

Encore plus fort!

Légèrement restylé à l'occasion du millésime 2007, le Porsche Cayenne bénéficie aussi – et peut-être surtout – d'évolutions d'ordre technologique. Outre le passage à l'injection directe, il se dote (en option) d'un contrôle actif du roulis PDCC revu, rehaussant encore ses belles dispositions sur la route.

Par **Johan Demets**

En matière de prestations routières, le Porsche Cayenne a toujours fait figure de référence dans sa catégorie, tant sur le plan des chiffres purs qu'en ce qui concerne le comportement dynamique. Avec lui, aux côtés du BMW X5 (dont l'essai détaillé de la nouvelle génération se trouve en page 50 de ce numéro) et sans doute du Range Rover Sport, on a visiblement le trio de tête en ce qui concerne les qualités dynamiques dans le segment.

A la montée en force du X5, le Cayenne réagit en se dotant, par exemple, d'un tout nouveau contrôle actif du roulis, le PDCC (*Porsche Dynamic Chassis Control*). Proposé en option, ce dispositif utilise deux barres antiroulis actives capables de maintenir la caisse pratiquement horizontale tant que l'accélération latérale reste inférieure à 0,65 *g*. Si ces chiffres ne vous disent rien, sachez qu'en conditions normales, la force s'exerçant latéralement dans un virage varie généralement de 0,2 à 0,4 *g*. Autant dire qu'il y a de la marge.

Complété par le PASM (*Porsche Active Suspension Management*), le PDCC pourrait en principe être combiné avec une suspension classique. Il reste pourtant associable aux seuls ressorts pneumatiques. Quoi qu'il en soit, en limitant au strict minimum les mouvements de caisse, le PDCC ne joue pas seulement un rôle sur le plan de l'efficacité et du plaisir de conduite; il influence positivement le confort et la sécurité en conduite active.

En limitant les mouvements de caisse, le PDCC influence positivement le confort et la sécurité en conduite active.

Pour nous en convaincre, Porsche avait prévu un petit slalom à effectuer avec l'ancien et le nouveau Cayenne. Dans ces conditions, le nouveau reste toujours remarquablement stable. A l'attention des amateurs de chiffres, Porsche précise par ailleurs que sur une route en mauvais état à 100 km/h, le PDCC permet de diminuer de 15% l'intensité des mouvements du corps du conducteur.

SOUVERAIN

Bien qu'à peine 10% des Cayenne quittent l'asphalte des routes, le PDCC procure également de meilleures aptitudes en conduite *offroad* en permettant un désaccouplement total des barres antiroulis jusqu'à 35 km/h et partiel entre 35 et 50 km/h. De ce fait, les débattements de roues sont plus généreux, profitant à la

CARACTERISTIQUES	PORSCHE CAYENNE V6	S	TURBO
Moteur			
Cylindrée *(cm³)*	3598	4806	4806
Puissance maxi *(ch/kW à tr/min)*	290/213 à 6200	385/283 à 6200	500/368 à 6000
Couple maxi *(Nm à tr/min)*	385 dès 3000	500 dès 3500	700 de 2250 à 4500
Transmission			
Boîte de vitesses manuelle	6 rapports	6 rapports	–
Boîte de vitesses automatique	6 rapports	6 rapports	6 rapports
Performances	man./aut.	man./aut.	
Vitesse maxi *(km/h)*	227/227	252/250	275
0-100 km/h *(s)*	8,1/8,5	6,6/6,8	5,1
1000 m départ arrêté *(s)*	28,7/28,9	26,6/26,8	24,2
Consommation *(l/100 km)*			
– urbaine	18,5/18,3	22,1/20,2	22,5
– extra-urbaine	9,8/9,9	10,8/10,1	10,5
– mixte	12,9/12,9	14,9/13,7	14,9
CO_2 *(g/km)*	310/310	358/329	358
Commercialisation	mars 2007	mars 2007	mars 2007
Budget			
Prix de base *(€)*	53.845	68.970	111.683
Puissance fiscale *(CV)*	18	23	23



L'intérieur n'a pas fondamentalement évolué sur cette nouvelle génération. Les matériaux de qualité et la finition sont toujours là.

motricité. Nous ne manquerons pas de le vérifier lors d'un prochain essai détaillé, car le petit parcours accidenté effectué à bord d'un Cayenne Turbo (reposant sur de magnifiques roues de 21 pouces!) ne nous a pas réellement permis de nous faire une idée des progrès en la matière.

Cela dit, de retour sur le bitume, force est de reconnaître que cet engin accusant pratiquement 2,5 tonnes à vide (masse maximale autorisée de plus de 3 tonnes!) fait preuve d'un comportement souverain. Sur les routes sinueuses, l'essieu arrière mieux assis offre un surcroît d'agilité et de plaisir de conduite, tandis qu'en manœuvre d'évitement, le train avant plus ferme favorise une meilleure stabilité, donc une meilleure sécurité active.

Sa souveraineté, le nouveau Cayenne Turbo la doit également à sa puissance plus que généreuse de 500 ch (soit 50 de gagnés). Les Cayenne «atmo» ne sont cependant pas en reste avec une augmentation de 40 ch (290) pour le V6 et de 45 ch (385) pour le S. Ce gain de puissance (de 11 à 16%), mais aussi de couple (de 13 à 24%) n'est pas dû qu'à des cylindrées revues à la hausse (3,6 litres au lieu de 3,2 pour le V6 et 4,8 litres au lieu de 4,5 pour le V8), c'est aussi une conséquence du passage à l'injection directe. En ces temps où l'écologie est au centre des préoccupations, la nouvelle technologie DFI (*Direct Fuel Injection*) engendre une économie de carburant de 5 à 8% selon les normes européennes, voire de 10 à 15% selon le cycle Porsche, beaucoup plus réaliste.

PLUS ÉLÉGANT

Comme précédemment, le Cayenne Turbo se distingue à peine esthétiquement de ses frères moins puissants, hormis ses ouïes d'aération plus généreuses. On remarque aussi les nouveaux clignotants à diodes façon Audi, horizontaux sur le Turbo, verticaux sur les autres modèles. A noter, également, des optiques avant au *look* revu, de nouvelles ailes, mais aussi une face arrière visuellement élargie. Autant de petites modifications qui confèrent au nouveau Cayenne davantage d'élégance et de dynamisme, au point que l'on a désormais moins l'impression d'avoir affaire à une 911 *bodybuildée* et haute sur pattes.

Précisons enfin que ce restylage esthétique a aussi des incidences positives en ce qui concerne le coefficient de pénétration dans l'air, qui passe de 0,38-0,39 à 0,35. Au bénéfice théorique de la consommation sur les parcours autoroutiers, car la surface frontale ne nous a pas été communiquée. Cela dit, lors de cette première prise en main, «notre» Turbo a tout de même réclamé 25 l/100 km, soit 10 de plus qu'une version «normale».

Le V6 de base nous a semblé être le plus plaisant à conduire. Bon, d'accord, il n'a pas la musicalité ni la fougue des versions V8, mais les 40 à 50 kg de moins qu'il a à supporter sur son train avant le rendent plus agile et léger à conduire. Bref, le moins cher des Cayenne n'a rien d'une solution de compromis économique, surtout quand on sait qu'il ne coûte «que» la moitié d'un Cayenne Turbo!

Après 5 ans de carrière, le Porsche Cayenne profite d'une première remise à niveau. Esthétiquement, l'opération est plutôt réussie: doté à l'origine d'un *look* assez controversé, le plus sportif des SUV étale désormais plus d'élégance et de sportivité. Cela dit, c'est de façon invisible qu'il a le plus évolué. D'une part en passant à l'injection directe (puissance en hausse, consommation en baisse), d'autre part, en se dotant d'un nouveau contrôle actif du roulis (le *Porsche Dynamic Stability Control*), bluffant d'efficacité. ■



Le nouveau traitement esthétique des Cayenne gomme partiellement l'impression de lourdeur qui caractérisait la génération précédente. De là à rendre la ligne fine...