Premier contact – Porsche Panamera GTS : Evolution et constance

Après une première mouture de la Panamera GTS apparue en 2011, Porsche la fait discrètement évoluer dans une version 2018 qui reprend les nouveaux codes stylistiques de la marque. En résulte une auto à l'esthétique nettement modernisée.

- V8, biturbo, essence, 3'996 cm^3
- 460 ch de 6'000 à 6'500 t/min
- 620 Nm de 1'800 à 4'500 t/min
- Boîte de vitesses PDK, 8 rap.
- Vitesse maxi : 292 km/h
- 0 à 100 km/h en 4.1 sec.
- Poids : 1'995 kg
- Long./larg./haut. (mm): 5'053/1'937/1'417
- Conso. mixte : 10.3 l./100 km
- Emissions de CO_2: 235 g/km (G)
- Dès CHF 183'600.-

Texte : Claude-Alain Ferrière / Photos : Claude-Alain Ferrière, DR

Alors que la motorisation de la GTS était jusqu'à présent atmosphérique, cette nouvelle mouture adopte un moteur biturbo qui fait progresser les performances. Cette évolution est bienvenue mais cette refonte demeure malgré tout assez proche de la précédente et cela autant dans la version Coupé que Sport Turismo. Normal pour une voiture dont l'homogénéité était un point fort dès son apparition.

Esthétique

La grande berline Porsche s'est réellement affinée depuis sont restyling en 2017. Son arrière est moins arrondi – certains diront moins lourd – qu'auparavant et le profil est plus effilé, plus équilibré. Ses dimensions n'évoluent guère et ses 5.05 m de longueur en font toujours une très grande voiture.

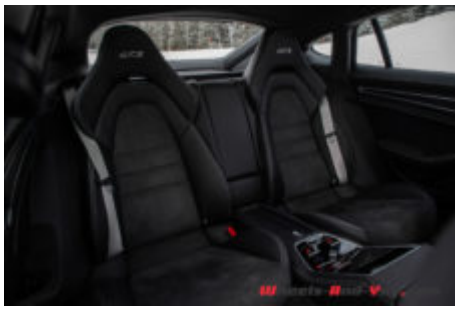
Le poids atteint 1'995 kg pour la version coupé et 30 kg de plus pour la Sport Turismo, la très belle déclinaison style « break de chasse » qui offre un volume intérieur accru aux places arrière et un coffre plus généreux.

L'habitacle est un stricte 4 places, pas question de prendre une cinquième personne à l'arrière, du fait de la présence du tunnel de boîte. Toutefois, la grande taille de l'auto offre un espace ample aux passagers arrière et le pack intérieur GTS, faisant la part belle à l'alcantara, est du plus bel effet. Les places avant ne sont pas en reste.

Le tableau de bord reprend les iconiques 5 cadrans, signature de la marque. Ils sont désormais générés par des écrans, à l’exception du gros compte-tours central demeuré analogique. De plus, et c’est une première dans une Panamera, un affichage tête haute finement paramétrable fait son apparition.

La plage de bord est épurée et accueille un large écran multifonctions à l’ergonomie aboutie. Elle est surmontée par une horloge analogique, clin d’œil au passé. Au-dessous, la console centrale piano black mixe boutons/poussoirs physiques et tactiles. Le levier de commande de la transmission peut être basculé vers le conducteur pour passer la boîte en mode séquentiel.

La position de conduite est parfaite, avec un volant qu’on peut suffisamment approcher, même pour moi qui aime avoir un siège assez reculé. L’ergonomie du poste de pilotage est vraiment aboutie et agréable.



Sous le capot

C’est là qu’on trouve les principales évolutions par rapport à la précédente GTS. Le propulseur atmosphérique a laissé sa place à un nouveau V8 biturbo aux performances supérieures. La puissance progresse de 20 ch pour atteindre 460 ch alors que grâce à la suralimentation, le couple croît plus encore, passant de 560 Nm à 620 Nm. Cette progression est obtenue malgré l’adoption d’un filtre à particules de type Otto.

La puissance est transmise à la traction intégrale PTM via une boîte à double embrayage PDK à huit rapports idéalement étagés. Avec le pack Sport Chrono de série, les performances sont au rendez-vous : 0-100 km/h en 4.1 sec, 0-200 km/h en 15.4 sec pour la berline (15.6 sec pour la Sport Turismo) et une vitesse de pointe de 292 km/h (289 km/h pour la Sport Turismo). Malgré ces performances, la consommation mixte officielle ne dépasse pas 10.3 l/100 km. Les émissions de CO_2 sont annoncées à 235 g/km (242 g/km pour la Sport Turismo).

La suspension évolue aussi, avec une hauteur de caisse abaissée de 10 mm par rapport à la version S et des suspensions pneumatiques adaptatives. Le système PASM (Porsche Active Suspension Management) adapte l’amortissement en fonction du rythme de conduite. Les grandes roues de 20’’ abritent des disques de frein généreux : 390 mm à l’avant et 365 mm à l’arrière.

Au volant

Ma prise en main s'est déroulée dans des conditions véritablement hivernales, avec des chaussées enneigées sur l'essentiel de mon parcours. Je ne pourrai donc relater ici du comportement de l'auto sur un bitume à l'adhérence normale, mais nous tâcherons de le faire lors d'un essai complet.

Au contraire, les chaussées glissantes m'auront permis de découvrir un équilibre général excellent. La direction est plutôt incisive et sur la neige, pour autant que l'on décélère encore à l'inscription pour garantir le transfert de masse sur le train avant, la voiture ne sous-vire pratiquement pas. A la remise des gaz, le contrôle de trajectoire PSM maintient l'auto sur le rayon de braquage donné en gérant le patinage. C'est magistral d'efficacité alors qu'on ne ressent pour ainsi dire pas son fonctionnement.

En désactivant le PSM, la voiture dérive volontiers des quatre roues sous l'effet de l'important couple. Là aussi, l'équilibre est excellent et seules de petites corrections du volant et des gaz sont nécessaires pour contrôler la glisse. En outre, la transmission intégrale assure une excellente motricité et la voiture prend rapidement de la vitesse, même sur la neige. Le freinage est facile à maîtriser grâce à la progressivité et la puissance des énormes étriers.

J'ai apprécié une auto certes sportive mais dont la principale qualité est sa facilité d'usage au quotidien. Si ce n'est, pour certains, son gabarit généreux, la Panamera GTS se conduit sans effort et dans un confort d'excellent niveau, malgré les grands pneus taille basse. L'isolation phonique est également de très bon niveau, à tel point que même en mode Sport, le niveau sonore reste très contenu. Ce confort général en fait assurément une routière sportive adaptée aux longs trajets.

Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

Verdict

Autant je n’étais pas particulièrement fan de la première version de la Panamera, autant cette GTS m’a conquis, par les prestations de haut niveau et un agrément sportif qui ne sacrifie rien au confort mais dans un style typiquement germanique, à cent lieues d’une Maserati Quattroporte par exemple.

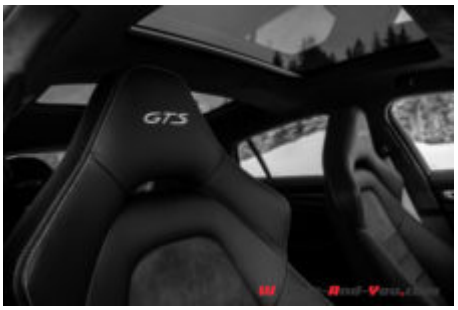
J’avoue avoir un petit faible pour le profil de la version Sport Turismo, même si le restyling de la version « normale » a largement amélioré l’esthétique de l’auto à mes yeux. De plus, la nouvelle motorisation turbocompressée ajoute un agrément moteur indéniable par le couple supplémentaire qu’elle propose.

Reste que toutes les bourses ne pourront accéder à la berline de classe Premium de Porsche puisqu’elle est disponible dès CHF 183’600.- alors qu’il faudra débourser au moins CHF 187’400.- pour la déclinaison Grand Turismo. Reste que ceux qui pourront se l’offrir profiteront au quotidien d’un vaisseau amiral à l’aise en toute situation.

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

Nos remerciements à Porsche Schweiz AG pour l’invitation à ce Winter Training qui nous a permis de réaliser ce premier contact avec la nouvelle Porsche Panamera GTS.

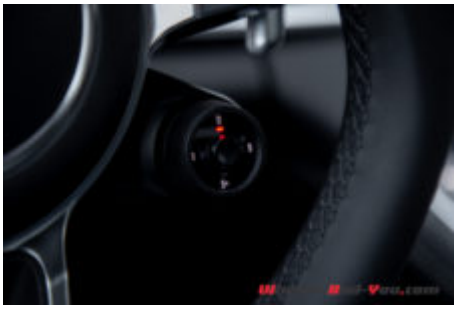
ZG 77736


GTS

Wheels-And-You.com

GTS

Wheels-And-You.com



A lire aussi

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 (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

Wheels-And-You.com

S GO 3318
Wheels-And-You.com