Communiqué de presse **26 avril 2019**

Porsche fait référence sur le segment des berlines de luxe depuis 2009

Sportive, berline de luxe, et première Porsche hybride : la Panamera fête ses dix ans

Stuttgart. Il y a dix ans, Porsche se lançait sur un nouveau segment de marché. En avril 2009, le constructeur de voitures de sport dévoilait son premier modèle Grand Tourisme. Modèle unique sur son segment, la Panamera combine des performances dignes d'une voiture de sport à la polyvalence et au confort d'une berline de luxe. Au lancement, Porsche avait tablé sur une production annuelle de 20 000 unités. Depuis, la Panamera a largement dépassé les prévisions. À ce jour, plus de 235 000 exemplaires ont déjà été livrés dans le monde.

« Véritable plateforme technologique, dont les nombreuses innovations ont été ensuite transférées à d'autres modèles, la Panamera a largement contribué à façonner l'histoire de la marque sur les dix dernières années, » explique Michael Steiner, qui était à l'époque le premier responsable de la gamme et qui est aujourd'hui membre du Directoire de Porsche en charge de la Recherche & Développement. « Avec ses déclinaisons hautes performances en motorisation hybride, la Panamera fait aujourd'hui figure de pionnière en matière d'électromobilité chez Porsche. » La gamme actuelle, qui constitue la deuxième génération du modèle, est entièrement produite à l'usine Porsche de Leipzig et se décline en trois variantes de carrosserie. Thomas

Friemuth est responsable de la gamme depuis mai 2018.

Premier prototype Porsche à quatre places développé à partir de la 356

Tout au long des 70 ans d'histoire de Porsche, les ingénieurs ont toujours eu l'idée de développer un modèle à quatre places. Ainsi, dans les années 1950, ils développèrent une déclinaison confortable de la 356 en version quatre places. L'empattement de la Porsche Type 530 avait été allongé, ses portes avaient été élargies, la hauteur sous pavillon avait été augmentée à l'arrière. D'autres concepts suivirent, notamment un prototype de Porsche 911 à quatre portes et, dans les années 1980, une version allongée de la 928. Ferry Porsche en utilisait une à titre privé. En 1988, Porsche fit une nouvelle tentative avec le concept Type 989 : le coupé à quatre portes était doté de deux places à part entière à l'arrière. La voiture était équipée d'un V8 à l'avant. Certains éléments de design du concept 989 furent ensuite intégrés à la 911 Type 993. À l'instar des autres concepts, la Porsche 989 en est restée au stade du prototype. Pour des raisons économiques, son développement fut arrêté au début de l'année 1992.

Les concepts Mirage, Meteor et Phantom préfigurent la Panamera.

Au début du nouveau millénaire, Porsche a mené des études de marché, analysé la situation concurrentielle et décidé de développer une berline quatre portes à hayon. C'est principalement sous l'impulsion de Wendelin Wiedeking, alors Président du Directoire, que la marque accéda ainsi au segment des voitures de luxe. Le cahier des charges du futur modèle comprenait alors une dynamique de conduite exceptionnelle, un espace généreux et un style dans la plus pure tradition Porsche. Michael Mauer, directeur stylistique de Porsche, précise : « Nous voulions construire une sportive à quatre places avec une ligne de toit plongeante, un grand hayon et un arrière profilé façon coupé. » Pendant la phase de développement, trois concepts baptisés

« Mirage », « Meteor » et « Phantom » ont vu le jour. Les lignes du modèle qui sera finalement produit se rapprochent principalement de celles du concept « Mirage ». Au final, des éléments de design des trois variantes seront repris. Le nom du modèle est finalement choisi : ce sera la Panamera, en référence à la célèbre course d'endurance mexicaine « Carrera Panamericana ».

Première mondiale à Shanghai : une ascension remarquée

La première apparition officielle de la Panamera, le 19 avril 2009, n'est pas passée inaperçue. En effet, pour l'occasion, Porsche avait invité des représentants des médias du monde entier à une conférence de presse qui se tenait au 94e étage du World Financial Center à Shanghai. Pour l'occasion, la voiture avait été placée en position verticale dans un monte-charge. Il a fallu 60 personnes et plusieurs heures de travail pour positionner la voiture dans le monte-charge. Il n'a fallu en revanche qu'une minute à l'ascenseur pour gravir les 400 mètres et atteindre le 94e étage.

La première Panamera, connue sous le nom de G1 en interne, s'est imposé comme une référence dans sa catégorie grâce ce mariage unique de la sportivité et du confort. La voiture comportait de nombreuses innovations : pour la première fois, un modèle de luxe produit en série était proposé avec une boîte à double embrayage et un système start & stop. Le fleuron de la gamme, la Panamera Turbo, était équipé d'une suspension pneumatique adaptative avec volume d'air additionnel ainsi que d'un aileron arrière réglable à déploiement adaptatif. Le modèle Grand Tourisme a également ouvert la voie aux autres modèles Porsche avec son nouveau concept d'affichage et de commande à bord.

La gamme s'est rapidement développée, avec notamment une gamme de motorisation couvrant une plage de puissance de 250 ch à 550 ch, disponible en version essence, diesel et hybride, en

propulsion ou à transmission intégrale. Au début, les moteurs V6 et V8 atmosphériques étaient disponibles avec une boîte manuelle à six rapports. La plupart des clients ont opté pour la boîte PDK à double embrayage à sept rapports. Les moteurs diesel et hybrides étaient disponibles avec transmission automatique à huit rapports.

La version Executive à empattement allongé, destinée principalement au marché chinois, est apparue à l'occasion de la retouche stylistique opérée sur les modèles en 2013. Les moteurs sont devenus plus puissants, développant jusqu'à 570 ch. La Panamera a eu une importance capitale pour Porsche : la berline GT a propulsé la marque sur un nouveau segment et lui a permis de s'implanter solidement sur le marché chinois en forte croissance.

Renouvellement : deuxième génération de la gamme à partir de 2016

Le développement de la deuxième génération de Panamera (G2) a exploré plusieurs voies : outre le modèle Grand Tourisme à empattement standard et celui à empattement allongé, une troisième déclinaison a vu le jour : le modèle Sport Turismo. À partir de 2017, son design avant-gardiste et son concept de carrosserie ont apporté davantage de polyvalence à la catégorie des modèles de luxe. Le « Concept Sport Turismo » fut présenté pour la première fois au Mondial de l'Automobile de Paris en 2012. Ce concept très remarqué préfigurait déjà la seconde génération de Panamera, qui fut quant à elle dévoilée en première mondiale à Berlin le 28 juin 2016.

La deuxième génération (G2) est encore plus sportive et élégante, tout en offrant le même espace généreux : l'inflexion de la ligne de toit est plus marquée, l'arrière présente une légère contre-courbure, le design des feux arrière en disposition horizontale est un élément distinctif de la signature visuelle de la marque. Avec son allure résolument sportive, la voiture comporte de

nombreuses innovations, notamment dans l'habitacle avec son nouveau concept d'affichage et de commande numérisé via un vaste écran tactile en position centrale. Grâce à des systèmes de réglage du châssis, notamment la suspension pneumatique à trois chambres, les roues arrière directrices et le système électromécanique de stabilisation active des mouvements de roulis PDCC Sport, la Panamera est aussi à l'aise sur route que sur circuit, comme en atteste le temps au tour de 7:38 minutes sur la boucle Nord du Nürburgring, réalisé par le pilote d'usine Porsche Lars Kern au volant d'une Panamera Turbo de série. La gamme de motorisation a été optimisée et la plage de puissance a été élargie. De nouveaux moteurs ont été introduits dans toute la gamme, et la boîte de vitesse PDK actuellement disponible dispose de huit rapports. Sur l'ensemble de la gamme, la plage de puissance s'étend de 330 ch à 680 ch, sur le puissant modèle hybride rechargeable.

Modèles hybrides dotés de la stratégie de boost électrique d'une supersportive

En 2011, Porsche a clairement ouvert la voie à l'électromobilité avec la Panamera. Première Full Hybrid dans le segment des voitures de luxe, la Panamera S Hybrid est à ce jour le modèle Porsche le plus économe en carburant, alors même qu'il développe une puissance de 380 ch. Deux ans plus tard, c'est au tour de la Panamera S E-Hybrid de faire référence sur son segment en termes de puissance et d'autonomie : 416 ch et 36 km en mode tout-électrique. Avec la deuxième génération de Panamera, Porsche a misé sur les performances électriques. La stratégie de boost électrique issue de la supercar hybride de la marque, la 918 Spyder, permet de disposer de performances dignes d'une voiture de sport tout en bénéficiant d'une efficience élevée : 462 ch pour la Panamera 4 E-Hybrid et 680 ch pour le modèle haut de gamme, la Panamera Turbo S E-Hybrid.

« Avec la deuxième génération, nous sommes parvenus à transférer la stratégie hybride axée sur la performance de la 918 Spyder au segment des berlines de luxe », déclare Gernot Döllner, responsable de la gamme Panamera de 2011 à 2018, en charge aujourd'hui du développement des concepts de produit chez Porsche. Cette stratégie a été plébiscitée par les clients. En 2018, 67 % des modèles Panamera livrés en Europe étaient équipés d'une motorisation hybride. »

La Porsche Panamera est une référence sur le segment des berlines de luxe

La Porsche Panamera fête ses 10 ans

Des photographies sont disponibles sur la page du Porsche Newsroom : newsroom.porsche.com

Panamera Turbo :
Consommation de carburant en cycle mixte 10,4 l/100 km ; émissions de CO_2 en cycle mixte 238 g/km

Panamera 4 E-Hybrid :
Consommation de carburant en cycle mixte 2,7 – 2,6 l/100 km ; consommation électrique en cycle mixte : 16,1 – 16,0 kWh/100 km ; émissions de CO_2 en cycle mixte 62 – 60 g/km

Panamera Turbo S E-Hybrid :
Consommation de carburant en cycle mixte 3,3 l/100 km ; consommation électrique en cycle mixte : 16,0 kWh/100 km ; émissions de CO_2 en cycle mixte 74 g/km

Valeurs déterminées suivant la méthode de mesure légale obligatoire. Depuis le 1er septembre 2018, les véhicules sont homologués selon la norme WLTP (Worldwide Harmonized Light Vehicles Test Procedure), procédure plus réaliste en ce qui concerne le calcul de la consommation et les émissions de CO2. Elle remplace la norme NEDC (New European Driving Cycle, soit le Nouveau Cycle de Conduite Européen (NCCE)). En raison de conditions de mesure

plus proches de la réalité, les valeurs de consommation de carburant et les émissions de CO2 déterminées selon la norme WLTP vont, dans la plupart des cas, être plus élevées que les valeurs déterminées selon la norme NEDC. En conséquence, depuis le 1er septembre 2018, des augmentations de taxes peuvent être engendrées.
Vous trouverez de plus amples informations sur les différences entre les normes WLTP et NEDC sur https://www.porsche.com/france/accessoriesandservice/porscheservice/vehicleinformation/wltp/.
Dans la mesure où les valeurs WLTP sont données sous forme de plages de valeurs, elles ne se rapportent pas à un seul véhicule et ne font pas partie intégrante de l'offre : elles ont pour seul objectif de permettre des comparaisons entre les différents types de véhicule. Certaines options et certains équipements peuvent faire varier certains paramètres du véhicule tel que le poids, la résistance au roulement ou la résistance à l'air et, en plus des conditions météorologiques, des conditions de circulation ou du style de conduite, peuvent faire varier la consommation de carburant, d'électricité, les émissions de CO2 et les performances du véhicule.

Actuellement, nous sommes toujours dans l'obligation de fournir les valeurs déterminées selon la norme NEDC, quelle que soit la méthode de mesure utilisée. Pendant cette période de transition, les valeurs NEDC des nouvelles voitures homologuées conformément à la norme WLTP seront donc dérivées des valeurs WLTP. Dans la mesure où les valeurs NEDC sont données sous forme de plages de valeurs, elles ne se rapportent pas à un seul véhicule et ne font pas partie intégrante de l'offre : elles ont pour seul objectif de permettre des comparaisons entre les différents types de véhicule. Certaines options et équipements peuvent faire varier certains paramètres du véhicule tels que le poids, la résistance au roulement ou la résistance à l'air et, en plus des conditions météorologiques, des conditions de circulation ou du style de conduite, peuvent faire varier la consommation de carburant, d'électricité, les émissions de CO2 et les performances du véhicule.