

Avant-première - Porsche Panamera Turbo S E-Hybrid : L'hyper limousine politiquement correcte !

Véhicules hybrides riment généralement avec écologie, éco conduite, éco tout ce que vous voulez. Mais chez Porsche, c'est différent : Hybride, en fait E-Hybrid, est synonyme de performance, E-Performance pour être précis. Cette nouvelle Panamera Turbo S E-Hybrid est le symbole de ce renouveau pour le constructeur allemand.

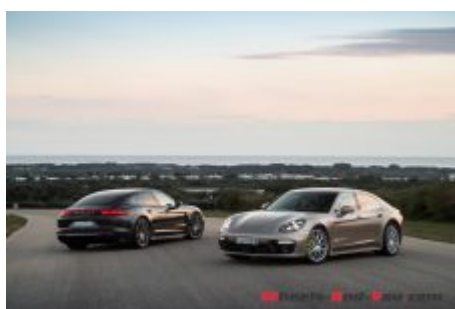


- V8 biturbo essence / PHEV, 3'996 cm³
- 680 ch de 5'750 à 6'000 t/min
- 850 Nm de 1'400 à 5'500 t/min
- Boîte de vitesses PDK, 8 rap.
- Vitesse maxi : 310 km/h
- 0 à 100 km/h en 3.4 sec.
- Poids : 2'310 kg
- Conso. mixte : 2.9 l./100 km
- Emissions de CO₂: 66 g/km (E)
- dès CHF 226'600.-

Texte : Sébastien Morand / Photos : DR

Présenté en première mondiale lors du Salon de Genève et disponible en Europe dès juillet prochain, le nouveau fleuron de la gamme Panamera nous a été dévoilé en primeur il y a quelques semaines.

A cette occasion, nous nous sommes rendus au Nardò Technical Center, en Italie, l'un des fiefs de la marque pour le développement de ses nouvelles voitures.



Esthétique

La nouvelle Panamera, nous la connaissons déjà un peu puisqu'elle a été présentée l'été dernier et que l'on en croise déjà quelques-unes sur nos routes. Finie l'image de grosse bagnole peu élégante, les designers ont retrouvé leurs crayons et ils ont réussi une belle refonte. En même temps, ce n'était pas difficile de faire mieux. Désolé si ça choque certains, mais je n'ai pas peur d'admettre que je n'ai jamais aimé le visuel de la première génération.

Pour le coup, cette déclinaison Turbo S E-Hybrid ne change pas vraiment des versions plus conventionnelles. Esthétiquement, vous prenez la Turbo « normale » et vous lui greffez les quelques attributs des modèles hybrides de la marque. Ça se résume en gros aux pinces de freins et aux logos en vert fluo, ainsi qu'à la

trappe supplémentaire sur l'aile arrière gauche. Voilà ce qui, pour le commun des mortels, permet d'identifier le conducteur Porsche à tendance écoresponsable.



A l'intérieur, cette nouvelle génération de Panamera a également été complètement repensée, le résultat est vraiment réussi. C'est confortable et luxueux, digne de l'esprit « palace roulant » qu'on peut attendre d'une telle voiture. Je note sur cette mouture, tout comme sur la E-Hybrid de base, l'ensemble des compteurs qui propose un affichage spécifique. Il fait la part belle aussi bien aux informations relatives aux performances pures qu'à tout ce qui touche à la technologie hybride.



Sous le capot

Les changements opèrent sous la robe de notre imposante allemande. A l'avant, nous trouvons le V8 biturbo 4.0 qui développe 550 ch pour un couple de 770 Nm, soit la mécanique qui équipe déjà la Panamera Turbo. En plus vient se greffer un moteur électrique d'une puissance de 136 ch pour un couple de 400 Nm. Le résultat, une puissance combinée de 680 ch pour un couple de 850 Nm disponible entre 1'400 et 5'500 t/min. Malgré sa masse de 2'310 kg, les performances sont au rendez-vous avec une vitesse maximum à 310 km/h et le 0-100 km/h réalisé en 3.4 secondes. En comparaison, une « simple » Panamera Turbo propose respectivement 306 km/h et 3.6 secondes. En toute logique, cette cavalerie est transmise sur les quatre roues via la dernière évolution de la boîte PDK à 8 rapports.

La partie électrique dispose de batteries lithium-ion d'une capacité de 14 kWh. Comptez environ 6 heures pour les recharger sur un raccordement standard 230 V & 10 A à l'aide du chargeur fourni de série (2.4 kW), tandis qu'avec celui disponible en option (7.2 kW) et au travers d'un branchement 230 V & 32 A, ce temps se réduit à 2.4 heures.

De surcroît, via le système PCM (Porsche Communication Management) ou l'application Porsche Connect pour smartphone, vous pourrez gérer/programmer cette recharge. Pendant ce temps, il est envisageable de refroidir ou chauffer l'habitacle grâce au système d'air conditionné auxiliaire installé de série sur cette Panamera Turbo S E-Hybrid.

Quatre modes de conduite sont à disposition du pilote, « E-Power » (par défaut), « Hybrid Auto » (qui définit automatiquement le moyen d'être le plus efficient), « Sport » (pour autoroute ou route à vitesse soutenue) et « Sport Plus » (pour la performance pure). Tout au long de notre journée à Nardò, c'est exclusivement ce dernier mode qui est utilisé.

En ce qui concerne la consommation, la fiche technique promet une moyenne de seulement 2.9 l/100km selon la norme NEDC (New European Driving Cycle). Nous savons bien que cette valeur est inatteignable dans la réalité mais on se dit qu'au vu des performances, le chiffre final devrait rester intéressant. A la mi-journée, en jouant avec les menus des écrans à disposition des passagers arrière, je peux relever une consommation mixte tout juste en dessous des 30 l/100km.

C'est plutôt acceptable au vu de l'utilisation extrême des voitures lors de cette présentation. Dernier point, et pas des moindres, l'autonomie en utilisation exclusivement électrique serait de 50 km.



Impressions à bord

Après une brève conférence de presse, notre journée à Nardò se découpe en deux parties.

Dans un premier temps, nous partons découvrir le tracé « Handling Track ». Là, répartis sur les deux autos présentes, nous prenons place à bord aussi bien à l'avant qu'à l'arrière, mais uniquement en passager. Aux commandes, Lars Kern, qui n'est autre que le détenteur du record sur la Nordschleife avec la Panamera, et Timo Bernhard, pilote en LMP1. Aimablement mais vigoureusement, ces messieurs nous font découvrir les meilleures trajectoires de ce parcours sinueux et vallonné.

Le démarrage à l'aide du système Launch Control m'écrase au fond du siège ! Ça pousse très très fort. Ce n'est pas aussi brutal qu'avec les déclinaisons les plus performantes de chez Tesla, mais ici la sonorité du V8 biturbo égale encore ce départ en trombe.

Les courbes qui composent ce circuit sont avalées sans broncher. Normal me direz-vous, avec l'armada de puissance à disposition. Certes, mais l'exercice se fait quasiment sans aucune prise de roulis et avec une tenue de route

exceptionnelle. De plus, les freinages et les reprises sont bluffants, on a plus l'impression d'être dans une 911 que dans une limousine de luxe.



La suite du programme s'annonce alléchante puisque nous nous dirigeons vers l'anneau (Circle Track) qui fait la réputation du lieu. D'une longueur de 12 km, cette boucle permet d'atteindre des vitesses très élevées. Pour l'occasion, le but est bien évidemment d'atteindre la vitesse maximum de la voiture.

Dans un calme olympien, notre pilote nous mène gentiment vers un rythme de croisière qui oscille entre 150 et 200 km/h. Cette fausse quiétude est entrecoupée par des démonstrations de reprises véritablement époustouflantes.

Les kilomètres défilent très rapidement et, tout en tapant la causette avec nous, M. Lars Kern augmente progressivement l'allure. Sans vraiment qu'on s'en rende compte, l'objectif est atteint : je déchiffre 315 km/h sur l'écran ! Dans le confort de cette Panamera Turbo S E-Hybrid, on trouve l'exercice à peu près naturel, tellement simple que c'en est presque frustrant.



Verdict

Cette déclinaison hybride de la Panamera Turbo constitue un tour de force ainsi qu'une démonstration du savoir-faire de Porsche qui surfe sur deux vagues apparemment contradictoires. En effet, cette voiture joue la carte de la

performance pure ainsi que celle, mais sans outrance, d'éco responsabilité. Fort du travail de développement de la 918 Spyder, le constructeur a su exploiter son expérience en mise au point de propulsion mixte. Ainsi, cette Panamera Turbo S E-Hybrid se veut la berline hybride la plus puissante et la plus rapide (accélération et vitesse maximum) du marché, et elle y parvient.

Elle représente à mes yeux le mélange d'une sportive survitaminée et d'une luxueuse limousine, avec des performances de supercar combinées à la sérénité d'une voiture électrique. Bref, sous ce capot, le loup cohabite avec l'agneau, preuve que les deux peuvent coexister avec brio et en bonne intelligence.

Les tarifs pour la Suisse débutent à CHF 226'600.- et il est important de préciser que, pour ce prix, l'équipement de série est quasiment complet. Il existe également une version Executive, plus longue de 150 mm, dès CHF 243'000.-.

C'est aussi la première fois que Porsche allie les badges « Turbo S » et « E-Hybrid ». La prochaine étape pourrait bien être un Cayenne à la même sauce, voire déjà la nouvelle venue, à savoir la déclinaison Sport Turismo de la Panamera. L'avenir nous le dira. Personnellement je ne vois pas de raison que Porsche s'arrête en si bon chemin.





Pour partager vos impressions, rendez-vous sur le forum UltraSportives.

Nos remerciements à Porsche Schweiz AG pour l'invitation à cette présentation exclusive de la nouvelle Porsche Panamera Turbo S E-Hybrid.





A lire aussi

Premier contact - Porsche 718 Boxster & Cayman : L'inévitable évolution

Premier contact - Porsche Cayman S : La machine à tailler routes et virages

Essai - Porsche Boxster S : La perfection allemande ?

Essai - Porsche 911 (991) Carrera : Qui peut le plus, peut le moins

Essai - Porsche Panamera Turbo S : Panamera... mais presque !

Premier contact - Porsche 911 (991) Carrera S : La quadrature du cercle

Essai - Porsche Cayman R : Un Reptile bien armé

Essai - Porsche 911 Carrera GTS : Final en apothéose

Essai - Porsche Cayenne S Hybrid : Green Four Wheels Drive

Reportage - 24h du Nürburgring - 24 heures au coeur de la course

Reportage - 24 Heures du Nürburgring - Porsche triomphe sur la Nordschleife

Présentation - Porsche Panamera Sport Turismo

Nouveauté - Porsche Panamera Turbo S E-Hybrid

Nouveauté - Porsche 911 (991.2) GTS

Nouveauté - Porsche Panamera Executive

Nouveauté - Porsche Panamera 4 E-Hybrid

Présentation - Porsche Macan

Nouveauté - Porsche Boxster Spyder

Nouveauté - Porsche Cayman GT4

Nouveauté - Porsche 911 Targa 4 GTS

Nouveauté - Porsche Cayenne Turbo S

Nouveauté - Porsche Cayenne et Cayenne GTS

Nouveauté - Porsche 911 Carrera GTS

Nouveauté - Porsche 911 Carrera 4S Exclusive Swiss Edition

Nouveauté - Facelift et nouveaux moteurs pour le Porsche Cayenne

Nouveauté - Porsche Boxster et Cayman GTS

Conso - Porsche change le moteur de toutes les 911 (991) GT3

Nouveauté - Porsche 911 (991) Targa 4 et 4S

Nouveauté - Porsche Macan

Nouveauté - Porsche 911 (991) Turbo Cabriolet et Turbo S Cabriolet

Nouveauté - Porsche 911 50th Anniversary Edition

Nouveauté - Porsche 918 Spyder

Nouveauté - Porsche 911 (991) Turbo et Turbo S

Porsche Passion Days - 50 ans après la première 911

Nouveauté - Porsche Panamera 2ème génération

Anniversaire - La Porsche 911 fête ses 50 ans !

Présentation - Porsche 911 (991) GT3 Cup

Nouveauté - Porsche Cayman

Nouveauté - Porsche Cayenne Turbo S

Nouveauté - Porsche Cayenne S Diesel

Nouveauté - Porsche 911 Carrera 4 (991)

Présentation - Porsche 918 Spyder, le développement continue

Nouveauté - Porsche Cayenne GTS

Carnet noir - Décès de Ferdinand Alexander Porsche

Présentation - Porsche 918 Spyder

Genève 2012 - Porsche Boxster

Genève 2012 - Porsche Panamera GTS

Genève 2012 - Porsche 911 Cabriolet (991)

Avant-première - Porsche Macan

Nouveauté - Porsche Boxster

Nouveauté - Porsche 911 Cabriolet (991)

Nouveauté - Porsche Panamera GTS

Nouveauté - Porsche 911 Carrera (991)

Nouveauté - Porsche 911 Carrera 4 GTS

Nouveauté - Porsche 911 GT3 RS 4.0

Nouveauté - Porsche Panamera Turbo S

Porsche 918 Spyder - Elle arrive !

Présentation - Centre Porsche Genève

Genève 2011 - Porsche Panamera S Hybrid

Genève 2011 - Porsche 911 et Boxster "Black Edition"

Genève 2011 - Porsche 918 RSR



