

Essai - Porsche Macan GTS : Very Sport Utility Vehicle !

Depuis 2014 il arpente nos routes, plus besoin de présenter le Porsche Macan. Néanmoins nous ne l'avions pas encore essayé. C'est désormais chose faite et de surcroît dans sa déclinaison GTS qui se profile comme le modèle le plus intéressant.



- V6, biturbo, essence, 2'997 cm³
- 360 ch à 6'000 t/min
- 500 Nm de 1'650 à 4'000 t/min
- Boîte de vitesses PDK, 7 rap.
- Vitesse maxi : 256 km/h
- 0 à 100 km/h en 5.2 sec.
- Poids : 1'895 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'692/1'926/1'609
- Conso. mixte : 16.1 l./100 km
- Emissions de CO₂: 207 g/km (G)
- Dès CHF 89'800.-, mod. essayé CHF 112'600.-

Texte : Sébastien Morand / Photos : Marc-Philip Jennings

Petit frère du Cayenne, le Macan est un crossover compact qui régate sur un

marché très prisé par la clientèle, mais surtout très concurrentiel tant l'offre est pléthorique. Cependant, avec le savoir-faire de la marque en terme de sportivité, ce Porsche semble se placer comme le plus dynamique d'entre tous.

Allons vérifier cela en prenant le volant du modèle GTS, la version offrant, selon moi, le bon compromis entre la raison et la passion.



A l'extérieur

Amateur de SUV, j'admets n'avoir pas vraiment flashé sur le look du Macan. Je lui reproche de manquer de caractère par son design trop consensuel. Si l'avant affiche un tempérament à la hauteur de la marque et du segment, je trouve que l'arrière est trop typé « Coupé ». Une question de goût bien évidemment, mais pour moi cela écrase la ligne qui ne fait, du coup, pas assez « 4x4 », enfin SUV. En revanche, l'identité Porsche est bien présente, pas de doute à cela. Les optiques au regard acéré, les larges entrées d'air et les ailes musclées sont des bons arguments pour n'avoir aucun doute sur ses origines.

Avec le GTS, le dessin global n'est pas révolutionné. Cependant, la donne change un peu car quelques détails, notamment le pack SportDesign et le traitement « noir » de bon nombre d'éléments, donnent à l'ensemble davantage d'audace. Pour pousser l'exercice un peu plus loin, j'aurais personnellement opté pour les teintes « Rouge Carmin » ou « Bleu Saphir ». Toujours dans ce sens, j'aurais laissé les jantes d'origine, à savoir les RS Spyder Design noires en 20 pouces. Rien de tout cela pour mon véhicule d'essai qui arbore un discret « Gris Volcano »

et une monte pneumatique hivernale qui, là aussi, le rend presque banal.

Je relève encore la présence d'un échappement sport teinté noir, de série sur le GTS, qui promet des vocalises très sympathiques, j'y reviendrai.



A l'intérieur

Du fait d'une garde au sol relativement basse, l'accès à bord est aisé, d'autant plus sur le GTS qui est 15 mm plus bas qu'un Macan S. Cela explique aussi pourquoi je ne le trouve pas assez « SUV ».

A bord, l'ambiance Porsche saute aux yeux. On retrouve l'imposante console centrale avec ses nombreux boutons, gage que le Macan n'est pas de toute dernière génération. Trois ans, ce n'est pourtant pas vieux, mais la dernière mouture de la Panamera arbore un nouvel intérieur plus épuré et plus moderne. Il faudra encore un peu de patience pour un nouveau Macan car auparavant se profile le renouvellement du Cayenne, prévu dans quelques mois.

Revenons à notre GTS. L'habillage cuir et alcantara des sièges sport est de très bonne facture et surtout le style colle parfaitement à l'image dynamique de cette déclinaison. L'assise est confortable et le maintien excellent, même lorsque l'on roule à rythme très soutenu. Si je voulais chipoter, je dirais qu'un brin de fantaisie aurait été bienvenu en optant, par exemple, pour les surpiques rouges disponibles en option dans un pack qui comprend d'autres détails également en rouges.

Confortablement installé au poste de pilotage, je constate l'excellente qualité de finition, la disposition quasi parfaite des commandes et la sportivité évidente de cette auto. Seule fausse note, les palettes qui, en plus d'être attenantes au volant, sont beaucoup trop petites. On a tendance à les chercher lorsqu'on veut changer un rapport rapidement. Messieurs les ingénieurs de Zuffenhausen, allez voir ce que vos confrères italiens ont fait dans l'Alfa Romeo Stelvio.

L'équipement est lui aussi sans reproche avec, notamment, une interface infotainment ultra réactive. C'est impressionnant de rapidité lorsqu'il faut rentrer une adresse dans le GPS. Autre point fort, le système d'assistance au parking couplé aux caméras 360°. Ce dernier est probablement le meilleur qu'il m'a été donné de tester. Il réagit immédiatement lorsqu'on se rapproche d'un obstacle ou si quelque chose approche de la voiture, vraiment bluffant d'efficacité.

Du fait de sa taille plutôt compacte, surtout en longueur, l'espace à bord est contenu. Pas trop de souci à l'avant, mais vos passagers adultes pourront se sentir à l'étroit à l'arrière. Le coffre n'est pas le plus grand de la catégorie avec un volume de chargement de 500 litres pouvant atteindre 1'500 litres en rabattant la banquette. Ainsi le Macan se profile mieux pour un couple sans enfant que pour une famille.





Sous le capot

Aujourd'hui la gamme se compose de cinq modèles : le Macan avec un 4 cylindres 2.0 essence de 252 ch, le Macan S Diesel avec un V6 3.0 de 258 ch, le Macan S avec un V6 3.0 essence de 340 ch, notre GTS avec le même moteur mais affichant une puissance de 360 ch et, finalement, le Macan Turbo avec un V6 3.6, bien évidemment essence, de 400 ch. Quelle que soit la motorisation, la transmission sur les quatre roues se fait au travers d'une boîte à double-embrayage, communément appelée PDK chez Porsche.

Le Macan GTS dispose donc d'un V6 biturbo qui développe 360 ch à 6'000 t/min pour un couple de 500 Nm disponible entre 1'650 et 4'000 t/min. Les 20 ch et 40 Nm de plus par rapport au Macan S ne sont pas flagrants, mais conjointement avec l'équipement de série et la finition sportive du GTS, ils apportent le petit plus qui rend cette version idéale à mes yeux.

En terme de consommation, la fiche technique du Macan GTS annonce en cycle mixte des valeurs oscillants entre 8.8 et 9.2 l/100km. Pour ma part, sur les quelques 700 km parcourus à son volant, je mesure une moyenne de 16.1 l/100km ! La différence est énorme, mais je pense en avoir trouvé la cause principale. Bien évidemment il y a l'engouement de la nouveauté car, tout au long de mon essai, je n'hésite pas à solliciter les ressources de ce GTS. Il y aussi le fait que je ne roule quasiment que sur le mode Sport, je vous expliquerai pourquoi. Mais le plus flagrant vient de la boîte PDK qui laisse monter le régime moteur relativement haut avant de changer de vitesse et cela indépendamment du mode

choisi. Bien sûr en Sport et Sport Plus c'est indéniable, mais même en normal, il m'arrive souvent d'actionner la palette de droite pour passer le rapport supérieur.



Au volant

Du fait d'une assise finalement pas beaucoup plus haute que celle d'une berline, je trouve que la position de conduite ne s'apparente pas vraiment à celle d'un SUV. Si ça peut plaire à bon nombre de personnes, cela fait partie des choses qui me dérangent.

Immédiatement à l'aise avec les commandes, je débute mon essai par différents trajets urbains. Le Macan se manie aisément, il faut juste rester attentif à sa largeur à laquelle on finit par se faire.

Presque immédiatement, je l'avoue, j'active l'échappement Sport, c'est trop difficile de patienter le moment de tester les différents modes. La sonorité rauque est envoutante, c'est juste ce qu'il faut pour rendre les trajets plus plaisants. Certains diront que c'est déjà trop, mais moi ça me convient parfaitement. Mais peut-être ne suis-je pas la meilleure référence, vu que je ne me lasse toujours pas des envolées lyriques et autres pétarades des F-Type.

En revanche, ce qui me choque, c'est le manque de réactivité bas dans les tours. Il fait presque pataud, ce Macan GTS. Certes, il n'est pas des plus légers, mais je m'attendais à plus de vivacité. J'opte donc assez rapidement pour le mode Sport sur lequel la différence se constate facilement. La voiture est plus alerte, la

direction un peu plus directe et l'amortissement plus ferme. En fait, c'est celui-là, le bon mode par défaut. Bien évidemment ça n'aide pas à la consommation, mais qu'importe, je l'ai qu'une semaine, ce Macan.

Une fois à la campagne, je ne tarde pas à passer en mode Sport Plus. La suspension se raffermi d'un cran et la réactivité est encore meilleure. Par contre, là il ne faut pas hésiter à changer manuellement les rapports sinon ce n'est pas très agréable en conduite normale. Mais quelle bonne excuse pour commencer à arsouiller au fil les petits virages qui se profilent devant moi.

C'est à ce moment que le Macan GTS dévoile toutes ses qualités. Le comportement routier est tellement bluffant pour un SUV qu'il me vient en tête une nouvelle catégorie de véhicules : les VSUV... Very Sport Utility Vehicle ! Bien sûr les pneus hiver et les températures clémentes lors de mon essai calment rapidement mes ardeurs. Quel dommage que mon auto de test ne soit pas montée en roues été. En comparaison avec ses concurrents les plus sérieux, selon moi le Jaguar F-Pace et l'Alfa Romeo Stelvio, ce Macan GTS joue clairement le rôle de leader du point de vue dynamique de conduite. On est plus proche d'une sportive que d'un SUV, les ingénieurs Porsche ayant su appliquer avec brio leur maîtrise dans le domaine. Mais tout ça n'arrange pas mes histoires de consommation d'essence... Heureusement, sur autoroute, je repasse en mode normal, c'est quand même plus approprié.

Comme je le disais, en fonction des modes, l'amortissement évolue. Malgré cela, à aucun moment il se montre trop extrême, c'est la bonne conciliation entre l'efficacité et le confort.





Verdict

Une semaine s'est écoulée, il est déjà temps de ramener le Macan GTS. Alors oui, je reste sur ma faim concernant la configuration de ma voiture d'essai, un peu trop triste pour un GTS. A l'inverse, je suis comblé par son comportement routier, même s'il se rapproche plus d'une berline que d'un véritable SUV. Dans l'absolu, cette voiture offre un excellent compromis pour la personne qui veut n'avoir qu'une seule voiture : le bon mélange d'un break, d'une limousine, et d'un crossover et avec en prime du dynamisme et de la sportivité.

En revanche, il y a un point qui ne faut pas négliger, c'est le budget. Là encore, l'un des avantages du GTS, et c'est aussi le cas pour les mêmes déclinaisons des autres modèles de la marque, c'est de proposer bon nombre d'équipements de série avec un tarif de départ relativement acceptable. En effet, le Macan GTS débute à CHF 89'800.-. Bien sûr que c'est une somme, mais les prestations sont au rendez-vous. Il faudra juste accepter un espace à bord relativement limité. Bien entendu, avec quelques options supplémentaires, l'addition dépasse

facilement les CHF 100'000.-, comme on peut le constater pour notre véhicule de test.

Mais à en croire le nombre de ces autos croisé sur nos routes, cela ne freine pas les clients. D'ailleurs le Macan est le modèle Porsche le plus vendu au monde, devant la mythique 911 ! Sur le premier trimestre 2017, il s'est adjugé 24'797 Macan, soit une augmentation de 15% par rapport à l'année passée. Ramené aux ventes globales, 59'689 véhicules, ce chiffre représente plus de 41% de part de marché pour le Macan. Pour être franc, ça lui donne un côté presque un peu trop commun à mon goût.



Prix et options - Porsche Macan GTS

Prix de base : CHF 89'800.-

Peinture « Gris Volcano » métallisé : CHF 1'090.-

Intérieur GTS tout cuir et Alcantara Noir : CHF 1'990.-

Sièges sport GTS électriques (8-way) : CHF 0.-

2+2 ans de garantie (valeur CHF 2'180.-) : CHF 0.-

Porsche Swiss Package (valeur CHF 4'830.-) : CHF 900.-

(Assistance parking avant et arrière avec « Surround View » (+ CHF 900.-), Power Steering Plus, Sièges avant chauffants, Module de navigation pour Porsche

Communication Management (PCM), Radio digitale)

Phares LED dynamiques : CHF 840.-

(inclus Porsche Dynamic Light System Plus (PDLS Plus))

Porsche Entry & Drive : CHF 860.-

Toit panoramique : CHF 1'960.-

Vitrage teinté « Privacy » : CHF 580.-

Bande latérales (plastique) en couleur extérieur : CHF 0.-

Rétroviseurs extérieurs SportDesign : CHF 570.-

Suspension pneumatique à hauteur et assiette variable : CHF 1'800.-

(inclus Porsche Active Suspension Management (PASM))

Pack Sport Chrono : CHF 1'310.-

Jantes 21" 911 Turbo Design : CHF 1'330.-

Réservoir de carburant 75L : CHF 0.-

Avertisseur d'angle mort : CHF 710.-

Rétroviseurs intérieur et extérieur automatiques anti-éblouissement : CHF 440.-

(en comb. Avec Pack Mémoire Confort)

Pack mémoire conducteur : CHF 400.-

HomeLink : CHF 350.-

(système d'ouverture porte de garage)

Airbag latéraux à l'arrière : CHF 460.-

Affichage des limitations de vitesse : CHF 440.-

Régulateur de vitesse adaptatif : CHF 1'500.-

(inclus Porsche Active Safe (PAS))

Tapis de sol : CHF 150.-

Pack intérieur en couleur extérieure : CHF 1'440.-

BOSE Surround Sound System : CHF 1'440.-

Porsche Vehicle Tracking System Plus (PVTs Plus) : CHF 510.-

Connect Plus : CHF 1'730.-

Prix TOTAL : CHF 112'600.-



Pour partager vos impressions, rendez-vous sur le forum [UltraSportives](#).

Nos remerciements à Porsche Schweiz AG pour le prêt de ce Porsche Macan GTS, ainsi qu'au Centre Porsche Lausanne pour leur soutien logistique.





A lire aussi

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

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"

Genève 2011 - Porsche 918 RSR



