

Essai - Porsche Panamera 4 (3ème génération) : Des évolutions dans la continuité

Nous prenons le volant de la nouvelle Porsche Panamera annoncée avec plus de confort, une interface digitale améliorée et globalement une meilleure efficacité. La voiture bénéficie notamment d'un châssis remanié avec des suspensions de dernière génération. Elle entend ainsi renforcer sa position par rapport à la concurrence.



- V6, biturbo, essence, 2'894 cm³
- 353 ch à 6'800 t/min
- 500 Nm
- Boite de vitesses PDK, 8 rap.
- Vitesse maxi : 270 km/h
- 0 à 100 km/h en 5.0 sec.
- Poids : 1'920 kg
- Long./larg./haut. (mm): 5'052 x 1'937 x 1'423
- Conso. mesurée : 13.99 l/100 km
- Emissions de CO₂: 230 g/km (G)
- Dès CHF 136'100.-, mod. essayé CHF 176'050.-

15 ans après sa sortie au salon Auto Shanghai 2009, Porsche présente à nouveau en Chine la 3^{ème} génération de sa grande berline 4 portes. Le pays du soleil levant n'a pas été choisi au hasard pour cette première, son marché étant friand de cette catégorie de voitures et il est très important pour la marque germanique. Avec plus de 400'000 unités vendues depuis sa sortie, la Panamera affiche un volume de ventes légèrement inférieur à celui de la 911 sur cette période ; elle représente ainsi un maillon important de la gamme.

Dès la deuxième génération sortie en 2016, Porsche déclinait une version break dénommée Sport Turismo qui n'était proposée qu'en Europe et aux Etats-Unis. Cette version passe à la trappe avec la sortie de la troisième mouture qui nous intéresse aujourd'hui ; sans doute la perspective d'une fin programmée des voitures à moteur thermique a-t-elle joué un rôle dans cette décision.



A l'extérieur

La forme générale de cette Panamera évolue peu. La génération précédente avait adopté une vitre arrière de la forme de celle de la 911 ; la nouvelle version évolue légèrement avec des lignes un peu moins arrondies. Sur les côtés, la sortie d'air au niveau de l'aile avant est conservée, avec des échancrures la prolongeant sur les portières. Les dimensions demeurent identiques : +3 mm de long à 5'052 mètres alors que largeur et hauteur n'évoluent pas à respectivement 1'937 et 1'423 mètres.

A l'arrière, le bloc des feux reprend les derniers codes du design Porsche actuel déjà vu sur les 911 et Macan, soit un bloc allant d'un côté à l'autre avec les feux intégrés. Un hayon très pratique permet d'accéder au coffre sans devoir manipuler à chaque fois le filet anti-regards intégré. Relevons que cette dernière version inaugure une discrète mise à jour du logo Porsche que seul un œil très

exercé remarquera.

A l'avant, une nouvelle prise d'air est disposée au-dessus de la plaque d'immatriculation, qui augmente la capacité de refroidissement. Le Cx de l'auto est de 0.28, soit une valeur moyenne pour une berline à moteur thermique ; aujourd'hui, nombre de voitures à propulsion électrique, y-compris certains SUV, font mieux. La nouvelle Panamera adopte la dernière génération de phares à matrice de LED, avec en option une matrice haute résolution disposant de plus de 32'000 LEDs.



A l'intérieur

Les sièges sont confortables et disposent de tous les réglages pour ajuster sa position de conduite. A l'arrière, deux sièges individuels remplacent la traditionnelle banquette. En option, notre voiture d'essai dispose d'une place centrale, peu confortable, à la place du compartiment de rangement. Toujours en option, on peut aussi disposer du réglage électrique séparé, avec mémoire, des

deux sièges arrière. La garde au toit est suffisante pour un adulte à l'arrière, on ne touche pas le plafond.

L'informatique de bord est soignée. La Panamera intègre un processeur multimédia plus performant avec de nouveaux services comme le streaming TV disponible pour la première fois sans smartphone et visible sur l'écran optionnel du passager. Les applications de streaming populaires sont également installées directement dans le système d'infodivertissement. La synchronisation avec l'application « My Porsche » sur smartphone est simplifiée. Et pour les utilisateurs d'un iPhone, elle permet d'agir sur les réglages de la voiture directement depuis l'écran CarPlay ou via les commandes vocales Siri. Le support Android Auto est également assuré.

Il n'y a maintenant plus aucun compteur analogique derrière le volant. Un écran configurable les remplace et permet d'afficher les paramètres de conduite à l'aide de touches sur le volant. Au centre du tableau de bord, un autre écran de 12.3" permet d'accéder à tous les réglages de la voiture. La climatisation est maintenant reliée aux données GPS de manière à enclencher la recirculation d'air à l'approche d'un tunnel par exemple. Le pavé de recharge sans fil des smartphones est ventilé et atteint une puissance de 15W.





Sous le capot

Des V6 et des V8 assurent la motorisation de la gamme Panamera avec des puissances s'étalant de 353 à 782 ch. Plusieurs configurations hybrides sont également disponibles. Notre modèle de test, la Panamera 4, est équipé d'un moteur V6 biturbo de 2.9 litres de cylindrée développant 353 ch et un couple de 500 Nm. Il est accouplé à une boîte à vitesse à 8 rapports et double-embayage. Le tout permet d'abattre le 0-100 km/h en 5 sec et d'atteindre une vitesse maximale de 270 km/h.

La suspension pneumatique est toute nouvelle. Elle dispose d'amortisseurs double-voie gérant séparément la compression et la détente pour améliorer le confort et la tenue de route. Les modèles hybrides peuvent recevoir en option (CHF 9'870.- tout de même) le Porsche Active Ride qui améliore encore le confort. Ce système peut générer des forces de traction et compression sur chaque roue, avec pour résultat une voiture qui vire à plat ou peut même s'incliner vers l'intérieur du virage, comme une moto.



Au volant

Pour démarrer, on presse désormais un bouton, une nouveauté chez Porsche qui devrait être déclinée sur les autres modèles avec accès sans clé. Tradition oblige, ce bouton est toujours positionné à gauche du volant. A droite, on trouve le levier de commande de la transmission en métal moleté. Le tout est bien pensé et on se

trouve tout de suite baigné dans l'expérience Porsche. Sièges avec bon soutien, volant en cuir de petit diamètre, pédales fermes, les interfaces sont proches de la perfection.

Dès les premiers mètres, le confort de roulement apparaît très soigné. Mes trajets quotidiens comprennent plusieurs gendarmes-couchés de différentes tailles. La Panamera les avalent avec sérénité. Le travail sur les suspensions porte clairement ses fruits. Un trajet sur autoroute démontre aussi le silence à bord, le bruit dominant étant celui de l'air soufflé par les aérateurs du tableau de bord.

Le moteur est relativement discret et les performances sont bonnes, sans plus. La voiture accélère bien mais sans vraiment de hargne. La boîte de vitesses PDK montre toutes ses qualités quelle que soit la configuration routière. Les changements de rapports sont imperceptibles et, sur les modes plus sportifs, on est toujours dans les bons rapports, y-compris sur route sinueuse. Le freinage est parfaitement à la hauteur, même en roulant de manière dynamique et la monte pneumatique Michelin Pilot Sport S5 performante ; il produit toutefois un léger sifflement lors des freinages à faible vitesse.

Dans les enchaînements de virages, la nouvelle Panamera impressionne par son comportement. En mode Normal, on constate un léger roulis mais dans les modes sportifs, il est pratiquement inexistant et la voiture montre une belle vivacité en passant d'un virage à l'autre. On a véritablement du mal à croire qu'on conduit une auto de 2 tonnes.





Verdict

Pour ce troisième opus, Porsche communique sur la nouvelle suspension et les progrès de l'environnement digital. L'amortissement voit clairement son niveau à la hausse, et le confort, tout comme le comportement routier, sont de très haute qualité. Le premier point sera particulièrement apprécié pour cette berline principalement destinée à avaler des kilomètres sur autoroute.

Le moteur propose des performances qui ne sont pas décoiffantes mais largement suffisantes pour avancer rapidement. Même dans cette version entrée de gamme, on dispose d'une bonne accélération. Mais si on veut de l'adrénaline, il faut plutôt se tourner vers les modèles supérieurs proposés au catalogue du constructeur allemand.

La Porsche Panamera 4 coûte CHF 136'100.- sans option. Elle se place dans les prix d'une Mercedes AMG GT 43 4MATIC+ hybride rechargeable. Chez BMW, une 840i xDrive Gran Coupé est légèrement moins chère. Si cette Panamera 4 peut être qualifiée de relativement abordable, c'est nettement moins le cas pour les motorisations supérieures comme la version Turbo S E-Hybrid Executive qui coûte le double avec son prix de base de CHF 295'000.-.





Prix et options - Porsche Panamera 4

Prix de base : CHF 136'100.-

Options : CHF 39'950.-

- **Couleur Gris Volcanique métallisé**
- **Intérieur en cuir bicolore noir/rouge bordeaux, cuir lisse**
- **Jantes Panamera SportDesign 21 pouces**
- **Sièges confort à l'avant (14 directions, électriques) avec pack memory**
- **Ventilation du siège à l'avant**
- **Fixation ISOFIX pour siège enfant sur siège passager avant**
- **2 + 2 ans de garantie (valeur CHF 2'770.-)**
- **Porsche Swiss Package (valeur CHF 6'350.-)**

(Sièges arrière chauffants, Réservoir de carburant de 90 litres, Porsche InnoDrive incl. guidage actif de la trajectoire, Assistant de changement de voie, Accès confort, Portes Soft-Close, Système de la qualité de l'air)

- **Baguette de vitres latérales en noir (brillant)**
- **Bouchon de réservoir Exclusive Design**
- **Pré-équipement pour attelage de remorque**
- **Système de toit panoramique**
- **Boîte de vitesses Porsche à double-embayage (PDK) à 8 rapports**
- **Paquet Sport Chrono**
- **Système d'échappement sport avec tuyaux sport argentées**
- **Phares principaux à LED HD Matrix**
- **Vitrage Privacy**
- **Paquet d'accents silvershade**
- **Pack de rangement**
- **Volant sport GT incl. chauffage du volant**
- **Airbags latéraux à l'arrière**
- **Head-Up Display**
- **HomeLink**

- Stores électriques pour les vitres latérales arrière
- Chauffage de stationnement
- Climatisation automatique 4 zones
- Écran passager
- BOSE® Surround Sound-System

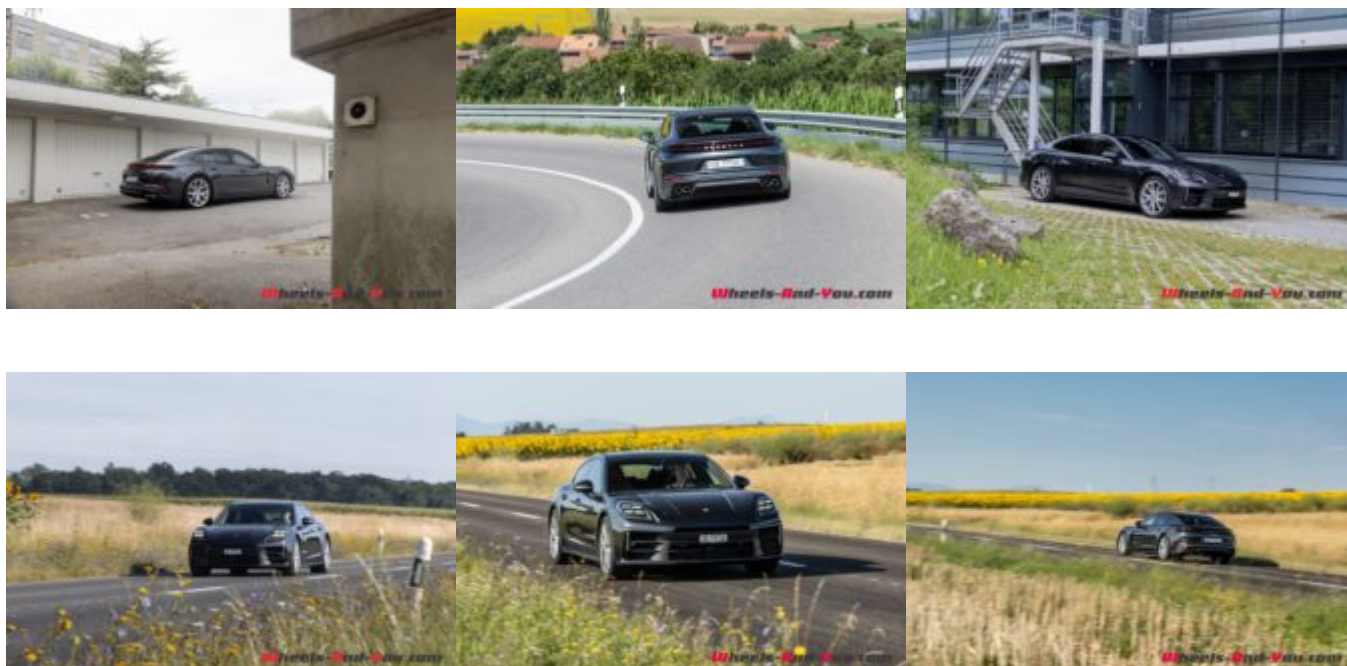
Prix TOTAL : CHF 176'050.-



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

Nos remerciements à Porsche Schweiz AG pour le prêt de cette Porsche Panamera 4, ainsi qu'au Centre Porsche Lausanne pour leur soutien logistique.





A lire aussi

Essai - Porsche Cayenne E-Hybrid : L'équilibre entre les chevaux et les électrons

Essai - Porsche Panamera Turbo S E-Hybrid : une horde de chevaux et quelques électrons

Essai - Porsche Taycan : L'entrée de gamme électrique made in Stuttgart

Essai - Porsche 911 (992) Sport Classic : Happy Birthday the Legend

Essai - Porsche Cayenne E-Hybrid Coupé Platinum Edition : Le grand SUV aux allures propres

Essai - Porsche Taycan 4S Sport Turismo : Test électrifiant en road trip alpin

Essai - Porsche 911 (992) GT3 Touring : Une auto moderne avec des sensations authentiques

Essai - Porsche 911 (992) Carrera GTS : La dernière coccinelle purement thermique ?

Essai - Porsche 718 Cayman GTS 4.0 : Un scalpel pour la route et les virages

Essai - Porsche 911 (992) Turbo Cabriolet : Le mieux est l'ennemi du bien

Essai - Porsche Cayenne GTS Coupé : Le SUV qui voit grand sur tous les plans

Essai - Porsche 718 Cayman GT4 : Des virages, des virages, je veux encore des virages !

Essai - Porsche 911 (992) Carrera : Le mythe intemporel

Essai - Porsche 718 Cayman T : T time...

Premier contact - Porsche Macan GTS : Evolution logique mais peu spectaculaire

Premier contact - Porsche 718 GTS 4.0 : Le retour du "Flat 6" en position centrale

Premier contact - Porsche Cayenne Coupé : The Sportiest Utility Vehicle

Evènement - Vingt ans de Porsche 911 GT3 !

Premier contact - Porsche Macan et Macan S : Nouvelles versions avec plus d'agrément encore

Premier contact - Porsche Panamera GTS : Evolution et constance

Evènement - Porsche Rennsport Reunion VI

Essai - Porsche 718 Cayman GTS : La très bonne élève

Essai - Porsche 718 Boxster GTS : Un outil pour tailler les routes au grand air

Premier contact - Porsche 911 GT3 RS et GT2 RS : Les plus extrêmes 911 pour fêter les 70 ans de la marque

Premier contact - Porsche 718 GTS (Boxster & Cayman) : Prodigieux en 3 lettres ? GTS !

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

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 (992.2)

Nouveauté - Porsche Macan

Nouveauté - Porsche Cayenne Turbo E-Hybrid

Nouveauté - Porsche 911 S/T

Nouveauté - Porsche Cayenne

Nouveauté - Porsche 911 (992) GT3 RS

Sport Auto - Association Porsche-Penske pour un retour en LMPH

Nouveauté - Porsche Taycan Sport Turismo

Nouveauté - Porsche 718 Cayman GT4 RS

Nouveauté - Porsche Macan

Nouveauté - Porsche Cayenne Turbo GT

Nouveauté - Porsche 911 (992) Carrera GTS

Nouveauté - Porsche 911 (992) GT3 Touring

Nouveauté - Porsche Taycan Cross Turismo

Nouveauté - Porsche 911 (992) GT3

Nouveauté - Porsche Taycan

Nouveauté - Porsche Panamera 4S, 4 E-Hybrid et Turbo S E-Hybrid

Nouveauté - Porsche Panamera

Nouveauté - Porsche 911 (992) Turbo

Nouveauté - Porsche Cayenne GTS

Nouveauté - Porsche 911 (992) Targa

Nouveauté - Porsche 911 (992) Turbo S

Nouveauté - Porsche 718 Cayman GTS 4.0 et 718 Boxster GTS 4.0

Nouveauté - Porsche Macan GTS

Nouveauté - Porsche Taycan

Nouveauté - Porsche Cayenne Turbo S E-Hybrid

Nouveauté - Porsche 911 (type 992) Carrera

Nouveauté - Porsche 718 Spyder et 718 Cayman GT4

Nouveauté - Porsche 911 Speedster

Nouveauté - Porsche Cayenne Coupé

Nouveauté - Porsche 911 (type 992) Cabriolet

Nouveauté - Porsche 718 T

Nouveauté - Porsche 911 (type 992)

Nouveauté - Porsche Panamera GTS

Présentation - Porsche 911 Speedster Concept II

Présentation - Porsche 935 "réédition exclusive"

Présentation - Porsche Classic : Project Gold

Nouveauté - Porsche Macan

Présentation - Porsche 911 Speedster Concept

Avant-première - Porsche Taycan

Nouveauté - Porsche Cayenne E-Hybrid

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"

