



PORSCHE



Cayenne



La gamme Cayenne	6
Les modèles	20
Motorisation et transmission	38
Châssis	68
Performances tout-terrain	82
Sécurité	90
Environnement	104
Confort	112
Transport	138
Personnalisation	148
Enlèvement à l'usine	174
Service	178
Conclusion	180
Caractéristiques techniques	182
Index	190



La gamme Cayenne





Comment être multitalent tout en sachant se concentrer sur l'essentiel.

La gamme Cayenne.

Polyvalence : tel est le maître mot qui caractérise depuis toujours les différents modèles Cayenne. Des performances souveraines sur les routes, associées à une aptitude sans conteste pour le tout-terrain comme pour le quotidien. Bref, 100 % Porsche.

Leurs performances s'agrémentent d'un plaisir de conduite supplémentaire grâce au nouveau PCM avec module de navigation, écran tactile et interface mp3. Tous les modèles peuvent bénéficier des sièges sport à bandes latérales rehaussées équipant de série le modèle GTS. Les Cayenne S, Cayenne GTS et Cayenne Turbo peuvent en outre être équipés en option du système Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB).

Ils imposent de nouvelles normes en matière de performances, de sécurité et de rendement moteur. Chaque modèle a pourtant sa façon bien à lui de faire preuve d'impulsion.

Tout commence par la silhouette : elle affiche l'assurance, la sportivité et l'énergie de la gamme. Les boucliers avant et arrière donnent le ton : l'aérodynamique

prévaut. Les ailes fortement galbées confèrent une impression de puissance à laquelle contribuent aussi les jantes, dont les tailles varient de 17 à 21 pouces. Les blocs optiques avant adoptent un design distinctif. Sur tous les modèles, les feux arrière à diodes électroluminescentes sont de série (voir page 93).

Sous le capot, pour compléter ces signes extérieurs de dynamisme : des moteurs haute performance. Les technologies les plus modernes sous-tendent des moteurs de grosses cylindrées qui délivrent des performances maximales, pour une consommation minimale. L'injection directe d'essence (ou DFI, Direct Fuel Injection, voir page 50) et le système

VarioCam Plus pour les moteurs 8 cylindres (voir page 53) ne sont pas étrangers à cette prouesse.

Pour parfaire l'agilité des modèles de la gamme, l'option Porsche Dynamic Chassis Control (PDCC, voir page 80) règle le comportement du châssis afin d'atténuer les mouvements de roulis. La sécurité est bien entendu à la

hauteur des performances, grâce notamment au système Porsche Stability Management (PSM, voir page 98), mais également au système de freinage en option Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB, voir page 96).

Vous n'en attendiez pas moins de nous, n'est-ce pas ?



Impulsion et dynamisme : deux qualités dont les pilotes et ingénieurs Porsche ne manquent pas. Lorsqu'il s'agit

de gagner des courses, de franchir les obstacles, d'aller droit au but, rien ne les arrête. Cet élan qui les anime a

permis de faire des différents modèles Cayenne ce qu'ils sont aujourd'hui : des SUV multitalents.

La gamme présente quatre modèles différents, à la même ligne dynamique, mais d'une agilité et d'une puissance qui leur sont propres. Leur point commun ?

**Un art en soi :
de l'impulsion, même à l'arrêt.**

Côté design.



Un dynamisme à toute épreuve – voilà ce qui frappe au premier coup d'œil chez tous les modèles Cayenne.

Le bouclier avant accueille des phares H7 de type projecteurs. Sur le Cayenne Turbo, il présente des phares Bi-Xénon de série avec contrôle statique et dynamique du faisceau en virage. Ces derniers sont disponibles en option pour

les autres modèles. Leur forme oblongue élargit agréablement la ligne avant.

Les entrées d'air se chargent d'optimiser les flux. Sur les Cayenne GTS et Cayenne Turbo, l'entrée d'air centrale est notablement plus grande, pour augmenter les flux d'air frais. Des optiques plates, comprenant les clignotants, différencient les modèles :

positionnées à la verticale sur les Cayenne et Cayenne S, ces barrettes sont à l'horizontale sur les Cayenne GTS et Cayenne Turbo. Les deux bossages de capot du Cayenne Turbo affirment en outre son allure puissante.

L'arrière de tous les modèles se montre aussi dynamique : deux sorties d'échappement simples intégrées pour le Cayenne et le



Cayenne S, deux sorties d'échappement doubles pour le Cayenne GTS et le Cayenne Turbo, qui sont en outre chromées sur le Cayenne GTS. Tous les modèles présentent une partie inférieure de bouclier arrière carénée, ainsi que des feux de recul et feux stop à DEL. Le Cayenne GTS peut également disposer d'un becquet arrière allongé à profil double, sans supplément de prix.

Conçu à 100 % pour le conducteur, l'intérieur se décline dans les matériaux les plus nobles. L'habillage cuir est de série dans le Cayenne GTS et le Cayenne Turbo. De série également sur le Cayenne GTS, et disponibles en option sur les autres modèles : les nouveaux sièges sport avec fonctions étendues et mémorisation des réglages ainsi que bandes latérales rehaussées.

Bref, la silhouette des modèles Cayenne vous séduira dès le premier regard. Elle est si typiquement Porsche.

Les sportifs de haut niveau montrent l'exemple.

Côté technique.

Sur tous les modèles Cayenne, de grosses cylindrées profitent des dernières avancées technologiques. Ces moteurs réussissent ce qui paraissait impossible : allier la puissance à une consommation modérée. Sous le capot du Cayenne, travaille un 6 cylindres en V de 3,6 litres ; sous celui du Cayenne S et du Cayenne GTS, c'est un 8 cylindres en V de 4,8 litres qui opère. On retrouve

le même moteur dans le Cayenne Turbo, mais suralimenté par deux turbocompresseurs.

Tous les moteurs de la gamme sont alimentés par un système d'injection directe d'essence (DFI). Le V6 possède un système de réglage variable des arbres à cames d'admission et d'échappement. Le V8 dispose de son côté du système VarioCam Plus,

qui règle le calage de l'arbre à cames d'admission et la levée des soupapes. Le résultat est là : augmentation de la puissance, mais réduction de la consommation et des émissions polluantes. Aucune contradiction, un simple tour de force 100 % Porsche.

Le moteur du Cayenne développe 290 ch (213 kW) à 6 200 tr/min et procure son couple maximal de

385 Nm à 3 000 tr/min. Celui du Cayenne S atteint 385 ch (283 kW) à 6 200 tr/min. Son couple maximal est de 500 Nm à 3 500 tr/min.

Le moteur du Cayenne GTS, de son côté, affiche 405 ch (298 kW) à 6 500 tr/min. Il délivre 500 Nm de couple maximal à 3 500 tr/min. Le moteur du Cayenne Turbo affiche, quant à lui, 500 ch (368 kW) à 6 000 tr/min. Son couple maximal, de 700 Nm, se révèle entre 2 250 et 4 500 tr/min.

La boîte mécanique à 6 rapports de série sur les Cayenne, Cayenne S et le Cayenne GTS travaille avec précision. La boîte Tiptronic S à 6 rapports, de série sur le Cayenne Turbo, est également disponible en option sur ces modèles. Avec elle, le Cayenne évolue à une vitesse de pointe de 227 km/h ; le Cayenne S atteint 250 km/h ;



le Cayenne GTS et le Cayenne Turbo filent respectivement à 251 km/h et 275 km/h.

Outre la transmission intégrale permanente, le système Porsche Traction Management (PTM, voir page 66), de série, met à votre disposition un blocage de différentiel central (longitudinal) à réglage électronique, une boîte de transfert avec réducteur, un système d'antipatinage (ASR) et un système de freinage automatique à effet

différentiel (ABD). Il apporte ainsi plus de dynamisme à la tenue de route, mais aussi une sécurité exceptionnelle.

Pour accroître la capacité tout-terrain des Cayenne, Cayenne S et Cayenne Turbo, vous pouvez, en option, les équiper du Pack Advanced Offroad Technique (voir page 88).



Une suspension pneumatique avec système Porsche Active Suspension Management (PASM, voir page 76) équipe de série le Cayenne Turbo. Elle est proposée en option sur les autres modèles. Le PASM règle la souplesse de la suspension, pour plus de confort et une conduite plus sportive. Exclusivité sur le Cayenne GTS : la dotation de série prévoit une suspension sportive, à ressorts hélicoïdaux, couplée au PASM.

Sur tous les modèles, la suspension pneumatique avec PASM peut être associée, en option, au système Porsche Dynamic Chassis Control (PDCC). Le PDCC est un système antiroulis qui gère le châssis de manière dynamique en atténuant considé-

rament les mouvements de roulis en virage afin d'améliorer le guidage de la voiture – pour une conduite toujours plus sportive, et un confort encore plus agréable.

Le Cayenne est muni de jantes « Cayenne » 17 pouces de série, tandis que le Cayenne S est chaussé de jantes « Cayenne S II » 18 pouces et le Cayenne Turbo, de jantes « Cayenne Design » 19 pouces. Le côté sportif du Cayenne GTS s'affiche sans conteste par sa monte de série : des jantes « Cayenne Sport » 21 pouces.

Le système de freinage est à l'image de la gamme : puissant. Tous les modèles sont équipés de freins à disque avec étriers monobloc en aluminium à 6 pistons sur les roues avant et à 4 pistons sur les roues arrière. Les étriers sont noirs sur le Cayenne, argent sur le Cayenne S, et rouges sur le Cayenne GTS ainsi que sur le Cayenne Turbo. Le système Porsche Stability Management (PSM) est de série. Il assure un réglage électronique de stabilisation du véhicule et de son attelage, dans les conditions de conduite extrêmes, renforçant ainsi la sécurité.

Également de série : la touche « Sport ». Une simple pression, et le moteur se fait plus mordant.

La boîte Tiptronic S est alors réglée sur des valeurs de fonctionnement plus sportives ; la suspension pneumatique s'abaisse à son niveau minimal ; le PASM et le PDCC passent en programme « Sport ».

L'échappement sport ronronne de puissance et séduit au premier coup d'œil par ses deux doubles sorties chromées. Il est de série sur le Cayenne GTS, et disponible en option sur le Cayenne S avec boîte Tiptronic S.

Un hayon entièrement automatique est également proposé en option. Un simple bouton suffit alors à ouvrir et à fermer automatiquement le coffre. La hauteur d'ouverture est également pré réglable.





Les modèles

Plus ils vous en donnent et plus vous en attendez d'eux. Pourtant, ils savent encore vous surprendre.

Cayenne.
Cayenne S.
Cayenne GTS.
Cayenne Turbo.

Leur impulsion donne à toute l'équipe un élan intarissable.

**Haute performance.
C'est le moins que l'on puisse attendre d'une Porsche.**

Cayenne.



Le Cayenne ne se distingue pas seulement par ses hautes performances. C'est un véhicule multitalent, sportif, à l'aise en tout-terrain, confortable et sûr.

L'injection directe (DFI) qui vient alimenter son V6, le réglage variable des arbres à cames d'admission et d'échappement ainsi que le système d'alimentation à résonance et le collecteur d'admission à géométrie variable lui permettent d'être extrêmement performant sans se montrer trop gourmand.

Les 3,6 litres de son moteur développent 290 ch (213 kW) à 6 200 tr/min et vous disposez dès 3 000 tr/min d'un couple de 385 Nm. Équipé d'une boîte mécanique, le Cayenne ne met que 8,1 secondes pour passer de 0 à 100 km/h. Sa vitesse de pointe se monte à 227 km/h.

Une petite pression sur la touche « Sport », de série, et le système

de gestion électronique du moteur se fait plus incisif.

Une boîte mécanique à 6 rapports, au comportement sportif, est montée de série, mais vous pouvez opter pour une boîte Tiptronic S, également à 6 rapports, avec commandes au volant et système de débrayage à l'arrêt pour réduire la consommation (voir page 64).

Le système de freinage, aux dimensions adaptées à la puissance, offre en toute situation une grande sécurité. La couleur noire de ses étriers est sa marque distinctive. Une direction précise et un châssis ajusté pour une conduite sportive rendent le Cayenne encore plus dynamique et agile. Le système Porsche Stability Management (PSM) et la transmission intégrale gérée par le système Porsche Traction Management (PTM) répartissent comme il convient la puissance

du moteur entre toutes les roues. Le système d'antipatinage (ASR) et le système de freinage automatique à effet différentiel (ABD) garantissent une motricité optimale également répartie selon les circonstances. Le réducteur de la boîte de transfert permet au Cayenne d'utiliser efficacement sa puissance pour crapahuter, comme pour tracter. En mode « Low Range », une touche de la console centrale permet de verrouiller le blocage de différentiel central à réglage électronique afin de mieux maîtriser la motricité dans les conditions extrêmes. La répartition de la puissance entre les deux trains est alors fixe : 38 % sur l'avant, 62 % sur l'arrière.

Le Pack Advanced Offroad Technique, disponible en option, améliore également les performances tout-terrain. Outre une protection de bas de caisse supplémentaire, il possède un blocage de différentiel transversal arrière piloté électroniquement (voir page 89) qui peut être bloqué manuellement pour améliorer la motricité sur les terrains très accidentés.

Sur route ou sur piste, l'habitacle offre un équipement typiquement Porsche, où cinq personnes voyagent en tout confort. Les sièges cuir partiel font partie des dotations de série, tout comme les sièges confort à 12 réglages électriques, l'autoradio CDR-30 (avec double tuner et 12 haut-parleurs) ainsi que la climatisation. En option, le Cayenne peut être équipé d'une climatisation automatique gérant séparément le côté

conducteur et le côté passager, ou d'une climatisation 4 zones avec commande séparée pour l'arrière. Inutile donc de renoncer à votre confort...

... Ni même à vos bagages. Le coffre dispose d'un volume de 540 litres, atteignant jusqu'à 1770 litres* une fois la banquette arrière rabattue. L'option d'automatisation du hayon facilite le chargement (voir page 144). Si l'espace du coffre ne suffit pas, vous disposez également en option d'un système de transport sur toit ou d'un crochet d'attelage (démontable manuellement ou rétractable électriquement) pour tracter sans souci une remorque freinée d'un poids total tracté de 3 500 kg maximum.

Autre point à ne pas négliger en chemin : la sécurité passive, excellente pour tous les occupants.

* Avec les sièges sport : 1 749 litres (selon normes VDA).



Tout commence par une conception minutieuse de la carrosserie avec tôles multi-épaisseur, structures absorbant l'énergie et barres anti-encastrement latérales, et se poursuit par la mise en place de nombreux airbags.

Les airbags grand volume conducteur et passager sont de série, de même que les airbags rideaux logés dans le cadre de pavillon, au-dessus des deux rangées de sièges. À l'avant, la protection est complétée par des airbags thoraciques.

Les performances moteur sont essentielles, mais il est bon de rappeler que l'on attend bien plus que cela d'une Porsche.



**Il ira là où d'autres osent à peine s'aventurer.
Dans la zone « bonheur » de votre cerveau, par exemple.**

Cayenne S.

La lettre « S » a ses principes – performances ultra sportives et énormes réserves de puissance – que l'on retrouve bien entendu dans le Cayenne S. Le Cayenne S, symbole de puissance, d'esprit sportif, de dynamisme efficace et, pour vous, de plaisir de conduite.

Un changement de vitesse sur la boîte mécanique à 6 rapports (ou boîte Tiptronic S à 6 rapports, en option), un pied qui enfonce l'accélérateur, et le puissant moteur 4,8 litres à injection directe (DFI) inspire à fond et répond à votre demande, sans délai. Le Cayenne S passe de 0 à 100 km/h en 6,6 secondes à peine. Vitesse de pointe : 252 km/h.

Son moteur atmosphérique à 8 cylindres en V développe 385 ch (283 kW) à 6 200 tr/min et procure un couple maximal de 500 Nm à 3 500 tr/min. Des valeurs impressionnantes rendues possibles grâce au VarioCam Plus notamment, qui améliore sa souplesse et sa réactivité, réduit nettement la consommation et, par là même, les émissions de polluants.

Sa sonorité ? Un ronronnement puissant – typiquement Porsche. Le Cayenne S avec boîte Tiptronic S peut recevoir, en option, un système d'échappement sport avec sorties d'échappement en acier spécial chromées, au son plein et rocailleux, activé via la touche « Sport ». La maniabilité et le comportement du Cayenne S sont exemplaires, à l'instar des

systèmes de sécurité, dont son système de freinage reconnaissable à ses étriers couleur argent. Celui-ci a été redimensionné pour suivre l'augmentation des performances du Cayenne S par rapport au modèle de base. Associé au système Porsche Stability Management (PSM), monté de série sur tous les modèles Cayenne, il se charge de raccourcir au maximum la distance de freinage (voir page 98). Les Cayenne S, Cayenne GTS et Cayenne Turbo peuvent en outre être équipés de l'option Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB).

Une suspension pneumatique couplée au système PASM est disponible en option (voir page 76). Elle améliore la motricité du Cayenne S.





Les hautes performances du Cayenne S se reflètent également dans l'habitacle. Les baguettes de seuil de porte en acier spécial et les sièges cuir partiel accrochent le regard.

L'assise et le dossier de ces derniers bénéficient de bandes centrales et bandes latérales en cuir ; la bande centrale de l'appuie-tête est également en cuir. Les sièges conducteur et passager avant disposent de réglages électriques. Pour un meilleur maintien en conduite

sportive, vous pouvez opter pour des sièges sport avec fonctions étendues et mémorisation des réglages. Votre regard embrassera par ailleurs d'un seul coup les 5 instruments ronds habituels, complétés au centre par un écran de 3 pouces.

Celui-ci signale, entre autres, le rapport enclenché sur la boîte Tiptronic S, l'activation de la touche « Sport » ou encore les données de pression des pneus, si l'option TPM est installée.

L'entourage du levier de vitesse en aluminium satiné et la finition AluDesign des instruments ronds ajoutent une touche sportive supplémentaire. Côté confort aussi, le Cayenne S est encore plus

performant. L'accoudoir de la console centrale est, par exemple, habillé de cuir gaufré et la climatisation automatique, de série, prévoit un réglage individuel des côtés conducteur et passager.

Comme annoncé, le « S » tient toutes ses promesses – pour offrir au conducteur plus de sérénité, notamment.



Console centrale du Cayenne S



Instruments du Cayenne S

**Il y a des choses que l'on se doit de faire.
Et celles auxquelles on ne peut renoncer.**

Cayenne GTS.



Pour mettre au point le Cayenne GTS, nos ingénieurs avaient carte blanche et pouvaient laisser libre cours à leurs préférences techniques. Résultat : plus de puissance, d'agilité, et un comportement encore plus réactif. Bref, un Cayenne GTS sans compromis, taillé pour la route.

La puissance de son V8 atmosphérique de 4,8 litres à injection directe (DFI) a été revue à la hausse par rapport au Cayenne S, en repensant le circuit d'admission et l'électronique moteur pour allier augmentation des performances et rendement moteur : 405 ch

(298 kW) à 6 500 tr/min pour un couple maximal de 500 Nm à 3 500 tr/min.

La boîte mécanique à 6 rapports, sportive, transmet efficacement cette puissance aux roues. Une boîte Tiptronic S à 6 vitesses est disponible sur demande. Les rapports, plus courts comparés à ceux du Cayenne S, renforcent l'agilité du Cayenne GTS. La boîte mécanique permet d'abattre le 0 à 100 km/h en seulement 6,1 secondes ; la vitesse de pointe atteint 253 km/h. L'échappement sport de série accompagne ces performances d'un son rond et plein.

Le système de réglage électronique d'assiette du PASM et le châssis avec suspension à ressorts hélicoïdaux équipent de série le Cayenne GTS (suspension pneumatique disponible sur demande). Le réglage de la hauteur de caisse minimale abaisse le centre de gravité de 24 mm (suspension à ressorts hélicoïdaux) ou de 20 mm (suspension pneumatique). La capacité d'accélération transversale du Cayenne GTS s'affiche par ailleurs ouvertement par la monte en série de jantes « Cayenne Sport » 21 pouces.

Les disques de frein ventilés ont un diamètre de 350 mm à l'avant. Les étriers de frein s'habillent de rouge. Le Cayenne GTS peut en outre être équipé en option du système Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB)*.

Toujours à propos d'esthétique : dès le premier coup d'œil, il laisse aussi imaginer la puissance dissimulée sous son capot. Les boucliers avant et arrière sont issus du Cayenne Turbo.



En option gratuite : becquet arrière allongé à double profil fixe

Leur partie inférieure ainsi que les jupes latérales, peintes de série en couleur carrosserie, renforcent l'aspect dynamique. Le hayon peut par ailleurs être agrémenté d'un becquet rallongé à profil double, en option gratuite. La couleur noire de l'encadrement des vitres, des poignées et des baguettes de porte différencie le GTS des autres modèles. Autre signe extérieur de puissance : les deux sorties doubles chromées de l'échappement sport.

L'intérieur du Cayenne GTS est également très sportif. Les baguettes de seuil de porte en acier spécial vous accueillent avec la signature « Cayenne GTS ». L'habillage cuir comprend notamment des éléments du tableau de bord, de la console centrale et des panneaux de porte. Le volant à jante épaisse assure une meilleure prise en main. À l'avant, les sièges sport avec réglage électrique, fonctions étendues et mémorisation des réglages ainsi que bandes latérales rehaussées garantissent un grand confort et un excellent maintien. Les bandes centrales des sièges avant et de la banquette arrière, pourvue de deux sièges individuels et d'une place centrale, sont habillées d'une matière antidérapante, l'alcantara, tout comme le ciel de toit, le soufflet du levier de vitesse et certains éléments des panneaux de porte.



Pourvue de deux sièges se démarquant nettement et d'une place centrale, la banquette arrière est homologuée pour 3 personnes.

Le pack Aluminium Sport, avec baguettes décoratives sur le tableau de bord et les portes, accentue l'esprit sportif du Cayenne GTS.

GTS, deux abréviations réunies en une, qui associent l'intégrité sans

compromis des modèles GT de série à l'esprit très sportif des modèles S. Ce nom reflète avant toute chose le dynamisme et les efforts déployés par nos ingénieurs pour transformer leurs rêves en réalité.

Plus vif, plus économe, plus sûr. Un pur bonheur.

Cayenne Turbo.

Votre cœur accélère. Vous ressentez un grand frisson. Bref, vous présentez les deux symptômes anodins, mais typiques, du bonheur de conduire une Porsche Turbo.

Le Cayenne Turbo incarne le principe Porsche par excellence : la puissance. Il sait allier le côté sportif typique des Porsche à un confort extraordinaire. En d'autres termes : attendez-vous à tout, sauf à des compromis sur ses performances.

Dès le démarrage, vous percevez la puissance qui sommeille encore dans son V8 biturbo de 4,8 litres à injection directe (DFI). Il ne tient qu'à vous de réveiller ses 500 ch (368 kW) à 6 000 tr/min pour disposer d'un couple maximal de 700 Nm entre 2 250 et 4 500 tr/min.

Cette puissance potentielle est transmise aux roues munies de jantes « Cayenne Design » 19 pouces par l'intermédiaire de la boîte Tiptronic S à 6 rapports, pour que le Cayenne Turbo puisse effectuer des sprints fulgurants : en à peine 5,1 secondes, vous êtes déjà à 100 km/h. À partir de 210 km/h, la suspension pneumatique, de série sur le modèle Turbo, règle automatiquement le châssis à une hauteur particulièrement basse optimisant la stabilité et l'aérodynamisme à grande vitesse. La vitesse de pointe est atteinte à 275 km/h.

Le système Porsche Active Suspension Management (PASM) gère alors en continu et de manière active la force d'amortissement pour chaque roue en fonction de la conduite adoptée et des conditions

de route. Disponible en option, le système Porsche Dynamic Chassis Control (PDCC) réduit par ailleurs les mouvements de roulis en virage. Un atout de plus pour votre confort et pour la tenue de route.

Une petite impulsion sur la touche « Sport », et l'accélérateur réagit de manière plus incisive, la boîte Tiptronic S se fait plus sportive et la dynamique du moteur plus franche. Le Porsche Active Suspension Management (PASM) passe en mode « Sport » et la suspension pneumatique abaisse le châssis au niveau minimal.





Le système de freinage du Cayenne Turbo impressionne tout autant. Véritables réserves de sécurité, ses disques de frein aux dimensions revues à la hausse posent les nouvelles règles du jeu

en matière de décélération et de stabilité. Les étriers de frein, également plus gros, sont peints en rouge. Disponible en option : le système Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB).

Autre trait reconnaissable du Cayenne Turbo : le double bossage de son capot. Les phares longue portée Bi-Xénon avec contrôle de faisceau statique et dynamique en virage sont de série, de même

que les optiques plates intégrées à la calandre qui soulignent la silhouette.

L'exclusivité de ce modèle se ressent aussi de l'intérieur : sièges confort avec fonctions étendues, mémorisation des réglages et habillage cuir de série. Le Cayenne Turbo peut recevoir, en option gratuite, des sièges sport, également avec fonctions étendues et mémorisation.

Le BOSE® Surround Sound-System, de série sur le Cayenne Turbo, procure un son optimal à toutes les places. Également de série : le nouveau Porsche Communication Management (PCM) et son unité de navigation (voir page 132).

Les cinq instruments ronds du Cayenne Turbo constituent un autre de ses traits caractéristiques. Au centre, un écran couleur de 5 pouces les complète et vous fournit notamment les informations calculées par l'ordinateur de bord durant le trajet. Le cadran de droite indique la pression de suralimentation des turbocompresseurs. Encore un détail : à l'intérieur, l'équipement de série prévoit des inserts en aluminium satiné.

Vous le constaterez de vous-même, l'équipement de série est déjà ainsi très complet. Logique : le Cayenne Turbo est une Porsche à 100 %. Souverain par ses performances et extrêmement pratique au quotidien, il assure aussi sans réserve un extraordinaire confort et un niveau élevé de sécurité.



Écran couleur 5 pouces



Motorisation et transmission

Une impulsivité marquée.
Des performances élevées.
Une énergie efficace.

Non, nous ne parlons pas
du conducteur. Quoique...



1. Système d'admission
2. Pompe haute pression
3. VarioCam Plus
(régulateur à ailettes)
4. Chaîne duplex
5. Rampe d'injection haute pression
6. Injecteur (derrière)
7. VarioCam Plus (poussoirs avec compensation du jeu de soupape)
8. Arbre à cames d'admission
9. Arbre à cames d'échappement
10. Soupape
11. Piston
12. Bougie
13. Collecteurs d'échappement
14. Turbocompresseur
15. Filtre à huile
16. Échangeur thermique huile/eau
17. Compresseur de climatisation
18. Tube d'aspiration de la pompe à huile
19. Pompe à eau (derrière)
20. Courroie Poly-V
21. Corps de papillon des gaz/Accélérateur électronique

Moteur du Cayenne Turbo

**Plus de puissance.
Tout en consommant moins.
C'est possible.**

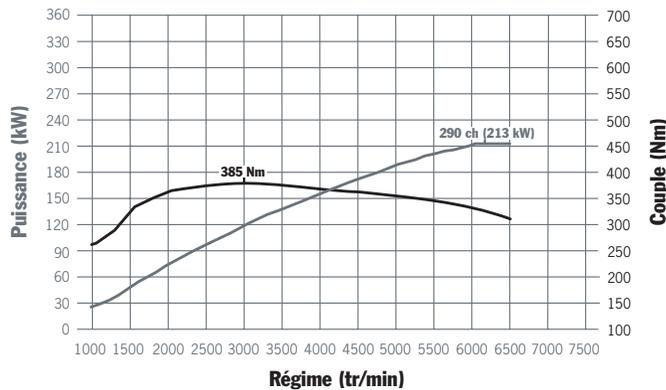
Au cœur de chaque Porsche : le moteur. Là, naît la puissance, la sonorité Porsche. De là provient l'impulsion qui dynamise votre conduite. Toutes ces choses qui font que chaque Porsche est unique.

Injection directe (DFI) pour des puissances moteur et des valeurs de couple nettement plus élevées, telle est la principale caractéristique commune de tous les modèles, qui affichent cependant des valeurs spécifiques selon chaque type de motorisation.

Autre point commun : une volonté d'améliorer la consommation et les émissions. Ici, les valeurs sont heureusement à la baisse malgré l'augmentation des cylindrées. Tous ces moteurs bénéficient d'un extraordinaire système de refroidissement, une condition sine qua none pour pouvoir tracter de lourdes charges.



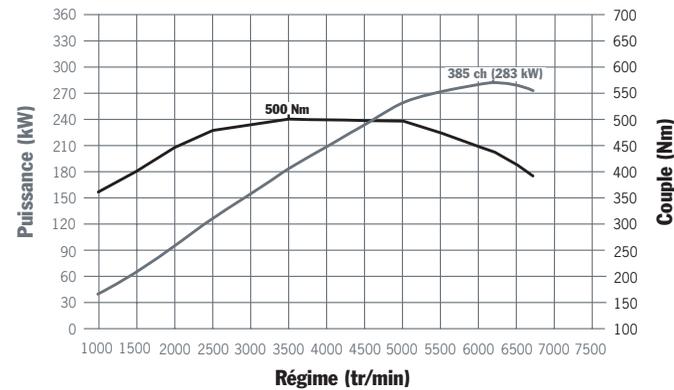
Moteur du Cayenne



Cayenne : 385 Nm à 3 000 tr/min, 290 ch (213 kW) à 6 200 tr/min



Moteur du Cayenne S



Cayenne S : 500 Nm à 3 500 tr/min, 385 ch (283 kW) à 6 200 tr/min

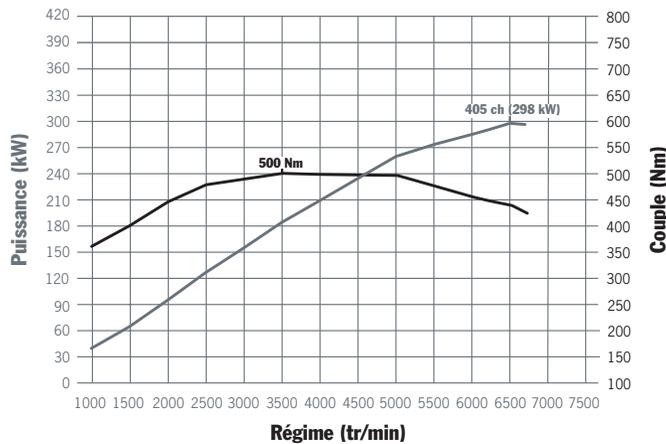
Au service du Cayenne, un moteur atmosphérique 6 cylindres en V de 3,6 litres, avec injection directe et réglage variable de l'arbre à cames ; 290 ch (213 kW) à 6 200 tr/min et un couple maximal de 385 Nm à 3 000 tr/min se chargent de le pousser jusqu'à une vitesse de pointe de 227 km/h. Doté d'une boîte mécanique, le Cayenne atteint les 100 km/h, départ arrêté, en 8,1 secondes... pour bien commencer le voyage.

Le Cayenne S possède, de son côté, un moteur atmosphérique à 8 cylindres en V de 4,8 litres, avec injection directe (DFI) et VarioCam Plus. Il développe 385 ch (283 kW) à 6 200 tr/min et un couple de 500 Nm à 3 500 tr/min. Muni d'une boîte mécanique, il atteint une vitesse de pointe de 252 km/h (250 km/h avec une boîte Tiptronic S) et accélère de 0 à 100 km/h en 6,6 secondes (6,8 secondes avec une boîte Tiptronic S).

Par rapport au Cayenne S, le Cayenne GTS est animé par un moteur atmosphérique 8 cylindres en V de 4,8 litres, avec injection directe (DFI) et VarioCam Plus. Il jouit d'un meilleur rendement grâce à un circuit d'admission efficacement repensé. Démonstration par les chiffres : 405 ch (298 kW) à 6 500 tr/min et un couple maximal de 500 Nm à 3 500 tr/min. Pour atteindre les 100 km/h, départ arrêté, le sprint du Cayenne GTS doté d'une boîte mécanique ne durera que 6,1 s ; en vitesse de pointe, ce modèle atteint 253 km/h.



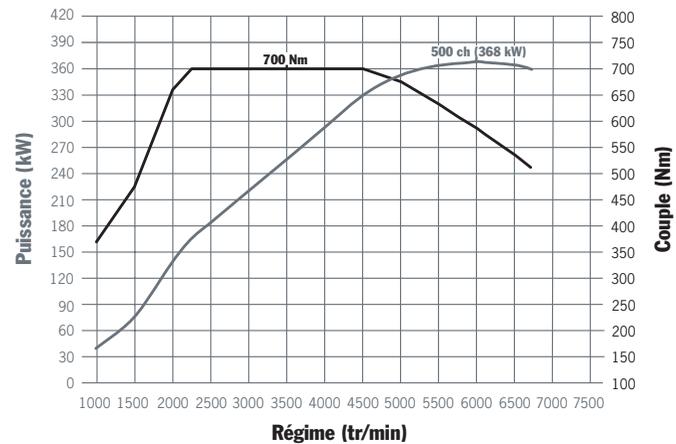
Moteur du Cayenne GTS



Cayenne GTS : 500 Nm à 3 500 tr/min, 405 ch (298 kW) à 6 500 tr/min



Moteur du Cayenne Turbo



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

Le Cayenne Turbo évolue quant à lui grâce à un V8 biturbo de 4,8 litres avec injection directe (DFI) et VarioCam Plus. Il développe 500 ch (368 kW) à 6 000 tr/min et affiche un couple maximal de 700 Nm entre 2 250 et 4 500 tr/min. Sa vitesse de pointe s'élève à 275 km/h et il se propulse de 0 à 100 km/h en 5,1 secondes.

Tout cela sonne très technique à la première lecture, mais la technique peut également être source d'émotions... et quelles émotions, avec une Porsche. Stupéfiantes, tout simplement.

Le plus beau des défis ? Savoir se surpasser.

Kit Performance Cayenne Turbo.

Turbo – Un terme très évocateur, à bien des égards, synonyme pour tout amateur de Porsche de grand frisson et de performances phénoménales. Le Cayenne Turbo perpétue cette tradition en associant, comme aucune autre voiture de sa catégorie, puissance, dynamique et agilité. Dès ses débuts, il a placé la barre très haut, mais Porsche l'a encore relevée d'un cran en concevant le Kit Performance Cayenne Turbo. Car, telle est notre philosophie.

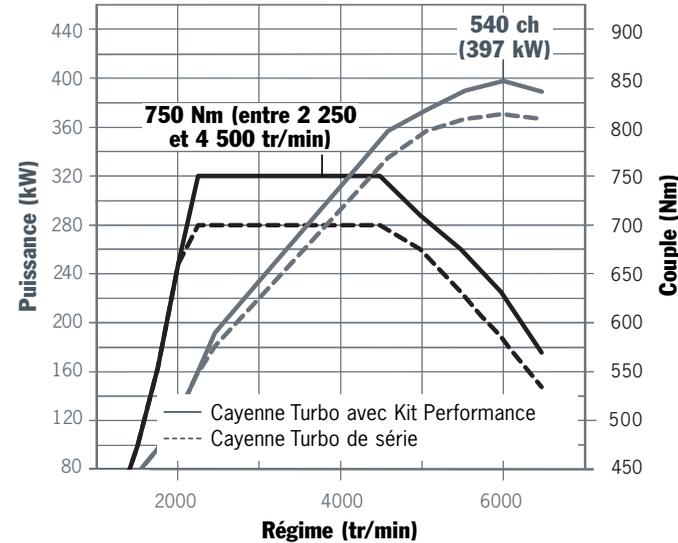


Moteur Cayenne Turbo avec Kit Performance

Cette option augmente encore les performances générales du Cayenne Turbo et la puissance de son moteur, qui passe de 500 ch à 540 ch. Typiquement sport, typiquement Porsche.

Ce tour de force est principalement dû au nouveau système d'admission et à l'optimisation de la gestion électronique du moteur. Résultats chiffrés à l'appui : 540 ch (397 kW) à 6 000 tr/min ; couple maximal augmenté de

50 Nm pour atteindre 750 Nm (entre 2 250 et 4 500 tr/min) ; accélération de 0 à 100 km/h en 4,9 secondes ; vitesse de pointe 279 km/h. Des chiffres que l'on ne comprend vraiment qu'en les faisant vivre, volant en main.



Kit Performance Cayenne Turbo*

Consommation** :	
Cycle urbain	22,5 l/100 km
Cycle extra urbain	10,5 l/100 km
Cycle mixte	14,9 l/100 km
Émissions CO₂	
Cycle mixte	358 g/km

Le design du bloc moteur trahit déjà cette puissance à l'état pur. Divers éléments esthétiques viennent ainsi étayer l'exigence technique du Kit Performance Cayenne Turbo : couvercle du

papillon des gaz en carbone, plaque en aluminium brossé, circuit d'admission couleur titane avec inserts en carbone et signature « turbo » couleur argentée.

L'arbre de transmission a été modifié pour adapter l'ensemble de la chaîne cinématique au surcroît de puissance. Résultat : au volant, les sensations sont encore plus intenses et votre tranquillité, confortée.

* Compatible uniquement avec des jantes de 19 pouces minimum homologuées pour le Kit Performance.
 ** Les données fournies ici ont été mesurées selon la directive 80/1268/CEE, dans la version en vigueur à la date d'impression, et sur des véhicules dotés de l'équipement de série. Ces données, non contactuelles, ne concernent pas une voiture en particulier et sont données à titre indicatif, pour comparaison entre divers modèles. Pour plus de détails sur un véhicule en particulier, contactez le Réseau Officiel Porsche.

Le cœur d'un sportif est un muscle puissant. Sans surcharge superflue.

Nos moteurs : une conception en alliage léger.

Pour les moteurs aussi, point trop n'en faut. N'ayez cependant aucune inquiétude, nous parlons du poids, pas des performances.

Les V8 possèdent un bloc-cylindres de type « closed-deck » et un carter allégé, le tout en aluminium. Le bloc et ses canaux de refroidissement, autour des cylindres, forment ainsi un ensemble clos. Les moteurs y gagnent en légèreté et en rigidité. Autre point positif : leur durée de vie s'en trouve améliorée.

Autres témoins de la conception allégée du moteur : la culasse en deux parties et les pistons en aluminium moulé. En raison des



Moteur V8 en alliage léger

performances élevées et des sollicitations plus importantes, les pistons du Cayenne Turbo sont en aluminium forgé.

Le V6 du Cayenne se compose d'un bloc-cylindres en fonte et d'une culasse monobloc en aluminium coulé sous pression. Un « poids plume » pour un tel moteur, mais les performances, elles, sont élevées.

Le Cayenne vous fera chaud au cœur. Rien qu'au cœur.

Le système de refroidissement.

Pour optimiser durablement la puissance des modèles Cayenne, tous les composants de leurs puissants moteurs doivent évoluer dans un environnement thermique optimal.

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 Cayenne, un circuit de refroidissement des pistons, intégré au circuit d'huile, évacue la chaleur dégagée au niveau du corps des pistons.

Les moteurs sont ainsi maintenus en permanence à une température de fonctionnement idéale. Ce principe garantit un maximum de fiabilité, un minimum de jeu entre les pièces et un minimum d'usure. La conception du circuit de refroidissement permet de répondre aux besoins élevés pour une utilisation intense en tout-terrain ou pour tracter de lourdes charges.

Les valeurs d'émission, de consommation et de nuisance sonore sont minimisées ; la puissance est optimale et constante pour un entretien minimal.

La lubrification.

Le système de lubrification à carter sec des moteurs V8 assure une lubrification fiable quelle que soit la situation. Le réservoir d'huile est logé directement dans le moteur, ce qui permet de réaliser un gain de place et de poids. De plus, l'huile est toujours là où le moteur en a besoin.

Sur les moteurs V8, le débit d'huile est assuré rapidement par une pompe adaptée aux besoins d'une utilisation intense et par une aspiration à deux niveaux. Ce système garantit une lubrification optimale, même en situation extrême.

Les moteurs V6 utilisent un système de lubrification à carter humide optimisé pour résister aux fortes sollicitations, par exemple, en conduite sportive ou en dévers extrême.

C'est souvent sous la pression que nous évoluons le plus.

L'injection directe d'essence (DFI).

Tous les moteurs de la gamme Cayenne bénéficient d'un système d'injection directe (DFI) qui injecte le carburant sous haute pression directement dans la chambre de combustion, au millième de seconde près. Le dosage adéquat est régulé par une électrovalve. Une pompe spécifique se charge de produire les 120 bars de pression nécessaires.

Les angles du jet et du cône d'injection ont été optimisés par rapport au couple, à la puissance et au niveau d'émission souhaités. Les turbulences générées dans les

flux de carburant créent un mélange air-carburant particulièrement homogène pour la combustion.

Le système de double injection intervient jusqu'à 3 500 tr/min. Il répartit le carburant nécessaire en deux temps d'injection successifs. Ceci permet aux catalyseurs de monter en température plus rapidement lors des démarrages à froid et garantit, par ailleurs, un couple plus important dans les plages de charge élevée.

Le mélange étant injecté directement dans le cylindre, le refroidi-

issement de la chambre de combustion s'en trouve amélioré. Il est ainsi possible d'augmenter le taux de compression et d'obtenir plus de puissance par un meilleur rendement des moteurs.

Le système de gestion électronique du moteur ajuste l'injection en fonction de la puissance demandée. Des sondes lambda stéréo contrôlent les émissions (voir page 60). Deux avantages à cela : vous préservez mieux l'environnement et réalisez des économies en carburant.

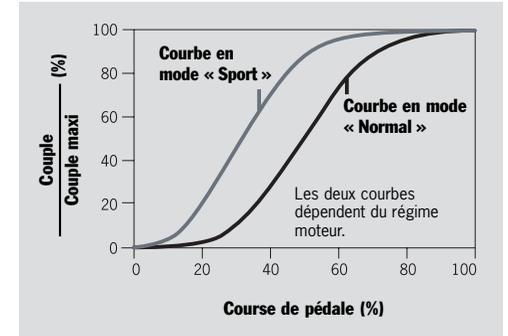


Du sport amateur au sport de haut niveau.

La touche « Sport ».



Touche « Sport » sur la console centrale



Comparaison des courbes de comportement de l'accélérateur électronique en modes « Normal » et « Sport »

Sur tous les modèles Cayenne, la console centrale comporte une touche « Sport », de série. Vous pouvez ainsi opter pour un réglage confortable ou sportif.

Dès qu'elle est actionnée, la gestion électronique du moteur se fait alors plus incisive : l'accélérateur répond plus vite et la dynamique

du moteur est encore plus directe. Dans ce cas, si la voiture est équipée d'une boîte Tiptronic S, celle-ci passera les rapports avec un léger « retard », voulu, tandis qu'elle rétrogradera « à l'avance ».

Par ailleurs, les systèmes PASM ou PDCC passent en mode « Sport », avec abaissement de la suspension pneumatique pour un

amortissement plus sportif, un guidage plus direct et un meilleur contact avec la route.

L'utilisation de l'échappement sport, de série sur le Cayenne GTS et en option sur le Cayenne S avec boîte Tiptronic S, est également liée à la touche « Sport ».

Typiquement Cayenne : une flexibilité à toute épreuve.

Calage variable des arbres à cames pour le V6.

Dans le V6 du Cayenne, le calage des arbres à cames d'admission et d'échappement s'adapte automatiquement grâce à un régulateur à ailettes entièrement variable. Cette régulation permanente est pilotée par la gestion électronique du moteur, particulièrement efficace.

Le cycle de charge et d'échappement est commandé par 4 soupapes par cylindre, activées par des leviers oscillants à galets avec régulation hydraulique du jeu des soupapes. Résultat :

une augmentation de la puissance et du couple, dès les plus bas régimes, et, surtout, une réduction de la consommation et des émissions de polluants.



Un plus pour les reprises... Qui s'inscrit en moins, côté consommation.

VarioCam Plus pour le V8 et le V8 biturbo.

Le VarioCam Plus relève d'un concept « deux en un » : ce système règle le calage de l'arbre à cames d'admission et la levée des soupapes d'admission.

Entre votre style de conduite au quotidien et les sollicitations maximales parfois demandées, le VarioCam Plus sait faire la différence pour mieux s'adapter. La gestion électronique du moteur intervient discrètement pour réguler celui-ci. Résultat : une accélération spontanée, par un moteur qui sait rester discret.

Le système de réglage de l'ouverture des soupapes fonctionne grâce à des poussoirs à clapet à commande électrohydraulique.

Le changement de temps d'ouverture se fait sans à-coups grâce à un régulateur progressif. Pour optimiser l'apport de carburant



Le VarioCam Plus du moteur V8

et un réchauffement du moteur rapide par des températures très froides, 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 système 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 avec une ouverture avancée privilégie, au contraire, les couples élevés et une puissance maximale.

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

Essentiel pour les sportifs de haut-niveau : savoir mieux respirer.

Le système d'admission d'air.



Le système d'admission des modèles Cayenne fonctionne sur le principe de la résonance, qui fait vibrer la masse d'air à l'intérieur du circuit d'admission pour créer un effet de type « suralimentation » optimisant le mélange.

Dans le V6 du Cayenne et dans le V8 du Cayenne S et du Cayenne

GTS, l'effet de résonance est complété par un système d'admission variable. Ceci 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 supérieures). Pour augmenter la

puissance du Cayenne GTS, les flux de l'admission d'air ont été optimisés.

Résultat : un couple élevé, quel que soit le régime. Autrement dit, une puissance déployée impressionnante.

C'est sous la pression qu'ils réalisent leurs meilleures performances.

Les turbocompresseurs du Cayenne Turbo.

« Turbo » : un terme qui évoque la haute performance, une sonorité typique, de la puissance à revendre et des technologies de pointe.

Le Cayenne Turbo est suralimenté par deux turbocompresseurs montés en parallèle. Ses collecteurs d'admission à faible volume et ses collecteurs d'échappement courts améliorent la réactivité du moteur.

L'air d'admission est acheminé vers les deux compresseurs via un filtre à air. Réchauffé par le passage dans les compresseurs, il est ensuite refroidi 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.

À pleine charge, la pression de suralimentation atteint une valeur (absolue) de 1,8 bars ; elle est disponible dès 2 500 tr/min.

C'est ce qu'on pourrait appeler « une force intérieure qui sait s'extérioriser ».

En conduite normale, à vitesse régulière et à régime peu élevé, la régulation de la pression de suralimentation (faible pression avant le papillon des gaz) optimise la consommation. En conduite dynamique, les turbocompresseurs tournent à régime plus élevé pour augmenter la pression de suralimentation, avant le papillon des gaz. En cas d'accélération,

le papillon des gaz s'ouvre alors plus rapidement pour passer, sans délai, à pleine charge.

Par ailleurs, les turbocompresseurs sont refroidis par un circuit spécifique indépendant du système de refroidissement principal. Cette conception permet d'éviter une altération prématurée de l'huile due à une surcharge thermique.



**Accélérez, décélérez... C'est réglé d'avance...
Vous allez vous régaler.**

La gestion électronique du moteur.

La gestion électronique du moteur contrôle et régule l'ensemble des fonctions et des modules du moteur, en toutes circonstances.

Son principe de base est simple. Le système mesure en permanence les données d'entrée et les compare aux caractéristiques mémorisées pour piloter et optimiser les principales fonctions motrices, tels l'allumage et l'injection. Le conducteur ne s'aperçoit de rien, si ce n'est de la baisse de la consommation, de la réduction des émissions, ainsi que du gain de puissance et de couple.

La gestion électronique du moteur commande notamment la position du papillon des gaz (accélérateur électronique), indispensable à

la fonction PSM (Porsche Stability Management). Autres fonctions essentielles : le diagnostic embarqué et la régulation du cliquetis, cylindre par cylindre, avec adaptation automatique aux différences de qualité des carburants.

Sur les Cayenne, Cayenne S et Cayenne GTS, la gestion électronique du moteur se charge également d'adapter le collecteur

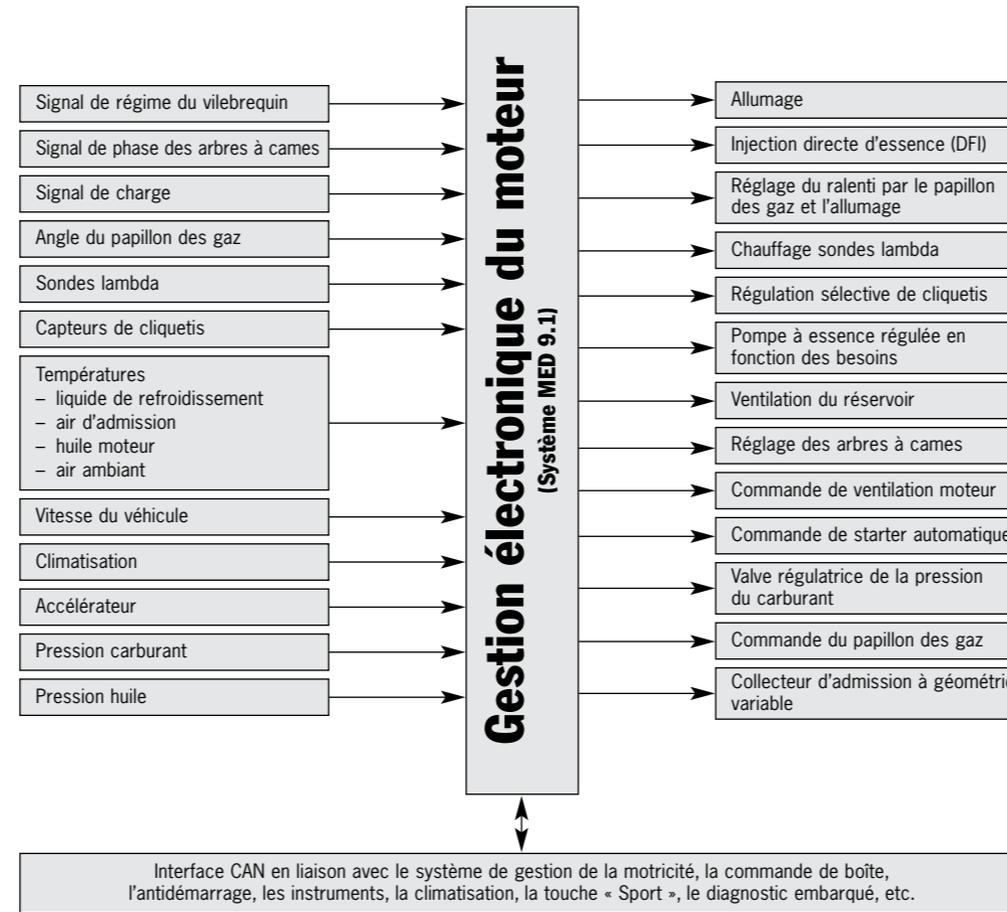
d'admission à géométrie variable. Sur le Cayenne Turbo, elle assure par ailleurs la régulation de la pression de suralimentation.



Fonctions de gestion électronique du moteur du Cayenne.

Données d'entrée

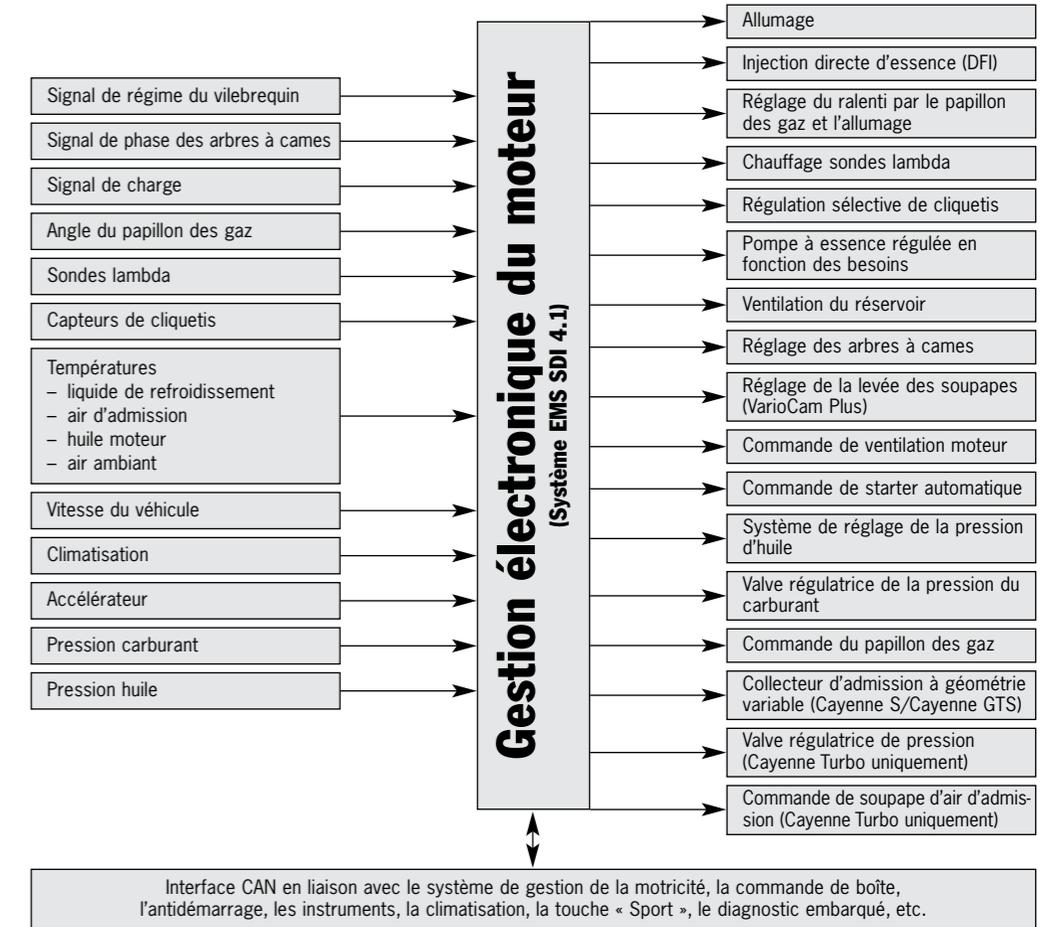
Régulation/Commande



Fonctions de gestion électronique du moteur des Cayenne S, Cayenne GTS et Cayenne Turbo.

Données d'entrée

Régulation/Commande



Comment donner l'impulsion ?

Tout commence grâce à l'étincelle qui jaillit.

L'allumage.



Tous les modèles Cayenne possèdent un système d'allumage à distribution statique haute tension. À proximité immédiate des bougies, des bobines séparées

garantissent une sécurité maximale et éliminent les sources de dysfonctionnement. Ceci permet de supprimer le câble d'allumage et le distributeur, dont la fonction

est assurée par le système de gestion électronique. Résultat : une puissance optimisée, des émissions minimisées, une consommation réduite.

Une sonorité typiquement sport.

Le système d'échappement.

Sur tous les modèles Cayenne, le système d'échappement, de conception allégée, est en acier spécial résistant.

Condition sine qua non pour assurer un échauffement rapide des pré catalyseurs et, par conséquent, un traitement précoce efficace des émissions : les collecteurs d'échappement de la gamme Cayenne sont relativement courts.

La gestion électronique du moteur joue également un rôle important dans la dépollution : deux sondes lambda placées dans chaque pré catalyseur transmettent en permanence les données sur la composition des gaz d'échappement à l'électronique moteur, qui régule la composition du mélange. Ceci maintient les émissions au plus bas niveau possible à chaque instant. Pré catalyseurs et catalyseurs se caractérisent par un rendement élevé, un échauffement plus rapide, et une durée de vie plus longue pour une réduction des émissions. Pour plus d'informations

à ce sujet, reportez-vous au chapitre Environnement, page 104.

De série sur le Cayenne GTS et disponible en option pour les Cayenne S avec boîte Tiptronic S : un échappement sport. Grâce à ses deux sorties doubles, celui-ci délivrera un son plein et rocaillieux dès que vous appuierez sur la touche « Sport »*.

Point commun entre les différents systèmes d'échappement ? Ils obéissent à des normes draconiennes sur les émissions de polluants.

* L'échappement sport réduit l'aptitude au tout-terrain.



Cayenne et Cayenne S : 2 sorties d'échappement simples



Cayenne GTS : échappement sport chromé



Cayenne Turbo : 2 sorties d'échappement doubles

Des dépenses, quelles dépenses ?

L'entretien.



Les longs intervalles entre deux visites de maintenance contribuent à réduire les coûts d'entretien et à préserver ressources et environnement, dans notre intérêt commun.

Ceux-ci présentent trois avantages très nets : économie, gain de temps et protection de l'environnement.

Pour plus d'informations sur les intervalles de révision, consultez la brochure Tarif.

Passez à la vitesse supérieure quand bon vous semble.

La boîte mécanique à 6 rapports.

Pour disposer au bon moment du couple moteur maximal, les Cayenne, Cayenne S et Cayenne GTS sont équipés de série d'une boîte de vitesse capable d'encaisser des sollicitations vraiment extrêmes.

Son réglage sportif veille à l'étagement optimal des rapports. Résultat : course du levier et

effort à fournir minimes, pour un confort de conduite maximal.

Cela reste vrai lorsque le réducteur est enclenché, même sur des terrains extrêmement accidentés comprenant des passages de gué ou des dévers jusqu'à 45°.

Autre point fort de cette boîte : la fonction « Porsche Drive-off Assistant ». Elle permet de

démarrer en côte sans avoir recours au frein.

Juste quelques mots sur l'amélioration du confort : décollée du levier de vitesse, la chaîne cinématique ne lui transmet aucune vibration.

Le carter de la boîte de vitesse est en aluminium coulé sous pression. Légèreté oblige.



Levier de vitesse



**Vous n'aurez même plus à lever le petit doigt.
Sauf si vous le souhaitez.**

La boîte Tiptronic S à 6 rapports.



Touche Tiptronic S sur le volant

La boîte Tiptronic S, de série sur le Cayenne Turbo, peut équiper sur demande les autres modèles de la gamme. Ses 6 rapports transmettent de façon harmonieuse et souple toute la puissance potentielle des Cayenne, sur route comme en tout-terrain.

En mode automatique, elle propose plusieurs programmes, du plus économique au plus sportif. En fonction de la conduite et du profil de la route, la Tiptronic S choisit le programme adapté et passe les

rapports comme vous le feriez sans doute vous-même. Après un petit temps d'adaptation, vous contrôlerez le passage des vitesses par le seul biais de l'accélérateur, entièrement selon vos sensations.

C'est en conduite sportive que la Tiptronic S dévoile le mieux ses atouts : passage des vitesses rapide, pratiquement aucune coupure de puissance, maniabilité et agilité accrues de la voiture. La réactivité spontanée de la Tiptronic S sont, à cet égard, comparables à celles d'une boîte mécanique.

La réaction reste tout aussi souple lorsque vous enclenchez le réducteur de la boîte de transfert. Petit plus : le réducteur peut également être activé et désactivé en roulant, jusqu'à des vitesses

respectives de 15 km/h et 30 km/h. Pour contrôler vous-même le passage des rapports, il suffit d'utiliser les touches situées sur le volant ou près du sélecteur de vitesse. Même lorsque le levier de sélection est en position automatique, vous avez la possibilité de passer les vitesses manuellement grâce aux touches placées sur le volant. Si vous cessez de passer les vitesses manuellement, le système basculera à nouveau en mode automatique au bout de 8 secondes.

Autre exclusivité de la Tiptronic S : un système de débrayage à l'arrêt qui désolidarise le moteur des organes de transmission lorsque le véhicule est arrêté sur le plat (frein au pied activé), alors qu'une vitesse est enclenchée. Une façon originale d'économiser le carburant.

Durant la phase de montée en température du moteur, un programme spécial évite le passage trop prématuré au rapport supérieur. Ceci assure le réchauffement plus rapide des pots catalytiques et réduit les émissions. En accélération énergique, une commande active bascule sur le programme dynamique sans avoir recours au kick-down. En décélération rapide, comme à l'entrée d'un virage, la Tiptronic S empêche tout passage au rapport supérieur. Un système de blocage de boîte interdit en outre de monter en rapport dans les virages afin de stabiliser la tenue de route.

En freinage appuyé, la Tiptronic S passe rapidement au rapport inférieur pour augmenter le frein moteur. Un programme d'identification de parcours montagneux

optimise l'accélération en côte et augmente le frein moteur en descente.

Autre particularité de la boîte Tiptronic S : la fonction Porsche Hill Holder, une assistance au démarrage en côte. Elle facilite le démarrage en côte sans que vous n'agissiez sur le frein.

Le système de refroidissement de la boîte est adapté à la puissance de tous les modèles de la gamme ainsi qu'aux sollicitations extrêmes qu'ils subissent du fait des charges utiles, des charges tractables et de l'utilisation tout-terrain.



Sélecteur Tiptronic S

Typiquement Porsche : restons terre à terre.

Le Porsche Traction Management (PTM).

La gamme Cayenne bénéficie d'un système high-tech subtil et très performant : le Porsche Traction Management (PTM). L'idée est simple : une répartition active et optimale du couple selon les besoins pour mieux coller à la route.

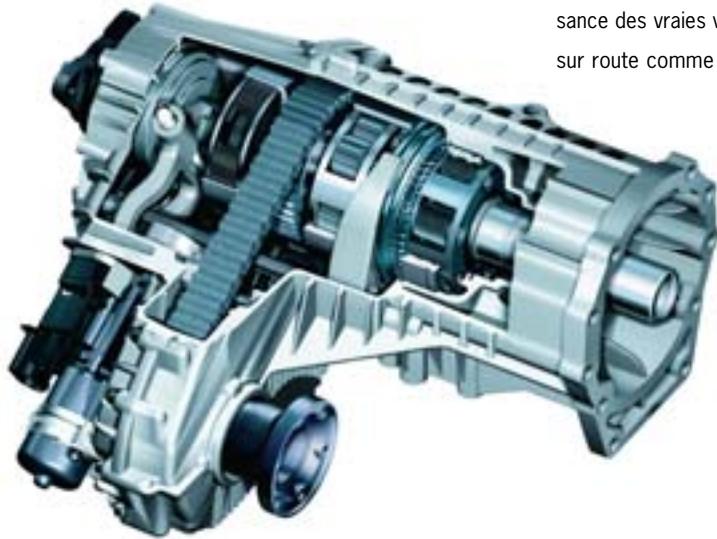
Comment cela fonctionne-t-il ? Le PTM comporte une transmission intégrale permanente qui, en temps normal, répartit le couple moteur sur les bases suivantes : 38 % sur

l'essieu avant et 62% sur l'essieu arrière. Un blocage de différentiel central piloté par électronique permet de changer ce rapport en fonction des conditions de route. En utilisation tout-terrain particulièrement difficile, une simple pression sur la touche adéquate de la console centrale permet de le verrouiller complètement.

À cet effet, le système PTM comprend également une boîte de

transfert avec réducteur (fonction de surdémultiplication pour le mode Low Range en utilisation tout-terrain), un système de freinage automatique à effet différentiel (ABD) et une fonction antipatinage (ASR).

Ces deux dernières fonctions participent notamment à la motricité du véhicule et à son contrôle au freinage. Le constat est éloquent : les modèles Cayenne apportent au monde des 4x4 toute la puissance des vraies voitures de sport, sur route comme en tout-terrain.



Boîte de transfert

Lorsqu'une roue a tendance 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.

Ces réglages interviennent automatiquement. Vous n'avez plus qu'à choisir entre le mode « On-road » pour une dynamique accrue sur route ou « Off-road » pour une meilleure motricité en terrain difficile. La surdémultiplication du couple moteur en mode « off-road » facilite les manœuvres en utilisation tout-terrain ou avec un attelage. Une touche sur la console centrale permet de passer facilement d'un mode à l'autre.



Transmission intégrale

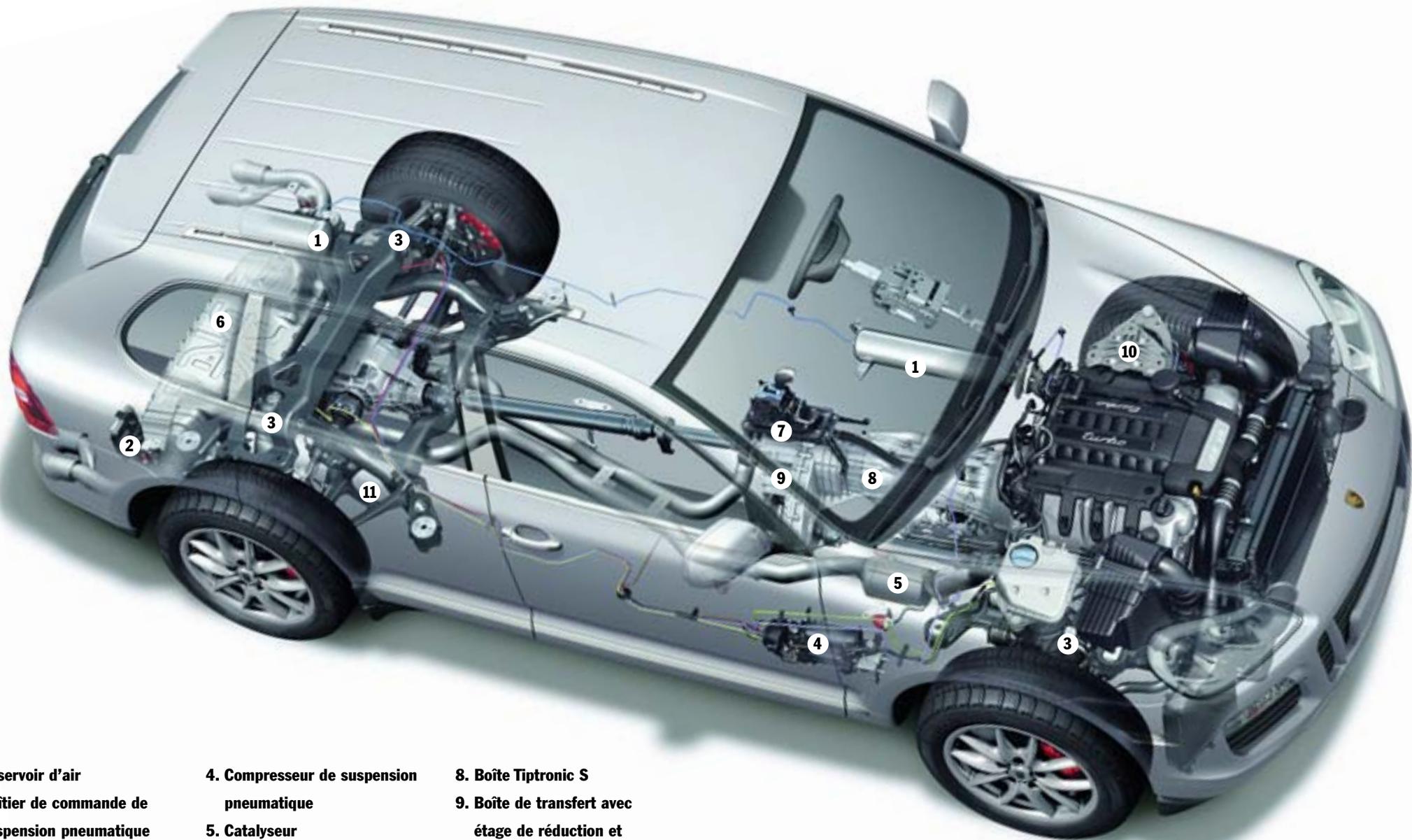


Châssis

Environ... Plus ou moins...
Presque... Autant de mots qui
n'en sont pas pour les gens qui
ont une idée précise de ces
« je-ne-sais-quoi ». Pour les gens
comme les ingénieurs Porsche,

par exemple, qui aiment conduire
leurs projets avec précision et
obtenir en retour des réponses
exactes, pour que la réalité
corresponde précisément à leur
rêve. Point par point.

Qu'attendre d'autre d'une Porsche ?
Et de soi-même ?



- 1. Réservoir d'air
- 2. Boîtier de commande de suspension pneumatique et PASM
- 3. Suspension pneumatique

- 4. Compresseur de suspension pneumatique
- 5. Catalyseur
- 6. Silencieux
- 7. Sélecteur Tiptronic S

- 8. Boîte Tiptronic S
- 9. Boîte de transfert avec étage de réduction et blocage de différentiel
- 10. Essieu double triangulation
- 11. Essieu multibras

Les Cayenne ont des courbes idéales. Dans leur design, mais aussi dans leurs trajectoires.



Essieu avant Cayenne Turbo

Le train avant.

À l'instar de la réactivité des modèles Cayenne, la conduite se doit d'être franche et directe.

Dans ce but, le train avant de tous les modèles Cayenne repose, à la base, sur un essieu à double triangulation avec cadre auxiliaire.

Avantage : un guidage précis des roues, avec une extrême agilité et très peu de phénomènes parasites.

L'élasticité de la suspension du cadre auxiliaire réduit en outre les bruits de roulement à leur minimum. Vous apprécierez donc mieux la sonorité du moteur.

Les structures du cadre auxiliaire en acier haute résistance augmentent la rigidité du véhicule, qui offre ainsi une plus grande stabilité, un meilleur confort et une sécurité accrue. En cas de collision, le cadre auxiliaire à déformation programmée augmente la sécurité passive.



Essieu arrière Cayenne Turbo

Le train arrière.

L'objectif visé : une conduite et une tenue irréprochables. La solution : complexe, mais efficace.

À l'arrière, nous avons opté pour un essieu multibras qui, même en conduite ultra-sportive, se caractérise par une excellente tenue de route et une maîtrise souveraine des forces motrices et des charges utiles.

Pour une plus grande robustesse en utilisation tout-terrain, le bras inférieur et la barre d'accouplement sont en acier tandis que le bras supérieur, mieux protégé de par sa position, est en aluminium forgé.

L'orientation des jambes de force, en diagonale, autorise des débattements généreux tout en offrant une bonne largeur de coffre et un seuil de chargement étonnamment bas. La conception de l'essieu arrière réduit par

ailleurs les mouvements de tangage en accélération et en décélération. L'architecture du train arrière avec gestion du pincement stabilise la tenue de route, notamment en virage et en variation de charge. Bref, un châssis Porsche, tel que vous l'attendiez, développé à Weissach.

Quel que soit l'endroit où vous voulez aller, les Cayenne vous y emmèneront, en toute sécurité.

La direction.

La remarquable agilité de tous les modèles Cayenne, sur route comme en tout-terrain, est obtenue entre autres grâce à la transmission variable du mécanisme de direction et aux caractéristiques spécifiques de la direction assistée hydraulique. Avec seulement 2,65 tours de volant, de butée à butée, celle-ci affiche un rayon de braquage de 11,7 m.

Sur tous les modèles, le volant est réglable de 50 mm en profondeur et de 40 mm en hauteur. Sur le Cayenne GTS et le Cayenne Turbo, ces réglages sont électriques, de même que sur les modèles Cayenne et Cayenne S munis en option de sièges confort ou de sièges sport avec fonctions étendues et mémorisation des réglages. Le volant à jante épaisse ajoute à la sensation très sport de l'intérieur. Il est de série sur le Cayenne GTS.

La fonction de réglage électrique du volant relève automatiquement ce dernier pour faciliter la montée et la descente du véhicule. Les fonctions étendues et la mémorisation des sièges confort et sport (respectivement de série sur le Cayenne Turbo et le Cayenne GTS) permettent d'enregistrer les réglages individuels du siège conducteur, des rétroviseurs et du volant.

La colonne de direction, composée de trois éléments articulés et associée à un élément de déformation, absorbe jusqu'à 70 mm de l'énergie du choc afin d'assurer une meilleure sécurité en cas de collision frontale.

Le Servotronic.

Disponible en option sur tous les modèles, la fonction Servotronic est une direction assistée asservie à la vitesse.

En conduite rapide, la direction se fait plus ferme tout en offrant une précision de conduite maximale et un confort de conduite exceptionnel.

À vitesse réduite, la souplesse de la direction facilite la conduite en ville et les manœuvres de parking.

Nous préférons tous le système métrique. Sauf dans certains cas, où le pouce est la seule unité qui vaille.

Les jantes.

Le Cayenne sort d'usine chaussé de jantes « Cayenne » 17 pouces tandis que les Cayenne S, GTS et Turbo sont respectivement montés sur des jantes « Cayenne S II » 18 pouces, « Cayenne Sport » 21 pouces et « Cayenne Design » 19 pouces.

De nombreuses autres jantes peuvent apporter une touche plus personnelle aux divers modèles (voir page 160).

Le système de contrôle de la pression des pneus (TPM).

Le système optionnel de contrôle de la pression des pneus (TPM) signale rapidement sur l'écran de l'ordinateur de bord tout dysfonctionnement lié à une perte de



Jante « Cayenne » 17 pouces



Jante « Cayenne S II » 18 pouces



Jante « Cayenne Design » 19 pouces



Jante « Cayenne Sport » 21 pouces

pression, que celle-ci soit soudaine ou progressive. Le conducteur peut ainsi surveiller la pression des quatre roues sur l'afficheur multifonction.

Voyager confortablement. Sans rien perdre côté sport.

Le 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. De série avec

la suspension pneumatique sur le Cayenne Turbo, il est proposé en option sur les Cayenne et Cayenne S. Le Cayenne GTS dispose quant à lui, en exclusivité, d'un système PASM associé à une

suspension à ressorts hélicoïdaux surbaissée de 24 mm. En conduite dynamique accompagnée de fortes accélérations et décélérations ou en utilisation sur terrain très accidenté, un véhicule a souvent

tendance à montrer de forts mouvements de roulis ou de tangage. Dans ce cas, le PASM intervient aussitôt pour limiter ces désagréments. Pour réguler l'amortissement à sa mesure,

le conducteur peut choisir entre 3 programmes : « Confort », « Normal » et « Sport ».

Des capteurs détectent les mouvements de carrosserie caractéristiques – par exemple lors de fortes accélérations et décélérations, ou sur un sol irrégulier – ainsi que 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 alors les conditions de conduite et régule l'amortissement en fonction du mode choisi.

Pour des raisons de sécurité, le PASM reste activé en permanence et s'adapte automatiquement aux conditions de conduite perçues.

Vous ressentirez encore mieux son intervention rapide dès que vous aborderez, par exemple, un revêtement irrégulier en mode « Sport ». Le PASM adoptera alors immédiatement des courbes de comportement plus progressives. Il ne repassera sur son programme initial, plus sportif, que si la route redevient régulière. La stabilité du véhicule, mais aussi la sécurité et le confort, s'en trouvent améliorés.



PASM avec modes « Confort », « Normal », « Sport »

Il faut savoir s'adapter à tous les niveaux.

La suspension pneumatique.

Le Cayenne Turbo bénéficie, de série, d'une suspension pneumatique à hauteur variable avec régulation de la hauteur de caisse et de l'assiette, complétée par le PASM. Cet équipement est disponible en option pour les modèles Cayenne, Cayenne S et Cayenne GTS*. Sur le Cayenne GTS, les réglages « normal », « tout-terrain » et « tout-terrain spécial » de la suspension pneumatique présentent un niveau inférieur de 20 mm à ceux des autres modèles.

La régulation de l'assiette et de la hauteur de caisse assure au véhicule un comportement stable, indépendamment de la charge utile transportée. Vous l'activez par une touche qui fait varier la garde au sol. Le niveau choisi est affiché à la fois sur le tableau de bord et par des diodes électroluminescentes (DEL) logées à côté de cette touche.

1. Niveau tout-terrain spécial.

56 mm au-dessus du niveau normal, garde au sol 271 mm : utilisable jusqu'à 30 km/h en terrains très accidentés. L'angle d'attaque en pente peut être de 31,8° à l'avant.

2. Niveau tout-terrain.

26 mm au-dessus du niveau normal, garde au sol 241 mm : utilisable jusqu'à 80 km/h en terrains difficiles

3. Niveau normal.

Garde au sol maxi 215 mm selon DIN/CE : hauteur de base de la gamme Cayenne.

4. Niveau surbaissé.

24 mm au-dessous du niveau normal, garde au sol 191 mm : le châssis devient plus ferme, la résistance à l'air plus faible. À partir de 125 km/h, la suspension pneumatique règle automatiquement le châssis sur ce niveau.

5. Niveau surbaissé spécial.

34 mm au-dessous du niveau normal, garde au sol 181 mm : à partir de 210 km/h, la suspension pneumatique règle automatiquement le châssis sur ce niveau (sélection manuelle impossible).

6. Niveau de chargement.

54 mm au-dessous du niveau normal, garde au sol 161 mm : cette hauteur de caisse est la plus basse possible. Elle ne peut être sélectionnée qu'à l'arrêt pour faciliter le chargement du coffre. Au démarrage, le PASM bascule automatiquement au niveau normal.

Cayenne GTS**.

Sur le Cayenne GTS, les niveaux « tout-terrain spécial », « tout-terrain » et « normal » ont une hauteur inférieure de 20 mm à ceux annoncés pour les autres modèles. Le niveau « surbaissé » est par ailleurs plus bas de 5 mm. Les niveaux « surbaissé spécial » et « chargement » restent inchangés.



Niveau tout-terrain spécial : 271 mm
Cayenne GTS : 251 mm



Niveau normal : 215 mm
Cayenne GTS : 195 mm



Niveau de chargement : 161 mm

* Le PASM fait partie des équipements de série du Cayenne GTS.

** Avec suspension pneumatique

On ne devient vraiment grand que lorsque l'on sait se sortir des pires situations.

Le Porsche Dynamic Chassis Control (PDCC).

Même si les châssis Porsche sont, à la base, garants d'une impressionnante stabilité et d'une tenue de route précise, le système de réglage actif de châssis PDCC, proposé en option pour tous les modèles, optimise encore un peu plus leurs caractéristiques. Il ne peut être monté qu'en association avec la suspension pneumatique et le PASM, équipement de série

sur le Cayenne Turbo et disponible en option sur les autres modèles.

Il s'agit d'un système de stabilisation active des mouvements de roulis qui enregistre ces mouvements dès l'abord d'une courbe afin de les réduire au maximum. Il limite en outre le tangage de la voiture, assurant ainsi une stabilité transversale

extraordinaire (stabilisation de la caisse). Le système repose sur des stabilisateurs actifs placés sur l'essieu avant et l'essieu arrière. Ils génèrent les résistances adéquates pour contrer le roulis de la caisse en fonction de l'accélération transversale et des changements de direction.

Son objectif ? Une motricité optimale pour un confort élevé dans les deux modes, On-road et Off-road.

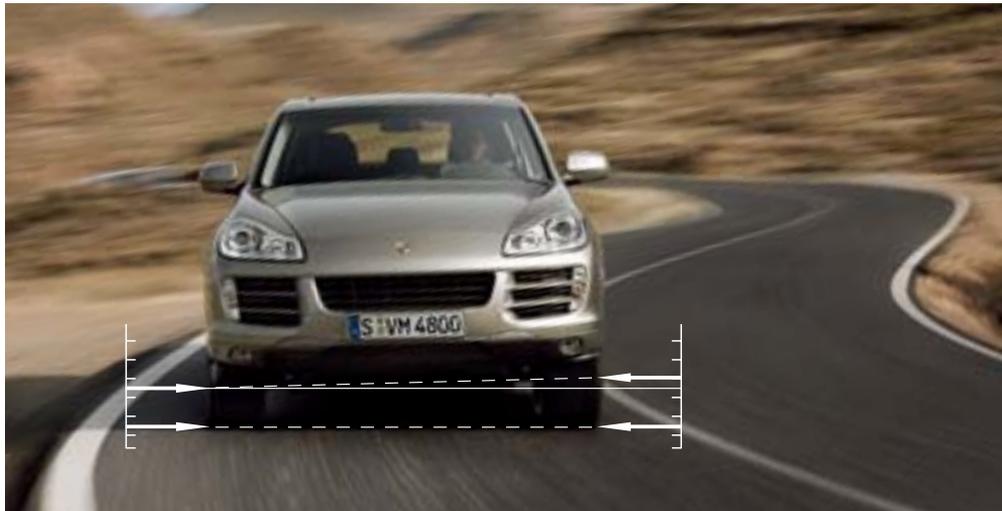
La voiture garde son agilité phénoménale quelle que soit la vitesse ; la direction reste optimale et le comportement équilibré, même en variation de charge. Le PDCC établit de ce fait de nouveaux critères en termes de précision et

de maniabilité, pour toujours plus de performance, de confort et de plaisir.

Dès que le réducteur est enclenché, le PDCC passe en mode tout-terrain (Off-road). Les deux parties des stabilisateurs peuvent alors accepter des mouvements de torsion encore plus importants pour permettre aux axes de mieux jouer entre eux.

Les roues adhérant plus longtemps au sol, elles transmettent mieux la puissance du moteur. La motricité s'en trouve par conséquent améliorée (voir page 86).

Les touches PDCC (Sport, Normal, Confort) sur la console centrale sont reconnaissables aux dessins de châssis argentés.



Conduite rapide en virages sans PDCC (avec graphique explicatif)



Conduite rapide en virages avec PDCC (avec graphique explicatif)



Performances tout-terrain

Vouloir aller toujours plus vite,
plus haut, plus loin. Et ne
jamais abandonner en chemin.

Peaufiner pour cela le mouve-
ment, la technique. Cela forge
sans nul doute le caractère.

Qu'importe, en fait, où se produit l'athlète. Sur route ou hors des sentiers battus.

Les performances tout-terrain.

À chaque Porsche ses propres valeurs de référence : dynamique, agilité, sécurité, confort et aptitudes au quotidien. Un seul critère pour vous : le plaisir de conduire. Un plaisir à vivre sur tous les terrains avec la gamme Cayenne.

Les modèles Cayenne sont faits pour la route, mais aussi pour les terrains les plus impraticables qui soient. Passez en mode Off-road et partez à l'aventure. Le Porsche Traction Management (PTM) et le PSM feront le reste. Ils enclenchent par exemple automatiquement le réducteur ainsi que les fonctions ABS et ABD afin d'optimiser la motricité en utilisation tout-terrain. Sur les véhicules munis de la suspension pneumatique, le châssis remonte au niveau tout-terrain. Enfin, il est possible de verrouiller entièrement le blocage de différentiel pour se sortir des passages les plus délicats.



Angle ventral maximal : 20,4°*
Angle ventral maximal : 24,7°**
Angle ventral maximal : 21,1°***



Hauteur de gué maximale : 500 mm*
Hauteur de gué maximale : 555 mm**
Hauteur de gué maximale : 535 mm***



Avant : 28,6°	Angle d'attaque/de fuite maximal*	Arrière : 22,8°
Avant : 31,8°	Angle d'attaque/de fuite maximal**	Arrière : 25,4°
Avant : 29,7°	Angle d'attaque/de fuite maximal***	Arrière : 23,3°

* Cayenne et Cayenne S équipés d'une suspension à ressorts hélicoïdaux.
 ** Cayenne, Cayenne S et Cayenne Turbo équipés d'une suspension pneumatique réglée sur le niveau tout-terrain spécial.
 *** Cayenne GTS équipé d'une suspension pneumatique réglée sur le niveau tout-terrain spécial.



La suspension pneumatique offre en outre un niveau tout-terrain spécial qui surélève la garde au sol de 30 mm supplémentaires. Ceci permet de graver des pentes

à 45° (100 %). Les fonctions Hill-Holder sur la boîte Tiptronic S ou Drive-off Assistant sur la boîte mécanique facilitent de leur côté les démarrages en côte.

A noter : seul le Cayenne GTS voit son aptitude légèrement limitée.

Également très pratique : le Porsche Hill Control (PHC). En descente à faible allure, sur pente très raide, le PHC intervient également jusqu'à environ 20 km/h via le frein moteur (fonction MBU). En situation extrême, même si une ou plusieurs roues perdent l'adhérence au sol, l'effet du frein moteur reste actif bien que de manière restreinte. Le PHC intervient alors intelligem-

ment pour freiner les roues qui adhèrent encore au sol. Résultat : en descente sur une pente raide, le conducteur peut se concentrer entièrement sur le volant et les manœuvres sans devoir réfléchir au dosage des freins.

Autre particularité de la gamme Cayenne : sa hauteur de gué permet de franchir avec aisance les gués de 500 mm*, voire

de 555 mm** avec l'option suspension pneumatique (de série sur le Cayenne Turbo).

Les irrégularités du terrain vous impressionnent ? Les modèles Cayenne, eux, ne se laissent pas démonter. Leur capacité de franchissement peut être augmentée grâce à l'option PDCC et à ses stabilisateurs actifs. En mode Low Range, le PDCC améliore la capacité de croisement de pont en enclenchant son mode Off-road. Pour votre plus grande satisfaction : l'aptitude au tout-terrain est renforcée, les oscillations de la caisse réduites et le confort, comme toujours, assuré.

* Hauteur de gué maximale du Cayenne GTS : 476 mm.

** Hauteur de gué maximale du Cayenne GTS avec suspension pneumatique : 535 mm.



PDCC en mode « On-road » (route) : exemple de situation illustrant un croisement de pont réduit



PDCC en mode « Off-road » (tout-terrain) : exemple de situation illustrant un croisement de pont accru

Vous aimez ouvrir de nouvelles voies. Nous le savons et l'avons aussi prévu.

Le Pack Advanced Offroad Technique.



Votre Cayenne pourra être équipé en usine de l'option Pack Advanced Offroad Technique.* Déjà très complet – avec protection des jupes latérales et des bas de caisse, carter moteur renforcé, protection supplémentaire du réservoir et de l'essieu arrière ainsi qu'un second anneau de remorquage – ce pack propose également un système permettant d'équilibrer les forces mécaniques. Un blocage de différentiel en faveur de l'essieu arrière, piloté

par électronique et activable à volonté, permet de doser la puissance de façon optimale lorsque la qualité du sol se dégrade. Totalement automatique, et lié à la transmission intégrale, il maintient la motricité en répartissant intelligemment la puissance entre les roues. Sur terrain 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 au sol.

En mode tout-terrain, avec réducteur enclenché, une commande sur la console centrale permet de bloquer manuellement le différentiel arrière – jusqu'à 100 % – pour que les deux roues arrière disposent à tout moment de la même force motrice.

Pour mieux protéger votre Cayenne en utilisation tout-terrain, vous pouvez également monter en option des élargisseurs d'aile noirs et des marchepieds* avec protections des bas de caisse intégrées.

* Non disponible pour le Cayenne GTS.



Sécurité

Nous ouvrons de nouvelles voies, qui vous mènent toujours plus loin. Pour ce faire, mieux vaut parer à toutes les éventualités.

Ignorer l'imprévu serait imprudent, surtout lorsqu'il devient si difficile de renoncer à une telle puissance.

Brillant exemple de bonne conduite.

Les blocs optiques.

Pour les conducteurs de Porsche, qui aiment tant les virages, bien y voir la nuit est essentiel.

Les modèles Cayenne, Cayenne S et Cayenne GTS reçoivent en équipement standard des blocs optiques H7 de type projecteurs, avec réglage manuel de la portée des faisceaux et phares longue portée de type réflecteurs. Intégrés dans les entrées d'air latérales, les feux de position et les clignotants

prennent la forme originale de baguettes.

Le Cayenne Turbo bénéficie de phares Bi-Xénon de série avec réglage automatique de portée, contrôle statique et dynamique du faisceau en virage et lave-phares.

Comment fonctionne le contrôle dynamique du faisceau en virage ? Des capteurs mesurent en permanence certaines données, telles que

l'angle de braquage et la vitesse, pour que le boîtier de commande calcule la courbe et applique l'angle voulu aux faisceaux. Pour ce faire, le bloc optique Bi-Xénon a été rendu mobile et pivote au maximum de 15 degrés. Vous identifiez ainsi plus rapidement le profil de la route et d'éventuels obstacles. Ces blocs optiques sont également disponibles, en option, pour les modèles Cayenne, Cayenne S et Cayenne GTS.



Bloc optique Cayenne Turbo



Bloc optique Cayenne, Cayenne S et Cayenne GTS



Phares avec ampoules Bi-Xénon et contrôle du faisceau en virage



Dès que la voiture tourne, même à vitesse réduite, les phares de virage statiques s'allument pour que vous distinguiez mieux, par exemple, une voie latérale non éclairée.

En option, une nouvelle fonction active automatiquement les feux de croisement et de position au démarrage.

La face avant de tous les modèles Cayenne intègre des feux anti-brouillard H11 de forme ronde.

L'éclairage.

Les blocs optiques arrière regroupent les feux de recul et les feux stop, qui fonctionnent avec des DEL.

Les portières et le hayon arrière sont équipés de feux de signalisation rouges, pour votre sécurité à l'ouverture. Les ailes avant intègrent les rappels de clignotant parfaitement visibles de l'avant, de profil et de l'arrière.

Les Porsche sont célèbres pour leurs fortes accélérations... Et pour leurs décélérations, tout aussi puissantes.

Le système de freinage.

Dans le monde entier, les systèmes de freinage Porsche sont une référence en termes de décélération et d'endurance. Sur tous les modèles Cayenne, comme sur toutes les Porsche, leurs performances sont dûment mises à l'épreuve. Même avec

5 personnes à bord et des bagages dans le coffre, ou avec une remorque freinée d'un poids total de 3,5 tonnes (ou 3 080 kg pour un Cayenne GTS équipé de suspension à ressorts hélicoïdaux), partez serein : vous disposez de freinage Porsche.

Pour accélérer le refroidissement et offrir une puissance de freinage optimale, même en sollicitation intense, les disques de frein de la gamme Cayenne sont ventilés.

Le train avant du Cayenne est muni de disques de frein de 330 mm de diamètre pour 32 mm d'épaisseur. Sur les autres modèles, les mesures sont respectivement : 350 mm et 34 mm sur le Cayenne S et le Cayenne GTS ; et 380 mm et 38 mm pour le Cayenne Turbo. Tous les modèles Cayenne reçoivent à l'avant des étriers fixes monobloc en aluminium à 6 pistons et, à l'arrière, des étriers fixes monobloc en aluminium à 4 pistons. En raison de sa puissance accrue, le Cayenne Turbo se démarque par un nouveau système de freinage, plus puissant, aux étriers plus volumineux. Le Cayenne et le



Freins avant de série sur le Cayenne –
Diamètre du disque de frein : 330 mm



Freins avant de série sur le Cayenne S –
Diamètre du disque de frein : 350 mm



Freins avant de série sur le Cayenne GTS –
Diamètre du disque de frein : 350 mm



Nouveaux freins avant du Cayenne Turbo –
Diamètre du disque de frein : 380 mm



Cayenne S laissent entrevoir des étriers respectivement noirs et argentés, tandis que le Cayenne GTS et le Cayenne Turbo arborent des étriers rouges. Le conducteur est épaulé par un servofrein en tandem couplé à un maître cylindre de grand volume. Le frein de parking activé au pied vient pincer les disques de frein arrière par l'action de ces deux grands servo-

le Porsche Stability Management (PSM).

Ce système préremplit tout d'abord le circuit de freinage dès qu'il ressent une décélération soudaine. Il applique ensuite la force de freinage adéquate pour permettre une décélération maximale. Pour plus de détails au sujet du PSM, voir page 98.

Les plaquettes de frein sont par ailleurs équipées de capteurs d'usure. Un témoin sur le tableau de bord informe le conducteur lorsqu'elles doivent être changées. Une protection spécifique tout-terrain protège le circuit d'alimentation des étriers arrière contre les impacts de pierre. Tout cela aussi joue en faveur de votre sécurité.

Le système Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB).

Sur votre demande, nous équiperons votre Cayenne S, Cayenne GTS ou Cayenne Turbo d'un système de freinage qui a fait ses preuves sur les circuits, dans les conditions les plus rudes qui soient : le système Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB).*

Ces disques en céramique, qui comportent des fibres de carbone traitées sous vide au nitrure de silicium à des températures avoisinant 1 700 °C, mesurent 410 mm de diamètre à l'avant et 370 mm à l'arrière. 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 permet d'afficher une excellente stabilité à la déformation. Leur matériau de base,



Disque de frein PCCB (Porsche Ceramic Composite Brake) 410 mm, à l'avant

la céramique, évite par ailleurs la corrosion et limite la pollution sonore.

L'utilisation d'étriers monobloc en aluminium, à 6 pistons à l'avant et à 4 pistons à l'arrière, permet d'assurer une pression constante

sur les disques pendant toute la durée du freinage. La réponse des freins s'avère plus rapide et plus précise, pour un effort moindre sur la pédale.

Ceci permet de raccourcir les distances de freinage, notamment en cas de sollicitations extrêmes, mais également d'améliorer la sécurité lors des freinages à grande vitesse grâce une excellente résistance au fading.

Le PCCB affiche de toute évidence ses origines : il tire entièrement profit des connaissances acquises en sport automobile. Avantage décisif : le faible poids des disques. Il a été divisé environ par deux par rapport à celui des disques conventionnels en fonte grise de mêmes dimension et conception. Ce facteur joue en faveur de la performance, mais aussi sur le poids des masses non suspendues et des masses en rotation, qui se

trouve également réduit. Le résultat est sensible : meilleure adhérence au sol, meilleur confort de conduite, notamment sur revêtements irréguliers, plus grande agilité et maniabilité encore accrue.



* Compatible avec les jantes de 20 pouces ou plus, ainsi qu'avec les roues galettes 19 pouces.

Typiquement Porsche : une gestion prévoyante.

Le système Porsche Stability Management (PSM).

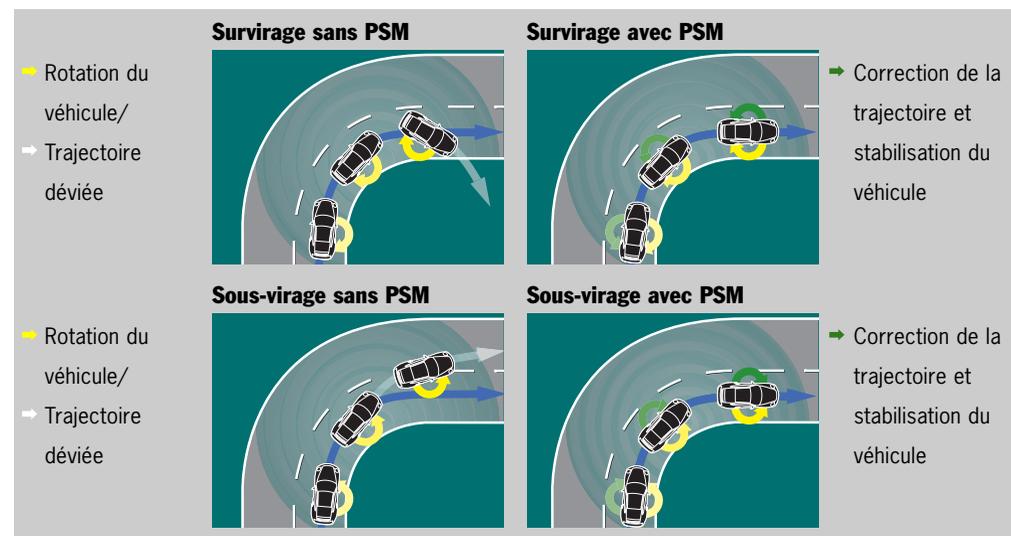
Tous les modèles Cayenne disposent, de série, du système Porsche Stability Management (PSM), qui régule électroniquement la stabilité du véhicule et, le cas échéant, de son attelage – même dans les conditions de conduite les plus extrêmes. Il améliore de ce fait la sécurité. Le PSM intègre également le système ABS (anti-blocage des roues). Des capteurs évaluent de façon permanente la

trajectoire, la vitesse, la vitesse de dérive et l'accélération transversale du véhicule. Ces données permettent de calculer la trajectoire réelle du véhicule. Lorsque celui-ci dévie de la trajectoire recommandée, le PSM réagit par un freinage individuel des roues pour maintenir le cap. Le cas échéant, il agit également sur la gestion électronique du moteur pour adapter le couple moteur à la situation.

Il s'appuie pour cela sur deux 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 que la puissance de freinage maximale soit atteinte plus vite en cas de coup de frein. Par ailleurs,

dès qu'un freinage d'urgence est détecté, par le biais du circuit hydraulique du PSM, l'assistance au freinage se prépare 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.

Le PSM renforce ainsi nettement la sécurité active. Il maintient la voiture – avec ou sans attelage – sur la trajectoire indiquée par le conducteur, dans la limite des lois de la physique, et permet de compenser les variations de charge à l'accélération 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. À cet effet, il peut enclencher les différentiels central et arrière intégrés au PTM (Porsche Traction Management).



Les réglages de l'ABS intégré au PSM ont été retravaillés en prévision des freinages sur sols meubles. Un bref blocage des roues, volontaire, permet de créer devant celles-ci une sorte de « barrière naturelle » qui raccourcit la distance de freinage,

notamment sur les graviers ou la neige.

Les conducteurs en quête de sensations fortes pourront désactiver le PSM, mais le système reste toujours en veille. Sécurité oblige.

Entre paraître et être sûr de soi... La différence est grande.

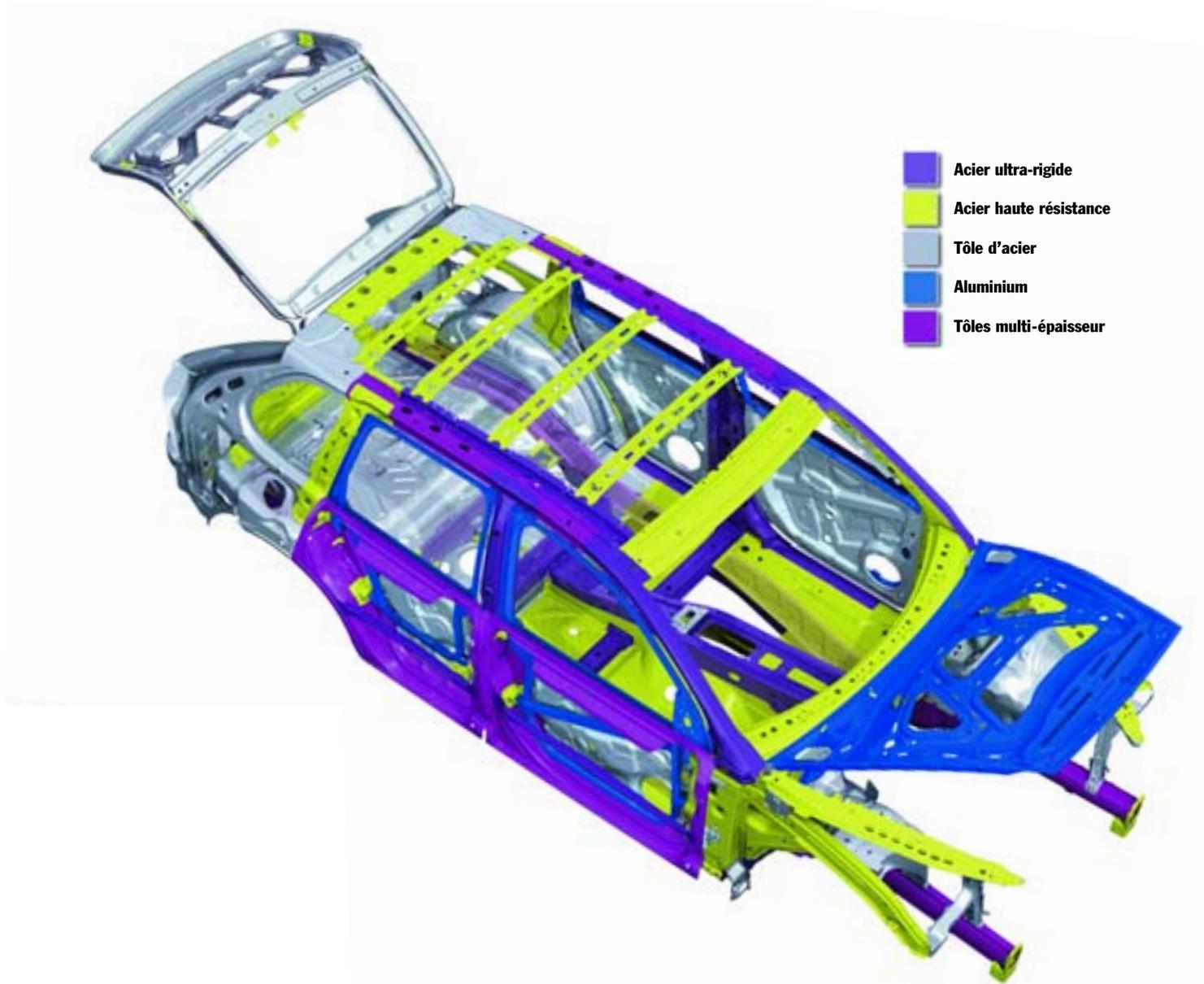
La carrosserie.

Pour augmenter la sécurité active de la gamme Cayenne, nous continuons sans cesse à travailler sur ses structures allégées en acier et sur la rigidité, exemplaire, des carrosseries. La structure à trois niveaux du pavillon constitue une excellente protection.

Pour une sécurité optimale en cas de collision, la structure avant assure une répartition intelligente de l'énergie du choc. Celle-ci est absorbée par trois niveaux superposés formant un chemin de déformation afin de protéger l'habitacle. Dans les zones à faible taux de déformation, telles que les portes, des protections en acier haute résistance protègent les occupants contre les chocs latéraux.

Porsche utilise par ailleurs des aciers à phase multiple alliant une résistance élevée à une possibilité de déformation programmée. Des tôles multi-épaisseur contribuent en outre par leur stabilité à renforcer la sécurité, notamment au niveau des longerons et du cadre de pavillon.

Résultat de toutes ces mesures : les modèles Cayenne satisfont à toutes les réglementations en matière de protection des occupants en cas de collision frontale, latérale, décalée ou arrière, voire même de tonneau ou de collision contre un poteau par l'avant ou le côté.



Sécurité passive – Structure de la carrosserie

En sport, on pense naturellement aux performances. Mais aussi à la sécurité.

Les airbags.

Tous les modèles Cayenne disposent d'airbags grand volume de série pour le conducteur et le passager avant auxquels s'ajoute un système d'anti-encastrément latéral composé d'airbags intégrés aux sièges avant pour protéger la cage thoracique et d'airbags de tête intégrés au cadre de pavillon. Ce système couvre les deux rangées de sièges, sur l'ensemble du pavillon, ainsi que le vitrage latéral, des montants de pare-brise aux montants de la lunette arrière, grâce à ses airbags rideaux. Ces derniers forment des coussins d'un volume d'environ 20 litres chacun.

La détection des collisions frontales repose sur deux capteurs supplémentaires intégrés aux pare-chocs avant. Ce système adapte le gonflage des airbags frontaux de grand volume en fonction de la gravité du choc afin d'optimiser la protection des passagers.

Les airbags conducteur et passager reposent sur une technologie de générateurs à base de gaz propulsifs organiques. Plus compacts et plus légers, ils se recyclent facilement. Un système de capteurs d'accélération

détecte en outre les risques de tonneaux pour préparer les prétensionneurs de ceinture et les airbags rideaux.

La sécurité dans l'habitacle.

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 de force (à l'avant). Porsche a aussi pensé à la sécurité des enfants : tous les modèles Cayenne bénéficient du dispositif de fixation ISOFIX sur le siège passager et les

deux sièges arrière latéraux. Lorsque le siège enfant est placé sur le siège passager, l'airbag passager doit être désactivé à l'aide d'un interrupteur à clé spécial.



Sécurité passive – Airbags



Environnement

Tirer le meilleur de toute chose.
Jusqu'aux limites du possible.
Pour être toujours plus performant.
Tout en ayant conscience de
notre environnement. Un don de

la Nature, certes, mais que
nous nous devons de préserver.
Pour nous-mêmes, comme
pour l'environnement.

Nous avons nos principes :
être à la fois performants et
respectueux.

Ne rien faire pour l'environnement en tant que constructeur automobile ? Ce serait faire fausse route.



Émissions de gaz d'échappement.

En matière d'échappement, la gamme Cayenne bénéficie d'un savoir-faire à la pointe de la technologie qui respecte les normes très strictes en vigueur en Europe (EU 4)

et aux États-Unis (LEV2 – LEV pour le Cayenne, le Cayenne GTS et le Cayenne Turbo ; LEV2 – ULEV pour le Cayenne S). Le bilan est exemplaire. Dans chacune de leur catégorie, nos modèles prouvent que les voitures de sport peuvent

atteindre des puissances élevées tout en ayant des taux d'émissions modérés. Pour cela, les divers modèles sont équipés de moteurs DFI high-tech et de systèmes révolutionnaires tels que le VarioCam Plus (sur les V8), le calage variable

des arbres à cames (sur les V6) et le système de diagnostic embarqué OBD II. Autre élément décisif : le système de pots catalytiques composé d'un pré-catalyseur et d'un catalyseur principal par ligne d'échappement. La température de

traitement des gaz d'échappement est ainsi atteinte plus rapidement au démarrage, ce qui accélère l'effet de dépollution.

À cela vient s'ajouter la régulation lambda stéréo, qui consiste à doter

chaque rangée de cylindres d'une sonde lambda séparée, avec cycle de régulation piloté par la gestion électronique du moteur afin d'optimiser la composition du mélange et de garantir le bon fonctionnement des pots catalytiques.

Consommation.

Plus de puissance, pour une moindre consommation. Grâce aux technologies modernes, cette contradiction apparente n'en est plus une. L'injection directe d'essence (DFI) permet en effet d'améliorer le rendement des moteurs et de favoriser la réduction de la consommation. Le système VarioCam Plus des moteurs V8 ou le calage variable des arbres à came d'admission du modèle Cayenne y contribuent également et réduisent les émissions de polluants. De même, le très bon aérodynamisme des divers modèles joue en faveur de l'économie de carburant.

Carburant.

Tous les modèles Porsche actuels sont déjà équipés pour accepter des essences contenant 10 % d'éthanol, qui améliorent le bilan

des émissions de CO₂. L'éthanol a l'avantage d'être un biocarburant, c'est-à-dire un carburant produit à partir de végétaux, qui ont besoin pour leur croissance d'absorber le CO₂ présent dans l'atmosphère.

Système d'alimentation.

Pour protéger l'environnement et minimiser les émanations dues à la combustion, nous avons appliqué des normes très strictes aux divers modèles. L'ensemble de la gamme Cayenne bénéficie d'un système antireflux réduisant considérablement les émissions polluantes. Les conduites d'essence sont partiellement en acier, tandis que les conduites d'évaporation sont en matériau composite. Un filtre à charbon actif grand volume et le revêtement spécifique multicouche du réservoir optimisent l'étanchéité de l'alimentation. Toute fuite est diagnostiquée par une pompe spécifique.

Niveau sonore.

La musicalité Porsche est également le résultat des mesures d'insonorisation effectuées sur l'ensemble du véhicule. Les composants du moteur sont plus rigides, les pièces en mouvement plus légères et leur jeu très précis, minimisant ainsi les bruits mécaniques, et ce sans encapsulage du moteur. Des éléments complémentaires, comme les circuits d'admission et les silencieux de grande capacité, optimisent l'insonorisation pendant toute la durée de vie de la voiture.

Notre étroite collaboration avec les manufacturiers de pneumatiques permet de réduire les bruits de roulement dès la phase de développement. Les petits détails aérodynamiques tendent à réduire au maximum le bruit de l'air sur la carrosserie. Mais rassurez-vous, vous entendrez toujours la sonorité légendaire des moteurs Porsche.



Entretien.

En Cayenne, même le trajet pour se rendre à l'atelier est un plaisir. Nous avons toutefois tout fait pour vous l'imposer le plus rarement possible.

L'utilisation de matériaux résistants et à faible usure permet de réduire la maintenance de certains points de révision habituels. Exemple : sur le filtre à huile, 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. La commande des soupapes est assurée par des chaînes ne nécessitant aucun entretien.

L'utilisation de bobines d'allumage propres à chaque cylindre élimine l'usure et la maintenance du système d'allumage, à l'exception des bougies. De toute évidence, pas de remplacement, donc pas de recyclage, mais une préservation des ressources et de l'environnement ; et cela s'exprime aussi pour vous par un gain de temps et d'argent.

Les intervalles entre les révisions dépendent également de divers facteurs, dont la qualité du carburant. Pour plus de détails sur les intervalles de révision, contactez le Réseau Officiel Porsche.

Matériaux et recyclage.

La durée de vie d'une Porsche est exemplaire. Nos clients en profitent le plus longtemps possible, sans oublier l'environnement. Le principe Porsche tient en un seul mot : longévité. La résistance, la technologie et le design d'une Porsche présentent une durée de vie exceptionnelle, à l'exemple de la ligne d'échappement des Cayenne, en acier spécial extrêmement résistant, mais de conception allégée.

À propos d'allègement : sur les modèles Cayenne, celui-ci repose sur la présence accrue de tôles d'acier, d'alliages en aluminium coulé et de matériaux composites haute résistance qui font réaliser des gains de poids, ainsi que des économies en matériaux et en carburant. Pour Porsche, l'aspect écologique se concentre sur un choix plus ciblé de matériaux et



de technologies respectueux de l'environnement. Vous ne trouverez dans nos véhicules aucune trace d'amiante, de CFC ni de composants à base de CFC. Leur taux de recyclage est largement supérieur à 85 %, répondant ainsi pleinement à la législation en vigueur en

matière d'environnement. Conformément aux directives réglementaires, tous les matériaux sont identifiés pour faciliter la réparation mais aussi le recyclage sélectif.

Concernant le recyclage, un dernier point : il faut être très patient

avant de vouloir recycler une Porsche. Deux tiers des Porsche construites à ce jour sont encore en circulation. Cela fait partie du mythe Porsche, préserve nos ressources et démontre, s'il le fallait, la qualité à long terme de nos voitures.



Confort

Pouvoir vivre sa liberté en toute indépendance. Dans une voiture qui présente tous les avantages que vous appréciez : un plaisir

de conduire sans compter, une ergonomie bien étudiée, des matériaux soigneusement sélectionnés, la passion du détail,

et de l'espace pour tous. Cela s'appelle le confort Porsche.

**Ergonomie et design. Sans contradiction aucune.
Deux notions qui, chez Porsche, forment un tout harmonieux.**

L'intérieur.

Ne cherchez pas le démarreur à droite, vous êtes dans une Porsche. Le « poste de pilotage » porte d'ailleurs la griffe de Porsche : tous les instruments sont visibles d'un seul coup d'œil et les commandes disposées pour favoriser leur utilisation intuitive.

Dans cet espace à la fois sportif et confortable, les 5 instruments ronds habituels forment une unité visuelle. Pour une meilleure visibilité, ils sont placés juste derrière le volant en cuir à trois branches, réglable en hauteur et profondeur. Sur le Cayenne GTS et le Cayenne

Turbo, ces réglages sont électriques. Sur tous les modèles, vous pouvez opter pour un volant multifonction à 3 branches, habillé de cuir, ou encore pour un volant à jante épaisse, plus sportif (de série sur le Cayenne GTS).

L'habillage en cuir haute qualité, de série, concerne non seulement une partie des sièges (bandes centrales et latérales des sièges, bandes centrales des appuie-tête) et le levier ou sélecteur de vitesse, mais également les poignées de maintien de la console centrale et

des portes, ainsi que les accoudoirs de portière.

L'habillage cuir du Cayenne GTS et du Cayenne Turbo comprend en outre des éléments du tableau de bord, de la console centrale, des panneaux de porte et le

module d'airbag du volant. Dans cet intérieur à tonalité sportive, certains éléments du Cayenne GTS (bande centrale des sièges, ciel de toit, éléments de panneaux de porte) sont élégamment habillés d'alcantara, en harmonie avec le pack Aluminium Sport.



Intérieur Cayenne Turbo en Noir/Brun Châtaigne naturel

Pour le conducteur et le passager. Ou faut-il plutôt parler du pilote et de son copilote ?



Intérieur Cayenne Turbo en Noir/Brun Châtaigne naturel

Les sièges avant.

Les sièges de la gamme Cayenne sont conçus pour s'adapter à toutes les morphologies : ils disposent d'un maintien latéral renforcé, d'un grand confort d'assise et de nombreuses possibilités de réglage.

Les sièges avant de série du Cayenne et du Cayenne S bénéficient de 12 réglages entièrement électriques pour la profondeur, la hauteur, et l'inclinaison de l'assise ainsi que pour le dossier et le soutien lombaire.

Ils peuvent être complétés par le pack mémoire conducteur.

L'équipement de série du Cayenne GTS prévoit des sièges sport avec fonctions étendues et mémorisation des réglages, disponibles en option sur les autres modèles.

Le Cayenne Turbo est doté des sièges confort, avec fonctions étendues et mémorisation des réglages.

Le conducteur peut ainsi régler électriquement son siège (12 positions), la hauteur de sa ceinture de sécurité et la colonne de direction, mais également mémoriser jusqu'à trois positions de siège, rétroviseurs, colonne de direction et hauteur de ceinture. Le siège passager avant enregistre par ailleurs jusqu'à 3 positions différentes. Ces sièges sont disponibles en option pour le Cayenne et le Cayenne S.

Le côté sport de la gamme se retrouve jusque dans ses sièges. Le Cayenne GTS est équipé de série de sièges sport avec fonctions étendues et mémorisation des réglages. Les réglages sont similaires à ceux des sièges confort. Les bandes extérieures rehaussées et les bandes centrales en alcantara renforcent le maintien. Les Cayenne et Cayenne S peuvent aussi être équipés de sièges sport en option. Ces sièges sont disponibles sans supplément pour le Cayenne Turbo.

Les points d'ancrage des ceintures sont placés directement sur le siège pour assurer un positionnement idéal en toute circonstance. Les prétensionneurs et les limiteurs d'effort de ceinture contribuent également à la sécurité passive.

Tous les sièges peuvent être équipés, sur demande, d'appuie-tête marqués de l'écusson Porsche.



Écusson Porsche en relief sur les appuie-tête



Siège Sport en cuir naturel avec mémorisation des réglages

**Au cinéma, les meilleures places sont à l'arrière de la salle.
Dans les Cayenne, toutes les places sont confortables.**



Intérieur avec sièges sport dotés des fonctions étendues et de la mémorisation

Les sièges arrière.

Confort et sécurité au plus haut niveau. Chez Porsche, cela va de soi. Toutes les places arrière sont équipées d'appuie-tête démontables. Les appuie-tête des places arrière latérales sont en outre réglables en hauteur. À l'arrière,

en configuration sièges sport, la banquette arrière accueille trois personnes, dont deux dans des sièges individualisés avec bandes latérales rehaussées et appuie-tête réglables et démontables. Les trois places – tout comme les portes, les montants, le ciel de toit et l'entourage supérieur

des ceintures – sont renforcées par un capitonnage et par des éléments absorbant l'énergie des chocs.

La modularité aussi va de soi : le dossier de la banquette arrière est rabattable de manière fractionnée (60 %/40 %).

Pratique : l'option gratuite sac à skis intégré dans le dossier de siège. Vous pourrez aussi y glisser un snow-board.

Les sièges enfant.

La gamme de sièges enfant Porsche ISOFIX (jusqu'à 12 ans) offre toutes les garanties de sécurité et de confort possibles. Grâce au pré-équipement ISOFIX,

de série, ces sièges enfant présentés dans le catalogue Tequipment se fixent facilement et rapidement sur le siège passager avant (airbag passager à désactiver dans ce cas) et au niveau des places arrière latérales.

Un confort qui se remarque dans ses moindres détails.

Rangements.

Le vrai confort ne laisse rien au hasard, surtout pas les petits détails. Tous les modèles Cayenne offrent de nombreux rangements à portée de main, dont un porte-lunettes dans la console de pavillon, deux compartiments de rangement réunis dans la console centrale et un tiroir logé sous le siège passager avant.

À l'avant comme à l'arrière, les occupants disposent de deux porte-gobelets intégrés, de diamètre réglable.



Porte-gobelets avant

Éclairage intérieur.

L'éclairage d'ambiance de l'habitacle est particulièrement complet – spots de lecture pour chaque place, miroirs de courtoisie éclairés dans les pare-soleil, éclairage des poignées de porte – mais aussi astucieux grâce à son plafonnier à temporisation automatique, et à l'éclairage de confort et de sécurité sur les cinq portes.

Un détail, certes, mais qui a son importance.



Boîte à gants

Alimentation électrique.

Selon l'équipement choisi, votre Cayenne pourra comporter jusqu'à 5 prises 12 Volt : deux à l'avant (aux pieds du passager et sur la console centrale), une à l'arrière et deux dans le coffre.*

Branchez même votre ordinateur portable ! L'alimentation de la voiture peut largement le supporter.



Prise 12 V du coffre

Faites-vous plaisir sans être au volant.

Module de divertissement pour places arrière.

L'option module de divertissement pour places arrière, disponible dans les programmes Porsche Exclusive et Porsche Tequipment, peut être montée respectivement en usine ou ultérieurement. Elle se compose, à la base, d'une console avec deux écrans, de deux casques infrarouge sans fil, d'une télécommande et d'un rangement pour DVD.

Son lecteur est compatible avec tous les formats actuels (mp3, CD, DVD, etc.). Il permet de brancher simultanément deux périphériques différents, sélectionnables à volonté (exemple : console de jeu et appareil photo numérique).

Ce module respecte bien entendu les exigences Porsche les plus strictes en matière de sécurité et d'ergonomie. Ses écrans TFT 7



Module de divertissement pour places arrière

pouces inclinables sont en parfaite harmonie avec votre Cayenne grâce à leur emplacement, derrière les dossiers des sièges avant, et à leur habillage cuir dans la teinte

de l'habitacle. Le lecteur s'intègre élégamment à l'écran derrière le siège passager.

* 1 seule prise aux pieds du passager avant pour le Pack non-fumeurs. 1 seule prise dans le coffre en cas de dispositif d'attelage rétractable électriquement.

**Dehors : les aléas du climat.
À l'intérieur : la constance de l'air climatisé.**



Climatisation 4 zones pour les places arrière



Commande de climatisation avec volet ouvert

La climatisation.

Si les versions Cayenne S, Cayenne GTS et Cayenne Turbo possèdent une climatisation automatique de série, cet équipement constitue une option sur le modèle Cayenne, qui reçoit en série une climatisation manuelle. La climatisation automatique permet de régler séparément la température côté conducteur et côté passager tout en refroidissant la boîte-à-gants.

Le système comporte un filtre à charbon actif qui élimine les particules, les pollens et les mauvaises odeurs. Le contrôle automatique de la qualité de l'air bascule automatiquement sur la fonction de recyclage en cas de besoin.

Une fonction complémentaire permet de récupérer la chaleur résiduelle du moteur pour chauffer l'habitacle pendant 20 minutes environ, moteur coupé.

Sur demande pour tous les modèles : l'option de climatisation à 4 zones pour gérer séparément la climatisation à 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.

Une vitrine de haute-technologie.



Cayenne GTS avec vitrage arrière fumé

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 tous être équipés en option de verres de sécurité feuilletés thermo-isolés (réfléchissant les rayons infrarouges).

Vitres hydrophobes.

Les vitres latérales avant des modèles Cayenne bénéficient d'un revêtement hydrophobe sur lequel non seulement l'eau mais aussi les salissures ont du mal à accrocher. Ceci vous garantit une meilleure visibilité par tout type de temps. (En raison de l'usure naturelle de ces surfaces, leur revêtement doit être renouvelé de temps à autre selon les conditions d'utilisation et d'entretien.)

Vitrage arrière fumé.

En option, tous les modèles Cayenne peuvent recevoir des vitres fortement fumées. Ce vitrage spécial protège ainsi l'arrière du véhicule des regards indiscrets.

Confort amélioré ou sécurité accrue ? Les deux vont de pair.

Essuie-glaces avec capteur de pluie.

À l'avant, le système d'essuie-glace 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.



Capteur de pluie

Même à l'arrière, l'essuie-glace veille à ce que votre champ visuel soit le plus large possible. Les buses du lave-glace arrière sont logées dans le becquet arrière, à proximité du troisième feu stop.

Assistance parking.

Lors des manœuvres, l'option assistance parking (équipement de série sur le Cayenne Turbo) avertit de la présence d'obstacles à l'avant ou à l'arrière du véhicule par un signal sonore et un témoin visuel. Ses 12 capteurs sont harmonieusement intégrés aux boucliers avant et arrière.

Ils transmettent leurs données au système d'assistance qui les affiche à distance sur deux écrans à diodes, au centre du tableau de bord et à l'arrière, au niveau du ciel de toit. Le signal sonore avertit également de la proximité de l'obstacle à mesure que le véhicule s'en rapproche, en toute simplicité et en toute efficacité.

Caméra de recul.

Grâce aux images couleur d'excellente définition qu'elle affiche à l'écran, la caméra de recul, en option, permet de manœuvrer facilement en marche arrière pour se garer ou atteler une remorque.

Rétractée après son utilisation, elle est parfaitement protégée contre les salissures.



Caméra de recul en position rétractée



Caméra de recul en position déployée



Image transmise par la caméra de recul sur le nouveau PCM

Irremplaçables en sport : confort, ergonomie et sécurité au plus haut niveau.

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 ultra-sons.

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 par comparaison des données entre la clé et l'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.

Porsche Entry & Drive.

Pour réduire au maximum 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.

Pré-équipement Vehicle Tracking System.

En France, tous les modèles Cayenne à partir de l'année-modèle 2008 sont livrés avec un pré-équipement pour le montage ultérieur du Porsche Vehicle Tracking System via le programme Porsche Tequipment. Ce système de géolocalisation permet de retrouver une voiture volée dans un grand nombre de pays européens. 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.

Régulateur de vitesse.

Pour un plus grand confort sur long parcours, les modèles Cayenne peuvent être équipés en option d'un régulateur automatique de vitesse (Tempostat) – livré de série sur le Cayenne Turbo. La vitesse peut être réglée entre 30 km/h et 240 km/h par un commodo placé sur la colonne de direction.

Toit ouvrant.

Un toit ouvrant (couissant ou relevable), en verre de sécurité trempé et teinté, avec ciel de toit amovible manuellement, est disponible en option pour tous les modèles Cayenne. Il est commandé à l'aide d'un sélecteur éclairé. Doté d'une sécurité anti-pincement, ce toit offre confort et sécurité.



Toit couissant/relevable

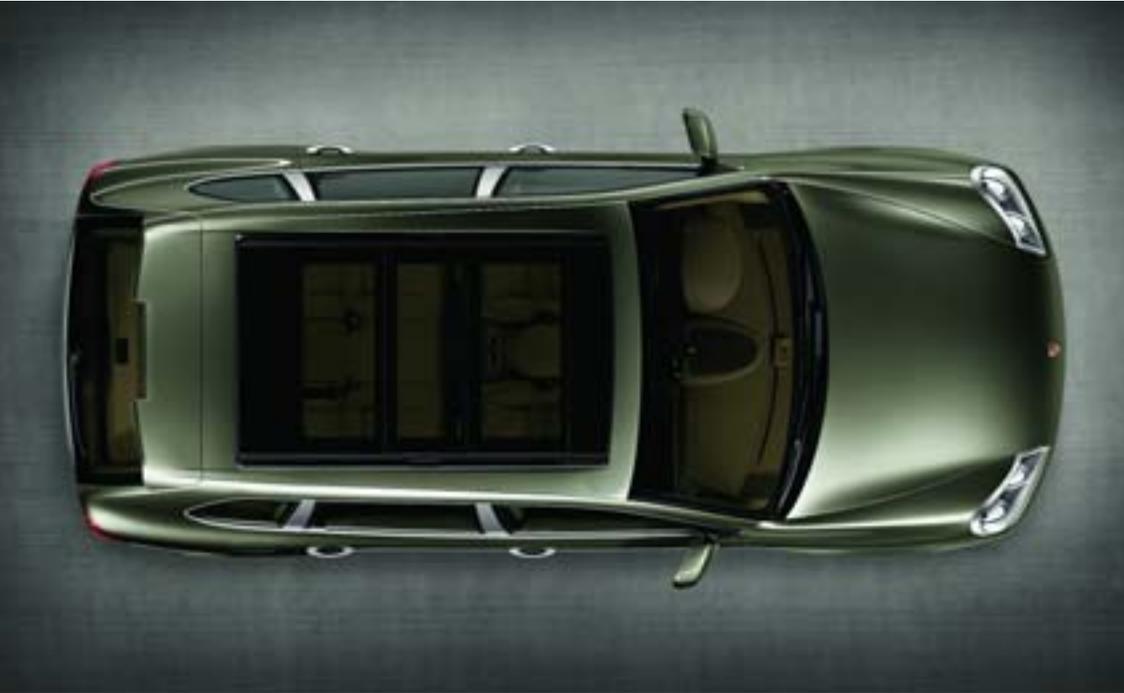
Pack Confort Luminosité.

Pratique aussi, la fonction d'accompagnement, disponible en option dans le Pack Confort Luminosité. Coupez le moteur de votre Porsche Cayenne et les phares restent allumés pour continuer d'éclairer votre chemin pendant un certain laps de temps, que vous définissez vous-même. Ce pack comprend également un

éclairage d'ambiance côté conducteur et passager, une assistance automatique à l'utilisation des feux de croisement ainsi qu'un système antireflets automatique sur les rétroviseurs intérieur et extérieurs.

**Conduite à ciel ouvert.
Tous les passagers en profitent.**

Système de toit panoramique.



En option, tous les modèles Cayenne peuvent bénéficier d'un système de toit panoramique avec réglages électriques multiples et verre de sécurité teinté. Quatre fois plus grand que le toit coulissant/relevable également proposé en option, le toit panoramique s'étend sur une surface d'environ

1,4 m². Même fermé, il fait honneur à son nom. Vous bénéficiez d'une vue imprenable sur le ciel tout en étant protégé des intempéries.

Le sélecteur cache toute sa force : la modularité des 3 segments mobiles (1 à 3) et du segment

fixe (4). Le segment 1, à l'avant, bascule pour s'ouvrir en servant de déflecteur. Même à grande vitesse, il atténue les bruits de vent et les turbulences. Les segments 2 et 3 s'ouvrent individuellement en fonction de vos envies pour donner plus d'air aux places avant ou arrière. Pour

ouvrir le toit en grand et admirer le ciel, les segments 2 et 3 coulissent complètement vers l'arrière. L'élément placé au-dessus de la banquette arrière peut en outre se relever. Au total, vous disposez ainsi de 15 réglages différents.

Pour parfaire votre sécurité, un rideau électrique intégré protège tous les voyageurs des rayons du soleil. Malgré toutes ses possibilités, le toit panoramique dispose d'un système d'ouverture et de fermeture très simple : il est commandé à l'aide d'un sélecteur lumineux logé dans la console de pavillon ou, à l'arrêt, à l'aide de la clé de contact insérée dans la serrure de la porte.



Toit panoramique entièrement fermé



Toit panoramique ouvert à l'arrière



Toit panoramique entièrement ouvert

V6, V8 ou V8 biturbo. Une musicalité sans fin.

Les systèmes audio Porsche.

Soyez tout ouïe pour mieux apprécier le son Porsche. Une expérience incomparable, à l'instar de la conduite des divers modèles Cayenne.

Ce n'est pas un hasard car, chez Porsche, la conception de l'habitacle commence dès les premières phases de développement de la voiture.

L'autoradio CDR-30 fait partie des équipements d'origine des Cayenne, Cayenne S et Cayenne GTS. Le Cayenne Turbo bénéficie, de son côté, du système Porsche Communication Management (PCM; voir pages 132 et suivantes) et du BOSE® Surround Sound-System (voir page 136).

Nouvel autoradio CDR-30.

De série sur les Cayenne, Cayenne S et Cayenne GTS : le nouvel autoradio-lecteur de CD CDR-30 au format 2-DIN. Majestuosité du son, fonctionnement étonnamment simple, mais aussi compatibilité mp3 constituent les atouts de ce nouvel équipement composé de 12 haut-parleurs et de 4 amplificateurs de 25 watts chacun. Un coup d'œil suffit pour lire les informations affichées avec une netteté remarquable sur l'écran monochrome de 5 pouces. Cette lisibilité est particulièrement appréciable pour les connexions Bluetooth® avec les téléphones mobiles (pré-équipement pour téléphone mobile disponible en option). L'autoradio CDR-30 peut se combiner avec plusieurs options : chargeur 6 CD intégré à l'autoradio, pour des heures de musique facilement programmables par le passager avant

comme par le conducteur ; interface universelle dans le compartiment inférieur de l'accodoir central pour la connexion d'une source audio externe ; et BOSE® Surround Sound-System pour une qualité de son optimale.

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 l'autoradio CDR-30 sert tout simplement de combiné mains-libres, sans même que vous sortiez votre portable de la poche. Vous pilotez alors les fonctions de base de votre portable via le PCM ou l'autoradio CDR-30, le volant multifonction ou la commande vocale. La liaison GSM se fait via l'antenne de votre téléphone mobile. **

Chargeur CD/DVD.

Le lecteur CD/DVD de série peut être remplacé par l'option chargeur CD/DVD intégré à l'autoradio CDR-30 ou au PCM. La lecture des DVD n'est toutefois possible que via le PCM. Le conducteur ou le passager avant peuvent ainsi charger facilement 6 CD ou DVD et commander leur lecture via l'autoradio ou le PCM.



Nouvel autoradio CDR-30

* Pour plus de détails sur les téléphones mobiles compatibles avec ce système, contactez le Réseau Officiel Porsche ou consultez le site www.porsche.com.

** Pré-équipement pour téléphone mobile. L'utilisation de téléphones mobiles dans l'habitacle expose les occupants du véhicule à de forts champs électromagnétiques. Vous pouvez cependant connecter votre téléphone mobile à l'antenne extérieure du véhicule par le biais d'un support compatible afin de limiter les rayonnements électromagnétiques (en fonction du type de support). Pour plus de précisions sur le support à utiliser en fonction de votre modèle de téléphone, renseignez-vous dans les boutiques d'accessoires spécialisées. La connexion via le module de téléphone du PCM évite toute exposition à ces champs électromagnétiques dans la mesure où seule l'antenne extérieure du véhicule est utilisée.

Une Porsche sans système de communication et de gestion efficace ? Impensable.

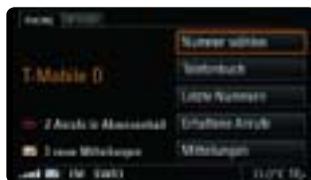
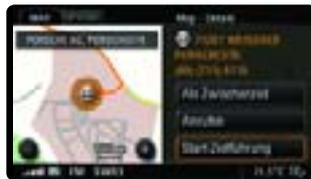
Le nouveau Porsche Communication Management (PCM).

Le Cayenne Turbo est équipé d'origine de la toute dernière génération de PCM, dont l'unité centrale commune aux fonctions audio, à la navigation et au module de communication est encore plus performante et polyvalente. Elle est pourtant aussi très simple d'utilisation.

Caractéristique principale du PCM : son écran 6,5 pouces à commande tactile. Comme dans le passé, vous pouvez également piloter le PCM à l'aide du bouton multifonction droit. L'image, très bien structurée, comporte 5 lignes par page, et une fonction d'aide s'affiche en pied de page. Aux adeptes de la radio, le PCM

propose jusqu'à 48 mémoires et un double tuner FM avec fonction RDS de dernière génération. Cette dernière recherche automatiquement la fréquence optimale de la station sélectionnée.

Associé à l'option BOSE® Surround Sound-System, le lecteur CD/DVD permet d'écouter la musique enregistrée au format Discrete Surround 5.1. Un chargeur 6 CD/DVD intégré est disponible en option.



Module de navigation.

Le module de navigation GPS possède désormais un disque dur contenant les données cartographiques de la plupart des pays européens. Il calculera avec une extrême rapidité jusqu'à 3 itinéraires au choix.

En effleurant simplement les symboles sur l'écran tactile, vous enregistrez rapidement les destinations et obtenez instantanément des informations sur les embouteillages, ou encore sur les haltes recommandées (la prochaine station d'essence par exemple) pour les ajouter rapidement au trajet initial.



Nouveau PCM

La nouvelle fonction cartographique permet d'afficher les cartes de deux manières : en perspective ou en deux dimensions, avec visualisation de l'altitude. Des pictogrammes de changement

de direction facilitent l'orientation aux sorties d'autoroute. Le mode « splitscreen » permet pour sa part de subdiviser l'écran en deux parties pour afficher d'un côté la carte et de l'autre les pictogrammes des diverses informations routières.

Autre fonction appréciable : le calcul de l'itinéraire de retour d'après l'itinéraire aller (fonction Backtrace) ou d'après les données de la boussole et du GPS.

Tuner TV.

Si vous le souhaitez, vous pouvez également commander un tuner TV pour recevoir les images télévisées en qualités analogique et numérique, lorsque votre véhicule est à l'arrêt. Pour votre sécurité, la retransmission des images télévisées est impossible lorsque le véhicule roule.

Commande vocale.

L'option de commande vocale nouvelle génération permet de piloter les principales fonctions du PCM par la voix. Chaque menu affiché à l'écran peut être activé oralement. Vous appellerez ainsi directement un numéro enregistré dans le carnet d'adresses de

votre téléphone, sélectionnez une station radio ou entrez une adresse de destination en prononçant simplement les commandes adéquates. Quelle que soit la voix, le système reconnaît les mots et les chiffres prononcés, en accuse réception et exécute les commandes dictées. Tout se passe oralement. Ce système ne nécessite aucun apprentissage préalable.

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 avec le logiciel de votre choix sur votre ordinateur.

Module de téléphone.

Le module de téléphone GSM offre un confort élevé et une qualité sonore optimale. Pour téléphoner en mains-libres ou à l'aide du combiné Bluetooth®, également disponible en option, il vous suffit d'insérer votre 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 utilise sa fonction Bluetooth® pour accéder à la fois aux numéros enregistrés dans la carte SIM et dans la mémoire interne. Tout se passe par l'intermédiaire du PCM, sans même que vous ne sortiez le téléphone de votre poche.

Interface universelle pour lecteur audio externe

Compatible avec tous vos choix musicaux. Vous trouverez dans le vide-poches inférieur de l'accoudoir de console centrale avant une interface combinée au PCM proposant diverses possibilités de connexion : pour lecteur iPod®, clef USB ou lecteur mp3 contenant



Interface universelle pour lecteur audio externe avec connexion et fonction de charge pour iPod®

des données audio, ou encore pour toute autre source audio externe grâce à la prise AUX. L'utilisation de l'iPod® ou de la clef USB s'effectue en toute simplicité et sécurité via les boutons du PCM. Le port USB vous permet par ailleurs de télécharger les données du carnet de bord électronique.

Une interface AUX associée à l'autoradio CDR-30 est également disponible. Le réglage du volume s'effectue via l'autoradio ou grâce aux touches du volant multifonction. Les autres fonctions sont commandées depuis l'équipement audio externe.

* Pour plus de détails sur la compatibilité des téléphones mobiles, contactez le Réseau Officiel Porsche ou consultez le site www.porsche.com.

Les Cayenne font leur entrée en musique.

Le BOSE® Surround Sound-System.

L'option BOSE® Surround Sound-System (de série sur le Cayenne Turbo) a été mise au point spécialement pour Porsche et adaptée aux modèles Cayenne. Un total de 14 haut-parleurs, subwoofer et Centerspeaker compris, associés à un amplificateur numérique

10 canaux, d'une puissance nominale de 410 watts, restituent un son d'une pureté impressionnante, au format numérique 5.1 pour les enregistrements audio et vidéo sur DVD. Pour plus d'authenticité.

Le système Discrete 5.1 Surround-Sound utilise 5 canaux (2 canaux stéréo avant gauche et droit, 1 canal

central, 2 canaux stéréo surround arrière gauche et droit) plus un canal spécifique réservé aux effets spéciaux pour la restitution des sons graves. L'espace sonore, authentique et naturel à l'avant comme à l'arrière, donne ainsi une impression saisissante de réalisme et de profondeur des sons surround.

Comme dans le passé, vous pouvez continuer à écouter des CD conventionnels, en qualité stéréo ou en mode surround grâce à la technologie Centerpoint®, brevetée par BOSE®. À partir du signal stéréo, le nouvel algorithme de Centerpoint® II recrée un espace acoustique fidèle et naturel. Le circuit de traitement Surround Stage® développé par BOSE® transmet chaque canal audio aux enceintes appropriées pour diffuser un son surround parfaitement équilibré à toutes les places.

Outre la qualité de son surround proposée, l'option BOSE® Surround Sound-System présente également l'avantage d'ajuster avec précision la restitution sonore à l'architec-



ture et à l'acoustique intérieures des différents modèles Cayenne. La fonction loudness dynamique renforce les graves pour compenser la sensibilité de l'ouïe lorsque le son baisse. La technologie

AudioPilot® Noise Compensation mesure tous les bruits dans l'habitacle pour adapter et restituer automatiquement un son optimal.



Répartition du BOSE® Surround Sound-System à l'intérieur du Cayenne Turbo



Transport

La responsabilité est de taille.
Se charger des bagages. Partir à
l'aventure. Sans jamais faiblir.

Sans jamais ressentir le poids du
voyage, mais juste le plaisir.
Même lorsque tous les passagers
dorment depuis longtemps.

C'est ce que l'on attend de vous,
mais n'est-ce pas ce que vous
attendriez aussi d'une voiture ?

Vous n'aimez pas les restrictions ? Nous non plus !

Le coffre.

Sportifs, certes, les modèles Cayenne portent en eux bien plus que cette sportivité légendaire. Ils recèlent également un immense coffre à géométrie variable, équipé de série d'un hayon avec fermeture assistée électriquement. Un hayon entièrement automatique est également disponible en option. D'une contenance d'environ 540 litres (selon normes VDA), le coffre accueille sans problème quatre grandes valises. Le seuil de chargement est agréablement bas et le plancher parfaitement plat, sauf en cas de sièges sport, un angle de 15° persistant en raison des bandes latérales rehaussées des sièges sport lorsque la banquette arrière est rabattue.

Grâce à la suspension pneumatique avec régulation d'assiette, d'origine sur le Cayenne Turbo (en option sur les autres modèles), la tenue de route est toujours optimale, même en charge maximale (voir page 186).

Sur les voitures équipées de la suspension pneumatique, la hauteur de caisse peut être abaissée à 54 mm* au-dessous du niveau normal pour faciliter le chargement. Au démarrage, le PASM rebascule automatiquement à la hauteur de caisse normale.

Lorsque vous rabattez entièrement la banquette arrière, le coffre met à votre disposition un volume d'environ 1770 litres** (selon

normes VDA). A l'abri des regards indiscrets et des rayons solaires, les bagages sont protégés par un couvre-bagages souple, escamotable et amovible.

L'habillage latéral du coffre comporte d'origine deux compartiments de rangement supplémentaires. Sur les voitures équipées de la climatisation 4 zones, le nombre de compartiments est ramené à un.

Quoi que vous transportiez, inutile de vous faire du souci quant à la motricité. L'agilité et la manœuvrabilité des modèles Cayenne restent impressionnantes, même avec un chargement maximum.

* Cayenne GTS : 34 mm plus bas que le niveau normal des autres modèles.

** Avec les sièges sport : 1749 litres (selon normes VDA).



Le dossier de la banquette arrière est rabattable de manière fractionnée : 40%/60%.

Cette configuration permet, par exemple, de charger :

- 4 valises Trolley, taille XL
- 2 sacs de voyage, taille M



Exemple de chargement, configuration sans couvre-bagages :

- 1 tracteur Diesel Porsche Junior
- 1 poussette



Exemple de chargement, configuration avec banquette arrière complètement rabattue.

Cette configuration permet, par exemple, de charger :

- 3 valises Trolley, taille XL
- 3 sacs de voyage, taille XL
- 2 sacs de voyage, taille M
- 2 sacs de golf Porsche



Exemple de chargement, configuration avec banquette arrière et couvre-bagages en place.

- 3 Trolleys PTS, grand modèle



Ouverture facile.

Le hayon arrière.

L'ouverture du hayon arrière offre un grand confort de chargement. Il est doté d'origine d'un auxiliaire de fermeture électrique. Sur demande, moyennant un supplément, nous équiperons votre Cayenne d'un hayon automatique que vous actionnerez par le biais d'un contacteur placé sur la contre-porte côté conducteur, d'un bouton intégré au hayon ou de la télécommande. La hauteur d'ouverture est par ailleurs pré réglable.

Pour déposer ou prendre un seul sac dans le coffre, vous avez la possibilité d'ouvrir uniquement la lunette arrière à l'aide de la télécommande de la clé ou d'un bouton sur la lunette arrière.



Lunette arrière



Activation du hayon automatique par simple actionnement d'une touche

Pour une vraie politique d'aménagement concertée.

Le Pack aménagement du coffre.



Pack aménagement du coffre avec filet de séparation et barre télescopique

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



Valise retenue par une sangle



Barre télescopique

**Avec votre nouvelle Porsche, vous pouvez tout transporter.
Même une seconde Porsche.**



Le système de transport sur toit.

Le coffre est plein... Et pourtant, vous vouliez encore emmener tellement de choses ! Aucun souci :

tous les modèles Cayenne possèdent, de série, des rails de toit intégrés sur lesquels peuvent être montés le système de transport sur toit optionnel et tous les porte-bagages complémentaires de la

gamme Porsche Tequipment, tels que les porte-skis ou les malles de toit. Toutes les parties porteuses, en aluminium, sont conçues pour une charge maximale de 100 kg.

La gamme d'accessoires Porsche Tequipment propose également des traverses complémentaires à monter sur les rampes de pavillon. Elles supporteront une charge de 75 kg.

Le dispositif d'attelage.

Les moteurs de la gamme Cayenne sont dotés d'une puissance énorme, et d'un caractère aussi sportif que le vôtre. Mais ce n'est pas leur

seule qualité. Ils sont également capables de remorquer sans effort de lourdes charges tout en restant d'une maniabilité incroyable.

Nous avons développé pour cela deux types de dispositifs d'attelage : l'un rétractable électriquement, l'autre démontable manuellement. La version électrique permet, par un simple bouton, de replier la boule d'attelage sous l'arrière de la voiture. Ces deux dispositifs sont proposés en option pour tous les modèles Cayenne. Munis d'une prise à 13 broches, ils sont tous deux homologués pour une charge tractée de 3 500 kg* (pour une remorque freinée avec charge d'appui de 140 kg maximum). Le pré-équipement pour l'attelage est monté de série à l'usine.

Tracter deviendrait presque banal, même s'il s'agit de transporter votre seconde Porsche.

* 3 080 kg pour le Cayenne GTS avec suspension à ressorts hélicoïdaux.



Personnalisation

Ne jamais se contenter de ce que l'on a. Vouloir changer le cours des choses. Et évoluer sans cesse.

Extérieurement, comme de l'intérieur. Pour rester fidèle à ses goûts. Des goûts personnels. Pour un confort individualisé.

Pour que chacun exprime sa personnalité.

Quelle couleur exprime le mieux le dynamisme ? Le choix vous appartient.

Toute couleur est source d'émotion. Les divers modèles Cayenne aussi. Pour la carrosserie, vous avez le

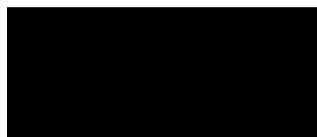
choix entre 2 teintes unies, 7 teintes métallisées et 2 teintes spéciales.

Pour l'intérieur, vous avez le choix entre un habillage uni Noir, ou bicolore Gris Pierre/Gris Acier

ou encore Havane/Beige Sable. L'habillage tout cuir existe également en Beige Sable, très sobre,

ou en bicolore Noir/Brun Châtaigne Naturel.

Teintes unies – Extérieur



Noir



Blanc sable

Teintes spéciales – Extérieur

Rouge GTS



Or Boréal métallisé



Teintes métallisées – Extérieur



Noir Basalte métallisé



Bleu Marine métallisé



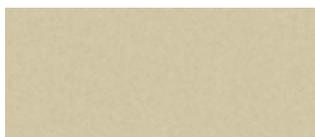
Macadamia métallisé



Gris Cristal métallisé



Gris Météor métallisé



Beige Jarama métallisé



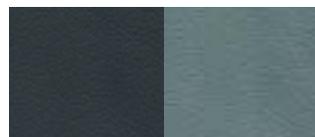
Vert Olive métallisé

Teintes intérieures.

Tableau de bord/habillages/sièges.



Noir



Gris Pierre et Gris Acier



Havane et Beige Sable

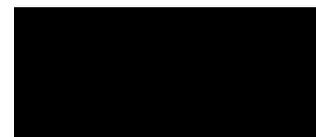


Beige Sable**



Noir/Brun Châtaigne naturel***

Ciel de toit.*



Noir



Gris Acier



Beige Sable



Beige Sable



Noir

Tapis.



Noir



Gris Acier



Beige Sable



Beige Sable



Brun Châtaigne

Sur notre site www.porsche.com, le Car Configurator de Porsche vous permettra de composer virtuellement votre voiture.

* En tissu sur les Cayenne et Cayenne S, en alcantara sur les Cayenne GTS et Cayenne Turbo.

** Uniquement en version intérieur tout cuir. Avec éléments en alcantara pour le Cayenne GTS.

*** Uniquement en version intérieur tout cuir, en association avec les sièges sport à bandes centrales en cuir naturel, non disponible pour le Cayenne GTS.

**Pour être encore plus sportif.
Par un simple effet d'optique.**

**Pack Monochrome
Extérieur Noir.**

Le Pack Monochrome Extérieur Noir fait partie de la dotation de série du Cayenne GTS. Il est disponible en option sur les autres modèles. La finition noire porte sur l'encadrement des vitres latérales, y compris les montants de porte et de lunette arrière, les poignées de porte sans inserts et les baguettes de porte. Sur le Cayenne Turbo, les rails de toit de série sont également en noir. Vous pouvez en outre commander des rampes de pavillon avec barrettes de protection intégrées, le tout également en noir.

Le Pack SportDesign.

Le Pack SportDesign souligne l'énergie des modèles Cayenne, Cayenne S et Cayenne Turbo. Ses éléments de carrosserie, dont l'aérodynamisme a été testé en soufflerie, abaissent notamment la ligne générale du véhicule.

Les boucliers avant et arrière ainsi que les jupes latérales SportDesign sont de la couleur de la carrosserie. Le becquet arrière à profil double est rallongé et adopte également la couleur de la carrosserie.

Sur le Cayenne GTS, les boucliers avant/arrière et les jupes latérales SportDesign couleur de la carrosserie sont de série. Le becquet arrière à profil double est proposé en option gratuite. Le pack SportDesign limite cependant l'aptitude tout-terrain.

Carters de protection avant et arrière en acier spécial.

Les carters de protection en acier spécial, en option à l'arrière comme à l'avant, donneront à votre voiture une allure encore plus puissante et dynamique. Les deux carters de ce pack peuvent également être commandés séparément.



Pack Monochrome Extérieur Noir



Cayenne équipé du pack SportDesign et de jantes « Cayenne Design » 19 pouces



Cayenne avec Pack SportDesign, jantes « Cayenne Design » 19 pouces, sorties d'échappement sport et carter de protection arrière en acier spécial



Marchepied latéral



Becquet arrière allongé à double profil fixe



Carter de protection arrière en acier spécial

Extérieur.

Description	Cayenne	Cayenne S	Cayenne GTS	Cayenne Turbo	Code	Page
• Peinture métallisée	○	○	○	●	Code	150
• Teinte spéciale	○	○	○	○	Code	150
• Pack SportDesign*: boucliers avant et arrière couleur carrosserie, jupes latérales SportDesign, becquet arrière allongé à profil double, avec 3 ^e feu stop intégré ; en cas de montage du Pack Advanced Offroad-Technique ou de marchepieds latéraux, les jupes latérales SportDesign sont supprimées.	○	○	●	○	2D1, 2	152

* Aptitude tout-terrain limitée. Becquet arrière allongé à double profil fixe en option gratuite pour le Cayenne GTS
 – Option non disponible ○ Option ● Équipement de série G Option gratuite
 Vous trouverez toutes les informations complémentaires sur les différents équipements personnalisés et les packs d'équipement dans nos tarifs spécifiques.

Extérieur.

Description	Cayenne	Cayenne S	Cayenne GTS	Cayenne Turbo	Code	Page
• Becquet arrière allongé à double profil fixe	–	–	G	–	2D1	32
• Jupes latérales* SportDesign couleur carrosserie	○	○	●	○	2D3	152
• Marchepieds latéraux, avec protection des bas de caisse intégrée	○	○	–	○	VR1	89
• Carter de protection avant en acier spécial	○	○	○	○	2JC	152
• Carter de protection arrière en acier spécial	○	○	○	○	2JL	152
• Carters de protection avant et arrière en acier spécial	○	○	○	○	2JX	152

* Aptitude tout-terrain limitée.



Élargisseurs d'aile noirs



Phares Bi-Xénon



Caméra de recul en position déployée

Extérieur.

Description	Cayenne	Cayenne S	Cayenne GTS	Cayenne Turbo	Code	Page
• Élargisseurs d'aile peints en noir	○	○	–	○	6GF	89
• Phares Bi-Xénon, avec contrôle statique et dynamique du faisceau en virage, et lave-phares	○	○	○	•	PC1	92
• Caméra de recul	○	○	○	–	7X9	125
• Caméra de recul avec Assistance Parking	○	○	○	○	7X8	125

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

Extérieur.

Description	Cayenne	Cayenne S	Cayenne GTS	Cayenne Turbo	Code	Page
• Porsche Entry & Drive	○	○	○	○	4F2	126
• Assistance Parking avant et arrière	○	○	○	•	7X2	124
• Vitrage arrière fumé	○	○	○	○	PJ2	123
• Vitrage de sécurité thermo-isolé	○	○	○	○	PJ1	123
• Pack Advanced Offroad Technique : blocage de différentiel arrière à régulation électronique, protection des jupes latérales et des bas de caisse, carter moteur renforcé, protection du réservoir et de l'essieu arrière, 2 anneaux de remorquage	○	○	–	○	PT2, 3	88



Toit ouvrant coulissant/relevable électrique



Dispositif d'attelage rétractable électriquement



Système de transport sur toit

Extérieur.

Description	Cayenne	Cayenne S	Cayenne GTS	Cayenne Turbo	Code	Page
• Toit ouvrant coulissant/relevable électrique	○	○	○	○	3FE	127
• Système de toit panoramique	○	○	○	○	3FU	128
• Dispositif d'attelage rétractable électriquement*	○	○	○	○	1D9	147
• Dispositif d'attelage démontable manuellement avec boule d'attelage amovible*	○	○	○	○	1D2	147
• Hayon automatique	○	○	○	○	4E7	144

* Charge tractable maximale 3 500 kg, ou 3 080 kg pour le Cayenne GTS avec suspension à ressorts hélicoïdaux.

– Option non disponible ○ Option • Équipement de série G Option gratuite

Vous trouverez toutes les informations complémentaires sur les différents équipements personnalisés et les packs d'équipement dans nos tarifs spécifiques.

Extérieur.

Description	Cayenne	Cayenne S	Cayenne GTS	Cayenne Turbo	Code	Page
• Système de transport sur toit	○	○	○	○	3S8	146
• Rampes de pavillon avec barrettes de protection en AluDesign mat	○	○	–	○	3S1	146
• Rampes de pavillon avec barrettes de protection en finition noire (si associées au Pack Monochrome Extérieur Noir)	○	○	○	○	3S5	146
• Pack Monochrome Extérieur Noir : encadrement des vitres latérales, incluant montants de porte et de lunette arrière, poignées de porte sans inserts et baguettes de porte en noir. Pour le Cayenne Turbo, rails de toit également peints en noir	○	○	•	○	QJ4	153
• Suppression monogramme arrière	G	G	G	G	ONA	



Jante « Cayenne S II » 18 pouces



Jante « Cayenne Turbo II » 18 pouces



Jante « Cayenne Design » 19 pouces



Jante « Cayenne SportDesign » 20 pouces



Jante « Cayenne SportTechno » 20 pouces



Jante « Cayenne Sport » 21 pouces



Cayenne Turbo chaussé de jantes « Cayenne SportPlus » 21 pouces, avec élargisseurs d'aile

Jantes.

Description	Cayenne	Cayenne S	Cayenne GTS	Cayenne Turbo	Code	Page
• Jante « Cayenne S II » 18 pouces	○	●	–	–	C2R	75
• Jante « Cayenne Turbo II » 18 pouces	○	○	–	–	CD3	75
• Jante « Cayenne Design » 19 pouces	○	○	–	●	CJ3	75
• Jante « Cayenne SportDesign » 20 pouces	○	○	–	○	CS5	75
• Jante « Cayenne SportTechno » 20 pouces*	○	○	–	○	CY3	75
• Jante « Cayenne Sport » 21 pouces, avec élargisseurs d'aile*	○	○	●	○	CY2	75
• Jante « Cayenne SportPlus » 21 pouces, avec élargisseurs d'aile*	○	○	○	○	C9N	75
• Système de contrôle de la pression des pneus (TPM)	○	○	○	○	7K3	75

* Incompatible avec la roue de secours sur support externe.

– Option non disponible ○ Option ● Équipement de série G Option gratuite

Vous trouverez toutes les informations complémentaires sur les différents équipements personnalisés et les packs d'équipement dans nos tarifs spécifiques.

Pneus et roues.

Description	Cayenne	Cayenne S	Cayenne GTS	Cayenne Turbo	Code	Page
• Pneumatiques toutes saisons pour jantes en alliage 17 pouces	G	–	–	–	HV7	75
• Pneumatiques toutes saisons pour jantes en alliage 18 pouces	G	G	–	–	H9M	75
• Pneumatiques toutes saisons pour jantes en alliage 19 pouces	G	G	–	G	HP2	75
• Roue de secours sur support externe, 17 pouces (modèle Cayenne uniquement)/18*/19/20 pouces**	○	○	–	○	1G3	75
• Roue galette 18 pouces	○	○	○	–	1G1	75
• Roue galette 19 pouces***	–	○	○	○	1G4	
• Enjoliveurs de roue avec écusson Porsche	○	○	●	○	1NP	

* Ne convient pas pour le Cayenne Turbo.

** Incompatible avec les jantes « Cayenne SportTechno » 20 pouces, « Cayenne Sport » 21 pouces et « Cayenne SportPlus » 21 pouces.

*** Pour les modèles Cayenne S et Cayenne GTS, uniquement en association avec des freins PCCB.



Porsche Dynamic Chassis Control (PDCC) et suspension pneumatique (avec PASM)



Kit Performance Cayenne Turbo



Système de freinage PCCB (Porsche Ceramic Composite Brake)

Moteur, transmission et châssis.

Description	Cayenne	Cayenne S	Cayenne GTS	Cayenne Turbo	Code	Page
• Kit Performance Cayenne Turbo*	-	-	-	o	E81	46
• Boîte Tiptronic S à 6 rapports.	o	o	o	•	G0R	64
• Suspension pneumatique variable, avec réglage de l'assiette et de la hauteur de caisse, et Porsche Active Suspension Management (PASM). Niveau normal de hauteur de caisse abaissé de 20 mm pour le Cayenne GTS et PASM de série.	o	o	o	•	1BK	78

* Compatible uniquement avec des jantes de 19 pouces minimum.

- Option non disponible o Option • Équipement de série G Option gratuite

Vous trouverez toutes les informations complémentaires sur les différents équipements personnalisés et les packs d'équipement dans nos tarifs spécifiques.

Moteur, transmission et châssis.

Description	Cayenne	Cayenne S	Cayenne GTS	Cayenne Turbo	Code	Page
• Porsche Dynamic Chassis Control (PDCC)	o	o	o	o	OAW	80
• Servotronic (direction assistée asservie à la vitesse)	o	o	o	o	1N3	74
• Échappement sport*	-	o	•	-	0P8	60
• Deux sorties d'échappement doubles	o	o	-	o	0P3	60
• Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB)**	-	o	o	o	PB1	96

* Pour le Cayenne S, uniquement en association avec la boîte Tiptronic S.

** Disponible pour les jantes de 20 pouces minimum.



Volant multifonction à trois branches avec touches Tiptronic S



HomeLink®



Tapis de sol avec signature Porsche brodée



Siège confort avec fonctions étendues, mémorisation des réglages et bandes centrales en cuir souple

Intérieur.

Description	Cayenne	Cayenne S	Cayenne GTS	Cayenne Turbo	Code	Page
• Pack Confort Luminosité : éclairage de confort avec variateur, éclairage d'ambiance, assistance automatique à l'utilisation des feux de croisement, rétroviseurs intérieur et extérieurs à réglage antiéblouissement, éclairage environnemental et feux de croisement programmables (fonction « lumière d'accompagnement »)	○	○	○	○	PO1, 2	127
• HomeLink® (mécanisme d'ouverture de porte de garage)	○	○	○	○	VC1	
• Régulateur de vitesse (Tempostat)	○	○	○	●	8T1	126
• Volant multifonction à trois branches en cuir	○	○	○	○	PI2	114

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

Intérieur.

Description	Cayenne	Cayenne S	Cayenne GTS	Cayenne Turbo	Code	Page
• Volant à jante épaisse	○	○	●	○	1MV, 1MW	74
• Sièges confort avec fonctions étendues et mémorisation	○	○	–	●	PE1	117
• Sièges sport avec fonctions étendues et mémorisation	○	○	●	G	PE2, 3	116
• Pack Mémoire, siège conducteur et rétroviseurs extérieurs incluant l'éclairage du contour des rétroviseurs	○	○	–	–	PG1	
• Sièges chauffants à l'avant, avec chauffage du volant	○	○	○	–	PK1, 3	
• Sièges chauffants à l'avant et à l'arrière avec chauffage du volant	○	○	○	●	PK2, 4	
• Rideaux pare-soleil (manuels) pour vitres latérales arrière	○	○	○	○	3Y4	



Baguettes de seuil de porte en acier spécial



Exemple de chargement avec le sac à skis

Intérieur.

Description	Cayenne	Cayenne S	Cayenne GTS	Cayenne Turbo	Code	Page
• Baguettes de seuil de porte en acier spécial	○	●	—	●	7M1	28
• Baguettes de seuil de porte en acier spécial avec signature Cayenne GTS	—	—	●	—		32
• Pré-équipement Vehicle Tracking System, capteur d'inclinaison compris	○	○	○	○	7G1	126
• Pack non-fumeurs	G	G	G	G	9JA	
• Extincteur	○	○	○	○	6A5, 7	
• Tapis de sol	○	○	○	○	0TD	

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

Intérieur.

Description	Cayenne	Cayenne S	Cayenne GTS	Cayenne Turbo	Code	Page
• Climatisation automatique avec réglage séparé côtés conducteur et passager	○	●	●	●	9AD	122
• Climatisation automatique 4 zones	○	○	○	○	9AH	122
• Chauffage autonome programmable	○	○	○	○	7VL	
• Sac à skis	G	G	G	G	3X1	119
• Pack aménagement du coffre	○	○	○	○	3GN	145



Habillage en cuir lisse noir (teinte de série)



Pack bois Ronce de Noyer, foncé

Intérieur cuir.

Description	Cayenne	Cayenne S	Cayenne GTS	Cayenne Turbo	Code	Page
• Intérieur tout cuir dans les teintes de série, cuir lisse*	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	Code	115
• Habillage en cuir naturel	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	VR	115
• Bandes centrales en cuir souple (à l'avant et au niveau des places arrière latérales)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	N5Y, N7D N7F	165

Intérieur Aluminium.

• Pack Aluminium Sport	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	5TE	
------------------------	-----------------------	-----------------------	----------------------------------	----------------------------------	-----	--

* En association avec les sièges sport, inclut les bandes centrales de siège en alcantara

- Option non disponible Option Équipement de série G Option gratuite

Vous trouverez toutes les informations complémentaires sur les différents équipements personnalisés et les packs d'équipement dans nos tarifs spécifiques.

Intérieur bois.

Description	Cayenne	Cayenne S	Cayenne GTS	Cayenne Turbo	Code	Page
• Pack bois Ronce de Noyer, foncé (finition brillante)*	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	5MG, PH4	
• Pack bois Olive, clair (finition brillante)*/**	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	5TF, PH5	
• Volant multifonction à 3 branches, bois Ronce de Noyer, foncé (finition brillante)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	PH1	
• Volant multifonction à 3 branches, bois Olive, clair (finition brillante)**	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	PH2	

* En association avec l'option Tiptronic S, inclut le sélecteur en bois.

** En bois de Frêne avec veinures Olive.



Pack audio CDR-30



Interface universelle pour lecteur audio externe



PCM (Porsche Communications Management) avec chargeur CD/DVD



Module de téléphone avec combiné sans fil

Audio et communication : autoradio CDR-30.

Description	Cayenne	Cayenne S	Cayenne GTS	Cayenne Turbo	Code	Page
• Pack audio CDR-30	•	•	•	–		130
• Chargeur 6 CD	○	○	○	–	7D7	130
• Interface audio universelle (AUX)	○	○	○	–	UF1	135
• BOSE® Surround Sound-System avec 14 haut-parleurs, subwoofer compris	○	○	○	–	9VL	136
• Pré-équipement pour téléphone mobile	○	○	○	–	9W5	131
• Module boussole intégré au tableau de bord	○	○	○	–	QR1	
• Module de divertissement pour places arrière	○	○	○	–	AEC	121

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

Audio et communication : PCM.

Description	Cayenne	Cayenne S	Cayenne GTS	Cayenne Turbo	Code	Page
• Porsche Communication Management (PCM) avec module de navigation	○	○	○	•	PF2	132
• Chargeur 6 CD/DVD	○	○	○	○	7D7	131
• Interface audio universelle (iPod®, USB, mp3, AUX)	○	○	○	○	UF1	135
• BOSE® Surround Sound-System avec 14 haut-parleurs, subwoofer compris (compatible format Discrete Surround 5.1)	○	○	○	•	9VL	136
• Pré-équipement pour téléphone mobile	○	○	○	○	9W5	131
• Module de téléphone	○	○	○	○	9W1	134
• Module de téléphone pour PCM avec combiné sans fil	○	○	○	○	9ZP	134



Carnet de bord électronique

Audio et communication : PCM.

Description	Cayenne	Cayenne S	Cayenne GTS	Cayenne Turbo	Code	Page
• Tuner TV*	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	QV1	134
• Commande vocale	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	QH1	134
• Carnet de bord électronique	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	9NY	134
• Module de divertissement pour places arrière	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	AEC	121

Enlèvement à l'usine.

• Enlèvement à l'usine	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	S9Y	174
------------------------	--------------------------	--------------------------	--------------------------	--------------------------	-----	-----

* Pour la réception de la télévision analogique ou numérique (si disponible).
 - Option non disponible Option • Équipement de série G Option gratuite
 Vous trouverez toutes les informations complémentaires sur les différents équipements personnalisés et les packs d'équipement dans nos tarifs spécifiques.



Porsche Exclusive

Construit selon toutes les règles de l'art. Et à vos mesures.

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. Modification esthétique et technique, à l'intérieur comme à l'extérieur, avec des matières et des matériaux nobles, et toujours avec la qualité Porsche. Notre principe le plus important : l'artisanat, le travail sur mesure. Vous trouverez l'éventail des possibilités présentées par le programme Porsche Exclusive

dans le catalogue spécifique Porsche Exclusive Cayenne. Pour en savoir plus sur Porsche Exclusive, rendez-vous dans votre Centre Porsche ou adressez-vous directement à notre Centre clientèle de Zuffenhausen au numéro +49 (0)711 911-25332. Attention : certaines options Porsche Exclusive peuvent prolonger les délais de livraison.

L'impulsion Cayenne prend naissance à Leipzig. Venez en faire l'expérience sur place.

Enlèvement à l'usine.

Porsche à Leipzig : un terrain de plus de 400 ha, l'unité de production des modèles Cayenne, un Centre Clientèle qui propose une large gamme de services et de manifestations diversifiées autour de l'univers Porsche, mais également une piste d'essai et d'entraînement ainsi qu'un parcours tout-terrain.

De loin, vous apercevez le diamant, la tour futuriste de notre Centre Clientèle, véritable point d'orientation dans la ville de Leipzig. C'est là que l'on vous remettra votre Cayenne. Mais, l'enlèvement à l'usine ne consiste pas uniquement à venir prendre livraison de votre Cayenne à Leipzig. Au cours de votre visite chez nous, profitez-en pour jeter un coup d'œil dans les ateliers qui ont vu naître votre voiture. Imprégnez-vous de notre histoire lors d'une séance cinéma ou en admirant l'exposition qui

regroupe divers modèles. Vous pourrez également déguster un déjeuner gastronomique tout en regardant les pistes.

Avant que vous ne preniez possession de votre Cayenne, voici la partie la plus sportive de votre visite : l'explication pratique et dynamique du fonctionnement de votre véhicule... Une explication effectivement très pratique... sur l'asphalte, puis en pleine nature.

Un instructeur Porsche expérimenté vous dévoilera les aspects techniques de votre Porsche. Il n'en fallait pas moins pour vous préparer au temps fort de la journée : la remise de votre nouveau Cayenne.

Leipzig + enlèvement à l'usine de votre Cayenne = vivre Porsche à 100 %.

L'enlèvement à l'usine de votre Cayenne nécessite certaines formalités. Pour connaître tous les détails de ce service, contactez le Réseau Officiel Porsche.

Porsche Leipzig Plus se fera un plaisir de vous assister dans l'organisation et le déroulement de votre visite. Nous pouvons ainsi vous réserver une chambre à l'hôtel ou une visite touristique, une excursion automobile, des places de concert et bien d'autres choses encore. Vos rêves et vos souhaits deviendront ainsi réalité.



3 707,109 m très exactement. Dans sa trajectoire idéale.

La piste d'essai et d'entraînement

Imaginez : vous vous alignez sur la ligne de départ. Accélération maximale. Freinage, amorce du virage, visez la trajectoire idéale. Sortie de virage à grande vitesse et... respirez, vous êtes heureux. Trente caméras ont saisi ces moments uniques : votre meilleur tour sur le circuit de Porsche Leipzig, visualisé en direct sur les

32 moniteurs et 2 grands écrans de la salle de contrôle.

Le dessin de la piste s'inspire des plus célèbres circuits. Distance parcourue : 3 707,109 m – selon le tracé idéal. Largeur de piste : 12 m. Autrement dit : toutes les conditions de sécurité du sport automobile sont ici respectées,

et certifiées par la FIA. Vous le constaterez rapidement, tout seul : à chaque mètre, à chaque centième de seconde. Chaque virage est légendaire. Relevez le défi sur notre ruban d'asphalte et repoussez vous-même les limites de l'extrême.

18 points tests. 6 km de parcours. 0 temps mort. 100 ha pour savoir manier le Cayenne.

La piste tout-terrain.

Le défi de l'extrême ne s'arrête pas au bout de la piste d'essai et d'entraînement, il va plus loin grâce au parcours tout-terrain installé sur un ancien site d'entraînement militaire. Même les bunkers sont encore là, et vous devrez les franchir. Sur les 100 ha à votre disposition, vous ne parcourrez que 6 km en tout-terrain. L'espace restant laisse place à une Nature presque entièrement sauvage.

Depuis des années, ce territoire est en effet occupé par des aurochs et des chevaux qui en assurent l'équilibre écologique.

Vous verrez, 6 km cela semble très peu, mais les défis sont nombreux : passage de traverses, franchissement de remblais et de bunkers... entre autres. Aurez-vous assez de cran pour grimper ce talus à 60 % ? Alors le dévers à

35° ne vous fera pas peur. Vous en redemandez ? D'autres aventures vous attendent : franchissement de fossés, de rondins, de nids de poule, piste de sable ou chemin de pierres et zone fortement vallonnée, par exemple. Vous apprendrez ici à canaliser un Cayenne débordant de puissance. Avec doigté et précision.





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 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

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

Porsche Exclusive

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

Porsche Tequipment

Notre gamme d'accessoires pour faire équiper ultérieurement votre Porsche dans le Réseau Officiel Porsche. Des équipements parfaitement adaptés à votre Porsche qui bénéficient de nos garanties habituelles.

Porsche Design Driver's Selection

Une gamme de produits et d'accessoires qui séduit par sa fonctionnalité, sa qualité et son design : prêt-à-porter, jouets, bagagerie... du sur-mesure pour votre Porsche.

Service

Réseau Occasion

Porsche Approved

Notre programme mondial de voitures d'occasion vous propose de nombreuses voitures de qualité certifiée avec des offres de garantie.

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.

« Christophorus »

Le magazine client Porsche, publié tous les deux mois, vous offre des informations sur les nouveaux produits, des reportages très intéressants, des interviews, etc.

Porsche Clubs

Depuis 1952, 120 000 adhérents partagent dans 607 clubs la passion Porsche à travers le monde. Appelez le +49 (0)711 911-78307 ou rendez-vous sur www.porsche.com.

Porsche Driving Experience

1. Porsche Travel Club.

Des voyages et des circuits touristiques exclusifs et fascinants, à travers le monde entier. Contactez le Réseau Officiel Porsche ou appelez le +49 (0)711 911-78155. Email: travel.club@porsche.de

2. Porsche Sport Driving School.

Différents stages de conduite en toute sécurité, sur de prestigieux circuits comme celui de Magny-Cours. Contactez le Réseau Officiel Porsche ou appelez le +49 (0)711 911-78683. Email: sportdrivingschool@porsche.de



Porsche sur Internet

Toute l'actualité Porsche sur notre site Internet www.porsche.com.



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



Conclusion

Une fois arrivé au but, il serait facile de se reposer sur ses lauriers. De faire une pause. En d'autres termes : de faire du sur-place.

Mais pourquoi s'arrêter en si bon chemin ? Pourquoi ne pas repartir au contraire pour un tour, pour

relever d'autres défis, comme ceux que nous lance la gamme Cayenne.

Caractéristiques techniques

	Cayenne	Cayenne S
Moteur		
Nombre de cylindres	6	8
Cylindrée	3 598 cm ³	4 806 cm ³
Puissance (DIN)	290 ch (213 kW)	385 ch (283 kW)
au régime de	6 200 tr/min	6 200 tr/min
Couple maximal	385 Nm	500 Nm
au régime de	3 000 tr/min	3 500 tr/min
Taux de compression	12,3:1	12,5:1
Transmission		
Type de transmission	Intégrale	Intégrale
Boîte mécanique à 6 rapports	De série	De série
Boîte Tiptronic S à 6 rapports	En option	En option
Rapport de réduction en utilisation tout-terrain	2,7	2,7

	Cayenne GTS	Cayenne Turbo
Nombre de cylindres	8	8
Cylindrée	4 806 cm ³	4 806 cm ³
Puissance (DIN)	405 ch (298 kW)	500 ch (368 kW)
au régime de	6 500 tr/min	6 000 tr/min
Couple maximal	500 Nm	700 Nm
au régime de	3 500 tr/min	2 250–4 500 tr/min
Taux de compression	12,5:1	10,5:1
Transmission		
Type de transmission	Intégrale	Intégrale
Boîte mécanique à 6 rapports	De série	–
Boîte Tiptronic S à 6 rapports	En option	De série
Rapport de réduction en utilisation tout-terrain	2,7	2,7

	Cayenne	Cayenne S
Châssis		
Essieu avant	Double triangulation, suspension à roues indépendantes	Double triangulation, suspension à roues indépendantes
Essieu arrière	Essieu multibras, suspension à roues indépendantes	Essieu multibras, suspension à roues indépendantes
Direction	Assistée hydraulique	Assistée hydraulique
Freins	Étriers monobloc en aluminium à 6 pistons à l'avant et 4 pistons à l'arrière, disques ventilés intérieurement, ABS	Étriers monobloc en aluminium à 6 pistons à l'avant et 4 pistons à l'arrière, disques ventilés intérieurement, ABS
Roues	7,5 J x 17	8 J x 18
Pneumatiques	235/65 R 17	255/55 R 18
Poids à vide	Mécanique/Tiptronic S	Mécanique/Tiptronic S
DIN	2 160 kg/2 170 kg	2 225 kg/2 245 kg
Selon directive CE*	2 235 kg/2 245 kg	2 300 kg/2 320 kg
PTAC	2 945 kg/2 945 kg	3 080 kg/3 080 kg
Charge utile maximale	785 kg/775 kg	855 kg/835 kg

	Cayenne GTS	Cayenne Turbo
	Double triangulation, suspension à roues indépendantes	Double triangulation, suspension à roues indépendantes
	Essieu multibras, suspension à roues indépendantes	Essieu multibras, suspension à roues indépendantes
	Assistée hydraulique	Assistée hydraulique
	Étriers monobloc en aluminium à 6 pistons à l'avant et 4 pistons à l'arrière, disques ventilés intérieurement, ABS	Étriers monobloc en aluminium à 6 pistons à l'avant et 4 pistons à l'arrière, disques ventilés intérieurement, ABS
	10 J x 21	8 J x 18
	295/35 R 21	255/55 R 18
	Mécanique/Tiptronic S	Tiptronic S
	2 225 kg/2 245 kg	2 355 kg
	2 300 kg/2 320 kg	2 430 kg
	3 080 kg/3 080 kg	3 080 kg
	855 kg/835 kg	725 kg

* 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	Cayenne S
Performances	Mécanique/Tiptronic S	Mécanique/Tiptronic S
Vitesse maxi sur circuit	227 km/h/227 km/h	252 km/h/250 km/h
0 – 100 km/h	8,1 s/8,5 s	6,6 s/6,8 s
Reprise (80 – 120 km/h) en 5^e rapport	9,9 s/10,2 s	8,6 s/8,8 s
Consommation/Émissions**/**	Mécanique/Tiptronic S	Mécanique/Tiptronic S
Cycle urbain l/100 km	18,5/18,3	22,1/20,2
Cycle extra urbain l/100 km	9,8/9,9	10,8/10,1
Cycle mixte l/100 km	12,9/12,9	14,9/13,7
Émissions CO₂ g/km	310/310	358/329
Dimensions		
Longueur	4 798 mm	4 798 mm
Largeur (rétroviseurs inclus)	1 928 mm (2 200 mm)	1 928 mm (2 200 mm)
Hauteur	1 699 mm	1 699 mm
Empattement	2 855 mm	2 855 mm
Volume du coffre (selon VDA)	540 l	540 l
banquette arrière rabattue	1 770 l	1 770 l
Capacité du réservoir/Réserve	100 l/12 l	100 l/12 l

	Cayenne GTS	Cayenne Turbo
	Mécanique/Tiptronic S	Tiptronic S
	253 km/h/251 km/h	275 km/h
	6,1 s/6,5 s	5,1 s
	6,6 s/7,8 s	5,5 s
	Mécanique/Tiptronic S	Tiptronic S
	22,6/20,6	22,5
	10,9/10,2	10,5
	15,1/13,9	14,9
	361/332	358
	4 795 mm	4 795 mm
	1 957 mm (2 200 mm)	1 928 mm (2 200 mm)
	1 675 mm	1 696 mm
	2 855 mm	2 855 mm
	540 l	540 l
	1 749 l	1 770 l
	100 l/12 l	100 l/12 l

*Tous les modèles Porsche actuels sont déjà équipés pour accepter des essences contenant 10 % d'éthanol.

** Les données fournies ici ont été mesurées selon la directive 80/1268/CEE, dans la version en vigueur à la date d'impression, et sur des véhicules dotés de l'équipement de série. Ces données, non contactuelles, ne concernent pas une voiture en particulier et sont données à titre indicatif, pour comparaison entre divers modèles. Pour plus de détails sur un véhicule en particulier, contactez le Réseau Officiel Porsche.

	Cayenne	Cayenne S
Aptitudes tout-terrain		
Hauteur de gué maxi	500 mm Ressorts hélicoïdaux	500 mm Ressorts hélicoïdaux
Angle d'attaque (avant)*	28,6° Ressorts hélicoïdaux	28,6° Ressorts hélicoïdaux
Angle de fuite (arrière)*	22,8° Ressorts hélicoïdaux	22,8° Ressorts hélicoïdaux
Angle ventral*	20,4° Ressorts hélicoïdaux	20,4° Ressorts hélicoïdaux
Blocage de différentiel (de série)	Différentiel central régulé	Différentiel central régulé
Garde au sol*		
Niveau tout-terrain spécial max.		
Niveau tout-terrain max.		
Niveau normal max.	218 mm	218 mm
Niveau surbaissé max.		
Niveau surbaissé spécial max.		
Niveau de chargement max.		

	Cayenne GTS	Cayenne Turbo
	476 mm Ressorts hélicoïdaux	555 mm Niveau TT spécial suspension pneumatique
	25,6° Ressorts hélicoïdaux	28,5° Niveau normal suspension pneumatique 31,8° Niveau TT spécial
	21,1° Ressorts hélicoïdaux	22,3° Niveau normal suspension pneumatique 25,4° Niveau TT spécial
	18,2° Ressorts hélicoïdaux	20,0° Niveau normal suspension pneumatique 24,7° Niveau TT spécial
	Différentiel central régulé	Différentiel central régulé
		271 mm
		241 mm
194 mm		215 mm
		191 mm
		181 mm
		161 mm

* Selon DIN à vide, garde au sol par rapport au centre de l'essieu et, pour le Cayenne Turbo, avec suspension pneumatique. Les modèles photographiés dans cette brochure comportent des équipements optionnels avec supplément de prix. 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. Sous réserve de toute erreur ou modification.

Index

Désignation	Page										
A		Configurations de		H		N		Porsche Stability	Système de contrôle de la		
Acoustique	108	chargement	142	Hayon automatique	144	Navigation	132	Management (PSM)	98	pression des pneus (TPM)	75
Airbags	102	Croisement de pont	81, 86	HomeLink®				Porsche Traction		Système de navigation GPS	132
Allumage	59			(mécanisme d'ouverture		O		Management (PTM)	66	Système de refroidissement	49
Assistance Parking	124	D		de porte de garage)	165	Ordinateur de bord	132	Pré-équipement pour		Système de toit panoramique	128
		Différentiel de freinage						téléphone mobile	131	Système d'échappement	60
		(automatique)	66	I		P		Protection contre le vol	126	Systèmes de transport	
Blocage de différentiel		Direction	74	Injection directe d'essence		Pack Advanced Offroad				sur toit	146
central	66	Dispositif d'attelage	147, 160	(DFI)	50	Technique	88	R			
Blocs optiques	92			Interface universelle	135	Pack Confort Luminosité	127	Radio	130	T	
Bluetooth®	135	E		Interface Multimedia	132	Pack Monochrome		Rangements	120	Teintes	134
Boîte mécanique	62	Éclairage	93	Intérieur	114, 161	Extérieur Noir	154	Recyclage	110	Téléphone GSM	135
BOSE® Surround		Éclairage intérieur	120	iPod®	135	Pack SportDesign	154	Réducteur	66	Téléphone mobile	135
Sound-System	136	Écran tactile	132			Performances	42, 182	Régulateur de l'arbre à cames	52, 53	Tiptronic S	64
		Émissions de polluants	106	J		Performances tout-terrain	84	Régulateur de vitesse	126	Toit ouvrant	127
		Enlèvement à l'usine	174	Jantes	75, 162, 163	Personnalisation	148			Touche « Sport »	51
C		Entretien	61, 110			Porsche Active Suspension		S		Transmission	64, 66
Caméra de recul	125	Essieux	72	K		Management (PASM)	76	Sécurité	90	Transmission intégrale	66
Caractéristiques techniques	182	Essuie-glace	124	Kit Performance		Porsche Ceramic Composite		Servotronic	74	Tuner TV	132
Carnet de bord électronique	134			Cayenne Turbo	46	Brake (PCCB)	96	Sièges	116, 118		
Charge utile	138, 180	F				Porsche Communication		Sièges enfant	119	U	
Chargeur CD	131	Fonction mains-libres	135	L		Management (PCM)	132	Structure	100	USB	131
Chargeur DVD	135	Freins	94	Lubrification	49	Porsche Drive-off Assistant	62, 86	Suralimentation par			
Châssis	68	Freins céramique (PCCB)	96			Porsche Dynamic Chassis		turbocompresseur	55	V	
Climatisation	122	Frein moteur (fonction MBU)	86	M		Control (PDCC)	80	Suspension pneumatique	78, 189	VarioCam Plus	53
Coffre	140			Matériaux	110	Porsche Entry & Drive	126	Système audio	130, 136	Vehicle Tracking System	126
Commande vocale	133	G		Moteurs V6/V8 /Turbo	42–45	Porsche Hill Control (PHC)	65, 86	Système d'admission d'air	54	Vitrage arrière fumé	123
Conception en alliage léger	48	Gestion électronique du moteur	57	mp3	135	Porsche Hill Holder	65, 86	Système d'antipatinage (ASR)	66	Vitrage thermo-isolé	123

Les modèles photographiés dans cette 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. Veuillez consulter le Réseau Officiel Porsche pour connaître avec précision les caractéristiques et équipements des modèles commercialisés dans votre pays. Les informations fournies ici sur la construction, la livraison, l'aspect extérieur des véhicules, les performances, les dimensions, le poids, la consommation et les coûts d'exploitation sont celles disponibles au moment de l'impression. Sous réserve de toute erreur et toute modification dans la conception, l'équipement et le programme de livraison, ainsi que de toute variation de teintes et de matériaux.

© Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, 2008
Les textes, photos et autres informations contenus dans le présent catalogue sont la propriété de la société Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG.

Toute reproduction, représentation intégrale ou partielle, par quelque procédé que ce soit, faite 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 ce catalogue a été certifié selon les règles très strictes du programme PEFC (Program for the Endorsement of Forest Certification/Programme de reconnaissance des certifications forestières).

Porsche, l'écusson Porsche, Cayenne, PCM, PSM, PCCB, Tiptronic et Tequipment 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
Allemagne
www.porsche.com

Édition : 05/08
Printed in Germany
WVK 421 230 09 FR/WW

