Essai – Porsche Cayenne GTS Coupé : Le SUV qui voit grand sur tous les plans

Ces trois lettres GTS sont toujours synonymes d'un dernier tour de piste pour le modèle actuel avant l'introduction du nouveau modèle. Au menu, quelques options onéreuses incluses et un moteur un peu plus dynamique pour donner un dernier coup de pouce aux ventes.

- V8, biturbo, essence, 3'996 cm^3
- 460 ch de 6'000 à 6'500 t/min
- 620 Nm de 1'800 à 4'500 t/min
- Boîte de vitesses automatique, 8 rap.
- Vitesse maxi : 270 km/h
- 0 à 100 km/h en 4.5 sec.
- Poids : 2'135 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'939/1'995/1'656
- Conso. mesurée : 10.7 l./100 km
- Emissions de CO_2: 302 g/km (G)
- Dès CHF 147'300.-, mod. essayé CHF 170'290.-

Texte et photos : Tony da Silva

Il y a 18 ans, Porsche provoquait un choc dans l'industrie automobile et en particulier chez les aficionados de la marque en lançant son premier SUV. Baptisé « Cayenne », il cassait tous les codes de la marque en proposant une voiture imposante, quatre portes, cinq places et dans un segment vierge de motorisation musclée.

Ce modèle n'a pas seulement sauvé Porsche sur le plan économique mais il a aussi inspiré tous les autres constructeurs à faire de même, y compris dans les marques sportives et exclusives. De Lamborghini à Aston Martin en passant par les modèles M et AMG pour BMW et Mercedes, il y en a désormais pour tous les goûts.

Dernier point notable : Porsche vient de fabriquer le millionième exemplaire de Cayenne, un GTS d'ailleurs. Pour se rendre compte à quel point ce chiffre est emblématique, il faut savoir que la fameuse 911 lancée en 1963 a atteint ce chiffre en 2017… soit après 54 ans de commercialisation !

A l'extérieur

Le nouveau Cayenne a gagné en finesse grâce à un hayon moins vertical mais la version Coupé va plus loin en donnant un angle encore plus prononcé. Résultat : au niveau visuel, c'est une réussite et la voiture gagne en dynamisme et finesse.

Cette variante a bien entendu un impact sur le volume de chargement puisque la version Coupé offre un coffre de 625/1'540 litres contre 772/1'708 litres pour la version classique.

Pour le reste, la version GTS amène son style caractéristique au travers de roues spécifiques de 21 pouces, des disques de frein de 390×38 à l'avant et 358×28 à l'arrière, des phares LED dynamiques (PDLS), des jupes inédites, etc.

Globalement, pour un œil averti, cette version GTS offre un peu plus d'exclusivité mais pour le quidam, il s'agit juste d'un SUV Porsche un peu plus discret que d'habitude grâce au modèle Coupé.

A l'intérieur

La déclinaison GTS apporte également son lot d'éléments uniques avec une finition en Alcantara pour différentes parties intérieures, des badges GTS y compris sur les appuie-têtes, du cuir, des baguettes de seuil de porte en aluminium brossé noir, etc.

Les finitions sont soignées, les matériaux de qualité et l'agencement est irréprochable.

L'écran de 12.3 pouces en position centrale sur la console permet d'accéder à une multitude de sections : carte, musique, téléphone, configuration, etc. Bien que brillant et très lisible, il s'avère parfois un peu lent en fonction des interactions.

Autre petit bémol, Porsche a opté pour toute sa gamme d'une finition du type « laqué noir » sur la console centrale. Du plus bel effet, ce verre teinté et transparent donne accès à plusieurs boutons et c'est là que le bât blesse. Pour commencer, impossible d'enclencher une fonction comme le chauffage du siège ou désembuer les vitres sans devoir regarder sur quel bouton on appuie vu qu'il n'y a pas de relief. Enfin, cette surface ne pardonne pas les marques de doigts ou, plus ennuyeux, les rayures.

Pour le reste, les cinq places sont spacieuses et confortables, même à l'arrière, grâce notamment à un empattement de 2.89 mètres. La partie coupée de la carrosserie ne gêne en rien l'espace au-dessus de la tête, y compris pour les passagers situés aux places arrière.

Sous le capot

C'est la principale nouveauté de cette version GTS vis-à-vis de la précédente : Porsche a installé son V8 biturbo de 4 litres. Pour les amateurs, il s'agit du même moteur que le modèle Turbo mais bridé avec une puissance de 460 ch et un couple de 620 Nm. Le futur acquéreur pourra compter sur la boîte Tiptronic à 8 rapports.

Également inclus, le système d'échappement Sport allégé et, pour ceux qui souhaitent une finition encore plus exclusive, la possibilité d'avoir des embouts d'échappement à deux sorties en position centrale (pas sur notre modèle d'essai).

Bien entendu, avec un moteur aussi imposant, la consommation est importante. En roulant modérément en ville, la barre des 20 l/100km est facilement franchie mais sur autoroute avec une moyenne à 100 km/h, c'est possible d'être légèrement sous les 9 l/100km. En parcourant 1'030 km durant mon test, dont 90% sur autoroute, ma consommation s'arrête à 10.7 l/100km. Le réservoir de 90 litres n'est pas superflu pour atteindre une autonomie raisonnable.

Au volant

Le premier truc qui m'ennuie quand je m'installe à bord, c'est cette pseudo clé qu'il faut tourner pour démarrer le moteur. Pourquoi ne pas avoir mis un simple bouton start/stop histoire de ne pas s'ennuyer avec cette clé dont on ne sait jamais dans quelle position elle est ?

Évidemment, l'essentiel n'est pas là et les réglages sont aisés, aussi bien pour le siège que les différents composants du véhicule. Les commandes au travers de l'écran tactile sont riches et parfois les paramètres, réglages et autres fonctions réparties dans différents sous-menus sont un peu difficiles à appréhender ou à trouver mais c'est la même chose chez tous les constructeurs, ou presque.

Au démarrage, le V8 est relativement discret et, dans un mode « Normal », notre tank de 2'135 kg à vide glisse sur l'asphalte dans un silence agréable. La position de conduite ainsi que les vitres offrent une excellente vision au conducteur et les caméras peuvent proposer une vue à 360 degrés, ce qui est très utile pour manœuvrer dans des espaces restreints.

La boîte Tiptronic à 8 rapports fait un excellent travail et change dès que possible les rapports pour améliorer la consommation. Lors de déplacements en ville, ce monstre adopte un comportement de nounours sous valium mais grâce au petit comodo fixé sous la branche droite du volant, il est possible d'adopter un mode Sport ou Sport Plus. Sans transfigurer le véhicule, la commande de gaz, le régime moteur, la sonorité et les suspensions adoptent un style plus agressif et avec un temps de réponse bien meilleur.

Écraser la pédale d'accélérateur propulse immédiatement notre SUV dans des vitesses prohibées mais sans pour autant plaquer les passagers à leur siège. Ça pousse mais d'une manière assez douce et linéaire tout en éructant un son guttural qui transcrit à la perfection les notes de ce V8. Cette montée dans les régimes étant respectable, ce qui m'impressionne toujours plus avec ces SUV

XXL, c’est leur comportement routier. En effet, à mes yeux, celui de notre Cayenne est bon non seulement dans des courbes lentes ou rapides, mais le freinage est efficace et endurant (sur routes ouvertes). Aborder un col montagneux en mode soutenu n’est pas une aberration pour peu qu’on se moque de la consommation qui devient juste monstrueuse.

Le retour à la civilisation est tout aussi bluffant car une fois le mode « Normal » activé, une conduite coulée à 1’500 t/min maximum émet un son faible et s’exécute dans un confort maximal.

Bon point également sur l’autoroute, le système d’assistance à la conduite est un des meilleurs que j’ai pu tester jusqu’ici. L’anticipation des voitures qui précèdent ainsi que des corrections pour recentrer le véhicule dans une des voies de circulation se font en douceur.

Verdict

Ce nouveau Cayenne GTS annonce un restyling du SUV probablement le plus emblématique de la planète. Décrié par les écologistes, adulé par les propriétaires à la recherche d’une voiture spacieuse, confortable et capable d’affronter tous les terrains, cette version GTS offre un mixe particulier qui devrait plaire mais à un prix conséquent. Disponible dès CHF 147’300.-, notre version d’essai culmine à CHF 170’290.- avec quelques options essentielles.

Porsche se trouve clairement dans un segment Premium mais en toute franchise,

j’ai de la peine à justifier ce prix qui se trouve seulement à CHF 12’000.- du « vrai » modèle Turbo.

Ceci dit, le cahier des charges est rempli car le Cayenne GTS offre un espace à bord conséquent, un grand confort, une sonorité attachante en accélération et un bon châssis pour affronter des routes sinueuses ou sans revêtement bitumineux. A l’inverse, il peut se montrer élégant et discret si on adopte une allure de sénateur en ville ou dans un environnement périurbain. Enfin, pour rappel, la gamme Cayenne s’échelonne de CHF 95’600.- à CHF 219’900.-, il y en a donc pour tous les goûts et toutes les bourses.

<u>Prix et options – Porsche Cayenne GTS Coupé</u>

Prix de base : CHF 147’300.-

Options : CHF 22’990.-
• Couleur métallisée « Dolomite Silver Metallic »
• Pack intérieur GTS en Craie
• 2 + 2 ans de garantie (valeur CHF 2’770.-)
• Porsche Swiss Package (valeur CHF 7’410.-)
(Suspension pneumatique à hauteur variable avec régulation de la hauteur de caisse et de l’assiette incluant le PASM, Phares matriciels à LED teintés avec Porsche Dynamic Light System Plus (PDLS), Rétroviseurs intérieur et extérieurs anti-éblouissement, Assistance parking avant et arrière avec caméra de recul et

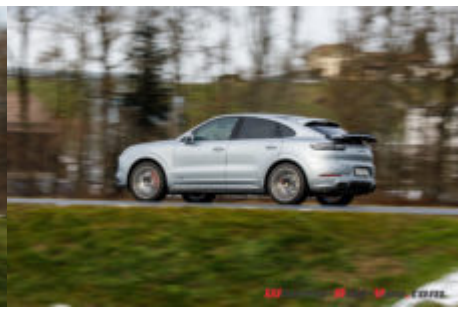
vue 360°, Sièges avant chauffants, BOSE® Surround Sound System)

• Logo PORSCHE peint en Noir (finition satinée)
• Pack SportDesign en Noir, finition brillante
• Rétroviseurs extérieurs en couleur extérieure
• Logo ‘Porsche’ en Noir, finition mat et désignation du modèle en Noir, finition brillante
• Boîte de vitesse Tiptronic S (8 rapports)
• Porsche Dynamic Chassis Control (PDCC)
• Jantes 21″ Cayenne Exclusive Design incl. Élargisseurs d’aile en couleur extérieure
• Vitrage teinté “Privacy”
• Porsche InnoDrive avec Régulateur de vitesse adaptatif
• Head-Up Display
• Lane Change Assist
• Accès Confort Fermeture douce des portières ‘soft close’
• Banquette arrière confort 2+1
• Eclairage d’ambiance
• Sièges Sport Plus adaptatifs avant (18-way, électrique) incl. Pack Mémoire Confort
• Tapis de sol
• Pack fumeur
• Pack intérieur en Alu Rhombus
• Radio digitale

<u>Prix TOTAL : CHF 170’290.-</u>

Pour partager vos impressions, rendez-vous sur notre page FaceBook.

Nos remerciements à Porsche Schweiz AG pour le prêt de ce Porsche Cayenne GTS Coupé, ainsi qu’au Centre Porsche Lausanne pour leur soutien logistique.



A lire aussi

Essai – Porsche 718 Cayman GT4 : Des virages, des virages, je veux encore des virages !

Essai – Porsche 911 (992) Carrera : Le mythe intemporel

Essai – Porsche 718 Cayman T : T time…

Premier contact – Porsche Macan GTS : Evolution logique mais peu spectaculaire

Premier contact – Porsche 718 GTS 4.0 : Le retour du “Flat 6” en position centrale

Premier contact – Porsche Cayenne Coupé : The Sportiest Utility Vehicle

Evènement – Vingt ans de Porsche 911 GT3 !

Premier contact – Porsche Macan et Macan S : Nouvelles versions avec plus

d’agrément encore

Premier contact – Porsche Panamera GTS : Evolution et constance

Evènement – Porsche Rennsport Reunion VI

Essai – Porsche 718 Cayman GTS : La très bonne élève

Essai – Porsche 718 Boxster GTS : Un outil pour tailler les routes au grand air

Premier contact – Porsche 911 GT3 RS et GT2 RS : Les plus extrêmes 911 pour fêter les 70 ans de la marque

Premier contact – Porsche 718 GTS (Boxster & Cayman) : Prodigieux en 3 lettres ? GTS !

Essai – Porsche Panamera Turbo S E-Hybrid : Une limousine de chasse électrifiée

Premier contact – Porsche Cayenne : Une maturation réussie

Premier contact – Porsche Panamera Sport Turismo : Une cinq places sportive et électrifiée

Essai – Porsche 911 (991 phase 2) Targa 4S : Le prestige sans l’ostentation

Premier contact – Porsche 911 Carrera 4 GTS Cabriolet : 450 fois « encore » !

Essai – Porsche Macan GTS : Very Sport Utility Vehicle !

Avant-première – Porsche Panamera Turbo S E-Hybrid : L’hyper limousine politiquement correcte !

Premier contact – Porsche 718 Boxster & Cayman : L’inévitable évolution

Premier contact – Porsche Cayman S : La machine à tailler routes et virages

Essai – Porsche Boxster S : La perfection allemande ?

Essai – Porsche 911 (991) Carrera : Qui peut le plus, peut le moins

Essai – Porsche Panamera Turbo S : Panamera… mais presque !

Premier contact – Porsche 911 (991) Carrera S : La quadrature du cercle

Essai – Porsche Cayman R : Un Reptile bien aRmé

Essai – Porsche 911 Carrera GTS : Final en apothéose

Essai – Porsche Cayenne S Hybrid : Green Four Wheels Drive

Reportage – 24h du Nürburgring – 24 heures au coeur de la course

Reportage – 24 Heures du Nürburgring – Porsche triomphe sur la Nordschleife

Nouveauté – Porsche Taycan

Nouveauté – Porsche Panamera 4S, 4 E-Hybrid et Turbo S E-Hybrid

Nouveauté – Porsche Panamera

Nouveauté – Porsche 911 (992) Turbo

Nouveauté – Porsche Cayenne GTS

Nouveauté – Porsche 911 (992) Targa

Nouveauté – Porsche 911 (992) Turbo S

Nouveauté – Porsche 718 Cayman GTS 4.0 et 718 Boxster GTS 4.0

Nouveauté – Porsche Macan GTS

Nouveauté – Porsche Taycan

Nouveauté – Porsche Cayenne Turbo S E-Hybrid

Nouveauté – Porsche 911 (type 992) Carrera

Nouveauté – Porsche 718 Spyder et 718 Cayman GT4

Nouveauté – Porsche 911 Speedster

Nouveauté – Porsche Cayenne Coupé

Nouveauté – Porsche 911 (type 992) Cabriolet

Nouveauté – Porsche 718 T

Nouveauté – Porsche 911 (type 992)

Nouveauté – Porsche Panamera GTS

Présentation – Porsche 911 Speedster Concept II

Présentation – Porsche 935 “réédition exclusive”

Présentation – Porsche Classic : Project Gold

Nouveauté – Porsche Macan

Présentation – Porsche 911 Speedster Concept

Avant-première – Porsche Taycan

Nouveauté – Porsche Cayenne E-Hybrid

Nouveauté – Porsche 911 (991.2) GT3 RS

Nouveauté – Porsche 911 Carrera T

Nouveauté – Porsche 718 GTS

Nouveauté – Porsche 911 GT3 pack Touring

Nouveauté – Porsche Cayenne (troisième génération)

Nouveauté – Porsche 911 GT2 RS

Présentation – Porsche Panamera Sport Turismo

Nouveauté – Porsche Panamera Turbo S E-Hybrid

Nouveauté – Porsche 911 (991.2) GTS

Nouveauté – Porsche Panamera Executive

Nouveauté – Porsche Panamera 4 E-Hybrid

Présentation – Porsche Macan

Nouveauté – Porsche Boxster Spyder

Nouveauté – Porsche Cayman GT4

Nouveauté – Porsche 911 Targa 4 GTS

Nouveauté – Porsche Cayenne Turbo S

Nouveauté – Porsche Cayenne et Cayenne GTS

Nouveauté – Porsche 911 Carrera GTS

Nouveauté – Porsche 911 Carrera 4S Exclusive Swiss Edition

Nouveauté – Facelift et nouveaux moteurs pour le Porsche Cayenne

Nouveauté – Porsche Boxster et Cayman GTS

Conso – Porsche change le moteur de toutes les 911 (991) GT3

Nouveauté – Porsche 911 (991) Targa 4 et 4S

Nouveauté – Porsche Macan

Nouveauté – Porsche 911 (991) Turbo Cabriolet et Turbo S Cabriolet

Nouveauté – Porsche 911 50th Anniversary Edition

Nouveauté – Porsche 918 Spyder

Nouveauté – Porsche 911 (991) Turbo et Turbo S

Porsche Passion Days – 50 ans après la première 911

Nouveauté – Porsche Panamera 2ème génération

Anniversaire – La Porsche 911 fête ses 50 ans !

Présentation – Porsche 911 (991) GT3 Cup

Nouveauté – Porsche Cayman

Nouveauté – Porsche Cayenne Turbo S

Nouveauté – Porsche Cayenne S Diesel

Nouveauté – Porsche 911 Carrera 4 (991)

Présentation – Porsche 918 Spyder, le développement continue

Nouveauté – Porsche Cayenne GTS

Carnet noir – Décès de Ferdinand Alexander Porsche

Présentation – Porsche 918 Spyder

Genève 2012 – Porsche Boxster

Genève 2012 – Porsche Panamera GTS

Genève 2012 – Porsche 911 Cabriolet (991)

Avant-première – Porsche Macan

Nouveauté – Porsche Boxster

Nouveauté – Porsche 911 Cabriolet (991)

Nouveauté – Porsche Panamera GTS

Nouveauté – Porsche 911 Carrera (991)

Nouveauté – Porsche 911 Carrera 4 GTS

Nouveauté – Porsche 911 GT3 RS 4.0

Nouveauté – Porsche Panamera Turbo S

Porsche 918 Spyder – Elle arrive !

Présentation – Centre Porsche Genève

Genève 2011 – Porsche Panamera S Hybrid

Genève 2011 – Porsche 911 et Boxster “Black Edition”

Wheels-And-You.com

GTS

Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com