

Il s'en est fallu de peu que la **Porsche** «5 portes» ne passe pour l'Arlésienne: tout le monde en parlait, tout le monde en avait entendu parler, tout le monde avait cru en voir des photos sur le Net... mais personne ne l'avait jamais vue. Aujourd'hui, le projet **Panamera** s'est concrétisé; nous avons reçu les premières photos et informations officielles.

Par Xavier Daffe

**S**i tant est qu'on ait pu en douter un moment, le projet Panamera arrive au terme de son développement et la commercialisation devrait intervenir automne 2009. Cette sorte de 911 «4 places» à hayon est due au coup de crayon de l'équipe du designer maison Michael Mauer, déjà à l'origine, rappelons-le, du dessin de la dernière génération en date de 911. Cette 911 «familiale» affiche une longueur de 4,97 m, pour une largeur – importante – de 1,93 m et une hauteur – réduite – de 1,42 m. L'empattement atteint pour sa part 2,92 m. Soit des proportions plates et larges qui assoient correctement la voiture sur la route et lui confèrent les proportions d'un coupé... qui serait reproduit à une échelle supérieure à 1.

En tout état de cause, les appels du pied stylistiques à la 911 sont légion: forme des feux avant, ailes avant bombées, dessin des feux arrière, flancs arrière en décrochage... la filiation Porsche est évidente. Cette priorité figurait d'ailleurs en bonne place dans le cahier des charges. Au même titre que l'habitabilité, qui devait permettre d'accueillir valablement 4 adultes (objectif atteint) tout en procurant une fonctionnalité digne de ce nom, au travers d'un volume de coffre satisfaisant (ici, 450 l en configuration normale, et modulable grâce aux dossiers de banquette rabattables permettant l'obtention d'une surface de chargement plane).

Tant qu'on en est aux aspects pratiques, signalons qu'il est prévu en option un crochet d'attelage escamotable électrique-

ment. Histoire, sans doute, de tracter sa 911 GT3 RS vers les circuits...

**1 MILLIARD D'EUROS**

Ce projet, qui a englouti plus de 1 milliard d'euros et nécessité l'engagement de 2.000 personnes (pratiquement réparties à égalité entre la recherche et le développement, la chaîne d'assemblage de Leipzig, l'usine de Hanovre et les équipementiers), est le plus important de l'histoire récente de Porsche. D'autant que, contrairement au développement du Cayenne, il n'a pas été mené en collaboration avec un autre constructeur. Voilà qui souligne s'il le fallait encore l'excellente santé financière de Porsche.

Celle qui se profile (c'est le mot avec un Cx annoncé à 0,29) comme une concu-

rente des BMW Série 7, Mercedes Classes S et CLS et Maserati Quattroporte (voire des futures Aston Martin 4 portes ou Lamborghini Estoque) étrenne une toute nouvelle plate-forme spécifique, mais reprend les moteurs du Cayenne. Tous ont recours à l'injection directe. En entrée de gamme, on trouve le VR6 de 3.6 litres associé à une boîte manuelle à 6 rapports pour les Panamera (propulsion) et Panamera 4 (transmission intégrale). Cette dernière reprend le principe de la transmission de la 911 (Turbo) et en particulier le PTM (*Porsche Traction Management*) intégrant un coupleur actif à commande électromagnétique.

Les S et 4S bénéficient du V8 de 4.8 litres et la Turbo du même bloc, mais en version suralimentée. Pour l'heure non précisées, les puissances s'étendraient de 300 à 500 ch. La boîte à double embrayage PDK à 7 rapports est évidemment de la partie, de série ou en option selon les moteurs, et Porsche s'attend à ce qu'elle représente 90% des ventes. La version *full hybrid* devrait selon toute vraisemblance être disponible dès le lancement.

A noter que les boîtes sont ici accolées au moteur, lui-même positionné partiellement en porte-à-faux sur le train avant. Porsche a renoncé au *transaxle* (boîte/pont sur l'essieu arrière) à la fois pour se garantir la possibilité d'installer un grand réservoir de 100 l à l'arrière, nécessaire à la vocation GT de l'engin, mais également pour simplifier le schéma de transmission intégrale et éviter d'avoir recours à deux arbres longitudinaux parallèles, comme la Nissan GTR par exemple. La version Turbo dispose de série de la suspension pneu-



Même si la Panamera ne reprend pas les optiques rondes de la 911, elle en conserve certains attributs, à commencer par les ailes avant bombées, les hanches opulentes, la découpe du bouclier, le contour des vitres latérales,...

matique, les autres de la suspension en acier pilotée PASM (*Porsche Active Suspension Management*). Porsche annonce par ailleurs un nouveau différentiel arrière actif, sans donner plus de précisions pour l'heure.

Porsche maîtrise visiblement son agenda comme personne. Le lancement en 2003 du Cayenne en pleine vague «SUV» lui a permis à l'époque de carrément dou-

bler ses ventes. Aujourd'hui, alors que s'amorce une sérieuse décrue du segment, voici qu'apparaît opportunément la Panamera, sorte de 911 «5 portes», sans doute mieux acceptée socialement qu'un arrogant 4x4. Avec des ventes estimées à 20.000 unités par an, Porsche devrait faire passer sa production annuelle à plus de 115.000 voitures. Au milieu des années 90, il était à un peu plus de 20.000... ■

La **911** des familles

