

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

Lancée fin 2019 avec de grands moyens, la Taycan demeure le seul véhicule tout électrique de la marque de Stuttgart. D'abord lancée dans ses versions Turbo et Turbo S, la gamme s'est étoffée avec la 4S puis les versions Cross Turismo et Sport Turismo avant d'être complétée par une version d'entrée de gamme dénommée Taycan sans autre artifice. C'est cette version dont Wheels And You prend le volant aujourd'hui après vous avoir présenté la 4S Sport Turismo il y a quelques temps.



- Moteur électrique sur l'essieu arrière
- 280 kW (380 ch)
- 345 Nm
- Boite de vitesses à deux rapports
- Vitesse maxi : 230 km/h
- 0 à 100 km/h en 5.4 sec.
- Poids : 2'125 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'963 x 1'966 x 1'395
- Conso. mesurée : 23.7 kWh/100 km
- Emissions de CO₂: 0 g/km (B)
- Dès CHF 104'000.-, mod. essayé CHF 128'990.-

Texte et photos : Claude-Alain Ferrière

Dans un contexte où les gouvernements européens favorisent la propulsion électrique et annoncent toujours une interdiction des moteurs thermiques à l'horizon 2035, les constructeurs ne se contentent plus de proposer un véhicule électrique dans leur gamme. La plupart sont en passe de développer une offre qui s'étend sur plusieurs segments pour tenter de séduire une large clientèle.

Ce n'est pas encore le cas de Porsche dont les SUV, qui représentent la majorité des ventes, ne sont disponibles qu'en motorisation hybride ou thermique. Pour l'instant, la Taycan partage sa plateforme avec l'Audi e-tron GT, c'est tout. Voyons ce que propose cette Taycan entrée de gamme.

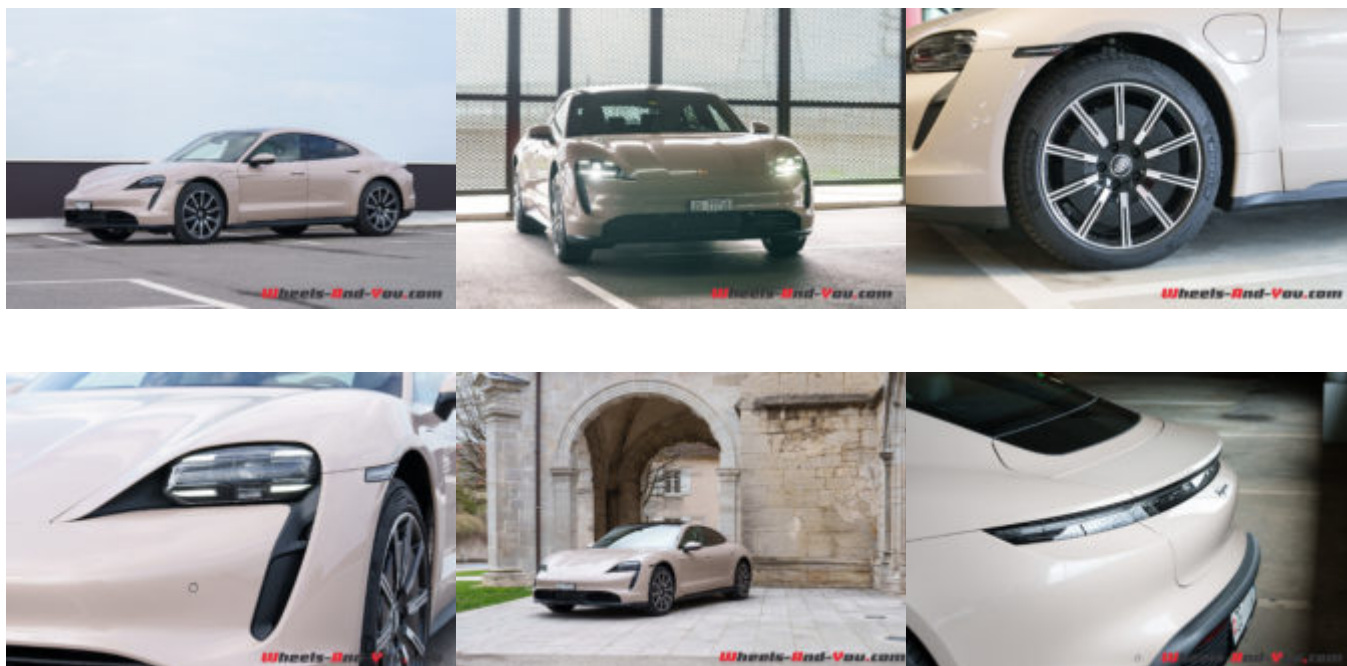


A l'extérieur

Force est de constater que de l'extérieur, la Taycan de base ne se distingue guère de ses sœurs plus généreusement motorisées. On retrouve ici le design original présenté en septembre 2019, une sorte de mélange entre 911 et Panamera. Une voiture toute en rondeurs, longue, basse, campée sur de grandes roues. Avec 4.963 m de long, les dimensions en attestent : ce n'est pas un petit véhicule. Pourtant, le toit est à moins de 1.4 m du sol.

Les poignées sont affleurantes lorsqu'elles se rétractent une fois le véhicule en mouvement. Lorsqu'ils ne sont pas employés, les essuie-glaces sont presque invisibles, dissimulés sous l'arrière du capot pour améliorer la traînée aérodynamique.

Avec le pack batteries de 79.2 kWh bruts, le poids atteint 2'125 kg à vide.



A l'intérieur

Je retrouve l'intérieur déjà vu dans d'autres Porsche modernes, pas de révolution pour cette Taycan. Derrière le volant, un large écran incurvé reprend la forme des 5 compteurs de la 911 alors que sur la planche de bord, les commandes de l'infodivertissement et des paramètres du véhicule sont désormais presque exclusivement tactiles au travers d'un deuxième écran.

Sur la Taycan, un troisième écran prend place sur le tunnel qui reprend les commandes de climatisation. Des vide-poches sont placés au-dessous et en arrière de ce dernier. Le levier de commande de marche avant et arrière est déplacé sur la planche de bord, à gauche de l'écran central. Quant au volant, il est typique de la marque, avec relativement peu de boutons.

Autant à l'avant qu'à l'arrière, l'assise est très basse, guère plus haute que dans une 911. La sellerie cuir partielle de ma voiture de presse est d'excellente facture et je trouve facilement une position de conduite agréable. Les places arrière sont plutôt généreuses pour deux adultes jusqu'à 1.80 m environ alors que la place centrale arrière ne conviendra qu'en dépannage pour de courts trajets.

Comme d'autres véhicules électriques, la Taycan offre deux coffres. Le principal, à l'arrière, propose 407 l de contenance alors que le second, sous le capot avant, le complète avec un volume de 84 l. Cette contenance permet d'envisager un voyage à quatre sans grand souci.



Sous le capot

La Taycan « de base » se contente d'un seul moteur sur l'essieu arrière. C'est donc une propulsion. Son moteur électrique développe 380 ch et même 408 ch avec le launch control et l'overboost. Le couple correspondant est de 345 Nm. Cette motorisation est ainsi comparable à celles de voitures électriques du segment intermédiaire, comme la Tesla Model 3 ou la Polestar 2.

Pour alimenter son propulseur, cette Taycan est dotée d'un pack batteries de 79.2 kWh brutes, soit 71.0 kWh utiles. Le pack accepte les recharges en courant continu de fort ampérage, ce qui permet une recharge de 5% à 80% en 22.5 minutes.

Les performances sont honorables mais sans plus : vitesse de pointe de 230 km/h, accélération de 0 à 100 km/h avec Launch Control en 5.4 sec et 0 à 200 km/h en 17.6 sec. Les consommations électriques annoncées sont les suivantes : entre 19.6 et 23.5 kWh/100 km en cycle mixte WLTP et entre 16.4 et 18.5 kWh/100 km

en conduite urbaine WLTP.



Au volant

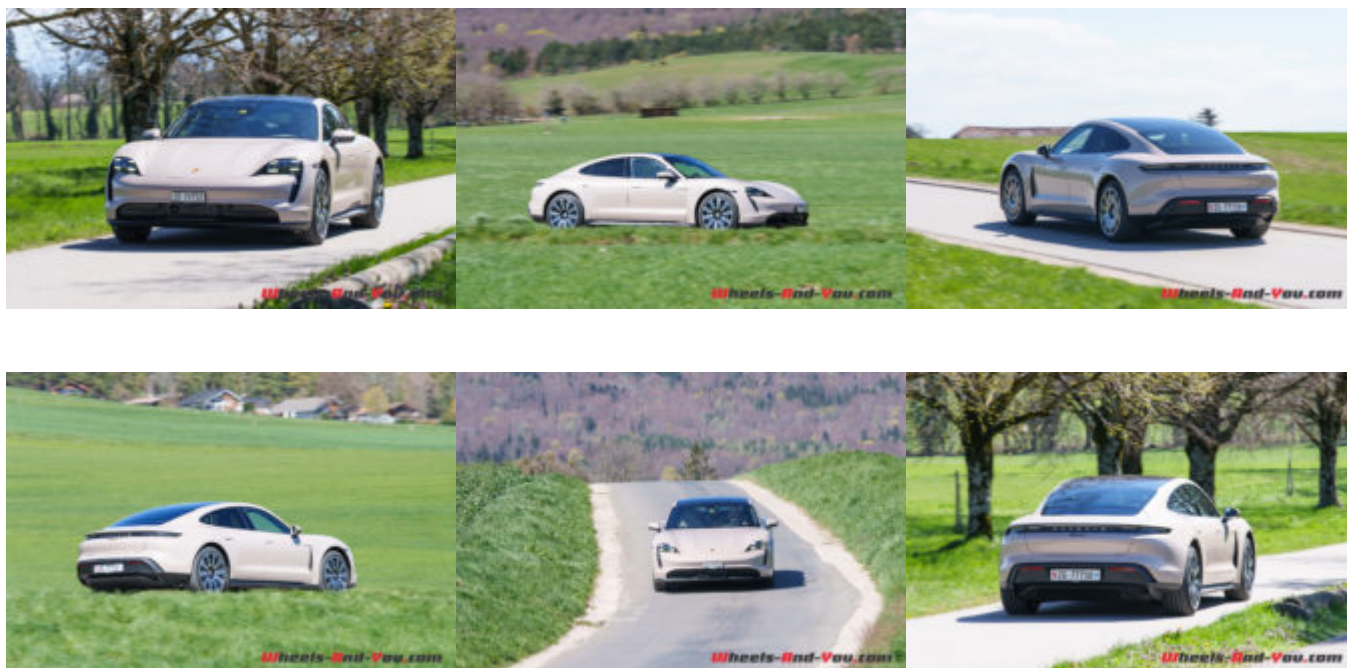
Dès les premiers tours de roues, je suis frappé par la suspension extrêmement dure, au point que je vérifie si le précédent conducteur n'aurait pas laissé la voiture en configuration Sport +. Mais non, les suspensions actives sont bien dans le mode le plus souple. C'est bien plus raide que dans une 911 moderne et je suis extrêmement surpris par ce choix de Porsche, d'autant plus sur une entrée de gamme dont les acheteurs n'iront sans doute pas limer des circuits lors de track days. Je considère ce point comme un vrai défaut de l'auto. Selon ce qui m'a été rapporté, l'option de la suspension pneumatique améliore grandement les choses mais je n'ai pu le vérifier durant mon essai.

Un autre aspect qui me déplaît concerne l'ergonomie générale offerte au conducteur. Le levier de commande de la marche avant ou arrière, placé derrière le volant sur la planche de bord, n'est pas agréable comparé à ceux placés sur le tunnel central. Certains réglages de l'auto, comme le mode de conduite ou la récupération d'énergie au lever du pied, doivent être resélectionnés après chaque arrêt. Et comme sur l'Audi e-tron GT, il n'y a pas de système One Pedal ; pour ralentir l'auto, il faut impérativement freiner sur la pédale de gauche. Même si Porsche prétend que les systèmes One Pedal réduisent l'autonomie d'une charge, ce qui reste à démontrer, c'est d'autant plus incompréhensible à mes yeux quand je constate qu'une pression sur la pédale de frein actionne d'abord la

récupération de charge. Or sur cette Taycan, il y a un délai de 0.5 à 0.8 secondes entre la pression sur la pédale de frein et la décélération liée à cette récupération de charge ; c'est très perturbant si on roule de manière dynamique, sur une route tortueuse par exemple. Bref, je peine à comprendre les choix opérés par Porsche pour l'ergonomie de sa toute électrique.

Au-delà de ce qui précède, le châssis de la Taycan est efficace. Le train avant dispose d'une belle adhérence à l'inscription, même sur route mouillée, et le couple sur les roues arrière invite ce dernier à de belles glissades une fois l'ESP désactivé. Les modes Normal et Sport n'apporte guère d'avantage par rapport au mode Range, juste une réactivité un peu supérieure à la pédale de gaz. Pourtant, c'est le seul mode où la boîte à deux vitesses demeure en 2^{ème} de 0 km/h à la vitesse maximum ; dans les deux autres, on démarre en 1^{ère} jusqu'à 80 km/h où la boîte passe en seconde. La propulsion électrique est relativement bruyante, avec un sifflement qui devient fatiguant sur de longs trajets. Les suspensions sont tellement dures en mode normal que les modes Sport et Sport+ sont inutiles sur route ouverte. La voiture est performante mais sans impressionner.

Sur le plan de la consommation, lors d'un trajet aller-retour de 212 km sur routes nationales traversant le Jura, l'ordinateur de bord affiche une consommation de 22.9 kWh/100 km. Sur l'ensemble de mon essai, j'observe une consommation moyenne de 23.7 kWh/100 km, soit guère plus que la valeur haute de la fourchette WLTP.



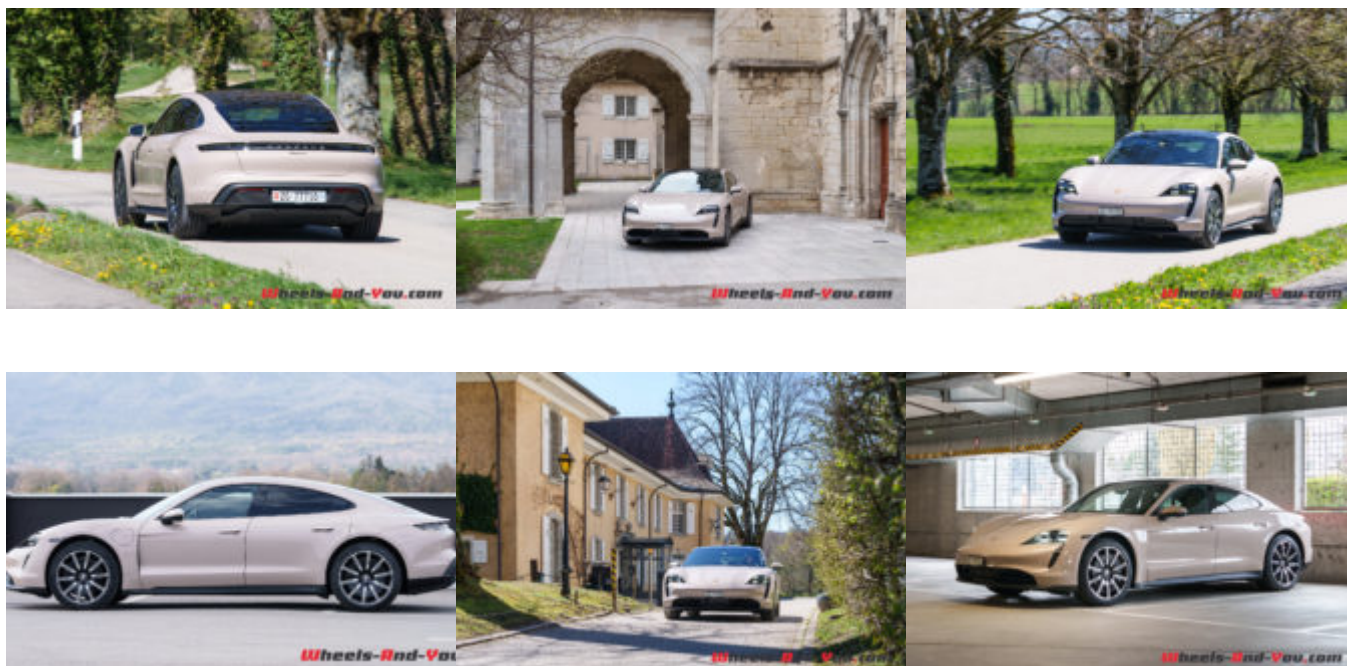


Verdict

J'avoue être plutôt déçu par cette Taycan dont le confort trop spartiate et l'ergonomie discutable seraient rédhibitoires pour moi. C'est d'autant plus surprenant que je n'avais pas constaté la même chose sur l'auto jumelle, l'Audi e-tron GT qui s'adresse à une clientèle comparable.

Proposée dès CHF 104'000.-, je trouve que c'est cher payé en regard des prestations offertes qui n'ont rien d'exceptionnel, si ce n'est le badge Porsche évidemment. Avec quelques options pour compléter l'équipement de base, le prix grimpe rapidement à CHF 120'000.- et plus. Le succès sera-t-il au rendez-vous ? Les chiffres de vente nous le dirons...





Prix et options - Porsche Taycan

Prix de base : CHF 104'000.-

Options : CHF 24'990.-

- **Couleur "Coffee Beige métallisé"**
- **Intérieur cuir partiel Noir/Chalk Beige**
- **2 + 2 ans de garantie (valeur CHF 2'770.-)**
- **Porsche Swiss Package (valeur CHF 7'840.-)**

(Rétroviseurs extérieurs rabattables, Kit de réparation des pneus, Phares principaux à LED avec Porsche Dynamic Light System Plus (PDLS Plus), Rétroviseurs intérieur et extérieurs anti-éblouissement, Pare-brise à bande grise dégradée, ParkAssistant avec Surround View, Sièges chauffants à l'avant, Porsche Intelligent Range Manager, Pompe à chaleur, Porsche Mobile Charger Connect, Porsche charging cable (Mode 3))

- **Sièges Confort (8-way, électrique)**
- **4+1 sièges**
- **Encadrements des vitres latérales en Noir, finition brillante**
- **Logo "Porsche" et désignation du modèle en noir, mat**
- **Power Steering Plus**
- **Jantes 20" Sport Aero**
- **Toit panoramique fixe**
- **Vitrage teinté "Privacy"**
- **Lane Change Assist (Avertissement de l'angle mort)**

- Régulateur de vitesse adaptatif - ACC
- Accès Confort
- Pack mémoire conducteur
- Eclairage d'ambiance
- Volant sport chauffant (en combinaison avec intérieur partiellement en cuir ou en cuir)
- Pack de rangement
- Airbags latéraux arrière
- Emblème Porsche sur les appuie-têtes avant
- Performance Battery
- Porsche Electric Sport Sound
- Chargeur On-Board (AC) avec 22kW
- Câble d'alimentation 400V/16A, 5Pin

Prix TOTAL : CHF 128'990.-



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

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





A lire aussi

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

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"



