

Article écrit par Nicolas HEIDET le 22 septembre 2021

Porsche Macan 3 : avant l'électrique...

Pouvoir se renouveler sans vraiment changer, c'est le challenge de Porsche avec le Macan qui arrive avec un deuxième restylage. Qu'apporte-t-il de plus que le précédent ?

Chez Porsche également on accélère l'arrivée des modèles 100 % électriques. Après le Taycan c'est, semble-t-il, le Macan qui devrait être le second véhicule électrique de la gamme, mais pas avant 2023. Le constructeur est actuellement en plein développement de ce futur SUV conjointement avec son cousin Audi (pour le futur Q5 e-Tron).

En attendant, le Macan « thermique » a beau avoir réduit ses émissions en CO2 et sa consommation, il se retrouve littéralement en apnée. Avec le super malus écologique situé à 30 000 euros (40 000 euros l'année prochaine), bon nombre de constructeurs abandonnent certains de leurs modèles (Mégane RS, Hyundai i30 N et bien d'autres). Porsche France a choisi de poursuivre l'aventure Macan. Car, pour rappel, le Macan représente l'un des plus gros succès de la firme de Zuffenhausen (plus de 600 000 unités vendues depuis son lancement en 2014).

Il s'agit donc du second restylage pour le Macan. Le Macan 3 ne révolutionne pas son look mais revoit simplement sa face avant avec une nouvelle calandre, des nouveaux feux (Matrix LED), des flancs remodelés et une signature lumineuse différente à l'arrière. C'est surtout à bord que les changements se font davantage ressentir. Si l'écran situé dans la partie droite du combiné d'instruments aurait gagné à passer en haute définition, la partie centrale de la planche de bord et la console centrale ont été totalement revues. Terminé le concept « un bouton-une fonction » tout simplement d'un autre temps. Le constructeur a eu la bonne idée de simplifier les commandes et l'ergonomie, comme il l'a fait dans le reste de sa gamme. Enfin, le levier de vitesse est un peu plus court que dans le Macan précédent. Pour le reste, on retrouve des ambiances différentes que l'on peut personnaliser à la commande (généralement, un client Macan s'offre 20 000 euros d'options). Sous le capot, le diesel est définitivement absent et toutes les puissances augmentent. Le Macan ouvre sa gamme sur un bloc 4 cylindres 2,0 litres biturbo essence de 265 ch, suivi par un V6 2,9 l biturbo de 380 ch. Enfin la version GTS, la plus sportive, utilise le même V6 dont la puissance est portée à 440 ch. Ce dernier offre de très belles performances et une sonorité bien présente. Il demeure que la direction se révèle lourde sur le GTS et beaucoup plus légère sur le Macan « de base » équipé du moteur 4 cylindres, logiquement plus léger sur le train avant. Toujours est-il que ce Macan s'est révélé très confortable, agile sur les routes très sinueuses des îles Lofoten perchées au nord de la Norvège. Nous nous sommes même permis de quitter l'asphalte pour aller improviser des chemins là où, normalement, certains y laisseraient des morceaux. Équipé d'un mode Offroad permettant de surélever l'ensemble, notre Macan s'est montré très à l'aise. De quoi obtenir, plus que jamais, le SUV compact le plus polyvalent du marché.