



PORSCHE

Communiqué de presse

20 novembre 2013

Présentation en première mondiale du SUV compact de Porsche

## Le Macan est une Porsche jusqu'au bout des jantes

Porsche enrichit sa gamme de modèles d'un tout nouveau type de véhicule. Le Macan est le premier modèle Porsche à faire son apparition dans le segment des SUV compacts et il est prêt à définir de nouvelles références en termes de dynamique de roulage et de plaisir de conduite, à la fois sur des routes revêtues et des terrains accidentés. Le Macan combine les caractéristiques typiques affichées dès le début par Porsche dans le domaine du comportement routier : des valeurs d'accélération et de freinage maximales, un moteur à la puissance généreuse, une maniabilité extrême et une précision directionnelle optimale. Qui plus est, toutes ces caractéristiques vont de pair avec un confort de haut niveau et un grand agrément d'utilisation au quotidien. L'ADN sportif du Macan, comme pour toutes les Porsche, est également immédiatement reconnaissable à son design. Ce Sports Utility Vehicle possède un profil large et ramassé unique en son genre. Le capot moteur enveloppant et la ligne de toit en pente douce accentuent l'impression générale d'élégance sportive et de puissance. De nombreux éléments stylistiques ont été empruntés à d'autres sportives Porsche et améliorés pour le Macan, rendant manifeste au premier coup d'œil que la Porsche Macan se présente comme la première voiture de sport dans le segment des SUV compacts. Le Macan, dont la carrosserie est complètement réalisée en aluminium, est « Made in Germany », produit dans l'usine de Leipzig. Porsche a investi 500 millions d'euros dans ce site et y a installé une ligne de production complète. Environ 50.000 véhicules devraient en sortir annuellement, tous construits avec la plus grande précision et le niveau de qualité le plus élevé. Ce que l'on est en droit d'attendre de Porsche, en somme.

La série Macan comprendra dès sa commercialisation trois déclinaisons. Le Macan S<sup>1)</sup> est propulsé par un moteur V6 biturbo de 3 l qui développe 250 kW (340 ch) et dispose, comme les autres déclinaisons du modèle, d'une transmission intégrale active à embrayage multidisque géré électroniquement et cartographiquement. Une boîte de vitesses à double embrayage et 7 rapports transfère la puissance selon les besoins et sans la moindre interruption de l'entraînement, permettant à la voiture d'accélérer de 0 à 100 km/h en 5,4 s (ou 5,2 s avec le pack « Sport Chrono » disponible en option). Le véhicule atteint la vitesse de pointe de 254 km/h et affiche une consommation moyenne (mesurée selon le cycle NCCE) comprise entre 8,7 et 9 l/100km, à quoi correspondent des émissions de CO<sub>2</sub> de 204 et 212 g/km.

Le Macan S Diesel<sup>2)</sup> est, des trois versions du Macan, celle qui est la plus apte à parcourir des longues distances à moindre coût. Son moteur diesel V6 turbo de 3 l revendique une consommation moyenne (selon le cycle NCCE) comprise entre 6,1 et 6,3 l/100 km, à quoi correspondent des émissions de CO<sub>2</sub> de 159 et 164 g/km. Malgré cela, le Macan S Diesel accélère de 0 à 100 km/h en à peine 6,3 s (ou 6,1 s avec le pack « Sport Chrono ») grâce à son moteur de 190 kW (258 ch) et atteint la vitesse de pointe de 230 km/h.

Version phare de la série Macan, le Macan Turbo<sup>3)</sup> s'apprête à devenir le véhicule le plus puissant dans le segment des SUV compacts. Son moteur V6 biturbo de 3,6 l, implanté pour la première fois dans un modèle Porsche, affiche une puissance inégalée de 294 kW (400 ch) et catapulte la voiture de 0 à 100 km/h en 4,8 s. Avec le pack « Sport Chrono », il est même possible d'effectuer ce sprint en 4,6 s. Malgré sa vitesse de pointe de 266 km/h, le Macan Turbo ne consomme en moyenne qu'entre 8,9 et



**PORSCHE**

**Communiqué de presse**

**20 novembre 2013**

9,2 l/100 km selon le cycle NCCE, des chiffres auxquels correspondent des émissions de CO<sub>2</sub> de 208 et 216 g/km.

Le nom du Macan provient d'un mot indonésien qui signifie « tigre ». Et le Macan porte vraiment bien son nom : puissant et prêt à bondir à chaque instant, il s'avère également aérien et tenace en tout-terrain. Le dernier stade de l'évolution de la transmission intégrale permanente, connue sous le nom de « Porsche Traction Management » (PTM), est à l'origine de l'un des systèmes d'entraînement les plus puissants et au temps de réponse le plus rapide au monde. Les roues arrière sont motrices en permanence. Les roues avant sont quant à elles entraînées via un embrayage à lamelles à contrôle électronique, le couple qu'elles reçoivent dépendant du taux de verrouillage de celui-ci. Avec le lancement du Macan, l'offre de véhicules sportifs à transmission intégrale de Porsche couvre désormais une gamme sans précédent.

Un coup d'œil aux caractéristiques du Macan en termes de performances révèle que ce dernier a été conçu avec à l'esprit la vivacité. Ses proportions, son design et ses pneus mixtes montés sur des grandes roues (jusqu'à 21 pouces) sont d'autres signes particuliers indéniables du véhicule. Les moteurs, les systèmes d'entraînement et la boîte automatisée Porsche PDK (« Porsche DoppelKupplungsgetriebe ») à double embrayage et 7 rapports sont à l'origine d'un comportement à la fois dynamique et efficace tant sur la route qu'en tout-terrain, faisant de la conduite du Macan une véritable expérience Porsche. Les sièges du conducteur et du passager avant présentent la position basse typique des voitures de sport.

Le Macan bénéficie en série d'un mode « Offroad ». Cette fonction s'active sur simple pression d'un bouton aux vitesses comprises entre 0 et 80 km/h. Dans ce cas, tous les systèmes concernés sont commutés vers un mode qui favorise la motricité. Le fonctionnement de la boîte de vitesses et de l'embrayage, la répartition du couple entre les trains avant et arrière et la réponse de l'accélérateur sont adaptés en conséquence. Par ailleurs, si le véhicule est doté du châssis optionnel avec suspension pneumatique, la garde au sol peut être augmentée de 40 mm par rapport au niveau de référence, ce qui la porte à maximum 230 mm.

Tous les Macan disposent d'office d'un bouton « Sport ». Celui-ci permet d'influer sur la dynamique de roulage : la réactivité du moteur est augmentée, les passages des vitesses sont retardés et plus spontanés encore, la sonorité du moteur est adaptée et le système de contrôle du « Porsche Active Suspension Management » (PASM) est réglé sur le mode « Sport ».

Trois châssis sont proposés pour le Macan. Dans le cas de la version à ressorts en acier, le train avant présente une architecture à cinq bras par roue, tandis qu'à l'arrière, on trouve des trapèzes. À l'arrière, les ressorts et amortisseurs sont montés indépendamment l'un de l'autre. Le deuxième châssis, de série sur le Macan Turbo et en option sur les autres variantes, combine les ressorts en acier et le système PASM. La troisième déclinaison du châssis, une exclusivité proposée en option dans ce segment de véhicules, recourt à la suspension pneumatique. Celle-ci inclut le correcteur d'assiette, le réglage de la hauteur et le PASM.

La direction électromécanique – une première dans un SUV Porsche – garantit en toute situation la réactivité typique des Porsche tout en permettant une économie de carburant qui peut atteindre 0,1 l/100 km. Par ailleurs, elle permet au véhicule d'être équipé en option d'un assistant au maintien de cap caractérisé par des interventions actives de la direction.



PORSCHE

**Communiqué de presse**

**20 novembre 2013**

Typiquement dans la lignée des voitures de sport, le Macan est équipé de pneus avant et arrière de dimensions différentes. Les versions S et S Diesel sont dotées de roues de 18 pouces chaussées de pneus 235/60 R18 (à l'avant) et 255/55 R18 (à l'arrière), tandis que le Macan Turbo bénéficie de roues de 19 pouces sur lesquelles sont montés des pneus 235/55 R19 (à l'avant) et 255/50 R19 (à l'arrière).

Le système de freinage recourt, à l'avant, à des étriers monoblocs fixes en aluminium à six pistons et, à l'arrière, à des étriers flottants combinés avec frein de stationnement intégré. Dans le cas des Macan S et S Diesel, les disques présentent un diamètre de 350 mm à l'avant et de 330 mm à l'arrière. Sur la version Turbo, il est de respectivement 360 mm et 356 mm. La fonction « Hold » est une autre nouveauté, le frein de stationnement étant automatiquement relâché lorsque la voiture se met en mouvement.

Toujours au rang des équipements de série, on signalera le volant sport multifonction à palettes totalement nouveau et inspiré de celui de la 918 Spyder, les feux arrière à DEL tridimensionnels, le système audio à hautes performances et un hayon arrière à commande électrique.

La liste des équipements disponibles en option comprend d'autres éléments remarquables comme le système de suspension pneumatique, dont le Macan est la seule voiture de son segment à disposer. On citera également la fonction de vectorisation du couple « Porsche Vectoring Plus » (« PTV Plus »), qui a été spécialement adaptée au Macan. Ce système permet une redistribution ciblée du couple entre les roues du train arrière en combinaison avec un différentiel de train arrière à régulation électronique. Parmi les autres options Porsche figure également la très demandée fonction de régulation des feux de route comprise dans le « Porsche Dynamic Light System Plus » (« PDLS Plus »), qui ajuste en permanence le faisceau lumineux des phares en fonction du trafic devant la voiture et des véhicules arrivant en sens inverse.

Les trois versions du Macan feront leur apparition dans les concessions dès le 5 avril 2014.

<sup>1)</sup> Macan S\* :

- Consommation :
  - Cycle urbain : 11,3-11,6 l/100 km
  - Cycle extra-urbain : 7,3-7,6 l/100 km
  - Cycle combiné : 8,7-9 l/100 km
- Émissions de CO<sub>2</sub> : 204-212 g/km

<sup>2)</sup> Macan S Diesel\* :

- Consommation :
  - Cycle urbain : 6,7-6,9 l/100 km
  - Cycle extra-urbain : 5,7-5,9 l/100 km
  - Cycle combiné : 6,1-6,3 l/100 km
- Émissions de CO<sub>2</sub> : 159-164 g/km

<sup>3)</sup> Macan Turbo\* :

- Consommation :
  - Cycle urbain : 11,5-11,8 l/100 km
  - Cycle extra-urbain : 7,5-7,8 l/100 km
  - Cycle combiné : 8,9-9,2 l/100 km
- Émissions de CO<sub>2</sub> : 208-216 g/km

\* En fonction du choix de pneus.



PORSCHE

Communiqué de presse

20 novembre 2013





PORSCHE

Communiqué de presse

20 novembre 2013

