

ESSAI



NOUVELLE PORSCHE PANAMERA GTS

Haut de gamme et sportivité

Dans la vie professionnelle d'un journaliste spécialisé dans l'automobile, la conduite d'une Porsche reste toujours un moment fort en sensations. Et plus est quand il s'agit d'un modèle qui a révolutionné, dès sa conception, la gamme de ce constructeur raffiné et attentionné sur les moindres détails.

Panamera restera pour l'histoire comme la première berline 4 portes conçue et sortie des usines de Porsche. Une révolution qui se poursuit en 2012 avec la présentation à la presse internationale dans la région pittoresque de Lisbonne, au Portugal, d'une nouvelle déclinaison GTS arborant fièrement une puissance de l'ordre de 430 ch, soit 30 ch de plus que la Panamera S. Cette puissance exceptionnelle dans ce type de véhicule s'exprime à travers des lignes superbes qui évoquent davantage un bolide de compétition qu'une berline qui s'en va à la conquête des avenues surpeuplées et saturées.

C'est, dirions-nous, l'atout majeur qui est mis en avant, et à juste titre d'ailleurs, par ses concepteurs pour convaincre et séduire la clientèle.

Panamera GTS c'est donc une série de modifications importantes qui sont venues se greffer sur la version S pour lui offrir de nouvelles aptitudes particulièrement dynamiques. C'est essentiellement un



Une silhouette imposante et sportive.

amortissement piloté, une voie arrière élargie de 5 mm, des freins imposants et puissants et le must... une ligne d'échappement particulièrement volumineuse, notamment quand la touche Sport est enclenchée. Une sonorité qui accroche et qui renvoie indubitablement à la musique surchauffée des circuits de formule 1... C'est dire que tous les ingrédients sont réunis pour faire de ces heures passées à bord un moment de sportivité haut de gamme.

Et ce qui devrait être particulièrement souligné, c'est que ces performances peu habituelles sur une berline sont obtenues uniquement à travers un moteur atmosphérique et sans l'aide de suralimentation ou de turbo. Une fois installé à bord, on prend d'abord son

rier allemand propose un habitacle qui respire le luxe et le raffinement. Rien n'est laissé au hasard. Un soin particulier est apporté au moindre détail, depuis la poignée d'ouverture des portières jusqu'aux sièges en passant par le levier de vitesse, le volant, les cadrans, le haut de la planche de bord... Un univers feutré où le cuir alcantara domine largement, en série et avec une finition irréprochable.

On relève aussi des éléments spécifiques à Panamera tels que un pack d'équipements, en deux teintes, les coutures du tableau de bord, des parements et des accoudoirs de porte, des sièges et de l'accoudoir, de la console centrale ainsi que des tapis de sol sont dans ce cas de couleur rouge carmin ou argent GT.

Les appuie-têtes des quatre sièges portent l'inscription «GTS» brodée de la même couleur. Aux quatre places toujours, les ceintures de sécurité suivent la même logique, avec le rouge carmin ou l'argent GT.

Un design séduisant

A l'extérieur, la Panamera GTS se distingue d'abord par une ligne encore plus basse qui semble la rapprocher davantage de la route.

C'est aussi de grandes entrées d'air latérales reliées à 2 filtres à air supplémentaires, les sorties d'air latérales peintes en noir tout comme les baguettes d'encadrement des vitres latérales, du capot arrière et une partie basse s'affichant en noir mat. On citera également l'aileron arrière qui se déploie à partir de 90 km/h et qui améliore l'appui aérodynamique et une plus grande stabilité à vitesse élevée. Dès les premiers kilomètres sur les voies rapides qui ceinturent de part et d'autre la ville de Lisbonne, on s'est vite adapté

aux poussées exceptionnelles du moteur et très vite encore on ne pouvait s'empêcher de mettre les gaz à des crans supérieurs pour mieux apprécier la tenue de route et la stabilité de la voiture. Bercé par les mélodies du V8, on prend

pas de relever l'efficacité remarquable de la boîte de vitesses automatique d'origine Porsche PDK à 7 rapports qui se révèle réactive et anticipe même sur les différentes situations de conduite, en passant à des rapports supérieurs ou au besoin rétrograder vers des rapports inférieurs pour préserver le dynamisme et la sportivité du véhicule. En revanche, et pour les mordus des boîtes manuelles, il est prévu en série des palettes sur le volant Sport Design. Le comportement sur la chaussée est par ailleurs sensiblement amélioré grâce au PDCC (Porsche Dynamic Chassis Control) et qui permet d'assurer une stabilité sereine dans les virages les plus prononcés. Et on se retrouve à passer en courbe à des allures incohérentes sans mouvements parasites ni autres roulis. Il est vrai que la transmission intégrale permanente et les jantes sport de 19 pouces apportent un confort et une



A l'intérieur, confort, luxe et raffinement.

vite ses aises tandis que distances parcourues s'égrènent, les rapports s'enchaînent en douceur, cherchant systématiquement à rentrer 6°, voire 7°.

Efficiency oblige, il s'agit de maintenir le régime le plus bas possible. Nous ne manquerons

maîtrise supplémentaires. Ceci étant, la nouvelle Porsche Panamera GTS représente à tout égard une évolution qualitative remarquable qui en fait, en définitive, une routière hors normes.

B. Bellil



moteur V8 de 4.8 de cylindrée doté d'une paire d'arbres à came «sport», d'un deuxième circuit d'admission d'air, d'un régime maxi porté de 6 700 à 7 100 tr/mn et d'un couple qui passe de 500 à 520 Nm.

Des proportions de sportive

A cela s'ajoutent une garde au sol abaissée de 10 mm, une suspension pneumatique adaptative associée à un

temps pour s'habituer avec la multitude de commandes disséminées sur la console centrale et la planche de bord.

Une étape indispensable pour discerner l'application des unes et des autres et surtout pouvoir en tirer profit de certaines options, comme les modes Sport et Sport Plus positionnées à portée de main. Et au-delà du poste de commande digne d'un véritable cockpit d'avion, le manufactu-

DANS NOTRE PROCHAINE ÉDITION



Le nouveau Porsche Cayenne GTS se dévoile