

Premier contact - Porsche Cayenne : Une maturation réussie

Porsche lance son nouveau Cayenne, troisième du nom. Que le premier constructeur à avoir exploité le secteur du SUV sportif et de luxe est attendu au tournant, c'est peu de le dire. Premiers tours de roue par -24 degrés dans la belle région des Grisons.



- V6, turbo, essence, 2'995 cm³
- 340 ch de 5'300 à 6'400 t/min
- 450 Nm de 1'340 à 5'300 t/min
- Boîte de vitesses Tiptronic, 8 rap.
- Vitesse maxi : 245 km/h
- 0 à 100 km/h en 6.2 sec.
- Poids : 1'985 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'918/1'983/1'696
- Conso. mixte : 9.2 l./100 km
- Emissions de CO₂: 205 g/km (D)
- Dès CHF 99'300.-

Texte : Tony da Silva / Photos : Tony da Silva, DR

Le Cayenne a assurément sauvé Porsche, ou du moins permis au constructeur de

se développer de manière insolente alors que peu de monde, à l'époque, imaginait cette équation gagnante : 4×4, sportif et cher. Aujourd'hui, le Cayenne et le Macan sont définitivement les locomotives de la marque.

Ce segment, le seul qui affiche encore une belle croissance dans le secteur, est voué à évoluer encore et, avec le lancement très réussi du Macan il y a quatre ans, il était temps de faire évoluer le grand frère.



Esthétique

Cette mouture est, d'après moi, l'évolution est la plus réussie du modèle, aussi bien à l'intérieur qu'à l'extérieur.

La seconde génération améliorait déjà grandement l'esthétique extérieure mais cette dernière itération offre un SUV beaucoup plus dynamique et, sans avoir peur des mots, sportif.

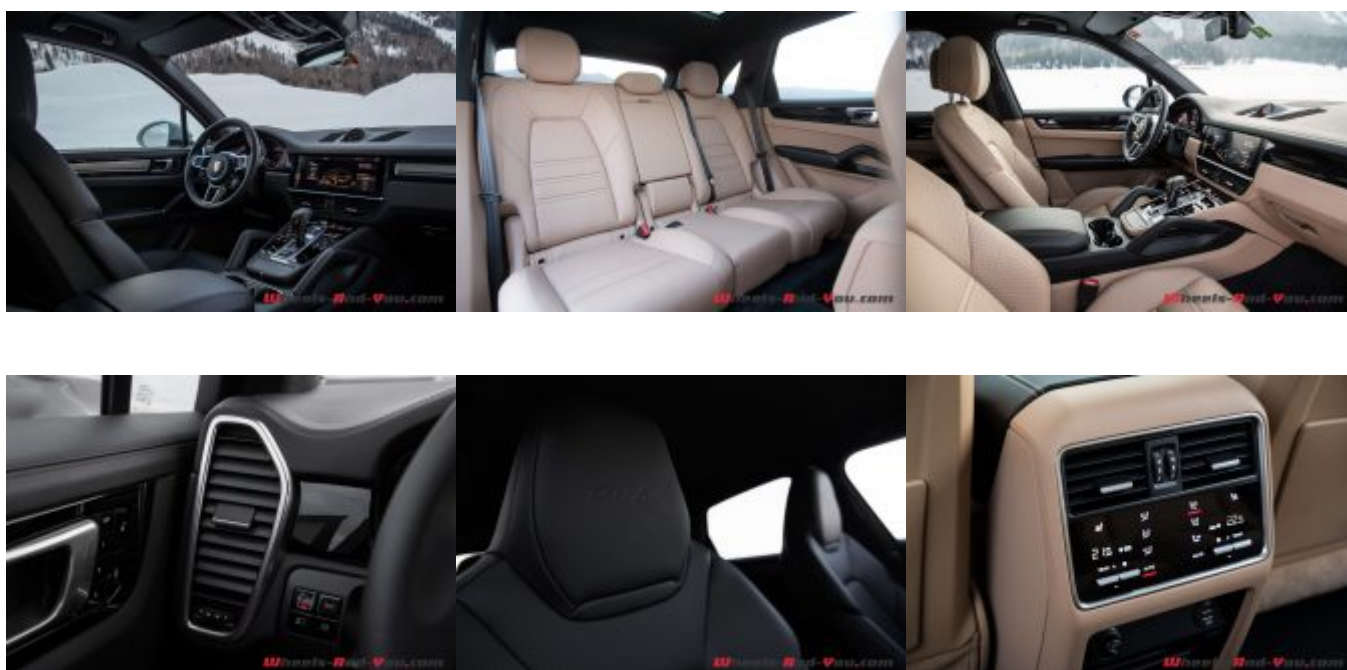
Les lignes sont vives et fuyantes, ainsi que des feux arrière hérités de la 911 ou de la 718. Fins et tendus, ils permettent d'alléger l'arrière alors que l'avant garde une partie connue des feux. Tandis que la voiture grandit encore, le style général permet d'affiner la ligne et, je le répète, de la rendre plus sportive. Une large gamme de jantes vient personnaliser encore un peu plus ce SUV des villes.





A l'intérieur, c'est avant tout une mise à jour bienvenue avec l'adoption d'un grand écran tactile de 12.3 pouces au centre du tableau de bord. La console centrale adopte malheureusement celle des 911 et encore plus qu'ailleurs, je n'ai pas été convaincu par le système ou autrement dit, l'user expérience de cette interface.

Ceci dit, l'écran est réellement d'excellente facture et il permet d'interagir tactilement avec toutes les options de la voiture (et elles sont nombreuses). Les cartes, les options de conduite, les médias, etc. tout est accessible via cet écran.



Sous le capot

Le premier élément qui saute aux yeux et qui est tendance, c'est que ce nouveau Cayenne ne propose pas de diesel. Dans l'immédiat, Porsche planche surtout sur la version hybride et, si les choses n'empirent pas pour le diesel, il y aura quelque chose plus tard.

Bref, que de l'essence pour l'instant et la marque nous a gâtés puisque tous les

modèles sont à disposition : Cayenne, Cayenne S et Cayenne Turbo.

La première motorisation s'articule autour d'un V6 turbo de 2'995 cm³ de 340 ch entre 5'300 et 6'400 tr/min avec un couple de 450 Nm entre 1'340 et 5'300 t/min. Le second propulseur est entièrement nouveau et il repose sur un V6 biturbo de 2'894 cm³. La puissance est de 440 ch entre 5'700 et 6'600 t/min et le couple s'établit à 550 Nm entre 1'800 et 5'500 t/min. Enfin, la version Turbo repose toujours sur le V8 biturbo de 3'996 cm³ avec une puissance de 550 ch entre 5'750 et 6'000 t/min ainsi qu'un couple de 770 Nm entre 1'960 et 4'500 t/min.

Enfin, la boîte manuelle disparaît et seule la boîte automatique Tiptronic S à 8 rapports est disponible.



Au volant

Cette première prise de contact se déroule en deux temps avec un premier parcours d'une centaine de kilomètres pour rejoindre Saint-Moritz via un bon mix d'autoroute, routes nationales et un col. La seconde session permet de jauger les différentes versions sur la neige/glace avec une série d'exercices spécifiques.

Avant d'entrer dans le vif du sujet, il faut quand même parler de la météo puisque, hasard du calendrier, les essais se déroulent entre -10 et -24 degrés avec, dans certains cas, une neige fraîche sur la route. Pour le retour, j'ai droit à une journée parfaitement ensoleillée mais avec un thermomètre toujours aussi bas au passage du Col du Julier à 2'284 mètres d'altitude. Bref, des conditions parfaites pour prendre en main ce SUV.

Lors de l'aller, il faut tout de même faire preuve d'une certaine prudence et je peux apprécier le confort ainsi que le sentiment de sécurité à bord. La puissance du Cayenne S (440 ch) permet bien évidemment d'effectuer un dépassement avec une bonne marge de sécurité et le système freinant reste imperturbable, y

compris lors d'une longue descente.



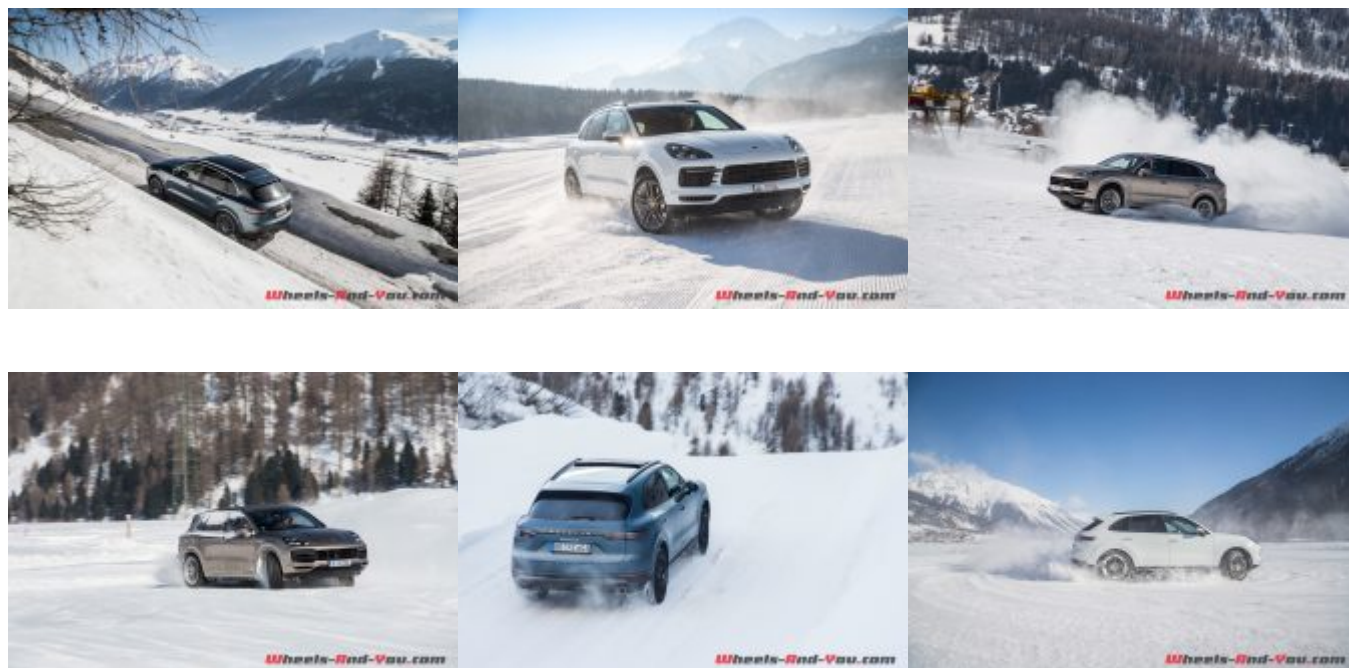
Le lendemain, sous un soleil radieux, il est possible de tester les Cayenne sur une grande surface de jeu en annexe de l'aéroport de Saint-Moritz et nous avons tous notre dose de drifts et autre tête-à-queue sans prendre de risque. But des exercices : tester les limites de motricité et le comportement routier de ce 4x4 de 2 tonnes.

Au travers de plusieurs parcours "dessinés" sur la neige, le but est d'effectuer des passages le plus rapidement possible avec toutes les aides à la conduite activées et, bien entendu, désactivées. Evidemment, au début, tout va bien et la neige fraîchement damée pour les exercices permet d'apprécier toute la dynamique du Cayenne. Lors d'un parcours en slalom, Porsche tente de démontrer à quel point les aides à la conduite activées permettent de faire mieux que lorsqu'elles sont désactivées. C'est certainement vrai pour des conducteurs lambda, en particulier dans des conditions extrêmes, mais pour la plupart des participants aguerris à ce type d'exercice, ce n'est pas forcément juste... sans parler du plaisir à braquer ou contre-braquer pour totalement maîtriser les différents passages techniques.

Ceci dit, ce que tous les exercices démontrent, c'est que l'équilibre de ce grand SUV est excellent. Bien entendu, il a plus tendance à partir en sous-virage qu'en survirage, mais avec un coup de volant bien appuyé et une légère pression sur les freins, il est possible d'insérer sans problème ce 4x4 dans une courbe rapide et partir dans un drift endiablé une fois que le véhicule se déleste de la partie arrière. Le Porsche Traction Management (PTM) fait un excellent travail et adapte automatiquement la propulsion entre l'axe arrière et avant (jusqu'à 100%) afin de répondre positivement aux sollicitations du conducteur.

Enfin, cette série d'exercice à bord des trois modèles de la marque permet surtout de se rendre compte que le SUV le plus puissant n'est pas forcément le plus adapté. En effet, je préfère la vivacité et l'inertie des V6 comparés au gros V8

nettement plus puissant et doté d'un bien meilleur couple, mais qui n'était pas aussi réactif à mon goût.



Le retour de 100 km s'effectue dans le "petit" Cayenne et, une fois le mode Sport sélectionné, je le trouve excellent, même si les pneus neige montrent très rapidement leur limite. La montée en régime, l'insertion en courbe, le roulis, les accélérations sont dignes de quelques limousines typées sport, même si les 2 tonnes restent à mon avis le principal défaut de ce véhicule. A la décharge de Porsche, le poids est en baisse de 65 kilos vis-à-vis du modèle précédent malgré une hausse des équipements... c'est bien mais ça reste "lourd".



Verdict

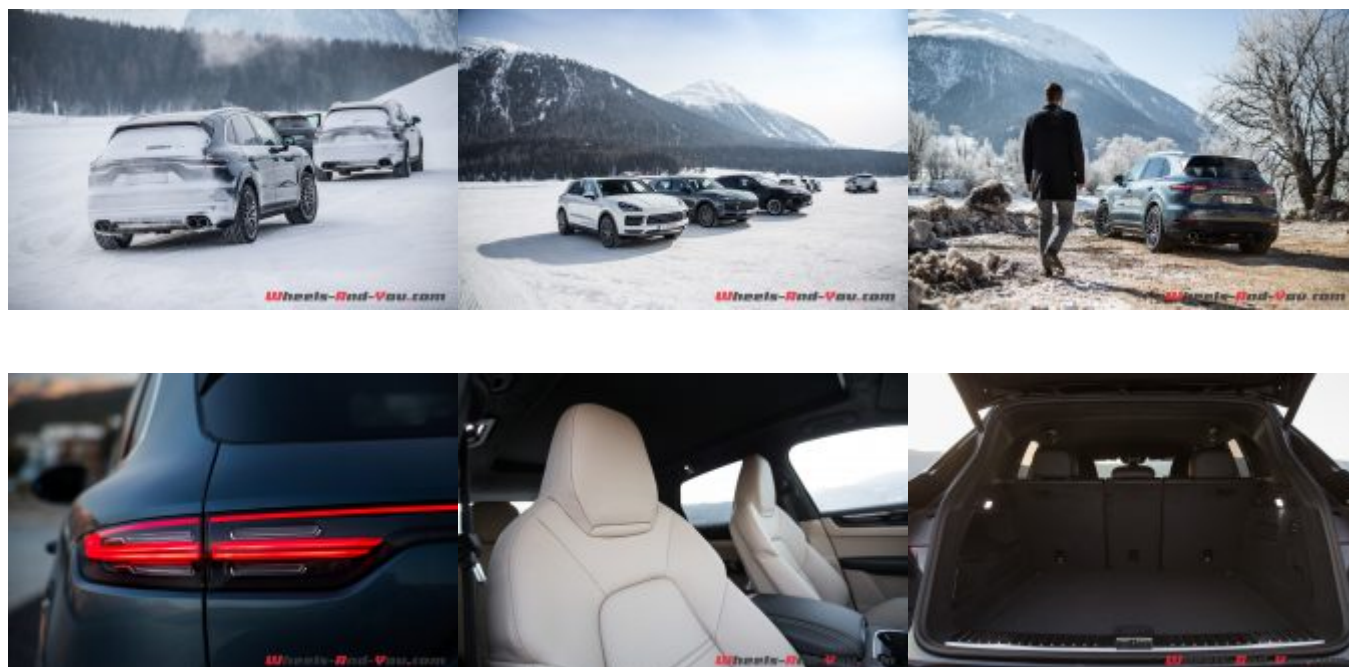
Porsche ne pouvait pas se rater avec cette troisième génération et l'exercice est réussi. Bien entendu, le ticket d'entrée pour le plus grand SUV de la marque reste élevé mais se place à la limite des CHF 100'000.- hors option.

Je reste persuadé que la direction électrique reste un peu en deçà d'une direction

classique en termes de sensations mais il faudra s'y faire, tous les constructeurs ou presque adoptent ce système. Idem pour la console centrale qui opte pour des boutons "tactiles", ce qui est une hérésie à mon avis car cela oblige de quitter la route des yeux pour sélectionner la bonne fonction (et je ne parle pas d'une sélection par accident alors qu'on cherche à atteindre le volume). Pire, une partie des boutons placés sur la console centrale dans le passé sont passés dans l'interface accessible via l'écran tactile... pas certain que ce soit toujours judicieux. Enfin, et ça sera ma dernière critique, certains boutons sont cachés ou extrêmement mal placés, comme l'ouverture du coffre qui se trouve juxtaposée aux interrupteurs de commande des fenêtres.

Que ça soit clair, ces éléments sont anecdotiques et l'ensemble des matériaux, l'agencement, les performances, la qualité générale perçue et l'espace à bord sont tous en net progression. A lui seul, le coffre gagne 150 litres et dans ce segment, c'est un argument de poids.

Bref, c'est presque un sans-faute et je pense que les propriétaires de Cayenne I ou II seront certainement séduits par ce nouveau modèle (sans parler des clients de la concurrence).





Pour partager vos impressions, rendez-vous sur notre page FaceBook.

Nos remerciements à Porsche Schweiz AG pour l'invitation aux essais presse de ce nouveau Porsche Cayenne.



A lire aussi

Premier contact – Porsche Panamera Sport Turismo : Une cinq places sportive et électrifiée

Essai – Porsche 911 (991 phase 2) Targa 4S : Le prestige sans l'ostentation

Premier contact - Porsche 911 Carrera 4 GTS Cabriolet : 450 fois « encore » !

Essai - Porsche Macan GTS : Very Sport Utility Vehicle !

Avant-première - Porsche Panamera Turbo S E-Hybrid : L'hyper limousine politiquement correcte !

Premier contact - Porsche 718 Boxster & Cayman : L'inévitable évolution

Premier contact - Porsche Cayman S : La machine à tailler routes et virages

Essai - Porsche Boxster S : La perfection allemande ?

Essai - Porsche 911 (991) Carrera : Qui peut le plus, peut le moins

Essai - Porsche Panamera Turbo S : Panamera... mais presque !

Premier contact - Porsche 911 (991) Carrera S : La quadrature du cercle

Essai - Porsche Cayman R : Un Reptile bien armé

Essai - Porsche 911 Carrera GTS : Final en apothéose

Essai - Porsche Cayenne S Hybrid : Green Four Wheels Drive

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

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

Nouveauté - Porsche 911 (991.2) GT3 RS

Nouveauté - Porsche 911 Carrera T

Nouveauté - Porsche 718 GTS

Nouveauté - Porsche 911 GT3 pack Touring

Nouveauté - Porsche Cayenne (troisième génération)

Nouveauté - Porsche 911 GT2 RS

Présentation - Porsche Panamera Sport Turismo

Nouveauté - Porsche Panamera Turbo S E-Hybrid

Nouveauté - Porsche 911 (991.2) GTS

Nouveauté - Porsche Panamera Executive

Nouveauté - Porsche Panamera 4 E-Hybrid

Présentation - Porsche Macan

Nouveauté - Porsche Boxster Spyder

Nouveauté - Porsche Cayman GT4

Nouveauté - Porsche 911 Targa 4 GTS

Nouveauté - Porsche Cayenne Turbo S

Nouveauté - Porsche Cayenne et Cayenne GTS

Nouveauté - Porsche 911 Carrera GTS

Nouveauté - Porsche 911 Carrera 4S Exclusive Swiss Edition

Nouveauté - Facelift et nouveaux moteurs pour le Porsche Cayenne

Nouveauté - Porsche Boxster et Cayman GTS

Conso - Porsche change le moteur de toutes les 911 (991) GT3

Nouveauté - Porsche 911 (991) Targa 4 et 4S

Nouveauté - Porsche Macan

Nouveauté - Porsche 911 (991) Turbo Cabriolet et Turbo S Cabriolet

Nouveauté - Porsche 911 50th Anniversary Edition

Nouveauté - Porsche 918 Spyder

Nouveauté - Porsche 911 (991) Turbo et Turbo S

Porsche Passion Days - 50 ans après la première 911

Nouveauté - Porsche Panamera 2ème génération

Anniversaire - La Porsche 911 fête ses 50 ans !

Présentation - Porsche 911 (991) GT3 Cup

Nouveauté - Porsche Cayman

Nouveauté - Porsche Cayenne Turbo S

Nouveauté - Porsche Cayenne S Diesel

Nouveauté - Porsche 911 Carrera 4 (991)

Présentation - Porsche 918 Spyder, le développement continue

Nouveauté - Porsche Cayenne GTS

Carnet noir - Décès de Ferdinand Alexander Porsche

Présentation - Porsche 918 Spyder

Genève 2012 - Porsche Boxster

Genève 2012 - Porsche Panamera GTS

Genève 2012 - Porsche 911 Cabriolet (991)

Avant-première - Porsche Macan

Nouveauté - Porsche Boxster

Nouveauté - Porsche 911 Cabriolet (991)

Nouveauté - Porsche Panamera GTS

Nouveauté - Porsche 911 Carrera (991)

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

