



PORSCHE



Porsche au Mondial de l'Automobile de Paris 2016

Communiqué de presse

Table des matières

Des premières mondiales signées Porsche	3
La Panamera 4 E-Hybrid et la 911 GT3 Cup	
Panamera 4 E-Hybrid	5
L'ADN de la Porsche 918 Spyder dans le segment du luxe	
911 GT3 Cup	9
La nouvelle version de la voiture de course la plus vendue au monde	
Macan Turbo avec pack Performance	11
Une puissance accrue, de nouveaux freins et un châssis toujours plus sportif	

Panamera 4 E-Hybrid :

Consommation de carburant mixte 2,5 l/100 km ; émissions de CO₂ 56 g/km ; consommation électrique 15,9 kWh/100 km

Panamera 4S :

Consommation de carburant mixte 8,2 – 8,1 l/100 km ; émissions de CO₂ 186 – 184 g/km

Panamera 4S Diesel :

Consommation de carburant mixte 6,8 – 6,7 l/100 km ; émissions de CO₂ 178 – 176 g/km

Panamera Turbo :

Consommation de carburant mixte 9,4 – 9,3 l/100 km ; émissions de CO₂ 214 – 212 g/km

Macan Turbo avec pack Performance :

Consommation de carburant mixte 9,7 – 9,4 l/100 km ; émissions de CO₂ 224–217 g/km

Dimensions variables selon le jeu de pneus utilisé

Des premières mondiales signées Porsche : la Panamera 4 E-Hybrid et la 911 GT3 Cup

Paris, France. Deux univers, deux premières mondiales. Le Mondial de l'Automobile de Paris sera l'occasion pour Porsche de lancer deux voitures de sport de nature très différente : la nouvelle Panamera 4 E-Hybrid et la 911 GT3 Cup. La nouvelle voiture Grand Tourisme réussit la synthèse entre motorisation hybride axée sur les performances et électromobilité durable liée à une sportivité dynamique et à un confort de conduite grand luxe. La nouvelle version de la voiture de course la plus vendue au monde, au contraire, reste réservée exclusivement au circuit. Le Mondial de l'Automobile sera aussi l'occasion de présenter pour la première fois au public français la nouvelle famille des Panamera au grand complet ainsi que le Macan Turbo avec pack Performance.

En effet, quelques semaines à peine après la commercialisation de la nouvelle Panamera, Porsche enrichit cette gamme d'un quatrième modèle. Cette fois, avec la Panamera 4 E-Hybrid, Porsche fait un grand écart d'un type particulier. Une puissance cumulée de 462 ch (340 kW), générée par le nouveau V6 biturbo 2,9 l et le moteur électrique, assure d'une part un déploiement de force semblable à celle de la 911 Turbo. D'emblée, le conducteur dispose d'un couple de 700 Nm. Plaisir de conduite assuré. Et grâce à la fonction Boost, il faut seulement 4,6 secondes à la Panamera 4 E-Hybrid pour passer de 0 à 100 km/h. D'autre part, elle offre une autonomie électrique de 50 km et une consommation de 2,5 l/100 km selon le NCCE.

La Panamera Hybrid rencontre un franc succès en France où, actuellement déjà, 30 % environ des achats de berlines de luxe sportives avec motorisation hybride sont des Porsche, cette part n'étant que de 9 % au niveau mondial. Ces dernières années, la France est en effet devenue un marché très important. Avec plus de 5 000 véhicules livrés en 2015, Porsche a augmenté ses ventes dans ce pays d'environ 20 % par rapport à l'année précédente, les deux tiers des ventes étant constitués des modèles sportifs quatre portes tandis que les deux portes en représentent un tiers.

Si on comparait la famille des Panamera à un système de coordonnées cartographiques, où chacun des modèles tendrait vers une direction propre, le nouveau modèle hybride représenterait en quelque sorte la quatrième dimension. Tous ces modèles seront présentés à Paris. La Panamera Turbo, dotée d'un puissant moteur biturbo V8 de 550 ch (404 kW), est incontestablement le modèle phare. La Panamera 4S Diesel et son huit cylindres, qui développe une puissance de 422 ch (310 kW), représente la catégorie des moteurs diesel de tempérament sportif. Quant à la Panamera 4S, avec son V6 à essence fournissant 440 ch (324 kW), elle fait office de modèle de base. Ces nouveaux modèles sont tous équipés de la transmission intégrale permanente et - autre nouveauté - de la boîte de vitesse Porsche Doppelkupplung (PDK) à huit rapports, ainsi que, bien évidemment, de l'association exclusivement Porsche entre sportivité authentique et confort digne des berlines de luxe.

Une 911 GT3 Cup de nouvelle génération offrant une puissance de 485 ch (357 kW)

Avec la nouvelle 911 GT3 Cup, le département du sport automobile de Porsche a mis au point une nouvelle génération de voitures de compétition GT proches des modèles de série pour les coupes de marque mondiales. Ce léger monoplace de 1 200 kg est propulsé par un moteur à plat 4,0 l fournissant une puissance de 485 ch (357 kW) et par des arbres à cames à admission et échappement variable. La nouvelle aérodynamique à l'avant et à l'arrière assure une meilleure tenue de route et des temps au tour réduits.

Quant au Macan, c'est avec un nouveau gain de performances qu'il va se présenter à Paris : le moteur V6 biturbo du Macan Turbo avec pack Performance délivre en effet 440 ch (324 kW). Ce nouveau modèle haut de gamme passe en 4,4 secondes de l'arrêt à la vitesse de 100 km/h et affiche une vitesse maximale de 272 km/h. Le châssis est également concerné par ce gain de performances. Le Macan Turbo avec pack Performance déploie encore plus de dynamique grâce au réglage du châssis sport surbaissé, d'un tout nouveau système de freinage et du pack Sport Chrono. La consommation de carburant selon le NCCE s'établit entre 9,4 et 9,7 l/100 km en fonction des pneumatiques.

La nouvelle version hybride de la Panamera dans les starting-blocks

Lors du salon de Paris, Porsche présente le quatrième modèle de la gamme Panamera : la Panamera 4 E-Hybrid avec transmission intégrale régulée et une autonomie électrique de 50 km. Le véhicule génère une puissance combinée de 462 ch (340 kW) et consomme 2,5 l/100 km selon le nouveau cycle de conduite européen pour le modèle hybride rechargeable. Cela correspond à des rejets de CO₂ de 56 g/km.

Une autonomie 100 % électrique de 50 kilomètres

Depuis toujours, l'hybride chez Porsche a été synonyme de mobilité, mais également de performances, comme l'illustre notamment la victoire de la 919 Hybrid aux 24 heures du Mans en 2015 et en 2016. La Panamera 4 E-Hybrid adopte également cette philosophie.

La nouvelle Porsche hybride rechargeable démarre toujours en mode 100 % électrique. Sur environ 50 kilomètres et à une vitesse de 140 km/h maximum, la Panamera 4 E-Hybrid ne génère aucune émission. Et pourtant, cette Panamera est bien LA voiture de sport dans la catégorie des berlines de luxe. Avec sa transmission intégrale, elle peut atteindre une vitesse de pointe de 278 km/h. D'emblée, le conducteur dispose à l'arrêt d'un couple cumulé de 700 Nm. Cette voiture de sport hybride quatre portes atteint les 100 km/h au bout de 4,6 secondes. Le couple est transmis sur les quatre roues et la suspension pneumatique à trois chambres disponible de série assure en permanence un équilibre optimal entre confort et dynamique.

Nouvelle stratégie d'hybride inspirée de la 918 Spyder

Les performances ne sont pas le fruit du hasard. Sur la nouvelle Panamera 4 E-Hybrid, Porsche utilise une stratégie d'hybride inédite sur ce segment et inspirée de la 918 Spyder. La 918 Spyder, d'une puissance de 887 ch (652 kW), est le véhicule de série le plus rapide de l'histoire de la Boucle Nord du Nürburgring. Un temps au tour record de 6 min 57 s a en effet pu être établi sur ce circuit mythique, notamment parce que cette Porsche hybride affiche des performances de propulsion uniques grâce à la poussée supplémentaire de deux moteurs électriques.

Comme pour la 918 Spyder, la puissance du moteur électrique de la Panamera – 136 ch (100 kW) et 400 Nm de couple – est disponible dès le premier coup d'accélérateur, alors que sur le modèle précédent, la pédale devait être actionnée à 80 % pour libérer la poussée supplémentaire du moteur électrique. Dès la première accélération, le moteur électrique et le moteur à essence œuvrent de concert dans une parfaite harmonie. Comme sur la 918 Spyder, le moteur électrique génère une poussée supplémentaire qui vient s'ajouter à la puissance du nouveau V6 biturbo 2,9 l (330 ch/243 kW/450 Nm) pour donner naissance à un boost impressionnant créé à la fois par le moteur électrique et les turbocompresseurs. Sur la Panamera 4 E-Hybrid, l'énergie électrique est par ailleurs utilisée pour accroître la vitesse maximale. Ce nouveau type d'« E-Performance » – plus de puissance, plus de plaisir, moins de consommation – est chez Porsche la nouvelle recette du futur.

Un nouveau module hybride et une boîte de vitesse PDK avec huit rapports à passage rapide

L'association du moteur électrique et de l'embrayage de coupure couplé au moteur à essence V6 constitue la nouvelle génération des modules hybrides Porsche. Contrairement au système électrohydraulique du modèle précédent, l'embrayage de coupure est actionné sur la nouvelle Panamera via un ECA (Electric Clutch Actuator) de façon électromécanique, ce qui permet de réduire encore davantage les temps de réaction. Pour transférer la puissance au niveau de la transmission intégrale, la Panamera 4 E-Hybrid est équipée, comme les autres modèles Panamera de deuxième génération, d'une nouvelle boîte de vitesse Porsche Doppelkupplung (PDK) à huit rapports, caractérisée par une extrême rapidité et une grande efficacité, et venant remplacer la boîte automatique à huit rapports du modèle précédent. Le moteur électrique est alimenté par une batterie lithium-ion à refroidissement liquide. Bien que la capacité énergétique soit passée de 9,4 à 14,1 kWh, le poids de la batterie, installée sous le plancher de coffre, demeure inchangé.

La charge complète de la batterie haute tension s'effectue en 5,8 heures sur une prise 230 V de 10 ampères (A). En utilisant le chargeur embarqué de 7,2 kW proposé en option et une prise 230 V de 32 A au lieu du chargeur de série de 3,6 kW, la Panamera permet de charger complètement la batterie au bout de 3,6 heures seulement. Le Porsche Communication Management (PCM) ou l'application Porsche Car Connect (pour smartphone et Apple Watch) permettent de

programmer la charge. De plus, la Panamera 4 E-Hybrid est équipée de série d'une climatisation autonome pour rafraîchir ou réchauffer l'habitacle pendant la charge. L'application Car Connect permet par ailleurs de préconditionner la climatisation en toute simplicité.

Porsche Advanced Cockpit avec affichages spécifiques au modèle hybride

L'un des points forts de la Porsche Panamera de deuxième génération est son nouveau concept d'affichage et de commande : le Porsche Advanced Cockpit, disponible de série, avec touches à commande tactile et affichages personnalisables. Deux beaux écrans de 7 pouces encadrant le compte-tours analogique forment ce cockpit interactif. Par ailleurs, la Panamera 4 E-Hybrid se distingue des autres versions de la gamme par son powermètre, propre au mode hybride. Dans leur fonctionnement intuitif, les affichages du modèle hybride sont inspirés de ceux de l'ultrasportive 918 Spyder. Le powermètre donne des informations sur le véhicule, comme l'énergie électrique actuellement fournie ou celle qui est récupérée.

En même temps, un écran tactile de 12,3 pouces sert d'élément de commande et d'affichage central pour le PCM. C'est à ce niveau, ainsi que sur le combiné d'instruments, qu'il est possible de consulter différentes informations spécifiques au modèle hybride. Aussi pratiques qu'instructifs : l'assistant Boost et l'assistant hybride. Exemple pour l'assistant Boost : cet affichage indique l'énergie disponible pour l'E-Boost. Exemple pour l'assistant hybride : différentes indications graphiques aident le conducteur à doser l'énergie électrique.

Un summum d'efficacité avec le mode « Hybrid Auto »

Sur la Panamera 4 E-Hybrid, le pack Sport Chrono, et donc le sélecteur de modes intégré au volant, sont proposés de série. Le sélecteur de modes et le Porsche Communication Management permettent d'activer les différents modes de conduite, parmi lesquels les fameux modes « Sport » et « Sport Plus » que l'on retrouve sur les autres modèles de Panamera avec pack Sport Chrono. Les modes propres au véhicule hybride sont les modes « E-Power », « Hybrid Auto », « E-Hold » et « E-Charge ».

La Panamera 4 E-Hybrid démarre toujours en mode « E-Power », purement électrique. Avec le mode « Hybrid Auto », qui a été entièrement repensé, la Panamera passe automatiquement d'une source de propulsion à l'autre, ou les combine, et offre ainsi le fonctionnement le plus

efficace. Le mode « E-Hold » permet de conserver l'état de charge en cours, par exemple pour rouler en mode électrique et donc sans émissions dans une zone « sensible », comme en ville. En mode « E-Charge », la batterie se charge sur le moteur V6, le moteur à essence générant alors une puissance plus élevée que lors d'une conduite normale. Mais c'est avec les modes « Sport » et « Sport Plus » que les performances les plus élevées peuvent être atteintes. Le V6 biturbo est alors constamment en action. En mode « Sport », l'état de charge de la batterie est maintenu en permanence à un niveau minimum pour disposer de réserves suffisantes en cas d'activation de la fonction E-Boost. En mode « Sport Plus », les performances maximales sont prioritaires et la Panamera peut atteindre une vitesse de pointe de 278 km/h. De plus, grâce à l'assistance du V6 biturbo, c'est avec ce mode que la suralimentation de la batterie est la plus rapide.

La nouvelle 911 GT3 Cup avec motorisation ultramoderne

Avec une motorisation totalement repensée, la Porsche 911 GT3 Cup sera sur la ligne de départ des circuits mondiaux dès 2017. À l'arrière de ce modèle dédié aux compétitions GT, qui est aussi le modèle le plus construit, se trouve désormais un 6 cylindres à plat 4,0 l pour une propulsion encore plus efficace. La motorisation compacte avec injection directe d'essence fournit une puissance maximale de 485 ch (357 kW) grâce à une technologie utilisée exclusivement en sport automobile.

Toute une gamme de systèmes innovants permet en plus d'améliorer l'efficacité du véhicule et assure une meilleure durabilité du moteur atmosphérique pendant la course ainsi que des frais d'entretien réduits. Une commande de soupapes avec leviers d'entraînement à paliers fixes ainsi qu'une alimentation centrale en huile sont ainsi utilisées pour la première fois. Une oléocentrifugeuse intégrée permet le démoissage optimal de l'huile dans le moteur. De plus, un vilebrequin beaucoup plus rigide a été installé.

La nouvelle jupe avant et le nouveau bouclier arrière améliorent la déportance de la nouvelle 911 GT3 Cup et par conséquent la tenue de route et les performances. L'aileron arrière de 184 cm positionné en hauteur a été repris du modèle précédent. Les dimensions des roues sont inchangées : il s'agit de jantes monobloc 18 pouces de compétition avec fixation centrale, équipées de pneus slicks Michelin de compétition de 270 mm de large sur l'essieu avant et d'une surface de roulage de 310 mm sur l'essieu arrière. La combinaison intelligente de l'aluminium et de l'acier dans la carrosserie assure à la fois rigidité maximale et poids réduit. Sur la ligne de départ, la nouvelle 911 GT3 Cup ne pèse que 1 200 kg.

En ce qui concerne la sécurité du pilote, les ingénieurs y ont de nouveau accordé une attention particulière. Celui-ci est protégé par un robuste arceau-cage et un nouveau siège baquet conçu pour la compétition, dont la forme épouse particulièrement la zone de la tête et des épaules. La trappe d'extraction dans le toit a été agrandie conformément aux dernières normes de la FIA pour permettre de dispenser les premiers soins au pilote et de procéder à son sauvetage en cas d'accident.

La 911 GT3 Cup est construite sur la même ligne de production que les 911 dédiées à la route, dans l'usine historique Porsche de Stuttgart-Zuffenhausen. Au centre de sport automobile de Weissach, elle fait l'objet d'un réglage de base pour le circuit puis subit toute une batterie de tests avec un pilote professionnel avant d'être livrée aux clients. Depuis 1998, 3 031 exemplaires de 911 GT3 Cup des générations 996, 997 et 991 ont été construits. L'ultrasportive de Stuttgart dédiée aux coupes de marque est ainsi la voiture GT la plus construite et la plus vendue dans le monde.

La nouvelle 911 GT3 Cup participera à la saison 2017 en courant d'abord exclusivement pour le Mobil 1 Supercup disputé dans le cadre des courses de Formule 1 et pour les Porsche Carrera Cup Allemagne et Amérique du Nord. À partir de 2018, elle sera aussi à la disposition des autres coupes de marque. En tout, Porsche prépare une vingtaine de ces séries pour des équipes clientes où seule la 911 GT3 Cup est utilisée.

Le Macan Turbo avec pack Performance vient couronner la gamme de modèles

En tant que modèle sportif par excellence sur le segment des SUV compacts, le Macan établit depuis ses débuts de nouvelles références en matière de dynamique de conduite. Porsche a décidé d'aller encore plus loin : avec le pack Performance, le Macan Turbo vient couronner la gamme de modèles et promet d'offrir de meilleures performances, une agilité optimisée et des sensations toujours plus vives.

Après sa cure de puissance, l'imposant moteur V6 avec suralimentation par un biturbo de 3,6 litres développe 324 kW (440 ch), soit 30 kW (40 ch) de plus que sur le Macan Turbo et définit ainsi un nouveau modèle ultime au sommet de la gamme. Le véhicule passe désormais de 0 à 100 km/h en 4,4 secondes (-0,4 s) et la vitesse de pointe s'établit cette fois à 272 km/h (+6 km/h). Le couple maximal atteint 600 Nm (+50 Nm) et offre au conducteur une plage de régimes plus large comprise entre 1 500 tr/min et 4 500 tr/min. La force de traction s'en trouve aussi transformée : la reprise de 80 km/h à 120 km/h passe à 2,9 secondes (-0,2 s) en mode Sport Plus. En fonction des pneumatiques, la consommation de carburant (selon NEFZ) du nouveau Macan haut de gamme s'établit entre 9,4 l/100 km et 9,7 l/100 km.

Le Macan Turbo avec pack Performance offre non seulement plus de puissance, mais présente également un système de freinage entièrement nouveau, le châssis sport réglé avec surbaissement, le pack Sport Chrono et le système d'échappement Sport de série. Au niveau de l'essieu avant, le diamètre des disques de frein rainurés passe à 390 millimètres, soit 30 millimètres de plus que sur le Macan Turbo sans augmentation de la puissance. Les disques sont équipés d'étriers de frein à six pistons peints en rouge. De même, le Porsche Active Suspension Management (PASM) garantit un comportement extrêmement sportif sur simple pression d'un bouton et a été optimisé pour la carrosserie surbaissée de 15 millimètres. La suspension pneumatique avec régulation de l'assiette, réglage en hauteur et surbaissement de dix millimètres est disponible en option.

Le pack Sport Chrono permet au conducteur d'affûter davantage les performances du Macan Turbo. Le mode Sport Plus permet un équilibrage encore plus sportif du châssis, du moteur et de la boîte de vitesses, accompagné d'une sonorité encore plus riche en émotions du système d'échappement Sport. La boîte à double embrayage PDK à 7 rapports offre désormais des temps de commutation très courts, des points de passage des rapports optimisés et une surélévation du couple lors du passage des rapports pour une accélération maximale.

Pour faire du Macan Turbo avec pack Performance un modèle unique, des options d'équipement personnalisées sont disponibles : par exemple, le pack extérieur Turbo, intégrant entre autres des jantes de 21 pouces au design 911 Turbo, avec branches latérales noir brillant, des phares à LED avec PDLS Plus ainsi que de nombreux autres éléments de couleur noire. Le pack intérieur Turbo comprend, par exemple, un équipement en cuir noir avec de multiples éléments en Alcantara, de nombreuses touches de couleur et des éléments en carbone, tels que les caches de seuil de porte avec nom du modèle éclairé en blanc.