



PORSCHÉ CAYENNE S DIESEL

Le meilleur Cayenne?

Pour Porsche, le nouveau Cayenne V8 Diesel combine d'excellentes performances et une consommation intéressante. Venant de Porsche, on n'en attendait pas moins.

PAR IWAN KNEUTS

Dans l'inconscient collectif, le nom de Porsche renvoie immédiatement au modèle 911. Or, si forte que soit l'image de cette icône quinquagénaire (l'an prochain), une autre réalité, commerciale celle-là, veut que le Cayenne soit aujourd'hui le modèle le plus prisé. Le SUV représente au moins 50% du volume des ventes, dont 75 à 80% en V6 Diesel. Bref, l'association Porsche et Diesel fonctionne tant et si bien qu'aujourd'hui, et parce que la clientèle le réclame, le constructeur de Stuttgart en commercialise (enfin) une variante Diesel V8.

PLUS DE PRESSION

Sous le capot, un V8 4,2 litres déjà employé par Audi et Volkswagen, mais qui, sous sa nouvelle identité Porsche, voit sa puissance portée à 382 ch et 850 Nm, notamment via la pression des deux turbos à géométrie variable portée à 2,9 bars. Afin de gérer la surproduction de chaleur qui en découle, les ingénieurs lui greffent l'*intercooler* du Cayenne Turbo ainsi que des pistons et des soupapes réalisés dans un alliage de pointe venu de la compétition. Cela dit, tout ne tourne pas autour de la performance pure, le Cayenne V8 Diesel dispose aussi d'un *stop&start* muselant ses besoins en carburant à 8,3 l/100 km (moyenne normalisée). Grâce au réservoir de 100 l (option), l'autonomie atteint ainsi un bon 1.200 km.

Pour revenir aux performances, elles sont tout simplement sidérantes. Pas seulement

BIEN VU

- ▶ Moteur Diesel d'exception
- ▶ Tenue de route et motricité époustouflantes
- ▶ Sens pratique (banquette coulissante)

MAL VU

- ▶ Prix élevé, équipement restreint (pour le prix)
- ▶ Options innombrables et chères
- ▶ Plus de réductrice

à la lecture des relevés officiels, mais aussi et surtout dans les sensations dispensées par ce moteur hors du commun. Reprogrammée, l'unité centrale électronique contrôle de manière très pointue la pression de l'injection directe, les volumes de mélange air/essence nécessaires ainsi que l'orchestration des phases, de manière à bannir les vibrations et nuisances sonores typiques d'un Diesel.

Du coup, ses basses profondes s'apparentent davantage à la signature sonore des autres V8 Porsche qu'à celle d'un Diesel. D'ailleurs, lors de certaines accélérations, nous aurions juré être au volant d'un Cayenne Turbo tant la réactivité aux gaz est immédiate, puissante et admirablement servie par la boîte Tiptronic S à 8 rapports. En cas d'écrasement soudain de l'accélérateur, la boîte passe automatiquement en mode dynamique, tandis qu'en cas de lever de pied soudain, l'électronique évite de monter un rapport indésirable. Dans ces conditions, la présence de palettes au volant

CARACTÉRISTIQUES

PORSCHÉ CAYENNE	S Diesel
MOTEUR	
Type	8 cylindres en V
Carburant	gazole
Implantation	longitudinale avant
Injection	directe
Cylindrée (cm ³)	4134
Puissance (ch/kW à tr/min)	382/281 à 3750
Couple (Nm à tr/min)	850 de 2000 à 2750
Distribution	32 soupapes
Suralimentation	2 turbocompresseurs
TRANSMISSION	
Type	aux 4 roues
Boîte de vitesses de série	automatique, 8 rapports
Boîte de vitesses en option (prix en €)	-
PERFORMANCES	
Vitesse maxi (km/h)	252
0-100 km/h (s)	5,7
1000 m départ arrêté (s)	25,7
Conso urbaine/extra/mixte (l/100 km)	10,0/7,3/8,3
Emission de CO ₂ (g/km)	218
DIMENSIONS & POIDS	
Longueur/largeur/hauteur (mm)	4846/1939/1705
Empattement/Voie AV/AR	2895/1655/1669
Volume de coffre mini/maxi (l)	670/1.780
Poids en ordre de marche (kg)	2.195
LANCEMENT	
Date	janvier 2013
BUDGET	
Prix de base (€)	80.223
Taxe de circulation annuelle (€)	1.938,68
Taxe de mise en circulation (€)	4.957 (Flandre: 2.319,63)
Bonus/malus Région wallonne (€)	M 1.000

paraît presque superflue. Quant à la répartition de la puissance, un embrayage multidisque peut envoyer jusqu'à 100% de la cavalerie au train arrière, mais l'électronique adapte ce glissement en fonction de l'adhérence.

PLUS TURBO QUE DIESEL

Au volant du Cayenne S Diesel, les sensations de conduite penchent nettement plus du côté d'un Cayenne Turbo que du petit V6 Diesel. Voilà qui devrait permettre de faire avaler facilement la différence de tarif, de l'ordre de 16.000 €. Par contre, les deux versions Diesel conservent bien un point commun: leur liste d'options interminable.

Le S Diesel complète avantageusement la gamme Cayenne et se veut plus qu'une «simple» version Diesel de pointe. Moins extrême qu'un Cayenne Turbo, certes, mais les gros rouleurs apprécieront sa sobriété. Au fond, ne serait-il pas le meilleur des Cayenne? ■