Essai – Porsche Cayenne S Hybrid : Green Four Wheels Drive

Prendre le volant d'une Porsche est toujours un moment inoubliable. L'est-ce aussi lorsque le modèle en question est un tout terrain et de surcroît hybride ?

- V6, 2'995 cm^3
- 380 CV à 1'150 t/min
- 580 Nm à 5'500 t/min
- Boîte de vitesses auto. Tiptronic S, 8 rapports
- Vitesse maxi : 242 km/h
- 0 à 100 km/h en 6.5 sec.
- Poids : 2'240 kg
- Conso. mesurée : 10.9 l./100 km
- Emissions de CO_2 : 193 g/km (B)
- dès CHF 116'700.-
  modèle essayé : CHF 153'520.-

Texte : Sébastien Morand / Photos : Jérôme Marchon

Il est loin le temps où Porsche rimait avant tout avec 911 et quelques autres modèles sportifs. Voiture mythique, la 911 est toujours là mais la gamme s'est

enrichie au fil des ans : un petit cabriolet entrée de gamme, un coupé à moteur central, un tout-terrain, une berline quatre places et prochainement un SUV compact. Mais où s'arrêtera le constructeur allemand ? Deuxième révolution, en plus des traditionnels moteurs essence, les véhicules de Stuttgart se voient équipés de motorisations diesel ou hybride ! Les passionnés sont perplexes, le client Porsche a évolué, mais surtout cette stratégie permet de considérablement augmenter la cible de clientèle. D'ailleurs les ventes le prouvent : au niveau mondial sur le premier semestre 2011, elles ont augmenté de 36.8% tous modèles confondus (60'659 voitures). Lancé en 2010, le nouveau Cayenne a été produit à plus de 30'000 exemplaires entre janvier et juin de cette année, soit presque deux fois plus que sur l'exercice précédent. Nous allons justement découvrir cette dernière génération du SUV le plus sportif du marché, mais dans sa déclinaison la plus politiquement correcte et totalement dans l'ère du temps, le Cayenne S Hybrid. Sacrilège ! me direz-vous. Que nenni ! En 1901, Ferdinand Porsche avait développé la Lohner-Porsche dotée justement d'un moteur à combustion et de deux moteurs électriques placés dans les roues avant. De janvier à juin 2011, plus de deux mille Cayenne S Hybrid avaient déjà trouvé preneur, soit plus de 6% de la production totale du modèle. Ce qui fait de Porsche, au passage, le leader du marché des 4×4 hybrides.

A l'extérieur

Habillé de bleu foncé, le nouveau design est plutôt discret, affiné et moins imposant. L'avant pointe sa calandre tel un requin, mais l'agressivité s'arrêtera là. Le nouveau Cayenne a certes un look athlétique mais nettement moins brutal que la première génération. Les lignes sont très fluides et s'intègrent parfaitement dans le paysage automobile actuel. Les phares inspirés de ceux de la Panamera, soulignés par les désormais habituelles LEDs, lui donnent un aspect sympathique. Le petit logo « hybrid » sur les côtés contribue grandement à apaiser l'animosité que certains ayatollahs de l'écologie ont à l'égard des tout-terrains. En feuilletant le catalogue des options, je me dis que les jantes qui équipent notre véhicule auraient pu être plus sexy. Mais leur dessin relativement banal s'accorde parfaitement avec la teinte extérieure. Pas tape-à-l'œil pour un sou dans cette déclinaison ! Ce n'est finalement pas plus mal pour un tel engin où le bling-bling jurerait un peu avec la motorisation « verte » qui l'anime. Après un temps d'adaptation, je trouve que cette nouvelle mouture du Cayenne est plutôt bien réussie. Mais, parce qu'il y a effectivement un « mais », tout allait dans ce

sens jusqu'à ce que je m'attarde sur les fesses du molosse. Les designers de Stuttgart se sont largement inspirés des constructeurs asiatiques : tout est rond et impersonnel, quel gâchis ! Bien évidemment ce renouveau stylistique a permis de donner une apparence plus fine au nouveau Cayenne et ainsi le rendre plus adapté au marché automobile européen. Par contre, toute la virilité que l'on attend d'un tout-terrain, qui plus est sorti des chaînes du constructeur le plus masculin d'Allemagne, disparaît.

A l'intérieur

Il est temps de s'installer à bord et après une brève explication sur le fonctionnement du système Hybrid, je m'acclimate rapidement à l'ergonomie de ce nouveau Cayenne. La différence est flagrante avec la première génération. Ici aussi la brutalité a laissé sa place au raffinement et à l'élégance. C'est une réussite totale. Les traditionnelles poignées de maintien de forme pyramidale ont toujours leur place et la finition est excellente. Le cuir gris habillant notre voiture est un peu salissant, voire triste, mais après quelques jours à son volant, je dois reconnaître que cela apporte de la luminosité dans l'habitacle. L'instrumentation typique du constructeur allemand place le compte-tours au centre et propose toutes les informations nécessaires. L'un des cadrans est d'ailleurs réservé à l'affichage, en couleur, de l'ordinateur de bord. Selon votre choix, vous pourrez ainsi surveiller entre autres votre consommation ou les indications de direction du GPS. Bien entendu, vous retrouverez aussi tout ce qui concerne les paramètres d'utilisation de la motorisation hybride. Les différents pictogrammes vous indiqueront si ce Cayenne S Hybrid se déplace grâce à l'essence qui coule dans les veines de son moteur thermique ou si vous exploitez l'énergie accumulée dans les batteries du moteur électrique. Au centre de l'habitacle, un écran de contrôle pour la technologie embarquée, et en dessous une multitude de petits boutons, presque trop, permettront de piloter le tout. Toutefois cela reste assez sobre et de bonne facture. Le pire a été évité comparativement à ce que les autres constructeurs proposent habituellement pour les intérieurs des véhicules à motorisation hybride. Ici, point de petite lumière verte ou rouge ni d'autres fioritures affichant le côté politiquement correct de la voiture. A quelques détails près, il n'y a que le bouton « E-POWER » qui différencie clairement la version « Hybrid » des autres modèles de la gamme. Pour le reste, le constructeur allemand ne déroge pas à sa réputation : on se sent bien dans ce nouveau Cayenne. Vos passagers aussi y trouveront leur compte pour avaler les kilomètres

en toute quiétude avec suffisamment de place pour cinq adultes et leurs bagages. C'est un vrai salon roulant, très silencieux quelle que soit la circulation et le trajet que vous emprunterez.

Sous le capot

Mais la vraie révolution de ce nouveau Cayenne est sa motorisation hybride. Pas véritablement une première pour le constructeur, comme expliqué plus haut, mais cependant une Porsche de série équipée d'un tel moteur reste une innovation importante, tant pour le marché automobile en général que pour le vrai Porschiste, plutôt habitué à découvrir une énième déclinaison du flat six sous le capot de la 911. Le Cayenne S Hybrid est animé par un V6 essence 3.0 l. à compresseur qui développe 333 CV pour un couple de 440 Nm disponibles entre 3'000 et 5'250 t/min. En complément, le moteur électrique de 47 CV, monté en parallèle, permet d'obtenir un total de 380 CV pour un couple de 580 Nm à 1'000 t/min déjà. Le constructeur annonce ainsi que le 0-100 km/h est avalé en 6,5 secondes, soit un tout petit peu plus que le Cayenne S avec son gros V8 4.8 l. de 400 CV et tout cela dans une sobriété plus que respectable pour un tel véhicule. En effet, Porsche promet une consommation moyenne de 8.2 l/100km, mais nous n'aurons pas réussi à atteindre une telle valeur tout au long de notre essai. J'ai réparti mes mesures en deux analyses : au début, j'ai simplement roulé en exploitant totalement ce nouveau Cayenne, sans tenter de le ménager. Autoroute, ville, col, etc., le tout en accélérant franchement quand il le fallait et sans penser un seul instant au coté « vert » de l'engin. Résultat, après 500 km, l'ordinateur de bord affichait une consommation mixte de 12.1 l./100km et mon passage à la pompe m'a permis de mesurer une moyenne réelle de 13 l./100km. Pour la suite de mon essai, j'ai opté pour une conduite beaucoup plus contrôlée et raisonnable, tentant ainsi d'exploiter au maximum l'énergie électrique accumulée. En ralliant Genève à Lausanne par l'autoroute, un trajet de 74 km, parcouru en 47 minutes environ, le moteur thermique s'est automatiquement arrêté pendant presque un quart d'heure, faisant ainsi passer la consommation moyenne à 9.3 l./100km. Bref, après 350 km, la mesure était beaucoup plus flatteuse avec un très raisonnable 10,9 l/100km. Toutefois si votre but est de consommer le moins possible avec un Cayenne, je vous suggère d'opter pour la version Diesel. Revenons à notre Hybrid et à sa plus belle performance, se mouvoir sans bruit. Grâce au bouton « E-POWER », il est possible d'évoluer jusqu'à 60 km/h en utilisant uniquement le moteur électrique. Le jeu sera d'être le plus doux possible avec l'accélérateur

pour retarder au maximum le redémarrage du moteur thermique. Vous vous retrouverez ainsi à traverser des villages entiers sans qu'aucun riverain ne remarque votre imposant tout-terrain de plus de 2 tonnes. 2'315 kg selon le constructeur, pour être précis, soit 70 kg de plus que le Cayenne Turbo et même 210 kg par rapport au Cayenne V6 équipé aussi de la boîte Tiptronic S. En tant que conducteur vous serez surpris de voir l'aiguille du compte-tour redescendre d'un coup à 0 quand le moteur essence se coupe, et vous ouvrirez les fenêtres pour entendre uniquement le bruit du vent. Cette année au Salon de Genève, Porsche a présenté la Panamera S Hybrid qui complète ainsi la gamme des véhicules de série à motorisation hybride. De plus, en voyant le succès en course de la 911 GT3 R Hybrid et la présence au dernier challenge Bibendum de Berlin d'un prototype Boxster E (deux moteurs électriques de 180 KW pour un couple de 540 Nm, tournant au régime maximum de 12'000 t/min), il y a fort à parier que le constructeur allemand ne s'arrêtera pas là.

Au volant

Mais alors, s'il est très grisant de se déplacer sans bruit, est-ce que ce nouveau Cayenne ainsi motorisé saura être aussi performant sur la route que son prédécesseur ? Et avec tous ces kilos en plus ? Exemple de sportivité, la première génération de Cayenne a brillé par un châssis à la conception sportive et un comportement routier digne de l'emblème Porsche. Il semblerait qu'avec la nouvelle génération, le constructeur de Stuttgart a mis un peu d'eau dans son vin en augmentant le confort au détriment des performances. Et sur la version Hybrid, c'est encore pire car le surplus de poids, occasionné par les batteries installées dans le fond du coffre, m'a procuré un sentiment de déséquilibre dans la répartition des masses. Toutefois il faut relativiser, le comportement routier reste excellent et le véhicule prend relativement peu de roulis. Au préalable, je vous conseille toutefois de régler la suspension PASM sur « Sport », car même si les différences entre les trois réglages sont ténues à mes yeux, le roulis sera moindre dans cette configuration. Et que celui qui veut une vraie sportive passe son chemin et choisisse une 911 ! Qu'il opte carrément pour une version quatre roues motrices si il souhaite l'utiliser toute l'année. Il faut cesser de vouloir retrouver la passion ultime dans un gros SUV dédié avant tout à emmener votre petite famille en toute sécurité dans vos stations de ski préférées. J'arrête là les conclusions hâtives et je continue d'avaler les kilomètres au volant de ce nouveau Cayenne, dans un confort proverbial, nullement entaché par la garde au sol

élevée. Cette dernière à l'énorme avantage d'offrir une excellente vision dans la circulation dense qui envahit tous les jours nos routes. Je constate aussi avec plaisir que les freins sont à la hauteur des attentes que l'on peut avoir, s'agissant d'une Porsche, et que la transmission Tiptronic S huit rapports qui l'équipe jouit d'une excellente conception, très rapide et très douce à la fois. Dernier test non négligeable pour un tout-terrain, les aptitudes hors des sentiers battus. Il a été relativement difficile de juger tant il est rare de trouver des chemins autorisés pour exploiter un tel véhicule, mais les quelques kilomètres parcourus ont reflété un excellent comportement.

Verdict

Un peu sur la réserve lors de la prise en main de ce nouveau Cayenne S Hybrid, j'ai au final beaucoup apprécié son agrément de conduite. Je dois être franc, ce n'est pas une arme en puissance. Mais très doux et parfaitement adapté à une utilisation quotidienne, il saura autant vous amener à des milliers de kilomètres de chez vous qu'à l'épicerie du coin, le tout dans un confort absolu. Bien évidemment avec un prix de départ de CHF 116'700.- pour le modèle Hybrid, rouler « écologiquement » et en Porsche n'est pas à la portée de toutes les bourses ! Surtout que notre modèle d'essai, plutôt bien équipé, voit sa facture finale atteindre CHF 153'520.-. Malgré ce point financier non négligeable, si vous êtes déjà en train d'hésiter sur la motorisation de votre future Cayenne, je vous conseille fortement de ne pas écarter la version Hybrid car vous passeriez à côté d'un véhicule très intéressant et au capital sympathie élevé pour un tout-terrain.

Prix et principales options – Porsche Cayenne S Hybrid

Prix de base : CHF 116'700.-

Peinture Marine métallisée : CHF 1'680.-

Intérieur tout cuir Gris Platine : CHF 5'250.-

Toit ouvrant électrique : CHF 2'420.-

Hayon automatique : CHF 1'080.-

Assistance parking avant et arrière : CHF 1’450.-

Phares Bi-Xénon avec Porsche Dynamic Light System : CHF 2’810.-

Suspension pneumatique PASM : CHF 1’450.-

Jantes Cayenne SportDesign II 20″ : CHF 4’100.-

Porsche Communication System incluant module de navigation : CHF 5’150.-

Prix TOTAL : CHF 153’520.-

Pour partager vos impressions, rendez-vous sur le forum UltraSportives.

Nos remerciements à Porsche Suisse SA pour le prêt de ce Porsche Cayenne S Hybrid.

A lire aussi

Reportage – 24h du Nürburgring – 24 heures au coeur de la course

Reportage – 24 Heures du Nürburgring – Porsche triomphe sur la Nordschleife

Nouveauté – Porsche 911 Carrera 4 GTS

Nouveauté – Porsche 911 GT3 RS 4.0

Nouveauté – Porsche Panamera Turbo S

Porsche 918 Spyder – Elle arrive !

Présentation – Centre Porsche Genève

Genève 2011 – Porsche Panamera S Hybrid

Genève 2011 – Porsche 911 et Boxster “Black Edition”

Genève 2011 – Porsche 918 RSR

W.A.Y.

PORSCHE

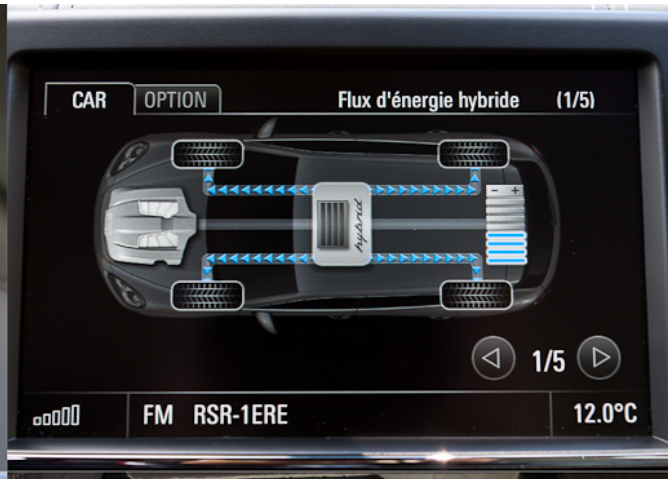
hybrid
W.A.Y.

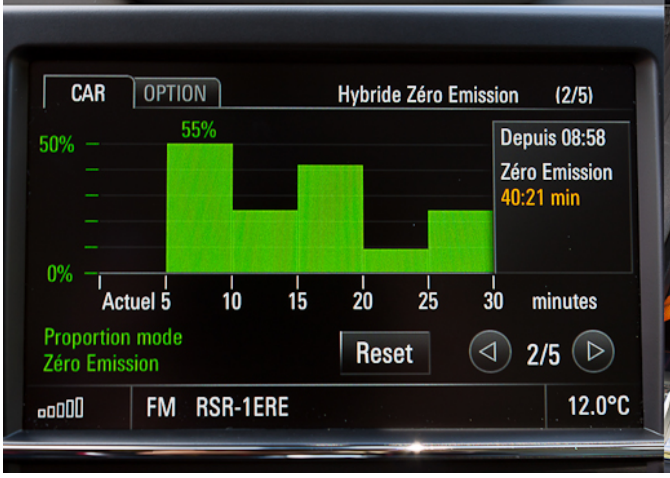
W.A.Y.

hybrid
KM/H
CHARGE
349 km
Hybride
11:10
12.0 °C
W.A.Y.

3.0 V6
HYBRID

Cayenne
normal
sport
SPORT
E-POWER


CAR
OPTION
Flux d'énergie hybride (1/5)
1/5
FM RSR-1ERE
12.0°C


CAR
OPTION
Hybride Zéro Emission (2/5)
50%
0%
55%
Depuis 08:58
Zéro Emission
40:21 min
Actuel 5 10 15 20 25 30 minutes
Proportion mode
Zéro Emission
Reset
2/5
FM RSR-1ERE
12.0°C

ZG 77746

W.A.Y.

ZG 77746
W.A.Y.

W.A.Y.

PORSCHE
3.0 V6
HYBRID
W.A.Y.

PORSCHE
Cayenne S
ZG 77746
W.A.Y.

W.A.Y.