

## ▶ DOSSIER LUXE

RÉUNION

**P**lus léger, plus puissant, plus affûté, le nouveau Cayenne cherche à offrir à son propriétaire autant de plaisir de conduite que la mythique 911, mais en famille, avec les bagages, et pas seulement sur le bitume. C'est le deuxième modèle Porsche le plus vendu à La Réunion, juste derrière le Macan. La première génération est sortie en 2002, la deuxième en 2010 et donc, en toute logique, nous avons droit en 2018 à la troisième génération !

C'est tout d'abord une incontestable réussite esthétique : le Cayenne est enfin aussi élégant que les coupés sportifs de la marque ! Il est plus long (4 918 mm, soit + 63 mm), plus large (1 983 mm, soit + 23 mm) et plus bas (- 9 mm). L'avant a été retravaillé, de même que l'arrière, et pas seulement au niveau des blocs optiques, qui adoptent la toute dernière technologie LED. Le capot a une nouvelle découpe et des nervures différentes.

L'aérodynamisme a fait des progrès, tout en améliorant le refroidissement, avec des volets « intelligents » qui s'ouvrent et se ferment en fonction de la température du bloc moteur/bolte. À l'arrière, un bandeau lumineux rouge réunit les blocs optiques 3D et le spoiler de couleur carrosserie accentue la nouvelle pente du toit et ajoute à la sportivité du véhicule, sans qu'il soit nécessaire de doubler l'offre



Le toit panoramique ouvrant inonde l'habitacle de lumière et participe à l'ambiance luxueuse à bord.

comme a choisi de le faire BMW avec ses X5 et X6. Les surfaces vitrées sont légèrement réduites, ce qui, avec les blocs optiques plus compacts, participe à donner un côté massif à la caisse.



Le Cayenne est une incontestable réussite esthétique, aussi élégant que les coupés sportifs de la marque.



Le compte-tours (analogique) est toujours au centre du bloc compteur, entouré de quatre compteurs digitaux.



La boîte Tiptronic S à 8 rapports garantit une bonne motricité.

Les jantes mesurent 19, 20 ou 21 pouces (notre modèle d'essai) et sont chaussées de pneus plus larges à l'arrière (315/35 ZR21) qu'à l'avant (285/40 ZR21). À l'intérieur, on se croirait à bord d'une Panamera. Porsche a rompu intelligemment avec son leitmotiv : un bouton égale une fonction, en adoptant un écran multifonctions tactile de 12 pouces, d'une remarquable qualité d'image, complété par une console de part et d'autre du levier de vitesse, elle aussi tactile. Par contre, soyez rassuré : le compte-tours (analogique) est toujours au centre du bloc compteur, il est entouré de quatre compteurs digitaux.

### Écran multifonctions tactile

Notre modèle d'essai n'était pas un S et nous n'avions donc pas le fameux chronomètre vintage qui surplombe la planche de bord. Par contre, nous avons l'immense toit panoramique ouvrant, qui inonde l'habitacle de lumière et participe grandement à l'ambiance luxueuse à bord. Le coffre a pris 100 litres, pour atteindre 770 litres et même 1 710 litres banquette rabattue. Celle-ci est fractionnable et réglable (manuellement).

Question tenue de route, le Cayenne est tout l'opposé d'une 2CV : la correction de roulis électrique le fait virer à plat de façon bluffante et les dos-d'âne sont effacés presque comme à bord d'un Range-Rover, et cela malgré les pneus taille basse. À noter que notre modèle d'essai n'était pas équipé de la suspension pneumatique (option).

En perdant 65 kg, le nouveau Cayenne passe en dessous de la barrière des deux tonnes à vide, 1 985 kg exactement selon les normes DIN. En option, on peut disposer de roues arrière directrices, qui améliorent la maniabilité en ville et la stabilité en courbe à haute vitesse.



Le système d'infodivertissement de 12,3 pouces rappelle celui de la dernière Panamera.



En option, les roues arrière directrices qui améliorent la stabilité en courbe à haute vitesse.

Nous n'avons pas eu le cœur de l'emmener jouer sur un terrain de moto-cross pour vérifier si cette fabuleuse tenue de route n'était pas compensée par des capacités de franchissement en recul. Ce qui est sûr, c'est que la boîte Tiptronic S à 8 rapports, la gestion électronique et le différentiel régulé garantissent une bonne motricité, que la garde au sol est suffisante (21 cm) et que les angles d'attaque et de sortie sont corrects (25° et 22°). Le constructeur annonce le passage de gué possible jusqu'à 525 mm, soit grosso-modo jusqu'au dessus du pneu.

À notre humble avis, les capacités en tout-terrain du Cayenne ne sont limitées que par le dessin des pneus, qui reste routiers, le débattement des suspensions et surtout les réticences du pilote à vouloir prendre des risques au volant d'un si beau véhicule ! Notre modèle d'essai était animé par un V6 de 3 litres turbo développant 340 chevaux et 450 Nm, qui s'est montré « plein partout » et vif quand le mode « sport » est enclenché. Selon le constructeur, il passe de 0 à 100 km/h en 6,2 secondes.

La version S adopte le 6 cylindres biturbo en V de 2,9 litres de cylindrée des Audi RS4 et RS5, délivrant ici 440 chevaux et 550 Nm (0 à 100 en 5,2 secondes). Quant au « Turbo » (V8 biturbo de 4 litres, développant 550 chevaux et 770 Nm), il a un châssis sport, plus bas de 20 mm, ce qui réduit sa garde au sol à 19 cm, mais il passe de 0 à 100 km/h en 4,1 secondes et, à notre humble avis, il va pulvériser le record du tour du Nürburgring dans la catégorie SUV !

Signe des temps : le Cayenne n'est pas proposé en version diesel et une version électrifiée devrait rapidement voir le jour. Merci Porsche Réunion pour cet essai exceptionnel. ■