

# Porsche Macan Turbo



LE PORSCHE MACAN TURBO TESTÉ PAR LE TCS ALLIE PERFORMANCES ET DONNÉES TECHNIQUES EXCEPTIONNELLES. LE MACAN TURBO RÉPOND PARFAITEMENT AUX ATTENTES D'UN SUV DE SPORT. POURTANT, S'AGISSANT DE LA FIABILITÉ OU DU CONFORT, IL A TOUT DE MÊME DÛ FAIRE SES PREUVES.

## Positif

- Performances exceptionnelles
- Très maniable malgré son poids de 2 tonnes
- Assistants à la conduite comme ACC ou maintien de la trajectoire efficaces mais en option
- Bonne finition et matériaux de qualité
- Charge remorquable élevée de 2,4 tonnes
- Excellent SUV pour longues distances

## Négatif

- Spaciosité à l'arrière médiocre pour un véhicule de cette taille
- Equipement de confort et de sécurité moyen
- Cockpit surchargé de boutons péjore le maniement
- Poids à vide élevé
- Capteur de roue à l'avant inesthétique
- Certains détails très bon marché (clignotant, etc.)

## Présentation

Le Porsche Macan Turbo est d'allure imposante. Sa silhouette typique de la marque Porsche avec des jantes en option de 21 pouces attire tous les regards. Seul le capteur de roue à l'avant, logé derrière l'ouverture de radiateur et mal intégré dans la partie avant, n'est pas très esthétique. Sinon, le design caractéristique de Porsche est harmonieux.

## Habitacle

Les matériaux de l'intérieur sont nobles et d'excellente finition. La console médiane est toutefois surchargée d'interrupteurs, ce qui prête à confusion. La spaciosité à l'avant est bonne, tandis qu'à l'arrière plutôt juste. Le coffre est généreux mais sans plus. Le compteur de vitesses analogue est très difficile à lire et le compteur numérique un peu petit. Un affichage tête haute serait le bienvenu pour un véhicule de cette dimension. L'affichage de la vitesse est très utile. L'utilisation du système audio Bose par écran tactile est très facile. Il n'y a malheureusement pas de radio DAB+ et les stations ou la musique ne peuvent pas être commandées depuis le volant, ce qui est bien dommage.

## Confort

Même dotée de gènes sportifs, le Macan Turbo est confortable. Sa suspension pneumatique réglable à 3 niveaux (en option pour Fr. 2'060.-) est extrêmement agréable et les amortisseurs réglables automatiquement (PASM) contribuent encore à plus de confort. Le niveau sonore à l'intérieur est faible, aussi sur autoroute. Avec des sièges dotés d'une plage de 18 réglages la position assise idéale est vite trouvée. Le maintien latéral est également de premier ordre. L'équipement de confort est malheureusement juste satisfaisant, car dans ce segment de prix, des sièges chauffants, des capteurs d'aide au stationnement ou un rétroviseur à position jour/nuit automatique devraient être de série.



1



2



3



4

- 1 Excellentes performances grâce au bi-moteur turbo V6 de 400 CV et de 3,6 litres.
- 2 Malgré de bonnes dimensions extérieures, la spaciosité à l'arrière est plutôt modeste.
- 3 Matériaux de haute qualité et excellente finition, mais console médiane surchargée de boutons.
- 4 Coffre aux dimensions moyennes mais bonne variabilité.

### Performances

Les performances du Macan Turbo sont remarquables. Le V6 biturbo de 3,6 litres à injection directe propulse ce SUV de 2 tonnes de 0 à 100 km/h en 4,6 secondes. La boîte à double embrayage change de vitesse en douceur et harmonieusement ou en trombe, selon le mode choisi. L'embrayage à disques multiples à l'aide du différentiel central et une multitude d'aides électroniques assurent une bonne traction. Les disques de freins avant de 360 mm, pincés par des étriers à 6 pistons, garantissent des décélérations impressionnantes. La distance de freinage de 33,5 mètres à vitesse initiale de 100 km/h est éblouissante.

### Particularités

...

### Qualités routières

Le Macan Turbo se conduit comme un véhicule de sport. La direction avec 2,6 tours d'une butée à l'autre est très directe et très réactive. Avec la suspension pneumatique réglable, des amortisseurs pilotés actifs et trois types de conduite, le Macan Turbo répond à presque toutes les attentes. Il négocie merveilleusement les virages même pris à vive allure et offre une traction sans limite, grâce aux nombreux assistants électroniques.

### Sécurité

L'équipement de sécurité est de haut niveau. Malheureusement, avec un prix de base de Fr. 105'000.-, on aurait apprécié que l'assistant de changement de trajectoire, celui d'angle mort ou la caméra de recul soient de série. Un affichage tête haute n'est pas disponible, même contre supplément.

## DONNÉES TECHNIQUES

### Moteur

Cylindrée	3604 ccm
Cylindres	6
Soupapes par cylindre	4
Suralimentation	oui
Puissance max.	294 kW
Couple max.	550/1'350 Nm/Umin

### Transmission

Boîte à vitesses	a7
Traction	4x4

### Carrosserie

Type de carrosserie	SUV
Poids à vide sel. construct	2000 kg
Charge tractable max.	2400 kg
Volume du coffre petit	500 litres
Volume du coffre grand	1500 litres

### Garantie

Garantie d'usine	4 ans (Swisspacka
Garantie mobilité	2 ans
Garantie antirouille	12 ans (sous conditions)

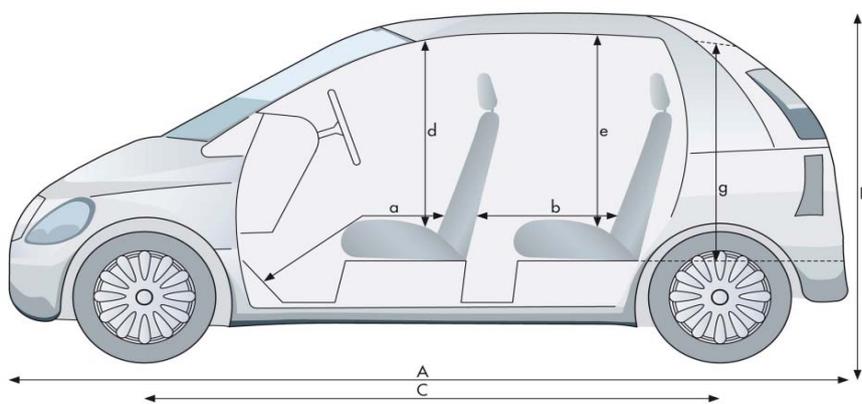
### Prix

Prix de base	105'000.- CHF
Prix du véhicule de test	129'390.- CHF

### Accessoires (extrait)

- jantes alu 21 pouces
- toit panoramique
- suspension pneumatique
- régulateur d'intervalle avec Activ Safety
- assist. changt et maintien de trajectoire

Pneu du véhicule de test	265/40R21 295/35R21 Michelin
Dimension minimale	av:235/55R19 ar:255/50R19



a de/à 92 cm/114 cm

b de/à 65 cm/81 cm

d 108 cm

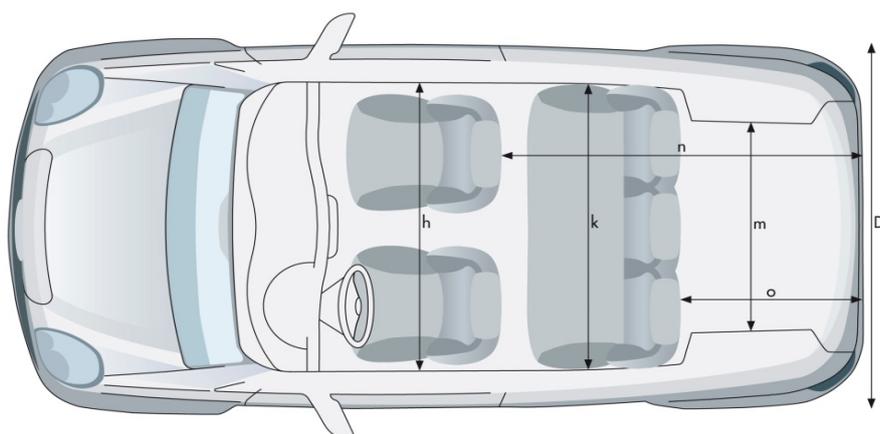
e 94 cm

g 72 cm

A 470 cm

B 161 cm

C 280 cm



h 154 cm

k 149 cm

m 104 cm

n 174 cm

o 96 cm

D 192 cm

## DONNÉES DU TEST

### Puissance du moteur

Mesure TCS	294 kW
Ecart avec le constructeur	+0.0 kW

### Ecart d'affichage du tachymètre

à 60 km/h	63 km/h affiché
à 80 km/h	84 km/h affiché
à 100 km/h	104 km/h affiché
à 120 km/h	125 km/h affiché

### Poids

Poids à vide du véhicule testé	2085 kg
Ecart avec le constructeur	+85 kg
Charge du véhicule de test	465 kg

### Accélération 0 - 100 km/h

Constructeur	4.6 s
TCS	4.6 s

### Elasticité (mode "D")

60 - 100 km/h	2.4 s
80 - 120 km/h	3.1 s

### Ecart avec le compteur kilométrique

Affichage véhicule	2'000 m
Valeur mesurée	1967 m
1000 m effectifs sont	985 m tachymètre

### Freinage

(moyenne de 10 freinages à 100 km)

Distance de freinage	33.5 m
Décélération moyenne	11.5 m/s <sup>2</sup>

### Rayon de braquage

(entre murs)

gauche	11.7 m
droite	12.0 m

### Insonorisation

à 60 km/h	59 dB(A)
à 80 km/h	62 dB(A)
à 100 km/h	64 dB(A)
à 120 km/h	67 dB(A)

### Coûts

Tarif horaire selon OFS	CHF 145.-
Service gratuit	0 an
	0 km

### Service selon constructeur

30000 km
24 mois

### Coût total pour services

(à 15'000 km/an)	
jusqu'à 180'000 km	CHF 8297.-

### Frais d'exploitation

à 10'000 km/an	2.06 CHF/km
à 15'000 km/an	1.54 CHF/km
à 30'000 km/an	1.03 CHF/km

### Environnement

Consommation l/100km (1999/100/EG)			
	urbain	extra-urbain	mixte
usine	11.8	7.8	9.2
TCS	k.M.	k.M.	k.M.

### Consomm. du test

12.8 l/100 km

### Emissions de CO<sub>2</sub>

usine	216 g/km
TCS	216 g/km
moyenne suisse	148 g/km
étiquetteEnergie	G

### Visibilité circulaire

Stationnement	avant	1.95 m
	arrière	4.25 m
Visibilité	avant	3.87 m
	arrière	8.73 m

## APPRÉCIATION TCS

Equipement	★★★★☆
Equipements sécurité	★★★★☆
Coût des services	★☆☆☆☆
Insonorisation	★★★★★
Visibilité circulaire	★★★☆☆

Freinage	★★★★★
Consommation usine	★★★★☆
Consommation véh. testé	★☆☆☆☆

## TABLEAU COMPARATIF

	PORSCHE	BMW	LEXUS	MERCEDES
	<b>Macan 3.6 Biturbo Turbo</b>	<b>X4 3 35i</b>	<b>RX450h 3.6 V6 F SPORT</b>	<b>ML 4.6 V8 4-Matic</b>
Prix (CHF)	105'000.–	73'800.–	95'000.–	105'400.–
Cylindrée (cm <sup>3</sup> )	3604	2979	3456	4663
Puissance (kW/CV)	294/400	225/306	219/299	300/408
Couple max. (Nm/Umin)	550/1'350	400/1'200	456/4'800	600/1'600
Consommation 1999/100/CE (l/100km)	9.2 G(2)	8.3(1) F(2)	6.3(1) C(2)	11.5(1) G(2)
Bruit intérieur à 120 km/h (dBA)	67	–	–	–
Frais kilométriques (CHF/km) <sup>(3)</sup>	1.54	–	1.34	1.55
Appréciation coûts des services <sup>(4)</sup>	★☆☆☆☆	–	★★★★★	★★★★★
Test Touring (numéro/année)	16/2014	–	–	–

(1) données de l'importateur

(2) rendement énergétique donné par l'importateur

(3) à 15'000 km/an

(4) total des coûts sur 180'000 km à 15'000 km/an