



PORSCHE



**Cayenne**

**CAYENNE**



<b>Le Cayenne</b>	<b>8</b>	<b>Confort et transport</b>	<b>80</b>
Modèles	10	Confort	82
Design	12	Systèmes d'assistance	108
Le nouveau Cayenne GTS	14	Transport	114
Cayenne	18		
Cayenne Diesel	20	<b>Personnalisation</b>	<b>120</b>
Cayenne S	22	<b>Porsche Exclusive</b>	<b>140</b>
Cayenne S Hybrid	24		
Cayenne Turbo	26	<b>Enlèvement à l'usine</b>	<b>141</b>
		<b>Panorama</b>	<b>142</b>
<b>Motorisations, transmission et châssis</b>	<b>28</b>	<b>Conclusion</b>	<b>144</b>
Moteurs	30	<b>Caractéristiques techniques</b>	<b>146</b>
Technique moteur	40		
Transmission	46	<b>Index</b>	<b>154</b>
Performances tout-terrain	52		
Châssis	54		
<b>Sécurité et environnement</b>	<b>62</b>		
Sécurité active	64		
Sécurité passive	72		
Environnement	74		





# LE CAYENNE

Nous construisons des voitures de sport depuis plus de 60 ans. Notre objectif : transposer nos technologies du circuit à la route, dans l'esprit du principe Intelligent Performance. Pour faire naître, chaque jour, les émotions les plus intenses.

Voilà pourquoi nous avons à cœur de faire évoluer le Cayenne. Notre idée ? Créer une voiture de sport plus fascinante que jamais. Et toujours plus performante. Parce que dotée d'un patrimoine génétique typiquement Porsche. Et dont l'habitacle offre une ambiance tout entière dédiée au sport.

Le Cayenne. Idéal.

## Encourager les talents est souvent bien récompensé. Souvent même au-delà des attentes.

### Modèles.

Lorsque nous avons lancé l'idée du Cayenne, en 2002, les sceptiques étaient nombreux. Le Cayenne était-il une vraie Porsche ? Oui, sans l'ombre d'un doute. Jamais aucun de nos modèles n'a atteint aussi vite les 100 000 unités vendues.

À l'arrivée de la deuxième génération, le Cayenne a confirmé qu'une voiture de sport, vue par Porsche, pouvait aussi se faire une place hors des sentiers battus, sur le segment des SUV. Notre premier Cayenne Diesel devait illustrer une fois de plus le goût bien réel de Porsche pour les voies inédites.

L'aventure réussie du Cayenne s'est ainsi poursuivie en 2010, avec encore plus d'élan. Grâce au concept Intelligent Performance, en reprenant l'ensemble des idées réunies dans chaque Porsche.

Plus que sur tout autre modèle Porsche, motorisation rime avec raison. En témoigne la baisse de la consommation pouvant atteindre les 23 % et une baisse des émissions de CO<sub>2</sub> pouvant atteindre les 26 %. Une prouesse avant tout possible grâce à l'allègement considérable du véhicule (jusqu'à 185 kg de moins que les modèles précédents), mais aussi à des avancées technologiques telles que la fonction Stop-Start automatique (p. 40). Tout cela en continuant à gagner en confort, comme en sécurité. Pour une conduite toujours plus facile, au quotidien.

La fonction Assistance angles morts (p. 111) et le régulateur de vitesse adaptatif (p. 110) sont disponibles en option. Tout comme le Burmester® High-End Surround Sound-System (p. 100).

Le nouveau Cayenne GTS porte notre idée de la sportivité à son plus haut niveau : puriste, parmi les modèles Cayenne, il est plus que jamais proche de la route. Sa puissance élevée, son châssis abaissé, ses équipements, sans oublier le choix des matériaux, confirment cet esprit sportif.

Encore plus surprenant (et à ce titre déjà typiquement Porsche), le Cayenne S Hybrid se dote d'une motorisation Parallel-Full-Hybrid (p. 30), qui tire profit de la double puissance d'un moteur-générateur électrique et d'un moteur thermique. L'avantage est net, pour le conducteur. Vous conduisez sportivement, sans trop consommer. Une caractéristique typiquement Porsche.

Le Cayenne Diesel s'inscrit dans la même démarche. Avec une motorisation fidèle aux valeurs de Porsche. À ceci près que nous avons encore optimisé le concept, avec un véhicule allégé, mais plus puissant. Dans le plus pur respect du principe Intelligent Performance.

Les modèles Cayenne et Cayenne S développent eux aussi plus de puissance pour un meilleur rendement moteur en conservant toutes leurs qualités et leur allure sportive lorsqu'ils sont loin de l'asphalte. Résultat : davantage de plaisir, pour moins de consommation et moins d'émissions de CO<sub>2</sub>. Sur route comme sur piste. Ils doivent leurs prouesses en partie à des technologies de pointe telles que le système d'injection directe d'essence (Direct Fuel Injection – DFI, p. 42), la boîte Tiptronic S à 8 rapports (p. 46) ou le VarioCam Plus (p. 40).

Nous avons de surcroît optimisé les interactions entre ces éléments.

Encore un de nos principes : la puissance ne doit pénaliser ni le confort ni la sécurité. Au contraire. Et nous y tenons même lorsque les performances augmentent. Sur le Cayenne Turbo, par exemple, le moteur de 4,8 litres développe 500 ch (368 kW) de sensations extrêmes – des sensations Turbo.

De série, pour votre sécurité : les phares Bi-Xénon dotés de la technologie PDL (Porsche Dynamic Light System, p. 65). De série également, pour allier confort et puissance : la boîte Tiptronic S à 8 rapports (p. 46). Et pour des performances dynamiques plus sûres : le PTV Plus (Porsche Torque Vectoring Plus, p. 58).

Nous nous sommes comme à l'habitude concentrés sur l'essentiel, c'est-à-dire l'idéal : les modèles Cayenne.



Pour plus de détails sur la consommation, les émissions de CO<sub>2</sub> et la classe énergétique, veuillez vous reporter aux pages 150/151.

**Aux générations futures, nous avons envie de transmettre nos plus beaux jouets.**

## Design.



Un regard parle souvent bien plus que des mots. Les modèles Cayenne confirment cet adage. Leur look est plus sportif que jamais et leurs lignes avant attirent irrésistiblement l'œil par leur dynamisme.

La longueur du capot donne le ton, en souvenir des Porsche de compétition des années 1960. Les ailes avant, typées, et le bossage du capot soulignent une détermination pressentie au premier coup d'œil – notamment sur le Cayenne Turbo où il est plus marqué. Également bien visible : l'aspect cintré des flancs.

Le profil a été peaufiné pour obtenir une silhouette à la fois plus fluide et plus tendue.

Les ailes arrière font écho à cet avant musclé. Les deux renflements du becquet arrière ne sont pas sans rappeler la

Carrera GT. Ils laissent percevoir le désir d'harmonie qui a présidé à nos idées, dès la phase de développement et jusqu'à l'aboutissement d'une gamme complète.

La lunette arrière et l'arrière effilé répondent aux lignes claires des ailes et dessinent une poupe caractéristique des modèles de la marque.

Si l'extérieur est indéniablement Porsche, l'intérieur l'est également, mais affiche ses différences. Notre quête de sportivité, de polyvalence et de fonctionnalité nous a amenés à créer un intérieur à la fois sportif et confortable (p. 80 et suivantes) : grâce à la console centrale montante – autre emprunt à la Carrera GT – le conducteur trouve une position typiquement sportive, encore plus intégrée à l'habitacle.

Les places arrière bénéficient de plus d'espace et de modularité. La banquette arrière est montée sur rails, l'inclinaison des dossiers est réglable. Ce gain de place pour les jambes assure un meilleur confort. Les matériaux utilisés sont en outre de première qualité. Nous avons pratiquement tout changé. Mais une chose reste immuable : l'attention que nous portons au conducteur comme à ses passagers.



**Même si l'asphalte est abonné aux teintes sombres, il nous fait voir la vie en couleur.**

### **Le nouveau Cayenne GTS.**

Les trois lettres « GTS » ont contribué à écrire l'histoire de la marque Porsche, sur les circuits comme sur la route. Dans l'esprit des passionnés, elles associent les exploits sur circuit à la sportivité de tous les jours. Et sont à tout jamais synonymes de performances impressionnantes.

Autant de bonnes raisons de vous présenter le nouveau Cayenne GTS. Une idée ramenée à des motivations essentielles : la puissance et les performances, guidées par l'intelligence. Mais aussi, bien entendu, par la route, terrain de prédilection des puristes.

Le nouveau Cayenne GTS a le cœur d'un sportif, toujours prêt à aller de l'avant. Son V8 atmosphérique de 4,8 l de cylin-

drée développe 420 ch (309 kW), pour un couple maximal de 515 Nm. Il ne lui faut que 5,7 s pour franchir le 0 à 100 km/h, avant d'atteindre une vitesse de pointe de 261 km/h.

L'efficacité n'est pas en reste. Des technologies telles que la fonction Stop-Start automatique (p. 40), le VarioCam Plus (p. 40) ou encore l'injection directe d'essence (DFI, p. 42) n'y sont pas étrangères.

Le nouveau Cayenne GTS est doté d'un châssis à ressorts hélicoïdaux en acier bénéficiant de réglages sportifs, surbaissé de 24 mm, qui assure au véhicule un centre de gravité extrêmement bas. Le PASM (Porsche Active Suspension Management, p. 58) est présent de série.

Ce système électronique ajuste la force d'amortissement de manière permanente et dynamique, en fonction du profil de la route et du type de conduite.

La puissante entrée d'air centrale témoigne de performances hors du commun. Le Pack SportDesign prévu de série comprend un carénage sportif, pour les boucliers avant et arrière, des jupes latérales dynamiques, des élargisseurs d'aile ainsi qu'un becquet de toit à double lame. Ces composants, tous peints dans la couleur de la carrosserie, ont été abondamment testés dans la soufflerie de Porsche. Ils donnent au véhicule une silhouette encore plus racée.

Le Cayenne GTS joue la carte de la couleur avec deux nouvelles teintes : le Rouge Carmin et le Vert Périodot métallisé.

Le système d'échappement sport de série fait entendre une sonorité particulièrement rocailleuse. Le design se devait d'être à la hauteur, avec les doubles sorties d'échappement peintes en Noir mat.

Dans le même esprit, les phares Bi-Xénon à fond noir, dotés de la fonction PDL (Porsche Dynamic Light System, p. 65) sont de série. Le design des feux de jour (à 4 DEL) est emprunté au Cayenne Turbo. Les feux arrière teintés optent eux aussi pour les DEL.

De série, le nouveau Cayenne GTS reçoit des jantes monobloc « RS Spyder Design » 20 pouces, en alliage léger, qui renforcent son profil sportif. Les étriers de frein sont peints en rouge.



Pour plus de détails sur la consommation, les émissions de CO<sub>2</sub> et la classe énergétique, veuillez vous reporter aux pages 150/151.





Sportivité affirmée et exclusivité se poursuivent dans l'habitacle.

Par le biais de matières nobles. De série, le cuir domine, en effet, dans l'habitacle. En association avec l'intérieur tout cuir en Noir, les packs intérieurs GTS apporteront quelques notes contrastantes, dans les teintes spéciales Rouge Carmin et Vert Péridot<sup>1)</sup>. Ces packs intérieurs comportent les ceintures des sièges avant et latéraux arrière, ainsi que les coutures décoratives et les inscriptions « GTS » brodées sur les appuie-tête. En option, vous avez en outre le choix entre les intérieurs tout cuir bicolores, les intérieurs en cuir naturel et en cuir naturel bicolore<sup>2)</sup>.

De série, les panneaux de porte, les accoudoirs ainsi que les bandes centrales des sièges et le ciel de toit sont en alcantara. Empruntée au sport automobile, et donc faite pour la sportivité et les performances de haut niveau, cette matière incarne une passion débridée.

Les sièges sport GTS offrent 8 réglages de position mais surtout des sensations d'assise et un maintien éminemment sportifs, le tout combiné à un très haut niveau de confort. Ils comprennent les réglages de la distance au volant, de la hauteur, ainsi que de l'inclinaison de l'assise et du dossier.

Sur demande, vous pourrez opter pour le PCM (Porsche Communication Management, p. 92) avec module de navigation. Tout comme le système audio CDR de série, le PCM peut être associé au BOSE® Surround Sound-System (p. 98) ou au Burmester® High-End Surround Sound-System (p. 100).

En option, le PCM pourra également être associé au Pack Sport Chrono (p. 59). Vous pourrez ainsi enregistrer votre meilleur temps.

Le régulateur de vitesse adaptatif (p. 110) optionnel apporte un niveau de confort supplémentaire, sur les longues dis-

tances. En option toujours, l'Assistance angles morts (p. 111) indique la présence de véhicules, sur les voies contigües, via un signal visuel. Vous gagnez donc en sécurité.

Le nouveau Cayenne GTS est un concentré de sportivité, né pour vous offrir les sensations de conduite les plus pures.

<sup>1)</sup>Uniquement en association avec les sièges sport GTS.

<sup>2)</sup>Uniquement en association avec le Pack Mémoire Confort ou les sièges sport adaptatifs.

**Nous avons tout modifié.  
Sauf l'écusson Porsche.**

**Le Cayenne.**

Il faut savoir évoluer. Appréhender les choses autrement. Mais ne jamais oublier d'où l'on vient. C'est la seule manière de rester fidèle à soi-même.

Nous avons conservé l'idée initiale du Cayenne, tout en l'optimisant. Le Cayenne est encore plus léger – jusqu'à 165 kg<sup>1)</sup> de moins, selon les équipements montés – et pourtant plus sportif et plus confortable que jamais. Plus proche encore de la route. Sans rien perdre de ses qualités indispensables en tout-terrain ou pour le remorquage.

L'injection directe d'essence (Direct Fuel Injection – DFI, p. 42), qui vient alimenter son puissant V6 atmosphérique de 3,6 l, le calage variable des arbres à cames d'admission et d'échappement ainsi que le système de suralimentation par

résonance et le collecteur d'admission à géométrie variable lui permettent d'atteindre des performances extraordinaires tout en étant plus sobre. En d'autres termes : nous avons tout à la fois augmenté la puissance et réduit le poids, la consommation et les émissions de CO<sub>2</sub>. Résultat : un couple maximal de 400 Nm, 300 ch (220 kW), une vitesse de pointe atteignant 230 km/h et une accélération de 0 à 100 km/h en 7,5 s, pour une baisse de la consommation et des émissions de CO<sub>2</sub> allant jusqu'à 20 %<sup>1)</sup>.

Cette puissance est transmise aux roues via le PTM (Porsche Traction Management, p. 49). Il s'agit d'une transmission intégrale active avec différentiel central multi-disque électronique associée à un différentiel de freinage automatique (ABD) et à un système d'antipatinage (ASR).

Ensemble, ces différents éléments assurent une répartition idéale de la puissance sur les 4 roues. Que vous abordiez une longue ligne droite ou un virage serré, sur de l'asphalte ou un revêtement irrégulier, le PTM assure un dynamisme élevé pour une motricité optimale. La puissance du moteur est transmise par une boîte mécanique sportive à 6 rapports, idéalement étagée (p. 46). Pour des changements de vitesse rapides et sans effort.

Le Cayenne, chaussé en série de jantes « Cayenne » 18 pouces munies de freins plus grands, peut être équipé, en option, de freins céramique PCCB (Porsche Ceramic Composite Brake, p. 68). Ses performances au freinage n'en seront que meilleures.

Autre avantage : un allègement d'environ 50% par rapport à des disques de frein en fonte de mêmes dimensions.

L'équipement de série, déjà très complet, comprend notamment les sièges partiel cuir, la climatisation automatique, le système audio CDR avec écran tactile, un régulateur de vitesse ainsi que l'assistance automatique à l'utilisation des feux de croisement, qui allume ceux-ci automatiquement dès que la luminosité faiblit. Autre plus côté confort : la fonction lumière d'accompagnement, et sa durée réglable pour éclairer par exemple le chemin de la voiture à la maison.

Bref : davantage de sportivité et de fonctionnalités, pour un résultat encore plus Porsche. Vous n'en attendiez pas moins du Cayenne.

Pour plus de détails sur la consommation, les émissions de CO<sub>2</sub> et la classe énergétique, veuillez vous reporter aux pages 150/151.

<sup>1)</sup> Par comparaison avec le modèle précédent.





**Une consommation raisonnable,  
pour ne jamais être pris de court sur les longs trajets.**

**Le Cayenne Diesel.**

Grâce à un moteur offrant un couple élevé pour une consommation réduite, le Cayenne Diesel, à la fois puissant et économe, est taillé pour les grandes distances.

Son V6 turbo diesel de 3,0 litres bénéficie d'un rendement moteur encore plus élevé. Il est également plus puissant et s'est aussi allégé de près de 20 kg<sup>1)</sup>. Démonstration par les chiffres : ses 245 ch (180 kW) se chargent de le propulser de 0 à 100 km/h en 7,6 s, pour atteindre une vitesse de pointe de 220 km/h ; son couple maximal se situe à 550 Nm. Sa consommation est de seulement 7,2 litres en cycle mixte<sup>2)</sup>.

Sur ce moteur Diesel, l'injection directe à rampe commune s'effectue à une pression pouvant désormais atteindre les 2 000 bars. Ses injecteurs piézoélectriques autorisent une multiinjection qui favorise une meilleure combustion. Le mélange plus homogène confère un meilleur rendement.

Pour fournir plus de puissance et un couple impressionnant, même à bas régime, le turbocompresseur du Cayenne Diesel est muni d'une turbine à géométrie variable (p. 44). En association avec le guidage optimisé de l'air d'admission, il assure une meilleure suralimentation, ce qui se traduit par plus de puissance et par un couple impressionnant, dès les bas régimes.

La boîte Tiptronic S à 8 rapports, avec commandes ergonomiques au volant, est de série. L'étagement des rapports permet d'utiliser harmonieusement le couple élevé du Cayenne Diesel pour allier une formidable motricité à une conduite paisible réduisant la consommation, ou à une conduite sportive aux reprises vigoureuses.

La transmission intégrale permanente, dotée du PTM (Porsche Traction Management) avec blocage automatique du différentiel central, dose avec précision la puissance transmise à chaque roue.

Le réservoir de 100 litres disponible en option gratuite assure une autonomie de plus de 1 000 km. Agréable aussi :

des plages de régime et des niveaux de bruit relativement bas.

Le Cayenne Diesel nous prouve ainsi qu'un bon sprinter peut également courir le marathon.

Pour plus de détails sur la consommation, les émissions de CO<sub>2</sub> et la classe énergétique, veuillez vous reporter aux pages 150/151.

<sup>1)</sup> Par comparaison avec le modèle précédent (année-modèle 2010).

<sup>2)</sup> Pour plus de détails sur la méthode de mesure, veuillez vous reporter à la page 150.

## De génération en génération, être fiers de nos ressemblances.

### Le Cayenne S.

Le « S », c'est tout un principe. Chez Porsche, il est depuis toujours le symbole d'une promesse à la hausse de la puissance et des performances. Ou, dans le cas du Cayenne S, de leur optimisation idéale pour davantage de puissance, de sport et d'efficacité.

Au cœur du Cayenne S : un V8 atmosphérique de 4,8 litres à injection directe d'essence (DFI, p. 42), VarioCam Plus (p. 40) et collecteur d'admission variable. Ici aussi dans un but unique : réduire la consommation et les émissions. Promesse tenue puisque les baisses de la consommation et des émissions de CO<sub>2</sub> atteignent respectivement 23 et 26 %<sup>1)</sup>. Là encore, un résultat rendu possible notamment grâce à un allègement d'environ 180 kg<sup>1)</sup> du poids de la voiture. Les performances, de leur côté,

augmentent : puissance de 400 ch (294 kW) ; couple maximal de 500 Nm ; vitesse de pointe de 258 km/h ; accélération de 0 à 100 km/h en à peine 5,9 s.

Prévue de série, la boîte Tiptronic S à 8 rapports dispose de commandes ergonomiques au volant pour transmettre la puissance du Cayenne S en toute harmonie. Vous utilisez ainsi tout le potentiel du Cayenne S de manière optimale.

Une telle puissance ne peut s'exprimer pleinement que si elle est bien encadrée. Par exemple par le Porsche Traction Management (PTM, p. 49). Sur le Cayenne S, il se compose d'une transmission intégrale active avec différentiel central multidisque, associée à un différentiel de freinage automatique

(ABD, p. 49) et à un système d'antipatinage (ASR, p. 49). Le PTM, en association avec le système Porsche Stability Management (PSM, p. 70) nouvelle génération, contrôle chaque situation pour répartir la puissance de manière adéquate. Sur route comme sur piste, en conduite dynamique ou détendue, tout comme avec un lourd attelage.

Des lamelles noires donnent aux entrées d'air un aspect plus imposant qui contribue à l'allure souveraine du véhicule. Également uniques en leur genre : les jantes « Cayenne S III » 18 pouces.

Le « S », un principe, une promesse que nous étions soucieux de tenir... avec le Cayenne S.



Pour plus de détails sur la consommation, les émissions de CO<sub>2</sub> et la classe énergétique, veuillez vous reporter aux pages 150/151.

<sup>1)</sup> Par comparaison avec le modèle précédent.



**Moteur thermique et moteur-générateur électrique font bon ménage. Chacun est la moitié idéale de l'autre.**

**Le Cayenne S Hybrid.**

Chez Porsche, nous avons toujours suivi notre propre voie. Nous avons ainsi pu garder notre esprit d'indépendance et faire honneur à notre désir de performances, comme au vôtre. Sur le Cayenne S Hybrid, nous avons opté pour un concept technique très ambitieux : le système hybride parallèle entièrement intégré (p. 30) s'appuie sur le principe Intelligent Performance pour mieux concrétiser l'idée fondamentale de toute motorisation alternative : l'efficacité énergétique.

Sa motorisation se compose donc d'un V6 à compresseur de 3 litres, épaulé au besoin par un moteur-générateur électrique. Elle atteint ainsi des pointes d'accélération du niveau de celles d'un V8. Et, par comparaison avec le Cayenne S,

jusqu'à 22% de consommation et d'émissions de CO<sub>2</sub> en moins.

Pour preuve, ces chiffres : le moteur thermique développe 333 ch (245 kW), le moteur-générateur électrique 47 ch (34 kW). Ensemble, ils fournissent une puissance combinée de 380 ch (279 kW), pour une vitesse de pointe de 242 km/h, une accélération de 0 à 100 km/h en 6,5 s et un couple maximal de 580 Nm.

Dans ce système Parallel-Full-Hybrid, nous avons placé entre le moteur thermique et la boîte automatique Tiptronic S à 8 rapports non seulement un embrayage de coupure, mais également un moteur-générateur électrique, ainsi directement intégré à la chaîne cinématique. L'embrayage transmet la puissance du

moteur aux autres organes de transmission. Cette configuration présente plusieurs avantages pour le conducteur et l'environnement.

À vitesse réduite, le moteur-générateur électrique peut propulser la voiture en mode tout-électrique, notamment pour traverser sans bruit des zones résidentielles. Il récupère en outre l'énergie du freinage afin de recharger la batterie.

Il peut cependant aussi n'agir qu'en soutien du moteur thermique, pour une accélération plus sportive.

Lorsqu'il file sans bruit, en mode Croisière, le Cayenne S Hybrid est encore plus économe. Son système Parallel-Full-Hybrid révèle alors toutes ses capacités, même

en dehors des agglomérations, sans recourir au moteur thermique. Associé à la fonction Stop-Start automatique, ce système assure ainsi des performances routières extraordinaires, pour un meilleur rendement moteur.

Sur les ailes avant, la signature « hybrid » indique discrètement ce nouveau concept.

À l'intérieur, un affichage sur l'écran TFT en couleur du tableau de bord signale le mode d'énergie utilisé. Le PCM (Porsche Communication Management) optionnel permet d'afficher d'autres informations. Autre avantage, le plus net : le Cayenne S Hybrid est une Porsche et se conduit comme une Porsche.

Pour plus de détails sur la consommation, les émissions de CO<sub>2</sub> et la classe énergétique, veuillez vous reporter aux pages 150/151.

**Moins de poids, moins de consommation, moins d'émissions.  
Heureusement, nous n'avons pas tout revu à la baisse.**

### **Le Cayenne Turbo.**

Question énigmatique : qui consomme moins, tout en réalisant de meilleurs temps à l'accélération<sup>1)</sup> sans forcément faire beaucoup de vent autour de ses talents ? Réponse claire : le Turbo.

Elle est confirmée par la sonorité des deux sorties d'échappement doubles orchestrée par un moteur V8 biturbo de 4,8 litres développant 500 ch (368 kW), avec système d'injection directe d'essence (DFI, p. 42), pour assurer une vitesse de pointe de 278 km/h et une accélération de 0 à 100 km/h en 4,7 s. Le tout pour un couple maximal de 700 Nm. Autre confirmation on ne peut plus claire : une consommation et des émissions de CO<sub>2</sub> en baisse d'environ 23 et 25 % respectivement<sup>1)</sup>. Sans parler de l'allègement de 185 kg<sup>1)</sup>.

Le PTM (Porsche Traction Management, p. 49) se charge de la motricité et de la sécurité. La liaison avec l'asphalte est assurée par des roues dotées de jantes « Cayenne Turbo » 19 pouces, voire, en option, de jantes de 21 pouces au maximum. Le châssis du Cayenne Turbo bénéficie de série d'une suspension pneumatique avec régulation de l'assiette et de la hauteur de caisse et Porsche Active Suspension Management (PASM, p. 58). Ce système électronique ajuste la force d'amortissement, de manière permanente et active, en fonction du profil de la route et du type de conduite. À la clé : davantage de sécurité et de souplesse pour un confort toujours égal.

Un confort que l'on retrouve dans l'agencement de l'habitacle du Cayenne Turbo. Sont notamment de série l'intérieur tout cuir, en cuir lisse, le ciel de toit en alcantara et la colonne de direction à réglage électrique.

Mais aussi : le BOSE® Surround Sound-System, le PCM (Porsche Communication Management) avec module de navigation, les sièges sport adaptatifs avec Pack Mémoire Confort (18 réglages), le système de contrôle de la pression des pneus (TPM, p. 60), l'assistance automatique à l'utilisation des feux de croisement ainsi que les rétroviseurs extérieurs et intérieur à fonction anti-éblouissement automatique.

Signes extérieurs de puissance : les phares Bi-Xénon avec fonction PDL (Porsche Dynamic Light System, p. 65), le bossage du capot plus prononcé et de grandes entrées d'air qui dominent le bouclier avant.

Même sur le Cayenne Turbo, nous n'avons pas renié nos principes de base : une plage de puissance étendue, une plus grande efficacité et toujours autant de confort.



Pour plus de détails sur la consommation, les émissions de CO<sub>2</sub> et la classe énergétique, veuillez vous reporter aux pages 150/151.

<sup>1)</sup> Par comparaison avec le modèle précédent.

# MOTORISATIONS ET TRANSMISSION

Comment expliquer que le Cayenne soit à la fois plus puissant et plus sobre ? Par où commencer ? Par l'année 1948 ! Quelle question ! Car c'est en 1948 que nous avons défini nos valeurs, des valeurs qui aujourd'hui encore, comme demain, restent d'actualité.

Tout dans celles-ci sous-tend notre idée de la performance, de la responsabilité économique et de l'orientation claire donnée à notre société.



## Hybride, Diesel, Essence. Plusieurs possibilités, pour un résultat unique : Porsche.

### Moteurs.

#### Motorisation du Cayenne S Hybrid.

Route, piste ou circuit : les motorisations hybrides dévoilent leurs talents en toutes circonstances. Notre objectif : la pertinence avant tout, grâce au principe Intelligent Performance, quel que soit le véhicule. Un principe adapté à la technologie hybride, vue par Porsche.

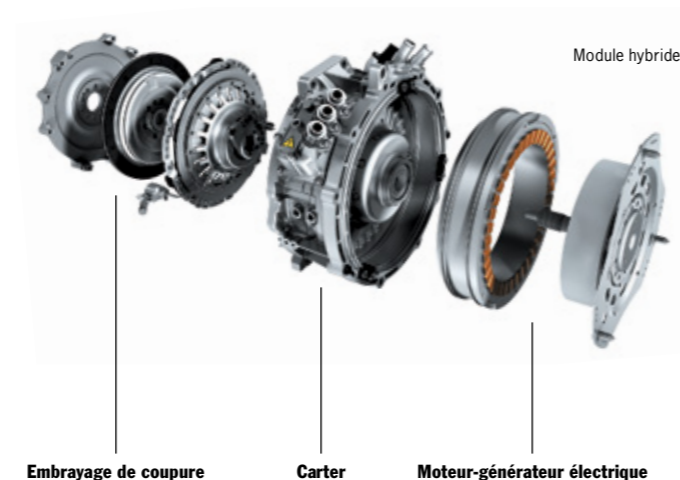
La preuve : la 918 Spyder. Notre future supersportive est dotée d'une motorisation « plug in », dont les moteurs électriques, associés à un moteur thermique conçu pour les hauts régimes, offrent des performances phénoménales, pour une très faible consommation.

Autre exemple, tiré, cette fois, du monde de la compétition : la 911 GT3 R Hybrid associe un essieu avant moteur et un

volant d'inertie. Elle est à l'avant-garde des voitures de course.

Pour répondre aux attentes de nos clients, le Cayenne S Hybrid se devait d'être à la fois sportif et fait pour le quotidien. Résultat : le système Parallel-Full-Hybrid.

Le moteur à combustion du Cayenne S Hybrid est un V6 de 3 litres à compresseur. Le compresseur autorise un couple élevé même à bas régime. Sa puissance s'établit à 333 ch (245 kW). Son couple élevé (440 Nm disponibles entre 3 000 et 5 250 tr/min) parle de son côté en faveur à la fois d'une conduite économe à bas régime moteur et de réserves de puissance considérables.



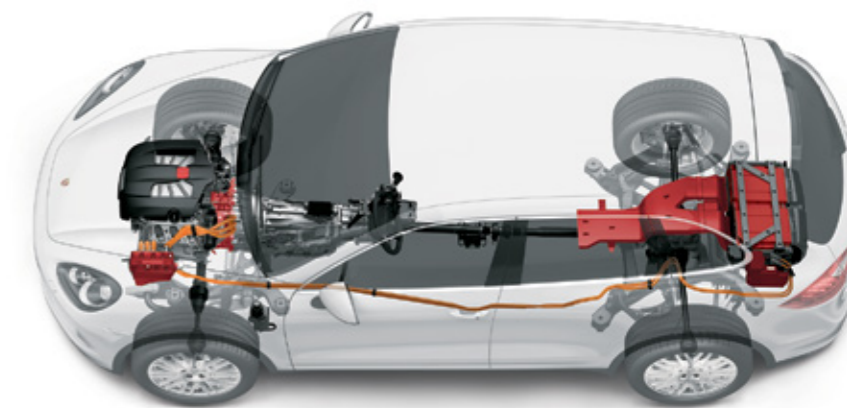
À 288 volts, le moteur-générateur synchrone fournit une puissance maximale de 47 ch (34 kW). Son principal avantage s'exprime en quelques mots : un encombrement moindre pour un rendement élevé. Il sert également de démarreur et d'alternateur.

Ensemble, ces deux moteurs développent une puissance maximale de 380 ch (279 kW), pour un couple maximal de 580 Nm. Pour accélérer de 0 à 100 km/h, le Cayenne S Hybrid ne met que 6,5 s. Un chrono que l'on attend généralement plutôt d'un V8. Pourtant, sa consommation reste en deçà de 8,2 litres selon le cycle (mixte) de conduite européen<sup>1)</sup>.

Dans le système Parallel-Full-Hybrid, le moteur-générateur électrique est directement intégré à la chaîne cinématique.

Le module hybride est placé entre la boîte de vitesse et le moteur thermique, ce dernier étant relié à la transmission par un embrayage de coupure spécialement mis au point.

Le module de gestion électronique du moteur reçoit les données liées à la conduite et aux modes d'énergie. Il optimise la gestion des deux moteurs en fonction des situations. Ainsi, il accouplera ou désaccouplera le moteur à combustion selon les besoins. Au volant, vous ne vous apercevrez de rien tant l'embrayage de coupure et le moteur thermique réagissent rapidement. À vitesse réduite, le moteur-générateur électrique peut se charger, à lui seul, de propulser la voiture pour traverser par exemple des zones d'habitation presque sans bruit. Il secondera néanmoins



aussi simplement le moteur thermique pour une accélération plus sportive.

À vitesse élevée également, le concept Parallel-Full-Hybrid présente des avantages. En vitesse stabilisée, sans besoin de motricité supplémentaire, il débraye automatiquement le moteur thermique de la chaîne cinématique et l'éteint. Le Cayenne S Hybrid se trouve alors en mode Croisière. Le couple du moteur thermique n'oppose plus aucune

résistance au système Parallel-Full-Hybrid, dont le rendement se trouve amélioré dans une plage de vitesses allant jusqu'à 156 km/h.

Pour plus de détails sur la consommation, les émissions de CO<sub>2</sub> et la classe énergétique, veuillez vous reporter aux pages 150/151.

<sup>1)</sup>Pour plus de détails sur la méthode de mesure, veuillez vous reporter à la page 150.



### Touche E-Power.

La touche E-Power, placée sur la console centrale, permet d'étendre la plage de conduite tout-électrique, par exemple au démarrage, pour quitter une zone résidentielle. Lorsqu'elle est activée, la courbe de comportement de l'accélérateur est ajustée afin que le moteur thermique puisse être au besoin redémarré plus tardivement qu'en mode normal.

### Batterie.

La batterie nickel-métal-hydrure (NiMH) haute tension comporte 240 cellules. Elle fournit le courant au moteur-générateur électrique pour permettre une conduite en

mode tout-électrique sur de courtes distances. Compacte (426 x 925 x 286 mm pour environ 80 kg), elle se loge sous le plancher du coffre.

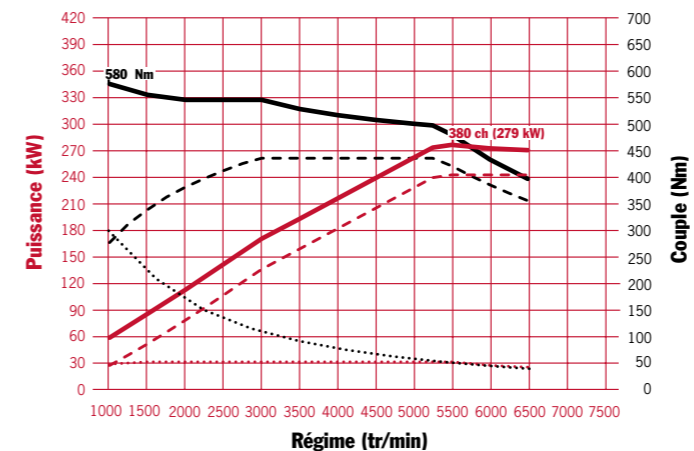
Elle ne nécessite par ailleurs aucun entretien sur toute sa durée de vie. En récupérant l'énergie cinétique produite par le freinage, le moteur électrique génère également de l'électricité pour recharger sa batterie à l'intérieur d'une certaine plage de charges du moteur thermique. Un système de gestion spécifique avec module de refroidissement maintient une température constante afin d'éviter la surchauffe

de la batterie. L'ensemble de la batterie est ainsi placé sous haute surveillance, y compris son niveau de charge, de façon à ce que vous ayez toujours à disposition 100 % de son énergie. La puissance délivrée est par ailleurs élevée : 1,7 kWh.

Sur le Cayenne S Hybrid, certains systèmes tels que la climatisation automatique, la direction assistée et les servofreins, habituellement dépendants du moteur thermique, sont alimentés par le moteur-générateur électrique. Ils s'affranchissent ainsi de l'allumage du moteur à combustion pour rester

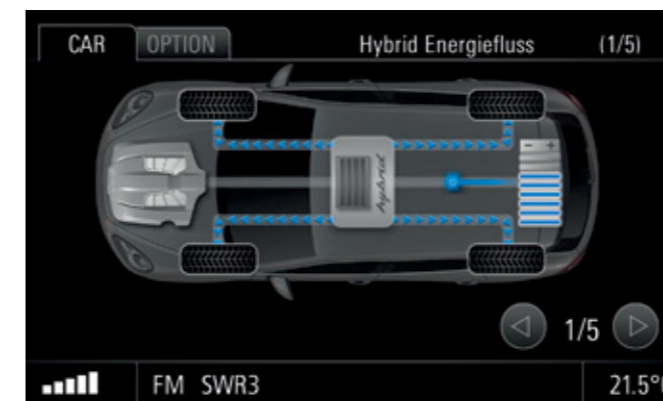
disponibles en conduite tout électrique et en mode Croisière, lorsque le moteur thermique est éteint.

En résumé, le Cayenne S Hybrid affiche avec son moteur 6 cylindres des reprises et des accélérations dignes d'un 8 cylindres, tout en consommant moins. Vous ne serez donc pas surpris que nous ayons choisi de tracer notre propre voie en matière de motorisation hybride.



Cayenne S Hybrid : 580 Nm à 1 000 tr/min, 380 ch (279 kW) à 5 500 tr/min

- Courbe de couple du Cayenne S Hybrid
- - - Moteur thermique du Cayenne S Hybrid
- · · Moteur-générateur électrique du Cayenne S Hybrid



Affichage de la gestion d'énergie en mode tout-électrique sur le PCM



Pour plus de détails sur la consommation, les émissions de CO<sub>2</sub> et la classe énergétique, veuillez vous reporter aux pages 150/151.



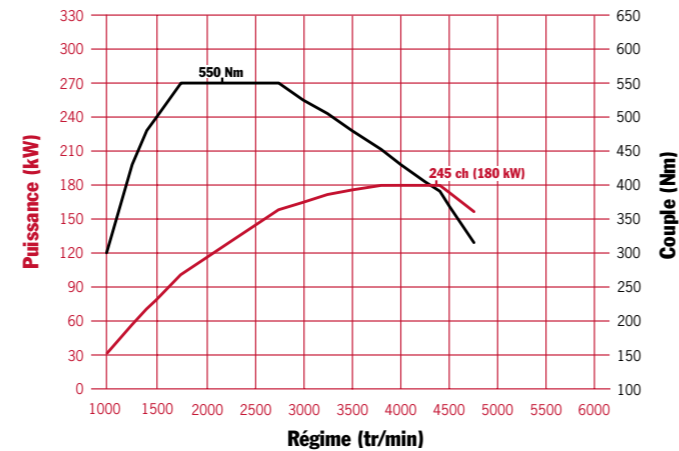
Moteur du Cayenne Diesel

### Moteur du Cayenne Diesel.

Le Cayenne Diesel est animé par un V6 turbo diesel de 3 litres avec injection par rampe commune. Son turbocompresseur est équipé d'une turbine à géométrie variable (p. 44). Les gaz d'échappement recyclés sont dirigés vers la turbine par des ailettes qui s'orientent afin d'optimiser les flux en

fonction du mode d'utilisation. Résultat : 245 ch (180 kW), pour un couple maximal de 550 Nm disponible entre 1 750 et 2 750 tr/min. Le passage de 0 à 100 km/h s'effectue en 7,6 s. La vitesse de pointe grimpe à 220 km/h. À l'inverse, la consommation chute<sup>1)</sup>.

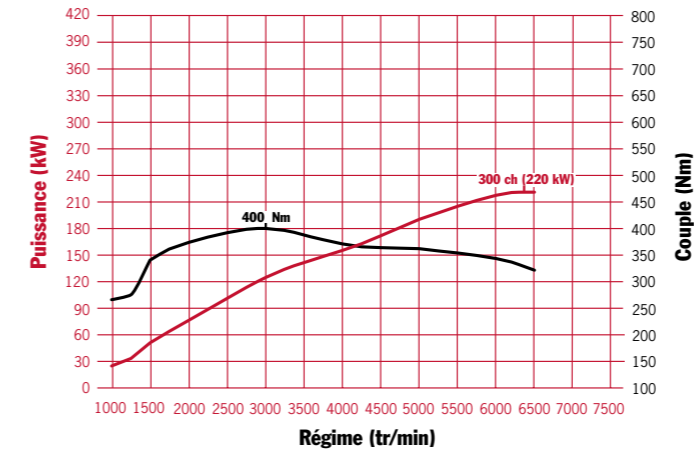
Pour plus de détails sur la consommation, les émissions de CO<sub>2</sub> et la classe énergétique, veuillez vous reporter aux pages 150/151.



Cayenne Diesel : 550 Nm entre 1 750 et 2 750 tr/min, 245 ch (180 kW) entre 3 800 et 4 400 tr/min

<sup>1)</sup> Par comparaison avec le modèle précédent (année-modèle 2010).

<sup>2)</sup> Par comparaison avec le modèle précédent.



Cayenne : 400 Nm à 3 000 tr/min, 300 ch (220 kW) à 6 300 tr/min

### Moteur du Cayenne.

Tous les moteurs à essence de la gamme Cayenne bénéficient de l'injection directe (DFI, p. 42) qui leur confère des puissances et des couples spécifiques élevés, en réduisant par ailleurs la consommation et les émissions polluantes<sup>2)</sup>.

Le Cayenne dispose d'un moteur atmosphérique V6 de 3,6 litres à injection directe d'essence (DFI, p. 42) et calage variable des arbres à cames d'admission et d'échappement. Ses 300 ch (220 kW) à 6 300 tr/min et un couple maximal de 400 Nm disponible à 3 000 tr/min se chargent de pousser le Cayenne à une

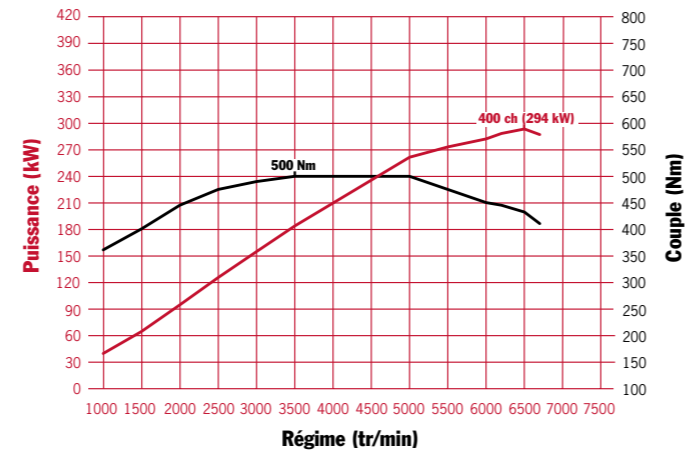


Moteur du Cayenne

vitesse de pointe de 230 km/h. Pour faire bon effet dès le départ : avec 7,5 s pour passer de 0 à 100 km/h, en version boîte mécanique. Pourtant... la consommation affiche une baisse allant jusqu'à 20 %<sup>2)</sup>.



Moteur du Cayenne S



Cayenne S : 500 Nm entre 3 500 et 5 000 tr/min, 400 ch (294 kW) à 6 500 tr/min

### Moteur du Cayenne S.

Le Cayenne S possède un V8 atmosphérique de 4,8 litres à injection directe d'essence (DFI, p. 42), avec VarioCam Plus (p. 40) et collecteur d'admission variable. Il développe 400 ch (294 kW) à 6 500 tr/min. Couple maximal : 500 Nm entre 3 500 et 5 000 tr/min.

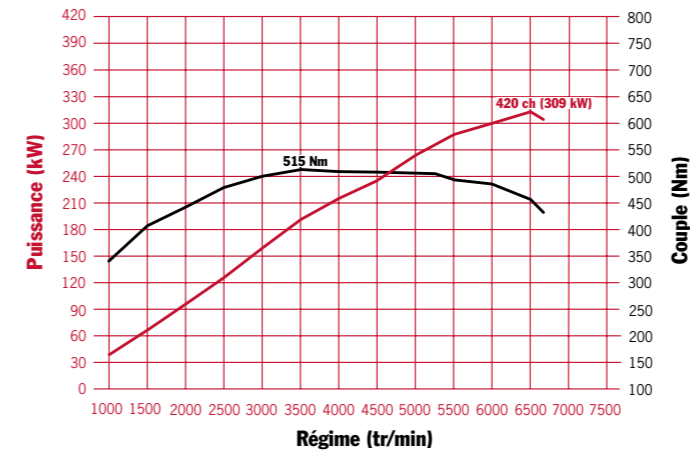
Le 100 km/h départ arrêté est désormais franchi en 5,9 s grâce à la boîte Tiptronic S à 8 rapports de série. La vitesse de pointe atteint 258 km/h. Le tout pour une consommation en baisse de 23 %<sup>1)</sup>.

Pour plus de détails sur la consommation, les émissions de CO<sub>2</sub> et la classe énergétique, veuillez vous reporter aux pages 150/151.

<sup>1)</sup> Par comparaison avec le modèle précédent.



Moteur du Cayenne GTS



Cayenne GTS : 515 Nm à 3 500 tr/min, 420 ch (309 kW) à 6 500 tr/min

### Moteur du nouveau Cayenne GTS.

Doté de l'injection directe d'essence (DFI, p. 42) et du VarioCam Plus (p. 40), le V8 atmosphérique de 4,8 litres du nouveau Cayenne GTS développe 420 ch (309 kW) à 6 500 tr/min. Son couple

maximal de 515 Nm s'établit à 3 500 tr/min. Il ne lui faut que 5,7 s pour franchir le 0 à 100 km/h, avant d'atteindre une vitesse de pointe de 261 km/h.

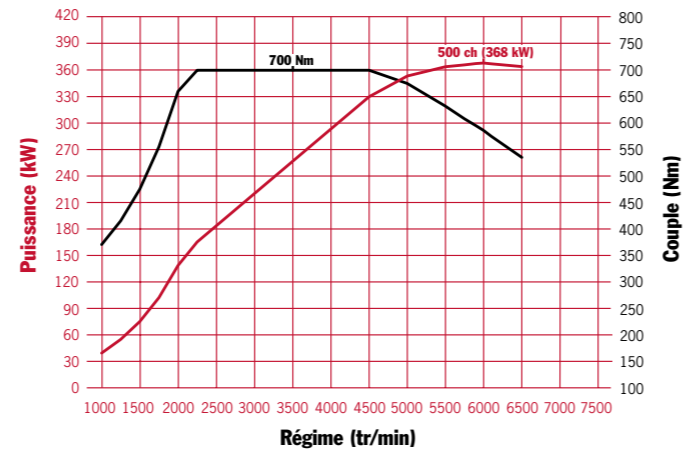


Moteur du Cayenne Turbo

### Moteur du Cayenne Turbo.

Au cœur du Cayenne Turbo, un moteur V8 biturbo de 4,8 litres avec injection directe d'essence (DFI, p. 42), VarioCam Plus (p. 40) et échangeur thermique. Il développe 500 ch (368 kW) à 6 000 tr/min. Son couple maximal de 700 Nm est disponible entre 2 250 et

4 500 tr/min. Vitesse de pointe : 278 km/h. Sprint de 0 à 100 km/h en 4,7 s. De nombreuses avancées technologiques, dont une boîte Tiptronic S à 8 rapports de série, ont en outre permis d'abaisser la consommation de 23 %<sup>1)</sup>.



Cayenne Turbo : 700 Nm entre 2 250 et 4 500 tr/min, 500 ch (368 kW) à 6 000 tr/min



Pour plus de détails sur la consommation, les émissions de CO<sub>2</sub> et la classe énergétique, veuillez vous reporter aux pages 150/151.

<sup>1)</sup> Par comparaison avec le modèle précédent.

**Le cœur des modèles Cayenne a ses raisons...  
que notre raison est loin d'ignorer.**

## Technique moteur.



### Fonction Stop-Start automatique.

Les modèles Cayenne avec boîte Tiptronic S à 8 rapports bénéficient de la fonction Stop-Start. Celle-ci éteint automatiquement le moteur lorsque vous êtes par exemple arrêté à un feu rouge et gardez le pied sur le frein. Le système audio et le système de communication continuent de fonctionner et la climatisation automatique règle la ventilation sur la température choisie. Vous ne remarquez donc que deux changements : l'absence de bruit et l'économie de carburant.

Cette fonction est toutefois désactivée dans certaines circonstances : températures extérieures élevées ou faible charge de la batterie. Le démarreur a été

modifié pour supporter ces contraintes supplémentaires, et le niveau de chargement de la batterie est surveillé en permanence. En cas d'arrêts fréquents du moteur, ces deux éléments subissent en effet une usure plus rapide.

De série sur les Cayenne Diesel, Cayenne S, Cayenne S Hybrid, Cayenne GTS et Cayenne Turbo. Disponible pour le Cayenne, en association avec la boîte Tiptronic S optionnelle.

### VarioCam Plus.

Le VarioCam Plus relève d'un concept deux-en-un : ce système règle le calage des arbres à cames d'admission ainsi que la levée des soupapes d'admission.

Pour plus de détails sur la consommation, les émissions de CO<sub>2</sub> et la classe énergétique, veuillez vous reporter aux pages 150/151.

Il fait la différence entre conduite au quotidien et sollicitations maximales ponctuelles et adapte la gestion électronique du moteur, qui intervient discrètement. Résultat : une accélération instantanée, par un moteur qui sait rester discret. Les variations des angles de distribution s'effectuent progressivement. Pour optimiser l'apport de carburant et la montée en température du moteur par temps froid, le VarioCam Plus sélectionnera une course de soupape plus grande avec une ouverture retardée.

Dans les plages de régime intermédiaires et à faible charge, le VarioCam Plus raccourcit la course des soupapes et avance leur ouverture afin de diminuer la consommation d'essence et les émissions. C'est notamment dans la plage des bas régimes que le VarioCam Plus se

montre le plus économe en carburant. Une course longue privilégiée, au contraire, les couples élevés et une puissance maximale.

Quelle différence pour vous ? Des reprises incroyables et une consommation réduite.



VarioCam Plus

De série sur les Cayenne S, Cayenne GTS et Cayenne Turbo.

### Calage variable des arbres à cames.

Sur le V6 du Cayenne, un régulateur à ailettes variable, commandé par le calculateur électronique du moteur adapte en continu le calage des arbres à cames d'admission et d'échappement.

Le Cayenne S Hybrid utilise de son côté un système de calage entièrement variable des arbres à cames d'admission.

Résultat : une énorme puissance au moment voulu et un couple moteur élevé, dès les bas régimes ; et, surtout, une réduction de la consommation et des émissions.

De série sur les Cayenne et Cayenne S Hybrid.

**Pression, précision, compression.**  
**Trois facteurs à maîtriser pour tendre vers l'idéal.**

**Injection directe d'essence  
(Direct Fuel Injection – DFI).**

Le système DFI injecte le carburant à une pression atteignant 120 bars directement dans chaque chambre de combustion, au millième de seconde près. Le dosage est régulé par des injecteurs à commande électromagnétique. Les angles du jet et du cône d'injection ont été optimisés par rapport au couple, à la puissance et au niveau d'émissions souhaités. Le mélange air-carburant plus homogène rend la combustion plus efficace. Le mélange étant injecté directement dans le cylindre, le refroidissement de la chambre de combustion s'en trouve amélioré. Le taux de compression plus élevé délivre plus de puissance tout en augmentant le rendement des moteurs.

**Injection directe de gazole  
par rampe commune.**

Sur les moteurs Diesel, l'injection directe du carburant est gérée par une rampe commune, à une pression pouvant désormais atteindre les 2 000 bars. Le mélange est optimisé pour fournir davantage de motricité. Les injecteurs piézoélectriques, plus souples dans leur utilisation, parviennent à doser précisément plusieurs injections par cycle et améliorent ainsi la combustion.

**Systèmes de refroidissement.**

Pour optimiser durablement la puissance des véhicules, les composants de ces moteurs hyperpuissants doivent évoluer dans un environnement thermique optimal. L'efficacité du refroidissement

des moteurs Cayenne a été prévue dès la phase de conception.

Pour réduire les pertes dues aux frottements constatées pendant les phases de démarrage à froid, les modèles Cayenne sont tous dotés d'un système de gestion thermique de nouvelle génération. Pilotés intelligemment, les différents circuits de refroidissement interviennent progressivement, en fonction des besoins, ce qui permet au moteur et à la boîte de vitesse de monter plus rapidement en température. Les frottements s'en trouvent réduits, tout autant que la consommation et les émissions de CO<sub>2</sub>.

Les moteurs V8 bénéficient pour cela d'un système de refroidissement qui



assure une répartition homogène de la température : 20 % du liquide de refroidissement irriguent les parois du bloc-cylindres par un flux longitudinal, tandis que 80 % sont réservés aux culasses selon le principe du flux transversal, du chaud vers le froid.

Sur tous les modèles, un circuit de refroidissement des pistons, intégré au circuit d'huile, évacue la chaleur dégagée au niveau des corps des pistons.

La conception du circuit de refroidissement permet de répondre aux besoins élevés en utilisation tout-terrain intense ou en situation de remorquage.

**Lubrification.**

Le système de lubrification à carter sec des moteurs V8 assure une lubrification fiable en toutes circonstances, notamment en utilisation tout-terrain. Le réservoir d'huile est logé directement dans le moteur, ce qui permet gain de place et allègement.

Sur les moteurs V8, le débit d'huile est assuré par une pompe à huile programmée pour résister aux fortes sollicitations, en conduite sportive ou en dévers extrême, par exemple.

Les moteurs V6 utilisent un système de lubrification à carter humide qui garantit un bon graissage du moteur, même en cas de fortes sollicitations. En toutes circonstances.

Pour plus de détails sur la consommation, les émissions de CO<sub>2</sub> et la classe énergétique, veuillez vous reporter aux pages 150/151.

### Système d'admission.

Le système d'admission des modèles Cayenne fonctionne sur le principe de la résonance. Il se sert des vibrations de l'air à l'intérieur du collecteur pour mieux remplir les cylindres.

Sur le V6 du Cayenne comme sur le V8 du Cayenne S et du nouveau Cayenne GTS, l'admission à résonance est complétée par un système d'admission variable. Ce principe allie l'avantage d'un collecteur d'admission long (couple plus élevé dans les plages de régime les plus basses) avec celui d'un collecteur d'admission court (pour une puissance élevée dans les plages de régime élevées).

Résultat : le couple reste élevé quel que soit le régime. Autrement dit, la puissance déployée est impressionnante.

### Turbocompresseurs du Cayenne Turbo.

Le Cayenne Turbo possède 2 turbocompresseurs parallèles (un par culasse). L'air d'admission est acheminé vers les deux compresseurs via un filtre à air commun. Réchauffé par le passage dans les échangeurs avant d'être renvoyé dans les échangeurs avant d'être renvoyé vers le moteur. L'avantage de ce refroidissement est double : excellent taux de remplissage des cylindres et réduction de l'échauffement des composants.

### Le compresseur du Cayenne S Hybrid.

Pour optimiser l'admission d'air, le Cayenne S Hybrid utilise un compresseur. Il est ainsi plus réactif même à vitesse peu élevée et à bas régime, ce qui constitue un avantage pour la circulation en ville. Le refroidissement de l'air d'admission est assuré par un échangeur thermique basse température.

### Turbine à géométrie variable du Cayenne Diesel.

Le turbocompresseur du Cayenne Diesel est à géométrie variable. Les flux de gaz d'échappement sont orientés jusqu'à la roue de la turbine par des ailettes mobiles à commande électronique, de manière à créer, avec un seul et même turbocompresseur, les mêmes conditions de fonctionnement que celles d'un « petit » et d'un « gros » turbo. Les flux de suralimentation sont ainsi optimisés en fonction des conditions de conduite et, même lorsque le régime moteur est peu élevé, le turbocompresseur monte de son côté rapidement en régime pour augmenter la pression de suralimentation qui engendrera un meilleur taux de remplissage des cylindres, ainsi qu'une augmentation de la puissance et du couple.

### Gestion électronique du moteur.

Un calculateur électronique assure le parfait fonctionnement du moteur en toutes circonstances. Pour ce faire, des capteurs mesurent certaines données d'entrée pour les comparer aux valeurs préprogrammées, afin d'ajuster le temps d'injection et d'allumage ainsi que la quantité de carburant injecté en fonction du type de conduite. Le calculateur commande également la fonction récupération d'énergie pour le réseau embarqué, qui permet l'alimentation électrique de l'électronique embarquée lors des phases de décélération. La consommation baisse une nouvelle fois, tandis que la puissance totale du moteur thermique est intégralement disponible pour permettre à la voiture d'accélérer. Tout cela sans que vous ne le remarquiez autrement que par un fonctionnement idéal du duo puissance-couple moteur pour une réduction de la consommation et des émissions de CO<sub>2</sub>.

### Système d'échappement.

Sur tous les modèles Cayenne, le système d'échappement, de conception allégée, est en acier spécial résistant. Ses catalyseurs se caractérisent par un rendement élevé, une montée en température plus rapide et une durée de vie plus longue.

### Système d'échappement sport.

Le système d'échappement sport<sup>1)</sup> proposé en option sur le Cayenne et le Cayenne S, se reconnaît à une sonorité encore plus rocaillante, que laissent deviner les doubles sorties d'échappement sport en finition haute brillance.

En version sport ou non, les deux systèmes d'échappement satisfont aux exigences élevées de la norme Euro 5.

<sup>1)</sup> Sur le Cayenne, uniquement en association avec la boîte Tiptronic S.



Système d'échappement sport avec sorties d'échappement peintes en Noir



Cayenne, Cayenne Diesel, Cayenne S et Cayenne S Hybrid : 2 sorties d'échappement simples



Cayenne Turbo : 2 sorties d'échappement doubles



Système d'échappement sport optionnel

Pour plus de détails sur la consommation, les émissions de CO<sub>2</sub> et la classe énergétique, veuillez vous reporter aux pages 150/151.

## Un autre principe de gestion : la précision.

### Transmission.



Sélecteur Tiptronic S

#### Boîte mécanique à 6 rapports.

La boîte mécanique à 6 rapports du Cayenne bénéficie d'un étagement résolument dynamique des vitesses. Le levier de vitesse est idéalement placé à portée de main sur la console centrale montante, pour une conduite plus sportive.

De série, l'affichage du passage optimal au rapport supérieur sur le tableau de bord aide à diminuer la consommation.

Sur le Cayenne, vous pouvez opter pour une boîte Tiptronic S à 8 rapports avec fonction Stop-Start automatique.

De série sur le Cayenne.

#### Boîte Tiptronic S à 8 rapports.

Signe distinctif de la boîte Tiptronic S à 8 rapports : une large gamme de vitesses. La 1<sup>re</sup> assure une bonne accélération dès le démarrage, dans les côtes ou les passages délicats en conduite tout-terrain. La vitesse de pointe est atteinte dès le 6<sup>e</sup> rapport (7<sup>e</sup> rapport, sur le Cayenne Diesel). Les deux rapports supplémentaires permettent d'abaisser le régime moteur à vitesse élevée. L'avantage s'en ressent au niveau de la consommation et du confort. Sur autoroute, par exemple, plus le régime moteur est bas, moins vous ressentez de bruits mécaniques dans l'habitacle.

Lorsqu'il est en mode automatique, le conducteur « pilote » la boîte Tiptronic S en appuyant simplement sur l'accélérateur ou le frein. S'il adopte une conduite

dynamique, le passage des vitesses le sera également ; s'il conduit de manière plus calme, l'enchaînement des rapports par la Tiptronic S se révélera économe en carburant. Même principe au freinage : la Tiptronic S descendra rapidement les rapports inférieurs pour augmenter le frein moteur.

Pour assurer une lubrification efficace de la boîte de vitesse, comme cela s'avère par exemple nécessaire pour transmettre un couple élevé à bas régime, la transmission est dotée d'une pompe à huile électrique.

Associé à la boîte Tiptronic S, le volant sport de série est doté de 2 commandes ergonomiques pour passer manuellement les rapports. Une impulsion du pouce vers l'avant, et la boîte Tiptronic S passe

le rapport supérieur. Une impulsion de l'index vers l'arrière, et elle rétrograde. Que vous utilisiez pour cela la main droite ou la gauche. L'effet obtenu n'est que plus sportif.

De série sur les Cayenne Diesel, Cayenne S, Cayenne S Hybrid, Cayenne GTS et Cayenne Turbo. En option pour le Cayenne.







**Attentionné, discret, il réagit en quelques millièmes de seconde. Le copilote idéal.**

**Système Porsche Traction Management (PTM) des Cayenne, Cayenne S, Cayenne GTS et Cayenne Turbo.**

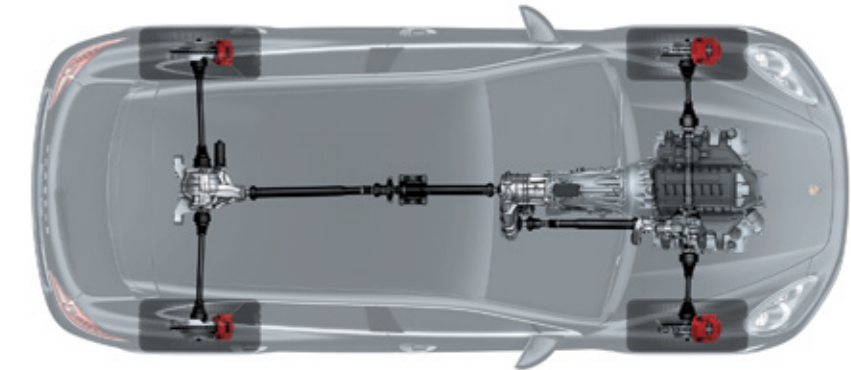
Le PTM (Porsche Traction Management) se compose d'une transmission intégrale dynamique avec différentiel central multidisque électronique, différentiel de freinage automatique (ABD) et système d'antipatinage (ASR).

Le différentiel central multidisque électronique répartit la force motrice entre les essieux avant et arrière. En utilisation tout-terrain intense, le bouton Off-road permet de bloquer à 100 % le différentiel central multidisque. Une surveillance permanente de la conduite permet au système de réagir en fonction des situations : des capteurs surveillent la vitesse de rotation des 4 roues, ainsi que l'accélération longitudinale et trans-

versale du véhicule et l'angle de braquage.

Lorsque les roues arrière ont tendance à patiner lors d'une accélération, le différentiel central multidisque intervient pour donner l'avantage aux roues avant. De son côté, l'ASR diminue le patinage des roues. En courbe, la force motrice transmise au train avant est optimisée pour assurer un guidage latéral optimal.

Associé au Porsche Stability Management (PSM, p. 70), le PTM de dernière génération assure ainsi une répartition idéale du couple en toutes circonstances, sur les longues lignes droites, dans les courbes serrées ou sur revêtements irréguliers. Sa fonction ABD (différentiel de freinage automatique) renforce en outre la motricité. Lorsqu'une roue a ten-



Transmission intégrale des Cayenne, Cayenne S, Cayenne GTS et Cayenne Turbo

dance à patiner, le PTM la freine, via la fonction ABD, pour reporter le couple moteur sur la roue opposée du même essieu. Sur sol glissant, lorsque les deux roues d'un essieu montrent une tendance au patinage, la fonction ASR régule aussitôt la puissance du moteur. En plus de veiller sur la motricité et la sécurité, le PTM (Porsche Traction Management) renforce la tenue de route pour assurer une excellente maniabilité et un dynamisme à toute épreuve.

De série sur les Cayenne, Cayenne S, Cayenne GTS et Cayenne Turbo.

**Système Porsche Traction Management (PTM) des Cayenne Diesel et Cayenne S Hybrid.**

Les Cayenne Diesel et Cayenne S Hybrid bénéficient d'une transmission intégrale permanente avec différentiel central auto-bloquant. La force motrice est par défaut répartie à 60 % sur l'arrière et à 40 % sur l'avant. Lorsque l'une des quatre roues patine, le blocage de différentiel reporte automatiquement le couple sur l'essieu présentant la meilleure motricité. Les systèmes ASR et ABD fonctionnent de manière analogue au PTM des Cayenne, Cayenne S et Cayenne Turbo.

Le PTM des Cayenne Diesel et Cayenne S Hybrid dispose en outre d'un système de répartition variable du couple sur les

roues arrière qui apporte davantage de précision dans la direction et davantage de dynamisme. En conduite sportive, au moindre coup de volant, la roue intérieure est légèrement freinée afin de donner une impulsion supplémentaire dans la bonne direction. Résultat : une direction dynamisée et des sensations plus directes au volant.

De série sur les Cayenne Diesel et Cayenne S Hybrid.

**Système d'assistance à la descente.**

Pour les pentes extrêmes, tous les modèles Cayenne bénéficient de série d'un système d'assistance à la descente (Porsche Hill Control – PHC). Activable

par un bouton de la console centrale, celui-ci maintient une vitesse constante en descente. La plage de vitesses programmée se situe entre 3 et 30 km/h.



## Chez lui dans le monde entier. Et sur toutes les routes.

### Performances tout-terrain.

Chemins escarpés jusqu'au refuge en montagne, terrains marécageux, boue, sols instables... : autant de situations face auxquelles la transmission intégrale dynamique des modèles Cayenne fait preuve de sérénité. Les différentes motorisations des modèles Cayenne, affichant des couples moteur élevés, mettent à votre disposition des réserves de puissance considérables pour que vous ne renonciez devant rien.

#### Le concept.

Le fonctionnement du PTM (Porsche Traction Management) obéit à un principe simple : inutile de se donner plus de mal que la route ne nous en donne déjà. Sur la console centrale, le bouton Off-road permet, d'une simple pression vers l'avant ou l'arrière, de choisir entre les

trois niveaux d'aptitudes tout-terrain des Cayenne, Cayenne Diesel, Cayenne S, Cayenne GTS et Cayenne Turbo, ou de repasser au mode initial.

Le mode Tout-terrain 1 passe tous les systèmes nécessaires, tel l'ABS, en programmation Off-road, qui optimise la motricité. Il remonte en outre la garde au sol au Niveau tout-terrain sur les véhicules équipés de la suspension pneumatique avec PASM. Vous pouvez également appuyer sur la touche de commande de la suspension pneumatique pour sélectionner le Niveau tout-terrain spécial et accroître encore les angles d'attaque et de fuite ainsi que l'angle ventral et la hauteur de gué<sup>1)</sup>.

Sur le Cayenne, Cayenne S, Cayenne GTS et le Cayenne Turbo, une pression supplémentaire vers l'avant sur le bouton Off-road activera le mode Tout-terrain 2 – pour renforcer l'adhérence et la motricité sur les terrains difficiles. Le différentiel central multidisque est alors bloqué.

Le différentiel arrière électronique à glissement limité de l'option PTV Plus (Porsche Torque Vectoring Plus, p. 58) est piloté par le programme de transmission intégrale. Il dose, de manière entièrement automatique, la puissance à appliquer aux roues en fonction du terrain. Il maintient la motricité en répartissant intelligemment la puissance entre les roues. Sur sol glissant ou meuble, lorsqu'une roue a tendance à patiner,

il reportera la force motrice sur les roues arrière, pour avantager celle qui adhère le mieux. Si nécessaire, une troisième pression vers l'avant sur le bouton Off-road activera le mode Tout-terrain 3 qui bloquera entièrement le différentiel arrière. Dans ces 3 modes, l'option PDCC (p. 57) permet d'obtenir des valeurs de croisement de pont plus élevées et, de ce fait, une meilleure motricité.

Si les choses devaient encore se gâter, le Pack Off-road optionnel propose des jupes latérales avec protections de bas de caisse, un carter moteur renforcé, un carter de protection pour l'essieu arrière et le réservoir, ainsi qu'un second anneau de remorquage.



Bouton Off-road

<sup>1)</sup>Le nouveau Cayenne GTS est doté d'un châssis à ressorts hélicoïdaux en acier surbaissé de 24 mm (20 mm avec la suspension pneumatique optionnelle). Ce châssis réduit l'aptitude au tout-terrain.



## Pourquoi se compliquer la vie en cours de route.

### Châssis.

#### Allègement.

Les essieux des modèles Cayenne se caractérisent par leur conception résolument allégée. Résultat : davantage de motricité et de confort de conduite, pour un poids et une consommation moindres.

#### Essieu avant.

Un retour d'information direct et précis, notion essentielle même au volant des modèles Cayenne. La suspension du train avant est assurée par un essieu à double triangulation et large base avec cadre auxiliaire en aluminium, qui a l'avantage de rendre le guidage des roues plus précis. Résultat : une extrême agilité et très peu de phénomènes parasites. La fixation du cadre auxiliaire étant plus souple, les bruits de roulement s'en trouvent notablement réduits.

La structure spécifique du cadre auxiliaire augmente en outre la stabilité pour plus de confort ; elle augmente aussi la sécurité en cas de choc, grâce à un chemin de déformation prédéfini.

#### Essieu arrière.

L'essieu arrière multibras supporte aussi bien les contraintes liées à une conduite sportive que les lourds chargements. La disposition des jambes de force, en diagonale, autorise un débattement plus important de la suspension et dégage de l'espace dans le coffre, entre les passages de roue.

L'ensemble du système limite les mouvements de tangage à l'accélération et au freinage, ce qui améliore la tenue de route en virage et en variation de charge. Ou, pour parler moins techniquement :

vous restez à tout moment détendu au volant. Autre exemple d'allègement bien pensé sur l'essieu arrière : les demi-arbres de transmission sont évidés.

#### Direction.

La direction a été entièrement repensée pour parvenir à un résultat plus sportif et plus direct. Elle crée des sensations encore plus directes autour de son point central. La démultiplication variable et le réglage de l'assistance hydraulique confèrent aux modèles Cayenne une agilité impressionnante pour un rayon de braquage de seulement 11,9 m.

La colonne de direction, composée de plusieurs éléments articulés et associée à un élément de déformation, offre un niveau de sécurité très élevé en cas de choc frontal.

Le Cayenne S Hybrid innove également avec une direction assistée électro-hydraulique. Sa pompe est programmée pour intervenir uniquement si nécessaire. Résultat : vous économisez de l'énergie.

#### Servotronic Plus.

Le système Servotronic Plus est une direction assistée asservie à la vitesse.

En conduite rapide, la direction se fait plus ferme, tout en offrant une précision maximale et un confort exceptionnel. À vitesse réduite, sa souplesse facilite la circulation en ville et les manœuvres.

De série sur le Cayenne S Hybrid. En option pour tous les autres modèles Cayenne.

Pour plus de détails sur la consommation, les émissions de CO<sub>2</sub> et la classe énergétique, veuillez vous reporter aux pages 150/151.

**Quand les choses se corsent,  
mieux vaut avoir des réactions bien ciblées.**

**Suspension pneumatique.**

Les modèles Cayenne peuvent recevoir une suspension pneumatique avec régulation de l'assiette et de la hauteur de caisse et PASM (p. 58)<sup>1)</sup>. La régulation de l'assiette compense automatiquement le poids en charge ou le poids remorqué pour maintenir constante l'assiette du véhicule. Vous faites par ailleurs varier la garde au sol en activant la touche correspondante sur la console centrale :

1. Niveau tout-terrain spécial<sup>2)</sup>.  
58 mm au-dessus du niveau normal ;  
garde au sol maximale 268 mm  
(273 mm sur le Cayenne Turbo) :  
utilisable jusqu'à 30 km/h.
2. Niveau tout-terrain<sup>2)</sup>.  
28 mm au-dessus du niveau normal ;  
garde au sol maximale 238 mm  
(243 mm sur le Cayenne Turbo) :  
utilisable jusqu'à 80 km/h.

3. Niveau normal<sup>2)</sup>.  
Garde au sol maximale : 210 mm  
(215 mm sur le Cayenne Turbo).
4. Niveau surbaissé.  
22 mm au-dessous du niveau normal ;  
garde au sol maximale 188 mm  
(193 mm sur le Cayenne Turbo) : adopté  
automatiquement à partir de 138 km/h.

5. Niveau surbaissé spécial.  
32 mm au-dessous du niveau normal ;  
garde au sol maximale 178 mm  
(183 mm sur le Cayenne Turbo) adopté  
automatiquement à partir de 210 km/h  
(sélection manuelle impossible).
6. Niveau de chargement.  
52 mm au-dessous du niveau normal ;  
garde au sol maximale 158 mm

(163 mm sur le Cayenne Turbo) :  
disponible uniquement véhicule à l'arrêt.

Suspension pneumatique avec PASM de série sur le Cayenne Turbo. En option pour tous les autres modèles Cayenne.

**Châssis à ressorts hélicoïdaux.**

Le châssis à ressorts hélicoïdaux répond à un haut niveau d'exigences en termes de performances, de plaisir de conduite et d'aptitude au tout-terrain. L'allègement systématique (par exemple grâce à la présence renforcée de l'aluminium) améliore la dynamique du véhicule et le

confort de conduite, tout en réduisant la consommation.

Surbaissé de 24 mm, le châssis à ressorts hélicoïdaux du nouveau Cayenne GTS met l'accent sur la sportivité.

De série sur les Cayenne, Cayenne Diesel, Cayenne S, Cayenne S Hybrid et Cayenne GTS.

**Porsche Dynamic Chassis Control (PDCC).**

Disponible en option, en association avec la suspension pneumatique, le système PDCC optimise la tenue de route ainsi que le comportement précis des modèles Cayenne.

Il s'agit d'un système de stabilisation active des mouvements de roulis. Le PDCC

repose sur des stabilisateurs hydrauliques actifs, placés sur l'essieu avant et l'essieu arrière, qui génèrent les résistances adéquates pour contrer le roulis de la caisse en fonction des données d'accélération transversale et de changement de direction captées.

La direction reste optimale et le comportement équilibré, même en variation de charge. En mode Off-road (activé via une touche de la console centrale), les deux parties des stabilisateurs acceptent des mouvements de torsion encore plus importants, pour étendre les capacités de croisement de pont. Les roues adhèrent plus longtemps au sol et transmettent mieux la puissance du moteur, même sur des sols irréguliers.

En option pour les Cayenne, Cayenne S, Cayenne GTS et Cayenne Turbo.

Pour plus de détails sur la consommation, les émissions de CO<sub>2</sub> et la classe énergétique, veuillez vous reporter aux pages 150/151.



Les différents niveaux de la suspension pneumatique

<sup>1)</sup>PASM de série sur le nouveau Cayenne GTS.

<sup>2)</sup>Le nouveau Cayenne GTS est surbaissé de 12 mm par rapport aux autres modèles Cayenne aux niveaux tout-terrain spécial, tout-terrain et normal. Pour plus d'informations, veuillez vous reporter à la page 153.



Conduite rapide en virage à bord d'un Cayenne S sans PDCC



Conduite rapide en virage à bord d'un Cayenne Turbo équipé du PDCC

**Aller de l'avant, sans jamais se retourner.  
C'est votre philosophie, et nous y adhérons à 100 %.**

#### **Porsche Torque Vectoring Plus (PTV Plus).**

Le PTV Plus est un système qui renforce dynamisme et stabilité. Il agit par une répartition variable du couple vers les roues arrière et par un ajustement électronique du différentiel arrière. En fonction de l'angle et de la vitesse de braquage, de la position de la pédale d'accélérateur ainsi que du taux de lacet et de la vitesse du véhicule, le PTV Plus améliore le comportement et la précision directionnelle. Pour cela, il freine la roue arrière droite ou gauche selon les besoins.

Plus précisément : en conduite dynamique, au moindre coup de volant, la roue intérieure arrière est légèrement freinée. La force motrice transmise à la roue arrière extérieure est alors supérieure, afin de renforcer l'adhérence

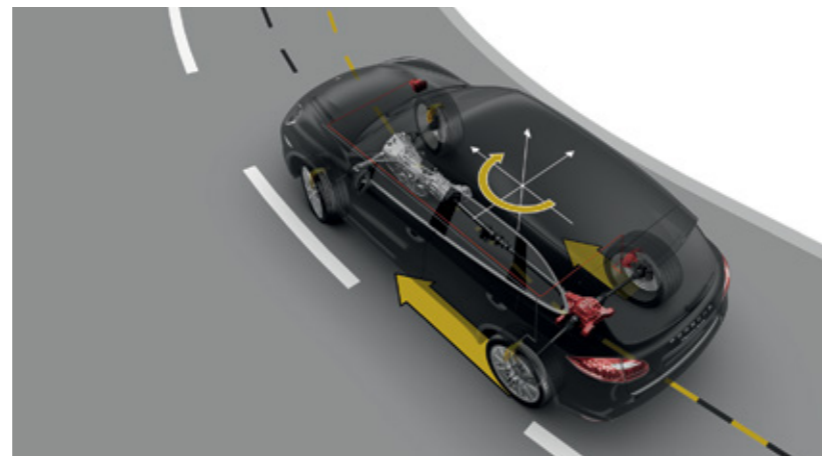
et la motricité dans la direction souhaitée. Le contrôle de la trajectoire se fait plus précis et dynamique dans les virages.

À vitesse réduite ou moyenne, le PTV Plus améliore aussi nettement l'agilité et la précision de conduite. À vitesse élevée et en courbes rapides, ou lorsque les roues patinent, le différentiel arrière électronique à glissement limité fournit automatiquement davantage de stabilité. C'est sur les sols irréguliers, par temps de pluie ou de neige que le PTV Plus, associé au PTM (Porsche Traction Management) ainsi qu'au PSM (Porsche Stability Management), dévoilera toutes ses capacités en la matière.

En utilisation tout-terrain ou en situation de remorquage, il limite par ailleurs la tendance des roues arrière à patiner.

Le bouton Off-road de la console centrale vous permet de bloquer manuellement le différentiel arrière électronique à glissement limité.

En option pour les Cayenne, Cayenne S, Cayenne GTS et Cayenne Turbo.



PTV Plus (Porsche Torque Vectoring Plus)

#### **Porsche Active Suspension Management (PASM).**

Le PASM est un système électronique qui ajuste la force d'amortissement, de manière permanente et active, en fonction du profil de la route et du type de conduite.

En conduite dynamique accompagnée de fortes accélérations et décélérations ou en utilisation sur terrain très accidenté, un véhicule a souvent tendance à présenter de forts mouvements de roulis ou de tangage. Le PASM intervient pour les réduire. Afin de réguler l'amortissement à sa mesure, le conducteur peut choisir entre 3 programmes : confort, normal et sport.

Des capteurs relèvent les mouvements de la carrosserie et les données correspondant à l'accélération transversale, à l'angle de braquage, à la pression de freinage et au couple moteur. Le boîtier de commande calcule ensuite les condi-

tions de conduite et régule l'amortissement en fonction du programme choisi.

Pour des raisons de sécurité, le PASM reste activé en permanence et s'adapte automatiquement aux conditions de conduite détectées. La stabilité du véhicule, mais aussi la sécurité et le confort, s'en trouvent améliorés.

Le nouveau Cayenne GTS bénéficie en exclusivité d'un châssis à ressorts hélicoïdaux surbaissé de 24 mm avec PASM. Ce châssis abaisse le centre de gravité du véhicule, ce qui procure des sensations de conduite encore plus sportives, sur l'asphalte.

En option pour les Cayenne, Cayenne Diesel, Cayenne S, Cayenne S Hybrid. De série sur le Cayenne GTS. De série sur le Cayenne Turbo : suspension pneumatique avec PASM.

#### **Pack Sport Chrono.**

Disponible, en association avec le PCM, le Pack Sport Chrono se repère au chronomètre à affichage analogique et numérique situé au centre du tableau de bord. Sur le PCM, l'affichage des performances indique au conducteur le temps de conduite total, la distance parcourue sur le tour en cours, ainsi que les temps réalisés.

En option pour tous les modèles Cayenne<sup>1)</sup>.



Pack Sport Chrono.



Pack Sport Chrono (affichage des performances sur le PCM)

<sup>1)</sup> Disponible à partir de mai 2012 pour le Cayenne GTS et à partir de novembre 2012 pour tous les autres modèles Cayenne.

## Être un simple rouage sur une machine sophistiquée ne saurait être satisfaisant.

### Jantes.

Chaque Cayenne a son caractère. Les jantes en sont une expression manifeste, esthétiquement parlant, comme sur la route.

De série sur les Cayenne et Cayenne Diesel : les jantes « Cayenne » 18 pouces. De série sur les Cayenne S et Cayenne S Hybrid : les jantes « Cayenne S III » 18 pouces. De série sur le nouveau Cayenne GTS : les jantes « RS Spyder Design » 20 pouces. De série sur le Cayenne Turbo : les jantes « Cayenne Turbo » 19 pouces<sup>1)</sup>.

En option, tous les modèles peuvent être équipés de jantes mesurant jusqu'à 21 pouces.

### Pneumatiques.

Performances routières, maniabilité, résistance au roulement et poids : les 3 éléments de base (gomme, profil, carcasse) de tous les pneumatiques ont été optimisés afin de contribuer à réduire la consommation et les émissions.

### Système de contrôle de la pression des pneus (TPM).

Le système de contrôle de la pression des pneus (TPM) signale sur l'écran de l'ordinateur de bord tout dysfonctionnement lié à une perte de pression, soudaine ou progressive. Il est simple,

rapide et pratique. Le conducteur surveille ainsi la pression des 4 pneus sur l'afficheur multifonction du tableau de bord.

De série sur le Cayenne Turbo. En option pour tous les autres modèles Cayenne.



Jante « Cayenne S III » 18 pouces



Jante « Cayenne Turbo » 19 pouces



Jante « Cayenne Design II » 19 pouces<sup>2)</sup>



Jante « Cayenne SportDesign II » 20 pouces



Jante « Cayenne » 18 pouces



Jante « RS Spyder Design » 20 pouces



Jante « 911 Turbo II » 21 pouces (forgée)



Jante « Cayenne SportEdition » 21 pouces



Jante « Cayenne SportEdition » 21 pouces, peinte en Noir, finition brillante

<sup>1)</sup>Pour plus d'informations sur les jantes proposées en option, veuillez vous reporter aux pages 130/131.

<sup>2)</sup>Pour le Cayenne Turbo : en association avec des pneumatiques de 275 ; pour les autres modèles : en association avec des pneumatiques de 265.

Pour plus de détails sur la consommation, les émissions de CO<sub>2</sub> et la classe énergétique, veuillez vous reporter aux pages 150/151.

# SÉCURITÉ ET ENVIRONNEMENT

Que se passerait-il si... ? Et si jamais... ?  
Et si, et si, et si... Nous n'avons parfois  
qu'une vague idée de ce qui pourrait sur-  
venir. Est-ce une raison pour ne pas avoir  
préparé une réponse de circonstance ?





**Une conduite clairvoyante.  
Au sens littéral du mot.**

**Sécurité active.**



Bloc optique des modèles Cayenne, Cayenne Diesel, Cayenne S, Cayenne S Hybrid



Bloc optique du Cayenne GTS



Bloc optique du Cayenne Turbo

Vous aimez les virages. Nous aussi. Au point de les mettre tout spécialement en lumière. Via des optiques offrant un design nocturne impressionnant.

#### **Assistance automatique à l'utilisation des feux de croisement.**

Ce système allume automatiquement les feux dès que la luminosité est trop faible. Son côté pratique est évident au passage de tunnels ou à la tombée du jour. Autres plus côté confort : l'extinction automatique des feux et la fonction lumière d'accompagnement. Pour éclairer votre chemin une fois hors de la voiture, la durée d'éclairage des lumières d'accompagnement est programmable.

De série sur tous les modèles Cayenne.

#### **Projecteurs halogène.**

Les projecteurs halogène des phares sont munis d'un réglage statique de la portée et de réflecteurs longue portée, pour mieux éclairer la route.

De série sur les Cayenne, Cayenne Diesel, Cayenne S et Cayenne S Hybrid.

#### **Phares Bi-Xénon avec fonction Porsche Dynamic Light System (PDLS).**

Les phares Bi-Xénon avec projecteurs halogène longue portée (à fond noir, sur le nouveau Cayenne GTS), lave-phares et réglage dynamique de la portée assurent un éclairage homogène de la chaussée aussi bien en codes qu'en phares.

Le contrôle dynamique du faisceau en virage oriente les projecteurs en fonction de l'angle de braquage et de la vitesse

<sup>1)</sup>Disponible à partir de novembre 2012.

en courbe ; le contrôle statique active les projecteurs complémentaires pour mieux vous guider lorsque vous prenez un virage serré ou que vous changez de route. Vous tournez le volant et la lumière est déjà là.

La fonction PDLS ajuste également la puissance d'éclairage à la vitesse. La fonction d'éclairage par mauvais temps s'allume en même temps que le feu de brouillard arrière. Résultat de toutes ces mesures : une plus grande sécurité.

De série sur les Cayenne GTS et Cayenne Turbo. En option pour tous les autres modèles Cayenne.

#### **Porsche Dynamic Light System Plus (PDLS Plus)<sup>1)</sup>**

Le PDLS Plus offre deux fonctions supplémentaires : l'assistance automa-

tique à l'utilisation des feux de croisement détecte la présence de véhicules devant vous, voire venant en sens inverse, et repasse automatiquement en codes.

À l'approche d'une intersection, l'Assistance intersection active les feux d'intersection gauche et droit, ce qui a pour effet de créer un faisceau lumineux plus court mais plus large. Conséquence : un meilleur éclairage, qui vous permet d'appréhender plus rapidement l'environnement immédiat de la voiture.

En option pour tous les modèles Cayenne.

#### **Feux de jour.**

De série sur tous les modèles : les feux de jour à diodes sont placés à l'horizontale dans les blocs optiques

avant, sur les Cayenne, Cayenne Diesel, Cayenne S et Cayenne S Hybrid. Sur le nouveau Cayenne GTS et le Cayenne Turbo, ils sont composés de 4 diodes intégrées aux phares. Ils renforcent votre sécurité de jour en vous rendant plus visibles à tous les usagers de la route.

#### **Feux arrière.**

Les feux arrière utilisent également des diodes électroluminescentes. Leur temps de réponse est ainsi plus rapide, et la luminosité plus forte. Bref, vous êtes plus en sécurité. Les modèles Cayenne sont dotés de feux stop adaptatifs. Lors d'un freinage d'urgence, les feux stop clignotent pour refléter l'intensité du freinage. Le conducteur qui vous suit repère ainsi mieux les situations de freinage critiques. Le 3<sup>e</sup> feu stop est intégré au becquet arrière.



Système de freinage de série du Cayenne/Cayenne Diesel



Système de freinage de série des Cayenne S/Cayenne S Hybrid/Cayenne GTS (étriers de frein rouges)



Système de freinage de série du Cayenne Turbo

## Les performances. Une question de formule idéale... et de freinage.

### Système de freinage.

Dans le monde entier, les systèmes de freinage Porsche sont une référence en termes de décélération et d'endurance. Les modèles Cayenne confirment cette notoriété. Leurs freins sont encore plus grands et plus puissants, même soumis à la charge de 5 occupants et de leurs bagages, ou à celle d'une remorque freinée de 3 500 kg (2 700 kg pour un Cayenne équipé d'une boîte de vitesse mécanique).

Les disques de frein de tous les modèles sont ventilés afin d'assurer une puissance de freinage constante sur la durée. Le train avant des Cayenne et Cayenne Diesel est muni de disques

de frein de 350 mm de diamètre pour 34 mm d'épaisseur. Sur le Cayenne S, le Cayenne S Hybrid et le nouveau Cayenne GTS, les chiffres sont à la hausse : 360 mm/36 mm. Ils culminent à 390 mm de diamètre pour 38 mm d'épaisseur sur le Cayenne Turbo. Tous les modèles Cayenne reçoivent des étriers fixes monobloc en aluminium à 6 pistons à l'avant et à 4 pistons à l'arrière.

Les étriers de frein des Cayenne et Cayenne Diesel sont noirs. Ceux des Cayenne S et Cayenne S Hybrid sont de couleur argent. Ceux du nouveau Cayenne GTS et du Cayenne Turbo s'affichent en rouge.

Le conducteur est assisté, dans le freinage, par un servofrein en tandem couplé à un maître-cylindre de grand volume et par le PSM (p. 70).

Pour plus de sécurité, les plaquettes de frein de chaque roue sont équipées de capteurs d'usure. Un témoin du tableau de bord vous informe lorsqu'elles doivent être changées.

### Frein de parking électrique.

Le frein de parking électrique, que vous pouvez enclencher et déverrouiller manuellement, se desserre automatiquement au démarrage.

### Fonction Auto-Hold.

La fonction Auto-Hold évite le recul du véhicule sur le plat comme lors des démarrages en côte. Dans les pentes, elle commande au PSM de maintenir une pression automatique sur les freins des 4 roues, pendant un court instant, de manière à empêcher la voiture de partir dans le sens inverse de la marche.

### Récupération d'énergie.

Le calculateur moteur du Cayenne S Hybrid pilote le freinage de façon à ce que chaque pression sur la pédale de frein permette d'emmagasiner une quantité maximale de l'énergie créée par le freinage, afin de recharger la batterie NiMH (nickel-métal-hydrure) de 288 volts par le biais du moteur-générateur électrique. C'est ce que l'on appelle la récupération d'énergie au freinage. Pour cela, il ajuste le courant émis par le générateur en fonction de la position de la pédale de frein et récupère une partie de l'énergie cinétique dans la batterie. Lorsque l'action sur la pédale dépasse une certaine intensité, le système de freinage entre en jeu.

### Freins céramique PCCB (Porsche Ceramic Composite Brake).

Sur demande, tous les modèles Cayenne peuvent être équipés d'un système de freinage qui a fait ses preuves sur les circuits, dans les conditions les plus rudes qui soient : les freins céramique PCCB (Porsche Ceramic Composite Brake). Ces freins peuvent être montés sur les Cayenne Turbo équipés de jantes de 20 pouces et sur les autres modèles Cayenne dotés de jantes de 19 pouces et plus.

Les disques en céramique sont à base de fibres de carbone traitées sous vide au nitrure de silicium, à des températures avoisinant les 1 700°C. Ce traitement leur confère une dureté nettement supérieure à celle des disques en fonte ainsi qu'une meilleure résistance aux températures extrêmes.

Leur faible coefficient de dilatation thermique leur procure une excellente stabilité à la déformation, même sous de fortes sollicitations. La céramique évite par ailleurs la corrosion et limite la pollution sonore.

Tout ceci permet de raccourcir les distances de freinage, notamment en cas de sollicitations extrêmes. La réponse des freins s'avère plus rapide et plus précise, pour un effort moindre sur la pédale. La sécurité du freinage est par ailleurs renforcée, notamment à vitesse élevée, par la haute résistance au fading des disques PCCB.

L'avantage principal des disques de frein PCCB réside dans leur légèreté : ils sont environ deux fois plus légers que des disques de frein en fonte de mêmes dimensions. Ce facteur joue en faveur

des performances de conduite, mais aussi du poids des masses non suspendues et des masses en rotation, qui s'en trouve également réduit. Résultat : une meilleure adhérence au sol, un meilleur confort de conduite, notamment sur revêtements irréguliers et une plus grande maniabilité.

En option pour tous les modèles Cayenne.



Freins céramique PCCB (Porsche Ceramic Composite Brake)

Pour plus de détails sur la consommation, les émissions de CO<sub>2</sub> et la classe énergétique, veuillez vous reporter aux pages 150/151.



**Vous savez mieux que quiconque où vous mènera votre voyage.  
Le PSM aussi.**



#### **Porsche Stability Management (PSM).**

Le PSM est un système électronique qui stabilise le véhicule, et le cas échéant son attelage, même dans les conditions de conduite les plus extrêmes. Il améliore de ce fait la sécurité. Le PSM intègre également le système ABS (antiblocage des roues). Des capteurs évaluent en permanence la direction, la vitesse du véhicule, sa vitesse de lacet et son accélération transversale, pour calculer sa trajectoire réelle. Lorsque le véhicule dévie de la trajectoire prévue, le PSM réagit par un freinage individuel des roues pour maintenir le cap. Le cas échéant, il agit également sur le calculateur électronique du moteur pour adapter le couple moteur à la situation.

Il s'appuie pour cela sur trois fonctions complémentaires. Si le conducteur lève soudainement le pied de l'accélérateur, le PSM détecte le changement et prépare

les freins par un préremplissage du circuit de freinage. Les garnitures de frein se rapprochent alors des disques pour permettre d'atteindre plus rapidement la puissance de freinage maximale, si nécessaire.

Les freinages d'urgence sont détectés grâce au circuit hydraulique. L'assistance au freinage se prépare ainsi à délivrer aux freins la puissance nécessaire pour une décélération maximale. Le freinage est considéré comme étant « d'urgence » dès que la pression exercée sur la pédale de frein dépasse une valeur donnée.

En association avec le régulateur de vitesse adaptatif optionnel et avec le PSM, le système effectuera un préremplissage automatique du circuit de freinage en cas de raccourcissement de la distance par rapport au véhicule précédent.

Même si le régulateur de vitesse adaptatif n'est pas activé, le système tient compte de la voiture qui vous précède et prépare l'assistance au freinage lorsque les distances diminuent trop rapidement. Si le problème de respect des distances persiste, le conducteur est averti par un bref coup de frein automatique.

Si vous tractez un attelage, le PSM est également activé afin de stabiliser celui-ci.

Le PSM renforce ainsi nettement la sécurité active. Il maintient la voiture (avec ou sans attelage) sur la trajectoire indiquée par le conducteur, dans les limites des lois de la physique et permet de compenser les variations de charge, en décélération et au freinage en virage, jusqu'à l'accélération transversale maximale. Il améliore également la motricité

et la tenue de route en accélération sur revêtement irrégulier.

Les réglages de l'ABS intégré au PSM prévoient également les cas de freinage sur sols meubles. Un bref blocage des roues, programmé, permet de créer devant celles-ci une sorte de « barrière naturelle » qui raccourcit la distance de freinage, notamment sur les graviers ou la neige.

Pour les conducteurs en quête de sensations fortes, la fonction PSM peut être désactivée, mais le système reste toujours en veille. Sécurité oblige.

De série sur tous les modèles Cayenne.



**Étonnant.**  
**Une telle perte de poids pour un tel gain de sécurité.**

### Sécurité passive.



Sécurité passive, airbags

#### Airbags.

Tous les modèles Cayenne disposent d'airbags grand volume de série pour le conducteur et le passager avant auxquels s'ajoute le système de protection latérale POSIP (Porsche Side Impact Protection System).

Celui-ci se compose d'airbags latéraux logés dans les sièges avant, d'airbags rideaux répartis sur l'ensemble du cadre de pavillon et des vitres latérales, des montants de pare-brise aux montants de custode, ainsi que d'une protection anti-encastrement latérale intégrée aux portes. Des airbags latéraux sont disponibles en option pour les passagers arrière.

Les collisions frontales sont détectées grâce à deux capteurs supplémentaires intégrés au pare-chocs avant. Les airbags se gonflent sous l'action de générateurs de gaz. Plus compacts et plus légers, ils se recyclent facilement. Des capteurs d'accélération détectent en outre les risques de tonneaux pour préparer les prétensionneurs de ceinture et les airbags rideaux.

#### Ceintures de sécurité.

Les cinq sièges de tous les modèles Cayenne sont équipés de ceintures de sécurité à 3 points avec prétensionneurs de ceintures (à l'avant et sur les sièges arrière latéraux) et limiteurs d'effort (à l'avant).

#### Fixation ISOFIX.

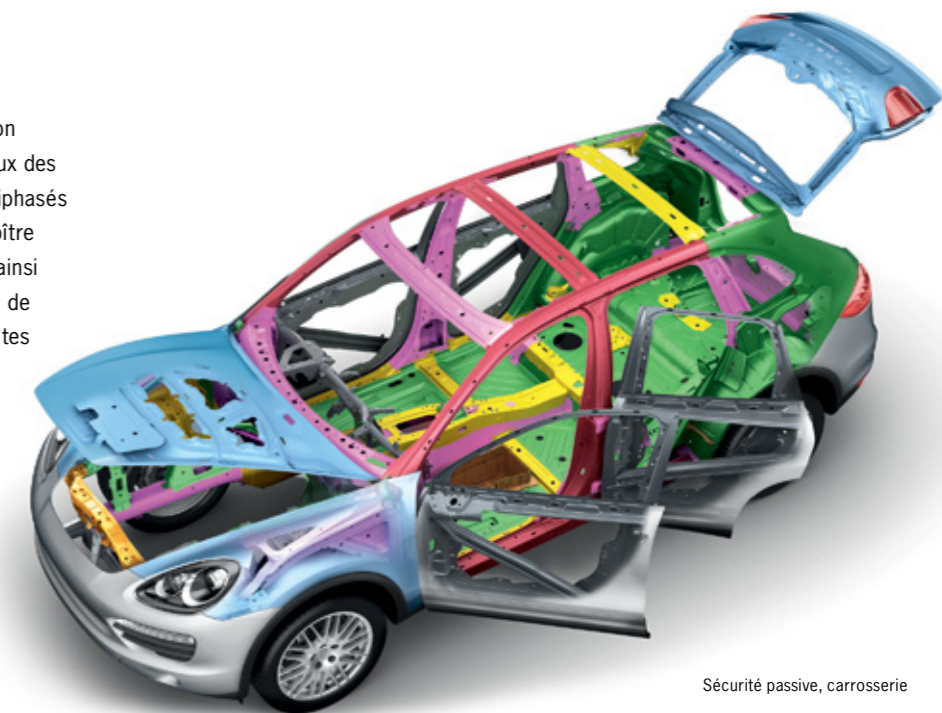
Les deux sièges arrière latéraux sont munis, de série, du dispositif de fixation ISOFIX (p. 89), une option pour le siège passager avant.

#### Carrosserie.

Pour augmenter la sécurité de la gamme Cayenne, nous continuons à travailler sur l'allègement des structures en acier et sur la rigidité, exemplaire, des carrosseries.

Pour une sécurité optimale en cas de collision, la structure avant assure une répartition intelligente de l'énergie du choc. Des protections renforcées en acier ultrarigide traité à chaud protègent par ailleurs les occupants contre les chocs latéraux.

Résistance élevée et déformation programmée sont également deux des caractéristiques des aciers multiphasés utilisés par Porsche. Pour accroître leur sécurité, l'habitacle forme ainsi autour des occupants une sorte de cage de protection en acier hautes performances.



Sécurité passive, carrosserie



## Quand on peut accomplir tant de prouesses sur les routes, n'est-il pas normal d'en accomplir aussi pour la planète ?

### Environnement.

Depuis 1948, les Porsche reposent sur un premier principe de base : développer le plus de puissance possible. Auquel vient s'ajouter son corollaire : avec le meilleur rendement moteur possible, également en vigueur depuis 1948. Tous deux sont encore appliqués aujourd'hui.

Preuves à l'appui : mise en œuvre de technologies moteur à haut rendement telles que l'injection directe (DFI, p. 42), le VarioCam Plus (p. 40), la fonction Stop-Start automatique (p. 40) la motorisation Parallel-Full-Hybrid et l'allègement du véhicule.

À propos d'allègement : nos voitures sont issues du monde de la course automobile et notre Centre de recherche et développement compétition se situe à Weissach. Au même endroit que l'ADA, le Centre de recherche sur les échappements de l'industrie automobile allemande. Fruit du hasard ? Non. Fruit de nos synergies.

Dans la pratique, l'allègement permet aux Cayenne, selon les modèles, de peser jusqu'à 185 kg de moins sur la balance<sup>1)</sup> grâce aux recherches sur l'allègement et sur de nouveaux matériaux et processus de fabrication, ainsi que grâce à l'adapta-

tion de fonctions et concepts existants. L'utilisation de matériaux allégés a par exemple réduit de moitié le poids du hayon. Les essieux profitent également de ces nouveaux matériaux. Dans la mesure du possible, l'acier a été remplacé par de l'aluminium et des polymères techniques.

Quelle différence pour vous ? Une voiture plus dynamique, plus agile et moins gourmande. En un mot : efficace.

Pour plus de détails sur la consommation, les émissions de CO<sub>2</sub> et la classe énergétique, veuillez vous reporter aux pages 150/151.

<sup>1)</sup> Par comparaison avec le modèle précédent.



**Les performances de nos moteurs d'aujourd'hui comptent déjà pour demain.**



**Les émissions.**

Les modèles Cayenne font tous appel à des technologies avancées, qui leur permettent de répondre à la norme européenne Euro 5 sur les gaz d'échappement.

Leur bilan est exemplaire : chacun dans sa catégorie, nos modèles prouvent que les voitures de sport peuvent atteindre des puissances élevées tout en ayant des taux d'émissions modérés. Nos moteurs ne sont pas étrangers à cela. De l'Hybrid au Diesel en passant par les motorisations essence. La montée en température rapide des catalyseurs, dès le démarrage, permet d'atteindre très vite le niveau de fonctionnement optimal pour un traitement précoce et efficace des émissions.

Pour plus de détails sur la consommation, les émissions de CO<sub>2</sub> et la classe énergétique, veuillez vous reporter aux pages 150/151.

Sur les modèles essence et hybride, une régulation est assurée par des sondes Lambda. Chaque rangée de cylindres répond à sa propre boucle de régulation qui transmet les données au calculateur moteur afin d'optimiser la consommation de carburant et de traiter efficacement les gaz d'échappement.

Sur le Cayenne Diesel, le système EGR renvoie une partie des gaz d'échappement dans le moteur thermique pour contribuer à la combustion. Les pics de température lors de la combustion étant de ce fait moins élevés, les émissions d'oxydes d'azote s'en trouvent réduites. Bien entendu, le nouveau Cayenne Diesel bénéficie d'un filtre à particules Diesel comme d'un catalyseur à oxydation.

**Consommation et carburant.**

Les modèles Cayenne et leurs trois types de motorisation ont l'avantage de se montrer à la fois performants et proportionnellement économes en carburant. Tel est l'effet de l'évolution de nos technologies sur les rendements moteur. Tous les modèles essence Porsche actuels sont déjà équipés pour accepter des carburants contenant jusqu'à 10 % d'éthanol. Le bilan des émissions de CO<sub>2</sub> s'en trouve nettement amélioré, car les biocarburants sont produits à partir de végétaux qui ont besoin, pour leur croissance, d'absorber le CO<sub>2</sub> présent dans l'atmosphère. Nous travaillons ainsi en permanence à la protection de l'environnement pour que les Porsche n'aient pas uniquement un

meilleur rendement moteur, mais utilisent aussi pour cela les énergies alternatives. Tout en restant de vraies Porsche.

**Système d'alimentation.**

Pour protéger l'environnement, l'alimentation des modèles à essence est munie d'un système antireflux qui réduit considérablement les émanations de carburant. Les conduites de vapeurs de carburant sont en polymère technique multicouche. Un filtre à charbon actif grand volume et le revêtement spécifique multicouche du réservoir contribuent à rendre le système aussi hermétique que possible.





#### **Réduction des bruits mécaniques.**

Presque un paradoxe : la sonorité si typique des Porsche découle aussi de ce que vous n'entendez jamais. Elle provient bien entendu du moteur, mais pas seulement. L'acoustique est en effet un domaine à traiter dans sa globalité, en optimisant l'ensemble du véhicule.

Rigidité des pièces, légèreté et résistance des matériaux à la température sont autant de facteurs propres à réduire le jeu entre les pièces et, en conséquence, les bruits mécaniques. Des mesures complémentaires, comme la mise en place de circuits d'admission et de silencieux de grande capacité, optimisent l'insonorisation pendant toute la durée de vie du véhicule.

De même, nous avons travaillé avec les fabricants de pneumatiques à la diminution des bruits de roulement. D'autres améliorations de l'aérodynamisme ont

permis de réduire considérablement les bruits dus à la pénétration dans l'air.

Seule reste à entendre la sonorité Porsche.

#### **Entretien.**

L'utilisation de matériaux résistants et à faible usure permet de réduire la maintenance de certains points de révision habituels. Sur le filtre à huile, par exemple, il suffit de remplacer le tamis en papier recyclable sans changer la cartouche.

Le réglage des pièces en mouvement se fait automatiquement, notamment par la compensation hydraulique du jeu des soupapes.

L'utilisation de bobines d'allumage propres à chaque cylindre élimine l'usure et la maintenance du système d'allumage, à l'exception de celle des bougies.

Avantage : pas de remplacement, donc pas de recyclage, mais une préservation des ressources et de l'environnement. Cela s'exprime aussi pour vous par un gain de temps et d'argent.

Sur les autres modèles Cayenne, ces intervalles dépendent en revanche de divers facteurs, dont la qualité du carburant. Pour plus de détails sur les intervalles de révision, contactez le Réseau Officiel Porsche ou consultez les tarifs en vigueur dans votre pays.

#### **Matériaux et recyclage.**

La durée de vie d'une Porsche est exemplaire, pour le plus grand bien de nos clients comme de l'environnement. Les principes Porsche tiennent en un seul mot : longévité. À l'image de la ligne d'échappement des modèles Cayenne, en acier spécial extrêmement résistant, mais de conception allégée.

Nos véhicules ne contiennent aucune trace de CFC. Leur taux de recyclage est supérieur à 95 %, répondant ainsi pleinement à la législation en vigueur. Tous les matériaux sont identifiés pour faciliter leur tri sélectif et leur recyclage.

Mais avant même de parler de recyclage, il conviendrait de rappeler que deux tiers des Porsche construites à ce jour sont encore en circulation. Ce qui est encore la meilleure façon de préserver nos ressources pour mieux contribuer au mythe Porsche.

Pour plus d'informations à ce sujet, consultez notre site [www.porsche.com](http://www.porsche.com).





## CONFORT ET TRANSPORT

Avoir tout ce qu'il faut sous la main pour travailler à plein rendement, avant de pouvoir se laisser aller tranquillement dans son siège pour se détendre. Cette sensation ne vous est pas inconnue... et vous la retrouvez dans tous les modèles Cayenne.

## Quoi de mieux, en termes de confort, qu'une sportive de haut niveau.

### Confort.

Dès que vous ouvrez une porte, aucun doute : c'est une Porsche. Le contact est bien à gauche. Aux débuts du sport automobile, cela faisait gagner quelques dixièmes de seconde.

Aujourd'hui, nul besoin de vous presser pour démarrer : prenez le temps de découvrir les modèles Cayenne.

Premier changement évident : la console centrale remonte vers l'avant, comme pour évoquer la Carrera GT.

L'espace se structure, suivant des lignes tendues et puissantes qui rappellent le design de la carrosserie. Pour davantage de sportivité, le « poste de pilotage »

enveloppe mieux le conducteur, qui appréciera aussi le nouveau volant.

Le tableau de bord a également un petit air familier typiquement Porsche. Sur le Cayenne : les 5 instruments ronds se détachent parfaitement de l'affichage multifonction. Associé au PCM et au module de navigation, l'écran couleur TFT haute définition de 4,8 pouces affiche les données de l'ordinateur de bord ou les cartes du système de navigation. Il indique également celles du régulateur de vitesse adaptatif (p. 110) optionnel, ou les alertes du système optionnel de contrôle de la pression des pneus (TPM). Sur le Cayenne S Hybrid, il sert à visualiser les données concernant la gestion des modes d'énergie.

L'affichage de la pression de l'huile, de la température de l'huile et du liquide de refroidissement ainsi que du niveau de réservoir est en mode analogique. Sur le Cayenne Turbo, l'affichage de la pression de suralimentation est en mode numérique. À votre demande, vous pouvez associer au PCM un module boussole intégré au tableau de bord qui vous indiquera les points cardinaux et la position géodésique du véhicule (latitude, longitude, altitude).

Le réglage en hauteur et en profondeur de la colonne de direction s'effectue manuellement, sauf sur le Cayenne Turbo, où il est électrique. La couronne du volant est en cuir lisse. Habillé de cuir

lisse également, un volant SportDesign avec palettes est proposé en option (de série sur le nouveau Cayenne GTS), pour plus de sensations sport. Le volant multifonction, également optionnel, facilitera notamment l'utilisation de la radio ou du téléphone.



Intérieur tout cuir Noir du Cayenne GTS, avec Pack intérieur GTS en Vert Péridot



Pack intérieur Bois Ronce de Noyer du Cayenne Turbo avec intérieur bicolore Terre d'Ombre-Crème



Cayenne avec Pack intérieur Aluminium brossé et cuir bicolore Noir-Bleu Titane



Inscription « GTS » en Vert Périodot sur un appui-tête



Pack intérieur GTS en Vert Périodot

Pour un maximum de confort et d'ergonomie, les commandes ont été réorganisées : les plus utilisées sont regroupées logiquement, sur la console centrale, où elles sont rapidement accessibles au conducteur comme au passager avant.

Également pratique : les emplacements pour ranger une grande bouteille dans les portes avant et arrière.

La position de la banquette arrière, montée sur rails et constituée de sièges rabattables séparément (40:20:40), peut être ajustée manuellement. L'inclinaison des dossiers arrière est également réglable. On obtient ainsi au choix plus

d'espace pour les passagers arrière ou un volume de coffre plus important allant de 580 à 1 780 litres selon les modèles.

La dotation de série comporte également des lève-vitres électriques à l'avant et à l'arrière, la climatisation automatique, la fermeture centralisée avec télécommande et une commande électrique pour le toit ouvrant.

À l'intérieur, les matières utilisées sont de très grande qualité. Les combinaisons possibles, très variées, se font toujours dans l'esprit de Porsche. La palette des teintes et le choix des revêtements s'étendent de l'élégance classique à

l'ambiance sport, des bois stylés ou de l'aluminium, jusqu'au carbone, issu de notre expérience en sport automobile.

Vous aimez aller à l'essentiel ? Le nouveau Cayenne GTS vous offre une latitude inédite, pour personnaliser l'intérieur de votre véhicule : les Packs intérieurs GTS<sup>1)</sup> vous permettront en effet de rehausser l'intérieur tout cuir Noir de votre véhicule de quelques touches vitaminées, au choix en Rouge Carmin ou Vert Périodot. Parmi les éléments en couleur contrastante citons les ceintures de sécurité et l'inscription « GTS » brodée sur les appui-tête des sièges avant et latéraux arrière, ainsi que les coutures décoratives sur la

planche de bord, les panneaux de porte et les accoudoirs. De série, la ligne sportive du nouveau Cayenne GTS est également mise en valeur par l'alcantara. L'alcantara offre une prise en main exceptionnelle, d'où son succès dans le sport automobile.

Pour plus d'informations sur les nombreuses possibilités de personnalisation du Cayenne, veuillez vous reporter aux pages 124 et suivantes.

<sup>1)</sup>Uniquement en association avec les sièges sport GTS.

## Concernant les sièges, nous nous sommes concentrés sur l'essentiel. Vous.

### Sièges confort.

Bien pensés, confortables et sportifs, les sièges des modèles Cayenne sont à l'image de tout l'habitacle. Sur tous les modèles de sièges avant, vous apprécierez les appuie-tête réglables en hauteur et profondeur, ainsi que les aumônières au dos des sièges avant.

Les 8 réglages de position (dont le réglage en hauteur et en profondeur, ainsi que le réglage de l'inclinaison de l'assise et du dossier) permettent de voyager détendu, dans un siège adapté à votre morphologie.

De série sur les Cayenne, Cayenne Diesel, Cayenne S et Cayenne S Hybrid.

### Sièges sport GTS.

Les sièges sport GTS, avec bandes centrales en alcantara, offrent 8 réglages de

position (hauteur, distance au volant, inclinaison de l'assise et du dossier) mais surtout des sensations d'assise et un maintien éminemment sportifs, le tout combiné à un très haut niveau de confort.

De série sur le Cayenne GTS.

### Pack Mémoire Conducteur pour sièges confort et sièges sport GTS.

Le Pack Mémoire Conducteur se révèle très pratique lorsque le véhicule change souvent de conducteur. À la fonction de mémorisation de la position du siège conducteur s'ajoute la mémorisation des réglages des rétroviseurs extérieurs et de l'éclairage du contour des rétroviseurs.

En option pour les Cayenne, Cayenne Diesel, Cayenne S, Cayenne S Hybrid et Cayenne GTS.

### Pack Mémoire Confort pour sièges confort.

Outre les 8 réglages des sièges confort, les sièges confort avec Pack Mémoire Confort bénéficient de trois réglages supplémentaires : le soutien lombaire, la profondeur des assises et la colonne de direction. La fonction mémorisation concerne les réglages des sièges du conducteur et du passager avant, y compris le soutien lombaire, ainsi que ceux de la position du volant et des rétroviseurs extérieurs.

En option gratuite pour le Cayenne Turbo. En option pour tous les autres modèles Cayenne.

### Sièges sport adaptatifs.

Les sièges sport adaptatifs sont encore plus confortables et sportifs lorsqu'ils sont eux aussi dotés du Pack Mémoire Confort. Leurs bandes latérales, plus

hautes, offrent un profil plus structuré. Les 18 réglages électriques permettent d'adapter sur mesure la hauteur et l'inclinaison de l'assise, l'inclinaison du dossier, la profondeur de l'assise et la position par rapport au volant ainsi que le soutien lombaire (4 réglages). La colonne de direction bénéficie elle aussi d'un réglage électrique. Les réglages des sièges conducteur et passager avant (soutien lombaire compris), du volant et des rétroviseurs extérieurs peuvent être mémorisés.

De série sur le Cayenne Turbo. En option pour tous les autres modèles Cayenne.

### Sièges/volant chauffants.

Pour tous les types de sièges, vous pouvez opter pour un chauffage des sièges avant ou un chauffage des sièges avant et arrière. Sur demande, nous

monterons également un volant chauffant, très agréable en hiver.

De série sur le Cayenne Turbo. En option pour tous les autres modèles Cayenne.

### Sièges ventilés.

Pour davantage de confort sur les longs trajets ou en été, optez pour des sièges ventilés à l'avant (uniquement en association avec les sièges chauffants, le Pack Mémoire Confort ou les sièges sport adaptatifs).

En option pour tous les modèles Cayenne.



Sièges sport GTS avec Pack intérieur GTS Vert Péridot



Siège sport adaptatif avec Pack Mémoire Confort en cuir Gris Platine



Siège confort en cuir naturel Expresso



Banquette arrière en association avec les sièges confort

## Pourquoi se battre pour la meilleure place, puisque tout le monde gagne ?

### Sièges arrière.

La banquette arrière offre 3 places séparées. Son design reprend celui des sièges confort ou sport à l'avant. Son montage sur rails, très pratique, permet d'avancer ou de reculer sa position de 160 mm. Les trois places sont rabattables séparément (40:20:40). Une fois la place centrale rabattue, vous pouvez facilement transporter des objets longs tels que le sac à skis optionnel. Cette place comporte également l'accoudoir rabattable des sièges latéraux. Déverrouiller et rabattre : l'utilisation de la banquette arrière peut difficilement être plus simple. L'inclinaison du dossier est réglable sur au total 6 degrés : 3 degrés vers l'avant et 3 degrés vers l'arrière à partir de la position de base. Rapides, pratiques et simples à utiliser : même en matière de convivialité, les modèles Cayenne ont atteint votre idéal.

### Sièges enfant.

La gamme de sièges enfant Porsche, au design adapté à nos voitures et spécifiquement homologués pour celles-ci, offre toutes les garanties de sécurité possibles. Pour offrir protection et confort, jusqu'à 12 ans. Leurs housses amovibles sont en tissus microaérés doux au toucher : elles conviennent aux peaux sensibles et présentent une grande facilité d'entretien.

Les sièges Porsche Baby et Porsche Junior Seat ISOFIX disposent de leur propre ceinture de sécurité à 5 points avec réglage central.

Le pré-équipement ISOFIX est de série sur les sièges arrière latéraux des modèles Cayenne. Il est disponible en option, pour le siège passager avant (monter un siège enfant sur le siège passager avant

implique de désactiver l'airbag passager au moyen d'un bouton). Les sièges enfant Porsche se fixent ainsi très aisément. Ils peuvent également être maintenus en place par le système traditionnel de ceintures 3 points.

**Une ambiance à la fois sport et cosy.  
Pas uniquement pour le conducteur.**

**Rangements.**

Se montrer performant et efficace, c'est aussi avoir l'essentiel à portée de main. Les modèles Cayenne présentent à cet effet de nombreux rangements comme les vide-poches avec range-bouteille dans les contre-portes, les aumônières au dos des sièges avant, la boîte à gants climatisée, le compartiment de la console centrale ou encore les vide-poches verrouillables situés sous le siège du conducteur et du passager avant.

**Éclairage intérieur.**

De la lumière là où vous le voulez, quand vous le voulez... Le système d'éclairage intérieur comprend, de série, l'éclairage variable des poignées d'ouverture de porte, l'éclairage du plancher à l'avant et à l'arrière ainsi que celui du contact, un éclairage d'ambiance avec spots de lecture à l'avant comme à l'arrière. L'ouverture des portes déclenche des éclairages de confort et de sécurité (rouges dans le bas des portes). Le coffre et le hayon arrière disposent également d'un éclairage.

**Module de divertissement pour places arrière.**

Disponible au départ de l'usine grâce au programme Porsche Exclusive, le module de divertissement pour places arrière se compose de deux consoles d'affichage dotées chacune d'un lecteur intégré et d'une prise USB ainsi que de deux casques à infrarouge, sans fil. Montées au dos des sièges avant, les consoles sont habillées de cuir dans la teinte de l'habitacle et ornées de coutures décoratives. Leur écran TFT tactile haute définition WVGA de 7 pouces est inclinable pour un plus grand confort d'utilisation. Le système antivibrations permet

sans souci de lire les DVD et les CD, ou encore de profiter confortablement de la TNT, en association avec le tuner TV optionnel. Deux périphériques différents, sélectionnables à volonté (exemple : console de jeu et appareil photo numérique) peuvent en outre être branchés simultanément.

Le module de divertissement pour les places arrière respecte les exigences Porsche les plus strictes en matière de sécurité et d'ergonomie et s'intègre parfaitement à l'intérieur de votre Cayenne.

En option pour tous les modèles Cayenne.



Module de divertissement pour places arrière



Porte-gobelets de la console centrale



Vide-poches avec range-bouteille

## Méthode de gestion antistress : viser un but précis et prévoir des pauses récréatives.

### Système audio CDR.

Sur les modèles Cayenne, le CDR accompagne agréablement le ronronnement du moteur.

Son écran couleur tactile de 7 pouces permet de commander rapidement et simplement les fonctions essentielles.

Cet autoradio-lecteur de CD intégré (avec double tuner FM et fonction RDS, 30 mémoires, fonction Autostore et régulation dynamique du volume en fonction de la vitesse) est relié à 10 haut-parleurs d'une puissance totale de 100 watts.

Vous pouvez choisir d'associer le CDR au BOSE® Surround Sound-System (p. 98) ou au Burmester® High-End Surround Sound-System (p. 100). La sonorité se fait art.

En option, vous avez la possibilité de faire monter un chargeur de 6 CD et le pré-équipement pour téléphone mobile (p. 96) pour connecter des téléphones mobiles Bluetooth® compatibles HFP (Handsfree Profile).

De série sur les Cayenne, Cayenne Diesel, Cayenne S, Cayenne S Hybrid et Cayenne GTS.

### Système audio CDR Plus<sup>1)</sup>.

Le son du système audio CDR Plus optionnel est restitué via 11 haut-parleurs, d'une puissance globale de 235 W. La commande s'effectue par l'intermédiaire d'un écran TFT tactile WVGA haute résolution de 7 pouces.

Un double tuner numérique et analogique assure la réception d'un maximum de stations de radio. L'équipement comprend également un chargeur CD/DVD compatible mp3, acceptant la lecture de DVD audio/vidéo, un port USB permettant de connecter une clé USB, un lecteur mp3, ainsi que différents modèles d'iPod® et d'iPhone®. La fonction Cover-Art affiche la couverture de l'album en cours de lecture. La commande des équipements USB s'effectue à partir du système audio CDR Plus ou du volant multifonction optionnel. Une interface audio universelle (AUX) permet de connecter d'autres lecteurs audio externes. Dans ce cas, la commande s'effectue à partir du lecteur connecté.

En option pour les Cayenne, Cayenne Diesel, Cayenne S, Cayenne S Hybrid et Cayenne GTS.

### Porsche Communication Management (PCM) avec module de navigation.

Le PCM est un système centralisé d'information et de communication. Puissant et polyvalent, il est pourtant très simple à utiliser au moyen de son écran tactile haute définition de 7 pouces.

Il conserve aussi ses touches et boutons. Son écran, très lisible, comporte 5 lignes au maximum par page et des aides ou instructions complémentaires contextuelles en bas de page.

Le PCM propose jusqu'à 42 mémoires et un double tuner FM avec fonction RDS, qui recherche automatiquement la fréquence optimale de la station sélectionnée, ainsi qu'une fonction Autostore dynamique.

Le lecteur permet de lire les CD et DVD audio. Il est compatible avec le format mp3 et permet également de lire les pistes audio de DVD vidéo. Un chargeur, capable de contenir jusqu'à 6 CD ou DVD peut être intégré en option, au PCM. Via l'interface audio universelle optionnelle vous pouvez également enregistrer jusqu'à 10 000 fichiers mp3 sur le disque dur interne du PCM<sup>1)</sup>.

Le module de navigation avec disque dur rapide intégré au PCM permet d'afficher les cartes en 2D ou en perspective, voire en 3D pour certains lieux (avec vue satellite) et édifices. En mode Split-screen, l'écran subdivisé en deux parties affiche d'un côté la carte et de l'autre les pictogrammes correspondant aux indications routières. La fonction TMC

(TMC Pro)<sup>1), 2)</sup>, vous permet d'obtenir des informations sur les conditions de circulation. Une fonction permet en outre d'afficher, sur l'écran du PCM ou l'écran TFT du tableau de bord, les limitations de vitesse rencontrées.

Les services en ligne optionnels permettent d'intégrer confortablement dans la navigation les destinations affichées en ligne<sup>1)</sup>.

De série sur le Cayenne Turbo. En option pour tous les autres modèles Cayenne.



PCM (Porsche Communication Management) avec module de navigation

<sup>1)</sup> Disponible à partir de novembre 2012.

<sup>2)</sup> Le service TMC Pro est proposé en Allemagne, en Autriche et en Suisse.



Tuner TV

#### **Tuner TV.**

Le tuner TV optionnel vous permettra de recevoir les images télévisées en qualité analogique et numérique<sup>1</sup>. Par sécurité, la réception TV, via le PCM, n'est possible que véhicule à l'arrêt. En association avec le module de divertissement pour places arrière, les passagers arrière pourront regarder la télévision, en cours de trajet, sur les consoles montées au dos des sièges avant.

En option pour tous les modèles Cayenne.

#### **Module téléphone.**

Le module téléphone GSM quadribande optionnel offre un confort élevé et une qualité vocale optimale. Pour téléphoner en mains-libres, il suffit d'insérer la carte SIM dans le lecteur de carte intégré au PCM. Vous pouvez aussi opter pour une solution plus confortable : la connexion Bluetooth® de votre téléphone mobile via le profil SAP (SIM Access Profile). Une fois la liaison établie automatiquement, le système déconnecte l'antenne de votre téléphone mobile et utilise l'antenne externe du véhicule afin d'économiser la batterie du téléphone mobile. Si votre

téléphone mobile est compatible, le système accèdera aussi bien aux numéros enregistrés sur la carte SIM que dans la mémoire interne. Toujours selon la compatibilité de votre mobile, vous commanderez les fonctions de celui-ci par l'intermédiaire du PCM, du volant multifonction ou de la commande vocale, sans sortir votre téléphone mobile de la poche.

Le module téléphone vous permet également de connecter des téléphones mobiles Bluetooth® utilisant uniquement la fonction mains-libres (Handsfree Profile – HFP). Dans ce cas, la liaison GSM se

fait via l'antenne de votre téléphone mobile. Le PCM sert tout simplement de combiné mains-libres.

Le module téléphone peut également inclure un combiné sans fil, doté d'un écran et d'un clavier, qui se range dans la console centrale. Il n'est pas compatible avec les téléphones mobiles Bluetooth® utilisant uniquement la fonction mains libres (Handsfree Profile – HFP).

En option pour tous les modèles Cayenne.

#### **Commande vocale.**

Idéal pour un pilotage rapide des fonctions : indiquez simplement au système ce que vous voulez grâce à l'option de commande vocale. Dicter vos demandes (adresse de destination, numéro de téléphone ou station de radio) et, sans apprentissage, le système s'exécutera ou fera défiler les options des menus<sup>2</sup>.

En option pour tous les modèles Cayenne.

<sup>1</sup>Réception des signaux TV analogiques et numériques au format DVB-T (MPEG-2) – si disponible.  
<sup>2</sup>Disponible à partir de novembre 2012.



### Pré-équipement pour téléphone mobile.

Un pré-équipement pour la connexion Bluetooth® avec les téléphones mobiles utilisant la fonction mains-libres (HFP – Handsfree Profile) est proposé en option. Lorsque vous passez ou recevez des appels via le profil HFP, le PCM ou le CDR sert de combiné mains-libres, sans même que vous sortiez votre mobile de la poche. Vous pilotez alors les fonctions de base de votre mobile via le PCM ou le CDR. La liaison GSM se fait via l'antenne de votre téléphone mobile.

En option pour tous les modèles Cayenne.

### Interface audio universelle.

Pour la console centrale avant, le système audio CDR peut être muni à votre demande d'une prise AUX (pour raccorder un lecteur compatible mp3) et le PCM d'une prise AUX et d'un connecteur USB, où vous pourrez également connecter un iPod®. Vous pourrez ainsi, via le PCM, commander aisément les fonctions de votre lecteur audio externe USB (iPod®, clé USB ou lecteur mp3). Lorsque vous écoutez de la musique, la fonction Cover-Art affiche en outre la couverture de l'album en cours de lecture. La fonction jukebox vous permet, via l'interface audio universelle, d'enregistrer jusqu'à 10 000 fichiers mp3 sur le disque dur du PCM<sup>1)</sup>.

En option pour tous les modèles Cayenne.

### Services en ligne<sup>1)</sup>.

Grâce aux services en ligne, vous pouvez désormais consulter différents contenus d'Internet, via le PCM. Le transfert des données vers le PCM se fait via une application smartphone (« AHA-Radio »). Cette application est disponible gratuitement, via iTunes (pour un iPhone®) voire Android Market (pour les téléphones Android).

Ces services en ligne vous donneront accès entre autres, à des stations de radio Internet, à vos playlists personnelles, aux informations de vos réseaux sociaux, à vos podcasts et autres magazines audio, à Facebook®, au géocasting (pour connaître par exemple le prix des carburants des stations-services ou le taux d'occupation des parkings les plus proches etc.) ou encore aux bulletins météorologiques. Les résultats de recherche d'un point d'intérêt peuvent

être repris par le module de navigation du PCM, à titre de destination.

L'accès aux services en ligne suppose de disposer soit de l'interface audio universelle (iPhone®) soit du pré-équipement pour téléphone mobile (Android).

En option pour tous les modèles Cayenne.

### Radio numérique<sup>1)</sup>.

Cette option permet de recevoir des stations de radio numériques aux formats DAB, DAB+ et DMB Audio avec une très grande qualité sonore<sup>2)</sup>. Grâce au basculement automatique entre les modes analogique et numérique, vous ne perdez pas une miette de vos émissions favorites.

En option pour tous les modèles Cayenne.

### Carnet de bord électronique.

Nous vous proposons une autre option pour le PCM : le carnet de bord électronique, qui permet d'enregistrer automatiquement le kilométrage, le parcours, la date et l'heure ainsi que les adresses de départ et d'arrivée de chaque trajet. Après transfert du carnet de bord du PCM par une connexion Bluetooth® ou USB, vous pourrez traiter les données sur votre ordinateur, avec le logiciel de votre choix.

En option pour tous les modèles Cayenne.



Carnet de bord électronique



Interface audio universelle

<sup>1)</sup>Disponible à partir de novembre 2012.  
<sup>2)</sup>La réception dépend de la couverture locale du réseau numérique.

**Difficile de mettre des mots sur des sensations sonores.  
Surtout lorsqu'elles sont d'une beauté... inouïe.**



Haut-parleur BOSE®

**BOSE® Surround Sound-System.**

La diffusion des sons à 360° porte un nom : Surround Sound-System de BOSE®. Optimisé pour les modèles Cayenne, ce système peut être combiné avec le PCM ou le CDR.

Ses 14 haut-parleurs avec subwoofer actif et haut-parleur central ainsi qu'un amplificateur 9 canaux d'une puissance totale de 585 watts diffusent un son à couper le souffle.

Associé au PCM, le BOSE® Surround Sound-System lit également les données audio enregistrées sur DVD au format numérique 5.1. Les données sur CD ou lecteur mp3 peuvent bien entendu aussi être diffusées en mode stéréo, ainsi qu'en mode Surround, d'une simple pression sur un bouton grâce à la technologie Centerpoint® 2 de BOSE®.

BOSE® a breveté par ailleurs un système de compensation des bruits parasites, AudioPilot®, qui mesure les bruits de l'habitacle à l'aide d'un micro afin d'ajuster automatiquement les réglages du son diffusé pour maintenir une qualité sonore constante. À tout moment. Et en temps réel.

De série sur le Cayenne Turbo. En option pour tous les autres modèles Cayenne.



PCM (Porsche Communication Management) avec chargeur CD/DVD

**Seule recommandation : restez assis pour la « standing ovation » !**



Haut-parleur Burmester®

### **Burmester® High-End Surround Sound-System.**

Si les modèles Cayenne sont certes multitalents, nous n'exagérons qu'à peine en affirmant qu'ils peuvent aussi servir de salles de concert. Ils doivent cette nouvelle compétence au spécialiste berlinois Burmester®, l'un des fabricants de matériel audio haut de gamme les plus renommés au monde. À associer en option avec le système audio CDR ou le PCM, son High-End Surround Sound-System a été spécialement mis au point pour tous les modèles Cayenne.

Burmester® utilise pour la première fois ces technologies de pointe dans un véhicule de ce type. Une exigence de qualité sans compromis pour une

sonorité phénoménale. Ce niveau d'excellence pour obtenir un son idéal tient à d'innombrables détails, résumés en quelques chiffres : 16 canaux d'amplification d'une puissance totale de 1 000 watts, 16 haut-parleurs dont un subwoofer actif avec amplificateur de classe D d'une puissance de 300 watts, et plus de 2 400 cm<sup>2</sup> de membranes pour couvrir une plage de fréquences allant de 30 Hz à 20 kHz.

La méthode de séparation des fréquences est quasiment identique à celle du système Hi-Fi de votre salon. Les filtres analogiques et numériques ont été optimisés en fonction de chaque emplacement et réglés au fil de longues séances de tests d'écoute.

Des modules AMT (Air Motion Transformer) pour les aigus ont été ajoutés pour un rendu encore plus clair et affiné.

L'élégance du design agrémenté de baguettes décoratives et de la signature Burmester® sur certains haut-parleurs rend encore plus visible la qualité du système. Sans concession côté son comme côté design. Typiquement Porsche.

En option pour tous les modèles Cayenne.

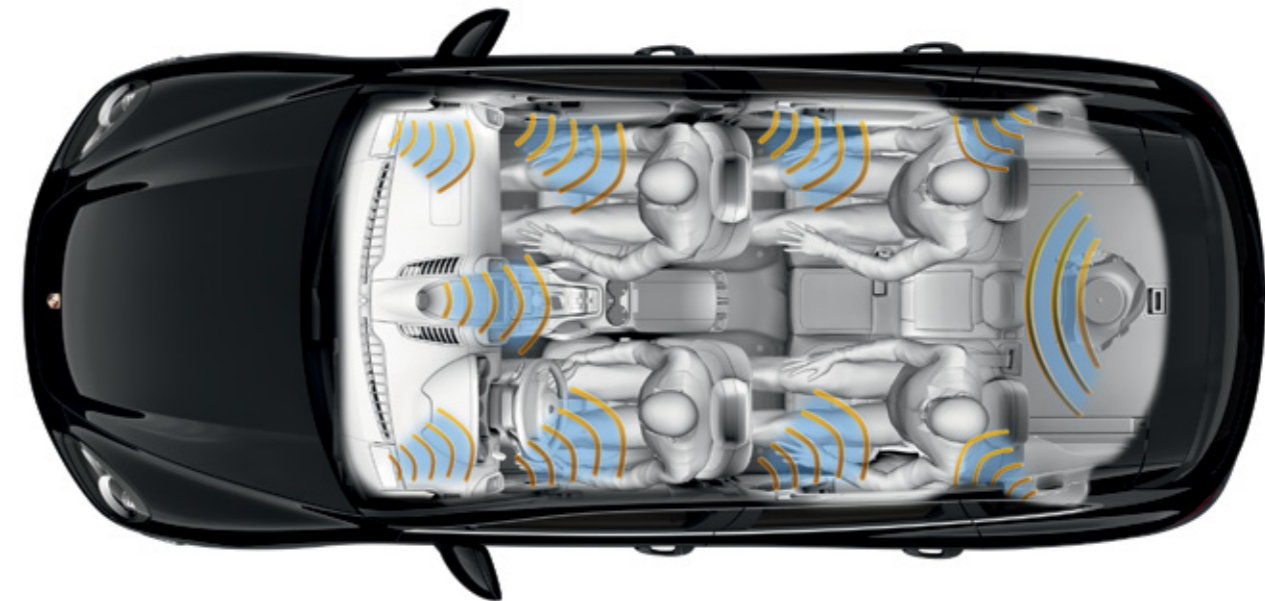


Schéma de la répartition optimisée du son dans l'habitacle du Cayenne

## Qu'il pleuve, qu'il vente, qu'il neige... ou qu'il fasse une chaleur torride.

### **Climatisation automatique.**

Les modèles Cayenne bénéficient de la climatisation automatique, avec réglages séparés de la température et de la ventilation pour le conducteur et le passager avant, et d'un système de recyclage mesurant la qualité et le taux d'humidité de l'air. Un filtre à charbon actif élimine les particules, les pollens et les mauvaises odeurs.

### **Climatisation automatique 4 zones.**

La climatisation automatique 4 zones optionnelle permet de gérer séparément la climatisation entre l'avant et l'arrière. Le réglage de la climatisation arrière s'effectue alors en toute indépendance à partir des places arrière comme des

places avant, et séparément pour les côtés droit et gauche.

En option pour les Cayenne, Cayenne Diesel, Cayenne S, Cayenne GTS et Cayenne Turbo.

### **Pack Confort Luminosité.**

Ce pack comprend un éclairage d'ambiance réglable dans les panneaux de porte et la console de pavillon, des spots de lecture à diodes pour les passagers arrière, un éclairage environnemental autour des deux rétroviseurs extérieurs, ainsi qu'une prise 12 V située sur la console centrale arrière.

En option pour tous les modèles Cayenne.

### **Pare-brise chauffant.**

Le pare-brise chauffant est particulièrement pratique et assure une meilleure visibilité les jours de grands froids.

En option pour tous les modèles Cayenne.

### **Vitrage arrière fumé.**

Ce vitrage spécial, fortement fumé, protège l'arrière du véhicule des regards indiscrets.

En option pour tous les modèles Cayenne.

### **Vitrage thermo-isolé.**

Tous les modèles Cayenne sont livrés, de série, avec des vitres thermo-isolées teintées et un pare-brise en dégradé de gris. Ils peuvent également être équipés en option de verres de sécurité feuilletés à isolation thermique et phonique réfléchissant les rayons infrarouges.

Cette option prévoit en outre à l'arrière des vitres teintées similaires à l'option vitrage arrière fumé.

En option pour tous les modèles Cayenne.



Climatisation automatique 4 zones à l'arrière



Cayenne GTS avec vitrage arrière fumé

## Discrets, mais indispensables.

### Rideau pare-soleil.

Les vitres latérales arrière de tous les modèles Cayenne peuvent être munies, en option, d'un rideau pare-soleil à commande électrique activable par le conducteur.

En option pour tous les modèles Cayenne.

### Essuie-glaces avec capteur de pluie.

À l'avant, le système d'essuie-glaces à deux vitesses de balayage possède une commande automatique par capteur de pluie.

Deux buses chauffées répartissent les jets de liquide lave-glace sur toute la surface du pare-brise.

Même à l'arrière, l'essuie-glace veille à ce que votre champ visuel soit le plus large possible.

### Porsche Entry & Drive.

Pour réduire au strict nécessaire l'utilisation active de la clé, Porsche propose l'option « Porsche Entry & Drive ».

Effleurez la poignée de la porte, et la fonction Porsche Entry & Drive interroge le code d'accès enregistré dans la clé. Si le code transmis est correct, la voiture s'ouvre. Un démarreur électrique est associé au système.

Une fois sorti de la voiture, appuyez sur le bouton de l'une des poignées de porte. La fonction Porsche Entry & Drive verrouille alors le véhicule, active

l'antidémarrage et bloque la colonne de direction.

En option pour tous les modèles Cayenne.

### Protection contre le vol.

Tous les modèles Cayenne sont protégés au départ de l'usine par un dispositif antidémarrage, ainsi que par une alarme volumétrique à ultrasons.

L'ensemble de la voiture est ainsi surveillé : les 4 portes, le capot, le hayon arrière, la lunette arrière, l'habitacle, l'allumage et, le cas échéant, l'attelage tracté.

Le dispositif d'antidémarrage fonctionne en comparant les données de la clé à

celle du système électronique de la voiture. Si les données correspondent, la gestion électronique du moteur autorise le démarrage.

Lorsque vous retirez la clé du contact, un dispositif électromécanique se met en place pour bloquer la colonne de direction.

### Pré-équipement Porsche Vehicle Tracking System (PVTS)<sup>1)</sup>.

Le pré-équipement PVTS s'impose pour monter ultérieurement le Porsche Vehicle Tracking System (PVTS) via le programme Porsche Tequipment. Ce système de géolocalisation permet de retrouver une voiture volée dans 25 pays de l'Union européenne, ainsi qu'en Norvège, en

Suisse et en Russie, indépendamment de votre lieu de résidence.

La géolocalisation (non permanente) ne s'effectue que si l'alarme silencieuse se déclenche (en cas de vol, de manipulation frauduleuse ou sur signalement par le conducteur). Il nécessite notamment un précâblage spécifique à la configuration du véhicule, une batterie de capacité élevée et un capteur d'inclinaison relié au système d'alarme.

En option pour tous les modèles Cayenne.

<sup>1)</sup>Équipement de série sur tous les modèles Cayenne en France.



Système PVTS (Porsche Vehicle Tracking System) permettant de retrouver votre véhicule, en cas de vol

**Avoir un toit sur la tête, c'est bien.  
Pouvoir l'ouvrir, c'est encore mieux.**



Toit ouvrant électrique

**Toit ouvrant électrique.**

Le toit ouvrant électrique (coulissant et relevable) est en verre de sécurité trempé et teinté et possède un ciel de toit amovible manuellement. Commandé à l'aide d'un sélecteur situé sur la console de pavillon et doté d'une sécurité anti-pincement (comme toutes les autres vitres électriques du véhicule), il offre confort et sécurité.

En option pour tous les modèles Cayenne.

**Système de toit panoramique.**

Doté d'une surface d'environ 1,4 m<sup>2</sup>, le toit panoramique est près de quatre fois plus grand que le toit ouvrant. Il est composé de deux grands panneaux vitrés. Même fermé, il fait honneur à son nom. Vous bénéficiez d'une vue imprenable sur le ciel tout en étant protégé des intempéries. Son premier segment, à l'avant, bascule pour s'ouvrir et servir de déflecteur. Un rideau électrique intégré protège tous les voyageurs des rayons du soleil.

En option pour tous les modèles Cayenne.



Système de toit panoramique

**Voir et être vu.  
Par tous les moyens possibles.**

**Systemes d'assistance.**

**Assistance parking.**

L'Assistance parking vous avertit par un signal lumineux et sonore de la présence d'objets devant et derrière la voiture. Ses capteurs sont discrètement intégrés dans les boucliers avant et arrière. Le signal d'alerte s'accompagne d'un affichage schématique du véhicule, au centre du tableau de bord, qui rend mieux compte de la distance vous séparant de l'obstacle.

De série sur le Cayenne Turbo. En option pour tous les autres modèles Cayenne.

**Caméra de recul.**

Grâce à une transmission aux couleurs contrastées de ses images et à une signalétique spécifique sur l'écran du PCM, la caméra de recul vous aide à mieux contrôler les manœuvres arrière pour vous garer ou vous rapprocher d'un attelage. Pour cela, elle représente la position du véhicule et son déplacement prévu, en fonction de la position du volant, grâce à des lignes de guidage dynamiques.

En option pour tous les modèles Cayenne.

**Fonction anti-éblouissement.**

Confortable et pratique : la fonction automatique anti-éblouissement qui équipe les rétroviseurs intérieur et extérieurs.

De série sur le Cayenne Turbo. En option pour tous les autres modèles Cayenne.

**Régulateur de vitesse.**

Pour un plus grand confort sur long parcours, tous les modèles Cayenne sont équipés d'un régulateur de vitesse automatique. La vitesse peut être réglée entre 30 et 240 km/h par un commodo placé sur la colonne de direction.

De série sur tous les modèles Cayenne.



Caméra de recul



Image restituée par la caméra de recul, sur le PCM



Régulateur de vitesse adaptatif

### Régulateur de vitesse adaptatif avec fonction Porsche Active Safe (PAS)<sup>1)</sup>.

Grâce à un radar placé dans la prise d'air centrale avant, ce système disponible en option mesure la distance qui vous sépare du véhicule roulant devant vous (jusqu'à 200 mètres) et régule votre vitesse en fonction de celui-ci. Si vous aviez préréglé votre vitesse et que vous vous rapprochez de ce véhicule, le radar le détecte et le système intervient pour réduire automatiquement la vitesse de votre voiture en agissant sur l'accélérateur et les freins afin de maintenir la distance de sécurité préréglée.

Les freinages plus appuyés restent du ressort du conducteur. Votre voiture suit

maintenant à vitesse réduite le véhicule situé devant vous.

Tant que ce véhicule ralentit, le régulateur de vitesse adaptatif ralentit votre Cayenne, jusqu'à l'arrêt complet si nécessaire. Dès que la voie est libre, le système accélère progressivement jusqu'à la vitesse initialement préréglée – entre 30 et 210 km/h. Pour redémarrer après un arrêt automatique, il vous suffit d'utiliser le commodo ou d'accélérer.

La fonction Stop-and-go intégrée permet, à la demande du conducteur, de freiner et d'accélérer à nouveau, dans les bouchons.

Le système Porsche Active Safe (PAS) également intégré, apporte une sécurité supplémentaire. Lorsqu'il détecte un risque de collision, il avertit le conducteur, via un témoin visuel et un signal sonore, ainsi que par un premier coup de frein automatique. Le système peut également intervenir de manière plus directe, selon la situation, en amplifiant la pression de freinage. Jusqu'à l'arrêt complet du véhicule, si nécessaire.

En option pour tous les modèles Cayenne.

### Assistance angles morts.

Au moyen de radars, l'option Assistance angles morts surveille l'arrière de votre voiture, en particulier les angles morts. Entre 30 et 210 km/h, le système vous avertit par un signal visuel dans les rétroviseurs extérieurs que des véhicules se rapprochent rapidement par l'arrière et le côté. Cette assistance améliore le confort et la sécurité, en particulier sur autoroute. Elle n'intervient pas sur la direction et peut être désactivée à tout moment.

En option pour tous les modèles Cayenne.



Assistance angles morts

<sup>1)</sup>Disponible à partir de novembre 2012.





#### Affichage des limitations de vitesse<sup>1)</sup>.

La fonction détection des limitations de vitesse vous informe sur les vitesses à respecter voire les fins de limitation de vitesse ainsi que sur les interdictions de dépasser et les fins d'interdiction.

Les panneaux indicateurs respectifs sont détectés par une caméra. L'affichage se fait sur l'écran TFT du tableau de bord ou du PCM. Pour le cas où un panneau n'est pas détecté (par exemple par temps de pluie ou de nuit), les données de limitation de vitesse du module de navigation prennent le relais.

Vous vous concentrez mieux sur votre conduite.

En option pour tous les modèles Cayenne.



Affichage des limitations de vitesse

<sup>1)</sup>Disponible à partir de novembre 2012.

**La gamme Cayenne : de nombreuses qualités – dont des atouts incontestables pour le transport.**

**Transport.**



Sac à skis

Les modèles Cayenne. Nous les avons voulus sportifs, mais aussi et avant tout polyvalents.

**Coffre.**

Les modèles Cayenne possèdent un grand coffre, que le système de banquette arrière sur rails permet d'agrandir. Son volume de 670 litres<sup>1)</sup> (normes VDA) accueille jusqu'à 6 valises, en fonction de leur taille. Vous disposez également en série d'un espace de rangement supplémentaire facilement accessible, à gauche, avec filet de retenue et d'un siège arrière central rabattable séparément pour mieux transporter les objets longs.

Un hayon entièrement automatique est également disponible en option. Son ouverture (mémorisable) peut être ajustée en fonction de la hauteur de votre garage.

Lorsque vous rabattez entièrement la banquette arrière, le coffre met à votre disposition un volume d'environ 1 780 litres<sup>2), 3)</sup>. À l'abri des regards indiscrets et des rayons solaires, les bagages sont protégés par un couvre-bagages souple, enroulable et amovible.

Également amovible : le sac à skis lavable, disponible en option, pourra servir à porter les skis une fois hors de la voiture. À la fois pratique et propre.

Grâce à la suspension pneumatique avec régulation de la hauteur de caisse, d'origine sur le Cayenne Turbo (en option sur les autres modèles), la tenue de route est toujours optimale, même en charge maximale.

Très pratique : sur les voitures équipées de la suspension pneumatique, la hauteur de caisse peut être abaissée au-dessous du niveau normal pour faciliter le chargement. Au démarrage, le système rebascule automatiquement à la hauteur de caisse normale.



Exemple de chargement

<sup>1)</sup> Cayenne S Hybrid : 580 litres.

<sup>2)</sup> Avec des sièges sport : 1 705 litres.

Cayenne S Hybrid : 1 690 litres.

<sup>3)</sup> En association avec le Pack Mémoire Confort.



#### **Rampes de pavillon.**

Les rampes de pavillon haute qualité en aluminium ainsi que les trois barrettes de toit ajoutent une touche dynamique harmonieuse au véhicule. Elles sont uniquement montables au départ de l'usine et constituent un pré-équipement indispensable pour l'option système de transport sur toit. Elles sont également disponibles en Noir, en association avec le Pack extérieur Noir, finition brillante.

En option pour tous les modèles Cayenne.

#### **Systèmes de transport sur toit.**

Lorsque le coffre est plein, il reste encore le toit pour ne pas avoir à vous restreindre côté bagages. Des barres transversales verrouillables, à associer aux rampes de pavillon pour le montage de tous les accessoires de transport Porsche, sont disponibles en option. Ces traverses en aluminium peuvent supporter jusqu'à 100 kg. Vous trouverez la description de tous nos accessoires de transport dans notre catalogue spécifique Porsche Tequipment.

En option pour tous les modèles Cayenne.



Rampes de pavillon en AluDesign mat avec système de transport sur toit



Rampes de pavillon noires avec système de transport sur toit



#### **Pack aménagement du coffre.**

Le Pack aménagement du coffre permet de délimiter des espaces de rangement précis et de fixer les objets transportés grâce à un système de rails avec barre télescopique, à une sangle et à quatre fixations mobiles. Un tapis réversible protège le coffre de toute salissure et évite que les bagages ne glissent. Un filet de séparation se fixe facilement au ciel de toit, dans deux positions différentes, pour séparer en toute sécurité le coffre du reste de l'habitacle.

En option pour tous les modèles Cayenne.

#### **Dispositif d'attelage.**

Nous avons développé deux types de dispositifs d'attelage : l'un rétractable électriquement, l'autre démontable manuellement. La version électrique permet, via un simple bouton, de replier la boule d'attelage sous l'arrière de la voiture. Les deux systèmes sont munis d'une prise à 13 broches. La charge tractée homologuée pour un attelage freiné est de 3 500 kg (2 700 kg pour un Cayenne équipé de la boîte mécanique). Pour un attelage non freiné, elle est de 750 kg. Les deux systèmes supportent une charge d'appui de 140 kg au maximum. Ils peuvent tous deux être installés ultérieurement. Le pré-équipement pour l'attelage est monté de série à l'usine.

En option pour tous les modèles Cayenne.



# PERSONNALISATION

Désirez-vous autre chose ?  
Que pourrions-nous vous  
proposer de plus ou de différent  
pour mieux réaliser vos rêves ?



## Les teintes.

Pourquoi les goûts et les couleurs ne se discuteraient-ils pas ? La gamme de teintes disponible pour les modèles

Cayenne comprend 11 couleurs de carrosserie : 2 unies, 7 métallisées et 2 spéciales. Auxquelles s'ajoutent

5 teintes intérieures, ainsi que 4 intérieurs bicolores et 8 packs intérieurs en aluminium, en carbone et dans diverses essences de bois.

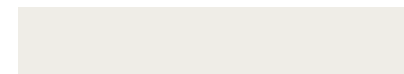
Sur notre site [www.porsche.com](http://www.porsche.com), le Car Configurator de Porsche vous permettra de composer virtuellement votre voiture :

à l'extérieur comme à l'intérieur. Vous devenez ainsi votre propre designer.

### Teintes unies – Extérieur.



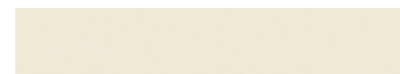
Noir



Blanc



### Teintes métallisées – Extérieur.



Argent Classique métallisé



Noir Intense métallisé



Marine métallisé



Gris Météor métallisé



### Teintes métallisées – Extérieur.



Terre d'Ombre métallisé



Vert Jet métallisé



Rouge Brun métallisé



### Teintes spéciales – Extérieur.



Vert Péridot métallisé<sup>1)</sup>



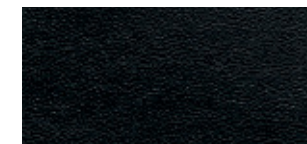
Rouge Carmin<sup>2)</sup>



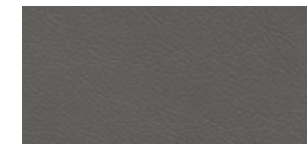
<sup>1)</sup> Disponible exclusivement pour le Cayenne GTS.

<sup>2)</sup> Disponible au plus tôt à partir de novembre 2012 pour les Cayenne, Cayenne Diesel, Cayenne S, Cayenne S Hybrid et Cayenne Turbo.

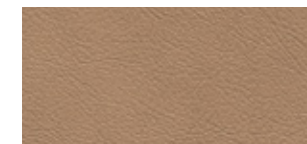
**Teintes de série – Intérieur.  
Tableau de bord/Habillages/  
Sièges.**



Noir

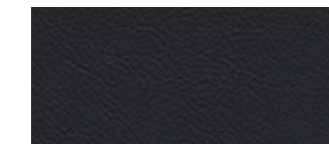


Gris Platine

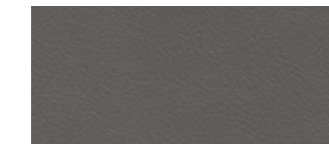


Beige Louxor

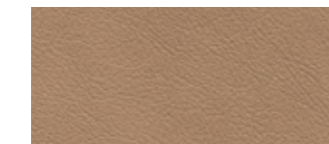
**Teintes de série –  
Intérieur tout cuir.  
Tableau de bord/Habillages/  
Sièges.**



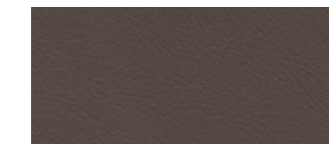
Noir



Gris Platine



Beige Louxor



Terre d'ombre

**Cuir naturel – Intérieur<sup>5)</sup>.  
Tableau de bord/Habillages/  
Sièges.**

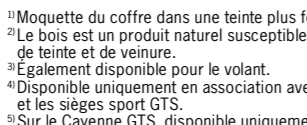


Espresso

**Intérieur bicolore en cuir  
naturel<sup>5)</sup>.  
Tableau de bord/Habillages/  
Sièges.**



Espresso-Cognac (ciel de toit : Espresso ;  
moquette<sup>1)</sup> : Cognac)



Terre d'ombre

**Intérieurs tout cuir bicolores<sup>5)</sup>.  
Tableau de bord/Habillages/  
Sièges.**



Noir/Bleu Titane (ciel de toit : Noir ;  
moquette<sup>1)</sup> : Bleu Titane)



Terre d'Ombre-Crème (ciel de toit :  
Terre d'Ombre ; moquette<sup>1)</sup> : Crème)

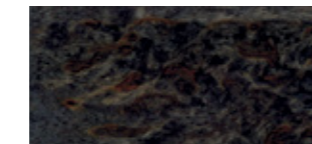


Terre d'Ombre-Lin naturel clair  
(ciel de toit : Terre d'Ombre ; moquette<sup>1)</sup> :  
Lin naturel clair)

**Packs intérieurs.**



Bois Ronce de Noyer<sup>2), 3)</sup>



Bois Betula Anthracite<sup>2), 3)</sup>



Bois Acajou Maritime<sup>2)</sup>

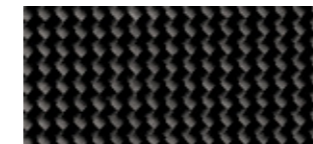


Pack intérieur GTS<sup>4)</sup> Rouge Carmin  
Pack intérieur GTS<sup>4)</sup> Vert Péridot

**Packs intérieurs.**



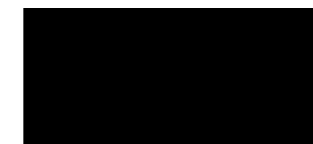
Bois Olive naturel<sup>2)</sup>



Carbone<sup>3)</sup>



Aluminium brossé



Noir finition brillante

**Combinaisons de teintes possibles.**



Intérieur Gris Platine avec Pack intérieur Carbone



Intérieur Beige Louxor avec Pack intérieur Bois Olive naturel



Intérieur Terre d'Ombre avec Pack intérieur Bois Ronce de Noyer

**Combinaisons de teintes possibles.**



Intérieur bicolore Noir/Bleu Titane avec Pack intérieur Aluminium brossé



Intérieur bicolore Espresso/Cognac avec Pack intérieur Bois Ronce de Noyer



Intérieur bicolore Terre d'Ombre-Lin naturel clair avec Pack intérieur Bois Ronce de Noyer

**Combinaisons de teintes possibles.**



Pack intérieur GTS Rouge Carmin<sup>4)</sup>



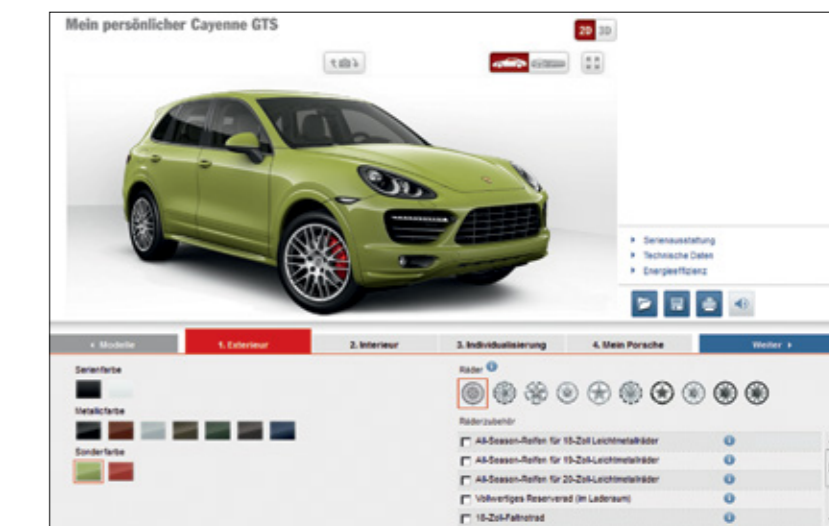
Pack intérieur GTS Vert Péridot<sup>4)</sup>

**Porsche Car Configurator.**

Performances. Élégance. Raffinement ultime. Il vous appartient d'adapter le caractère de votre nouveau Cayenne à votre personnalité. Le Porsche Car Configurator vous permet de vous faire immédiatement une idée très précise de votre futur Cayenne, par exemple avec la visualisation en 3 dimensions. Non seulement vous avez tout loisir de tester différentes configurations, mais vous pouvez prendre le temps d'observer

chacune d'elles sous tous les angles, de l'enregistrer et de l'imprimer. Modifiez vos choix et le prix s'ajuste automatiquement.

Pour accéder au Porsche Car Configurator mais aussi à l'univers de Porsche tout entier, connectez-vous sur le site [www.porsche.com](http://www.porsche.com).





Pack SportDesign



Système de toit panoramique

Description	Cayenne	Cayenne Diesel	Cayenne S	Cayenne S Hybrid	Cayenne GTS	Cayenne Turbo	Code	Page
<b>Extérieur.</b>								
Peinture métallisée	○	○	○	○	○	●	Code	122
Teinte spéciale <sup>1)</sup>	○	○	○	○	○	○	Code	123
Porsche Entry & Drive	○	○	○	○	○	○	4F2	104
Pack SportDesign avec jupes latérales <b>Exclusive</b>	○	○	○	○	●	○	2D1	
Pack SportDesign sans jupes latérales <b>Exclusive</b>	○	○	○	○	–	○	2D2	
Pack extérieur Noir, finition brillante	○	○	○	○	●	○	QJ4	
Suppression du monogramme arrière	G	G	G	G	G	G	0NA	
Élargisseurs d'aile en noir avec baguettes de protection latérales	○	○	○	○	–	○	6GB	
Élargisseurs d'aile peints en couleur carrosserie <sup>2)</sup>	○	○	○	○	–	○	6GH	
Carter de protection avant en acier spécial	○	○	○	○	–	○	2JC	
Carters de protection avant et arrière en acier spécial	○	○	○	○	–	○	2JX	
Marchepieds	○	○	○	○	–	○	VR1	
Protections des bas de caisse en aluminium	○	○	○	○	–	○	VR2	
Vitrage arrière fumé	○	○	○	○	○	○	4KF	102
Vitrage à isolation thermique et phonique	○	○	○	○	○	○	VW5	102
Pare-brise chauffant	○	○	○	○	○	○	4GG/4GH	102
Toit ouvrant (coulissant/relevable) électrique en verre	○	○	○	○	○	○	3FE	106
Système de toit panoramique	○	○	○	○	○	○	3FU	106

Description	Cayenne	Cayenne Diesel	Cayenne S	Cayenne S Hybrid	Cayenne GTS	Cayenne Turbo	Code	Page
<b>Extérieur.</b>								
Rampes de pavillon avec barrettes de protection en AluDesign mat	○	○	○	○	–	○	3S1	117
Rampes de pavillon avec barrettes de protection en finition noire	○	○	○	○	○	○	3S5	117
Rampes de pavillon en AluDesign mat avec système de transport sur toit	○	○	○	○	–	○	5W1	117
Rampes de pavillon noires avec système de transport sur toit	○	○	○	○	○	○	5W4	117
Rétroviseurs intérieur et extérieurs anti-éblouissement automatique	○	○	○	○	○	●	PA1/PA2	108
Hayon automatique	○	○	○	○	○	○	4E7	115
Dispositif d'attelage électrique rétractable	○	○	○	○	○	○	1D9	119
Dispositif d'attelage manuel avec boule d'attelage amovible	○	○	○	○	○	○	1D2	119
Assistance parking avant et arrière	○	○	○	○	○	●	7X2	108
Caméra de recul avec Assistance Parking avant et arrière	○	○	○	○	○	○	7X8	108
Feux arrière à DEL avec feux stop adaptatifs <b>Exclusive</b>	○	○	○	○	○	●	8SB	
Phares Bi-Xénon avec Porsche Dynamic Light System (PDLS)	○	○	○	○	–	●	8JE	65
Phares Bi-Xénon à fond noir avec Porsche Dynamic Light System (PDLS) <b>Exclusive</b>	○	○	○	○	○	○	8EF/ 8JG	65
Porsche Dynamic Light System Plus (PDLS Plus) <sup>2)</sup>	○	○	○	○	○	○	8G1	65

– Option non disponible ○ Option ● Équipement de série G Option gratuite  
Vous trouverez toutes les informations complémentaires sur les différents équipements de personnalisation et les packs d'équipement dans nos tarifs spécifiques

<sup>1)</sup> Disponible au plus tôt à partir de novembre 2012 pour les Cayenne, Cayenne Diesel, Cayenne S, Cayenne S Hybrid et Cayenne Turbo.  
<sup>2)</sup> Disponible au plus tôt à partir de novembre 2012



Feux arrière teintés



Phares Bi-Xénon à fond noir





Jante « Cayenne » 18 pouces



Jante « Cayenne S III » 18 pouces



Jante « Cayenne Turbo » 19 pouces



Jante « Cayenne Design II » 19 pouces

## Description

### Jantes, pneus et roues.

Description	Cayenne	Cayenne Diesel	Cayenne S	Cayenne S Hybrid	Cayenne GTS	Cayenne Turbo	Code	Page
Jantes « Cayenne » 18 pouces	●	●	G	G	G	—	C1J	60
Jantes « Cayenne S III » 18 pouces	○	○	●	●	G	—	C1Q	61
Jantes « Cayenne Turbo » 19 pouces	○	○	○	○	G	●	C8K	61
Jantes « Cayenne Design II » 19 pouces <sup>1)</sup>	○	○	○	○	G	○	F09	61
Jantes « RS Spyder Design » 20 pouces, en association avec le Pack SportDesign, à faible déport de jante, avec élargisseurs d'aile	○	○	○	○	●	○	C5B	61
Jantes « RS Spyder Design » 20 pouces	○	○	○	○	—	○	CP5	61
Jantes « Cayenne SportDesign II » 20 pouces	○	○	○	○	G	○	CN7	61
Jantes « 911 Turbo II » 21 pouces avec élargisseurs d'aile	○	○	○	○	○	○	CZ4	61
Jantes « Cayenne SportEdition » 21 pouces avec élargisseurs d'aile <b>Exclusive</b>	○	○	○	○	○	○	CK0	61
Jantes « Cayenne SportEdition » 21 pouces, peintes en Noir, finition brillante avec élargisseurs d'aile <b>Exclusive</b>	○	○	○	○	○	○	CQ1	61

— Option non disponible    ○ Option    ● Équipement de série    G Option gratuite  
Vous trouverez toutes les informations complémentaires sur les différents équipements de personnalisation et les packs d'équipement dans nos tarifs spécifiques

## Description

### Jantes, pneus et roues.

Description	Cayenne	Cayenne Diesel	Cayenne S	Cayenne S Hybrid	Cayenne GTS	Cayenne Turbo	Code	Page
Pneumatiques toutes saisons pour jantes en alliage léger 18 pouces	G	G	G	G	G	—	H9M	
Pneumatiques toutes saisons pour jantes en alliage léger 19 pouces	G	G	G	G	G	G	HQ3	
Pneumatiques toutes saisons pour jantes en alliage léger 20 pouces	G	G	G	G	G	G	HQ4	
Roue de secours complète (logée dans le coffre <sup>2)</sup> )	○	○	○	—	○	○	3F4	
Roue galette 18 pouces logée sous le plancher du coffre	○	○	○	○ <sup>2)</sup>	○	—	1G1	
Roue galette 19 pouces logée sous le plancher du coffre	○ <sup>3)</sup>	○ <sup>3)</sup>	○ <sup>3)</sup>	○ <sup>2)</sup> <sub>3)</sub>	—	○	1G4	
Roue galette 20 pouces logée sous le plancher du coffre	—	—	—	—	○ <sup>3)</sup>	○	1G6	
Système de contrôle de la pression des pneus (TPM)	○	○	○	○	○	●	7K3	60
Enjoliveurs de roue avec écusson Porsche en couleur	○	○	○	○	○	○	1NP	

<sup>1)</sup>Pour le Cayenne Turbo : en association avec des pneumatiques de 275 ; pour les autres modèles : en association avec des pneumatiques de 265.

<sup>2)</sup>Fixation sur le support interne droit du coffre.

<sup>3)</sup>Uniquement en association avec les freins céramique PCCB.



Jante « RS Spyder Design » 20 pouces



Jante « Cayenne SportDesign II » 20 pouces



Jante « 911 Turbo II » 21 pouces (forgée)



Jante « Cayenne SportEdition » 21 pouces



Freins céramique PCCB (Porsche Ceramic Composite Brake)



Système d'échappement sport avec doubles sorties d'échappement peintes en noir mat<sup>2)</sup>

Description	Cayenne	Cayenne Diesel	Cayenne S	Cayenne S Hybrid	Cayenne GTS	Cayenne Turbo	Code	Page
<b>Moteur, transmission et châssis.</b>								
Boîte Tiptronic S à 8 rapports avec fonction Stop-Start automatique	○	●	●	●	●	●	G1G	46
Porsche Torque Vectoring Plus (PTV Plus)	○	–	○	–	○	○	1Y1	58
Servotronic Plus	○	○	○	●	○	○	1N3	55
Porsche Active Suspension Management (PASM)	○	○	○	○	●	–	1BH	58
Suspension pneumatique avec Porsche Active Suspension Management (PASM)	○	○	○	○	○	●	1BK	56
Porsche Dynamic Chassis Control (PDCC)	○	–	○	–	○	○	0AW	57
Freins céramique PCCB (Porsche Ceramic Composite Brake), avec disques de 390 mm de diamètre à l'avant et 370 mm à l'arrière.	○	○	○	○	–	–	PB2	68
Freins céramique PCCB (Porsche Ceramic Composite Brake), avec disques de 420 mm de diamètre à l'avant et 370 mm à l'arrière.	–	–	–	–	○	○	PB3	68
Système d'échappement sport avec doubles sorties d'échappement, finition brillante <sup>1), 2)</sup>	○	–	○	–	●	–	0P8	45
<b>Exclusive</b>								

– Option non disponible    ○ Option    ● Équipement de série    G Option gratuite  
 Vous trouverez toutes les informations complémentaires sur les différents équipements de personnalisation et les packs d'équipement dans nos tarifs spécifiques

<sup>1)</sup> Uniquement en association avec la boîte Tiptronic S.

<sup>2)</sup> Avec doubles sorties d'échappement sport peintes en Noir mat, sur le Cayenne GTS.

Description	Cayenne	Cayenne Diesel	Cayenne S	Cayenne S Hybrid	Cayenne GTS	Cayenne Turbo	Code	Page
<b>Moteur, transmission et châssis.</b>								
Kit performance Cayenne Turbo	–	–	–	–	–	○	E81	
<b>Exclusive</b>								
Sorties d'échappement sport	○	○	○	○	–	○	0P3	
<b>Exclusive</b>								
Pack Off-road	○	○	○	○	–	○	PT1	
Réservoir 100 litres	G	G	G	G	G	●	OM1	
<b>Intérieur.</b>								
Sièges chauffants à l'avant	○	○	○	○	○	–	4A3	87
Sièges chauffants à l'avant et à l'arrière	○	○	○	○	○	●	4A4	87
Sièges ventilés à l'avant	○	○	○	○	○	○	4D3	87
Volant sport, avec chauffage du volant	○	○	○	○	○	●	2PH	
Volant multifonction	○	○	○	○	G	○	2ZM	82
Volant multifonction, avec chauffage du volant	○	○	○	○	○	○	2ZH	

Pour plus de détails sur la consommation, les émissions de CO<sub>2</sub> et la classe énergétique, veuillez vous reporter aux pages 150/151.



Sorties d'échappement sport



Volant multifonction



Volant SportDesign à palettes



Pack Confort Luminosité

Description	Cayenne	Cayenne Diesel	Cayenne S	Cayenne S Hybrid	Cayenne GTS	Cayenne Turbo	Code	Page
<b>Intérieur.</b>								
Volant SportDesign à palettes	○	○	○	○	●	○	1ML	82
Sièges sport adaptatifs avec Pack Mémoire Confort (18 réglages) <sup>1)</sup>	○	○	○	○	○	●	PE6	86
Pack Mémoire Confort (14 réglages) <sup>2)</sup>	○	○	○	○	○	G	PE5/Q2J	86
Pack Mémoire Conducteur	○	○	○	○	○	–	3L4	86
Ciel de toit en alcantara	○	○	○	○	●	●	6NN	
Écusson Porsche sur les appuie-tête avant	○	○	○	○	○	○	3J7	
<b>Exclusive</b>								
Écusson Porsche sur les appuie-tête avant et latéraux arrière	○	○	○	○	○	○	5ZF	
<b>Exclusive</b>								
Baguettes de seuil de porte en acier spécial avec monogramme à l'avant <sup>4)</sup>	○	○	●	●	●	●	7M1	
Rideaux pare-soleil électriques pour les vitres latérales arrière	○	○	○	○	○	○	3Y8	104
Tapis de sol	○	○	○	○	○	○	0TD	
Pack Confort Luminosité	○	○	○	○	○	○	PP5/PP6	102
Climatisation automatique 4 zones	○	○	○	–	○	○	9AH	102
Chauffage autonome programmable	○	○	○	–	○	○	9M9	
Airbags latéraux à l'arrière	○	○	○	○	○	○	4X4	72

– Option non disponible    ○ Option    ● Équipement de série    G Option gratuite  
 Vous trouverez toutes les informations complémentaires sur les différents équipements de personnalisation et les packs d'équipement dans nos tarifs spécifiques

Description	Cayenne	Cayenne Diesel	Cayenne S	Cayenne S Hybrid	Cayenne GTS	Cayenne Turbo	Code	Page
<b>Intérieur.</b>								
Régulateur de vitesse adaptatif avec fonction Porsche Active Safe (PAS) <sup>3)</sup>	○	○	○	○	○	○	8T3	110
Affichage des limitations de vitesse <sup>3)</sup>	○	○	○	○	○	○	9Q6	113
Assistance angles morts	○	○	○	○	○	○	7Y1	111
Pré-équipement Porsche Vehicle Tracking System (PVTs) <sup>5)</sup>	○	○	○	○	○	○	7G5	104
HomeLink® (mécanisme d'ouverture de porte de garage)	○	○	○	○	○	○	VC1	
Pack aménagement du coffre	○	○	○	○	○	○	3GN	119
Sac à skis	○	○	○	○	○	○	3X1	114, 115
Pack fumeur	G	G	G	G	G	G	9JB	
Extincteur	○	○	○	○	○	○	6A7	

<sup>1)</sup>Avec réglage électrique supplémentaire du soutien lombaire, de la profondeur de l'assise, des bandes latérales de l'assise et du dossier et de la colonne de direction (Cayenne Turbo : Pack Mémoire Confort en option gratuite) ; Pack Mémoire Confort (avec mémorisation des réglages de l'assise, de la colonne de direction, des rétroviseurs extérieurs, côté conducteur ; et mémorisation des réglages de l'assise côté passager) ainsi que d'autres fonctions.

<sup>2)</sup>Avec réglage électrique supplémentaire du soutien lombaire, de la profondeur de l'assise et de la colonne de direction ; Pack Mémoire Confort (avec mémorisation des réglages de l'assise, de la colonne de direction, des rétroviseurs extérieurs, côté conducteur ; et mémorisation des réglages de l'assise côté passager) ainsi que d'autres fonctions

<sup>3)</sup>Disponible au plus tôt à partir de novembre 2012.

<sup>4)</sup>Pour les modèles Cayenne et Cayenne Diesel : « Cayenne » ; pour les modèles Cayenne S et Cayenne S Hybrid : « Cayenne S » ; pour le modèle Cayenne GTS : « Cayenne GTS » ; pour le modèle Cayenne Turbo : « Cayenne turbo ».

<sup>5)</sup>Équipement de série sur tous les modèles Cayenne en France.



Baguette de seuil de porte avant avec monogramme, tapis de sol



Rideau pare-soleil sur vitre latérale arrière



Intérieur tout cuir en cuir lisse, dans les teintes de série



Intérieur tout cuir, en cuir naturel bicolore

Description	Cayenne	Cayenne Diesel	Cayenne S	Cayenne S Hybrid	Cayenne GTS	Cayenne Turbo	Code	Page
<b>Intérieur cuir.</b>								
Intérieur tout cuir dans les teintes de série, cuir lisse	○	○	○	○	●	●	Code	124
Intérieur tout cuir, en cuir bicolore <sup>1)</sup>	○	○	○	○	○	○	Code	124
Intérieur tout cuir, en cuir naturel <sup>1)</sup>	○	○	○	○	○	○	Code	124
Intérieur tout cuir, en cuir naturel bicolore <sup>1)</sup>	○	○	○	○	○	○	Code	124
Bandes centrales des sièges en cuir souple	○	○	○	○	–	○	N5Y/N7D/ N7F	
Pack intérieur GTS en Rouge Carmin <sup>2)</sup>	–	–	–	–	○	–	6FQ	17/85
Pack intérieur GTS en Vert Péridot <sup>2)</sup>	–	–	–	–	○	–	6FR	17/85

– Option non disponible    ○ Option    ● Équipement de série    G Option gratuite  
 Vous trouverez toutes les informations complémentaires sur les différents équipements de personnalisation et les packs d'équipement dans nos tarifs spécifiques

Description	Cayenne	Cayenne Diesel	Cayenne S	Cayenne S Hybrid	Cayenne GTS	Cayenne Turbo	Code	Page
<b>Packs intérieurs.</b>								
Pack intérieur Noir, finition brillante	●	●	●	●	G	G	5TL	125
Pack intérieur Aluminium brossé	○	○	○	○	●	●	5TE	125
Pack intérieur Bois Ronce de Noyer <sup>3)</sup>	○	○	○	○	○	○	5MG/PH4	124
Volant multifonction en bois Ronce de Noyer, avec chauffage du volant <sup>3)</sup>	○	○	○	○	○	○	1XJ	
Pack intérieur Bois Olive naturel <sup>3)</sup>	○	○	○	○	○	○	5TF/PH5	125
Pack intérieur Bois Betula Anthracite <sup>3)</sup>	○	○	○	○	○	○	5MB/PH6	124
Volant multifonction en bois Betula Anthracite, avec chauffage du volant <sup>3)</sup>	○	○	○	○	○	○	1XE	
Pack intérieur Carbone	○	○	○	○	○	○	5MH/PH7	125
Volant multifonction en carbone, avec chauffage du volant	○	○	○	○	○	○	2FX	
Pack intérieur Bois Acajou Maritime <sup>3)</sup>	○	○	○	○	○	○	5ML/PH8	124
<b>Exclusive</b>								
Volant multifonction en bois Acajou Maritime, avec chauffage du volant <sup>3)</sup>	○	○	○	○	○	○	2ZU	
<b>Exclusive</b>								

<sup>1)</sup> Sur le Cayenne GTS, disponible uniquement en association avec le Pack Mémoire Confort ou les sièges sport adaptatifs.  
<sup>2)</sup> Disponible uniquement en association avec l'intérieur tout cuir en Noir et les sièges sport GTS.  
<sup>3)</sup> Le bois est un produit naturel susceptible de présenter des variations de teinte et de veineure.



Pack intérieur Carbone



Pack intérieur Bois Olive naturel



BOSE® Surround Sound-System



Burmester® High-End Surround Sound-System

Description	Cayenne	Cayenne Diesel	Cayenne S	Cayenne S Hybrid	Cayenne GTS	Cayenne Turbo	Code	Page
<b>Audio et communication : système audio CDR.</b>								
Système audio CDR Plus <sup>5)</sup>	○	○	○	○	○	—	PM1	
BOSE® Surround Sound-System <sup>1)</sup>	○	○	○	○	○	—	9VL	
Burmester® High-End Surround Sound-System <sup>1)</sup>	○	○	○	○	○	—	9VJ	100
Chargeur 6 CD <sup>2)</sup>	○	○	○	○	○	—	7D7	92
Interface audio universelle (AUX)	○	○	○	○	○	—	UF1	96
Pré-équipement pour téléphone mobile (HFP) <sup>4), 5)</sup>	○	○	○	○	○	—	9W5	96
Services en ligne <sup>6)</sup>	○	○	○	○	○	○	UN1	96
Module de divertissement pour places arrière	○	○	○	○	○	—	AEC	90
<b>Exclusive</b>								
<b>Audio et communication : PCM.</b>								
PCM (Porsche Communication Management) avec module de navigation <sup>2)</sup>	○	○	○	○	○	●	7T1	92
BOSE® Surround Sound-System <sup>1)</sup>	○	○	○	○	○	●	9VL	98
Burmester® High-End Surround Sound-System <sup>1)</sup>	○	○	○	○	○	○	9VJ	100
Chargeur 6 CD/DVD <sup>2)</sup>	○	○	○	○	○	○	7D7	92
Interface audio universelle (AUX, USB, p. ex. pour iPod® <sup>3)</sup> et iPhone®) avec fonction Cover-Art	○	○	○	○	○	○	UF1	96

— Option non disponible ○ Option ● Équipement de série G Option gratuite  
 Vous trouverez toutes les informations complémentaires sur les différents équipements de personnalisation et les packs d'équipement dans nos tarifs spécifiques.

<sup>1)</sup> L'installation du subwoofer réduit le volume du coffre et supprime, sur le Cayenne S Hybrid, l'espace de rangement latéral.

<sup>2)</sup> La lecture de CD protégés contre la copie peut générer une mauvaise qualité d'écoute, indépendante de la qualité du lecteur.

<sup>3)</sup> Pour toute information concernant la compatibilité des modèles d'iPod® et d'iPhone®, veuillez contacter le Réseau Officiel Porsche.

<sup>4)</sup> Pour plus de détails sur la compatibilité des téléphones mobiles, consultez le site [www.porsche.com](http://www.porsche.com) ou contactez le Réseau Officiel Porsche.

Description	Cayenne	Cayenne Diesel	Cayenne S	Cayenne S Hybrid	Cayenne GTS	Cayenne Turbo	Code	Page
<b>Audio et communication : PCM.</b>								
Pré-équipement pour téléphone mobile <sup>4), 5)</sup>	○	○	○	○	○	○	9W5	96
Module téléphone (SAP et HFP) <sup>4), 5)</sup>	○	○	○	○	○	○	9W1	95
Module téléphone (SAP et HFP) avec combiné sans fil <sup>4), 5)</sup>	○	○	○	○	○	○	9ZP	95
Pack Sport Chrono	○ <sup>6)</sup>	○ <sup>6)</sup>	○ <sup>6)</sup>	○ <sup>6)</sup>	○	○ <sup>6)</sup>	QR5	59
Module boussole intégré à la planche de bord	○	○	○	○	○	○	QR1	
Carnet de bord électronique	○	○	○	○	○	○	9NY	97
Commande vocale	○	○	○	○	○	○	QH1	95
WiFi embarqué <sup>7)</sup>	○	○	○	○	○	○	AXZ	
<b>Exclusive</b>								
Radio numérique <sup>8)</sup>	○	○	○	○	○	○	QU0	
Services en ligne <sup>9)</sup>	○	○	○	○	○	○	UN1	96
Tuner TV <sup>9)</sup>	○	○	○	○	○	○	QV1	94
Module de divertissement pour places arrière	○	○	○	○	○	○	AEC	90
<b>Exclusive</b>								
<b>Enlèvement à l'usine.</b>								
Enlèvement à l'usine Cayenne	○	○	○	○	○	○	S9Y/SZ8	141

<sup>5)</sup> Pré-équipement pour téléphone mobile ou module téléphone en mode HFP : l'utilisation de téléphones mobiles dans l'habitacle expose les occupants du véhicule à de forts champs électromagnétiques. La connexion du module téléphone pour PCM via la connexion Bluetooth® SAP ou à l'aide de la carte SIM évite toute exposition à ces champs électromagnétiques dans la mesure où seule l'antenne extérieure du véhicule est utilisée.

<sup>6)</sup> Disponible au plus tôt à partir de novembre 2012 pour les Cayenne, Cayenne Diesel, Cayenne S, Cayenne S Hybrid et Cayenne Turbo.

<sup>7)</sup> Il est nécessaire de configurer une fois le WiFi embarqué ainsi que votre lecteur conformément à la notice d'utilisation.

<sup>8)</sup> Disponible au plus tôt à partir de novembre 2012.

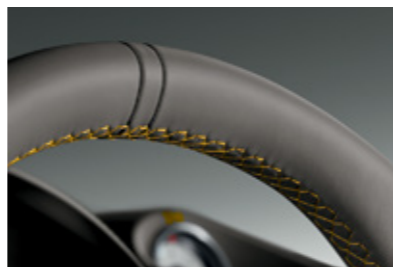
<sup>9)</sup> Permet de capter les images télévisées disponibles en qualité analogique ou numérique au format DVB-T (MPEG-2) si disponible.



PCM (Porsche Communication Management) avec module de navigation



Interface audio universelle



## Enlèvement à l'usine.

Votre premier voyage au volant de votre nouvelle Porsche est un moment spécial, qui le sera plus encore si vous venez prendre livraison de votre voiture sur le site de Stuttgart-Zuffenhausen ou de Leipzig pour la conduire vers son terrain de prédilection : la route !

Lors d'une visite d'usine en notre compagnie vous découvrirez de plus près notre amour de la précision et du détail. Autant d'impressions à partager au cours

du déjeuner gastronomique qui sera servi à votre intention, avant le moment fort de la journée : la remise de votre Porsche. Nos spécialistes prendront le temps nécessaire pour vous en expliquer, si vous le souhaitez, tous les détails.

Il ne vous reste plus qu'à décider du lieu. Stuttgart-Zuffenhausen, pour son histoire et ses traditions, pour le mythe Porsche tout simplement – à chaque instant, à chaque endroit, et notamment au

Musée Porsche où vous pourrez admirer les modèles légendaires qui bâtissent notre histoire depuis plus de 60 ans déjà.

Si vous préférez une journée plus sportive, nous vous accueillerons avec plaisir sur le site de Leipzig. Aux côtés de l'un de nos instructeurs chevronnés, vous pourrez tester votre conduite à bord d'un modèle Porsche similaire à votre Porsche, sur notre piste d'essai certifiée par la FIA, ou sur notre parcours

tout-terrain à bord d'une Porsche conçue pour la conduite hors des sentiers battus.

Dès que vous aurez choisi votre destination, prenez rendez-vous auprès de l'un de nos conseillers du Réseau Officiel Porsche. Le Réseau Officiel Porsche pourra également vous aider à organiser votre voyage et vous fournira les informations nécessaires sur les éventuelles formalités à remplir et autres spécificités liées à votre pays de provenance.

## Porsche Exclusive.

**Porsche Exclusive. Prenez-le comme vous le voulez, même tout à fait personnellement.**

En plus des options de personnalisation présentées dans ce catalogue, nous vous proposons une vaste palette de prestations pour embellir davantage votre Porsche

via le département Porsche Exclusive. Un programme exclusif et sur mesure pour façonner et personnaliser votre Porsche à vos mesures, au départ de l'usine.

Modifications esthétiques et techniques, à l'intérieur comme à l'extérieur, avec des matières nobles et toujours la qualité

Porsche. Notre principe le plus important : le travail sur mesure, fait main. Les différentes possibilités de configuration du programme Porsche Exclusive sont présentées dans le catalogue spécifique Exclusive Cayenne.

Pour en savoir plus sur Porsche Exclusive, contactez le Réseau Officiel Porsche ou adressez-vous directement à notre Centre Clients de Zuffenhausen, au +49 (0)711 911-25977. Attention : certaines options Porsche Exclusive peuvent prolonger les délais de livraison.



Musée Porsche de Zuffenhausen



Circuit Porsche de Leipzig

## Panorama



### Le Réseau Officiel Porsche

Des professionnels à votre disposition pour répondre à vos questions et vous porter conseil. Ils vous proposent une large gamme de services, de pièces de rechange d'origine, d'équipements et d'accessoires de première qualité.



### Porsche Exclusive

Vous trouverez ici de nombreuses suggestions pour équiper votre Porsche selon vos envies, au départ de l'usine. Modifications esthétiques ou techniques, ou les deux à la fois. Tout est fait main.



### Porsche Tequipment

L'assurance de personnaliser votre Porsche en seconde monte, avec une gamme d'accessoires parfaitement harmonisés et bénéficiant de la garantie intégrale.



### Porsche Assistance

Porsche Assistance vous propose un service d'assistance et de mobilité dont vous bénéficiez automatiquement lors de l'achat.



### Porsche Finance, votre financement sur mesure

Au travers de ses services, Porsche Finance offre une gamme complète de solutions de financement et d'assurances à la mesure de nos produits, modernes et novateurs.



### Driver's Selection by Porsche Design

Prêt-à-porter, jouets ou bagagerie sur mesure pour votre Porsche : une gamme de produits et d'accessoires qui séduisent par leur fonctionnalité, leur qualité et leur design.



### Porsche sur Internet

Découvrez l'univers de Porsche sur le site [www.porsche.com](http://www.porsche.com).

### Réseau Occasion Porsche Approved

Dans le plus grand respect de la qualité et de la fiabilité Porsche, notre Réseau Officiel vous propose des voitures d'occasion bénéficiant de la garantie Porsche Approved.



### Porsche Classic

Votre partenaire pour les pièces d'origine, la documentation technique, les pièces de rechange, ainsi que pour l'entretien, la réparation et la restauration des modèles Porsche Classic. [www.porsche.com/classic](http://www.porsche.com/classic)



### « Christophorus »

Le magazine client Porsche, publié tous les deux mois, vous informe sur les nouveaux produits et vous fait partager des reportages, des interviews, etc.



### Porsche Driving Experience

#### 1. Porsche Travel Club

Des voyages et des circuits touristiques exclusifs et fascinants, à travers le monde entier. Appelez le +49 (0)711 911-23360. E-mail : [info@porschetravelclub.de](mailto:info@porschetravelclub.de)



#### 2. Porsche Sport Driving School

Différents stages de conduite en toute sécurité, sur des circuits nationaux ou internationaux, pour mieux connaître votre Porsche. Appelez le +49 (0)711 911-23364. E-mail : [sportdrivingschool@porsche.de](mailto:sportdrivingschool@porsche.de)



### Porsche Clubs

Depuis 1952, 181 000 adhérents partagent dans 640 clubs leur passion pour Porsche à travers le monde. Appelez le +49 (0)711 911-23252 ou rendez-vous sur [www.porsche.com/clubs](http://www.porsche.com/clubs).



### Musée Porsche

Plus de 80 véhicules vous font remonter le cours de l'histoire de l'automobile vue par Porsche. Des premiers pas de la marque à nos jours. Vous pourrez, entre autres, y admirer des véhicules mythiques (356, 911 et 917) présentés dans une atmosphère inoubliable.



Les nouveaux catalogues Porsche Exclusive, Porsche Tequipment, Driver's Selection by Porsche Design et Porsche Driving Experience sont disponibles auprès du Réseau Officiel Porsche.

# CONCLUSION

Qui a dit au juste que  
rester fidèle à soi-même  
n'était pas une preuve d'évolution ?

Le Cayenne.  
Idéal.





## Caractéristiques techniques

	Cayenne	Cayenne Diesel	Cayenne S
<b>Moteur</b>			
Nombre de cylindres	6	6	8
Cylindrée	3 598 cm <sup>3</sup>	2 967 cm <sup>3</sup>	4 806 cm <sup>3</sup>
Puissance (DIN) au régime de	300 ch (220 kW) à 6 300 tr/min	245 ch (180 kW) entre 3 800 et 4 400 tr/min	400 ch (294 kW) à 6 500 tr/min
Couple maximal au régime de	400 Nm à 3 000 tr/min	550 Nm entre 1 750 et 2 750 tr/min	500 Nm entre 3 500 et 5 000 tr/min
Taux de compression	11,7:1	16,8:1	12,5:1
Puissance maxi du moteur électrique au régime de	–	–	–
Couple maxi du moteur électrique au régime de	–	–	–
Puissance totale du système Parallel-Full-Hybrid au régime de	–	–	–
Couple maxi du système Parallel-Full-Hybrid au régime de	–	–	–

## Transmission

Transmission	Système Porsche Traction Management (PTM) : transmission intégrale active avec différentiel central multidisque électronique, différentiel de freinage automatique (ABD) et système d'antipatinage (ASR)	Système Porsche Traction Management (PTM) : transmission intégrale permanente avec différentiel central autobloquant, différentiel de freinage automatique (ABD) et système d'antipatinage (ASR)	Système Porsche Traction Management (PTM) : transmission intégrale active avec différentiel central multidisque électronique, différentiel de freinage automatique (ABD) et système d'antipatinage (ASR)
Blocage de différentiel (de série)	Différentiel central multidisque régulé, blocage de différentiel manuel	Différentiel central autobloquant	Différentiel central multidisque régulé, blocage de différentiel manuel
Boîte mécanique à 6 rapports	De série	–	–
Boîte Tiptronic S à 8 rapports	En option	De série	De série

	Cayenne S Hybrid	Cayenne GTS	Cayenne Turbo
6	8	8	
2 995 cm <sup>3</sup>	4 806 cm <sup>3</sup>	4 806 cm <sup>3</sup>	4 806 cm <sup>3</sup>
333 ch (245 kW) entre 5 500 et 6 500 tr/min	420 ch (309 kW) à 6 500 tr/min	500 ch (368 kW) à 6 000 tr/min	
440 Nm entre 3 000 et 5 250 tr/min	515 Nm à 3 500 tr/min	700 Nm entre 2 250 et 4 500 tr/min	
10,5:1	12,5:1	10,5:1	
47 ch (34 kW) > 1 150 tr/min	–	–	
300 Nm < 1 150 tr/min	–	–	
380 ch (279 kW) à 5 500 tr/min	–	–	
580 Nm à 1 000 tr/min	–	–	

Système Porsche Traction Management (PTM) : transmission intégrale permanente avec différentiel central autobloquant, différentiel de freinage automatique (ABD) et système d'antipatinage (ASR)	Système Porsche Traction Management (PTM) : transmission intégrale active avec différentiel central multidisque électronique, différentiel de freinage automatique (ABD) et système d'antipatinage (ASR)	Système Porsche Traction Management (PTM) : transmission intégrale active avec différentiel central multidisque électronique, différentiel de freinage automatique (ABD) et système d'antipatinage (ASR)
Différentiel central autobloquant	Différentiel central multidisque régulé, blocage de différentiel manuel	Différentiel central multidisque régulé, blocage de différentiel manuel
–	–	–
De série	De série	De série

Pour plus de détails sur la consommation, les émissions de CO<sub>2</sub> et la classe énergétique, veuillez vous reporter aux pages 150/151.

Les informations fournies ici sur le programme de livraison, l'aspect extérieur des véhicules, les performances, les dimensions, le poids, la consommation ainsi que les frais de fonctionnement et d'entretien sont celles disponibles au moment de l'impression. Sous réserve de toute erreur et de toute modification.

## Caractéristiques techniques

	Cayenne	Cayenne Diesel	Cayenne S
<b>Châssis</b>			
Essieu avant	Double triangulation à large base, suspension à roues indépendantes	Double triangulation à large base, suspension à roues indépendantes	Double triangulation à large base, suspension à roues indépendantes
Essieu arrière	Essieu multibras, suspension à roues indépendantes	Essieu multibras, suspension à roues indépendantes	Essieu multibras, suspension à roues indépendantes
Direction	Assistée, hydraulique	Assistée, hydraulique	Assistée, hydraulique
Freins	Étriers fixes monobloc en aluminium à 6 pistons à l'avant et 4 pistons à l'arrière, disques ventilés	Étriers fixes monobloc en aluminium à 6 pistons à l'avant et 4 pistons à l'arrière, disques ventilés	Étriers fixes monobloc en aluminium à 6 pistons à l'avant et 4 pistons à l'arrière, disques ventilés
Jantes	8,0 J x 18	8,0 J x 18	8,0 J x 18
Pneumatiques	255/55 R 18	255/55 R 18	255/55 R 18
<b>Poids à vide</b>	Boîte mécanique/Tiptronic S	Tiptronic S	Tiptronic S
DIN	1 995 kg/2 030 kg	2 080 kg	2 065 kg
Selon directive CE <sup>1)</sup>	2 070 kg/2 105 kg	2 155 kg	2 140 kg
PTAC	2 765 kg/2 800 kg	2 840 kg	2 840 kg
Charge utile maximale	770 kg/770 kg	760 kg	775 kg
<b>Performances</b>	Boîte mécanique/Tiptronic S	Tiptronic S	Tiptronic S
Vitesse de pointe	230 km/h/230 km/h	220 km/h	258 km/h
0–100 km/h	7,5 s/7,8 s	7,6 s	5,9 s
Reprise (80–120 km/h) en 5 <sup>e</sup> rapport (boîte mécanique)	9,6 s	–	–
Reprise (80–120 km/h ; boîte automatique)	5,4 s	5,3 s	4,0 s

<sup>1)</sup>Norme CE : poids à vide du véhicule avec équipements de série. Les équipements optionnels augmentent cette valeur. La valeur indiquée tient compte du poids du conducteur (68 kg) et des bagages (7 kg).

	Cayenne S Hybrid	Cayenne GTS	Cayenne Turbo
	Double triangulation à large base, suspension à roues indépendantes	Double triangulation à large base, suspension à roues indépendantes	Double triangulation à large base, suspension à roues indépendantes
	Essieu multibras, suspension à roues indépendantes	Essieu multibras, suspension à roues indépendantes	Essieu multibras, suspension à roues indépendantes
	Assistée, électro-hydraulique	Assistée, hydraulique	Assistée, hydraulique
	Étriers fixes monobloc en aluminium à 6 pistons à l'avant et 4 pistons à l'arrière, disques ventilés	Étriers fixes monobloc en aluminium à 6 pistons à l'avant et 4 pistons à l'arrière, disques ventilés	Étriers fixes monobloc en aluminium à 6 pistons à l'avant et 4 pistons à l'arrière, disques ventilés
	8,0 J x 18	9,5 J x 20	8,5 J x 19
	255/55 R 18	275/45 R 20	265/50 R 19
	Tiptronic S	Tiptronic S	Tiptronic S
	2 240 kg	2 085 kg	2 170 kg
	2 315 kg	2 160 kg	2 245 kg
	2 910 kg	2 840 kg	2 880 kg
	670 kg	755 kg	710 kg
	Tiptronic S	Tiptronic S	Tiptronic S
	242 km/h	261 km/h	278 km/h
	6,5 s	5,7 s	4,7 s
	–	–	–
	4,6 s	3,8 s	3,1 s

Les informations sur les équipements, l'aspect, les performances, les dimensions, le poids, la consommation et les coûts d'entretien des véhicules correspondent aux données connues au moment de l'impression.

## Caractéristiques techniques

	<b>Cayenne</b>	<b>Cayenne Diesel</b>	<b>Cayenne S</b>
<b>Consommation/Émissions/Classe énergétique<sup>1)</sup></b>	Boîte mécanique/Tiptronic S	Tiptronic S	Tiptronic S
Carburant	SP 98	Gazole	SP 98
Cycle urbain (l/100 km)	15,9/13,2	8,4	14,4
Cycle extra-urbain (l/100 km)	8,5/8,0	6,5	8,2
Cycle mixte (l/100 km)	11,2/9,9	7,2	10,5
Émissions de CO <sub>2</sub> (g/km)	263/236	189	245
Norme sur les émissions	EU 5	EU 5	EU 5
Classe énergétique Allemagne <sup>3)</sup>	G/E	C	E
Classe énergétique Suisse <sup>3)</sup>	G/G	D	G

### Dimension

Longueur	4 846 mm	4 846 mm	4 846 mm
Largeur (rétroviseurs compris)	1 939 mm (2 155 mm)	1 939 mm (2 155 mm)	1 939 mm (2 155 mm)
Hauteur	1 705 mm	1 705 mm	1 705 mm
Empattement	2 895 mm	2 895 mm	2 895 mm
Volume du coffre (selon le VDA) banquette arrière rabattue	670 l/1 780 l	670 l/1 780 l	670 l/1 780 l
Capacité du réservoir/Réserve	85 l/15 l	85 l/13 l	85 l/15 l

<sup>1)</sup>Valeurs déterminées suivant la méthode de mesure Euro 5 (715/2007/CE, 692/2008/CE, 566/2011/CE et ECE-R 101) du nouveau cycle mixte de conduite européen NEDC (New European Drive Cycle). Ces informations ne se rapportent pas à un véhicule spécifique et ne font pas partie de l'offre. Elles permettent uniquement de comparer divers modèles. Consommation déterminée avec l'équipement de série. Les équipements optionnels peuvent modifier la consommation et les performances routières. La consommation et les émissions de CO<sub>2</sub> d'un véhicule ne dépendent pas uniquement du bon rendement énergétique du moteur, mais également du style de conduite et d'autres facteurs non techniques. Les moteurs à essence actuels de Porsche sont conçus pour fonctionner avec un carburant contenant jusqu'à 10 % d'éthanol. Pour plus d'informations sur les différents véhicules, contactez le Réseau Officiel Porsche.

<sup>2)</sup>En association avec le Pack Mémoire Confort.

<sup>3)</sup>Données valables uniquement pour les pays indiqués.

	<b>Cayenne S Hybrid</b>	<b>Cayenne GTS</b>	<b>Cayenne Turbo</b>
	Tiptronic S	Tiptronic S	Tiptronic S
	SP 95	SP 98	SP 98
	8,7	14,8	15,8
	7,9	8,5	8,4
	8,2	10,7	11,5
	193	251	270
	EU 5	EU 5	EU 5
	B	F	F
	E	G	G

	4 846 mm	4 846 mm	4 846 mm
	1 939 mm (2 155 mm)	1 954 mm (2 155 mm)	1 939 mm (2 155 mm)
	1 705 mm	1 688 mm	1 702 mm
	2 895 mm	2 895 mm	2 895 mm
	580 l/1 690 l	670 l/1 705 l/1 780 l <sup>2)</sup>	670 l/1 705 l/1 780 l <sup>2)</sup>
	85 l/13 l	85 l/15 l	100 l/15 l

Les informations sur les équipements, l'aspect, les performances, les dimensions, le poids, la consommation et les coûts d'entretien des véhicules correspondent aux données connues au moment de l'impression.

## Caractéristiques techniques

	Cayenne	Cayenne Diesel	Cayenne S
<b>Performances tout-terrain</b>			
Hauteur de gué maxi	500 mm	500 mm	500 mm
Angle d'attaque (avant) <sup>1)</sup>	26,0° Ressorts hélicoïdaux	26,0° Ressorts hélicoïdaux	26,0° Ressorts hélicoïdaux
Angle de fuite (arrière) <sup>1)</sup>	24,5° Ressorts hélicoïdaux	24,5° Ressorts hélicoïdaux	24,5° Ressorts hélicoïdaux
Angle ventral <sup>1)</sup>	20,5° Ressorts hélicoïdaux	20,5° Ressorts hélicoïdaux	20,5° Ressorts hélicoïdaux

### Performances tout-terrain avec ressorts hélicoïdaux<sup>1)</sup>

Garde au sol	215 mm	215 mm	215 mm
--------------	--------	--------	--------

### Performances tout-terrain avec suspension pneumatique<sup>1)</sup>

Niveau tout-terrain spécial maxi	268 mm	268 mm	268 mm
Niveau tout-terrain maxi	238 mm	238 mm	238 mm
Niveau normal maxi	210 mm	210 mm	210 mm
Niveau surbaissé maxi	188 mm	188 mm	188 mm
Niveau surbaissé spécial maxi	178 mm	178 mm	178 mm
Niveau de chargement maxi	158 mm	158 mm	158 mm

	Cayenne S Hybrid	Cayenne GTS	Cayenne Turbo
500 mm	482 mm	500 mm	
26,0° Ressorts hélicoïdaux	24,8° Ressorts hélicoïdaux	26,0° Suspension pneumatique	
24,5° Ressorts hélicoïdaux	24,0° Ressorts hélicoïdaux	24,5° Suspension pneumatique	
20,5° Ressorts hélicoïdaux	19,0° Ressorts hélicoïdaux	20,0° Suspension pneumatique	
215 mm	204 mm	–	

268 mm	261 mm	273 mm
238 mm	231 mm	243 mm
210 mm	203 mm	215 mm
188 mm	193 mm	193 mm
178 mm	193 mm	183 mm
158 mm	181 mm	163 mm

<sup>1)</sup>Selon DIN à vide, garde au sol par rapport au centre de l'essieu.

Les informations sur les équipements, l'aspect, les performances, les dimensions, le poids, la consommation et les coûts d'entretien des véhicules correspondent aux données connues au moment de l'impression.

## Index

<b>Description</b>	<b>Page</b>	Turbine à géométrie variable	44	Porsche Active Suspension Management (PASM)	58	Freins céramique PCCB	68	<b>Confort</b>	<b>82</b>	Porsche Vehicle Tracking System (PVTS)	104	Vitrage arrière fumé	102	Pack aménagement du coffre	119
<b>Moteurs</b>	<b>30</b>	VarioCam Plus	40	Porsche Dynamic Chassis Control (PDCC)	57	Phares	65	Bluetooth®	95	Port USB	92, 96	Volant multifonction	82	Rampes de pavillon	117
Mode Croisière	32	<b>Transmission</b>	<b>46</b>	Porsche Dynamic Light System (PDLS)	65	Phares directionnels	65	BOSE® Surround Sound-System	98	Pré-équipement		<b>Systèmes d'assistance</b>	<b>108</b>	Systèmes de transport sur toit	117
Module hybride	30	Porsche Torque Vectoring Plus (PTV Plus)	58	Porsche Side Impact Protection System (POSIP)	72	Porsche Dynamic Light System (PDLS)	65	Burmester® High-End Surround Sound-System	100	pour téléphone mobile	96	<b>Personnalisation</b>	<b>120</b>		
Moteur-générateur électrique	30	Régulation de l'assiette	56	Porsche Stability Management (PSM)	70	Porsche Dynamic Light System (PDLS)	65	Capteur de pluie	104	Protection contre le vol	104	Accessoires	128		
Puissance	33-38	Servotronic Plus	55	Récupération d'énergie au freinage	68	Porsche Dynamic Light System (PDLS)	65	Carnet de bord électronique	97	Radio CDR/CDR Plus	92	Extérieur	122		
Système Parallel-Full-Hybrid	30	Suspension pneumatique	56	Sécurité active	64	Porsche Dynamic Light System (PDLS)	65	Chargeur CD/DVD	92	Radio numérique	97	Intérieur	124		
<b>Technique moteur</b>	<b>40</b>	Système de contrôle de la pression des pneus (TPM)	60	Sécurité dans l'habitacle	73	Porsche Dynamic Light System (PDLS)	65	Climatisation	102	Rangements	90	Teintes	122		
Batterie haute tension	32	Système d'antipatinage (ASR)	49	Sécurité passive	72	Porsche Dynamic Light System (PDLS)	65	Commande vocale	95	Rideau pare-soleil	104	<b>Porsche Exclusive</b>	<b>140</b>		
Calage variable des arbres à cames	41	Système d'assistance à la descente	50	Système antiblocage des roues (ABS)	70	Porsche Dynamic Light System (PDLS)	65	Éclairage intérieur	90	Services en ligne	96	<b>Enlèvement à l'usine</b>	<b>141</b>		
Fonction Stop-Start automatique	40	Transmission intégrale	49	Système de fixation ISOFIX	73	Porsche Dynamic Light System (PDLS)	65	Écran tactile	92	Sièges	86	<b>Panorama</b>	<b>142</b>		
Gestion électronique du moteur	44	<b>Performances tout-terrain</b>	<b>52</b>	<b>Sécurité</b>	<b>64</b>	Porsche Dynamic Light System (PDLS)	65	Interface audio universelle	96	Sièges arrière	89	<b>Caractéristiques techniques</b>	<b>146</b>		
Injection directe d'essence (DFI)	42	Airbags	72	<b>Environnement</b>	<b>74</b>	Porsche Dynamic Light System (PDLS)	65	Intérieur	82	Sièges confort	86				
Injection par rampe commune	42	Assistance automatique à l'utilisation des feux de croisement	64	Alimentation	77	Porsche Dynamic Light System (PDLS)	65	Module boussole	82	Sièges enfant	89				
Lubrification	43	Carrosserie	73	Conception en alliage léger	74	Porsche Dynamic Light System (PDLS)	65	Module de divertissement		Sièges sport adaptatifs	86				
Suralimentation	44	Ceintures de sécurité	72	Consommation	77	Porsche Dynamic Light System (PDLS)	65	pour places arrière	90	Sièges sport GTS	86				
Suralimentation par compresseur	44	Éclairage	64	Émissions de CO <sub>2</sub>	76	Porsche Dynamic Light System (PDLS)	65	Module téléphone	94	Sièges ventilés	87				
Système d'admission	44	Feux arrière	65	Entretien	79	Porsche Dynamic Light System (PDLS)	65	MP3	92, 96, 98	Sièges/volant chauffants	86	<b>Transport</b>	<b>114</b>		
Système d'échappement	45	Feux de jour	65	Matériaux	79	Porsche Dynamic Light System (PDLS)	65	Ordinateur de bord	82	Système de navigation	93	Chargement du coffre	114		
Système d'échappement sport	45	Fonction Auto-Hold	67	Recyclage	79	Porsche Dynamic Light System (PDLS)	65	Pack Mémoire Conducteur	86	Système de toit panoramique	106	Coffre	114		
Systèmes de refroidissement	42	Fonction Porsche Active Safe (PAS)	110	Réduction des bruits mécaniques	79	Porsche Dynamic Light System (PDLS)	65	Pack Mémoire Confort	86	Systèmes audio	92	Dispositif d'attelage	119		
Touche E-Power	32	Frein de parking électrique	67			Porsche Dynamic Light System (PDLS)	65	Pare-brise chauffant	102	Toit ouvrant	106	Hayon arrière automatique	115		
		Freins	67			Porsche Dynamic Light System (PDLS)	65	Porsche Communication Management (PCM)	92	Tuner TV	90, 94	Niveau de chargement	115		
						Porsche Dynamic Light System (PDLS)	65	Porsche Entry & Drive	104	Vitrage à isolation thermique et phonique	102				

Les modèles photographiés dans la présente documentation (caractéristiques et équipements) sont ceux du marché allemand et correspondent aux normes applicables en Allemagne. Ils comportent par exemple des équipements en option avec supplément de prix, et certaines versions ou options ne sont pas disponibles dans tous les pays. Pour tout renseignement sur la disponibilité des options et le programme de livraison définitif, veuillez contacter le Réseau Officiel Porsche. Les informations fournies ici sur la conception, la livraison, l'aspect extérieur des véhicules, les performances, les dimensions, le poids, la consommation ainsi que les frais de fonctionnement et d'entretien sont celles disponibles au moment de l'impression (3/12). Sous réserve de toute modification dans la conception, l'équipement et le programme de livraison, ainsi que de toute variation de teintes et de matériaux et de toute erreur.

© Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, 2012  
Les textes, photos et autres informations contenus dans la présente brochure sont la propriété de la société Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG.

Toute reproduction, représentation ou autre usage fait sans le consentement préalable de la société Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG est illicite.

La société Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG encourage l'utilisation des pâtes à papier issues de la gestion durable des forêts. Le papier de la présente documentation a été certifié selon les règles très strictes du programme de reconnaissance des certifications forestières PEFC (Program for the Endorsement of Forst Certification).

Porsche, l'écusson Porsche, Cayenne, PCCB, PCM, PSM, Tequipment, Tiptronic, ainsi que d'autres noms d'équipements mentionnés dans la présente documentation sont des marques déposées par la société Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG.

Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG  
Porscheplatz 1  
70435 Stuttgart  
Germany  
[www.porsche.com](http://www.porsche.com)

Validité : à partir de juin 2012  
Imprimé en Allemagne  
WSLE1301000730 FR/WW

