



PORSCHE

Communiqué de presse

mardi 13 août 2019

Le modèle SUV de pointe de 680 ch réalise jusqu'à 40 km en tout électrique

Le plus puissant Porsche Cayenne en modèle hybride plug-in

Stuttgart. Porsche continue de s'engager dans la voie de l'électromobilité: après la gamme Panamera, c'est la gamme Cayenne qui se trouve désormais couronnée par un nouveau modèle de pointe en version hybride plug-in. Le Cayenne Turbo S E-Hybrid et le Cayenne Turbo S E-Hybrid Coupé affichent une puissance combinée de 500 kW (680 ch), issue de l'interaction intelligente entre un moteur V8 de huit litres (404 kW/550 ch) et un moteur électrique intégré à la boîte Tiptronic S 8 rapports (100 kW/136 ch). Sitôt le régime de ralenti dépassé, le couple système maximal de 900 Nm est déjà disponible. Les deux modèles passent de 0 à 100 km/h en 3,8 secondes et peuvent atteindre une vitesse maximale de 295 km/h. Ces performances hors du commun s'allient à une haute efficacité: le Cayenne Turbo S E-Hybrid et le Cayenne Turbo S E-Hybrid Coupé parcourent jusqu'à 40 km sans émissions de CO₂ locales. La consommation moyenne selon le NCEC est de 3,9–3,7 l/100 km de carburant et 19,6–18,7 kWh/100 km d'électricité.

Outre ces deux modèles de pointe, le nouveau Cayenne E-Hybrid Coupé vient dès aujourd'hui compléter la gamme hybride de Porsche avec une puissance combinée de 340 kW (462 ch), un couple de 700 Nm et jusqu'à 43 km d'autonomie. Le Cayenne E-Hybrid, désormais équipé d'un filtre à particules, est de nouveau disponible.

Jusqu'à 135 km/h en tout électrique

Comme tous les hybrides plug-in de Porsche, le nouveau modèle de pointe de la famille Cayenne compte lui aussi parmi les véhicules les plus sportifs du segment haut de gamme – non pas malgré, mais grâce à son moteur hybride. Sur les modèles

Cayenne Turbo S E-Hybrid, le moteur électrique est installé entre le moteur V8 et la boîte Tiptronic S 8 rapports. Les deux moteurs sont interconnectés via un embrayage intégré au module hybride et baptisé Electric Clutch Actuator (ECA). En mode « E-Power », le moteur électrique prend seul en charge la propulsion jusqu'à une vitesse maximale de 135 km/h. Dans les autres modes sélectionnables via le pack Sport Chrono de série (« Hybrid Auto », « Sport » et « Sport Plus »), il peut être utilisé comme surplus de puissance complémentaire. Porsche reprend ici la stratégie « Boost » issue de la supercar 918 Spyder.

Placée sous le fond du coffre, la batterie lithium-ion affiche une capacité de 14,1 kWh. Avec le chargeur AC embarqué de 7,2 kW (de série), la batterie haute tension peut être complètement rechargée en l'espace de 2,4 h sur une prise 400 V avec protection 16 A. Sur une prise domestique courante de 230 V et 10 A, la durée de charge est de six heures. La recharge peut également être lancée avec une temporisation via le Porsche Communication Management (PCM) ou l'application Porsche Connect (pour smartphones et Apple Watch®).

De série : stabilisation antiroulis, suspension pneumatique et freins en céramique

Le Cayenne Turbo S E-Hybrid et le Cayenne Turbo S E-Hybrid Coupé bénéficient départ usine d'un vaste équipement : parmi les équipements de série, on citera la stabilisation électrique antiroulis Porsche Dynamic Chassis Control (PDCC), le blocage du différentiel arrière Porsche Torque Vectoring Plus (PTV Plus), le système de freinage haute performance Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB), les jantes en alliage léger 21 pouces en design Aero avec élargisseurs d'aile dans la teinte de la carrosserie, la direction assistée Plus et le pack Sport Chrono. La suspension pneumatique adaptative à trois chambres avec Porsche Active Suspension Management (PASM) garantit un large éventail de types de conduite, entre dynamique typiquement Porsche et déplacement tout confort. De grandes jantes en alliage léger 22 pouces ainsi que des roues arrière directrices sont disponibles en option.

Connectivité de série et climatisation même à l'arrêt

Tous les modèles Cayenne bénéficient en série d'une connectivité complète. Celle-ci offre la navigation en ligne avec informations sur le trafic en temps réel, une commande vocale en ligne intelligente et de nombreux services Porsche Connect – comme par exemple la recherche de bornes de recharge publiques. Avec le début de la nouvelle année-modèle, ce sont aussi des options supplémentaires qui sont proposées pour tous les modèles Cayenne: le système Apple CarPlay® sans fil, de nouvelles prises USB-C ainsi qu'un rangement pour smartphone avec fonction de recharge inductive. Tous les modèles hybrides de Porsche disposent en série de la climatisation autonome. Commandée directement via le PCM ou encore à distance via l'application Porsche Connect, celle-ci permet de chauffer ou de rafraîchir le véhicule même quand le contact est coupé.

Tous les modèles Cayenne sont équipés départ usine de phares à DEL, d'un régulateur de vitesse avec fonction de limitation, d'un système de protection des piétons par caméra ainsi que de l'aide au stationnement à l'avant et à l'arrière – comprenant sur le Cayenne Coupé une caméra de recul. En option, il est possible de commander entre autres des phares matriciels à DEL, un écran tête haute, un assistant de vision nocturne à caméra thermique, ainsi que le copilote numérique Porsche InnoDrive comprenant le régulateur de vitesse adaptatif, l'assistance changement de voie, la détection de la signalisation, le guidage actif sur la voie, l'assistance intersections et la fonction d'arrêt d'urgence.

Double première : le Cayenne Coupé en hybride V6 et V8

Avec le Cayenne Coupé, Porsche a récemment intégré une variante encore plus sportive à sa gamme SUV si appréciée. Le modèle Coupé se distingue notamment par une silhouette plus affûtée avec toit et arrière typiques, un aileron arrière adaptatif, des sièges individuels à l'arrière et deux concepts de toit différents – un toit panoramique fixe en verre proposé de série et un toit en carbone disponible en option. Le Coupé SUV – tout comme le SUV – est dès aujourd'hui disponible en deux versions hybrides différentes: en combinaison avec le moteur biturbo V8 de quatre litres ou en

combinaison avec le moteur turbo V6 de trois litres. Le nouveau Cayenne E-Hybrid Coupé affiche une puissance combinée de 340 kW (462 ch) et un couple système de 700 Nm. L'accélération de 0 à 100 km/h est réalisée en 5,1 secondes avec le pack Sport Chrono de série (5,0 secondes avec les packs Sport conception allégée), et la vitesse maximale atteint 253 km/h. La consommation moyenne selon le Nouveau Cycle Européen de Conduite (NCEC) est de 3,2–3,1 l/100 km de carburant et 18,7–17,7 kWh/100 km d'électricité. L'autonomie en tout électrique s'élève à 43 kilomètres maximum.

Tarifs

Les quatre versions hybrides différentes du Cayenne peuvent être commandées dès aujourd'hui. Le Cayenne E-Hybrid est disponible à partir de 121 200 CHF, le Cayenne E-Hybrid Coupé à partir de 126 500 CHF – TVA et équipement spécifique au pays compris dans les deux cas. Le Cayenne Turbo S E-Hybrid est disponible à partir de 228 200 CHF, le Cayenne Turbo S E-Hybrid Coupé à partir de 232 700 CHF. Les clients suisses bénéficient en outre d'une prolongation de garantie (2 + 2), ainsi que du Porsche Swiss Package, qui comprend les options suivantes sans supplément de prix:

Cayenne E-Hybrid

Suspension pneumatique avec PASM, caméra de recul et PDC avant/arrière, phares à DEL avec PDLS, direction assistée Plus, sièges chauffants à l'avant, radio numérique (DAB+), climatisation automatique 4 zones et Burmester® High-End Surround Sound System.

Cayenne E-Hybrid Coupé

Suspension pneumatique avec PASM, phares à DEL avec PDLS, rétroviseurs extérieurs avec fonction anti-éblouissement automatique, sièges chauffants à l'avant, radio numérique (DAB+), chargeur embarqué 7,2 kW et câble de charge mode 3.

Cayenne Turbo S E-Hybrid

Phares matriciels à DEL avec PDLs Plus, Real Top View avec caméra de recul et PDC avant/arrière, radio numérique (DAB+), climatisation automatique 4 zones, portières Soft Close, assistance angles morts avec assistance bifurcation, régulateur de vitesse adaptatif avec fonction d'arrêt d'urgence, câble de charge mode 3 et roues arrière directrices.

Cayenne Turbo S E-Hybrid Coupé

Phares matriciels à DEL avec PDLs Plus, Real Top View avec caméra de recul et PDC avant/arrière, radio numérique (DAB+), climatisation automatique 4 zones, portières Soft Close, assistance angles morts avec assistance bifurcation, régulateur de vitesse adaptatif avec fonction d'arrêt d'urgence, câble de charge mode 3 et roues arrière directrices.

De plus amples informations ainsi que des vidéos et des visuels sont disponibles dans Porsche newsroom : newsroom.porsche.de.

Cayenne Turbo S E-Hybrid : consommation de carburant en cycle mixte 3,9–3,7 l/100 km, consommation électrique 19,6–18,7 kWh/100 km, émissions de CO₂ en cycle mixte 90–85 g/km, consommation d'essence équivalente 6,1–5,8, CO₂ liées à la fourniture de carburant et/ou d'électricité en g/km 48–45, classe d'efficacité énergétique G

Cayenne Turbo S E-Hybrid Coupé : consommation de carburant en cycle mixte 3,9–3,7 l/100 km, consommation électrique 19,6–18,7 kWh/100 km, émissions de CO₂ en cycle mixte 90–85 g/km, consommation d'essence équivalente 6,1–5,8, CO₂ liées à la fourniture de carburant et/ou d'électricité en g/km 48–45, classe d'efficacité énergétique G

Cayenne S E-Hybrid : consommation de carburant en cycle mixte 3,2–3,1 l/100 km, consommation électrique 18,5–17,6 kWh/100 km, émissions de CO₂ en cycle mixte 74–70 g/km, consommation d'essence équivalente 5,2–5,0, CO₂ liées à la fourniture de carburant et/ou d'électricité en g/km 43–41, classe d'efficacité énergétique F–E

Cayenne E-Hybrid Coupé : consommation de carburant en cycle mixte 3,2–3,1 l/100 km, consommation électrique 18,7–17,7 kWh/100 km, émissions de CO₂ en cycle mixte 75–72 g/km, consommation d'essence équivalente 5,3–5,0, CO₂ liées à la fourniture de carburant et/ou d'électricité en g/km 43–41, classe d'efficacité énergétique F–E

Les valeurs de consommation et d'émission de CO₂ ont été calculées selon la nouvelle procédure WLTP. Pour le moment, ce sont encore les valeurs NCEC correspondantes qui doivent être indiquées. Ces valeurs ne sont pas comparables aux valeurs déterminées selon la procédure NCEC en vigueur jusqu'à présent.