

Essai - Porsche Cayenne E-Hybrid Coupé Platinum Edition : Le grand SUV aux allures propres

Fidèle à ses déclinaisons, le Cayenne débarque avec sa finition « Platinum Edition » en version E-Hybrid et dans le style Coupé. Grâce à son moteur électrique et à une autonomie raisonnable, Porsche propose un SUV qui devrait même pouvoir rentrer et sortir de toutes les villes dans ces prochaines décennies.



- V6, essence, turbo, 2'995 cm³
- 462 ch de 5'300 à 6'400 t/min
- 700 Nm de 1'340 à 5'000 t/min
- Boîte de vitesses automatique, 8 rap.
- Vitesse maxi : 253 km/h
- 0 à 100 km/h en 5.1 sec.
- Poids : 2'360 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'931 x 1'983 x 1'676
- Conso. pondérée WLTP : 3.3 l/100 km
- Emissions de CO₂: 76 g/km (F)
- Dès CHF 126'600.-, mod. essayé CHF 147'900.-

Le constructeur a déjà proposé des versions Platinum Edition et pour les clients, c'est un avantage certain sur les équipements fournis en standard. De plus, en version hybride, la marque propose une plus-value pour un véhicule de plus en plus mal vu dans nos villes. D'ailleurs, les clients répondent positivement car 50% des Cayenne livrés sont des modèles E-Hybrid.

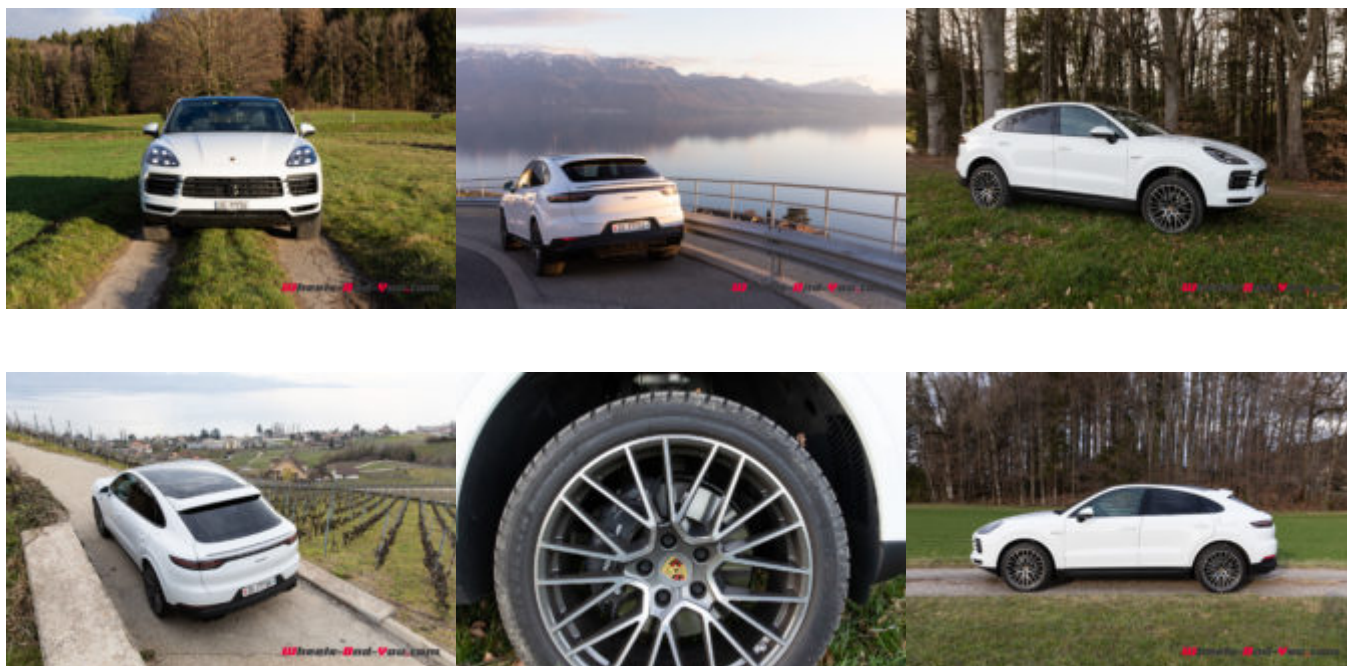
Il faut dire que dans le monde comme en Suisse, Porsche affiche une santé insolente en 2022 avec un peu plus de 390'000 voitures livrées dont 4'204 unités sur notre territoire. A noter que derrière le bestseller Macan à 1'410 exemplaires, c'est la 911 qui arrive en seconde position avec 1'028 livraisons... Cette sportive 2+2 a encore de beaux jours devant elle, mais revenons à notre Cayenne qui se taille lui aussi une part importante du gâteau.



A l'extérieur

Difficile de distinguer les changements de ce modèle et pourtant, même discrets, ils sont présents. L'élément le plus évident est la petite inscription sur les côtés : E-Hybrid. Pour le reste, ce sont des détails minuscules et pour certains liés à cette déclinaison Platinum Edition.

Parmi les plus visibles, les jantes originales RS Spyder Design de 21 pouces, le lettrage Porsche intégré dans la bande lumineuse LED, les sorties d'échappement sport et les garnitures de vitres latérales noires. A noter encore le toit panoramique géant mais qui ne s'ouvre pas.



A l'intérieur

Outre les caches de marchepied en aluminium brossé portant la griffe « Platinum Edition », il y a aussi l'écusson Porsche sur les appuie-têtes avant et arrière et l'horloge analogique sur le tableau de bord.

Comme d'habitude, c'est une série de détails qui permettent de distinguer et de personnaliser un peu plus ce Cayenne.

Mon véhicule d'essai a été livré avec une série d'options supplémentaires comme l'affichage tête-haute, les sièges sport adaptatifs « Plus » à l'avant (18 positions), le dispositif d'attelage rétractable électriquement et une série d'autres options plus ou moins indispensables. A l'arrivée, il totalise CHF 21'300.- d'options et je reviendrai sur certaines.

Comme toujours, l'espace à bord est agréable et spacieux et il permet au conducteur comme aux passagers de profiter d'un assemblage irréprochable avec des matériaux de qualité.





Sous le capot

Toutes les nouveautés sont là, avec pour commencer le fameux V6 turbo de 2'995 cm³. Ce dernier fournit 340 ch entre 5'300 et 6'400 t/min et développe un couple maximal de 450 Nm entre 1'340 et 5'300 t/min. Les 24 soupapes bénéficient du système VarioCam Plus : réglage de l'arbre à cames côté admission et échappement, commutation de la levée de la soupape côté admission.

Dans cette déclinaison E-Hybride, notre Cayenne est également équipé d'un moteur électrique d'une puissance de 100 kW (136 ch). Sur le papier, ce n'est pas énorme mais dans les faits, il se montre suffisant avec une batterie d'une capacité de 19.7 kWh. Au niveau de l'autonomie, ça représente environ 40 km suivant le parcours routier effectué et la douceur appliquée sur l'accélérateur.

Le constructeur déclare que le SUV consomme entre 20 et 22 kWh/100km ou, dans un cycle de consommation mixte thermique/électrique, entre 2.4 et 2.5 l/100 km. Personnellement, j'ai atteint presque 40 km sur une charge complète lors d'une utilisation 100% électrique.





Au volant

J'ai tenu à réaliser cet essai car je voulais voir si au quotidien, cette batterie était suffisante pour couvrir mes déplacements professionnels. Bien entendu, je me suis également déplacé au gré de mes besoins personnels mais globalement, jamais très loin.

Cette expérience a pour origine une législation toujours plus restrictive, en particulier au niveau des villes. Idem pour l'acceptation sociale car se balader en ville avec ce monstre de 2.3 tonnes et près de 5 mètres de long pour 2 mètres de large, ça n'attire pas toujours que des regards bienveillants.

Bref, avec une borne à la maison, j'ai tout simplement rechargé le véhicule toutes les nuits pour avoir les batteries chargées chaque matin pour me rendre au travail ou à d'autres rendez-vous. Résultat des courses, après quelques centaines de kilomètres et un peu plus d'une semaine au volant, j'ai à peine consommé 6 litres d'essence.

Bien entendu, je me suis aussi laissé aller et j'ai testé le mode 100% thermique. Ce « petit » V6 donne très bien le change comparé au V8 testé il y a plus d'un an sur la déclinaison GTS. Réactif et parfaitement synchronisé avec la boîte Tiptronic à 8 rapports, c'est un plaisir de rouler et de jouer avec les palettes au volant malgré le poids et le volume de la voiture. Les suspensions pneumatiques adaptatives avec réglage de niveau sont un délice et ont parfaitement joué leur rôle entre un amortissement dur sur demande et un style beaucoup plus souple en conduite économique. De plus, malgré les 200 kg supplémentaires liés à l'électrification, j'ai trouvé l'équilibre de la voiture toujours aussi bon. A noter sa très bonne agilité dans les courbes grâce à ses quatre roues directrices et un rayon de braquage raisonnable pour ce gabarit (11.5 mètres).

Au-delà du confort à bord, ce que la motorisation électrique apporte en plus, c'est une réelle amélioration de l'insonorisation. En mode 100% électrique, la voiture

est silencieuse et rivalise même avec des limousines de luxe. Bien entendu, avec le mode sport et l'aiguille du compte-tours vers 6'000 t/min, c'est une autre affaire mais il y en a vraiment pour tous les goûts.

L'autre agréable surprise de cet essai se situe encore du côté électrique. En effet, malgré des pentes de 25%, ce petit moteur de 100 kW ne demande pas d'aide à son alter ego thermique. Bien entendu, les démarrages ne sont pas ceux d'un dragster mais de 0 à 50 km/h, la propulsion électrique se montre suffisante. Pour une ville comme Lausanne aux dénivelés omniprésents, ce détail compte. Mieux encore, il est possible d'atteindre lentement les 135 km/h en 100% électrique.

Et l'essai en lui-même ? Le Cayenne est un SUV régulier dans nos essais et je n'ai pas grand-chose à ajouter sur les qualités dynamiques, qualitatives et générales de ce modèle emblématique. La version Platinum Edition inclut également son lot d'options et financièrement, pour ceux qui sont à la recherche d'un rapport qualité/prix plus attractif, il n'y a pas photo.





Verdict

Que dire de plus ? Cette combinaison est parfaite et ce n'est pas étonnant que Porsche vende 50% des modèles Cayenne avec une motorisation hybride. Encore faut-il avoir un garage équipé d'une borne mais cet accessoire se répand de plus en plus, y compris sur les lieux de travail.

Ces véhicules et en particulier ce SUV couteux s'adaptent aux nouvelles législations et offrent une certaine garantie vis-à-vis des changements à venir car même lorsque le moteur thermique sera banni des centres urbains, sa motorisation électrique lui permettra l'accès en ville sans problème.

Enfin, pour les clients qui souhaitent encore profiter de cette si particulière sonorité et d'une autonomie « sans » limite, ce compromis est tout trouvé. A la fois thermique, électrique ou les deux, l'ensemble permet vraiment d'aborder l'électrification avec tous ses avantages et sans les inconvénients.



Prix et options - Porsche Cayenne E-Hybrid Coupé Platinum Edition

Prix de base : CHF 126'600.-

Options : CHF 21'300.-

- **Couleur « Blanc »**
- **Intérieur tout cuir Noir**
- **2 + 2 ans de garantie (valeur CHF 2'770.-)**
- **Porsche Swiss Package (valeur CHF 6'230.-)**

(Suspension pneumatique adaptative avec réglage de niveau et de la hauteur avec Porsche Active Suspension Management (PASM), Phares matriciels à LED avec Porsche Dynamic Light System Plus (PDLS +), Compartiment pour smartphone avec fonction de charge inductive (standard Qi), On-board charger (7,2 kW) avec Mobile Charger Connect, Porsche charging cable (Mode 3) TYP2 3 16A)

- **Sièges sports adaptatifs « Plus » à l'avant (18 positions, électriques)**
- **Banquette arrière confort 2+1**
- **Suppression des éléments en « acid green »**
- **Dispositif d'attelage rétractable électriquement**
- **Tiptronic S à 8 rapports**
- **Système d'échappement sport avec sorties d'échappement en noir**
- **Roues arrière directrices**
- **Jantes RS Spyder Design 21 pouces peintes en platinum (finition satinée) incl. élargisseur d'ailes en couleur extérieure**
- **Head-Up Display**
- **ParkAssistant avec Surround View**
- **Lane Change Assist (Avertissement de l'angle mort)**
- **Régulateur de vitesse adaptatif avec fonction arrêt d'urgence et assistance de maintien dans la voie avec affichage des limitations de vitesse**
- **HomeLink**
- **Fermeture douce des portières 'soft close'**
- **Sièges avant et arrière chauffants**
- **Chauffage du volant**
- **Câble entre l'unité de commande et le véhicule : 7,5 m**
- **Câble d'alimentation 400V/16A, 5Pin**

Prix TOTAL : CHF 147'900.-



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

Nos remerciements à Porsche Schweiz AG pour le prêt de ce Porsche Cayenne E-Hybrid Coupé Platinum Edition, ainsi qu'au Centre Porsche Lausanne pour leur soutien logistique.





A lire aussi

Essai - Porsche Taycan 4S Sport Turismo : Test électrifiant en road trip alpin

Essai - Porsche 911 (992) GT3 Touring : Une auto moderne avec des sensations authentiques

Essai - Porsche 911 (992) Carrera GTS : La dernière coccinelle purement thermique ?

Essai - Porsche 718 Cayman GTS 4.0 : Un scalpel pour la route et les virages

Essai - Porsche 911 (992) Turbo Cabriolet : Le mieux est l'ennemi du bien

Essai - Porsche Cayenne GTS Coupé : Le SUV qui voit grand sur tous les plans

Essai - Porsche 718 Cayman GT4 : Des virages, des virages, je veux encore des virages !

Essai - Porsche 911 (992) Carrera : Le mythe intemporel

Essai - Porsche 718 Cayman T : T time...

Premier contact - Porsche Macan GTS : Evolution logique mais peu spectaculaire

Premier contact - Porsche 718 GTS 4.0 : Le retour du "Flat 6" en position centrale

Premier contact - Porsche Cayenne Coupé : The Sportiest Utility Vehicle

Evènement - Vingt ans de Porsche 911 GT3 !

Premier contact - Porsche Macan et Macan S : Nouvelles versions avec plus d'agrément encore

Premier contact - Porsche Panamera GTS : Evolution et constance

Evènement - Porsche Rennsport Reunion VI

Essai - Porsche 718 Cayman GTS : La très bonne élève

Essai - Porsche 718 Boxster GTS : Un outil pour tailler les routes au grand air

Premier contact - Porsche 911 GT3 RS et GT2 RS : Les plus extrêmes 911 pour fêter les 70 ans de la marque

Premier contact - Porsche 718 GTS (Boxster & Cayman) : Prodigieux en 3 lettres ? GTS !

Essai - Porsche Panamera Turbo S E-Hybrid : Une limousine de chasse électrifiée

Premier contact - Porsche Cayenne : Une maturation réussie

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 (992) GT3 RS

Sport Auto - Association Porsche-Penske pour un retour en LMP

Nouveauté - Porsche Taycan Sport Turismo

Nouveauté - Porsche 718 Cayman GT4 RS

Nouveauté - Porsche Macan

Nouveauté - Porsche Cayenne Turbo GT

Nouveauté - Porsche 911 (992) Carrera GTS

Nouveauté - Porsche 911 (992) GT3 Touring

Nouveauté - Porsche Taycan Cross Turismo

Nouveauté - Porsche 911 (992) GT3

Nouveauté - Porsche Taycan

Nouveauté - Porsche Panamera 4S, 4 E-Hybrid et Turbo S E-Hybrid

Nouveauté - Porsche Panamera

Nouveauté - Porsche 911 (992) Turbo

Nouveauté - Porsche Cayenne GTS

Nouveauté - Porsche 911 (992) Targa

Nouveauté - Porsche 911 (992) Turbo S

Nouveauté - Porsche 718 Cayman GTS 4.0 et 718 Boxster GTS 4.0

Nouveauté - Porsche Macan GTS

Nouveauté - Porsche Taycan

Nouveauté - Porsche Cayenne Turbo S E-Hybrid

Nouveauté - Porsche 911 (type 992) Carrera

Nouveauté - Porsche 718 Spyder et 718 Cayman GT4

Nouveauté - Porsche 911 Speedster

Nouveauté - Porsche Cayenne Coupé

Nouveauté - Porsche 911 (type 992) Cabriolet

Nouveauté - Porsche 718 T

Nouveauté - Porsche 911 (type 992)

Nouveauté - Porsche Panamera GTS

Présentation - Porsche 911 Speedster Concept II

Présentation - Porsche 935 "réédition exclusive"

Présentation - Porsche Classic : Project Gold

Nouveauté - Porsche Macan

Présentation - Porsche 911 Speedster Concept

Avant-première - Porsche Taycan

Nouveauté - Porsche Cayenne E-Hybrid

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"



