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

Avec cette Taycan, je fête ma première voiture de sport totalement électrique. Alors qu'en thermique, distinguer une mécanique particulièrement noble peut sembler évident, qu'en est-il avec la propulsion électrique ? Seconde question à laquelle j'aimerais répondre : peut-on partir en road trip alpin avec cette Porsche ? Figurez vous que, malgré les contraintes, j'ai pleinement profité de cet essai !



- Deux moteurs électriques
- 320 kW (435 ch)
- 640 Nm
- 1 vitesse sur l'essieu avant, 2 sur l'arrière
- Vitesse maxi : 250 km/h
- 0 à 100 km/h en 4.0 sec.
- Poids : 2'250 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'963 x 1'966 x 1'390
- Conso. mesurée : 19.6 kWh/100 km
- Emissions de CO_2: 0 g/km (A)
- Dès CHF 130'300.-, mod. essayé CHF 170'610.-

Texte : Patrick Schneuwly / Photos : Lucie Gex-Fabry, Patrick Schneuwly

On entend souvent le reproche de l'autonomie et du temps de charge lorsqu'on parle de voiture électrique. N'étant ni partisan ni détracteur de ce moyen de locomotion, je peux tout à fait comprendre que 440 km affichés au tableau de bord en début de journée ne suffisent pas. Peut-on partir en road trip tout le week-end avec une Porsche Taycan ? Je réponds immédiatement oui.

Faire 13 cols dont le Gothard, la Furka et le Nufenen en deux jours est un régal, surtout quand il y a peu de trafic et à bord d'une voiture aussi plaisante à conduire que ce break. Il m'aura fallu deux charges et les calculs montrent que la troisième n'était théoriquement pas nécessaire. Laissez-moi vous raconter ça dans ce qui suit.



A l'extérieur

Pour certains, il n'y a que la 911 qui trouve grâce dans la gamme Porsche. Mais si on remonte suffisamment loin, la 356 a son charme, des bêtes comme la 959 ou la Carrera GT ne peuvent pas être ignorées. Il y a eu des erreurs de casting, des traits qu'on aurait préférés ne pas voir. Heureusement, la Taycan n'en fait à mes yeux pas partie. Je reconnais quelque parenté avec la Panamera et des galbes caractéristiques de la marque également, cependant elle a une identité propre.

S'il me fallait me décider entre la berline et cette carrosserie Sport Turismo, ce serait un énorme dilemme pour moi. J'aime la façon dont le toit se prolonge en un becquet qui coiffe la lunette arrière. Les montants C sont imposants mais donnent l'illusion d'une poupe pas exagérément allongée. La berline met davantage ses ailes proéminentes en avant, c'est ce qui m'attire le plus chez elle.

La partie avant est, pour ainsi dire, identique entre les deux. Les roues surélèvent largement les côtés du capot, avec une courbure au rayon assez grand avant de se terminer en un phare à LED expressif mais reprenant les 4 diodes identitaires.

Ces phares un peu renfoncés sur des supports en plastique noir se muent ensuite en passage d'air sur les côtés vers les deux roues.

Un extracteur du même genre se trouve à la fin de l'aile et au début de la première porte, sculptant tout le flanc du même coup. Les jantes Taycan Turbo Aero jouent un certain rôle dans le style de l'auto mais aussi dans son aérodynamique. Une partie est pleine pour ne laisser apparaître que peu du système de frein peint en noir qui est derrière.

En photo, le bouclier arrière semble bouffi, surtout de profil. En réalité, il s'intègre bien avec le reste de la voiture. Le diffuseur donne du caractère et surtout cette ligne de feux arrière qui sont définitivement ceux d'une Porsche.

Je préfère largement la Sport Turismo à la Cross Turismo qui se trouve affublée de plastique noir sur toutes ses parties basses sans être douée pour le tout-terrain. Autre détail important : il y a une trappe de charge de chaque côté de la voiture. On peut y brancher du courant alternatif de chaque côté, mais le chargeur ultra-rapide ne se branche qu'à droite.





A l'intérieur

L'habitacle de la Taycan est efficace. Si les écrans tactiles vous débectent, vous ne le trouverez pas à votre goût, j'ai moi même un peu de peine à m'y habituer. L'écran du bas semble volontairement moins réactif que celui de la planche de bord mais, à l'exception de raccourcis et la zone d'écriture, il ne regroupe que les

boutons essentiels de la ventilation. Je suis d'ailleurs surpris de ne pas pouvoir orienter l'air à ma guise, il faut passer par un menu pour choisir direct/indirect et les divers flux sont régulés pour toucher la zone souhaitée.

Le tableau de bord est également un écran, où le compteur central ne peut pas afficher de traditionnel compte-tours mais un afficheur de dépense/récupération d'énergie. Chaque cadran est modulable et peut exposer des informations différentes ou tous peuvent être remplacés par la carte. À gauche du volant, point de serrure, juste le bouton qui éteint la voiture, une demi déception pour moi. À droite se place le sélecteur de vitesse, plutôt qu'au centre ou sur la colonne de direction, c'est une individualité.

J'adopte immédiatement le volant. Sa forme ronde a une section tout juste comme il faut, avec quelques boutons utiles et des parties ajourées pour un visuel léger. Les sièges 14 réglages en cuir beige craie sont élégants et confortables. Avec l'emblème Porsche pressé sur les appuis-tête, le côté haut de gamme est renforcé.

À l'arrière, trois personnes peuvent prendre place mais à réserver pour l'appoint. L'espace au centre est vraiment restreint avec un tunnel imposant. Les deux autres places sont agréablement creusées pour avoir une assise accueillante. Au centre, dans la banquette, se trouvent deux prises USB-C pour les passagers.

C'est à l'arrière qu'on profite vraiment du toit panoramique vitré qui apporte la lumière à bord. C'est là aussi que le gain de hauteur de tête de la version Sport Turismo est le plus important : +45mm alors que le conducteur n'en a que 9. À l'avant, le pare-brise monte haut et le toit n'est pas dans ma vision périphérique.

Lorsqu'on monte à l'arrière, on voit très bien le socle de batterie sous les sièges et proche de l'essieu arrière. Le reste des batteries est dans le plancher et il ne fallait pas qu'il devienne trop épais. L'espace dans le coffre est restreint en hauteur, là aussi par les batteries. Le volume du coffre est de 405 litres, 41 litres sont occupés par le caisson de basse Bose optionnel. Il y a un faux-plancher assez étroit au milieu et deux cavités sur le côté, derrière les roues.



Sous le capot

Cinq motorisations existent pour la Taycan, de la version de base à celle qui abuse un peu de son titre, la Turbo S. La 4S de notre essai est la seconde moins puissante avec 320 kW mais nous avons l'option Performance Battery Plus, portant la puissance à 390 kW soit 530 ch. Viennent ensuite la GTS, la Turbo et la dernière Turbo S qui dispose de 761 ch ! Ce qui lui a permis d'établir un nouveau record pour une voiture électrique de série sur le Nürburgring.

Notre modèle est celui des cinq qui affiche l'autonomie la plus généreuse avec 498 km WLTP issu de la batterie de 93.4 kWh, soit une consommation de 18.7 kWh/100km, un petit peu mieux que ma moyenne à 19.6 sur plus de 1'000 km. Reste le poids de cette Taycan : 2'250 kg à vide norme DIN. Un embonpoint qui pèse sur la facilité de la déplacer.

La Taycan 4S est mise en mouvement par deux moteurs, un sur chaque essieu. À l'avant il est à rapport unique alors qu'à l'arrière il y a un second rapport qu'on

sent très distinctement s'enclencher lorsqu'on dépasse les 100 km/h. L'essieu arrière pourrait être équipé en option du Power Steering Plus pour augmenter l'agilité de la voiture, mais après cet essai je ne pense pas que ce soit nécessaire.

La suspension pneumatique adaptative avec le Smart Lift est bien utile, elle sauvegarde le point GPS de chaque utilisation pour la répéter automatiquement au prochain passage. L'équipement technologique d'aide à la conduite de la Taycan est complet, notamment avec le pack Sport Chrono pour changer de mode de conduite avec un bouton rotatif au volant. Pour la vie quotidienne, ce sont plutôt le régulateur de vitesse et les caméras d'aide au stationnement qui sont utiles.



Au volant

Au moment de prendre la route pour un week-end au volant de cette Taycan 4S Sport Turismo, l'écran central affiche une batterie pleine à 100%, avec 440 km d'autonomie. Au programme : rejoindre la Suisse centrale pour y passer la nuit avant de faire quelques cols et de rentrer dimanche. Le voyage commence par de l'autoroute jusqu'au milieu du canton de Vaud, le pire pour l'autonomie d'une batterie. J'expérimente surtout le régulateur avec un commodo en bas à gauche, solidaire du volant. Avant/arrière et haut/bas sont inversés par rapport à ce dont j'ai l'habitude, je trouve ceci peu intuitif.

Je quitte l'A1 à Echallens pour traverser en direction de Fribourg. Les routes principales suivent le relief, la Taycan est dans son élément. La moyenne de consommation affichée descend grâce à la récupération d'énergie, même si en temps normal la voiture se laisse porter par son élan. C'est en mode Range ou avec la récupération activée via le bouton au volant qu'on profite du frein moteur.

Le premier col du voyage est celui du Gurnigel. J'arrive au sommet et la batterie a encore 35% d'autonomie. L'ascension a aussi puisé dans les ressources de la voiture. Pour la pause de midi, je me dirige logiquement vers une borne de charge

proche de Thoune. Heureusement la descente aura elle aussi rechargé la voiture. Sur une prise 50 kW, je charge 43 kWh en 56 minutes. Le temps d'un repas, je suis remonté à 97%.

J'aborde le Schallenberg puis le Glaubenbielen où la descente se fait à l'allure du pas tellement le brouillard est épais. La caméra et autres capteurs à l'avant affichent des avertissements car à cette vitesse l'eau ne s'évacue pas et les rend inopérants. Pour l'instant, je ne peux pas dire que j'ai profité des attributs sportifs de cette voiture. Il faut attendre la montée au Grimsel pour avoir des conditions favorables.

Le châssis a quatre positions : milieu, abaissé, bas et lift. Cette hauteur change avec le mode de conduite, mais aussi de façon indépendante. Lorsque je traverse un village, je prends toujours garde aux ralentisseurs car en position basse voir abaissée, il n'est pas rare de toucher. Le bouton lift au tableau de bord est directement à portée de la main droite derrière le volant.

Je prends du plaisir dans les premiers kilomètres du Grimsel où je ne regarde plus à la consommation. Les accélérations et reprises de la Taycan offrent de bonnes sensations. Malheureusement je rattrape des touristes que je ne peux pas dépasser. Court arrêt à l'hospice pour vous amener ces quelques photos avant de continuer mon chemin jusqu'à Gletsch et filer sur la Furka.

Les montées et descentes depuis midi se compensent à moitié et j'ai 50% d'autonomie lorsque je commence l'ascension entre le Valais et Uri où je passerai la nuit. Là aussi le trafic me ralentit puis le brouillard surgit en même temps que la frontière cantonale. À Hospental, j'ai 220 km d'autonomie et il n'y a pas de prise de charge, je dois me rendre à Andermatt pour avoir 22 kW.

Au matin, 436 km à l'écran, je choisis la Tremola du Gothard. Le châssis PASM peut montrer le confort dont il est capable et je récupère tant d'énergie qu'à Airolo j'ai 431 km ! Bien qu'elle soit lourde, les nombreux chevaux électriques le masquent bien avec des accélérations franches et de bonnes reprises. Le centre de gravité placé très bas fige la voiture sur la route et l'aide à n'avoir pratiquement pas de sous-virage. Aidé des suspensions, la caisse ne prend pas de roulis. Je m'amuse au volant sur l'ensemble du col du Nufenen. Entrer en courbe se fait avec beaucoup d'élan, j'aime l'aspect direct et précis de la direction.

Avec le mode Sport Plus s'active aussi un générateur de bruit. Celui-ci devrait

combler l'absence de bruit d'échappement mais ne me donne pas envie de le laisser en permanence. Ce bruit est divertissant, évoque distinctement le son d'une voiture, mais rappelle aussi le film de science-fiction Tron. Profiter de ces belles routes en silence c'est une expérience particulière également.

La suite du voyage emprunte le Grimsel dans l'autre sens et j'ai toujours plus de 350 km au centre de mon compteur. Direction Spiez par l'autoroute pour tenir le timing et avant le col du Pillon la distance restante est inférieure à mon autonomie ! J'ai le goût du risque et continue sur ma lancée. Je choisis de passer par le col du Pillon avant le col de la Croix qu'on me vend comme refait pour le Tour de France. Que nenni, il est toujours bien bosselé et la suspension s'emploie à me garder sur la route à un rythme soutenu. Il n'y a pratiquement pas de trafic et je peux voir toute l'étendue des capacités de la Taycan sur ce tracé sinueux.

Une fois rentré chez moi, l'autonomie est réduite à 126 km, confortable pour achever le voyage. Je m'attendais à charger au moins une fois de plus, la récupération d'énergie a joué un rôle central, notamment la seconde journée.



Verdict

Oui, il est possible de partir en road trip dans les Alpes, mais ceci demande de l'organisation ou au moins de la flexibilité. La Porsche Taycan peut imposer une pause ou influencer le lieu où passer la nuit dans ces circonstances. Au-delà de ça, c'était un régal d'emmener une telle voiture sur ces routes. On se laisse transporter calmement et confortablement sur les routes principales. Lorsqu'on retire le pied de l'accélérateur, la Taycan semble glisser en ne perdant pratiquement pas de vitesse.

À l'approche des virages, c'est le visage sportif de l'allemande qui se dévoile. Elle accélère aussi fort qu'elle tient la route. Je reste scotché par le grip du train avant et de la voiture en général qui fait pourtant plus de 2 tonnes. L'ensemble suspensions, centre de gravité et pneus parviennent à juguler les envies de la caisse de sortir de la trajectoire qu'on lui indique.

Avec plus d'espace à la tête et dans le coffre, il semble logique que cette Sport Turismo soit plus adaptée pour voyager à quatre personnes. Là aussi elle s'en sort avec brio grâce à des places arrière qui restent confortables. Il n'y a que le prix d'une telle auto qui cristallise les discussions. Nous ne sommes pas encore habitués à l'écart entre une électrique classique et celle d'une marque premium, rendant l'appréciation de l'écart tarifaire d'autant plus difficile à juger.








Prix et options – Porsche Taycan 4S Sport Turismo

Prix de base : CHF 130’300.-

Options : CHF 40’310.-

• Couleur « Cherry Metallic »
• Intérieur tout cuir bicolore Noir / Chalk Beige
• 2 + 2 ans de garantie (valeur CHF 2’770.-)
• Porsche Swiss Package (valeur CHF 6’690.-)
(Rétroviseurs extérieurs rabattables électriquement, Roues arrière directrices avec Servotronic Plus, Kit de réparation des pneus, Rétroviseurs intérieur et extérieurs antiéblouissement, Pare-brise à bande grise dégradée, ParkAssistant avec Surround View, Sièges avant chauffants, Pompe à chaleur, Porsche Intelligent Range Manager, Porsche Mobile Charger Connect, Porsche Charging Cable (Mode 3))
• Rétroviseurs extérieurs en couleur extérieure
• Encadrement des vitres latérales en Noir, finition brillante
• Projecteurs de porte à LED avec signature “PORSCHE”
• Désignation du modèle en Noir, mat
• Pré-équipement pour porte vélo à l’arrière
• Transmission à une vitesse sur l’essieu avant, deux sur l’essieu arrière
• Porsche Electric Sport Sound
• Performance Battery Plus
• Pack Sport Chrono
• Etriers peints en noir, finition brillante
• Jantes 20″ Taycan Turbo Aero
• Toit panoramique fixe
• Vitrage teinté “Privacy”
• Head-Up Display
• Lane Change Assist
• Régulateur de vitesse adaptatif
• Accès Confort
• 4+1 sièges
• Eclairage d’ambiance
• Sièges Confort à l’avant (14 positions, électriques) avec Pack Mémoire
• Volant Chauffant (en combinaison avec Pack Sport Chrono et équipement en cuir)
• Ceintures de sécurité Chalk Beige
• Emblème Porsche sur les appuie-tête avant

- **BOSE Surround Sound-System**
- **Chargeur On-Board (AC) avec 22kW**
- **Câble d’alimentation 400V/16A, 5Pin**
- **Câble du véhicule (7,5m)**

<u>Prix TOTAL : CHF 170’610.-</u>





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

Nos remerciements à Porsche Schweiz AG pour le prêt de cette Porsche Taycan 4S Sport Turismo, ainsi qu’au Centre Porsche Lausanne pour leur soutien logistique.





A lire aussi

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) 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”








