Premier contact – Porsche Macan GTS : Evolution logique mais peu spectaculaire

Le petit SUV de Porsche est un véritable succès depuis son lancement en 2014. Sa version restylée, disponible depuis bientôt 2 ans, proposait les finitions S et Turbo. Ce Macan GTS vient logiquement s'insérer entre les deux. Nos impressions après une première prise en main au Portugal.

- V6, biturbo, essence, 2'894 cm^3
- 380 ch de 5'200 à 6'700 t/min
- 520 Nm de 1'750 à 5'000 t/min
- Boîte de vitesses PDK, 7 rap.
- Vitesse maxi : 261 km/h
- 0 à 100 km/h en 4.7 sec.
- Poids : 1'910 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'686/1'926/1'609
- Conso. mixte : 9.6 l./100 km
- Emissions de CO_2: 218 g/km (G)
- Dès CHF 103'000.-

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

En offrant une progression contenue comparée au précédent, c’est surtout par l’équipement de série que ce Macan GTS justifie son positionnement par rapport à la version S, puisque le GTS s’affiche presque au même prix qu’une variante S avec les mêmes options tout en proposant une puissance supérieure de 30 ch.

Esthétique

A l’extérieur, les différences avec la version S demeurent discrètes et il faudra un œil averti pour les distinguer : grilles de bouclier avant noires, diffuseur et spoiler de toit de la même couleur, comme les 4 sorties d’échappement et les feux arrière. Pour le reste, on retrouve les nouveaux éléments apparus lors du restyling en juillet 2018, en particulier le bandeau lumineux qui relie les feux arrière.

A l’intérieur, difficile de ne pas remarquer le compte-tours à fond rouge et les beaux sièges avec broderie GTS. Le volant sport multifonctions voit également

son design légèrement évoluer. L’écran central grandit à 10.9’’ et les bouches d’aération centrales passent au-dessous. Pour le reste, pas de changement, on retrouve toujours la quantité de boutons de part et d’autre du levier de commande de boîte.

Sous le capot

Le groupe propulseur voit sa cylindrée très légèrement diminuer par rapport au précédent Macan GTS : 2.9 l contre 3.0 l précédemment. Toutefois, le V6 est désormais gratifié de deux turbos situés dans le V pour augmenter leur réactivité. Ainsi, par rapport à la précédente version GTS, la puissance gagne 20 ch pour atteindre maintenant 380 ch et le couple progresse de 20 Nm pour obtenir 520 Nm.

Dans la gamme Macan 2020, il se place entre la version S (350 ch) et la version Turbo (440 ch). La garde au sol est rabaissée de 15 mm et les suspensions actives PASM de série sont spécialement adaptées pour offrir un comportement encore plus dynamique.

Ceci permet une vitesse de pointe de 261 km/h et un 0 à 100 km/h en 4.7 sec, en progression de 5 km/h et 0.5 seconde par rapport au précédent GTS, valeurs que bien des sportives envient.

Au volant

C’est dans la région de Sintra au Portugal que j’ai pu effectuer une première prise en main de cette nouvelle évolution. Sans surprise, les qualités du Macan sont préservées alors que le véhicule s’avère un petit peu plus vif que la version S, sans impressionner toutefois.

Le comportement sur petites routes demeure très dynamique et sécurisant à la fois, voire sportif si on le pousse dans ses retranchements. Le roulis est presque inexistant, même avec les suspensions en mode soft. Pour un SUV, le confort est plutôt ferme mais je préfère ça à des réglages trop souples.

J’ai tout de même trouvé la boîte PDK un peu lente en commande manuelle, plutôt surprenant pour une transmission à double embrayage, alors qu’elle s’avère parfaite en mode automatique. Reste que les qualités routières du véhicule sont d’excellent niveau.

La consommation annoncée s’affiche à 9.6 l/100 km en cycle mixte alors que les émissions de CO2 atteignent 218 g/km et placent le véhicule en catégorie d’émissions G.

Verdict

Pour être franc, je m’attendais à une différence un peu plus marquée avec son prédécesseur. L’évolution est bien là mais demeure plutôt discrète alors que la course à l’armement dans le segment porteur des SUV se généralise auprès de la concurrence.

Il n’en reste pas moins que ce Macan GTS est une machine à avaler les kilomètres en toute sérénité et cela même à rythme élevé. Malgré ses performances sportives, il affiche une belle polyvalence qui en fait un véhicule aussi à l’aise sur de petits trajets quotidiens que lors de grands trajets.

En y ajoutant une esthétique plaisante et le prestige de l’insigne Porsche sur le capot, ceci explique assurément le gros succès commercial du Macan. Reste à considérer la différence de prix importante par rapport à la version S puisqu’il faut débourser CHF 16’700.- de plus pour l’acquérir, soit CHF 103’000.- sans option.

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

Nos remerciements à Porsche Schweiz AG pour l’invitation aux essais presse de ce nouveau Porsche Macan GTS.

A lire aussi

Premier contact – Porsche 718 GTS 4.0 : Le retour du “Flat 6” en position centrale

Premier contact – Porsche Cayenne Coupé : The Sportiest Utility Vehicle

Evènement – Vingt ans de Porsche 911 GT3 !

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

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 718 Cayman GTS 4.0 et 718 Boxster GTS 4.0

Nouveauté – Porsche Macan GTS

Nouveauté – Porsche Taycan

Nouveauté – Porsche Cayenne Turbo S E-Hybrid

Nouveauté – Porsche 911 (type 992) Carrera

Nouveauté – Porsche 718 Spyder et 718 Cayman GT4

Nouveauté – Porsche 911 Speedster

Nouveauté – Porsche Cayenne Coupé

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

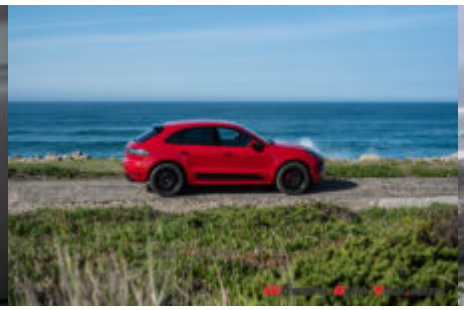
Nouveauté – Porsche Panamera Turbo S

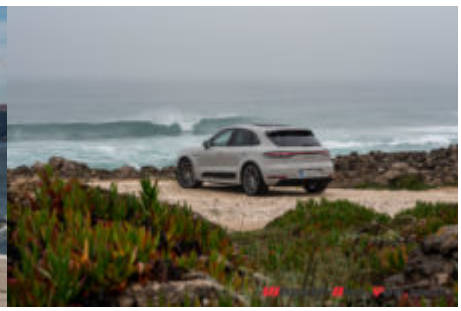
Porsche 918 Spyder – Elle arrive !

Présentation – Centre Porsche Genève

Genève 2011 – Porsche Panamera S Hybrid

Genève 2011 – Porsche 911 et Boxster “Black Edition”





Wheels-And-You.com

Macan GTS
Wheels-And-You.com