

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

Porsche continue sa diversification avec l'arrivée de cette Panamera Sport Turismo basée sur la nouvelle Panamera présentée il y a un an. Au programme, un coffre plus grand, cinq places et une pléthore de motorisations.



- V6, turbo, essence, 2'995 cm³
- 330 ch de 5'400 à 6'400 t/min
- 450 Nm de 1'340 à 4'900 t/min
- Boîte de vitesses PDK, 8 rap.
- Vitesse maxi : 259 km/h
- 0 à 100 km/h en 5.5 sec.
- Poids : 1'880 kg
- Long./larg./haut. (mm): 5'049/1'937/1'428
- Conso. mixte : 7.8 l./100 km
- Emissions de CO₂: 178 g/km (G)
- Dès CHF 119'200.-

C'est dans le sud de la France que Porsche a proposé à quelques journalistes de venir essayer cette nouvelle déclinaison. Grâce à un automne indien et à des routes sinueuses à travers l'arrière-pays niçois, le lieu était idyllique pour se faire une opinion sur cette nouvelle voiture résolument familiale mais avec un caractère sportif.



Esthétique

Globalement, la Sport Turismo affiche de l'avant jusqu'au milieu du véhicule les mêmes lignes que la Panamera. Toutefois, depuis portières arrière et jusqu'au pare-chocs de la poupe, c'est une voiture différente que la marque propose, même si elle garde le style de sa « petite » sœur.

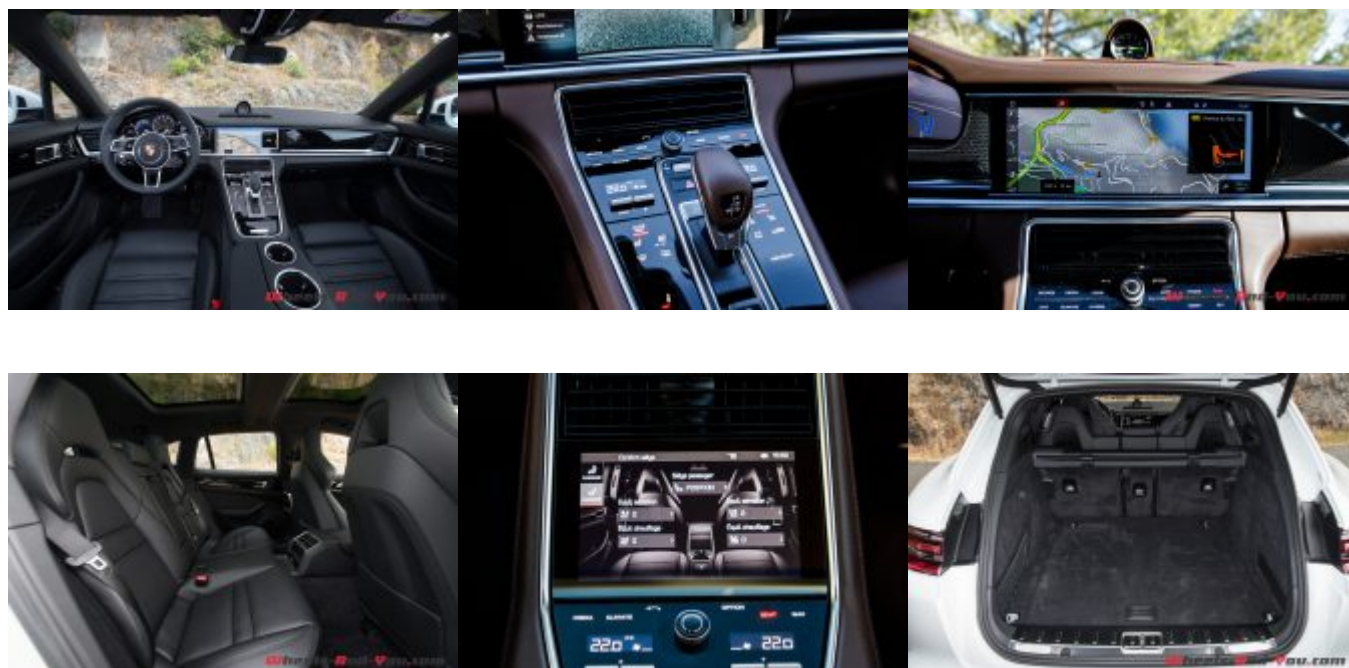
La différence la plus notable se situe sur le béquet du coffre avec un aileron encastré qui sort en fonction de la vitesse. Au maximum, ce dernier s'incline avec un angle de 26 degrés et permet, à la vitesse maximale, d'ajouter 50 kilos d'appui... probablement insignifiant pour une voiture de 2 tonnes.



A l'intérieur, c'est une copie de la Panamera, donc pas trop de surprise, à l'exception de cette fameuse cinquième place disponible sur la banquette arrière. Bien entendu, il est possible d'avoir les sièges rabattus avec une architecture 40/20/40. En option, les futurs acquéreurs peuvent configurer deux places arrière uniquement et la console centrale offre vide-poche ainsi que les commandes pour

réglage de la climatisation, des sièges, etc.

D'une manière générale, je n'étais pas très attiré par la Panamera, mais le modèle Sport Turismo m'a réconcilié avec cette voiture car il apporte un peu plus de dynamique et une signature visuelle plus gracieuse. De plus, côté pratique, le seuil de chargement a été abaissé de 15 centimètres vis-à-vis de la Panamera et la capacité du coffre est passée de 500 litres pour la normale à 520 litres pour la Sport Turismo et, avec les sièges rabattus, 1'340 litres contre 1'390 litres. Le gain est assez faible, mais c'est pire pour la version E-Hybrid, car les batteries sont disposées sur les flancs du coffre qui n'offre alors plus que 425/1'295 litres.



Sous le capot

Porsche n'a pas fait les choses à moitié et je pense que l'ambition au niveau commercial est élevée car il y en a pour tous les goûts, ou presque, avec trois moteurs à essence et deux options électriques. A noter que tous les modèles Sport Turismo sont livrés avec quatre roues motrices (pas de modèle à propulsion) et la boîte à double embrayage PDK à 8 rapports.

Pour commencer, la marque propose pour le modèle Panamera 4 Sport Turismo le V6 de 3 litres avec un turbo Twin-Scroll de 330 ch entre 5'400 et 6'400 t/min et un couple maximal de 450 Nm entre 1'340 et 4'900 t/min. Puis, d'une cylindrée un peu moindre mais d'une puissance accrue, la Panamera 4S Sport Turismo avec un V6 de 2.9 litres à essence équipé de deux turbos d'une puissance de 440 ch

entre 5'650 et 6'600 t/min avec un couple de 550 Nm entre 1'750 et 5'500 t/min. Le troisième engin est le plus puissant de la gamme "moteur thermique" et trouve sa place dans la Panamera Turbo Sport Turismo. Basé sur un V8 de 4 litres à essence et doté d'un turbo Twin-Scroll, cet engin propose 550 ch entre 5'750 et 6'000 t/min et 770 Nm entre 1'960 et 4'500 t/min.

En plus de ces trois moteurs essence, Porsche offre également deux variantes hybrides baptisées Panamera 4 E-Hybrid Sport Turismo et Panamera Turbo S E-Hybrid Sport Turismo. Ces modèles sont fondamentalement basés sur la version 4S (ce n'est pas une coquille) et Turbo. Toutes les deux bénéficient d'un moteur électrique d'une puissance de 136 ch. Respectivement, ces variantes affichent une puissance cumulée de 462 ch et 680 ch, soit, comme pour la déclinaison normale découverte au printemps, la plus puissante berline jamais commercialisée par Porsche.

Sur le plan de la consommation « mixte », les véhicules à essence sont déclarés à respectivement 7.9, 8.3 et 9.5 l/100 km. Pour les hybrides, c'est 2.6 l/100 km et 3.0 l/100 km.

Enfin, au lancement, il était aussi prévu d'avoir un modèle avec moteur diesel, mais pour le moment, au vu de l'actualité, la marque a décidé de ne pas commercialiser cette variante...



Au volant

Dans un premier temps, je décide de mettre la main sur un des modèles phare de la marque (1/3 des ventes en Suisse normalement) : la Panamera Turbo Sport Turismo.

En prenant place dans l'habitacle, la première chose qui saute aux yeux, c'est ce très bel écran tactile de 12 pouces parfaitement intégré à la planche de bord. Comme toujours chez Porsche, le cockpit réalise un bon compromis entre confort et une atmosphère sportive avec, entre autres, la petite montre (faisant aussi office de chronomètre) juchée en plein centre du tableau de bord pour lire l'heure ou le temps au tour de circuit. Ceci dit, rien de nouveau, c'est une Panamera.

Dès le démarrage, le V8 produit un bruit sourd mais franchement, très discret. Au fil des kilomètres et du relief, je tente tour à tour différentes configurations et, sans être au niveau de la Formule 1, la sélection des bons réglages peut s'avérer compliquée. En effet, il y a trois modes pour les suspensions et quatre configurations possibles vis-à-vis de la réactivité du moteur, de la boîte et du Porsche Dynamic Chassis Control Sport. Quand tous ces ajustements sont au minimum, la Sport Turismo se comporte comme une automobile de tourisme classique au comportement très suave avec une excellente insonorisation.

Par contre, dès que les petites routes de l'arrière-pays sont abordées, avec notamment la montée du col de Vence, tous les réglages sont au maximum : Sport + ! Ceci dit, avec 2'110 kg à vide et une longueur de 5 mètres (empattement de 2'950 mm), il n'est pas toujours simple d'aborder les épingles à 180 degrés, mais dès que des courbes moins serrées se présentent, c'est un réel plaisir d'enfiler les virages avec cette Turbo. La voiture reste stable avec pratiquement aucun roulis et offre une relance insatiable qui arrive très vite aux limites autorisées. Bref, pas grand-chose à dire, à l'exception peut-être de la sonorité générale qui, bien que rauque et profonde, est très contenue. A mon avis, la voiture gagnerait en sensations si le constructeur ajoutait quelques décibels.

Le lendemain, je me laisse tenter par la Panamera 4 E-Hybrid Sport Turismo. Contrairement à son patronyme, la voiture se base sur le moteur de la 4S, mais amputé d'une centaine de chevaux... les affres du positionnement produit. Grâce au moteur électrique, la puissance cumulée se monte à 462 ch et le cockpit offre une série de boutons et options supplémentaires pour gérer cette architecture.

Tout d'abord, grâce à des batteries d'une capacité de 14 kWh, il est possible de

parcourir de 25 à 51 kilomètres dans un mode tout électrique et, autant le dire tout de suite, cette configuration est très agréable pour la ville et même suffisante pour s'aventurer sur des routes nationales. Vient ensuite un mode Hybrid qui permet de coupler les moteurs thermique et électrique. Ce dernier tentera le plus possible de satisfaire aux besoins du conducteur mais, si nécessaire, le moteur thermique viendra appuyer l'électrique. Enfin, le conducteur peut encore sélectionner les modes Sport et Sport + via le petit manettino allemand et les deux moteurs fonctionneront alors de concert, offrant des relances épatantes en sortie d'épingle par exemple, grâce au couple délivré à 100% par le moteur électrique dès que je presse franchement l'accélérateur.

Cet « attirail » ajoute 200 kg supplémentaires à la voiture mais, franchement, ça ne se ressent pas trop. Au contraire, vu que les batteries sont placées en porte-à-faux arrière, la voiture me semble encore plus équilibrée. De plus, avec une sonorité beaucoup plus développée, l'impression auditive ajoute un côté joueur avec des montées en régime franches et des rétrogradages enivrants.

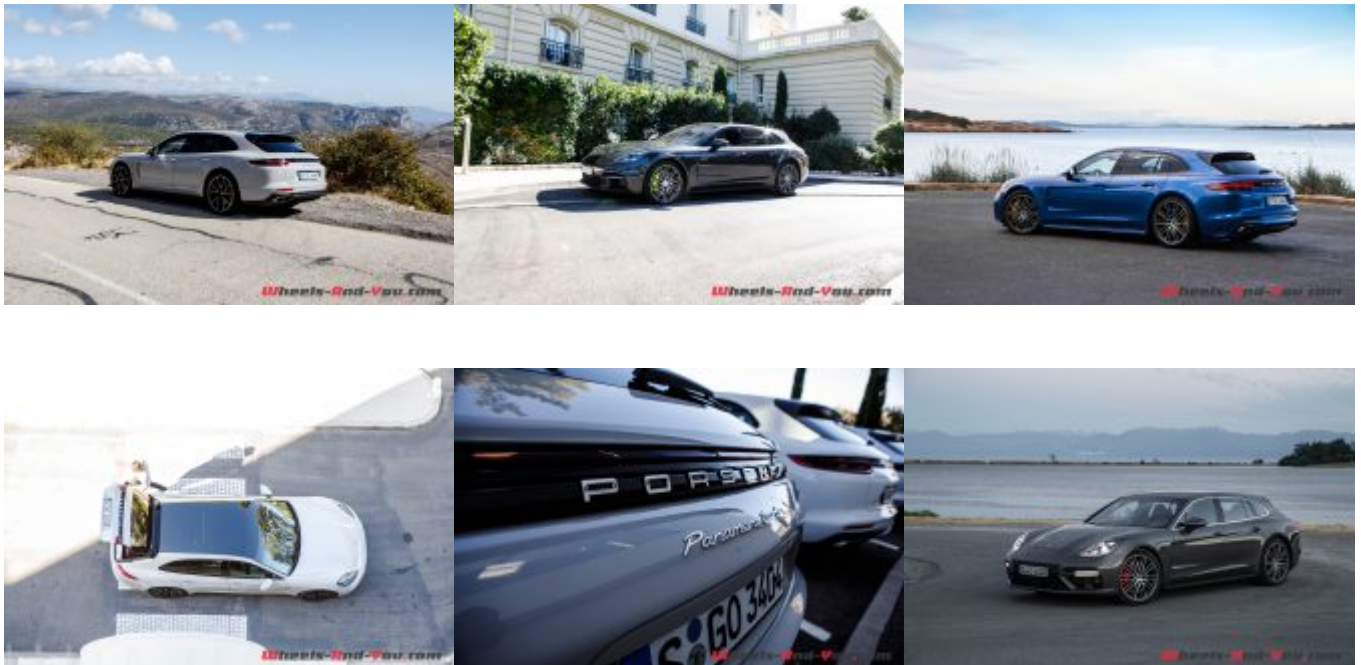


Verdict

Globalement, la Panamera était très bien née et cette Sport Turismo apporte un plus aux clients à la recherche d'une vraie cinq places, d'un coffre un peu plus volumineux et plus facile d'accès. Je ne parle même pas de la prise 220V, option uniquement disponible sur ce modèle !

Pour le reste, les qualités dynamiques de la voiture sont là et, pour avoir encore essayé brièvement la « classique » Panamera Turbo S E-Hybrid de 680 ch, j'ai pu constater que ce déluge de puissance est impossible à exploiter sur ce genre de petites routes. D'ailleurs, à part sur un circuit ou une autoroute allemande, je ne vois pas où cette débauche de chevaux pourrait être à l'aise. Avec une différence de prix de CHF 93'000.- entre les deux E-Hybrid, peut-être que la question mérite réflexion... ou pas.

Enfin, la plus-value de ce modèle Sport Turismo vis-à-vis de la Panamera est de CHF 3'500.- pour la version 4 et CHF 6'000.- pour la 4S. Pour ceux qui sont sous le charme de ce « break » et qui souhaitent avoir un véhicule alliant une versatilité familiale et sportive, je ne peux que recommander un essai. Ils ne seront pas déçus.



Pour partager vos impressions, rendez-vous sur le forum UltraSportives.

Nos remerciements à Porsche Schweiz AG pour l'invitation aux essais presse de cette nouvelle Porsche Panamera Sport Turismo.



A lire aussi

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 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

