

Essai - Porsche Cayenne E-Hybrid : L'équilibre entre les chevaux et les électrons

Très attendu, voici le facelift de l'emblématique SUV de Porsche apparu en 2002. Quelques jours avec la nouvelle version hybride me permettent de mieux évaluer cet équilibre entre les moteurs thermiques et électrique. En quelques mots, voici mes impressions.



- V6, turbo, essence, 2'995 cm³
- 470 ch de 5'400 à 6'400 t/min
- 650 Nm de 1'400 à 4'800 t/min
- Boite de vitesses automatique, 8 rap.
- Vitesse maxi : 254 km/h
- 0 à 100 km/h en 4.9 sec.
- Poids : 2'425 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'930 x 1'983 x 1'696
- Conso. mesurée : 5.8 l/100 km
- Emissions de CO₂: 33 g/km (E)
- Dès CHF 124'300.-, mod. essayé CHF 163'350.-

Cette nouvelle mouture du destrier allemand était attendu, car la marque promettait surtout de meilleures performances sur la partie électrique. Au menu : plus d'autonomie, puissance accrue et intérieur revu.



A l'extérieur

Les différences sont minimes et il faut un œil avertit pour noter les changements entre l'ancien modèle, que nous avons essayé au printemps dernier en déclinaison Coupé, et le nouveau. Les plus visibles à mon avis se trouvent sur les optiques avant et sur les feux arrière.

Le Swiss Package inclut les phares HD-Matrix LED, système connu qui, lorsqu'on suit ou qu'on croise un véhicule, maintient les pleins phares mais masque l'autre véhicule pour éviter de l'éblouir.

A mes yeux, le Cayenne est vraiment très volumineux et dès qu'on se retrouve dans un parking souterrain étriqué ou dans une petite rue en ville, je suis assez vite inquiet par les alarmes de proximité et ce, malgré l'option quatre roues directrices. Le rayon de braquage reste important (12.2 mètres). C'est vraiment dans les grands espaces et sur les routes dégagées que ce SUV amiral se sent le mieux.





A l'intérieur

L'opulence extérieure se reflète bien à l'intérieur, avec un espace à bord très confortable. Chaque passager, à l'avant comme à l'arrière, a toute la place nécessaire au niveau des jambes, de la hauteur de plafond de la largeur d'assise.

Autre nouveauté déjà vue sur la Porsche Taycan, la disparition du levier de commande de la boîte automatique à 8 rapports sur la console centrale. A la place, il y a un petit sélecteur placé sur le tableau de bord avec un gros bouton P au-dessus pour activer le frein de parking (le frein à main s'enclenche automatiquement). Ce changement apporte un grand dégagement sur le pont central et renforce encore l'impression d'espace dans l'habitacle.

En plus du traditionnel écran tactile de 10.9 pouces au centre de la planche de bord, il est possible d'avoir en option (CHF 1'670.-) un second écran tactile pour le passager. Ce dernier est traité pour être visible par le passager mais ne pas gêner le conducteur. Il offre les mêmes fonctionnalités que l'écran principal mais peut aussi diffuser une vidéo au travers du système de streaming In-Car Video, lui aussi en option.

Avec ces divers changements associés à quelques rangements malins, l'espace à bord est véritablement immense et comme toujours, l'agencement et la qualité des matériaux sont irréprochables.





Sous le capot

Le V6 turbo de 2'995 cm³ développe 304 ch entre 5'400 et 6'400 t/min et délivre un couple de 420 Nm entre 1'400 et 4'800 t/min.

Ce Cayenne E-Hybrid est également équipé d'un moteur électrique de 130 kW (176 ch) qui constitue une vraie évolution avec son prédécesseur. Il est 30% plus puissant mais surtout, il est désormais associé à une batterie d'une capacité de 25.9 kW/h, soit 45% de plus que sur l'ancienne plateforme. Le tout peut bien entendu se combiner afin d'offrir une puissance maximale de 470 ch et 650 Nm.

Ainsi équipé, ce nouveau Cayenne E-Hybrid permet d'effectuer la plupart des déplacements quotidiens sans devoir recharger. Cela abaisse la consommation : en roulant en mode hybride, ma consommation moyenne s'est arrêtée à 5.8 l/100km, un chiffre excellent pour un SUV de presque 2.5 tonnes.





Au volant

Avant même de prendre le volant, quelque chose m'a étonné dont je n'avais le souvenir : la hauteur de l'assise. Livrée avec une suspension pneumatique adaptative avec réglage de niveau et de hauteur (PASM), il est possible d'adapter la hauteur du châssis en fonction du mode de conduite. Avec mes 183 cm, je n'ai pas de problème à me glisser et littéralement me poser sur le siège avec une jambe tendue. Ceci dit, si vous mesurez 160 cm ou moins, peut-être faudra-t-il configurer la voiture avec une hauteur rabaisée à l'arrêt. Pour information, la garde au sol minimale est de 132 mm et peut monter jusqu'à 233 mm en mode tout-terrain.

Bien entendu, tous les réglages sont possibles autant pour le volant que les sièges « sports » adaptatifs à l'avant. Ces derniers sont facturés CHF 1'750.- et permettent 18 réglages... Mais les boutons sont d'un plastique digne d'une voiture bas de gamme.

Le bouton « démarrage/arrêt » est situé à gauche du volant et le petit levier de vitesse à droite. Toute l'instrumentation est parfaitement lisible et les seuls défauts à mes yeux sont les boutons tactiles sur la console centrale et un écran qui peine à faire défiler les options rapidement.

Par défaut, la voiture démarre en mode 100% électrique et grâce au sélecteur rond « Drive Mode », il est aisé de passer d'un mode à l'autre. Au menu, cinq options : Off Road, E-Power, Hybrid Auto, Sport et Sport Plus. Pour rappel, ces modes permettent de sélectionner des réglages spécifiques qui peuvent bien entendu être modifiés via les nombreux sous-menus de l'ordinateur de bord. Idem pour les assistances de sécurité qui peuvent toutes être activées ou désactivées en fonction des préférences.

Ces dernières années, je trouve que la marque a fait des progrès notables sur le plan de l'insonorisation et ce nouveau Cayenne va encore plus loin. Malgré des

roues 21 pouces montées de pneus hiver, le silence en mode électrique est impressionnant. Bien entendu, avec le V6 allumé, c'est un peu plus bruyant mais passé une certaine vitesse, le moteur devient tout simplement inaudible.

Conduire ou rouler en mode 100% électrique est vraiment agréable et c'est certainement ce que des clients recherchent. Quid des sensations avec le moteur thermique enclenché ? Et bien en mode Hybrid, c'est plutôt tranquille. Les choses deviennent un peu plus sympathiques avec les modes Sport ou Sport Plus. Toutefois, sans l'option Porsche Dynamic Chassis Control (PDDC) et avec un véhicule de ce poids, les lacets sinueux dans lesquels j'enchaîne les bascules laissent rapidement apparaître les limites de la voiture. Bien entendu, en mode Sport Plus, les suspensions sont plus dures et la hauteur de caisse descend mais la sensation de roulis reste très présente.

Côté freinage, rien à dire y compris lors d'une descente de col endiablée. Mais c'est difficile d'essouffler des freins Porsche sur une route ouverte. Pour les détails : 6 pistons à l'avant avec des disques de 420 mm et 4 pistons à l'arrière avec disques de 365 mm.

Dernier point agréable avec le mode Sport Plus : combiné au moteur thermique, le moteur électrique amène un boost appréciable. Le côté instantané de la propulsion électrique vient combler le très léger lag du turbo et le duo est parfait pour emmener le conducteur aux limites des vitesses autorisées.





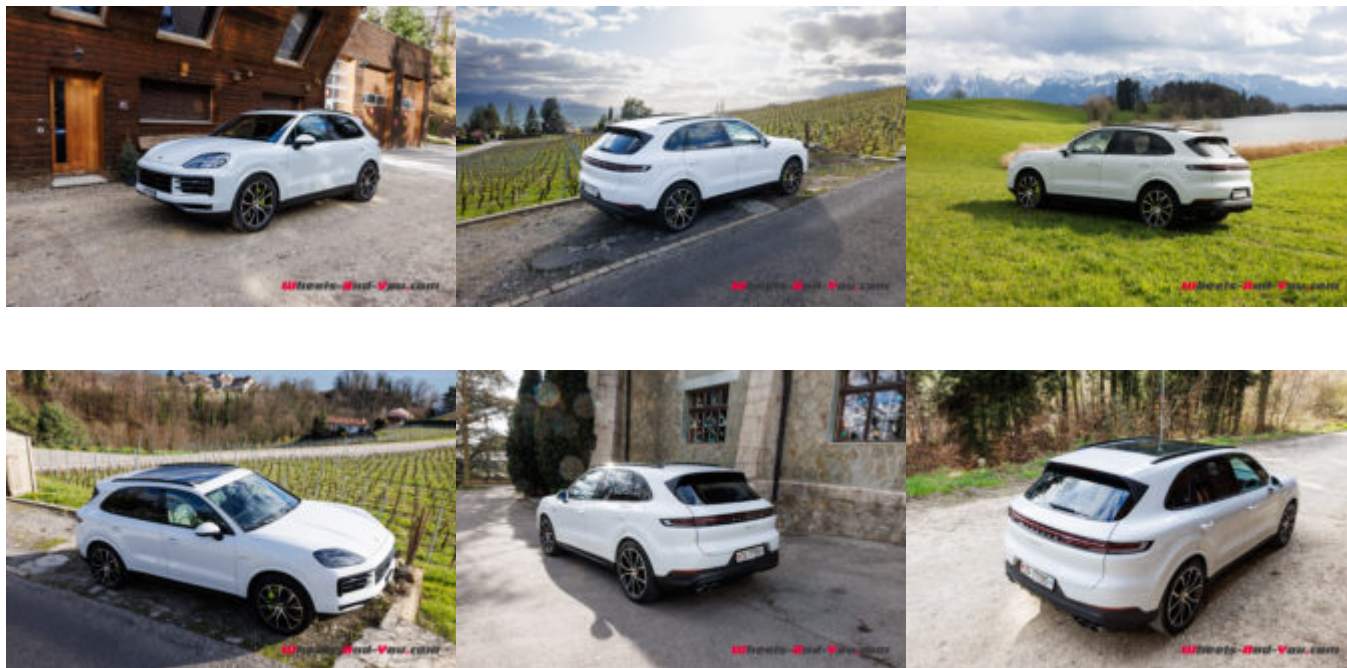
Verdict

Le SUV amiral de Porsche se porte bien et cette mise à jour apporte son lot de nouveautés. En particulier, la puissance et l'autonomie électrique rendent ce véhicule compatible avec les villes « zéro CO₂ » sans avoir à recharger dans la journée. A l'intérieur, l'adoption de grands écrans tactiles et le renoncement au classique levier de vitesse supprime une caractéristique typique de la voiture classique 1.0.

Cela dit, n'oublions pas que les voitures hybrides polluent plus que les autres vu les composants supplémentaires utilisés et leur poids supérieur. C'est sans doute pour cela que Porsche propose son nouveau Macan, dont nous espérons vous proposer un essai prochainement, en motorisation 100% électrique. Certes, suivant la distance que vous devez parcourir ou le pays où le véhicule est commercialisé, un système hybride assure encore de pouvoir se déplacer sur de grandes distances sans devoir recharger une batterie. Mais le temps de cet argument est compté car dès que les réseaux routiers seront suffisamment équipés en bornes de recharge rapides, le nombre de détracteurs du 100% électrique devrait diminuer.

Enfin, ce Cayenne E-Hybrid est placé dans le segment entrée de gamme, avec le Cayenne de base, malgré ses deux motorisations. Bien sûr, pour les plus exigeants, il y a aussi les versions S et Turbo à respectivement CHF 135'700.- et CHF 203'900.-. Elles sont encore plus puissantes et mieux équipées mais

honnêtement, j'ai trouvé ce modèle d'essai E-Hybrid très convaincant.



Prix et options - Porsche Panamera Turbo S E-Hybrid

Prix de base : CHF 124'300.-

Options : CHF 39'050.-

- **Couleur Blanc Carrara métallisé**
- **Intérieur en cuir bicolore, cuir lisse noir-vert nuit**
- **Jantes 21 pouces AeroDesign, y compris élargisseurs de passage de roue dans la couleur extérieure**
- **Sièges sport adaptatifs AV (18 voies, électriques)**
- **Ventilation du siège AV**
- **2 + 2 ans de garantie (valeur CHF 2'770.-)**
- **Porsche Swiss Package (valeur CHF 5'370.-)**

(Sièges chauffants à l'avant et à l'arrière, Direction assistée Plus, Phares principaux à LED HD-Matrix assombris, Surround View incl. aide active au stationnement)

- **Pack Extérieur Noir (brillant)**
- **Attelage de remorque à déploiement électrique**
- **Différenciation de l'extérieur E-Hybrid en Acidgreen**
- **Système de toit panoramique**
- **Barres de toit en aluminium noir**
- **Boîte automatique à 8 rapports**

- **Suspension pneumatique adaptative avec réglage de niveau et de hauteur Porsche Active Suspension Management (PASM)**
- **Système d'échappement sport avec sorties sport argentées**
- **Essieu arrière directif**
- **Vitrage Privacy**
- **Pack intérieur bois eucalyptus**
- **Paquet d'accents silvershade**
- **Blason Porsche sur les appuie-têtes**
- **Volant sport multifonctions avec palettes de changement de vitesse, chauffage du volant inclus**
- **Cadran Sport Chrono Chronomètre blanc**
- **Airbags latéraux à l'arrière**
- **Panneaux d'entrée de porte en aluminium brossé, éclairés**
- **Assistant de changement de voie**
- **Régulateur de distance**
- **Head-Up Display**
- **Accès confort**
- **Portes Soft-Close**
- **Système de qualité de l'air**
- **Éclairage d'ambiance**
- **Climatisation automatique 4 zones**
- **Écran passager**
- **BOSE® Surround Sound-System**
- **Mobile Charger Connect et chargeur AC embarqué 11 kW**
- **Câble électrique pour prise industrielle rouge (400 V, 16 A, 5 broches)**

Prix TOTAL : CHF 163'350.-



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, ainsi qu'au Centre Porsche Lausanne pour leur soutien logistique.



A lire aussi

Essai - Porsche Panamera Turbo S E-Hybrid : une horde de chevaux et quelques électrons

Essai - Porsche Taycan : L'entrée de gamme électrique made in Stuttgart

Essai - Porsche 911 (992) Sport Classic : Happy Birthday the Legend

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

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 Macan

Nouveauté - Porsche Cayenne Turbo E-Hybrid

Nouveauté - Porsche 911 S/T

Nouveauté - Porsche Cayenne

Nouveauté - Porsche 911 (992) GT3 RS

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

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"



