

PORSCHE TAYCAN TURBO CROSS TURISMO : UN BREAK SPORTIF DE HAUT NIVEAU !

écrit par Luc Vandersleyen



VOUS AVEZ DIT TAYCAN CROSS TURISMO :

Commercialisée en 2019, la **PORSCHE TAYCAN**, était la première Porsche familiale **100% électrique**. Au-début de cette année 2021, le constructeur a sorti le **TAYCAN CROSS TURISMO** qui est un break familiale plus polyvalent et très habitable tout en restant une vraie sportive 100% électrique très confortable. Avec ses 4 roues motrices et sa suspension pneumatique ajustable, il est même capable de quitter l'asphalte pour parcourir quelques chemins faciles. Porsche a fondé ses espoirs sur ces valeurs et ne s'est pas trompé puisque sur les **6 premiers mois de son existence**, près de **500 Taycan Cross Turismo** ont trouvé preneur en Belgique.





PRESENTATION DU TAYCAN TURBO CROSS TURISMO :

En découvrant le véhicule, on voit d'emblée qu'il s'agit d'une Porsche, alors que **le toit se prolonge vers l'arrière**, avec un discret spoiler en offrant un **beau volume intérieur**. Les ailes, avant et arrière dépassent largement pour donner une forme racée. Cette version **Taycan Turbo Cross Turismo** devient impressionnante tout en restant très chic. La partie basse s'adapte à ses nouvelles fonctions. Boucliers, tours d'aile et jupes s'habillent de protections de plastiques très sobres. La **garde au sol** est **relevée de 20 mm**, mais sa hauteur reste de 1,40 m, ce qui la laisse du côté des sportives. La suspension pneumatique permet d'encore la relevée de 10 mm et un mode « **gravel** » (jusqu'à 120 km/h) agit sur la gestion de puissance pour plus d'adhérence sur sol glissant ou sol non revêtu. Enfin **la position Lift** (sous 30 km/h) la fait encore monter de 20 mm. Bien sûr, si les **évolutions sur chemins roulants sont accessibles** grâce à une bonne gestion électronique de la motricité, cette Taycan n'est cependant pas un tout chemin.

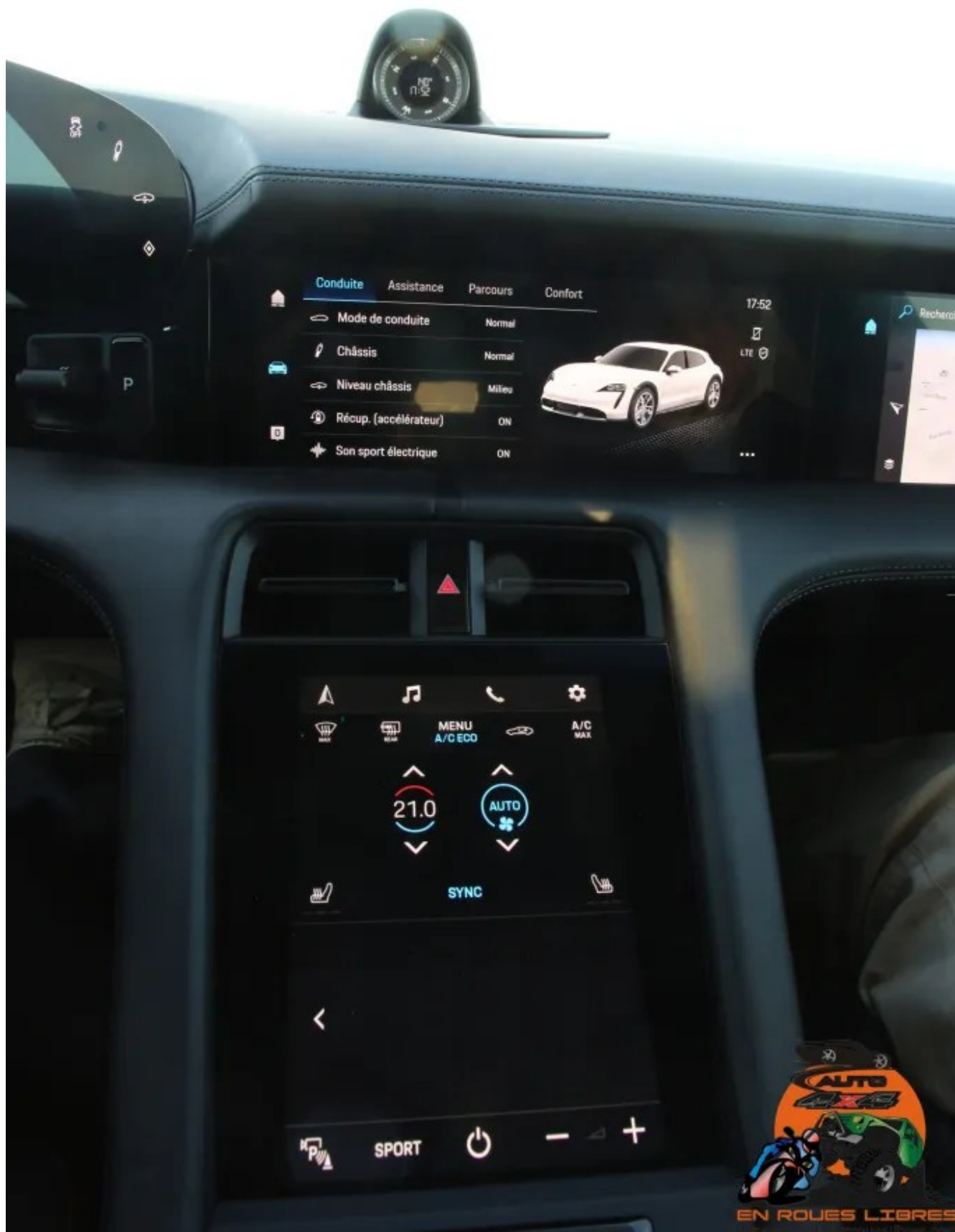




LA VIE A BORD :

On accède assez facilement aux places avant du Taycan Cross Turismo et on se trouve d'emblée dans une sportive. **Les sièges semi-baquets sont très confortables** et grâce aux réglages électriques très précis, on trouve rapidement une très bonne position. La mise en route se fait à gauche comme sur toutes les Porsche. Le **large écran incurvé de 16,8 pouces face au conducteur** présente des compteurs numériques et la console centrale tactile très intuitive est high-tech tandis qu'un 3^{ème} écran se trouve devant le passager, mais s'éteindra si le passager s'en va. A **l'arrière, ces derniers** disposeront d'un **espace aux jambes généreux** et d'une **bonne garde au toit**. Le **coffre** profite aussi de ce **volume et atteint 405 litres** et peut passer à **1145 l** en rabattant les dossiers des sièges arrière. En plus, il y a, à l'avant, sous le capot, un petit coffre de 84 litres. Sans compter que les barres de toit peuvent accueillir un coffre avec **75 kg de bagages testé à 200 km/h**.













LA TECHNIQUE :

On l'a dit le **Taycan Turbo Cross Turismo** est un véhicule électrique qui n'est disponible qu'en **4 roues motrices via 2 moteurs**. Il est aussi livré d'office avec la **suspension pneumatique**. Sa **batterie a 93,7 kWh**. Les 2 moteurs synchrones à aimants permanents ont une **puissance de 460 kW (625 ch) et de 500 kW (680 ch) en Overboost**. Le **couple est de 850 Nm**. La caisse est autoporteuse et la suspension est à double triangulation à l'avant et avec un essieu semi-rigide à l'arrière tandis que sur les 2 essieux, il y a des boudins pneumatiques et des barres antirollis. Son poids est de 2320 kg, (PTA : 2 880 kg) mais cela n'empêche pas de passer du **0 à 100 km/h en 3,3 sec et de pouvoir rouler jusqu'à 250 km/h**. On notera encore que sur ce Taycan les **disques de freins sont recouverts de carbure de tungstène**, ce qui est garant d'excellentes décélérations !







EN ROUTE AVEC LE TAYCAN TURBO CROSS TURISMO :

Dés le démarrage, le silence règne et les sensations sont très différentes de celles ressenties dans une PORSCHE à moteur thermique. **L'accélération est immédiate et continue.** Cependant, nous n'avons aucun repère auditif et le son artificiel que l'on peut « enclencher » n'imité pas vraiment un moteur thermique. Il est même assez particulier à l'oreille. A noter que certains accessoiristes ont déjà sorti des kits additionnels pour imiter les V6 ou V8 par exemple : [Maxhaust](#). Mise à part cela, ce **Taycan Turbo Cross Turismo** se conduit facilement et se montre très à l'aise en ville, malgré sa puissance, son gabarit : 4,97 m de long et 1,97 m de large et sa visibilité arrière un peu limitée. Les suspensions font un très bon travail tant en ville sur les casse-vitesses que sur les inégalités des routes à grande vitesse. **Le confort est garanti quelques soient les circonstances.**





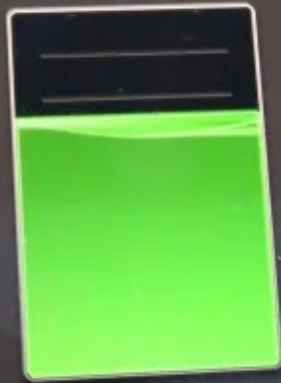


Batterie chargée à :

20:43

Mardi

70
%



242
km

⚡ 1.40 km/min

Clim. autonome

Taycan









Dès qu'on peut accélérer sur route, le Cross Turismo **défie les lois de la physique** avec beaucoup de facilité. On a, alors, **l'impression que cette Porsche pèse une tonne de moins** tellement elle colle à la route et enchaîne les courbes. Sur route, la garde au sol diminue automatiquement de 20 mm ce qui abaisse le centre de gravité – qui est déjà très bas – et améliore sa tenue de route. Ainsi, l'accélération de 0 à 100 km/h est vraiment très impressionnante et certains l'appellerait même « **briseuse de nuque** ». Une fois en palier, par exemple à 80 km/h, l'accélération devient moins impressionnante. De cette manière, comparer à un gros bloc thermique comme la Jaguar F-Type R (575ch) que nous avons essayé (article disponible [ici](#)), nous pensons que le 0 à 100 est meilleur avec la Taycan mais le 100 – 200 sera meilleur avec la F-Type ou une autre Porsche Thermique de puissance similaire.





L'AUTONOMIE DE CETTE PORSCHE ELECTRIQUE :

Comme nous l'avons constaté avec toutes les voitures électriques (articles disponibles [ici](#)), la faible autonomie gâche quelque peu le plaisir pris au volant. Pour ce **TAYCAN TURBO CROSS TURISMO**, le constructeur annonce une **autonomie de 449 km**, cependant, lorsque nous en avons pris possession chez l'importateur, elle n'avait que **330 km** d'autonomie. Cela dépend de ce que le véhicule a fait et s'il a roulé sur autoroute... Il est bien certain qu'avec un véhicule de ce genre, nous avons roulé au maximum des vitesses autorisées sur des parcours mixtes parcourus à bon train. Nos différentes recharges ne nous ont pas permis d'avoir une **autonomie supérieure à 350 km**. Cependant, **très bonne surprise** : avec cette Porsche électrique, **nos km « consommés » correspondaient aux kilomètres réellement parcourus, même en roulant beaucoup sur autoroute**. Nous pouvons donc considérer que l'autonomie réelle de cette Porsche correspond à 330 km et peut certainement atteindre 400 km en roulant calmement ou en milieu urbain.





Une Porsche Taycan Cross Turismo Turbo ça consomme beaucoup ?

A noter que le mode « **régénération** » n'offre pratiquement pas de frein moteur, mais permet, malgré tout d'économiser quelques kilomètres. **Notre consommation a été de 24,7 à 28,2 kWh/100 km**, (similaire à celle du Mercedes [EQC400](#)) ce qui est beaucoup pour une électrique mais peu comparer à une thermique de même puissance. Autre « punition », **la recharge** sur les bornes publiques bruxelloises qui n'offrent que **11 ou 22 kW**. Avec la première, il faut environ **1 minute pour 0,8 km**, avec la seconde, nous avons récupérer **1,4 km en 1 minute**. Ainsi, **après avoir parcouru 150 km, il fallait environ 1h30 à 2h30 d'immobilisation pour la recharge (selon la borne)**. Le constructeur annonce 9 h pour une recharge complète sur borne AC de 11kW. Cependant, sur une borne DC de 50 kW on pourra passer de 5% à 80% de charge en 1h30. Sur une borne DC de 270 kW il ne faudra que 22,5 minutes... Malheureusement de telles bornes sont encore très rares !





CONCLUSION ET PRIX DU TAYCAN TURBO CROSS TURISMO :

Ce Taycan Turbo Cross Turismo est un véhicule exceptionnel de par ses **performances**, sa **technologie**, son comportement et sa **très grande polyvalence**. Bien sûr, il ne pourra quitter l'asphalte qu'avec beaucoup de prudence et il reste pénalisé par son autonomie et les temps de recharge. Et puis, il y a son prix ! En effet, **sans options, il coûte 158 701,18 Euros** et nous avons encore pour **15 256 Euros d'options**. Et ces dernières n'avaient pas de caractère hors norme, mais, il y avait parmi les plus chères :

- Toit panoramique fixe : 1 754,50 E
- Rétroviseurs extérieurs couleur extérieure : 592,90 E
- Son sport Porsche : 544,50 E
- Jantes 20 pouces Offroad Design : 592,90
- Vitrage teinté à l'arrière : 544,50 E
- Banquette arrière-confort 2+1 : 520,30 E
- Eclairage d'ambiance : 459,80 E
- Caméras périphériques : 1 548,80 E
- Régulateur de vitesse adaptatif : 1 911,80 E
- Ecran devant le passager : 1 125,30 E
- Chargeur de 22 kW AC : 1 815 E
- Pompe à chaleur : 857 E
- Porsche Mobile Charger Connect : 1 185,80 E

Le **prix total** de ce Taycan Cross Turismo Turbo était ainsi de **173 947,18 Euros**. Enfin, si on compare ce Taycan à une Porsche thermique de même puissance, il est clair que le moteur thermique coûte plus cher au niveau carburant et au niveau des taxes. C'est ici que se situe le gros avantage de ce bolide (du moins pour l'instant). Voici un rapide exemple avec une Porsche Panamera Turbo S (630ch-essence) :

	Panamera Turbo S (630ch)	Taycan Turbo Cross Turismo (625ch)	
Consommation	12,8l /100 kms (WLTP)	28,2 kWh/100 kms (réel à l'essai)	
Prix	Essence E10 : 1,574/l	Electricité sur borne 22 kW : 0,377€/kWh	Electricité sur borne Ionty 350 kW CC : 0,86€/kWh
Coût aux 100 kms	20,147 €	10,63 €	24,25€

LES TAXES :

	Bruxelles	Wallonie	Flandre
Taxe de mise en circulation	61,50€	61,50€	00,00€
Taxe de circulation annuelle	83,95€	83,95€	00,00€
Eco malus	/	0€	/

RESUME DE CET ESSAI DU PORSCHE TAYCAN TURBO CROSS TURISMO :

■	■
■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■

Luc VANDERSLEYEN

Mise en page : Nicolas Vandersleyen