

Le Macan apprend à nager

03/07/2026 Que voit-on émerger quand la technologie Porsche quitte la terre ferme ? Le Macan tout électrique fait naître un nouveau mode de déplacement : le Frauscher x Porsche 850 Fantom Air. Cap sur le lac de Traunsee, au croisement de l'automobile de sport et de la construction navale, afin de goûter aux plaisirs de la performance sur les flots et non plus sur le macadam.

Porsche fait naviguer ses performances électriques : nous voilà donc partis à bord d'un Macan tout électrique pour découvrir l'endroit où cette idée a appris à nager. Pour nous en emmener en Autriche, rien de mieux que le Macan, le modèle sur lequel est basé le Frauscher x Porsche 850 Fantom Air : batterie, système électronique, moteur électrique, logique de commande, tout a été emprunté au Macan.

Notre voyage nous mène sur les rives du lac de Traunsee, dans la région du Salzkammergut, une région où l'eau, la montagne et la construction navale sont étroitement liées. C'est dans la petite ville de Ohlsdorf, non loin de Gmunden, que se situe le chantier naval autrichien Frauscher : fondé en 1927, il est depuis longtemps réputé pour ses bateaux de plaisance élégants et, depuis 1955, construit également des bateaux électriques. Nous ne rendons pas juste visite à un chantier naval, il s'agit pour ainsi dire d'une réunion de famille : le Macan rejoint le Fantom Air, les voies routières le monde

aquatique et le sport automobile la construction nautique.

Du SUV au bateau de plaisance

Pour que la technologie Porsche donne naissance à un véritable bateau de plaisance, il a d'abord fallu concilier ces deux univers. Le premier prototype a vu le jour dès 2022, mais ce n'est qu'ensuite que le vrai travail a démarré : les logiciels ainsi que les systèmes de commande, de refroidissement et de sécurité devaient être adaptés à un environnement totalement nouveau. Jörg Kerner, directeur de la gamme Macan, nous explique : « Sur l'eau, il n'y a ni vitesse des roues, ni frein de stationnement. L'unité de commande centrale était donc le plus dur challenge à relever ». À cela s'ajoutent les questions d'humidité, de battement des vagues, d'eau salée et de sollicitation continue : les embarcations doivent affronter en permanence la résistance bien plus élevée de l'eau. « Nous avons en quelque sorte disséqué un SUV pour le transplanter dans un bateau », résume Kerner.

Les données clé montrent à quel point Porsche s'est surpassé : une puissance de 400 kW (544 ch), délivrée par une batterie de 100 kWh, montée sur des amortisseurs à câbles métalliques permettant d'absorber les battements des vagues. Un onduleur en carbure de silicium garantissant une efficience élevée, une commande entièrement numérique et différents modes de conduite, exactement comme sur le Macan. Même la coque du bateau a été modifiée. « Nous avons remodelé la partie arrière pour y installer la batterie », explique Michael Frauscher. « Elle se trouve à l'endroit où est logé normalement le réservoir de carburant, mais elle prend nettement plus de place. »

Aquaplaning façon Porsche

Et la conduite du bateau dans tout ça ? Florian Helmberger, fondé de pouvoir et directeur Vente et Marketing chez Frauscher, se met à rire : « Elle a un pouvoir addictif. » Et en effet. Le démarrage paraît banal, un clic enclenche la marche avant ou la marche arrière, aucun rapport à passer, aucun bruit. Mais arrivée à 35 km/h, la coque s'élève et le bateau commence à glisser. « À partir de là, on se croirait sur un coussin d'air. La conduite est extrêmement stable, douce et efficace. » Entre 50 et 55 km/h, le Fantom plane en toute sérénité. À 92 km/h, il bat des records de vitesse. Lors du Monaco Energy Boat Challenge 2025, l'eFantom a remporté le record du monde des bateaux de plaisance électriques en atteignant 49,84 nœuds, soit environ 92 km/h.

La direction : entièrement drive-by-wire, aucun fil métallique, aucun système mécanique, la précision numérique à l'état pur. Les sensations de conduite : un Macan sur l'eau. On a l'impression que le Macan tout électrique s'est affranchi de l'asphalte pour se poser sur un plancher liquide. On y ressent la même franchise, la même vigueur, sauf que les vagues de proue remplacent les virages. Même le braquage semble familier : cette réponse précise et contrôlée, que l'on perçoit sinon sur les routes de montagne parfaitement goudronnées, transposée en langage nautique.

L'accélération porte elle aussi la signature du Macan : linéaire, puissante, sans interruption. On sent les

400 kW monter en puissance : aucun à-coup, aucune hésitation, juste une poussée permanente, comme si l'on gravissait un col en mode Sport Plus. Le freinage ? Sur l'eau, plutôt un doux ralentissement, mais son effet nous est familier : la proue s'abaisse légèrement, le bateau se redresse, comme s'il disposait d'un châssis adaptatif. Et cet équilibre, quelle révélation ! Le SUV, contraint habituellement de maîtriser sa masse et sa hauteur, semble soudain en apesanteur. La coque ne colle pas au bitume, elle flotte sur les embruns. Chaque changement de direction devient un ballet élégant, sans lutte contre les lois de la physique. Un Macan qui, en apprenant à nager, a perdu une part de sa pesanteur terrestre. Et Michael Frauscher de conclure : « J'ai piloté des bateaux toute ma vie, mais jamais je n'en ai piloté de meilleur. Aucun bateau à moteur thermique ne peut l'égaler. »

Une nouvelle création dans les starting-blocks

La collaboration entre Frauscher et Porsche n'est pas un simple feu de paille, elle se poursuit et se poursuivra. Le modèle Frauscher x Porsche 790 Spectre présenté au salon boot Dusseldorf 2026 constitue la prochaine étape :

pour la première fois, une coque entièrement nouvelle, plus légère, plus courte et plus étroite que celle des modèles précédents, a été développée de A à Z autour du groupe moteur entièrement électrique du Macan. La batterie haute tension, le moteur électrique PSM et l'unité électronique de commande sont issus du Macan Turbo. Ils y fournissent des valeurs de puissance légèrement différentes mais, sur l'eau, 400 kW de puissance et 95 km/h de pic de vitesse sont tout aussi spectaculaires. Le message est clair : le constructeur Porsche ne se contente plus de livrer le système de propulsion du bateau, il en crée l'architecture, le design et les sensations en collaboration avec Frauscher.

Info

Ce texte a été rédigé en collaboration avec REVUE AUTOMOBILE.
Texte : Michael Schenk
Photos : REVUE AUTOMOBILE et Alexander Scheuber

Copyright : toutes les photos, vidéos et fichiers audio publiés dans cet article sont protégés par le droit d'auteur. Toute reproduction ou diffusion, en tout ou en partie, est interdite sans l'autorisation écrite de Porsche Suisse SA. Veuillez contacter presse@porsche.ch pour plus d'informations.

MEDIA ENQUIRIES



Sandro Kälin

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



Siraya Schäfer

Press and Public Relations Specialist, Porsche Schweiz AG
+41 41 487 91 47
siraya.schaefer@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).

Link Collection

Link to this article
https://newsroom.porsche.com/fr_CH/2026/products/porsche-macan-frauscher-850-fantom-air-42778.html

Media Package
https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/d4ecf6ef-56f4-4f39-8868-e842633d32b9.zip