



PORSCHE



Information presse

Porsche Cayenne

Table des matières

| | | |
|--|---|-----------|
| Nouveaux modèles Cayenne | Cinq versions au départ | 1 |
| Nouveau Porsche Cayenne | Puissance et couple en hausse, consommation en baisse | 2 |
| Style et carrosserie | Un design affûté et des lignes claires | 6 |
| Châssis et systèmes de régulation | Plus de confort et de dynamique | 8 |
| Intérieur et équipements | Encore plus de confort et de sécurité | 10 |
| Cayenne S E-Hybrid | le premier hybride rechargeable sur son segment | 13 |
| Fiches techniques | Cayenne Diesel | 16 |
| | Cayenne S Diesel | 20 |
| | Cayenne S | 24 |
| | Cayenne Turbo | 28 |
| | Cayenne S E-Hybrid | 32 |

Nouveaux modèles Cayenne**Cinq versions au départ**

Tous les modèles de la nouvelle gamme Porsche Cayenne offrent plus de puissance et plus de couple par rapport à la version précédente avec, dans le même temps, une réduction de la consommation. Le Cayenne S E-Hybrid à motorisation hybride rechargeable est une nouveauté mondiale. Sur le nouveau Cayenne S, l'ancien moteur atmosphérique V8 de 4,8 l cède la place à un moteur V6 biturbo de 3,6 l. Les autres moteurs ont été révisés. Cinq modèles seront disponibles au lancement :

| | |
|--------------------|---|
| Cayenne Diesel | Moteur V6 turbodiesel de 3,0 l, 262 ch (193 kW) ; boîte de vitesse Tiptronic S à huit rapports ; accélération 0 – 100 km/h : 7,3 s ; vitesse maximale : 221 km/h ; consommation : 6,8 – 6,6 l/100 km ; 179 – 173 g/km CO ₂ . |
| Cayenne S Diesel | Moteur V8 turbodiesel de 4,2 l, 385 ch (283 kW) ; boîte de vitesse Tiptronic S à huit rapports ; accélération 0 – 100 km/h : 5,4 s ; vitesse maximale : 252 km/h ; consommation : 8,0 l/100 km ; 209 g/km CO ₂ . |
| Cayenne S | Moteur V6 biturbo de 3,6 l, 420 ch (309 kW) ; boîte de vitesse Tiptronic S à huit rapports ; accélération 0 – 100 km/h : 5,5 s ; vitesse maximale : 259 km/h ; consommation : 9,8 – 9,5 l/100 km ; 229 – 223 g/km CO ₂ . |
| Cayenne Turbo | Moteur V8 biturbo de 4,8 l, 520 ch (382 kW) ; boîte de vitesse Tiptronic S à huit rapports ; accélération 0 – 100 km/h : 4,5 s ; vitesse maximale : 279 km/h ; consommation : 11,5 – 11,2 l/100 km ; 267 – 261 g/km CO ₂ . |
| Cayenne S E-Hybrid | Système hybride intégral parallèle rechargeable, moteur V6 suralimenté de 3,0 l et moteur électrique synchrone d'une puissance totale de 416 ch (306 kW) ; boîte de vitesse Tiptronic S à huit rapports ; accélération 0 – 100 km/h : 5,9 s ; vitesse maximale : 243 km/h ; consommation : 3,4 l/100 km ; 79 g/km CO ₂ . |

Nouveau Porsche Cayenne

Puissance et couple en hausse, consommation en baisse

La saga Cayenne commence en 2002. À l'époque, le Cayenne réussit la quadrature du cercle à maints égards, notamment en conciliant l'univers des voitures de sport et le segment des SUV. Hier en ville, aujourd'hui à travers champs, demain sur circuit – le Cayenne est un gage de précision, de style et de plaisir sur tous les terrains. Et avec cinq sièges et une dotation à la fois riche et haut de gamme, il offre avant tout la garantie d'un agrément de conduite renouvelable à l'infini. Avec une allure qui puise dans les gènes du design Porsche.

Convaincant à tout point de vue, le Porsche Cayenne a réussi à dépasser toutes les attentes en termes d'objectifs commerciaux. Plus de 276 000 exemplaires de la première génération sont sortis d'usine et 303 000 exemplaires ont été vendus de la deuxième génération, dévoilée en 2010. Voilà pourquoi le Cayenne est un pilier important dans la stratégie de croissance profitable de Porsche, complétant une offre très large de voitures hautement dynamiques, depuis les voitures de sport jusqu'aux modèles de compétition, en passant par les berlines et les SUV.

Le nouveau Cayenne va encore plus loin sur cette voie, avec plus d'efficacité, un comportement routier encore plus précis, un design affûté et une dotation de série toujours plus complète. Cinq modèles sont disponibles au lancement : les Cayenne Diesel, Cayenne S Diesel, Cayenne S, Cayenne Turbo et, en première mondiale, Cayenne S E-Hybrid, le premier hybride rechargeable au monde sur le segment des SUV premiums. Il se distingue par des chiffres de consommation et d'émissions exceptionnels sur le segment des SUV haut de gamme : 3,4 l aux 100 km et 79 g/km de CO₂ sont des chiffres qui se passent de commentaires. Et ce avec une transmission intégrale. Si l'on y ajoute la Panamera S E-Hybrid et la 918 Spyder, Porsche est le seul constructeur au monde à proposer trois modèles hybrides rechargeables dans sa gamme.

Toute la gamme Cayenne affiche une meilleure consommation et une meilleure performance

Augmenter la puissance et le couple tout en réduisant la consommation, ce n'est pas contradictoire pour Porsche. Les moteurs du Cayenne ont tous été perfectionnés et optimisés. Ils voient leur consommation de carburant reculer par rapport à leur version précédente et leurs performances s'améliorer.

Le Cayenne S à moteur V6 biturbo de 3,6 l est inédit. Conçu spécialement pour les SUV de Porsche, ce moteur a été inauguré sur le Macan. Sur le Cayenne S, il supplante l'ancien V8 à tous égards. La suralimentation biturbo et le downsizing (réduction de la cylindrée et du nombre de cylindres) entraînent des gains significatifs en matière d'efficacité, tout en améliorant les performances. Ainsi, la puissance passe à 420 ch (+ 20 ch) et le couple à 550 Nm (+ 50 Nm), tandis que la consommation tombe sous les dix litres aux 100 km (– 0,9 l/100 km).

Le modèle haut de gamme Cayenne Turbo gagne également 20 ch pour atteindre 520 ch et 50 Nm pour atteindre 750 Nm. Alors qu'il est plus rapide de trois dixièmes de seconde que son prédécesseur pour passer de 0 à 100 km/h et qu'il atteint une vitesse maximale de 279 km/h, il consomme 0,3 l de moins aux 100 km.

Hormis le nouveau Cayenne S E-Hybrid, les modèles diesels font eux aussi référence en matière de consommation de carburant. Le Cayenne Diesel voit sa puissance et son couple augmenter pour une réduction simultanée de sa consommation et, par là même, une hausse de son autonomie maximale. Grâce à l'utilisation d'un turbocompresseur plus grand, la puissance maximale du moteur V6 3,0 l a gagné 17 ch par rapport à la version précédente pour atteindre désormais 262 ch et le couple maximal a progressé de 30 Nm pour atteindre 580 Nm. Cela se traduit par un 0 à 100 km/h plus rapide de 0,3 s et par une vitesse maximale de 221 km/h, pour une consommation de 6,8 à 6,6 l/100 km.

Le Cayenne S Diesel associe les avantages d'un moteur diesel suralimenté aux émotions réservées traditionnellement aux moteurs à essence. Le moteur V8 turbodiesel de 4,2 l développe une puissance de 385 ch et délivre un couple impressionnant de 850 Nm, offrant des réserves suffisantes en toutes circonstances. Il permet d'atteindre les 100 km/h départ arrêté en 5,4 s et de rouler jusqu'à 252 km/h. Sa consommation NEDC s'élève à 8,0 l/100 km.

Mesures d'efficacité générales

Le nouveau Cayenne a reçu de nombreuses améliorations visant à optimiser l'efficacité tout au long de la chaîne cinématique, notamment une boîte de vitesse optimisée Tiptronic S à huit rapports avec fonction Croisière, une fonction Stop-Start automatique Plus améliorée et une meilleure gestion thermique.

La fonction Stop-Start automatique Plus coupe le moteur dès que la voiture décélère à une vitesse de progression très faible, par exemple en arrivant à un feu. Cette fonction peut être désactivée au besoin depuis une touche placée sur la console centrale. La fonction Stop-Start automatique est automatiquement désactivée en mode Sport ou en mode Sport Plus.

La fonction Croisière, déjà présente sur d'autres modèles Porsche, est désormais disponible sur l'ensemble de la gamme Cayenne. Les ingénieurs ont optimisé la boîte de vitesse Tiptronic S à huit rapports en ce sens. Si le conducteur lève le pied de la pédale d'accélérateur, la Tiptronic S débraye automatiquement le rapport engagé et la voiture roule en roues libres. Dès que la pédale d'accélérateur ou de frein est de nouveau enfoncée, le rapport approprié est engagé et l'embrayage se referme. De plus, la fonction Croisière s'adapte au style de conduite grâce à des algorithmes intelligents. Elle peut être désactivée par la touche Auto Start-Stop.

Le Cayenne utilise pour la première fois des volets d'air de refroidissement placés derrière l'entrée d'air médiane et commandés par le boîtier de gestion moteur. Ces volets s'ouvrent et se ferment en fonction de la situation et des besoins en air de refroidissement. Ils régulent la quantité d'air, influent sur l'aérodynamisme et participent à la gestion thermique de manière que le moteur et la boîte de vitesses montent rapidement en température et atteignent leur température de travail optimum.

La gestion thermique intelligente du Cayenne régule le refroidissement du moteur et de la boîte de vitesses en vue de réduire les pertes par frottement survenant pendant la phase de montée en température. Grâce à la commande ciblée des flux thermiques et la mise en circuit graduelle des différents circuits de refroidissement selon les besoins, le moteur et la boîte de vitesses montent plus rapidement en température. Les nouveaux volets d'air

de refroidissement sont reliés au système de gestion thermique, ce qui permet une mise en chauffe rapide des sousgroupes en démarrage à froid. En plus d'exploiter une source supplémentaire de réduction de la consommation, cela contribue à l'amélioration du confort, étant donné que l'habitacle parvient plus rapidement à la température souhaitée.

Pack Sport Chrono : nouvelle fonction Performance Start

Le pack optionnel Sport Chrono inclut pour la première fois la fonction Performance Start pour des départs arrêtés fulgurants. Le conducteur l'active en appuyant simultanément sur la pédale de frein et la pédale d'accélérateur. Un message s'affiche ensuite à l'écran pour lui signaler que la voiture est prête à démarrer. Une fois qu'ils ont identifié la demande de démarrage Performance Start de la part du conducteur, les organes de commande augmentent le régime moteur et préparent la boîte Tiptronic S : les changements de vitesses importants pour le 0 à 100 km/h sont optimisés (1re/2e et 2e/3e). Le pack Sport Chrono gratifie tous les modèles Cayenne d'un dixième de seconde en moins sur ce type d'accélération.

Style et carrosserie

Un design affûté et des lignes claires

Les designers Porsche ont doté le Cayenne nouvelle génération de lignes plus acérées et plus limpides. Dans le même temps, la nouvelle morphologie du Cayenne souligne sa proximité avec la route et renforce son caractère de voiture de sport.

La poupe du nouveau Cayenne présente de nombreuses modifications par rapport à la génération précédente. Plus plats, les feux adoptent une ligne plus précise. À l'instar des feux de jour à DEL à l'avant, les feux stop sont structurés en quatre segments. L'emplacement de la plaque d'immatriculation, la poignée et l'éclairage sont intégrés au hayon de manière encore plus élégante. Le nouveau hayon épouse la forme des feux arrière et la prolonge par une nervure horizontale précise qui renforce l'impression de largeur. Résultat : la voiture semble encore mieux campée sur la route. Cet effet est accentué par les sorties d'échappement redessinées. Intégrées à la partie inférieure, elles sont désormais également doubles sur tous les modèles Cayenne S. Le becquet arrière n'est plus étagé. Il prolonge ainsi la ligne de toit avec encore plus de dynamisme et de puissance.

Avant : une présence renforcée en douceur

Le visage influe de manière déterminante sur la perception du design global de la voiture. C'est pourquoi le bouclier, les ailes et le capot ont été entièrement redessinés. Désormais, toutes les lignes importantes ne convergent plus vers le centre, mais sont tournées vers l'extérieur. Le Cayenne semble ainsi beaucoup plus large et plus puissant.

Le capotmoteur est sensiblement plus large et les jointures latérales se trouvent désormais sur les ailes. L'entrée d'air centrale, légèrement réduite par rapport à la génération précédente, souligne les lignes plus tendues de la face avant. Elle est flanquée de deux entrées d'air, davantage rejetées vers l'extérieur et paraissant plus volumineuses. Baptisées Airblades, ces entrées d'air latérales conduisent l'air frais vers les échangeurs thermiques avec efficacité et laissent une empreinte visuelle forte.

De série sur les modèles de base et les modèles S, les phares Bi-Xénon intègrent les feux de jour à quatre diodes électroluminescentes « flottantes » et permettent d'identifier d'emblée le nouveau Cayenne comme une authentique Porsche. Les phares de série à DEL avec fonction Porsche Dynamic Light System (PDLS) soulignent l'exigence de performances du Cayenne Turbo qui coiffe la gamme Cayenne.

La silhouette du Cayenne séduit l'œil par sa ligne de toit à l'inflexion sportive. La poupe et la proue semblent encore plus précisément dessinées et encore plus marquantes. Le design est marqué par d'autres éléments tels que les rétroviseurs extérieurs avec rappel de clignotants, les ailes plus sculpturales et le becquet arrière plus présent. Ce dernier améliore également la pénétration dans l'air en minimisant les turbulences.

Nouveaux coloris

Tous les modèles inaugurent de nouveaux coloris intérieurs et extérieurs. Les couleurs extérieures Blanc Carrara métallisé et Palladium métallisé, disponibles sur tous les modèles, sont particulièrement spectaculaires. L'équipement intérieur de tous les modèles peut être commandé dans une combinaison bicolore noir/beige Louxor sans supplément de prix. D'autre part, le décor intérieur Ronce de noyer sombre est désormais disponible en option.

Châssis et systèmes de régulation

Plus de confort et de dynamique

Le Porsche Cayenne a de multiples atouts, parmi lesquels son châssis. Le nouveau Cayenne concilie plus que jamais confort et sportivité. Et ce, quelles que soient les versions : suspension à ressorts, Porsche Active Suspension Management ou suspension pneumatique.

Le travail des ingénieurs a porté en particulier sur les détails. Parmi les innombrables mesures mises en œuvre sur tous les modèles Cayenne figurait notamment l'optimisation des points de suspension dont l'apport est déterminant pour le confort, en plus des nouveaux réglages de châssis. Les nouveaux paliers en plusieurs parties au niveau des triangles de suspension avant et arrière, ainsi que sur les porte-roue du pont arrière, se traduisent par une réactivité plus fine. Le guidage des roues gagne considérablement en précision. Le châssis du Cayenne est encore plus précis, sportif et confortable.

Le Porsche Active Suspension Management (PASM) est réglé pour fonctionner en parfaite intelligence avec les fonctions étendues du nouveau pack Sport Chrono lorsque la touche Sport Plus est enfoncée. Les trois programmes PASM s'appellent désormais Confort, Sport et Sport Plus. Le Cayenne S E-Hybrid est équipé de série du PASM et le Cayenne Turbo intègre en supplément la suspension pneumatique.

Disponible en option sur tous les autres modèles, la suspension pneumatique répond à l'exigence élevée du Cayenne en matière de confort, de comportement dynamique et d'aptitude à affronter tous les terrains et les tâches du quotidien. Le correcteur d'assiette intégré à la suspension pneumatique propose six niveaux de hauteur de caisse possibles en fonction de la situation de conduite. L'abaissement du niveau de chargement fait son arrivée à bord du Cayenne. Une touche placée dans le coffre permet désormais d'abaisser le seuil de chargement de 52 mm lorsque le hayon est ouvert. Il descend alors à 69 cm.

Le Cayenne arrive avec de nouvelles jantes en aluminium à plusieurs branches dans un format allant de 18 à 21 pouces. Tous les modèles se caractérisent par une construction allégée et par un design attractif et spécifique. Les nouvelles jantes 21 pouces dans les motifs 911 Turbo et Cayenne Sport Classic font partie des modèles les plus spectaculaires. En outre, une nouvelle génération de pneus été 21 pouces sera introduite – y inclus le nouveau MICHELIN Latitude Sport 3 qui vient d'être lancé. Ce pneu a été conçu spécialement pour la performance et la conduite sportive. Grâce au mélange de gomme spécifique et à la petite hauteur de flanc, ce pneu procure des avantages majeurs dans les virages rapides. Pour y arriver, trois composants du pneu ont été optimisés – le mélange de gomme, la sculpture et les nappes.

Intérieur et équipements**Encore plus de confort et de sécurité**

La gamme Cayenne nouvelle génération bénéficie d'une dotation de série élargie incluant notamment des phares Bi-Xénon sur tous les modèles. Le Cayenne Turbo est livré de série avec des phares à DEL avec fonction Porsche Dynamic Light System (PDLS). La dotation de série inclut également sur tous les modèles le hayon automatique, un volant sport multifonction avec palettes de commande, baguettes de seuil de porte en acier spécial, un système de contrôle de la pression des pneus et une interface audio.

Le volant sport multifonction avec palettes reprend l'aspect du volant de la 918 Spyder. Plus confortable que jamais, la banquette arrière a également bénéficié d'une attention particulière et peut intégrer en option la ventilation des sièges, comme à l'avant.

Le client peut, s'il le souhaite, opter pour un niveau de confort encore plus élevé avec, par exemple, des portes Soft Close. Ce mécanisme de fermeture intégré aux portes est particulièrement utile dans les places de stationnement exiguës. Le pare-brise chauffant (option) est une source de confort supplémentaire en hiver. Il fonctionne sans fils de chauffage, grâce à un film chauffant extrêmement fin, et n'entraîne aucune restriction quant à l'utilisation des systèmes d'aide à la conduite par caméra. En prime, ce film intégré au pare-brise réduit le niveau sonore dans l'habitacle.

La suspension pneumatique apporte une nouvelle fonction de confort : l'abaissement de la hauteur de caisse de 52 mm – et par là même du seuil de chargement – est désormais également possible depuis le coffre, grâce à une touche disposée sur le côté du coffre. En outre, le montage et le démontage du couvre-bagages ont été grandement simplifiés.

Connectivité et systèmes d'aide à la conduite

Tous les Cayenne offrent de série la possibilité de raccorder une source audio externe. Le système Porsche Car Connect est pour la première fois disponible en option sur le nouveau Cayenne (de série sur le Cayenne S E-Hybrid). Il offre un accès simple et rapide à de nombreuses informations concernant la voiture et permet de piloter diverses fonctions depuis son smartphone grâce à l'application Porsche Car Connect.

L'offre de systèmes d'aide à la conduite a été enrichie et les systèmes existants ont hérité de nouvelles fonctions. Disponible en option, l'Assistance parking à l'avant et à l'arrière avec Vision 360° (Surround View) est prévue au plus tôt pour la fin 2014. Elle rend les manœuvres de stationnement plus faciles et plus sûres, notamment dans les situations à faible visibilité. En plus de la caméra de recul, la voiture utilise pour ce faire trois autres caméras haute résolution placées dans le bouclier avant et dans les coques de rétroviseur extérieur. À partir des images fournies par les quatre caméras, le système affiche une image virtuelle du véhicule vu du ciel sur l'écran du Porsche Communication Management (PCM).

Régulateur de vitesse adaptatif avec fonction Porsche Active Safe (PAS)

Le régulateur de vitesse adaptatif améliore le confort de conduite, notamment lors des trajets sur autoroute. Le système adapte la vitesse en fonction de la distance par rapport à la voiture précédente. La plage de vitesse réglable s'étend de 30 à 210 km/h. Lorsque le Cayenne se rapproche de la voiture qui précède, le système freine la voiture en douceur, jusqu'à l'arrêt complet si nécessaire. Si, dans les trois secondes qui suivent, le conducteur actionne le levier de commande ou enfonce la pédale d'accélérateur, le système réaccélère la voiture pour l'amener à la vitesse choisie préalablement, en tenant compte des conditions du trafic. Le système intégré Porsche Active Safe (PAS) renforce encore le niveau de sécurité, y compris lorsque le régulateur de vitesse adaptatif est désactivé. Si le conducteur se rapproche trop rapidement de la voiture précédente, le PAS émet un signal sonore et visuel, en plus d'envoyer une courte impulsion de freinage pour signaler la nécessité d'intervenir. Si le conducteur réagit, le freinage déclenché par le conducteur sera amplifié jusqu'à un freinage à fond dans les limites inhérentes au système. Une Assistance angles morts et un Avertisseur de changement de voie sont également disponibles. L'Assistance angles morts surveille l'arrière de la voiture et les angles morts. Le système avertit le conducteur par un signal visuel dans les rétroviseurs extérieurs quand il détecte un autre véhicule sur la voie adjacente. L'Avertisseur de changement de voie utilise la caméra pour identifier le marquage horizontal sur la chaussée et émet un signal sonore en cas de sortie inopinée de la voie.

Le régulateur de vitesse de série active désormais les freins afin de maintenir la vitesse à niveau constant si le fait de couper les gaz ne suffit pas (par exemple lors des descentes de montagne). La dotation de série inclut également le freinage multicollision qui freine automatiquement le véhicule accidenté après un premier impact afin de réduire l'ampleur d'un

deuxième choc. Si les capteurs d'airbag envoient un signal de collision, le système engage automatiquement un freinage de 0,6 g maximum. Ce système d'assistance a été programmé pour freiner jusqu'à une vitesse résiduelle de 10 km/h. Cette vitesse est généralement suffisante pour amener la voiture en lieu sûr après la manœuvre de freinage d'urgence. Le freinage multi-collision peut à tout moment être « repris en main » par le conducteur. Ainsi, si ce dernier appuie sur l'accélérateur, le freinage multicollision sera immédiatement désactivé. Le système automatique est également mis hors fonction si le conducteur procède lui-même à un freinage d'urgence impliquant une décélération encore plus forte.

Diodes électroluminescentes à l'avant et à l'arrière

De conception entièrement nouvelle, les phares à DEL avec fonction Porsche Dynamic Light System Plus (PDLS+) associent une technologie d'éclairage ultramoderne à des fonctions intelligentes supplémentaires. Le PDLS+ ajoute à l'éclairage directionnel statique et dynamique du PDLS (de série sur le Cayenne Turbo) des phares longue portée dynamiques qui ajustent la portée de leur faisceau en continu en fonction de la circulation. Le PDLS+ intègre également une fonction Assistance intersections qui reconnaît les intersections et les voies d'accès grâce aux données de navigation du PCM et les éclaire à gauche et à droite en activant simultanément les feux de virage. Les phares à DEL ont considérablement gagné en efficacité énergétique et contribuent à lutter contre la fatigue visuelle du conducteur en produisant un éclairage proche de la lumière du jour et permettant une meilleure perception des contrastes.

Les rappels de clignotant sont désormais intégrés aux coques des rétroviseurs extérieurs et ne sont plus présents sur les ailes avant.

Les nouveaux feux arrière à DEL différencient clairement le nouveau Cayenne par rapport à la génération précédente. Plus plats, ils adoptent également une ligne plus précise. L'emploi de fibres optiques rend le design lumineux plus effilé et homogène. En écho aux feux de jour à quatre DEL, les feux arrière arborent eux aussi une signature lumineuse à quatre points pour les feux stop. Les feux arrière de brouillard sont maintenant intégrés aux réflecteurs du bouclier.

Cayenne S E-Hybrid

Le premier hybride rechargeable sur son segment

Le Cayenne S E-Hybrid est une authentique innovation mondiale, bien au-delà des frontières de la gamme Porsche. Premier hybride rechargeable sur le segment des SUV haut de gamme, il marque un tournant dans l'univers des 4x4 de luxe. Sa batterie haute tension peut être rechargée aussi bien sur le secteur qu'en roulant. Le Cayenne S E-Hybrid se reconnaît de l'extérieur à ses étriers de frein vert acide et à son monogramme sur fond de même couleur. À l'intérieur, les aiguilles des instruments arborent également cette couleur marquante.

L'évolution technologique est manifeste par rapport à l'ancien Cayenne S Hybrid. Le Cayenne S E-Hybrid dispose d'une batterie de traction lithium-ion dont la teneur énergétique s'élève désormais à 10,8 kWh (contre 1,7 kWh sur la batterie nickel métal hydrure de la génération précédente). Elle permet de parcourir entre 18 et 36 km en mode électrique pur (selon le style de conduite et la topographie). Dans de nombreux cas, cela couvre une grande partie des trajets quotidiens, sans consommer une seule goutte de carburant et sans rejet d'émissions locales. La puissance du bloc électrique a plus que doublé, passant de 34 kW à 70 kW (95 ch). La consommation moyenne s'élève désormais à 3,4 l/100 km au lieu de 8,2 l/100 km, ce qui correspond à des émissions de CO₂ de 79 g/km (193 g/km sur le modèle précédent).

La chaîne cinématique qui a déjà fait ses preuves sur la Panamera S E-Hybrid a été optimisée pour répondre aux besoins spécifiques du Cayenne S E-Hybrid. Et comme sur la Panamera, la pédale d'accélérateur comporte un point de pression commutable qui permet de doser très finement le déploiement de puissance du bloc électrique et l'entrée en action du moteur à combustion. À eux deux, le moteur V6 suralimenté de 3,0 l et le moteur électrique totalisent une puissance de 416 ch et un couple de 590 Nm. De quoi signer des performances de type sportif avec un 0 à 100 km/h en 5,9 s et une vitesse maximale de 243 km/h. Le Cayenne peut rouler jusqu'à 125 km/h en mode électrique pur. Le Cayenne S E-Hybrid est connecté via le système de série Porsche Car Connect qui permet par exemple de consulter les données relatives à l'état de charge ou à l'efficacité énergétique ou encore de commander la climatisation auxiliaire disponible en option. Celle-ci est en mesure de rafraîchir ou de chauffer l'intérieur de la voiture lorsque le contact est coupé afin de mettre l'habitacle à température avant le trajet, pendant que la voiture est encore raccordée au secteur. Cela évite de dépenser de l'énergie à cet effet en cours de trajet et de maximiser l'autonomie électrique.

Les détails d'une architecture hybride rechargeable parfaite

La batterie lithium-ion possède le même carter que sur la Panamera S E-Hybrid et se trouve également sous le plancher du coffre. Elle dispose toutefois d'éléments de plus grande capacité (28 Ah contre 24,5 Ah).

La voiture est équipée de série d'un chargeur 3,6 kW. Un chargeur de 7,2 kW également intégré est disponible en option et permettra, sous réserve d'avoir un raccordement en conséquence, de recharger le Cayenne S E-Hybrid deux fois plus vite qu'avec le chargeur de série (en Allemagne : en moins d'une heure et demie au lieu de trois heures).

Le réservoir de carburant du Cayenne S E-Hybrid révèle une particularité : grâce à une légère surpression de 0,3 bar, il empêche les émanations de carburant vers l'extérieur qui dégraderaient le bilan des émissions. À la pompe, le déverrouillage de la trappe du réservoir a pour effet de mettre le réservoir hors pression et les vapeurs de carburant sont neutralisées par un filtre à charbon actif. Bien entendu, le Cayenne S E-Hybrid respecte la norme Euro 6 sur les gaz d'échappement.

Porsche, expert en architecture hybride

Porsche s'impose comme la référence en matière de motorisations hybrides haut de gamme. Première hybride rechargeable sur le segment des berlines de luxe, la Panamera S E-Hybrid a marqué un tournant dès son lancement sur le marché en juin 2013. Aujourd'hui, le Cayenne S E-Hybrid introduit cette technologie d'avenir sur le segment des SUV premiums. Lors du temps record réalisé sur le Nürburgring en septembre 2013, la 918 Spyder a montré avec brio que même un supercar pouvait repousser les limites du possible grâce à la technologie hybride et reléguer les motorisations traditionnelles à l'arrière-plan en matière de comportement dynamique et d'efficacité.

Vecteur de haute technologie, la 919 Hybrid, alignée par Porsche en championnat du monde d'endurance WEC en catégorie LMP1, joue un rôle pionnier. Il s'agit là d'un véritable laboratoire de recherche sur roues pour le développement des technologies hybrides au service d'une vitesse et d'une efficacité extrêmes. Son architecture combine un moteur à essence V4 suralimenté entraînant les roues arrière et deux systèmes de récupération d'énergie.

Outre la récupération de l'énergie de freinage, un alternateur entraîné par le flux des gaz d'échappement produit de l'énergie électrique. Celle-ci est emmagasinée dans la batterie lithium-ion refroidie par eau. Lors des accélérations, elle alimente un moteur électrique qui entraîne les deux roues avant par l'intermédiaire d'un différentiel. La 919 Hybrid dispose ainsi d'une transmission intégrale temporaire. Le réglage entre tous les composants de la chaîne cinématique est particulièrement sophistiqué, l'objectif étant d'avoir une maîtrise absolue à chaque seconde de la course et d'évoluer sur le circuit avec une précision et une vitesse maximales. Indépendamment de ses résultats en compétition, chaque kilomètre parcouru avec la 919 est riche d'enseignements techniques pour Porsche et permettra aux futures générations de sportives d'assurer leur avance par rapport à leurs concurrentes.

La toute première voiture hybride de l'histoire automobile est d'ailleurs signée Porsche. En 1899, la Lohner-Porsche conçue par Ferdinand Porsche associait en effet des moteurs électriques alimentés par batterie à un moteur à combustion.

Fiche technique Porsche Cayenne Diesel*

Carrosserie : Caisse autoporteuse tout acier de construction légère, entièrement galvanisée ; airbags conducteur/passager à deux niveaux de déclenchement ; airbags latéraux pour conducteur et passager avant ; airbags rideaux logés dans le cadre de toit et couvrant les vitres latérales des montants avant aux montants arrière ; 5 places.

Aérodynamique :

| | |
|--|---------------------|
| Coefficient de pénétration dans l'air Cx | 0,36 |
| Surface frontale S | 2,81 m ² |
| Maître-couple Scx | 1,012 |

Moteur : 6 cylindres en V ; angle d'ouverture 90° ; bloc-moteur en fonte grise ; culasses en aluminium ; 4 ACT ; 4 soupapes par cylindre ; rattrapage hydraulique du jeu des soupapes ; injection directe du gazole à rampe commune (2 000 bars) via injecteurs piézo-électriques ; un turbocompresseur à géométrie variable ; 2 échangeurs thermiques ; recyclage piloté des gaz d'échappement avec radiateur ; système d'admission à volets dits de swirl pilotés par cartographie ; graissage par circulation sous pression à carter humide réglé à deux étages ; huile moteur 9,3 l ; système de dépollution comprenant un catalyseur à oxydation, un système SCR et un filtre à particules ; gestion thermique du circuit de refroidissement du moteur et de la boîte ; fonction Auto Start-Stop Plus.

| | |
|----------------------|------------------------------------|
| Alésage | 83,0 mm |
| Course | 91,4 mm |
| Cylindrée | 2 967 cm ³ |
| Rapport volumétrique | 16,8/1 |
| Puissance moteur | 262 ch (193 kW) à 4 000 tr/min |
| Couple maxi | 580 Nm entre 1 750 et 2 500 tr/min |
| Puissance au litre | 88,4 ch/l (65,0 kW/l) |
| Régime maxi | 5 300 tr/min |
| Type de carburant | Diesel |

*Les caractéristiques techniques peuvent varier d'un pays à l'autre.

Système électrique : 12 V ; alternateur triphasé 3 100 W ; capacité batterie 92 Ah/520 A ; récupération (réseau de bord).

Transmission : Moteur et boîte de vitesses regroupés par vissage ; Porsche Traction Management (PTM) : transmission intégrale permanente à différentiel central autobloquant ; répartition du couple entre essieu AV et AR 42/58 ; boîte de vitesse Tiptronic S à huit rapports.

Démultiplications

| | |
|-------------------------|--------|
| 1 ^{er} rapport | 4,97 |
| 2 ^e rapport | 2,84 |
| 3 ^e rapport | 1,86 |
| 4 ^e rapport | 1,44 |
| 5 ^e rapport | 1,21 |
| 6 ^e rapport | 1,00 |
| 7 ^e rapport | 0,83 |
| 8 ^e rapport | 0,69 |
| MAR | 4,07 |
| Rapport de pont | 3,27 |
| Diamètre convertisseur | 272 mm |

Train de roulement : Essieu avant : à doubles triangles en aluminium ; jambes élastiques à ressorts en acier et amortisseurs hydrauliques à gaz bitubes intérieurs.

Essieu arrière : multibras à bras transversal inférieur, deux bras supérieurs et bielle d'accouplement ; jambes élastiques à ressorts en acier et amortisseurs hydrauliques à gaz bitubes intérieurs.

Freins : Système de freinage à deux circuits, répartition par essieu.

À l'avant : étriers monoblocs en aluminium à 6 pistons ; disques ventilés d'un diamètre de 350 mm et d'une épaisseur de 34 mm.

À l'arrière : étriers monoblocs en aluminium à 4 pistons ; disques ventilés d'un diamètre de 330 mm et d'une épaisseur de 28 mm.

Porsche Stability Management (PSM) ; servofrein à dépression ; assistant au freinage ; frein multicollision ; frein de stationnement électrique.

Jantes et pneumatiques : Avant et arrière 8,0 J x 18 pneus de 255/55 R 18

| | | |
|----------------|---|----------|
| Poids : | Poids à vide selon DIN | 2 110 kg |
| | PTMA | 2 870 kg |
| | Poids remorquable maxi | 3 500 kg |
| | Charge autorisée sur crochet d'attelage | 140 kg |
| | Charge autorisée sur toit | 100 kg |

| | | |
|---------------------|---------------------------------------|----------|
| Dimensions : | Longueur | 4 855 mm |
| | Largeur | 1 939 mm |
| | Largeur, avec rétroviseurs extérieurs | 2 165 mm |
| | Hauteur | 1 705 mm |
| | Empattement | 2 895 mm |

| | | |
|------|---------|----------|
| Voie | avant | 1 655 mm |
| | arrière | 1 669 mm |

| | |
|-----------------------|---------------|
| Volume du coffre | 618 à 1 728 l |
| Capacité du réservoir | 85 l |

Performances routières : Vitesse maximale 221 km/h
137 mph

| | |
|--------------|------------------------------|
| Accélération | |
| 0 à 100 km/h | 7,3 s |
| | avec pack Sport Chrono 7,2 s |

| | | |
|--------------------------------------|----------------------|------------------------------|
| | 0 à 60 mph | 6,9 s |
| | | avec pack Sport Chrono 6,8 s |
| | 0 à 160 km/h | 19,5 s |
| | 0 à 400 m (1/4 mile) | 15,4 s |
| | 0 à 1 000 m | 28,5 s |
| Consommation (NEDC) : | moyenne | 6,8 à 6,6 l/100 km |
| | cycle urbain | 7,8 à 7,6 l/100 km |
| | cycle extra-urbain | 6,2 à 6,0 l/100 km |
| Émissions de CO₂ : | moyenne | 179 à 173 g/km |
| Norme antipollution : | | Euro 6 |

Fiche technique Porsche Cayenne S Diesel*

Carrosserie : Caisse autoporteuse tout acier de construction légère, entièrement galvanisée ; airbags conducteur/passager à deux niveaux de déclenchement ; airbags latéraux pour conducteur et passager avant ; airbags rideaux logés dans le cadre de toit et couvrant les vitres latérales des montants avant aux montants arrière ; 5 places.

Aérodynamique :

| | |
|--|---------------------|
| Coefficient de pénétration dans l'air Cx | 0,36 |
| Surface frontale S | 2,81 m ² |
| Maître-couple Scx | 1,012 |

Moteur : 8 cylindres en V ; angle d'ouverture 90° ; bloc-moteur en fonte grise ; culasses en aluminium ; 4 ACT ; 4 soupapes par cylindre ; rattrapage hydraulique du jeu des soupapes ; injection directe du gazole à rampe commune (2 000 bars) via injecteurs piézo-électriques en fonction des besoins ; 2 turbocompresseurs à géométrie variable ; 2 échangeurs thermiques ; recyclage piloté des gaz d'échappement avec radiateur ; un système d'admission à volets dits de swirl pilotés par cartographie pour chaque rangée de cylindre ; graissage par circulation sous pression à carter humide réglé à deux étages ; huile moteur 10,2 l ; système de dépollution à double flux comprenant un catalyseur à oxydation et un filtre à particules ; gestion thermique du circuit de refroidissement du moteur et de la boîte ; fonction étendue Auto Start-Stop Plus.

| | |
|----------------------|------------------------------------|
| Alésage | 83,0 mm |
| Course | 95,5 mm |
| Cylindrée | 4 134 cm ³ |
| Rapport volumétrique | 16,4/1 |
| Puissance moteur | 385 ch (283 kW) à 3 750 tr/min |
| Couple maxi | 850 Nm entre 2 000 et 2 750 tr/min |
| Puissance au litre | 93,1 ch/l (68,5 kW/l) |
| Régime maxi | 4 600 tr/min |
| Type de carburant | Diesel |

*Les caractéristiques techniques peuvent varier d'un pays à l'autre.

Système électrique : 12 V ; alternateur triphasé 2 600 W ; capacité batterie 105 Ah/580 A ; récupération (réseau de bord).

Transmission : Moteur et boîte de vitesses regroupés par vissage ; Porsche Traction Management (PTM) ; transmission intégrale active à embrayage multidisques assisté à régulation électronique et gestion cartographique ; distribution entièrement variable de la puissance aux roues avant ; boîte Tiptronic S à 8 rapports

Démultiplications

| | |
|-------------------------|--------|
| 1 ^{er} rapport | 4,92 |
| 2 ^e rapport | 2,81 |
| 3 ^e rapport | 1,84 |
| 4 ^e rapport | 1,43 |
| 5 ^e rapport | 1,21 |
| 6 ^e rapport | 1,00 |
| 7 ^e rapport | 0,83 |
| 8 ^e rapport | 0,69 |
| MAR | 4,02 |
| Rapport de pont AV | 2,58 |
| Rapport de pont AR | 2,92 |
| Diamètre convertisseur | 272 mm |

Train de roulement : Essieu avant : à doubles triangles en aluminium ; jambes élastiques à ressorts en acier et amortisseurs hydrauliques à gaz bitubes intérieurs.

Essieu arrière : multibras à bras transversal inférieur, deux bras supérieurs et bielle d'accouplement ; jambes élastiques à ressorts en acier et amortisseurs hydrauliques à gaz bitubes intérieurs.

Freins : Système de freinage à deux circuits, répartition par essieu.

À l'avant : étriers monoblocs en aluminium à 6 pistons ; disques ventilés d'un diamètre de 360 mm et d'une épaisseur de 36 mm.

À l'arrière : étriers monoblocs en aluminium à 4 pistons ; disques ventilés d'un diamètre de 330 mm et d'une épaisseur de 28 mm.

Porsche Stability Management (PSM) ; servofrein à dépression ; assistant au freinage ; frein multicollision ; frein de stationnement électrique.

Jantes et pneumatiques : Avant et arrière 8,0 J x 18 pneus de 255/55 R 18

| | | |
|----------------|---|----------|
| Poids : | Poids à vide selon DIN | 2 215 kg |
| | PTMA | 2 955 kg |
| | Poids remorquable maxi | 3 500 kg |
| | Charge autorisée sur crochet d'attelage | 140 kg |
| | Charge autorisée sur toit | 100 kg |

| | | |
|---------------------|---------------------------------------|----------|
| Dimensions : | Longueur | 4 855 mm |
| | Largeur | 1 939 mm |
| | Largeur, avec rétroviseurs extérieurs | 2 165 mm |
| | Hauteur | 1 705 mm |
| | Empattement | 2 895 mm |

| | | |
|------|---------|----------|
| Voie | avant | 1 655 mm |
| | arrière | 1 669 mm |

| | |
|-----------------------|---------------|
| Volume du coffre | 670 à 1 780 l |
| Capacité du réservoir | 85 l |

Performances routières : Vitesse maximale 252 km/h
157 mph

| | |
|--------------|------------------------------|
| Accélération | |
| 0 à 100 km/h | 5,4 s |
| | avec pack Sport Chrono 5,3 s |

| | |
|---|------------------------------|
| 0 à 60 mph | 5,1 s |
| | avec pack Sport Chrono 5,0 s |
| 0 à 160 km/h | 12,9 s |
| 0 à 400 m (1/4 mile) | 13,7 s |
| 0 à 1 000 m | 25,2 s |
| Consommation (NEDC) : moyenne | 8,0 l/100 km |
| cycle urbain | 10,0 l/100 km |
| cycle extra-urbain | 7,0 l/100 km |
| Émissions de CO₂ : moyennes | 209 g/km |
| Norme antipollution : | Euro 5 |

Fiche technique Porsche Cayenne S*

| | | | |
|------------------------|--|------------------------------------|--|
| Carrosserie : | Caisse autoporteuse tout acier de construction légère, entièrement galvanisée ; airbags conducteur/passager à deux niveaux de déclenchement ; airbags latéraux pour conducteur et passager avant ; airbags rideaux logés dans le cadre de toit et couvrant les vitres latérales des montants avant aux montants arrière ; 5 places. | | |
| Aérodynamique : | Coefficient de pénétration dans l'air Cx | 0,36 | |
| | Surface frontale S | 2,81 m ² | |
| | Maître-couple Scx | 1,012 | |
| Moteur : | 6 cylindres en V ; angle d'ouverture 90° ; bloc-moteur et culasses en aluminium ; 4 ACT ; 4 soupapes par cylindre ; réglage en continu des arbres à cames d'admission et d'échappement et levée variable des soupapes (VarioCam Plus) ; rattrapage hydraulique du jeu des soupapes ; suralimentation par tubulures de résonance, tubulures d'admission à flux piloté à deux niveaux ; injection directe d'essence ; suralimentation biturbo ; lubrification à carter sec intégrée ; huile moteur 10,0 litres ; 2 pots catalytiques trifonctionnels avec 2 sondes lambda par rangée de cylindres ; allumage électronique avec 6 bobines d'allumage individuelles ; gestion thermique du circuit de refroidissement du moteur et de la boîte ; coupure variable en décélération ; fonction étendue Auto Start-Stop Plus. | | |
| | Alésage | 96,0 mm | |
| | Course | 83,0 mm | |
| | Cylindrée | 3 604 cm ³ | |
| | Rapport volumétrique | 10,5/1 | |
| | Puissance moteur | 420 ch (309 kW) à 6 000 tr/min | |
| | Couple maxi | 550 Nm entre 1 350 et 4 500 tr/min | |
| | Puissance au litre | 116,6 ch/l (85,7 kW/l) | |
| | Régime maxi | 6 700 tr/min | |
| | Type de carburant | Superplus | |

*Les caractéristiques techniques peuvent varier d'un pays à l'autre.

Alimentation électrique : 12 V ; alternateur triphasé 3 080 W ; capacité batterie 92 Ah/520 A ; récupération (réseau de bord).

Transmission : Moteur et boîte de vitesses regroupés par vissage ; Porsche Traction Management (PTM) ; transmission intégrale active à embrayage multidisques assisté à régulation électronique et gestion cartographique ; distribution entièrement variable de la puissance aux roues avant ; boîte Tiptronic S à 8 rapports

Démultiplications

| | |
|-------------------------|--------|
| 1 ^{er} rapport | 4,97 |
| 2 ^e rapport | 2,84 |
| 3 ^e rapport | 1,86 |
| 4 ^e rapport | 1,44 |
| 5 ^e rapport | 1,21 |
| 6 ^e rapport | 1,00 |
| 7 ^e rapport | 0,83 |
| 8 ^e rapport | 0,69 |
| MAR | 4,07 |
| Rapport de pont AV | 2,73 |
| Rapport de pont AR | 3,09 |
| Diamètre convertisseur | 272 mm |

Train de roulement : Essieu avant : à doubles triangles en aluminium ; jambes élastiques à ressorts en acier et amortisseurs hydrauliques à gaz bitubes intérieurs.

Essieu arrière : multibras à bras transversal inférieur, deux bras supérieurs et bielle d'accouplement ; jambes élastiques à ressorts en acier et amortisseurs hydrauliques à gaz bitubes intérieurs.

Freins : Système de freinage à deux circuits, répartition par essieu.

À l'avant : étriers monoblocs en aluminium à 6 pistons ; disques ventilés d'un diamètre de 360 mm et d'une épaisseur de 36 mm.

À l'arrière : étriers monoblocs en aluminium à 4 pistons ; disques ventilés d'un diamètre de 330 mm et d'une épaisseur de 28 mm.

Porsche Stability Management (PSM) ; servofrein à dépression ; assistant au freinage ; frein multicollision ; frein de stationnement électrique.

Jantes et pneumatiques : Avant et arrière 8,0 J x 18 pneus de 255/55 R 18

| | | |
|----------------|---|----------|
| Poids : | Poids à vide selon DIN | 2 085 kg |
| | PTMA | 2 860 kg |
| | Poids remorquable maxi | 3 500 kg |
| | Charge autorisée sur crochet d'attelage | 140 kg |
| | Charge autorisée sur toit | 100 kg |

| | | |
|---------------------|---------------------------------------|----------|
| Dimensions : | Longueur | 4 855 mm |
| | Largeur | 1 939 mm |
| | Largeur, avec rétroviseurs extérieurs | 2 165 mm |
| | Hauteur | 1 705 mm |
| | Empattement | 2 895 mm |

| | | |
|------|---------|----------|
| Voie | avant | 1 655 mm |
| | arrière | 1 669 mm |

| | |
|-----------------------|---------------|
| Volume du coffre | 670 à 1 780 l |
| Capacité du réservoir | 85 l |

Performances routières : Vitesse maximale 259 km/h
161 mph

| | |
|--------------|------------------------------|
| Accélération | |
| 0 à 100 km/h | 5,5 s |
| | avec pack Sport Chrono 5,4 s |

| | |
|--|------------------------------|
| 0 à 60 mph | 5,2 s |
| | avec pack Sport Chrono 5,1 s |
| 0 à 160 km/h | 13,0 s |
| 0 à 400 m (1/4 mile) | 13,9 s |
| 0 à 1 000 m | 25,1 s |
| Consommation (NEDC) : moyenne | 9,8 à 9,5 l/100 km |
| cycle urbain | 13,0 à 12,4 l/100 km |
| cycle extra-urbain | 8,0 à 7,8 l/100 km |
| Émissions de CO₂ : moyenne | 229 à 223 g/km |
| Norme antipollution : | Euro 6 |

Fiche technique Porsche Cayenne Turbo*

| | | | |
|------------------------|---|------------------------------------|--|
| Carrosserie : | Caisse autoporteuse tout acier de construction légère, entièrement galvanisée ; airbags conducteur/passager à deux niveaux de déclenchement ; airbags latéraux pour conducteur et passager avant ; airbags rideaux logés dans le cadre de toit et couvrant les vitres latérales des montants avant aux montants arrière ; 5 places. | | |
| Aérodynamique : | Coefficient de pénétration dans l'air Cx | 0,36 | |
| | Surface frontale S | 2,80 m ² | |
| | Maître-couple Scx | 1,008 | |
| Moteur : | 8 cylindres en V ; angle d'ouverture 90° ; bloc-moteur et culasses en aluminium ; 4 ACT ; 4 soupapes par cylindre ; réglage en continu des arbres à cames d'admission et levée variable des soupapes (VarioCam Plus) ; rattrapage hydraulique du jeu des soupapes ; injection directe d'essence ; suralimentation biturbo ; lubrification à carter sec intégrée ; huile moteur 11,55 litres ; 2 pots catalytiques trifonctionnels avec 2 sondes lambda par rangée de cylindres ; allumage électronique avec 8 bobines d'allumage individuelles ; gestion thermique du circuit de refroidissement du moteur et de la boîte ; coupure variable en décélération ; fonction étendue Auto Start-Stop Plus. | | |
| | Alésage | 96,0 mm | |
| | Course | 83,0 mm | |
| | Cylindrée | 4 806 cm ³ | |
| | Rapport volumétrique | 10,5/1 | |
| | Puissance moteur | 520 ch (382 kW) à 6 000 tr/min | |
| | Couple maxi | 750 Nm entre 2 250 et 4 000 tr/min | |
| | Puissance au litre | 108,1 ch/l (79,5 kW/l) | |
| | Régime maxi | 6 700 tr/min | |
| | Type de carburant | Superplus | |

*Les caractéristiques techniques peuvent varier d'un pays à l'autre.

Alimentation électrique : 12 V ; alternateur triphasé 2 400 W ; capacité batterie 92 Ah/520 A ; récupération (réseau de bord).

Transmission : Moteur et boîte de vitesses regroupés par vissage ; Porsche Traction Management (PTM) ; transmission intégrale active à embrayage multidisques assisté à régulation électronique et gestion cartographique ; distribution entièrement variable de la puissance aux roues avant ; boîte Tiptronic S à 8 rapports

Démultiplications

| | |
|-------------------------|--------|
| 1 ^{er} rapport | 4,92 |
| 2 ^e rapport | 2,81 |
| 3 ^e rapport | 1,84 |
| 4 ^e rapport | 1,43 |
| 5 ^e rapport | 1,21 |
| 6 ^e rapport | 1,00 |
| 7 ^e rapport | 0,83 |
| 8 ^e rapport | 0,69 |
| MAR | 4,03 |
| Rapport de pont AV | 2,58 |
| Rapport de pont AR | 2,92 |
| Diamètre convertisseur | 272 mm |

Train de roulement : Suspension pneumatique avec correcteur d'assiette et réglage de la garde au sol, ainsi que tarage variable en continu des amortisseurs selon trois cartographies (PASM).

Essieu avant : à doubles triangles en aluminium ; jambes élastiques à ressorts pneumatiques et amortisseurs hydrauliques à gaz bitubes intérieurs.

Essieu arrière : multibras à bras transversal inférieur, deux bras supérieurs et bielle d'accouplement ; jambes élastiques à ressorts pneumatiques et amortisseurs hydrauliques à gaz bitubes intérieurs.

Freins : Système de freinage à 2 circuits, répartition par essieu.

À l'avant : étriers monoblocs en aluminium à 6 pistons ; disques ventilés d'un diamètre de 390 mm et d'une épaisseur de 38 mm.

À l'arrière : étriers monoblocs en aluminium à 4 pistons ; disques ventilés d'un diamètre de 358 mm et d'une épaisseur de 28 mm.

Porsche Stability Management (PSM) ; servofrein à dépression ; assistant au freinage ; frein multicollision ; frein de stationnement électrique.

Jantes et pneumatiques : Avant et arrière 8,5 J x 19 pneus de 265/50 R 19

| | | |
|----------------|---|----------|
| Poids : | Poids à vide selon DIN | 2 185 kg |
| | PTMA | 2 895 kg |
| | Poids remorquable maxi | 3 500 kg |
| | Charge autorisée sur crochet d'attelage | 140 kg |
| | Charge autorisée sur toit | 100 kg |

| | | |
|---------------------|---------------------------------------|----------|
| Dimensions : | Longueur | 4 855 mm |
| | Largeur | 1 939 mm |
| | Largeur, avec rétroviseurs extérieurs | 2 165 mm |
| | Hauteur | 1 702 mm |
| | Empattement | 2 895 mm |

| | | |
|------|---------|----------|
| Voie | avant | 1 643 mm |
| | arrière | 1 657 mm |

| | |
|-----------------------|---------------|
| Volume du coffre | 670 à 1 780 l |
| Capacité du réservoir | 100 l |

Performances routières : Vitesse maximale 279 km/h
173 mph

Accélération
0 à 100 km/h 4,5 s
avec pack Sport Chrono 4,4 s

0 à 60 mph 4,2 s
avec pack Sport Chrono 4,1 s

0 à 160 km/h 10,3 s

0 à 400 m (1/4 mile) 12,9 s

0 à 1 000 m 23,4 s

Consommation (NEDC) : moyenne 11,5 à 11,2 l/100 km

cycle urbain 15,9 à 15,5 l/100 km

cycle extra-urbain 8,9 à 8,7 l/100 km

Émissions de CO₂ : moyenne 267 à 261 g/km

Norme antipollution : Euro 6

Fiche technique Porsche Cayenne S E-Hybrid*

| | | | |
|------------------------------|--|---|--|
| Carrosserie : | Caisse autoporteuse tout acier de construction légère, entièrement galvanisée ; airbags conducteur/passager à deux niveaux de déclenchement ; airbags latéraux pour conducteur et passager avant ; airbags rideaux logés dans le cadre de toit et couvrant les vitres latérales des montants avant aux montants arrière ; 5 places. | | |
| Aérodynamique : | Coefficient de pénétration dans l'air Cx | 0,36 | |
| | Surface frontale S | 2,81 m ² | |
| | Maître-couple Scx | 1,012 | |
| Technologie hybride : | Propulsion hybride intégrale parallèle à technologie Plug-in-Hybrid (hybride rechargeable), moteur à combustion et module hybride avec moteur électrique et embrayage de coupure. | | |
| | Puissance totale | 416 ch (306 kW) à 5 500 tr/min | |
| | Couple maxi | 590 Nm entre 1 250 et 4 000 tr/min | |
| Moteur à combustion : | 6 cylindres en V refroidi par eau ; angle d'ouverture 90° ; bloc-moteur et culasses en aluminium ; 4 ACT ; 4 soupapes par cylindre, distribution variable côté admission ; rattrapage hydraulique du jeu des soupapes ; suralimentation par compresseur ; injection directe d'essence ; un pot catalytique trifonctionnel avec 2 sondes lambda par rangée de cylindres ; huile moteur 8,1 litres ; allumage électronique à distribution statique (6 bobines d'allumage) ; gestion thermique ; fonction étendue Auto Start-Stop Plus. | | |
| | Alésage | 84,5 mm | |
| | Course | 89,0 mm | |
| | Cylindrée | 2 995 cm ³ | |
| | Rapport volumétrique | 10,5/1 | |
| | Puissance moteur | 333 ch (245 kW) entre 5 500 et 6 500 tr/min | |
| | Couple maxi | 440 Nm entre 3 000 et 5 250 tr/min | |
| | Puissance au litre | 111,2 ch/l (81,8 kW/l) | |
| | Régime maxi | 6 500 tr/min | |
| | Type de carburant | Super | |

*Les caractéristiques techniques peuvent varier d'un pays à l'autre.

| | |
|----------------------------------|--|
| Moteur électrique : | Moteur électrique synchrone à excitation permanente |
| Puissance | 95 ch (70 kW) entre 2 200 et 2 600 tr/min |
| moteur électrique | |
| Couple maxi | 310 Nm entre 0 et 1 700 tr/min |
| Alimentation électrique : | Batterie haute tension/batterie de traction : 382 V ; batterie lithium-ion ; 10,8 kWh ; système hybride rechargeable : rechargeable sur le secteur via le chargeur universel Porsche (AC) et le chargeur embarqué (3,6 kW ou 7,2 kW en option). Réseau de bord 12 V ; capacité de la batterie 75 Ah. |
| Transmission : | Moteur et boîte de vitesses regroupés par vissage ; Porsche Traction Management (PTM) : transmission intégrale permanente à différentiel central autobloquant ; répartition du couple entre essieu AV et AR 42/58 ; boîte de vitesse Tiptronic S à huit rapports. |
| Démultiplications | |
| 1 ^{er} rapport | 4,92 |
| 2 ^e rapport | 2,81 |
| 3 ^e rapport | 1,84 |
| 4 ^e rapport | 1,43 |
| 5 ^e rapport | 1,21 |
| 6 ^e rapport | 1,00 |
| 7 ^e rapport | 0,83 |
| 8 ^e rapport | 0,69 |
| MAR | 4,02 |
| Rapport de pont | 3,27 |
| Diamètre convertisseur | 241 mm |

Train de roulement : Essieu avant : à doubles triangles en aluminium ; jambes élastiques à ressorts en acier et amortisseurs hydrauliques à gaz bitubes intérieurs.

Essieu arrière : multibras à bras transversal inférieur, deux bras supérieurs et bielle d'accouplement ; jambes élastiques à ressorts en acier et amortisseurs hydrauliques à gaz bitubes intérieurs.

Freins : Système de freinage récupératif pour la récupération de l'énergie libérée au freinage ; système à 2 circuits avec répartition sur les trains AV/AR.

À l'avant : étriers monoblocs en aluminium à 6 pistons ; disques ventilés d'un diamètre de 360 mm et d'une épaisseur de 36 mm.

À l'arrière : étriers monoblocs en aluminium à 4 pistons ; disques ventilés d'un diamètre de 330 mm et d'une épaisseur de 28 mm.

Porsche Stability Management (PSM) ; servofrein à dépression ; assistant au freinage ; frein multicollision ; frein de stationnement électrique.

Jantes et pneumatiques : Avant et arrière 8,0 J x 18 pneus de 255/55 R 18

| | | |
|----------------|---|----------|
| Poids : | Poids à vide selon DIN | 2 350 kg |
| | PTMA | 3 050 kg |
| | Poids remorquable maxi | 3 500 kg |
| | Charge autorisée sur crochet d'attelage | 140 kg |
| | Charge autorisée sur toit | 100 kg |

| | | |
|---------------------|---------------------------------------|----------|
| Dimensions : | Longueur | 4 855 mm |
| | Largeur | 1 939 mm |
| | Largeur, avec rétroviseurs extérieurs | 2 165 mm |
| | Hauteur | 1 705 mm |
| | Empattement | 2 895 mm |

| | | | |
|---------------------------------|--------------------------------------|---------|---------------------|
| | Voie | avant | 1 655 mm |
| | | arrière | 1 669 mm |
| | Volume du coffre | | 580 à 1 690 l |
| | Capacité du réservoir | | 80 l |
| Performances routières : | Vitesse maximale | | 243 km/h 151 mph |
| | Vitesse maximale électrique | | 125 km/h 78 mph |
| | Accélération | | |
| | 0 à 100 km/h | | 5,9 s |
| | 0 à 60 mph | | 5,4 s |
| | 0 à 160 km/h | | 13,7 s |
| | 0 à 400 m (1/4 mile) | | 14,2 s |
| | 0 à 1 000 m | | 25,7 s |
| Consommation : | Consommation de carburant moyenne | | 3,4 l/100 km |
| (ECE R 101) | Consommation d'électricité totale | | 20,8 kWh/100 km |
| | Émissions de CO ₂ totales | | 79 g/km |
| Autonomie électrique : | | | env. 18 – 36 km |
| Norme antipollution : | | | Euro 6 |