# Premier contact – Porsche Cayenne Coupé : The Sportiest Utility Vehicle

*Porsche étoffe sa gamme en déclinant la troisième génération du Cayenne en version Coupé. Globalement similaire au modèle normal, voyons ce qu'il propose dans un segment relativement discret, celui des SUV Coupé.*

- V6, turbo, essence, 2'995 $cm^3$
- 340 ch de 5'300 à 6'400 t/min
- 450 Nm de 1'340 à 5'300 t/min
- Boîte de vitesses automatique, 8 rap.
- Vitesse maxi : 243 km/h
- 0 à 100 km/h en 6.0 sec.
- Poids : 2'030 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'931/1'983/1'676
- Conso. mixte : 9.3 l./100 km
- Emissions de $CO_2$: 212 g/km
- Dès CHF 109'700.-

---

Texte : Sébastien Morand / Photos : Sébastien Morand, DR

---

Après avoir découvert, début 2018, le nouveau Cayenne sur la neige des Grisons, Wheels And You s'est rendu encore un peu plus à l'est, en Slovénie pour être précis, afin de faire connaissance avec le Cayenne Coupé.

Un SUV Coupé, voilà une combinaison qui frise le non-sens. Difficile de ne pas l'admettre, mais pourtant, après BMW et Mercedes mais aussi Audi avec son Q8, voilà que Porsche s'aventure dans la brèche. J'admets que je suis plutôt sceptique

sur la nécessité d'un tel engin. N'étant de loin pas un adepte de ce type de carrosserie, aimant plutôt les SUV aux formes assez carrées, pour ne pas dire basiques, j'opterai plus facilement pour un « simple » Cayenne.

### *Esthétique*

Dès sa présentation, mon opinion s'est vite fixée sur ce Cayenne Coupé trouvant son arrière-train trop massif. En abaissant la plaque d'immatriculation au centre du pare-chocs, au lieu d'entre les phares sur le Cayenne normal, cela confère à la poupe un style peu gracieux à mes yeux. Par ailleurs, la ligne de toit descendante, bien que logique pour un Coupé, donne des proportions qui ne me charment pas. Mes impressions se confirment en le découvrant de visu aujourd'hui. Toutefois, j'admets qu'en fonction des configurations, le rendu est parfois moins dramatique. Bien évidemment c'est une question de goût et je vous laisserai juger par vous-même.

Pour le reste, je rejoins l'avis de mon collègue qui avait découvert la troisième génération du Cayenne, ce nouveau design est une réussite : caractère très affirmé avec des traits plus athlétiques, tout en proposant élégance et raffinement, une véritable Porsche.

La sportivité est encore plus évidente sur le Coupé avec une largeur aux ailes arrière qui augmente de 18mm. Afin de renforcer le dynamisme du modèle, Porsche a équipé le Cayenne Coupé d'un aileron actif qui se déploie dès 90 km/h, améliorant ainsi l'appui sur le train arrière. Rajoutez à cela le « Lightweight Sports Package », disponible en option, et franchement, une fois au volant, je ne sais plus si je conduis un SUV sportif ou une 911 haute sur pattes. Je reviendrai en détails sur mes impressions de conduite dans un moment. Ce pack comprend entre autres le toit en carbone (-21kg), une finition noire au lieu de chrome pour différents éléments extérieur, mais aussi des sièges habillés de cuir noir et du fameux tissu pied-de-poule gris. Ce package n'est malheureusement pas donné puisqu'il faudra débourser entre CHF 12'860.- et CHF 16'060.- (tarif dépendant du modèle), mais tellement désirable.

Comme mentionné par mon collègue lors du premier contact avec ce Cayenne troisième du nom, ce dernier propose un habitacle totalement revu et bien évidemment c'est le même pour la déclinaison Coupé. Si, lui, n'avait pas vraiment été convaincu, notamment pour ce qui concerne les boutons situés autour du sélecteur de boîte, et je partage son avis, je suis pour ma part totalement conquis par le système infodivertissement. Aussi bien en ce qui concerne la présentation que l'utilisation, mais surtout les possibilités de personnalisations et configurations sont tout bonnement exceptionnelles. Le fonctionnement est lui aussi excellent, je n'ai pas souvenir d'avoir testé meilleure technologie.

Pour compenser la garde au toit réduite à l'arrière, les ingénieurs Porsche ont abaissé l'assise de la banquette de 30mm. Ainsi, même vos passagers les plus grands ne seront pas péjorés en voyageant à bord de ce Cayenne Coupé. Logiquement le volume du coffre perd un peu en capacité avec un espace allant de 625 à 1'540 litres (600 à 1510 litres pour le modèle Turbo), alors qu'il varie entre 770 et 1'710 litres sur un Cayenne normal. Mais dans l'absolu, ce Cayenne Coupé vise une clientèle qui se contentera parfaitement de cela, donc il n'y a vraiment lieu de blâmer cette différence.

***Sous le capot***

Pour son arrivée sur le marché, le Cayenne Coupé est proposé avec trois motorisations et se décline donc en trois modèles distincts présents en Slovénie : Cayenne Coupé, Cayenne S Coupé et Cayenne Turbo Coupé.

Tout d'abord en entrée de gamme, un V6 turbo (2'995 $cm^3$) propose 340 ch pour un couple de 450 Nm. Vient ensuite un V6 biturbo (2'894 $cm^3$) qui offre 440 ch pour 550 Nm. Finalement, le porte-drapeau du catalogue, un V8 biturbo (3'995 $cm^3$) développant 550 ch pour 770 Nm de couple.

La transmission se fait au travers de la boite Tiptronic S à 8 vitesses et pour ma

part c’est peut-être là le seul véritable point faible du Cayenne. Probablement qu’elle conviendra à Madame et Monsieur tout le monde qui utiliseront le véhicule au centre-ville de Genève ou dans les bouchons du vendredi soir qui agrémentent leur voyage en direction du Valais, mais selon moi elle n’est pas digne d’un SUV qui se veut résolument sportif ! Les changements de rapports ne sont pas suffisamment francs et surtout, en conduite soutenue, je ne compte pas le nombre de fois où la technologie ne me laisse pas descendre, mais aussi monter, une vitesse.

Notons encore qu’avec la récente présentation du Cayenne Turbo S E-Hybrid, le catalogue s’est vu agrémenté de cette même déclinaison ainsi que du E-Hybrid normal. Nous n’avons pas pu profiter de ces deux modèles hybrides, je concentre donc ce premier contact sur le Cayenne S Coupé et le Cayenne Turbo Coupé, car la version de base ne sera surement pas la plus prisée dans notre pays.

***Au volant***

Pour débuter en beauté, j’attaque directement avec le fleuron de la gamme qui dispose du V8 biturbo. Habitué à la conduite d’un SUV assez large, je me retrouve rapidement à l’aise au volant. Les commandes tombent parfaitement sous mes mains, et tout de suite je constate l’excellent toucher de route prometteur d’un bon moment, à rythme soutenu, sur les routes slovènes.

Le moteur est très rond et la poussée relativement linéaire, du coup les sensations sont moins impressionnantes qu’avec un Stelvio Quadrifoglio ou un F-Pace SVR qui délivrent également plus de 500 ch. Certes le Cayenne est un peu plus lourd, ça peut expliquer cette relative quiétude par rapport à l’italien ou l’anglais. Reste qu’on atteint rapidement des vitesses inavouables et lorsqu’il faut relancer après une épingle, le mastodonte allemand bondit tel un félin.

Malgré son poids d’environ 2.2 tonnes, une fois le mode Sport+ activé, les passages en courbe se font presque sans aucun roulis, le châssis est vraiment exceptionnel. La sonorité est aussi très envoûtante, mais l’excellente isolation de l’habitacle vous prive légèrement des borborygmes de l’échappement sport.

Dans la configuration du modèle essayé, notre Cayenne Turbo Coupé dispose du nouveau système de freinage PSCB (Porsche Surface Coated Brake) identifiable

aux pinces de freins blanches. C’est une des innovations récentes du constructeur germanique avec un matériau qui dégage nettement moins de poussière de freins. Bénéfique pour l’environnement et aussi en terme de temps de nettoyage, mais je n’aime pas le feeling. Sans compter qu’ils sifflent et transmettaient un retour dérangeant dans le volant. C’est peut-être parce qu’après presque 6’000 km de tests avec des journalistes, ils commençaient à montrer quelques signes de fatigue, mais je trouve cela bizarre quand même.

Le lendemain, je poursuis cette prise en main aux commandes du Cayenne S Coupé dont la motorisation perd 110 ch face à son grand frère. Mais comme il se veut environ 150 kg plus léger, enfin plutôt environ 171 kg car il dispose du Lightweight Sports Pack, je découvre un véhicule bien plus agile et plus homogène. La répartition des masses doit probablement être meilleure et le V6 biturbo dispose d’une vivacité bien plus enivrante.

Je ne tarde pas à switcher en mode Sport+, le sélecteur de boite en manuel et je fonce comme un missile sur les départementales slovènes. Avec l’appui du système de freins PCCB (Porsche Ceramic Composite Brake) de notre auto, mais aussi des roues arrière directrices, je n’ai vraiment plus le sentiment de conduire un SUV. Franchement, c’est tout simplement bluffant à quel point on peut attaquer et maintenir une conduite ultra sportive avec ce Cayenne Coupé, de surcroit sur une chaussée vraiment pas parfaite.

Avec les deux autos, que ça soit en ville ou sur certains chemins étriqués, et simplement de manière générale, je n’ai jamais le sentiment de conduite une « grosse » voiture. En effet, on ne peut pas qualifier le Cayenne de petit gabarit, mais franchement on oublie totalement sa taille lorsqu’on est à son volant, en grande partie je pense grâce à l’excellent agrément de conduite. Il n’y a vraiment que la boite automatique qui me dérange et cela quel que soit la motorisation.

❌ ❌ ❌

❌ ❌ ❌

❌ ❌ ❌

***Verdict***

Toujours pas convaincu par ses lignes, je suis par contre totalement conquis par les capacités routières, ou plutôt devrais-je dire performances, de ce Cayenne Coupé. Ce dernier bénéficie pleinement de l'ADN Porsche, les ingénieurs de Stuttgart ont fait un super travail. C'est le mix presque parfait entre la praticité et la sportivité, à se demander même si on conduit un SUV (ultra) sportif ou une 911 surélevée !

Bien évidemment un tel joujou n'est de loin pas à la portée de toutes les bourses avec un premier prix à CHF 109'700.-, grimpant à CHF 130'700.- pour le S et CHF 193'300.- pour le Turbo. Il faut cependant noter que Porsche a assez bien équipé de série ce Cayenne Coupé, avec notamment PCM (Porsche Communication Management), PASM (Porsche Active Suspension Management), PTM (Porsche Traction Management) et Power Steering Plus, sans compter le toit panoramique fixe, le pack Sport Chrono et au minimum des jantes 20 pouces.

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 Coupé.

**A lire aussi**

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 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”