

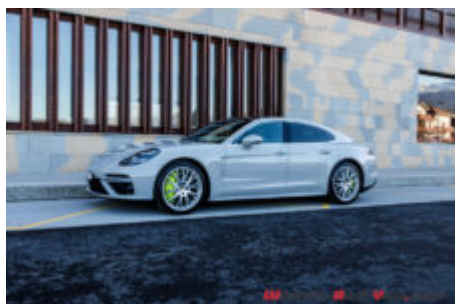
Essai - Porsche Panamera Turbo S E-Hybrid : Une limousine de chasse électrifiée

Doucement mais sûrement, l'ensemble des constructeurs optent pour un système hybride. Porsche ne déroge pas à cette règle et, en attendant un modèle 100% électrique, la marque ajoute du voltage dans sa gamme. Premier essai complet de la plus puissante des limousines de Stuttgart.



- 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 : 2'385 kg
- Long./larg./haut. (mm): 5'049/1'937/1'427
- Conso. mesurée : 13.0 l./100 km
- Emissions de CO₂: 38 g/km (E)
- Dès CHF 245'900.-, mod. essayé CHF 278'300.-

Lors de notre premier contact avec la Panamera Sport Turismo, j'avais déjà eu la chance de faire quelques dizaines de kilomètres avec cette Turbo S E-Hybrid mais, à ce moment, il était difficile de se faire une opinion en si peu de temps. Cette fois, c'est parti pour quelques jours et un peu moins de 1'000 km.



A l'extérieur

Il y a peu de différences visuelles entre la mouture "normale" et cette version Turbo S E-Hybrid. A part le monogramme à l'arrière (une option gratuite permet de l'enlever), les seuls éléments qui permettent de distinguer ce modèle se situent au niveau de la seconde trappe à essence et des pinces de freins teintées d'un Vert Acide à l'effet visuel discutable.

A l'exception de ces détails, il s'agit de la nouvelle Panamera lancée en 2017 et même si je la trouve plus réussie que la première version, j'ai encore du mal avec cette ligne. De plus, dans cette couleur Craie, les volumes sont à mon avis exacerbés... difficile de cacher les 5 mètres de cette limousine, sans parler que dans un garage classique, les marges avant et arrière sont réellement très faibles.



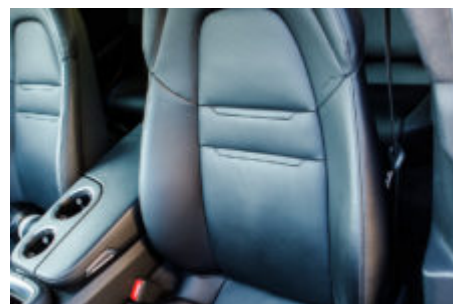
A l'intérieur

Là encore, très peu de dissemblances avec la Panamera classique, et pour cause. A l'exception d'un coffre qui passe de 500 à 405 litres, il y a juste quelques boutons en plus dans cette version. Ce distinguo au niveau du volume du coffre est bien sûr liée aux 16.2 kWh de batteries supplémentaires que les versions E-Hybrid embarquent. Pour gagner encore un peu de place, Porsche a également opté pour un réservoir de carburant plus petit en passant ce dernier de 90 à 80 litres... ce sacrifice au niveau de l'autonomie « essence » est partiellement compensé par les batteries.

Globalement, la qualité des matériaux et l'assemblage sont irréprochables, même si des gadgets du type assistance de fermeture des portes me semblent totalement superflus sur ce type de véhicule. De plus, même avec une durée d'essai plus longue, je confirme que l'interface « tactile » sur la console centrale n'est pas bonne car elle oblige de quitter la route des yeux quand le conducteur cherche à régler les suspensions, le dégivrage de la lunette arrière ou encore le chauffage du siège. Je vous parle aussi du bouton pour ouvrir le coffre couplé aux boutons des fenêtres avec la garantie de vous tromper au moins une fois et d'actionner l'ouverture du coffre... sans pouvoir le refermer. Très sympa quand on se trouve dans le trafic, qu'il pleut et qu'il faut sortir de la voiture pour refermer le coffre.

Enfin, pour les audiophiles, je ne recommande pas forcément l'option Burmester High-End 3D de 21 haut-parleurs pour une puissance de 1'455 W. En effet, à CHF

6'480.-, les prestations ne me semblent pas à la hauteur du tarif.



Sous le capot

C'est bien là que réside toute la magie de ce modèle Turbo S E-Hybrid, avec ce moteur électrique d'une puissance de 100 kW (136 ch). Grâce aux batteries d'une capacité de 16.2 kWh, l'ordinateur de bord « prédit » une autonomie d'environ 30 à 40 km. Bien entendu, en fonction du profil routier, des sollicitations de la pédale d'accélérateur et de la vitesse, ce chiffre peut énormément varier et ne compensera pas les 10 litres d'essence sacrifiés dans ce modèle.

Pour la partie moteur, c'est le très onctueux V8 biturbo de 550 ch qui fait office de coeur principal, couplé à une excellente boîte à 8 rapports. Ceci dit, je suis surpris de constater que cette dernière rechigne à passer le premier rapport quand le second est à plus de 3'000 t/min... même si le moteur offre une excellente réactivité et un couple dantesque, lors d'un rétrogradage dû à un gros freinage et au passage d'une épingle, il faudra se contenter d'une relance en seconde...

En bref, ces deux engins totalisent une puissance de 680 ch pour un couple de 850 Nm et c'est tout simplement la limousine la plus puissante de la gamme, pour ne pas dire du marché. Et, bien entendu, ça laisse présager des prestations hors normes.

Il ne reste plus qu'à parler de la consommation, Si les constructeurs sont largement optimistes sur des modèles classiques, avec l'hybride, on se rapproche d'un miracle en termes d'interprétation sur un parcours de 100 km. Déclarée en mixte à 2.9 l/100km, c'est certainement réaliste sur uniquement 100 km et à 80 km/h de moyenne sur une route dégagée... réalisez 300 ou 500 km en mixte sans recharger les batteries et vous serez plus proche des 12 ou 14 l/100km.



Au volant

Au-delà des agréments de conduite que peut apporter un système hybride, ce dernier a surtout un impact sur le poids du véhicule et j'avais peur que le passage de 2'070 à 2'385 kg (+15%) se fasse sentir. En réalité, c'est pratiquement

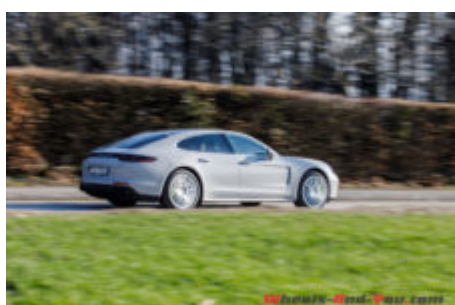
imperceptible. De plus, munie de pneus d'hiver en ce temps exécrable de mars, elle ne me fait pas tenter le diable non plus.

Ceci dit, configurée en mode Sport grâce au petit « manettino » (Manettino-schalter, ça sonne moins bien), la limousine ne se retrouve pas transfigurée mais adopte un style résolument plus sportif. Les suspensions deviennent plus rigides, la pédale d'accélérateur plus réactive, le moteur électrique épaulé systématiquement le thermique et le son devient immédiatement plus rauque, plus graveleux. Avec une puissance totale qui peut atteindre 680 ch et des vitesses qui passent comme des clignements de paupières, pas la peine de dire que la voiture décape ! Les accélérations sont continues et ne s'essouffent jamais alors que la vitesse autorisée est déjà dépassée depuis longtemps... le tout dans un confort irréprochable sur le plan auditif mais également au niveau de l'assise.

J'aurais aimé l'entendre encore un peu mieux ce moteur, mais l'assistance de fermeture des portes en dit long sur le public visé j'imagine. Dans les virages, la stabilité est excellente avec un roulis contenu et une assiette qui ne bouge pas malgré les 2.3 tonnes. La direction sur l'essieu arrière est probablement responsable de cette sensation d'agilité et influence aussi le rayon de braquage dans un parking. Une option facturée CHF 2'170.- mais qui me semble pertinente vu la longueur du véhicule et son empattement (2'950 mm).

Bref, toutes les sensations ou presque sont héritées de la Panamera classique, à l'exception du mode 100% électrique. Extrêmement plaisant à utiliser en ville, les 136 ch sont parfaitement suffisants pour démarrer en côte à un feu ou pour rouler à une vitesse de croisière de 50 km/h.

Sur l'autoroute, je note qu'à 120 km/h le compte-tours affiche un parfait 1'500 t/min en 8^{ème}. Par contre, dès que l'accélérateur de vitesse est totalement libéré, le moteur s'éteint et les batteries se rechargent. Le système en mode hybride fonctionne sur le même principe et la transition automatique d'un mode à l'autre ou des deux en même temps est tout simplement « transparente » pour le conducteur. C'est très agréable.



Verdict

Au niveau des performances et malgré 200 kg de plus, la Turbo S E-Hybrid parvient à légèrement améliorer le 0 à 100 km/h en affichant 3.4 secondes contre 3.8 secondes pour la version purement essence. Pour ceux qui chassent le chrono au départ d'un feu rouge, l'opération est donc un succès.

Pour ce qui est de la consommation, des émissions de CO₂ ou de votre conscience, le modèle hybride apporte aussi son lot d'avantages. Par exemple, les dernières statistiques de transport individuel en Suisse font état d'une moyenne de 28 km par trajet en voiture et donc, théoriquement, ce monstre de la route pourrait vous

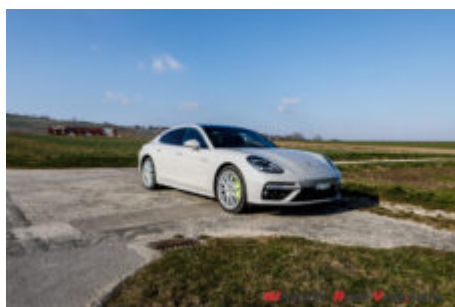
amener et vous ramener quotidiennement sans même allumer un cylindre. Une recharge de quelques heures sur une simple prise 220V vous permettra de recommencer l'opération le lendemain et ainsi de suite. A l'heure où des villes sont en train d'évaluer des stratégies extrêmes comme le bannissement de la voiture thermique dans le centre-ville ou introduire des taxes fortes pour des véhicules classiques, la formule offre des avantages certains.

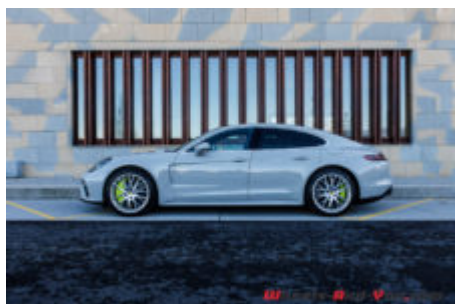
Ceci dit, cette chimère à un coût et au catalogue, la différence entre les deux modèles est de CHF 39'700.-. Et bien entendu, à CHF 245'900.-, il faudra encore ajouter quelques options (CHF 32'400.- pour notre modèle d'essai), à l'exception du Burmester que je ne recommande pas. A noter également que la Turbo S E-Hybrid bénéficie de quelques options supplémentaires mais, économiquement parlant, il n'y a aucun avantage à choisir ce modèle. Opter pour la version hybride permet surtout à des clients fortunés de s'acheter une bonne conscience et fournit une argumentation massive à quiconque viendrait leur reprocher de posséder une voiture trop puissante pour rouler en ville.

Enfin, même si cet argument peut paraître superflu, toutes les études indiquent que dans moins de 5 ans, les ventes de véhicules hybrides représenteront dans ce segment 50% des ventes. Autre signe du marché : les revendeurs Porsche attendent avec impatience l'hybride pour le nouveau Cayenne car la demande est, apparemment, très forte.

Quoi qu'il en soit, cette version est la plus puissante disponible et fait indéniablement partie de la limousine la plus exubérante dans ce segment en termes de prestations et de performances.

P.S. : Petite astuce si jamais votre clé n'est pas reconnue par la voiture. Le système affiche alors « *Clé non trouvée / détériorée. Placer la clé dans le compartiment, voir manuel technique.* ». Le dit compartiment est situé sous l'accoudoir central. Je dis ça, je dis rien...





Prix et options - Porsche Panamera Turbo S E-Hybrid

Prix de base : CHF 245'900.-

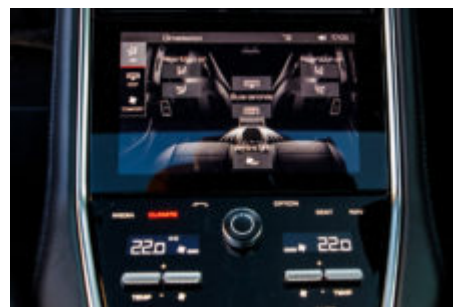
Options : CHF 32'400.-

- **Couleur Craie**
- **Intérieur tout cuir Noir**
- **2 + 2 ans de garantie (valeur CHF 2'880.-)**
- **Porsche Swiss Package (valeur CHF 12'410.-)**

(Phares LED-Matrix incl. Porsche Dynamic Light System Plus (PDLS Plus), Assistance parking avant et arrière avec 'Surround View', Essieu arrière directionnel incl. Power Steering Plus, Climatisation automatique 4 zones, Avertissement d'angle mort (Lane Change Assist, LCA), Porsche InnoDrive avec régulateur de vitesse adaptatif, Radio Digitale, Chargeur embarqué 7.2kW)

- **Jupes latérales SportDesign**
- **Toit panoramique**
- **Vitrage teinté 'Privacy'**
- **Fermeture douce des portières**
- **Rétroviseurs extérieurs peints**
- **Porsche Duppelkupplung (PDK) 8 rapports**
- **Système d'échappement sport avec sorties d'échappement sport en noir (finition brillante)**
- **Jantes Exclusive Design 21" peintes de couleur Platine (finition satinée)**
- **Clé de contact peinte et étui à clé en cuir • Pack intérieur peint (en couleur extérieure)**
- **Siège Confort adaptatifs (14-way) incl. Pack Mémoire Confort**
- **Éclairage d'ambiance**
- **Fonction massage à l'avant**
- **Assistant de vision nocturne**
- **Assistant de maintien de bande**
- **Affichage des limitations de vitesse**
- **Pack de rangement**
- **Volant chauffant**
- **Cache pour le porte-gobelet à l'avant**
- **Burmester® High-End 3D Surround Sound System**

Prix TOTAL : CHF 278'300.-



Pour partager vos impressions, rendez-vous sur notre page FaceBook.

Nos remerciements à Porsche Schweiz AG pour le prêt de cette Porsche Panamera Turbo S E-Hybrid, ainsi qu'au Centre Porsche Genève pour leur soutien logistique.





A lire aussi

Premier contact - Porsche Cayenne : Une maturation réussie

Premier contact - Porsche Panamera Sport Turismo : Une cinq places sportive et électrifiée

Essai - Porsche 911 (991 phase 2) Targa 4S : Le prestige sans l'ostentation

Premier contact - Porsche 911 Carrera 4 GTS Cabriolet : 450 fois « encore » !

Essai - Porsche Macan GTS : Very Sport Utility Vehicle !

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

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

Nouveauté - Porsche 911 (991.2) GT3 RS

Nouveauté - Porsche 911 Carrera T

Nouveauté - Porsche 718 GTS

Nouveauté - Porsche 911 GT3 pack Touring

Nouveauté - Porsche Cayenne (troisième génération)

Nouveauté - Porsche 911 GT2 RS

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



