



Porsche Macan

El hombre de hierro

Prueba | Cuando Porsche anunció el Cayenne, el mundo automovilístico estuvo escandalizado. Los aficionados de la marca estaban enojados; su marca tenía que fabricar coches deportivos, y no todoterrenos. A pesar de la litanía de los amantes, los concesionarios vendían como nunca antes. Porsche había logrado atraer un grupo de compradores completamente nuevo. Ahora Porsche da otro paso notorio con la introducción del Macan.

El Macan es un SUV compacto. Y eso es extraño, porque el que conduce un Porsche, quiere lo más rápido, lo mejor, y también lo más grande. La atracción del Cayenne, el primer SUV de Porsche, se debía en gran parte a su enorme tamaño. El Cayenne es respetado por todos los conductores por sus medidas. El conductor se siente privilegiado de manejar una maquina invencible. Después del Cayenne queda solamente un tanque del ejército.

Así parece extraño que Porsche haga un paso atrás con el Macan. El Macan es del mismo tamaño que un Audi Q5, BMW X3 o Volvo XC60. Entonces no es un cochecito pequeño, pero tampoco es una poderosa máquina. Pero... la relación entre sus dimensiones logra que el Macan se vea sumamente muscular. Las ruedas son grandes, los faros están hechados como en un deportivo y la línea del techo incluso da la sensación de un coupé. Es claro: Porsche ofrece con el Macan un SUV que se acerca a las calidades de los deportivos.



Espacio y equipamiento

Esta sensación es confirmada en el interior. El asiento es elevado, pero a la vez inclinado. El espacio adelante y atrás es bueno. El maletero mide 500 litros, lo que es suficiente para las compras o el equipaje para ir de vacaciones con la familia. Ese es un buen motivo para elegir un Macan sobre un cabriolet Porsche tradicional.

El resto del interior es, sobre todo, una referencia a los coupés deportivos de Porsche. Por ejemplo, la marca

elige no manejar funciones a través de la pantalla de colores. En lugar de eso, cada función tiene su botón propio. En el túnel del medio hay nada menos que 38 teclas! Por suerte la gran mayoría de los símbolos es lógica. Nuestra prueba no comienza con una lectura obligatoria del manual.



Detrás del volante, no es el velocímetro, sino el cuentarrevoluciones el que ocupa la posición central. Así es como debe ser en un deportivo! Por el enorme potencial de velocidad, las cifras del velocímetro no son muy exactas (0, 50, 100, etcétera). En la práctica, el conductor siempre mira a la versión digital que está debajo de la análoga. Como en todos los Porsches, hay un tercer reloj, una pantalla redonda donde se muestra todo tipo de información.

El Macan está disponible con todo el lujo y equipamiento de seguridad que tiene Porsche. Hay que tomar en cuenta que el equipamiento estándar es sumamente reducido. Nuestro coche de prueba cuesta en la base 63.000 euros, pero con las opciones alrededor de 100.000 euros! Faros direccionales, acceso sin llave, conexión bluetooth, asientos con calefacción, detección de ángulo muerto, reconocimiento de voz, cámaras para ayudar con el parqueo y airbags serían estándar en el promedio coche coreano, pero en el caso de este Porsche hay que pedir todo extra. El "Burmester High End Sound System" (sistema de audio) merece una recomendación especial, porque realmente vale su precio exorbitante.



Prestaciones

Por supuesto, la llave de contacto está a la izquierda del volante. Es una herencia de los tiempos del comienzo de las carreras, y sigue siendo una característica de Porsche. Lo que los corredores de entonces nunca podían haber sospechado, es que el Porsche de hoy está también disponible con motores a diésel.

El motor diésel tiene un contenido de 3.0 litros y seis cilindros. La potencia de 258 cv / 580 Nm es dividida de manera variable entre las ruedas delanteras y traseras. En la mayoría de los casos 80% es para las delanteras y 20% para las traseras. De esta forma tiene tracción óptima y las sensaciones de la dirección no son estorbadas por las fuerzas de la tracción.



Claro, este motor diésel cuenta con más que suficiente fuerza! Hasta los 100 kms/h el motor a gasóleo es tan venenoso como un motor Porsche a gasolina. El pique de 0 a 100 kms/h es realizado en 6.3 segundos, pero se siente más rápido gracias a la enorme agresividad.



Encima de los 100 kms/h el Macan diésel sigue teniendo fuerzas, pero ya no la absoluta superioridad. El tamaño considerable y el peso elevado hacen que las berlinas con "diésel gordo" de otras marcas, superen al Macan.

El sonido del motor es menos excitante que el sonido de los gasolineros, pero el Porsche no muestra el famoso redoble y cuenta con un sonido profundo y poderoso. Sin embargo, este sonido solamente se escucha durante aceleraciones. En velocidad crucero el Macan es muy silencioso y solamente se escuchan los sonidos de los neumáticos. El Macan se presta por excelencia para largos recorridos.

Comportamiento en camino

la tracción doble sirve no solamente para la seguridad. En conjunto con la considerable distancia al suelo (suspensión de aire!), grandes ángulos de entrada y salida y un "programa para el terreno" (dirección ligera, acelerador más fácil de dosificar, y ajustes en el programa anti derrape), el Macan se presta también para salir de la carretera. El Macan no tiene "diff locks" o caja de reducción. Además los neumáticos estándar no son para correr en el terreno. Un sendero en el

bosque embarrado, césped pantanoso o un terreno con nieve no presentan ningún problema.



El énfasis está claramente en las aptitudes sobre carretera pavimentada. Vale decir que Porsche ha hecho todo lo posible para que el Macan sea conducido como un verdadero deportivo. Ésto se debe en primer lugar a la dirección relativamente pesada. Ésto ciertamente no es un coche de lujo que se deja parquear con el meñique. Además el chasis es rígido de manera agradable, lo que beneficia la comunicación con el conductor.

El Macan no tiende a inclinarse en curvas largas y rápidas. En curvas cortas se nota de la mejor manera que su chasis es tan avanzado como el de otros Porsches. El Macan reacciona alertamente a cada comando y se deja maniobrar con exactitud en cada milímetro. El conductor experimenta el resultado de sus movimientos en el volante con un poco de demora. Por eso una acción aparenta más intensa que la realidad. Éso es inherente a la posición elevada

del piloto. Una ventaja adicional: gracias a sus limitadas dimensiones, el Macan es mucho más animado que el Cayenne.



Como es el caso en todos los Porsche, el Macan de por sí da una sensación de superioridad al conductor. En comparación con otros SUV, pero también comparándolo con coches tradicionales, el Macan conduce mejor y tiene sus límites mucho más lejos.

Conclusión

Porsche nuevamente pone un paso atrevido con el Macan. Quiere decir: el Macan es un SUV compacto. Mayormente los SUV son para compradores que quieren algo diferente, sin pagar el precio gordo de un SUV completo. Una prueba extensa, enseña que el Macan es un paso lógico. El precio puede ser mucho más elevado que en otros SUV compactos, pero comparándolo con el Cayenne cuesta considerablemente menos. Así Porsche llega a un nuevo grupo de interesados.

El Macan además es mucho más deportivo que el Cayenne. El Macan tiene el cuerpo muscular y las líneas compactas de un coupé. Las prestaciones del motor diésel que probamos son buenas, pero no suficientes para la norma de Porsche. Por otra parte, el comportamiento en camino es de categoría excepcional. Sin duda alguna, el Macan es el SUV que mejor conduce en su segmento y eso lo califica como un verdadero Porsche. ■



Especificaciones

Porsche Macan S diesel

Dimensiones y pesos



Largo x ancho x alto	468 x 192 x 162 cms
Batalla	281 cms
Peso	1.955 kg
Remolque	No se sabe
Remolque frenado	2.400 kg
Contenido del tanque de combustible	60 l
Maletero	500/1500 l
Dimensiones de los neumáticos	235/60R18

Motor y prestaciones



Cilindradas	2967 cc
Cilindros / valvulas	6/4
Potencia	258 cv @ 4000 rpm
Par motor	580 Nm @ 1750 rpm
Tracción	doble tracción
Aceleración de 0 a 100 km/h	6,3 seg.
Velocidad máxima	230 kms/h
Consumo promedio	6,1 l / 100 kms
Consumo urbano	6,7 l / 100 kms
Consumo extraurbano	5,7 l / 100 kms
Emision CO2	159 grs/km

Precio

Precio	€ 63.153
Modelo mas barato	€ 63.153