



PORSCHE

Information presse

Porsche Macan GTS

Table des matières

Le Macan GTS – Le 10^e membre de la famille GTS	Plus de puissance, plus de tempérament, plus de dynamisme	1
Le Porsche Macan GTS en bref		4
La tradition GTS		5
Fiches techniques		6

Novembre 2015

Le Macan GTS – Le 10^e membre de la famille GTS

Plus de puissance, plus de tempérament, plus de dynamisme

Porsche enrichit le Macan d'une variante encore plus sportive. Le nouveau Macan GTS se positionne entre le Macan S et le Macan Turbo. Sa mission : pousser à l'extrême la synthèse entre la voiture de sport et le SUV. Sa promesse : fournir un plaisir de conduite plus élevé associé à un design exclusif. Le Macan suit désormais également la stratégie des produits GTS que Porsche poursuit déjà depuis des années avec succès pour d'autres modèles.

Avec le Macan GTS qui arrive, la famille GTS s'enrichit d'un 10^e membre. Et comme il se doit, son comportement est encore plus dynamique et la puissance de son moteur plus élevée. Ce moteur est basé sur le biturbo V6 du Macan S. Grâce à une ventilation plus efficace au moyen d'un collecteur d'admission remanié, d'une contre-pression des gaz d'échappement réduite et d'une pression de suralimentation relevée de 0,2 bar pour atteindre un maximum de 1,2 bar, le moteur essence de 3 l délivre maintenant 20 ch de plus (360 ch au lieu de 340 ch). Le couple moteur maximum passe en parallèle de 460 Nm à 500 Nm et est atteint pour un régime moteur compris entre les 1 450 et 5 000 tr/min. La transmission de puissance se fait au travers de la boîte à double embrayage Porsche (PDK) à sept rapports de série. Cela permet des changements de rapport très rapides sans rupture de couple, de manière automatique ou par le biais des palettes sur le volant.

GTS est synonyme de plus de plaisir dans les virages. Ainsi, le Macan GTS excelle avec son comportement plus dynamique. Encore plus maniable, encore plus facile à mettre en virage, le GTS est encore plus précis lors des virages rapides alternés. Par tous ces aspects, la cure GTS procure au Macan un talent dynamique bien au-delà des références habituelles des SUV. Le GTS se positionne aussi comme le membre le plus sportif de la famille Macan. On le doit à une refonte importante du châssis. Le Macan GTS est abaissé de 15 mm par rapport au Macan S ; l'adaptation dynamique de la suspension Porsche Active Suspension Management (PASM), ici de série, se traduit par un réglage plus sportif.

Porsche Macan – La voiture de sport des SUV à l'état pur

Le train roulant avec suspension pneumatique en option correspond évidemment aussi au caractère du GTS. Par défaut, le châssis est alors abaissé de 10 mm. Toutefois la garde au sol continue de varier en fonction des conditions de roulage. De surcroît, les pneus mixtes contribuent considérablement à l'excellente tenue de route du Macan GTS : à l'avant les pneus de dimension 265/45 R20 sont montés de série, à l'arrière, ce sont des 295/40 R 20. Un freinage optimal est chez Porsche une question d'honneur. Ainsi, les freins ont bien entendu été adaptés au comportement dynamique plus sportif : le GTS est doté du système de freinage du Macan Turbo.

De surcroît, Porsche propose sur demande de nouveaux phares à LED, qui font, sur le Macan GTS, leur apparition dans la famille Macan. Un éclairage précis, similaire à la lumière du jour et les feux d'autoroute à plus grande portée comptent parmi les avantages des nouvelles optiques. La technologie LED autorise de plus une pénétration maximale de la lumière par tous les temps, y compris dans le brouillard.

La transmission intégrale typique de Porsche contribue également au comportement dynamique sans équivalent du Macan GTS. La boîte de transfert avec embrayage multidisque piloté par cartographie en constitue le cœur. Avec le différentiel de freinage automatique sur l'essieu arrière (ABD) et le système d'antipatinage (ASR), ils constituent le Porsche Traction Management (PTM). Cela procure un avantage décisif : le PTM permet de commander la répartition du couple moteur de manière précise et presque sans délai. La force motrice est par défaut entièrement dirigée vers les roues arrière, mais le PTM peut en rediriger jusqu'à 100 % sur les roues avant si nécessaire. Ce système dispose aussi d'un autre avantage caché pour les conducteurs de GTS ambitieux : le survirage contrôlé est possible à condition que le conducteur active le mode Sport Plus et que le différentiel autobloquant à commande électronique (PTV Plus) en option soit installé sur l'essieu arrière.

Avec le design sportif GTS

Comme d'habitude, l'identité GTS est associée à un caractère particulier. Le Macan GTS se distingue largement des autres membres de la famille par son esthétique particulière. Le design GTS reprend ainsi un dessin aujourd'hui éprouvé : beaucoup de noir, brillant au-dessus de la ligne de ceinture et mat reluisant sur les parties inférieures de la carrosserie. Le pack Sport Design est de série sur le GTS, dans une variante toutefois spécifique, comprenant des éléments noirs mats. Il comprend entre autres des jupes avant et arrière, ainsi qu'un

becquet de toit noir brillant. Les jantes 20 pouces noires mates dans le style Spyder en exclusivité, les phares à intérieur noir, les feux arrière teintés et les monogrammes en noir brillant sur les sideblades spécifiques de couleur noire mate font partie de l'éventail des équipements GTS. La ligne d'échappement Sport, dont la double sortie fait résonner sur le GTS des sonorités sportives, assure l'acoustique adéquate.

À l'intérieur, le Macan GTS montre également son propre caractère. Sur le GTS, le conducteur et son passager prennent place à l'avant sur des sièges Sport spéciaux. Ils se distinguent par une bande centrale en alcantara, un monogramme GTS sur les appuie-tête et sont, de série, réglables électriquement sur 8 positions. Quatre coloris intérieurs sont proposés : Noir, Beige Louxor, Gris Agate et Marron Cuir, chacun étant de série combiné avec d'autres pourtours en alcantara sur les accoudoirs des sièges et l'accoudoir central. Un pack intérieur adapté au style GTS peut être commandé sur demande. Il ajoute aux équipements de série des pourtours en cuir noirs et des coutures noires, des tapis de sol, des ceintures et des monogrammes GTS sur les appuie-tête, qui sont réalisés dans les couleurs contrastantes Argent Rhodium et Rouge Carmin. On retrouve aussi les mêmes couleurs sur les cadrans des instruments de bord.

Nouveau système de connectivité et d'infodivertissement pour tous les modèles Macan

Le Porsche Communication Management (PCM), qui a fait il y a peu de temps son apparition sur la nouvelle génération de la Porsche 911, se présente sous une forme complètement nouvelle. Le cœur de ce système de connectivité et d'infodivertissement est une interface sous la forme d'un écran tactile multipoint à haute définition de sept pouces de diagonale. Il se commande à la manière des Smartphones usuels. Les cartes et les menus peuvent être commandés à l'aide de commandes tactiles multipoint. Le système autorise aussi bien la reconnaissance de l'écriture manuscrite que la reconnaissance vocale, en option. Les téléphones portables et les Smartphones sont maintenant intégrés plus rapidement et de manière plus complète qu'auparavant, par Wifi, Bluetooth ou câble. Les passagers peuvent ainsi consulter des services Internet, comme Google Street View ou les radios Internet. Le conducteur dispose de l'information trafic en temps réel, ce qui lui garantit une vue d'ensemble et à jour du trafic. Le PCM embarque également les fonctions Porsche Car Connect et Porsche Connect App, destinées notamment à télécommander des fonctions du véhicule, à transférer des destinations au PCM pour la navigation et à utiliser les services de streaming musical de fournisseurs tiers via le PCM.

Le Porsche Macan GTS en bref

Profil

Porsche présente avec le Macan GTS le 10^e membre de la famille GTS mais aussi le plus sportif des Macan. Comme les autres membres de la famille, il offre un comportement dynamique supérieur associé à un design GTS exclusif.

Comportement dynamique

Le moteur biturbo V6 du GTS délivre 360 ch tout en générant un couple maintenant porté à 500 Nm. Il en résulte beaucoup plus de tempérament. Un châssis PASM adapté, abaissé et plus sportif, et une électronique de précision assurent de surcroît une meilleure maniabilité.

Design GTS

Typiques du design GTS, les tons noirs imprègnent ici aussi le pack Sport Design de série. Les jantes 20 pouces équipées de pneus mixtes font, comme les sièges sport GTS particuliers, également partie des équipements de série. Un pack GTS intérieur, avec davantage de contours en cuir et de coutures de contraste, est également disponible sur demande.

Nouvelles technologies

Pour la première fois des phares à LED sont disponibles, en option, sur le Macan GTS. La nouvelle optique permet un bien meilleur éclairage de la chaussée dans toutes les conditions, tout en consommant moins d'énergie. Également nouveaux : le système de connectivité et d'infodivertissement PCM avec écran tactile multipoint, l'utilisation similaire à un smartphone, une multitude de fonctionnalités supplémentaires, l'accès à des services Internet ainsi que la connexion au Porsche Car Connect et au Porsche Connect App.

La tradition GTS

La désignation « Gran Turismo Sport », GTS en abrégé, trouve également ses racines dans la compétition automobile, comme beaucoup de choses chez Porsche. L'origine remonte ici à l'année 1963. À l'époque, le département compétition présentait la 904 GTS, un coupé à moteur central qui remporta de nombreux succès sur les circuits du monde entier, mais qui pouvait également circuler normalement sur les routes. En plus de cela, la 904 GTS était aussi magnifique, une qualité que l'on doit au dessin de Ferdinand Alexander Porsche, le fils aîné de Ferry Porsche, en charge du design.

En 1981, la 924 Carrera GTS poursuit la lignée GTS. Son moteur quatre cylindres de 2 l avec turbocompresseur développe 245 ch. Et cette Porsche aussi excellait aussi bien sur circuit que sur la route. La 924 GTS a même connu des succès sur les chemins de rallye et a occupé plusieurs fois la première place avec Walter Röhrl aux commandes.

En 1992 suivit la Porsche 928 GTS, la dernière version et en même temps la plus rapide du Gran Turismo avec moteur V8 à l'avant dévoilé en 1977. Sa cylindrée de 5,4 l lui permettait de développer 350 ch sans le moindre turbocompresseur ; il atteignait 275 km/h en vitesse de pointe.

Enfin, en 2007, apparut le Cayenne GTS avec un moteur atmosphérique V8. Porsche donnait avec ce modèle le coup d'envoi des versions GTS actuelles. Ses 30 ch de plus, soit 430 ch au total, et son châssis plus ferme conféraient à cette voiture cinq portes une dose supplémentaire de sportivité. Celle-ci fut complétée par un design extérieur adapté à l'occasion et une acoustique rapportée à sa prestance. Le Cayenne GTS introduisait ainsi la base actuelle de beaucoup d'autres versions GTS de Porsche.

La gamme GTS démarre aujourd'hui avec le Porsche Boxster GTS. Ce roadster à moteur central développe 330 ch avec une cylindrée de 3,4 l. Son pendant à carrosserie fermée, le Cayman GTS, délivre 10 ch de plus. Chez les modèles avec moteur arrière, la puissance augmente à 430 ch sur la 911 Carrera GTS. Son moteur à plat à six cylindres a une cylindrée de 3,8 l. La version GTS de la 911 est disponible comme Coupé, Cabriolet et Targa 4 ; les deux premières variantes sont également proposées avec une transmission intégrale. En ce qui concerne les modèles avec moteur avant, la Panamera GTS, dont le moteur V8 de 4,8 l développe 440 ch, a suivi le Cayenne GTS.

Porsche présente avec le nouveau Macan GTS le 10^e membre de la famille GTS.

Fiche technique Porsche Macan GTS*

Carrosserie : Carrosserie monocoque en construction légère ; airbag conducteur et passager à deux niveaux de déclenchement ; airbags latéraux pour conducteur et passager avant ; airbags de tête (airbags rideaux) à l'avant et à l'arrière ; cinq places assises.

Aérodynamique : Coefficient de pénétration dans l'air Cx : 0,36
Surface frontale S : 2,62 m²

Moteur : Moteur 3,0 l biturbo à 6 cylindres en V refroidi par eau ; bloc-moteur et culasses en aluminium ; 4 arbres à cames ; 4 soupapes par cylindre ; réglage en continu des arbres à cames d'admission et levée variable des soupapes (Vario Cam Plus) ; rattrapage hydraulique du jeu des soupapes ; injection directe essence ; deux turbocompresseurs ; lubrification à carter sec intégrée ; huile moteur 9,5 litres ; 2 pots catalytiques trifonctionnels avec 2 sondes lambda par rangée de cylindres ; allumage électronique avec 6 bobines d'allumage individuelles ; gestion thermique du circuit de refroidissement du moteur et de la boîte ; coupure variable en décélération ; fonction Start-Stop automatique.

Alésage	96,0 mm
Course	69,0 mm
Cylindrée	2 997 cm ³
Rapport volumétrique	9,8/1
Puissance moteur	360 ch (265 kW) à 6 000 tr/min
Couple maxi	500 Nm de 1 650 à 4 000 tr/min
Puissance au litre	120,1 ch/l (88,4 kW/l)
Régime maxi	6 700 tr/min
Type de carburant	Superplus

Système électrique : 12 V ; alternateur triphasé 3 000 W ; capacité batterie 92 Ah ; récupération d'énergie pour le réseau de bord.

*Les caractéristiques techniques peuvent présenter des différences d'un pays à l'autre

Dernière mise à jour : novembre 2015

Transmission : Moteur et boîte de vitesses regroupés par vissage ; transmission intégrale active avec embrayage multidisques piloté par cartographie à régulation électronique ; boîte à double embrayage à sept rapports.

Démultiplications

1 ^{er} rapport	3,69
2 ^e rapport	2,15
3 ^e rapport	1,41
4 ^e rapport	1,03
5 ^e rapport	0,79
6 ^e rapport	0,63
7 ^e rapport	0,52
MAR	2,94
Rapport de pont AV	3,88
Rapport de pont AR	4,40

Trains de roulement : Essieu avant : essieu a bras transversal a cinq points en aluminium ; ressorts hélicoïdaux cylindriques avec amortisseurs hydrauliques à gaz bitubes intégrés.

Essieu arrière : essieu à bras trapézoïdal en aluminium ; ressorts hélicoïdaux cylindriques avec amortisseurs hydrauliques à gaz bitubes intégrés.

Porsche Active Suspension Management (PASM) avec amortisseurs à réglage électronique ; trois programmes d'amortissement présélectionnables manuellement.

Freins : Système de freinage à deux circuits, répartition par essieu ; Porsche Stability Management (PSM) ; servofrein à dépression ; assistant au freinage ; freinage anti-multicollision.

Essieu avant : étriers monoblocs en aluminium à six pistons ; disques ventilés diamètre x épaisseur 360 mm x 36 mm.

Essieu arrière : freins à étrier flottant combinés avec feins de stationnement électrique intégré ; disques ventilés diamètre x épaisseur 330 mm x 22 mm.

Jantes et pneumatiques :

avant	9 J x 20	avec	265/45 R 20 104Y
arrière	10 J x 20	avec	295/40 R 20 106Y

Poids :

Poids à vide selon DIN	1 895 kg
PTMA	2 550 kg

Dimensions :

Longueur	4 692 mm
Largeur	1 926 mm
Largeur, avec rétroviseurs extérieurs	2 098 mm
Hauteur	1 609 mm
Empattement	2 807 mm

Voie	avant	1 650 mm
	arrière	1 658 mm

Volume du coffre	500 à 1 500 l
------------------	---------------

Capacité du réservoir	68 l (ou au choix 75 l)
-----------------------	-------------------------

Performances routières :	Vitesse maximale	256 km/h
	Accélération	
	0 à 100 km/h	5,2 (5,0*) s
	0 à 160 km/h	12,5 (12,3*) s
	0 à 1 000 m	25,0 (24,7*) s
Consommation (NEDC) :	mixte	9,2 – 8,8 l/100 km**
	cycle urbain	11,8 – 11,4 l/100 km**
	cycle extra-urbain	7,8 – 7,4 l/100 km**
Émissions de CO₂ :	mixtes	215 – 207 g/km**
Norme antipollution :		Euro 6

* Avec pack Sport Chrono optionnel

** En fonction du type de pneumatique utilisé