

Article écrit par Nicolas HEIDET le 14 octobre 2023

Exclusivité - Porsche e-Macan à l'essai

Nous avons eu la primeur de prendre le volant de l'un des prototypes du prochain Macan de Porsche qui sera dévoilé au premier trimestre 2024. Il a beaucoup changé et sera 100 % électrique en Europe.

Porsche n'a jamais vendu autant de voitures dans le monde. Parmi les best-sellers, le SUV Macan qui partage sa plate-forme avec l'Audi Q5 depuis près de 10 ans. À lui seul, ce sont plus de 80 000 unités vendues chaque année. Du côté de la France, le super-malus a beaucoup freiné les ventes de ce véhicule depuis quelque temps, principalement en raison des moteurs essence très puissants, mais la marque lancera l'année prochaine une toute nouvelle génération qui, à l'instar de la berline Taycan, sera 100 % électrique.

Le rendez-vous est pris à Zuffenhausen fin août dernier. Nous arrivons dans une ville usine que tout passionné de l'automobile pourra qualifier de « wonderland ». Zuffenhausen est situé à quelques dizaines de minutes en voiture de Stuttgart. Cette ville vit aux couleurs de Porsche. On en voit absolument partout, des Boxster, des 911, des Cayenne et autres, bref, même après plus de 20 d'essais auto, c'est l'émerveillement forcément. L'équipe d'experts qui nous attend sur place propose l'essai de deux versions du futur Macan. Ce SUV représente pour la marque un atout très important. Il partage sa plate-forme avec l'Audi Q6 e-Tron qui vient d'être présenté au Salon de Munich. Tout comme le Porsche Taycan et l'Audi e-Tron GT, les équipes des deux constructeurs ont conçu une plate-forme commune tout en respectant les cahiers des charges mutuels. Porsche et Audi sont parvenus à proposer deux berlines électriques de hautes performances qui sont visuellement et en conduite, très différentes. Avec l'e-Macan et le Q6 e-Tron, c'est la stricte même recette.

Un SUV compact et coupé

Le prototype qui nous attend sur place est recouvert de stickers afin de cacher la forme des phares avant et arrière. Mais on devine une ligne plus musclée et une partie arrière tirant vers un coupé, plus que sur le Macan que nous connaissions. Et en les mettant côte à côte, on voit bien que le précédent se prend, malgré tout, un petit coup de vieux. La face avant reprend des phares supérieurs que l'on trouve sur le Taycan alors que des feux prennent place au niveau de la partie inférieure. C'est inédit chez Porsche, mais la personne en charge de l'éclairage nous assure qu'il s'agit ici d'augmenter le niveau de vision nocturne, donc la sécurité. À l'arrière, on devine un bandeau lumineux qui représente la signature lumineuse de toutes les dernières Porsche.

Un univers très Taycan à bord

Une fois à bord, tout est masqué, aucune vidéo ou photo possible, mais nos experts maison nous laissent regarder la planche de bord de ce nouveau Macan. On retrouve une ambiance sportive chère à la marque et surtout des éléments qui ne trompent pas comme le combiné d'instrument prenant la forme d'un écran incurvé et de nombreux autres éléments très inspirés du Taycan. Malgré le fait qu'il s'agisse d'un prototype déjà bien éprouvé par des tests effectués dans le monde entier, la finition est parfaite et les matériaux de notre version « Turbo » se composent essentiellement de cuir. À l'arrière,

malgré l'architecture « coupé » de notre SUV, le volume est généreux et la garde au toit respectable, même pour les grands.

Une vraie Porsche

C'est le moment de se mettre au volant. Le moteur électrique délivre ici plus de 600 ch et un couple gargantuesque de 1 000 Nm répartis sur les deux essieux. À côté de nous, sur le siège passager, Maurice van der Veerd. Lui et son équipe ont œuvré sur la partie dynamique de ce futur Macan (freins, direction, suspension, châssis). Pour une marque pareille, c'est tout simplement un poste clé. Une vraie pression car ce Macan, vendu il y a 10 ans comme le SUV compact le plus sportif de la planète, n'a certainement pas le droit de décevoir. Au bout de quelques mètres, en fermant les yeux, je lui ai juste dit : "*je me trouve dans une Porsche*". La fermeté et la précision de la direction me l'ont fait comprendre immédiatement. Il m'a répondu, avec une certaine fierté car peu de gens ont roulé avec cette voiture en dehors du staff Porsche, que c'était justement une priorité pour la marque, pour son équipe. Il m'a même dit qu'une personne est dédiée à cela, le réglage de la direction. Très vite, on se rend compte que la puissance électrique de la voiture fait vite oublier son gabarit et la suspension pilotée par air, aidée par des amortisseurs à double valve s'occupe de corriger constamment l'assiette de la voiture. On vire systématiquement à plat malgré un poids, encore inconnu, mais forcément élevé. Le mode « Normal » démontre un confort presque parfait alors que les modes « Sport » et « Sport + » transforment notre SUV familial en véritable sportive. Bref, le job est fait ! Ce futur e-Macan s'inscrit dans la lignée de la Taycan, une voiture électrique à hautes performances (on estime à 3,7 le 0 à 100 km/h sur cette livrée Turbo) et dotée d'une vraie sportivité quand on le souhaite. À ce jour, aucun SUV compact électrique ne peut prétendre en offrir autant.

Son prix n'est pas connu et sera forcément inférieur à celui de la Taycan. Pour les connaisseurs, la batterie de 800 volts annonce une autonomie de 500 km en norme WLTP (comptez plutôt 350 km comme sur une Taycan). La recharge autorise des forces allant jusqu'à 270 kW. Comme pour sa grande sœur Taycan, c'est ce que l'on trouve de plus rapide pour recharger une voiture électrique.

Mais rendez-vous l'année prochaine pour un test plus détaillé sur la version de grande série...