoring-sperddifferentieel en keramische remmen. Het kost niet heel veel moeite om de prijs over de zes cijfers heen te tillen. De zes cilinders doen daar nog een flinke schep bovenop. Rationeel bezien krijg je daar een SUV voor terug die niet de ruimste in zijn segment is, niet de meest moderne actieve-veiligheidssystemen heeft of het mooist afgewerkte interieur. Daarnaast zal hij in het terrein zijn meerdere moeten erkennen in een Range Rover. Eigenlijk doet de Macan maar één ding echt beter dan al zijn concurrenten en dat is sportief rijden, maar dat ene ding was altijd al de grote feesttruc van de Macan. Het zorgt er nog altijd onverminderd voor dat je na elke rit met een grote grijns uitstapt. **AN**