Premier contact – Porsche Macan et Macan S : Nouvelles versions avec plus d’agrément encore

Outre une évolution discrète du style extérieur et intérieur, c’est surtout sous le capot que je découvre les nouveautés de ces nouvelles versions : un 4 cylindres turbo pour le Macan et un V6 turbo pour le Macan S. Déjà considérés comme référence sportive dans le segment des SUV moyens, ces Macan augmentent encore l’agrément offert à leur propriétaire.

- 4 cylindres, turbo, essence, 1’984 cm^3
- 245 ch de 5’000 à 6’750 t/min
- 370 Nm de 1’600 à 4’500 t/min
- Boîte de vitesses PDK, 7 rap.
- Vitesse maxi : 225 km/h
- 0 à 100 km/h en 6.7 sec.
- Poids : 1’795 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4’696/1’923/1’624
- Conso. mixte : 8.1 l./100 km
- Emissions de CO_2: 185 g/km (G)
- Dès CHF 79’100.-

Texte : Claude-Alain Ferrière / Photos : Claude-Alain Ferrière, DR

Lancé en 2014, le « petit » SUV de Porsche est assurément un grand succès commercial. Bien que basé sur la même plateforme de l'Audi Q5, le véhicule proposé par la marque de Stuttgart diffère à tous points de vue de son demi-frère Audi. Son style plus tendu, un profil plus fin et des éléments typiquement Porsche en font le best-seller que l'on connaît. Les évolutions présentées dans ces nouvelles versions devraient encore asseoir sa suprématie.

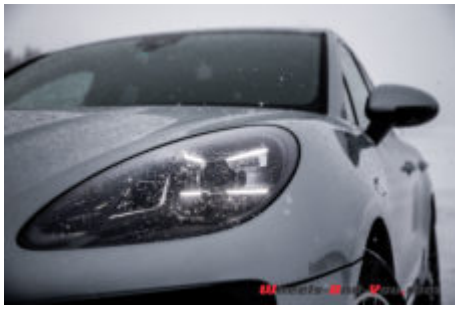
Esthétique

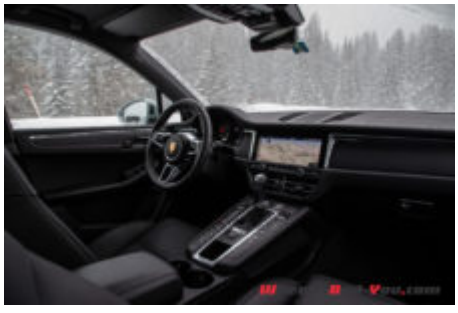
L'évolution extérieure est assez discrète car les proportions générales n'évoluent guère. A l'avant, la calandre à deux étages, prolongée par des persiennes noires, semble traverser le véhicule sur toute sa largeur. La lèvre inférieure, noir mat, est plus proéminente que sur la version précédente. Vue de profil, la silhouette n'évolue guère et c'est surtout de l'arrière qu'on reconnaîtra le restyling datant de 2018 : il adopte des feux reliés entre eux par une fine bande lumineuse, déjà vue sur d'autres modèle de la marque et constituant désormais une signature typiquement Porsche du meilleur effet.

Le Macan mesure 4.69 m pour un empattement de 2.80 m, une largeur de 1.92 m alors que sa hauteur atteint 1.62 m. Excepté cette dernière cote, cela le place parmi les berlines moyennes. Les roues sont de 18'' en série qui peuvent être menées à 21'' en option. Il adopte un éclairage Full LED de série qui peut être upgradé avec le Porsche Dynamic Light System Plus en option.

L’intérieur évolue aussi, avec une planche de bord linéaire intégrant un grand écran multifonctions qui surplombe une imposante console centrale truffée de boutons. Comme sur la précédente version, le bloc cadrans abandonne les 5 compteurs, véritable icône de la marque, pour n’en proposer que trois. Au centre, le compte-tours demeure analogique alors que, de part et d’autre, les informations sont affichées sur des écrans couleur. Le levier de commande de la boîte bascule latéralement pour passer en mode séquentiel mais malheureusement, contrairement à la Panamera ou la 911, il faut le pousser pour monter d’un rapport et le tirer pour rétrograder ; ceci trahit l’utilisation d’une boîte à double embrayage d’origine Audi.

La position de conduite est confortable et le maintien des sièges correct, alors qu’à l’arrière la banquette peut accueillir 3 adultes. La place aux genoux est suffisante si conducteurs et passagers ne dépassent pas 1.70 m. Le volume du coffre, de 500 l, est inférieur de 50 l à celui de l’Audi Q5.





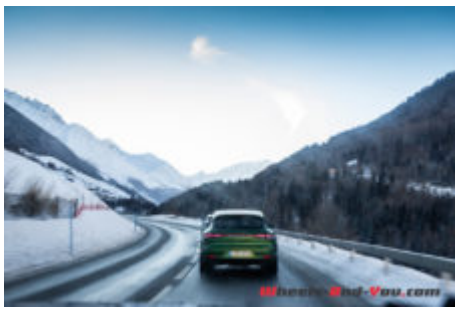
Sous le capot

C'est donc sous le capot que se dissimulent les véritables nouveautés. Ce Macan adopte un nouveau 4 cylindres en ligne turbocompressé de 2.0 l. Grâce à une nouvelle géométrie des chambres de combustion et malgré un filtre à particules fines, il développe 245 ch pour un couple de 370 Nm. Associé à la boîte PDK à double embrayage et 7 rapports ainsi qu'à une transmission 4×4 permanente, il offre des performances de bon niveau dans sa classe de cylindrée : 0 à 100 km/h en 6.7 sec et vitesse maximale de 225 km/h. En cycle mixte WLTP, les consommations s'élèvent à 8.1 l/100 km alors que les émissions de CO_2 atteignent 185 g/km.

Quant au Macan S, c'est un nouveau moteur V6 3.0 l adoptant une architecture « Central Turbo Layout » où les deux turbocompresseurs sont placés dans le V des rangées de cylindres. Cette disposition raccourcit sensiblement la distance entre soupapes d'échappement et turbo, réduisant d'autant le temps de réponse. De plus, les turbos intègrent la technologie Twin Scroll (deux turbines) par laquelle les gaz d'échappement alimentent en permanence l'une des turbines. Le remplissage est amélioré et les émissions à l'échappement réduites. Ce groupe propulseur développe 14 ch de plus que son prédécesseur à 354 ch et un couple qui progresse de 20 Nm à 480 Nm. Il intègre également un filtre à particules fines Otto. Sa consommation mixte est affichée à 8.9 l/100 km et ses émissions à 204 g/km. Il est associé à une boîte à 8 rapports et double embrayage.

Les trains roulants évoluent aussi, avec des triangles avant désormais en aluminium, diminuant les masses non suspendues. Associées au PASM (Porsche Active Stability Management) et au PTM (Porsche Traction Management), la transmission intégrale permanente offre un haut degré d'efficacité et de sécurité. En option, des suspensions pneumatiques actives et le PTV Plus (Porsche Torque Vectoring Plus) proposent encore plus d'agrément et de sûreté. Les freins sont de 360 mm de diamètre à l'avant et une version avec disques carbone céramique est

même disponible en option.



Au volant

Installé derrière le volant, pas de doute, je suis bien dans un véhicule Porsche. La qualité de finition est d'excellent niveau et le style facilement reconnaissable. J'aurais préféré une assise plus basse mais ceci excepté, la position de conduite est agréable. Une rotation de la clé placée à gauche du volant et c'est parti.

Je découvre ce nouveau Macan sur des routes enneigées qui ne me permettent pas vraiment de tester les aptitudes sportives des deux versions. Le confort est de bon niveau malgré des suspensions et trains roulants plus rigoureux que sur bon nombre de concurrents. Cependant, les sensations ne sont pas aussi sportives que ce à quoi je m'attendais. Même en mode Sport, les suspensions actives conservent un débattement important et l'auto n'est pas exempte de roulis. Si la poussée du V6 est bien présente, les montées en régime font preuve d'une certaine inertie et je n'ai pas vraiment l'impression d'avoir plus de 350 ch sous le pied droit. Le Jaguar F-Pace S 3.0d avec ses 300 ch m'avait offert d'autres sensations !

Corollaire de cette relative douceur, le comportement routier est sans faille. Sur chaussée mouillée, c'est le train avant qui dérive en premier, provoquant un rassurant sous-virage que le PSM corrige immédiatement. Sur route enneigée, ce PSM s'avère très performant mais bride considérablement la conduite puisqu'il coupe le couple sur les roues qui patinent. Le mode Sport autorise tout de même une certaine dérive mais c'est en désactivant toute assistance sur la neige que je

découvre un véhicule équilibré. A condition de ne pas rentrer trop fort en virage, le train avant garde son pouvoir directeur et l'arrière enroule volontiers à la remise des gaz, l'empattement limité rendant l'auto agile et dynamique.

La version 2.0 Turbo est presque plus amusante à conduire, sur la neige en tout cas, grâce à une légèreté certaine comparée au V6. L'avant s'inscrit plus facilement et les 245 ch sont amplement suffisants pour s'amuser. Il manque par contre un peu de relance à partir de 80 km/h par rapport au Macan S.

Verdict

Si, dès sa sortie en 2014, le Macan s'est rapidement approprié l'image méritée de leader sportif des SUV de taille moyenne, ces nouvelles versions, bien que plus performantes sur le papier, offrent un agrément en progression tout en demeurant très semblables à celui qu'il remplace. Gardant le style qui a fait son succès, il évolue dans la continuité et ne surprendra pas ceux qui le connaissent déjà. Je n'en attendais pas moins de Porsche, sans doute la marque qui, avec la 911, est championne pour faire évoluer avec succès un même modèle au fil des ans.

Je fais volontiers le pari que ce nouveau Macan remportera le même succès que son prédécesseur, tout au moins pour ceux qui pourront se l'offrir.

Pour partager vos impressions, rendez-vous sur notre page FaceBook.

Nos remerciements à Porsche Schweiz AG pour l'invitation à ce Winter Training qui nous a permis de réaliser ce premier contact avec les nouveaux Porsche Macan et Macan S.

Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

A lire aussi

Premier contact – Porsche Panamera GTS : Evolution et constance

Evènement – Porsche Rennsport Reunion VI

Essai – Porsche 718 Cayman GTS : La très bonne élève

Essai – Porsche 718 Boxster GTS : Un outil pour tailler les routes au grand air

Premier contact – Porsche 911 GT3 RS et GT2 RS : Les plus extrêmes 911 pour fêter les 70 ans de la marque

Premier contact – Porsche 718 GTS (Boxster & Cayman) : Prodigieux en 3 lettres ? GTS !

Essai – Porsche Panamera Turbo S E-Hybrid : Une limousine de chasse électrifiée

Premier contact – Porsche Cayenne : Une maturation réussie

Premier contact – Porsche Panamera Sport Turismo : Une cinq places sportive et électrifiée

Essai – Porsche 911 (991 phase 2) Targa 4S : Le prestige sans l'ostentation

Premier contact – Porsche 911 Carrera 4 GTS Cabriolet : 450 fois « encore » !

Essai – Porsche Macan GTS : Very Sport Utility Vehicle !

Avant-première – Porsche Panamera Turbo S E-Hybrid : L'hyper limousine politiquement correcte !

Premier contact – Porsche 718 Boxster & Cayman : L'inévitable évolution

Premier contact – Porsche Cayman S : La machine à tailler routes et virages

Essai – Porsche Boxster S : La perfection allemande ?

Essai – Porsche 911 (991) Carrera : Qui peut le plus, peut le moins

Essai – Porsche Panamera Turbo S : Panamera… mais presque !

Premier contact – Porsche 911 (991) Carrera S : La quadrature du cercle

Essai – Porsche Cayman R : Un Reptile bien aRmé

Essai – Porsche 911 Carrera GTS : Final en apothéose

Essai – Porsche Cayenne S Hybrid : Green Four Wheels Drive

Reportage – 24h du Nürburgring – 24 heures au coeur de la course

Reportage – 24 Heures du Nürburgring – Porsche triomphe sur la Nordschleife

Nouveauté – Porsche 911 (type 992) Cabriolet

Nouveauté – Porsche 718 T

Nouveauté – Porsche 911 (type 992)

Nouveauté – Porsche Panamera GTS

Présentation – Porsche 911 Speedster Concept II

Présentation – Porsche 935 “réédition exclusive”

Présentation – Porsche Classic : Project Gold

Nouveauté – Porsche Macan

Présentation – Porsche 911 Speedster Concept

Avant-première – Porsche Taycan

Nouveauté – Porsche Cayenne E-Hybrid

Nouveauté – Porsche 911 (991.2) GT3 RS

Nouveauté – Porsche 911 Carrera T

Nouveauté – Porsche 718 GTS

Nouveauté – Porsche 911 GT3 pack Touring

Nouveauté – Porsche Cayenne (troisième génération)

Nouveauté – Porsche 911 GT2 RS

Présentation – Porsche Panamera Sport Turismo

Nouveauté – Porsche Panamera Turbo S E-Hybrid

Nouveauté – Porsche 911 (991.2) GTS

Nouveauté – Porsche Panamera Executive

Nouveauté – Porsche Panamera 4 E-Hybrid

Présentation – Porsche Macan

Nouveauté – Porsche Boxster Spyder

Nouveauté – Porsche Cayman GT4

Nouveauté – Porsche 911 Targa 4 GTS

Nouveauté – Porsche Cayenne Turbo S

Nouveauté – Porsche Cayenne et Cayenne GTS

Nouveauté – Porsche 911 Carrera GTS

Nouveauté – Porsche 911 Carrera 4S Exclusive Swiss Edition

Nouveauté – Facelift et nouveaux moteurs pour le Porsche Cayenne

Nouveauté – Porsche Boxster et Cayman GTS

Conso – Porsche change le moteur de toutes les 911 (991) GT3

Nouveauté – Porsche 911 (991) Targa 4 et 4S

Nouveauté – Porsche Macan

Nouveauté – Porsche 911 (991) Turbo Cabriolet et Turbo S Cabriolet

Nouveauté – Porsche 911 50th Anniversary Edition

Nouveauté – Porsche 918 Spyder

Nouveauté – Porsche 911 (991) Turbo et Turbo S

Porsche Passion Days – 50 ans après la première 911

Nouveauté – Porsche Panamera 2ème génération

Anniversaire – La Porsche 911 fête ses 50 ans !

Présentation – Porsche 911 (991) GT3 Cup

Nouveauté – Porsche Cayman

Nouveauté – Porsche Cayenne Turbo S

Nouveauté – Porsche Cayenne S Diesel

Nouveauté – Porsche 911 Carrera 4 (991)

Présentation – Porsche 918 Spyder, le développement continue

Nouveauté – Porsche Cayenne GTS

Carnet noir – Décès de Ferdinand Alexander Porsche

Présentation – Porsche 918 Spyder

Genève 2012 – Porsche Boxster

Genève 2012 – Porsche Panamera GTS

Genève 2012 – Porsche 911 Cabriolet (991)

Avant-première – Porsche Macan

Nouveauté – Porsche Boxster

Nouveauté – Porsche 911 Cabriolet (991)

Nouveauté – Porsche Panamera GTS

Nouveauté – Porsche 911 Carrera (991)

Nouveauté – Porsche 911 Carrera 4 GTS

Nouveauté – Porsche 911 GT3 RS 4.0

Nouveauté – Porsche Panamera Turbo S

Porsche 918 Spyder – Elle arrive !

Présentation – Centre Porsche Genève

Genève 2011 – Porsche Panamera S Hybrid

Genève 2011 – Porsche 911 et Boxster “Black Edition”