

L'E-Performance atteint de nouveaux sommets : la Porsche Macan

06/10/2026 L'E-Performance atteint de nouveaux sommets : la Porsche Macan

Dix ans après son arrivée sur le marché, Porsche a lancé la deuxième génération du Macan avec un modèle tout électrique. Grâce à un design à la fois moderne et intemporel, aux performances qui caractérisent la marque Porsche, à une autonomie adaptée aux longs trajets et à une excellente aptitude à l'usage quotidien, le nouveau Macan apporte aux clients Porsche tout ce qu'ils attendent d'un SUV.

Peu après le lancement du Macan Macan: Émissions de CO_2 en cycle mixte (WLTP) 0 g/km, Consommation électrique en cycle mixte (WLTP) 19,4 – 16,7 kWh/100 km, Autonomie électrique en cycle mixte (WLTP) 547 – 641 km, Autonomie électrique en cycle urbain (WLTP) 721 – 839 km, Porsche a doublé le nombre de modèles ; actuellement, il existe en 4 versions. Le Macan à traction arrière est le modèle d'entrée de gamme des SUV tout électriques. Lorsque la fonction Launch Control

est activée, il déploie jusqu'à 265 kW (360 chevaux) et son autonomie WLTP combinée atteint jusqu'à 641 km. En association avec le Launch Control, le Macan 4 Macan 4: Émissions de CO_2 en cycle mixte (WLTP) 0 g/km, Consommation électrique en cycle mixte (WLTP) 20,5 – 17,7 kWh/100 km, Autonomie électrique en cycle mixte (WLTP) 526 – 611 km, Autonomie électrique en cycle urbain (WLTP) 673 – 777 km à transmission intégrale accède à 300 kW (408 chevaux) de puissance overboost. Parallèlement, le nouveau Macan 4S Macan 4S: Émissions de CO_2 en cycle mixte (WLTP) 0 g/km, Consommation électrique en cycle mixte (WLTP) 20,5 – 17,7 kWh/100 km, Autonomie électrique en cycle mixte (WLTP) 523 – 611 km, Autonomie électrique en cycle urbain (WLTP) 667 – 778 km, fort de jusqu'à 380 kW (516 chevaux), se positionne dans la plage supérieure de performances de la gamme. Tout en haut de l'échelle se situe le Macan Turbo Macan Turbo: Émissions de CO_2 en cycle mixte (WLTP) 0 g/km, Consommation électrique en cycle mixte (WLTP) 20,6 – 18,3 kWh/100 km, Autonomie électrique en cycle mixte (WLTP) 527 – 589 km, Autonomie électrique en cycle urbain (WLTP) 669 – 744 km : d'une puissance allant jusqu'à 470 kW (639 chevaux), il délivre un couple maximal de 1 130 Nm.

Ces atouts leur garantissent des performances routières particulièrement sportives : Le Macan Turbo abat le 0 aux 100 km/h en 3,3 secondes. Sa vitesse maximale s'élève à 260 km/h. En termes d'autonomie, c'est le Macan à traction arrière qui arrive en tête avec quelque 641 km. Autre chiffre très important au quotidien : équipé du dispositif de traction en option, le Macan peut tirer des remorques d'un poids de jusqu'à 2 tonnes.

« E-Performance exceptionnelle, nouvelle "Driver Expérience", design particulièrement expressif : nous envoyons le Macan à la conquête de nouveaux sommets », déclare Oliver Blume, président de Porsche AG. « À travers le Macan tout électrique, nous aspirons à proposer le modèle le plus sportif de son segment », ajoute Jörg Kerner, directeur de la gamme Macan. Avec le nouveau Macan, Porsche électrifie l'une de ses séries de modèles les plus vendues. Après le lancement réussi du Taycan en 2019, le nouveau Macan constitue un nouveau jalon important sur la voie de l'électromobilité.

Le Macan est le premier modèle Porsche conçu sur la base de la plateforme PPE (Premium Platform Electric), mise au point en coopération avec Audi. La PPE permet à Porsche de commercialiser en grande série des modèles équipés de technologies de pointe.

Design : des proportions sportives et une ligne de toit de style coupé

Grâce à leurs proportions affûtées et à leur empreinte esthétique Porsche, les nouveaux modèles Macan arborent une apparence particulièrement sportive. « Le Macan tout électrique est la première Porsche que nous électrifions à partir d'une identité de produit déjà établie », explique Michael Mauer, directeur Style chez Porsche. « Le nouveau Macan a une identité bien reconnaissable qui le désigne comme produit de la marque Porsche. Les proportions caractéristiques des modèles Porsche ont été optimisées pour répondre parfaitement aux besoins d'un véhicule électrique. Ainsi, l'aspect sportif, moderne et dynamique du Macan a été encore affûté. Son design le prouve bien : le Macan, y compris électrifié, est la sportive par excellence de son segment. »

Il affiche des porte-à-faux réduits ainsi qu'un empattement rallongé de 86 mm (2 893 mm) par rapport au modèle précédent. Même lorsque ce SUV de 4 784 mm de long, 1 938 mm de large et 1 623 mm de haut (dimensions du modèle d'entrée de gamme) est à l'arrêt, son capot avant légèrement ascendant et ses ailes très marquées lui confèrent une allure dynamique.

L'éclairage avant est divisé en deux : le bloc optique supérieur plat, muni de feux de jour quatre points, est intégré à l'aile et souligne la largeur du véhicule. Le module de phare principal, doté en option de la technologie LED à matrice, se trouve légèrement plus bas, dans le bouclier avant. La ligne de toit typique des modèles Porsche forme une unité avec la lunette arrière plate. Tout cela, en combinaison avec des portes sans entourage à sideblades caractéristiques, lui donne une silhouette sportive. Grâce à ses épaules très prononcées, l'arrière revêt une apparence musclée. Quant au monogramme Porsche, il apparaît dorénavant au milieu du bandeau lumineux sculptural en 3D.

Le pack Design tout-terrain facilite l'utilisation au quotidien

Un pack Design tout-terrain est disponible en option pour tous les modèles. Grâce à lui, le Macan est encore plus apte à l'usage quotidien : La conduite sur chemins de terre accidentés et en fortes pentes devient un jeu d'enfant. La partie inférieure du bouclier avant à géométrie modifiée agrandit l'angle d'attaque, qui peut ainsi atteindre jusqu'à 17,4 degrés en fonction du châssis (suspension pneumatique au niveau tout-terrain spécial). Avec la suspension pneumatique adaptative et le pack Design tout-terrain, la garde au sol augmente de dix millimètres à niveau normal pour passer à 195 mm. Pour le Macan, le Macan 4 et le Macan 4S, la partie inférieure de bouclier avant tout-terrain est également disponible séparément.

Aérodynamique : plus longue autonomie grâce à des éléments passifs et actifs

Porsche allie son empreinte esthétique à une aérodynamique visant à optimiser l'autonomie. Grâce au système Porsche Active Aerodynamics (PAA) avec éléments actifs et passifs et à un coefficient de traînée de 0,25, le nouveau Macan figure parmi les SUV favorisant le plus la circulation de l'air, ce qui a des effets positifs sur son autonomie et sa consommation. Le système PAA comprend l'aileron arrière adaptatif et les volets actifs de refroidissement sur les entrées d'air avant. Les « air curtains » situés en dessous du module de phares ainsi que le bouclier avant très étiré vers le bas et les caches flexibles du soubassement complètement fermé optimisent eux aussi la circulation de l'air. À l'arrière, des bords de fuite latéraux et la lame de diffuseur améliorent les performances aérodynamiques.

Habitacle : deux coffres à bagages et davantage d'espace

Le nouveau Macan est un SUV sportif extrêmement fonctionnel au quotidien, très spacieux et doté d'un équipement de grande qualité. Grâce à son électrification, l'espace à bagages du Macan a gagné en

volume. Le compartiment situé derrière les sièges arrière compte jusqu'à 540 litres (position Cargo) en fonction du modèle et de l'équipement. À cela vient s'ajouter le coffre avant, deuxième espace de rangement situé sous le capot avant, d'une contenance de 84 litres. Lorsque les dossiers des sièges arrière sont entièrement rabattus, le volume du coffre arrière atteint jusqu'à 1 348 litres. Le système d'Accès Confort sans clé permet d'ouvrir et de fermer le hayon par un simple geste du pied. Grâce au capteur installé en dessous de l'écusson Porsche, le coffre avant s'ouvre sur un geste de la main, la clé restant ainsi dans la poche.

Les sièges du conducteur et des passagers sont plus bas que sur le modèle précédent et les passagers arrière disposent de plus d'espace pour les jambes. L'intérieur porte indéniablement la griffe Porsche. Le panneau de commande sur fond noir souligne la largeur du cockpit. Par sa forme ascendante, la console centrale renforce la sensation d'être à bord d'un véhicule bas et sportif, tout en paraissant légère et aérée grâce à ses percées. Outre les interfaces de commande numériques modernes, des pièces de commande analogiques, installées de manière ciblée, complètent l'ensemble, notamment au niveau des diffuseurs d'air ou de la commande de climatisation.

Une bande d'éclairage LED est incorporée à la fine baguette décorative du cockpit et des portes. Elle sert à la fois d'éclairage d'ambiance et de lumière de communication. Selon la situation, elle informe ou avertit, par exemple à l'accueil, lors de la recharge ou en conjonction avec les systèmes d'aide à la conduite. L'équipement du nouveau Macan permet un haut degré de personnalisation.

Porsche Driver Experience : nouveau design et nouvelles fonctions

En électrifiant le Macan, Porsche a instauré un système d'affichage et de commande entièrement nouveau sur son SUV à succès. La Porsche Driver Experience réunit éléments numériques et éléments analogiques. Parmi ces éléments, on compte un combiné d'instruments à écran incurvé de 12,6 pouces, un écran central et un écran passager de 10,9 pouces chacun, un affichage tête haute à technologie de réalité augmentée et un éclairage d'ambiance avec lumière de communication.

Porsche a profondément remanié le design de la Driver Experience pour tous les modèles Macan. Elle comprend désormais une mise en scène de bienvenue, une allure encore plus moderne ainsi que la nouvelle application « Themes », qui permet de régler la couleur de fond des écrans et de l'éclairage d'ambiance sur douze teintes pour l'adapter à la teinte de la carrosserie.

La nouvelle génération d'infodivertissement utilise le système d'exploitation Android Automotive OS. En termes de puissance de calcul, le système Porsche Communication Management (PCM) de série du nouveau Macan atteint de nouvelles dimensions. Le Voice Pilot intelligent exécute instantanément les commandes vocales et aide notamment à trouver le bon itinéraire, y compris les pauses de recharge optimales. Le nouveau Porsche App Center permet aux passagers d'accéder à des applications d'autres fournisseurs et de les installer sur le nouveau Macan.

Motorisation électrique : technologie 800 volts et « bank charging » innovant

Sur le Macan, Porsche mise, comme dans le cas du Taycan, sur des moteurs électriques synchrones à excitation permanente (PSM) ainsi que sur la technologie 800 volts. Afin d'optimiser le rendement, Porsche utilise, pour l'onduleur à impulsions (PWR) de l'essieu arrière, des semi-conducteurs en carbure de silicium (SiC) et non pas en silicium.

Les moteurs électriques sont alimentés en énergie par une batterie lithium-ion placée dans le soubassement et dont jusqu'à 95 kWh sont utilisés activement sur les 100 kWh de capacité brute dont elle dispose. La puissance de charge CC maximale est de 270 kW. Sur les bornes rapides et puissantes, un temps de recharge d'environ 21 minutes suffit pour passer de 10 à 80 % de charge de la batterie. Lorsque le Macan est branché sur une borne 400 volts, la batterie 800 volts est divisée en deux batteries d'une tension nominale de 400 volts chacune au moyen d'un commutateur haute tension intégré à l'accumulateur. Une innovation baptisée « bank charging ». Cette solution permet de recharger la batterie de façon efficiente avec une puissance maximale de 135 kW sans booster HT supplémentaire. Les bornes domestiques usuelles permettent une recharge CA avec un maximum de 11 kW.Pendant la conduite, il est possible de récupérer de l'énergie par le biais des moteurs électriques. Sur les modèles à transmission intégrale, il est possible de récupérer jusqu'à 240 kW ; sur le Macan, la puissance de récupération maximale est de 200 kW.

Châssis : premier Macan avec roues arrière directrices

En développant le nouveau Macan, Porsche a mis l'accent sur la dynamique de conduite signée Porsche, sur un grand confort au quotidien et sur des sensations authentiques. « Étant donné la position particulièrement sportive de ses sièges, son centre de gravité abaissé ainsi que sa dynamique de conduite et sa précision de direction impressionnantes, le nouveau Macan procure les sensations d'une vraie sportive », explique Jörg Kerner, directeur de la gamme Macan.

Le Macan 4, le Macan 4S et le Macan Turbo disposent d'une transmission intégrale. L'électronique de puissance commande les deux moteurs électriques quasiment en temps réel. Le système Porsche Traction Management (PTM) à régulation électronique agit environ cinq fois plus vite qu'un système de transmission intégrale conventionnel et il lui suffit de dix millisecondes pour réagir au patinage. En outre, la répartition de la transmission intégrale dépend du programme de conduite sélectionné. Sur le Macan Turbo, le système Porsche Torque Vectoring Plus (PTV Plus), un dispositif de blocage transversal à régulation électronique destiné à l'essieu arrière, contribue à la traction, à la stabilité de conduite et à la dynamique transversale. Les modèles Macan à suspension pneumatique sont automatiquement équipés de la régulation d'amortisseur électronique Porsche Active Suspension Management (PASM), que l'on peut également combiner avec la suspension en acier. Le PASM dispose désormais d'amortisseurs à technologie à deux soupapes. La cartographie des amortisseurs étant plus

étendue, le spectre entre confort et performance devient plus large. Ainsi, les programmes de conduite se distinguent encore davantage les uns des autres.

Pour la première fois, le Macan dispose de roues arrière directrices dont l'angle de braquage peut aller jusqu'à cinq degrés. En ville et lors des manœuvres de stationnement, ces roues arrière directrices permettent un rayon de braquage compact de 11,1 mètres, soit un mètre de moins ; à vitesse élevée, elles rendent la conduite particulièrement stable, une qualité à laquelle contribue également la direction avant fiable et précise typique de la marque Porsche.

MEDIA ENQUIRIES



Ben Weinberger

Spokesperson Cayenne und Macan
+49 (0) 170 / 911 2097
ben.weinberger@porsche.de

Consumption data

Macan Turbo (WLTP)*: Consommation électrique combinée (gamme): 20.6 – 18.3 kWh/100 km; Emissions de CO_2 combinée (gamme): 0 g/km; Statut [StandHeute]

Macan 4S (WLTP)*: Consommation électrique combinée (gamme): 20.5 – 17.7 kWh/100 km; Emissions de CO_2 combinée (gamme): 0 g/km; Statut [StandHeute]

Macan 4 (WLTP)*: Consommation électrique combinée (gamme): 20.5 – 17.7 kWh/100 km; Emissions de CO_2 combinée (gamme): 0 g/km; Statut [StandHeute]

*Further information on the official fuel consumption and the official specific CO_2 emissions of new passenger cars can be found in the "Leitfaden über den Kraftstoffverbrauch, die CO_2-Emissionen und den Stromverbrauch neuer Personenkraftwagen" (Fuel Consumption, CO_2Emissions and Electricity Consumption Guide for New Passenger Cars), which is available free of charge at all sales outlets and from DAT (Deutsche Automobil Treuhand GmbH, Helmuth-Hirth-Str. 1, 73760 Ostfildern-Scharnhausen, www.dat.de).

Link Collection

Link to this article
https://newsroom.porsche.com/fr/produits/Dossiers-de-presse/el-nouveau-porsche-macan/Kurzfassung.html

Media Package
https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/13479a71-13c9-40bc-8c24-2587d3a651fc.zip

Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft
Porscheplatz 1
70435 Stuttgart