

Le Macan pose de nouveaux jalons : le premier SUV entièrement électrique de Porsche

25/01/2024 Porsche lance son deuxième modèle tout électrique.

Le nouveau Macan, avec ses moteurs d'une puissance maximale de 470 kW (639 ch,), offre des performances électriques sur tous les terrains et une grande praticité au quotidien. Les performances de conduite dignes d'une voiture de sport sont contrebalancées par une recharge rapide très performante jusqu'à 270 kW et une autonomie pouvant atteindre les 613 kilomètres selon le cycle WLTP.

Dix ans après son lancement, la deuxième génération du Porsche Macan entièrement électrique va être révélée. Grâce à un design avant-gardiste et intemporel, à des performances typiques de la marque, à une autonomie permettant de parcourir de longues distances et à une grande praticité au quotidien, le nouveau Macan 4 et le nouveau Macan Turbo répondent pleinement aux exigences des clients Porsche en matière de SUV. « Nous élevons le Macan à un tout nouveau niveau, avec une performance électrique

exceptionnelle, la nouvelle Driver Experience et un design expressif », a déclaré Oliver Blume, directeur général de Porsche AG, dans le cadre de la première mondiale à Singapour.

« Avec le Macan tout électrique, nous avons l'ambition de proposer le modèle le plus sportif de son segment », explique Jörg Kerner, responsable de la gamme Macan. Porsche utilise exclusivement des électromoteurs PSM à excitation permanente de dernière génération sur les essieux avant et arrière. Ils atteignent un rendement élevé et permettent une reproductibilité optimale de la puissance fournie. Les chiffres parlent déjà d'une performance électrique de haut niveau : en combinaison avec le Launch Control, le Macan 4 peut atteindre une puissance intensifiée de 300 kW (408 ch, 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 combinée (WLTP) 526 – 611 km, Autonomie électrique en zone urbaine (WLTP) 673 – 777 km) et le Macan Turbo jusqu'à 470 kW (639 ch, 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 combinée (WLTP) 527 – 589 km, Autonomie électrique en zone urbaine (WLTP) 669 – 744 km). Le couple maximal est respectivement de 650 et 1 130 Nm. Cela garantit des performances de conduite sportives : le Macan 4 accélère de 0 à 100 km/h en 5,2 secondes, le Macan Turbo en 3,3 secondes. La vitesse maximale est atteinte à 220 et 260 km/h respectivement.

Nouvelle Premium Platform Electric avec architecture 800 volts

Les moteurs électriques puisent leur énergie dans une batterie lithium-ion située sous le plancher, dont la capacité brute de 100 kWh est activement utilisée jusqu'à 95 kWh. La batterie haute tension est un élément central de la toute nouvelle Premium Platform Electric (PPE) à architecture 800 volts, sur laquelle le nouveau Macan est le premier modèle Porsche à s'appuyer. La puissance de charge en CC peut atteindre 270 kW. Le niveau de charge de la batterie peut être augmenté de 10 à 80 % en 21 minutes environ sur une borne de recharge rapide adaptée. Sur les bornes de recharge de 400 volts, grâce à la recharge dite « Bank-Laden », un commutateur haute tension dans la batterie divise la batterie de 800 volts en deux batteries de 400 volts de tension nominale chacune. Cela permet une recharge particulièrement efficace sans amplificateur HT supplémentaire, avec une puissance allant jusqu'à 135 kW. La recharge en CA jusqu'à 11 kW est possible sur les bornes domestiques standards.

Pendant la conduite, il est possible de récupérer de l'énergie grâce aux moteurs électriques d'une puissance allant jusqu'à 240 kW. En outre, le boîtier d'alimentation intégré (IPB : Integrated Power Box) contribue à l'efficacité des nouveaux modèles Macan. En parallèle, il permet d'économiser du poids et de l'espace dans la conception. Innovant et compact, l'IPB réunit trois composants : le chargeur CA embarqué, le radiateur haute tension ainsi que le convertisseur de tension continue. L'autonomie combinée selon le cycle WLTP atteint 613 kilomètres pour le Macan 4 et 591 kilomètres pour le Macan Turbo.

Proportions sportives et lignes de coupé

Grâce à des proportions affûtées et à l'ADN caractéristique du design Porsche, les nouveaux modèles Macan ont une allure sportive et puissante. « Avec le Macan tout électrique, nous présentons la première Porsche que nous électrifions à partir d'une identité de produit établie », explique Michael Mauer, responsable Style Porsche. « Le nouveau Macan est clairement identifiable comme partie intégrante de la famille de produits Porsche via l'identité de la marque. Les proportions typiques de Porsche ont été développées et adaptées de manière optimale aux défis posés par un véhicule électrique. L'allure sportive, moderne et dynamique du Macan a ainsi été encore affûtée. Le design met les choses au clair : même électrifié, le Macan reste le véhicule sportif du segment. »

Le capot avant plat et incliné et les ailes fortement prononcées donnent au SUV d'entrée de gamme, qui mesure 4 784 millimètres de long, 1 938 millimètres de large et 1 622 millimètres de haut, une apparence dynamique, même à l'arrêt. Le nouveau Macan est monté sur des roues allant jusqu'à 22 pouces dotées de pneus mixtes. L'empattement plus long de 86 millimètres par rapport au modèle précédent (2 893 millimètres) est compensé par des porte-à-faux courts à l'avant et à l'arrière. Les phares avant sont divisés en deux parties : l'unité d'éclairage supérieure plate avec feux de jour à quatre points est encastrée dans les ailes et souligne la largeur du véhicule. Le module de phares principaux avec technologie Matrix LED en option est positionné un peu plus bas dans la partie avant. La flyline typique de Porsche forme une unité avec la lunette arrière plate. En combinaison avec les portes sans cadre avec des sideblades caractéristiques, il en résulte une ligne sportive et racée. L'arrière semble musclé en raison des épaules prononcées. L'inscription Porsche se trouve désormais au centre de la bande lumineuse sculpturale en 3D.

Aérodynamisme actif et passif pour une meilleure autonomie

Porsche associe son ADN de design à un aérodynamisme optimisé en termes d'autonomie. Grâce au Porsche Active Aerodynamics (PAA) avec éléments actifs et passifs et à un coefficient de résistance à l'air de 0,25, le nouveau Macan compte parmi les SUV les plus aérodynamiques, avec des effets positifs sur l'autonomie et la consommation. Le PAA comprend le spoiler arrière adaptatif, des volets de refroidissement actifs sur les prises d'air avant et des caches flexibles sur le soubassement entièrement fermé. Les rideaux d'air situés sous le module des phares principaux optimisent le flux d'air, tout comme la partie avant qui s'étire vers le bas. À l'arrière, les arêtes de décollement latérales ainsi que le diffuseur au design lamellaire assurent l'efficacité aérodynamique.

Deux compartiments de chargement, espace amélioré, équipement de série complet

Le nouveau Macan est un SUV sportif très utile au quotidien, doté d'un équipement haut de gamme et d'un espace généreux. Grâce à l'électrification, le Macan a gagné en espace de chargement. Le volume

derrière la banquette arrière peut atteindre 540 litres (position cargo), en fonction du modèle et de l'équipement. À cela s'ajoute le « frunk », un deuxième compartiment de chargement sous le capot avant, d'une capacité de 84 litres. Par rapport au modèle précédent, cela représente au total 127 litres de plus. Quand le dossier de la banquette arrière est complètement rabattu, le volume de l'espace de chargement arrière augmente jusqu'à 1 348 litres. La charge remorquable maximale de 2 000 kilogrammes complète la valeur utile élevée du nouveau Macan.

Le conducteur et le passager avant sont désormais assis jusqu'à 28 millimètres plus bas que précédemment, en fonction du modèle et de l'équipement, et les passagers arrière jusqu'à 15 millimètres plus bas que précédemment, avec un espace accru pour les jambes. L'intérieur est indéniablement Porsche : le cockpit est souligné dans sa largeur par un panneau noir intégré sur toute sa surface. La console centrale souligne, par sa forme ascendante, l'impression d'être assis bas et sportivement dans le véhicule. En même temps, elle donne une impression d'aération et de légèreté grâce à de généreuses ouvertures. Outre les interfaces de commande numériques modernes, on trouve des éléments de commande analogiques utilisés de manière ciblée, par exemple sur les diffuseurs d'air ou la commande de climatisation. Une bande lumineuse LED est intégrée dans la bande décorative finement conçue du cockpit et des portes. Elle fonctionne à la fois comme éclairage d'ambiance et comme éclairage de communication. Selon la situation, elle informe ou avertit, par exemple pour l'accueil, lors des opérations de chargement ou en interaction avec les systèmes d'assistance au conducteur.

L'équipement du nouveau Macan permet un haut degré de personnalisation. De plus, sa gamme standard est nettement plus vaste que son prédécesseur et comprend désormais, entre autres, des roues plus grandes et des sièges plus confortables ainsi que de nombreux systèmes d'assistance et fonctions de connexion.

En outre, Porsche souhaite utiliser des matériaux plus écologiques dans ses véhicules. Au sein de l'habitacle du Macan tout électrique, des matériaux correspondants sont utilisés au prorata dans certains composants sélectionnés.

Driver Experience : puissance de calcul et connectivité élevées

Le Macan est doté du concept d'affichage et de commande de dernière génération avec un maximum de trois écrans, dont le combiné d'instruments autonome de 12,6 pouces au design incurvé et l'écran central de 10,9 pouces. Pour la première fois, le passager avant peut lui aussi consulter des informations, effectuer des réglages sur l'infodivertissement ou regarder des contenus vidéo en streaming pendant la conduite grâce à son propre écran de 10,9 pouces disponible en option. Pour la première fois, la Porsche Driver Experience comprend également un affichage tête haute avec technologie de réalité augmentée. Les éléments virtuels tels que les flèches de navigation sont intégrés visuellement de manière transparente dans le monde réel. L'image apparaît pour le conducteur à une distance de dix mètres et correspond à la taille d'un écran de 87 pouces.

La nouvelle génération d'infodivertissement utilise Android Automotive OS comme système d'exploitation. Le Porsche Communication Management (PCM) de série du nouveau Macan atteint ici une nouvelle dimension en termes de puissance de calcul. L'assistant vocal « Hey Porsche », par exemple, propose en un clin d'œil des itinéraires incluant des arrêts de recharge. Le nouveau Porsche App Center permet aux passagers d'accéder directement à des applications tierces et de les installer dans le nouveau Macan.

Premier Macan avec essieu arrière directeur et amortisseurs à deux soupapes

Porsche a développé le nouveau Macan en mettant fortement l'accent sur le dynamisme de conduite typique de la marque, un haut niveau de confort au quotidien et sur une sensibilité de direction caractéristique. « En raison de sa position d'assise particulièrement sportive et de son centre de gravité bas, ainsi que de sa dynamique de conduite et de sa précision de direction impressionnantes, le nouveau Macan procure de véritables sensations de voiture de sport », explique le directeur de la série Jörg Kerner.

Le Macan 4 et le Macan Turbo sont tous deux dotés d'une transmission intégrale. Les deux moteurs électriques sont commandés presque en temps réel par l'électronique de puissance. Le Porsche Traction Management à régulation électronique (ePTM) régule environ cinq fois plus vite qu'un système de traction intégrale conventionnel et peut réagir au patinage en dix millisecondes. De plus, la répartition des quatre roues dépend du programme de conduite choisi. Le Porsche Torque Vectoring Plus (PTV Plus), un blocage transversal à régulation électronique sur l'essieu arrière, contribue en outre à la traction, à la stabilité de conduite et à la dynamique transversale du Macan Turbo.

Les modèles Macan équipés d'une suspension pneumatique (également de série sur le Turbo) sont dotés du système électronique de gestion des amortisseurs Porsche Active Suspension Management (PASM). Celui-ci peut également être ajouté en option sur la suspension en acier. Les amortisseurs avec la technique à deux soupapes sont une nouveauté dans le PASM. Grâce à la carte d'amortissement plus large, il existe une plus grande plage entre confort et performances. Les différences entre les programmes de conduite sont ainsi encore plus perceptibles.

Pour la première fois, le Macan dispose en option d'une direction de l'essieu arrière avec un angle de braquage maximal de cinq degrés. Elle permet d'une part un rayon de braquage compact de 11,1 mètres en ville et lors des manœuvres, et d'autre part une stabilité de conduite particulièrement accrue à des vitesses plus élevées, à laquelle contribue également la direction de l'essieu avant précise et typique de la marque.

Depuis 2014, Porsche a livré plus de 800 000 Macan dans le monde. Le successeur tout électrique, produit dans l'usine Porsche de Leipzig avec un bilan neutre en CO_2, doit poursuivre cette success story. Les nouveaux modèles seront livrés aux premiers clients dans le courant du second semestre. Les prix,

TVA et équipement spécifique au pays compris, démarrent en Suisse à 95 800 francs pour le Macan 4 et à 131 200 francs pour le Macan Turbo. Notre clientèle suisse bénéficie d'une prolongation de garantie (2 + 2), d'une prolongation d'assistance (2 + 2), d'une prime de compensation de change, ainsi que du Porsche Swiss Package, qui comprend sans surcoût les options suivantes :*

Macan 4 :phares principaux Matrix LED avec Porsche Dynamic Light System Plus (PDLS Plus), accès confort, rétroviseurs intérieurs et extérieurs anti-éblouissement automatique, direction assistée Plus, régulateur de vitesse à distance, système de qualité de l'air, sièges confort à 14 voies à l'avant avec pack mémoire confort

Macan Turbo : vitrage isolant acoustique et thermique, accès confort, Direction de l'essieu arrière, Pack Sport Chrono, Porsche Electric Sport Sound, régulateur de vitesse et de distance, système de ventilation, airbags latéraux à l'arrière, HomeLink

* Possibilité de modification de prix, d'équipements et de contenu du Porsche Swiss Package lors du changement d'année-modèle.

MEDIA ENQUIRIES



Sandro Kälin

Head of Communications Porsche Schweiz AG
+41 41 487 91 16
sandro.kaelin@porsche.ch

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 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).

Video

https://newstv.porsche.com/porschevideos/268843_en_3000000.mp4

Link Collection

Link to this article
https://newsroom.porsche.com/fr_CH/2024/products/porsche-le-macan-tout-electrique-35088.html

Media Package
https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/708ab872-6768-49a4-9c4f-dde4a73e5575.zip

External Links
https://newstv.porsche.com/media_download?943e0f65b5f29bdaa19829c2
https://newstv.porsche.com/media_download?497249544a2e85ffe9aa540c

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