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

Wheels And You a pu tester la Panamera dans sa version hybride la plus poussée qui allie un V8 et un moteur électrique. Comme souvent durant cette phase de transition énergétique, ce duo se marie à merveille dans un environnement qui n'est toutefois pas encore parfaitement équipé en bornes de recharge.

- V8, biturbo, essence, 3'996 cm^3
- 700 ch de 5'750 à 6'000 t/min
- 870 Nm de 1'500 à 5'500 t/min
- Boite de vitesses PDK, 8 rap.
- Vitesse maxi : 315 km/h
- 0 à 100 km/h en 3.2 sec.
- Poids : 2'350 kg
- Long./larg./haut. (mm): 5'049 x 1'937 x 1'427
- Conso. mesurée : 2.9 l/100 km
- Emissions de CO_2: 73 g/km (G)
- Dès CHF 242'500.-, mod. essayé CHF 292'770.-

Texte et photos : Tony da Silva

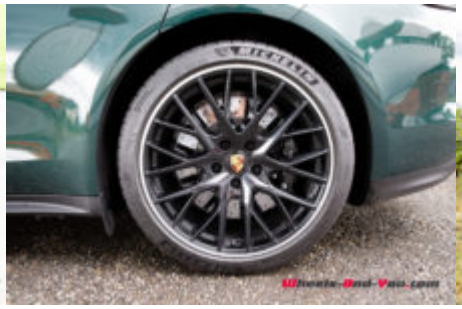
Cette seconde génération restylée de la Panamera arrive gentiment à la fin de son cycle de vie mais dans l'ensemble, la voiture offre toutes les fonctions attendues, y compris, pour quelques années encore, le son d'un moteur thermique.

A l'extérieur

Comment présenter encore cette limousine imposante et désormais bien connue par le public ? Livrée dans un « Vert Aventurine métallisé », cette couleur m'a laissé un peu sceptique au départ mais après une semaine, en plein soleil, je la trouve agréable, voire même attrayante.

Le look de la Panamera reste caractéristique avec ce grand hayon arrière qui adoucit un peu le volume général de la voiture. Les jantes de 21 pouces SportDesign contribuent à poser la voiture au sol avec une finition Jet Black.

La voiture est toujours aussi imposante avec sa longueur de 5.05 mètres mais grâce aux quatre roues directrices de série sur ce modèle, l'agilité sur la route ou en milieu urbain est au rendez-vous.

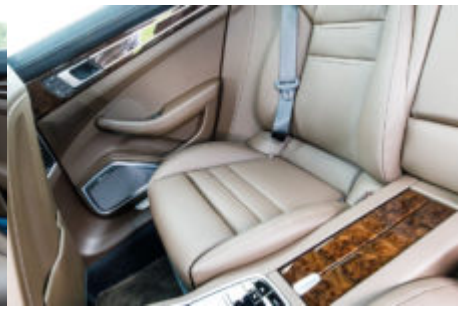


A l'intérieur

C'est au niveau de l'habitacle que le constructeur a fait des choix qui m'échappent pour cette voiture « presse ». En choisissant un intérieur cuir bicolor baptisé "Black / Saddle Brown" et une planche de bord en bois, j'ai vraiment l'impression de me retrouver dans une voiture des années 80. Bien entendu, toutes les finitions sont sélectionnables au travers d'un catalogue d'options sans fin.

L'espace à bord est ample et l'agencement irréprochable. Les sièges offrent une assise confortable et un bon maintien latéral tout en étant équipés d'une bardée d'options : chauffage, ventilation, massage, etc. De quoi rouler longtemps dans un confort maximal.

Les sièges arrière présentent moins d'options mais l'assise est bonne, avec un large espace autant pour les jambes qu'en hauteur.



Sous le capot

C'est donc un V8 biturbo de 3'996 cm^3 qui trône sous le capot. Ce dernier développe 572 ch entre 5'750 et 6'000 t/min et un couple maximal de 770 Nm entre 2'100 et 4'500 t/min. En parallèle, notre limousine de course est également équipée d'un moteur électrique d'une puissance de 100 kW (136 ch) et d'un couple de 400 Nm. L'addition des deux puissances donne 708 ch mais le constructeur n'annonce que 700 ch. Avec 1% de différence, je ne pense pas que les clients verront une quelconque différence ou demanderont des comptes.

Ce « kit électrique » se retrouve sur l'ensemble de la gamme Porsche et comme mentionné dans de précédents essais, les performances d'un fonctionnement 100% électrique ne sont pas ébouriffantes mais largement suffisantes pour tout faire, d'un simple périple en ville à s'insérer sur une autoroute jusqu'à 120 km/h.

Le tout est livré d'office avec la boite à double embrayage (PDK) 8 rapports. En $8^{ème}$ à 120 km/h, elle permet de se balader à moins de 1'500 t/min. Résultat des courses, la consommation mixte ne veut pas dire grand-chose. Néanmoins, pour donner des ordres de grandeur, en tout électrique, la voiture consomme environ 22 kWh/100 km et, dans un cycle de consommation mixte thermique/électrique, entre 2.4 et 2.5 l/100 km.

Au volant

Avec son intérieur cossu et des portes qui se ferment automatiquement une fois rabattue, Porsche donne un sentiment de luxe et de confort. Pour le côté sportif, à part quelques éléments de série comme les freins « Porsche Ceramic Composite Brake » (PCCB) visibles à l'extérieur, l'intérieur se veut chic et discret.

L'ensemble des commandes est facilement accessible et les sièges offrent une myriade de boutons pour régler au mieux une quinzaine d'éléments. Une fois la checklist passée, tout est prêt pour passer au roulage et bien entendu, une fois le D sélectionné via le petit sélecteur de vitesse, la voiture se mue par défaut en mode 100% électrique.

Ce mode est totalement silencieux et procure un grand confort à bord, ce qui permet d'apprécier la musique diffusée par le système audio Burmester, proposé en option, qui équipe notre voiture d'essai. Pas moins de 21 haut-parleurs d'une puissance totale de 1'455 watts peuvent aisément vous faire oublier le monde extérieur. Enfin, une fois la configuration du système réussie car il y a beaucoup trop d'options de réglage à mon avis.

Mais bien entendu, in fine, le plaisir n'est pas de rouler en toute quiétude en mode électrique mais de sélectionner le mode Hybride ou Sport afin de bénéficier du puissant V8. Dès le mode sélectionné, la mécanique s'ébroue et gagne en température après quelques minutes seulement. Le moteur n'est pas seul et les échappements participent aussi à l'expérience en offrant un son rauque et placide sous les 2'000 t/min. Au-delà, c'est tout l'orchestre allemand qui vient discrètement jouer sa partition musicale. C'est agréable mais presque trop discret et on voit bien là le grand écart entre une véhicule qui se veut à la fois une voiture de luxe tout en gardant l'ADN de la marque.

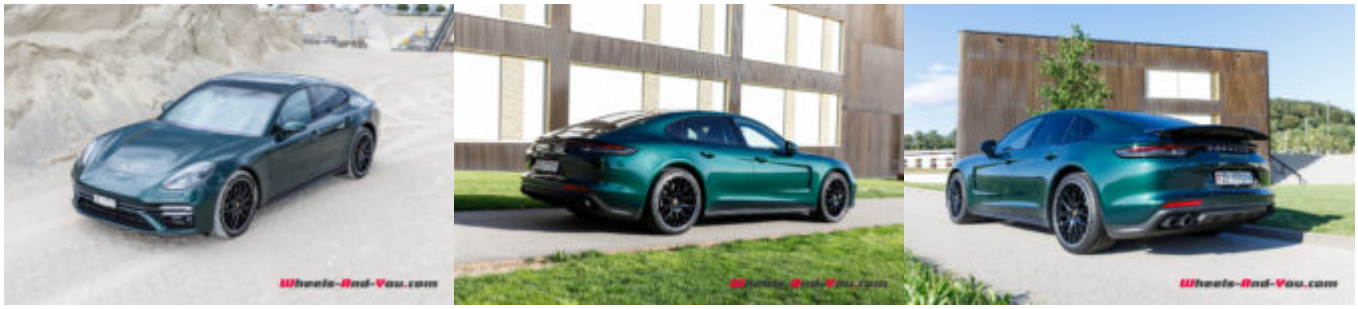
En conduite sportive, la Panamera se révèle sur des grandes routes sinueuses. A la fois confortable et douce, elle s'inscrit parfaitement dans les courbes rapides et accepte sans broncher d'être amenée vers les limites de ce que permet une route ouverte. La montée dans les tours est linéaire et la poussée continue au point qu'il est même difficile d'identifier le point de passage de la boite pour peu qu'on veuille encore maitriser cet aspect via les palettes au volant. Les vitesses atteintes sont rapidement prohibitives mais il y a un réel plaisir à dévergonder cette limousine à l'apparence si imposante mais si discrète.

Verdict

A l'image de l'essai réalisé il y a quelques années, la plus puissante et la plus onéreuse des limousines Porsche s'adresse à un marché particulier. Elle est parfaitement à l'aise pour se rendre en ville en mode 100% électrique et elle s'acquitte confortablement d'un long trajet sur autoroute autant que sur un col de montagne. Mais peut-elle faire une halte sur un circuit pour se dévergonder ? Oui et elle a tout pour bien faire, y compris les énormes freins PCCB qui ne vous lâcheront jamais.

Mais est-ce vraiment dans son ADN ? Probablement pas. Je ne dis pas ça pour le temps que vous pourriez accomplir car il sera certainement très rapide mais plutôt pour les sensations que la voiture distille. Sans compter que pour une somme plus raisonnable, vous trouverez d'autres véhicules plus adaptés au circuit, y compris chez Porsche.

Je vous entends rire au loin ! Mais je vous explique mon raisonnement : le prix de départ de ce modèle est fixé à CHF 242'500.-, auquel la marque a ajouté CHF 50'270.- d'options, soit un total de CHF 292'770.-. Or en achetant une Panamera 4 E-Hybrid à CHF 143'800.- et une 718 Cayman GTS à CHF 106'100.- qui totalisent CHF 249'900.-, il vous restera encore CHF 40'000.- pour les options !



<u>Prix et options – Porsche Panamera Turbo S E-Hybrid</u>

Prix de base : CHF 242'500.-

Options : CHF 50'270.-
• Couleur "au choix"

• Intérieur tout cuir bicolore Black / Saddle Brown
• 2 + 2 ans de garantie (valeur CHF 2’770.-)
• Porsche Swiss Package (valeur CHF 8’490.-)
(Kit de réparation des pneus, Phares matriciels à LED teintés avec Porsche Dynamic Light System Plus (PDLS+), Assistance parking, caméra de recul et Surround View, Lane Change Assist (Avertissement de l’angle mort), Porsche InnoDrive incl. Régulateur de vitesse adaptatif, Fermeture douce des portières ‘soft close’, Ioniseur , Climatisation automatique 4 zones, Interface USB-C à l’arrière)
• Sièges Confort à l’avant (14 positions, électriques) incl. Pack Mémoire
• Sièges arrière électriques Confort (8-way) incl. Pack mémoire
• Fonction massage à l’avant et à l’arrière incl. Ventilation des sièges AV et AR
• Pack intérieur coutures décoratives contrastantes
• Système de toit panoramique
• Rétroviseurs extérieurs en couleur extérieure
• Encadrements des vitres latérales noirs, finition brillante
• Désignation du modèle à l’arrière noire (finition brillante)
• Transmission Porsche Doppelkupplung (PDK) à 8 rapports
• Système d’échappement sport avec sorties d’échappement noires
• Freins Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB) avec étriers de frein noirs, finition brillante
• Jantes Panamera SportDesign 21″ couleur Jet Black Metallic
• Vitrage teinté “Privacy”
• HomeLink
• Eclairage d’ambiance avec luminosité arrière
• Sélecteur Exclusive Design
• Volant sport chauffant
• Fixation ISOFIX pour siège enfant sur le siège passager
• Pack de rangement
• Rideaux pare-soleil électriques pour vitres latérales AR et lunette AR
• Airbags latéraux à l’arrière
• Emblème Porsche sur les appuie-têtes
• Tapis de sol personnalisés gansés de cuir
• Pédalier en aluminium
• Seuils de porte en aluminium brossé, illuminés
• Burmester 3D High-End Surround Sound-System

• **Câble d’alimentation 400V/16A, 5Pin**

<u>Prix TOTAL : CHF 292’770.-</u>

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 Lausanne pour leur soutien logistique.

A lire aussi

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 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”

Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com