



PORSCHE

Communiqué de presse

24 juillet 2014

Suite d'une véritable success-story

Encore plus efficient et dynamique: le nouveau Porsche Cayenne

Stuttgart. Un design encore plus acéré, une efficacité plus poussée et un équipement de série encore plus riche: telles sont les principales caractéristiques du nouveau Cayenne signé Porsche¹⁾. Voiture de sport parmi les SUV (Sport Utility Vehicle), il offre cinq places et une finition à la fois complète et premium, mais aussi beaucoup d'espace pour un plaisir décuplé; le tout avec encore plus de puissance et l'ADN typique de Porsche, qui se reflète dans son design.

La nouvelle génération du Cayenne est déclinée en cinq variantes dès le lancement commercial: Cayenne S, Cayenne Turbo, Cayenne Diesel, Cayenne S Diesel et – en Première mondiale – Cayenne S E-Hybrid, le premier hybride rechargeable sur le segment SUV premium. Avec la Panamera S E-Hybrid et la 918 Spyder, Porsche est le seul constructeur au monde à lancer trois modèles hybrides « plug-in » sur le marché. Toutes les variantes moteur du Cayenne affichent une consommation de carburant en baisse par rapport à la génération antérieure, sachant que les valeurs de performance sont meilleures. Le biturbo V6 3,6 litres du Cayenne S, entièrement développé par Porsche, figure parmi les nouveautés.

Le Cayenne symbolise une histoire à succès unique chez Porsche. En 2002, le constructeur en a révélé la première génération. Il concrétise l'idée d'une voiture de sport sur le segment des SUV – et pose de nouvelles références dès son arrivée sur le marché. Les ventes dépassent toutes les attentes: plus de 276 000 Cayenne de première génération (2002 - 2010) sortent des chaînes, et plus de 303 000 unités de la deuxième génération (à partir de 2010) ont déjà été produites. Ainsi, le Cayenne

dope la croissance rentable de Porsche mais garantit également la base économique d'investissements dans les futures générations de voitures de sport.

Un design extérieur plus acéré

Les designers Porsche ont façonné le nouveau Cayenne par des lignes précises et des arêtes lumineuses accentuées pour lui conférer un look encore plus acéré. La proue a été revisitée, de même que les ailes avant et le capot moteur. Autre nouveauté: les airblades, ces volets d'aération, de part et d'autre de la proue, guident efficacement l'air frais vers le refroidisseur d'air de suralimentation, tout en plaçant un accent optique remarqué.

Les phares bi-xénon dotés des quatre points LED « flottants » des feux de jour, typiques du constructeur – de série sur les modèles de base et S – caractérisent le nouveau Cayenne au premier coup d'œil comme une Porsche. La promesse de puissance évoquée par le top-modèle Cayenne Turbo est soulignée par les phares LED, PDLS (Porsche Dynamic Light System) inclus, le tout embarqué d'office.

La poupe du nouveau Cayenne a elle aussi été retravaillée: les feux arrière sont désormais tridimensionnels, les feux de stop – à l'instar des feux de jour LED – s'articulent autour de quatre points. De plus, la cavité pour l'emplacement de la plaque d'immatriculation, la poignée ainsi que l'éclairage sont intégrés avec plus d'élégance encore dans le hayon. Globalement, les designers ont réagencé les lignes horizontales, campant le véhicule avec encore plus d'assurance sur la route. Les embouts d'échappement, également retouchés, se fondent désormais dans la partie inférieure de la poupe. Une commande automatique du hayon complète l'équipement de série.

Dans l'habitacle, les agenceurs se sont largement penchés sur la place du conducteur. Elle est systématiquement dotée d'un nouveau volant Sport multifonctions avec palettes, dont le look et les fonctions rappellent ceux de la 918

Spyder. Autre temps fort: les sièges arrière ont encore gagné en confort et peuvent, sur demande, être équipés d'un système d'aération.

Une efficacité plus poussée

Gain de puissance et de couple, consommation en baisse: pour Porsche, il ne s'agit pas de valeurs contradictoires. Cet exploit est le fruit de toute une série de mesures individuelles sur l'ensemble de la chaîne cinématique. Tous les nouveaux modèles Cayenne sont moins gourmands grâce au mode « croisière », à une fonction automatique Start-Stop Plus sophistiquée et à une gestion thermique optimisée. Pour la première fois sur la série Cayenne, ces modèles disposent de volets d'air de refroidissement actifs, situés derrière la prise d'air centrale et pilotés via la gestion moteur. Ils s'ouvrent et se ferment en fonction de la situation de conduite et des besoins thermiques, régulant la quantité d'air qui sert au refroidissement. La position fermée confère une aérodynamique idéale, la résistance à l'air étant faible, d'où une consommation de carburant minime.

Le Cayenne S E-Hybrid est le premier hybride rechargeable dans la catégorie des SUV premium. Le progrès technique, comparé à l'ancienne version Cayenne S Hybrid, est immense: la batterie Lithium-ions dispose désormais d'une capacité de 10,8 kWh, qui permet, selon le type de conduite et la topographie, de parcourir entre 18 et 36 kilomètres en mode 100% électrique. La puissance du moteur électrique a d'ailleurs plus que doublé, passant de 47 Ch (34 kW) à 95 Ch (70 kW). La consommation totale du Cayenne S E-Hybrid affiche 3,4 l/100 km (79 g de CO₂ au kilomètre). La puissance combinée du V6 trois litres à suralimentation (333 Ch/245 kW) et du moteur électrique (95 Ch/70 kW) équivaut à 416 Ch (306 kW), à 5 500 t/mn, sachant que le couple total, de 590 Newton-mètres, est disponible entre 1 250 et 4 000 t/mn. Ces valeurs garantissent des performances dignes d'une voiture de sport: le Cayenne S E-Hybrid sprinte de zéro à 100 km/h en 5,9 secondes et atteint sa vitesse maximale à 243 km/h. La vitesse en mode électrique culmine à 125 km/h. La batterie peut être chargée via le réseau électrique ou pendant les trajets. Les

données pertinentes du véhicule peuvent être consultées sur le Porsche Car Connect (de série), via smartphone.

Chez Porsche, la tradition hybride remonte à 1899 et à la Lohner-Porsche – le premier véhicule au monde doté d'une batterie électrique et d'un moteur à combustion, construit par Ferdinand Porsche. Dans la gamme actuelle, la Panamera S E-Hybrid, première voiture rechargeable de la catégorie supérieure, pose de nouveaux jalons. Avec le Cayenne S E-Hybrid, cette technique avant-gardiste fait maintenant son entrée dans la catégorie des SUV premium. Avec la 918 Spyder, une technique hybride puissante s'invite dans la classe des voitures de sport voire chez les super-sportives. Il s'agit parallèlement d'un exemple de transfert technologique du sport automobile vers la série: à bord de la 919 Hybrid, la technologie de propulsion est actuellement poussée à son maximum et sert en même temps de test pour les véhicules de série.

Le nouveau V6 biturbo 3,6 litres du Cayenne S, entièrement développé par Porsche, n'est qu'un exemple parmi d'autres illustrant le succès du downsizing: une cylindrée réduite et un nombre de cylindres inférieur n'interfèrent pas sur les valeurs clés. En cycle NCCE, le moteur se contente de 9,8 à 9,5 l/100 km (229-223 g de CO₂ au kilomètre), soit un litre de moins que l'ancien V8. Le biturbo V6 développe sa puissance maximale de 420 Ch (309 kW) à 6 000 t/mn – plus 20 Ch/15 kW. Le couple atteint 550 Newton-mètres entre 1 350 et 4 500 t/mn (plus 50 Newton-mètres). La puissance par litre du moteur est passée de 83 Ch (61 kW), pour un litre de cylindrée, à 117 Ch (86 kW), soit une progression d'environ 40 pour cent. Equipé de série de la boîte Tiptronic S huit rapports, le Cayenne S fonce en seulement 5,5 secondes de zéro à 100 km/h (5,4 secondes avec le pack Sport-Chrono optionnel) – soit 4 dixièmes de seconde de moins que l'ancien Cayenne S. Il atteint sa vitesse de pointe à 259 km/h (plus 1 km/h).

Le Cayenne Turbo se caractérise par une puissance athlétique, une fougue indomptable et une maîtrise en toutes circonstances. Le biturbo huit cylindres de 4,8

litres déploie 520 Ch (382 kW) à 6 000 t/mn, sachant que le couple de 750 Newton-mètres est disponible entre 2 250 et 4 000 t/mn. Ainsi doté, le Cayenne Turbo bondit de zéro à 100 km/h en 4,5 secondes (voire 4,4 avec le pack Sport-Chrono optionnel). Sa vitesse culmine à 279 km/h. La consommation varie entre 11,5 et 11,2 l/100 km (267-261 g de CO₂ au kilomètre).

Quant aux variantes Diesel du Cayenne, elles allient sportivité et efficacité décuplée. Le V6 trois litres du Cayenne Diesel développe par exemple 262 Ch (193 kW) à 4 000 t/mn, pour une consommation entre 6,8 et 6,6 l/100 km (179-173 g de CO₂ au kilomètre). Le catalyseur RCS lui permet de répondre dès à présent à la norme anti-pollution Euro 6. Avec son couple de 580 Newton-mètres mobilisé entre 1 750 et 2 500 t/mn, le Cayenne Diesel effectue le sprint de zéro à 100 km/h en 7,3 secondes (7,2 avec le pack Sport-Chrono optionnel), sachant qu'il atteint sa vitesse maximale à 221 km/h. Le V8 4,2 litres du Cayenne S Diesel développe pour sa part 385 Ch (283 kW) à 3 750 t/mn et un couple de 850 Newton-mètres entre 2 000 et 2 750 t/mn. Le véhicule fonce à 100 km/h départ arrêté en 5,4 secondes (5,3 avec le pack Sport-Chrono optionnel). Sa vitesse culmine à 252 km/h. La consommation du Cayenne S Diesel, en cycle NCCE, affiche 8,0 l/100 km (209 g de CO₂ au kilomètre).

Sur la nouvelle génération du Cayenne, les réglages du châssis visent un confort optimisé, sans compromis aucun en termes de dynamisme, il va sans dire. L'écart entre confort et sportivité s'en trouve plus marqué, ce qui confirme la position du Cayenne comme voiture de sport sur le segment des SUV.

Les nouveaux modèles Cayenne arriveront le 11 octobre 2014 sur le marché. Le Cayenne Diesel trouvera acquéreur en Suisse dès CHF 89 200, tandis que le Cayenne S coûtera CHF 108 800. Le Cayenne S Diesel sera mis en vente à partir de CHF 111 200 et le Cayenne Turbo, dès CHF 170 500. Le Cayenne S E-Hybrid, quant à lui, sera fixé à CHF 108 800, soit le même montant que le Cayenne S – et CHF 3 500 de moins que l'ancien Cayenne S Hybrid. Porsche a réussi ce tour de force en exploitant des effets de synergies dans le domaine de la technique hybride.

Dans ce contexte, le prix de la Panamera S E-Hybrid a pu baisser, avec effet immédiat, de plus de CHF 11 000, se situant désormais à CHF 139 100. Les prix indiqués s'entendent taxe sur la valeur ajoutée et dotation spécifique au pays incluses. Le Porsche Swiss Package comprend les options ci-après, sans supplément de prix: assistant de stationnement (à l'avant et à l'arrière), assistant de changement de voie, direction assistée Plus, rétroviseurs intérieur et extérieurs à position automatique jour/nuit, pack Lumière confort. Vous trouverez plus d'informations sur le Porsche Swiss Package sur le site www.porsche.ch.

Précision: les journalistes accrédités peuvent télécharger des photos numériques des derniers modèles Cayenne depuis la banque de données presse de Porsche, à l'adresse <https://presse.porsche.de>.

1) Cayenne (année-modèle 2015): consommation en cycle mixte: 11,5-3,4 l/100 km; émissions de CO₂: 267-79 g/km; consommation électrique moyenne: 20,8 kWh/100 km (Cayenne S E-Hybrid) ; catégorie de rendement énergétique: G-D