



**PORSCHE**

Information presse

2 mai 2018

---

Concept E-Performance et nouvelles options de confort pour le SUV de Porsche

### **Le nouveau Cayenne se décline désormais en version hybride rechargeable**

**Stuttgart.** Porsche élargit son offre de modèles hybrides : le nouveau Cayenne E-Hybrid allie une dynamique de conduite inégalée sur son segment à une efficacité maximale. Son V6 de trois litres (340 ch/250kW) et son moteur électrique (136 ch/100 kW) délivrent une puissance cumulée de 462 ch (340 kW) et offrent un couple maximal de 700 Nm, disponible quasiment dès le régime de ralenti. La stratégie de gestion de la motricité (boost électrique) du nouveau Cayenne est issue de la 918 Spyder. Le Cayenne E-Hybrid abat le 0 à 100 km/h en 5,0 secondes et atteint une vitesse de pointe de 253 km/h. En mode tout-électrique, il offre une autonomie de 44<sup>1)</sup> km et affiche une vitesse maximale de 135 km/h. La consommation moyenne en cycle européen (NEDC) s'établit entre 3,2 et 3,4 l/100 km pour le moteur thermique, et entre 20,6 et 20,9 kWh/100 km pour le moteur électrique, en fonction des pneumatiques. Par ailleurs, à l'occasion du lancement du Cayenne E-Hybrid, Porsche élargit son offre d'équipements de confort et de systèmes d'assistance sur l'ensemble de la gamme avec de nouvelles options, notamment l'affichage tête haute, les sièges massants et les jantes 22 pouces en alliage léger.

### **462 ch de puissance cumulée avec un système de boost électrique hérité de la 918 Spyder**

Avec le Cayenne E-Hybrid, Porsche franchit une nouvelle étape en matière d'électromobilité. Son moteur thermique développe 340 ch (250 kW), ce qui constitue un léger gain de puissance

(+ 7 ch / + 5 kW) par rapport au modèle précédent. Quant au moteur électrique, il délivre désormais 136 ch (100 kW), une puissance en hausse de 43 % par rapport à son prédécesseur. Le Cayenne E-Hybrid dispose ainsi d'une puissance cumulée de 462 ch (340 kW). Autre nouveauté : la stratégie de boost électrique héritée de la supersportive 918 Spyder qui permet au moteur électrique de délivrer un surcroît de puissance dans chacun des modes de conduite du pack Sport Chrono, en équipement de série. Résultat : le couple maximal cumulé est disponible dès que le conducteur appuie sur l'accélérateur. En fonction de la situation de conduite et de la sollicitation du moteur par le conducteur, le couple délivré lors du boost électrique peut être déployé en continu sur l'ensemble de la plage de régime. Cette gestion de la motricité confère à la voiture un remarquable comportement sur route et offre à son conducteur une expérience de conduite exceptionnelle. Le surcroît de motricité offert par la fonction boost électrique et le chargement de la batterie en route dépendent du mode de conduite. En mode Sport et Sport Plus, pratiquement toute l'énergie électrique stockée dans la batterie peut être utilisée pour offrir un surcroît de motricité (boost électrique). En mode Sport, la batterie est rechargée jusqu'à atteindre un niveau de charge lui permettant de générer un nouveau surcroît de motricité (boost électrique). En mode Sport Plus, la batterie est rechargée le plus rapidement possible. Les autres modes de conduite privilégient quant à eux l'efficacité.

### **Recharge avec Porsche Connect et Porsche Charging Service**

La capacité de la batterie du Cayenne E-hybrid est de 14,1 kWh, contre 10,8 kWh sur le modèle précédent (une augmentation de plus de 30 %). La voiture offre ainsi une plus grande autonomie en mode tout-électrique et dispose d'une plus grande réserve d'énergie électrique pour pouvoir utiliser le boost électrique. Dotée d'un système de refroidissement liquide et logée sous le plancher du coffre à l'arrière de la voiture, la batterie haute tension se compose de 8 modules

contenant chacun 13 cellules prismatiques lithium-ion. Avec le chargeur de 3,6 kW fourni de série, la batterie haute tension peut être entièrement rechargée en 7,8 heures sur une alimentation électrique 230 V/10 A. Avec le chargeur embarqué de 7,2 kW, proposé en option, le temps de chargement est ramené à seulement 2,3 heures sur une alimentation 230 V/32 A.

Le chargement de la batterie peut être commandé et surveillé via le système Porsche Communication Management (PCM) ou à distance via l'application Porsche Connect. La climatisation auxiliaire, qui peut être activée à distance avec un smartphone sans avoir à mettre le contact, est proposée de série. L'application Porsche Connect permet également de localiser les bornes de recharge à proximité, de trier les résultats selon différents critères et d'entrer les données de localisation comme destination dans le système de navigation. Enfin, la nouvelle offre Porsche Charging Service donne accès aux bornes de recharge publiques exploitées par les différents opérateurs, sans abonnement préalable au réseau de bornes concerné. Le paiement est effectué directement via le compte Porsche (Porsche ID Account).

### **Nouveau module hybride et boîte Tiptronic S à passages de rapport rapides**

La conception du groupe motopropulseur du Cayenne E-Hybrid a été entièrement revue. Le module hybride se compose d'un moteur-générateur électrique associé à un découpleur. Contrairement au système électrohydraulique avec actionneur à broche utilisé jusqu'à présent, le nouveau découpleur est commandé par un actionneur électromécanique qui permet de réduire les temps de réponse. Le modèle hybride rechargeable est également équipé de la nouvelle boîte de vitesses Tiptronic S huit rapports spécialement redéveloppée pour la nouvelle génération de Cayenne. La nouvelle boîte automatique offre un confort de conduite encore accru et des

passages de rapports nettement plus rapides et sans à-coups. Ainsi, les ruptures de couple lors des changements de vitesse sont encore nettement réduites.

### **Transmission intégrale hang-on et charge tractable maximale de 3,5 tonnes**

Le Cayenne E-Hybrid est également équipé du système Porsche Traction Management (PTM) et d'une transmission intégrale permanente (« hang-on ») associée à un embrayage multidisque à commande électronique, piloté par cartographie. Le PTM répartit efficacement le couple en toute situation, ce qui confère à la voiture des qualités remarquables en matière de dynamique, de maniabilité, de motricité et de conduite tout-terrain. À l'instar des autres modèles Cayenne de nouvelle génération, le modèle hybride se distingue par sa dynamique de conduite résolument sportive grâce à son châssis entièrement redéveloppé. La dotation de série comprend également le système de réglage du châssis Porsche Active Suspension Management (PASM). Le système de stabilisation active Porsche Dynamic Chassis Control (PDCC) est proposé en option, tout comme le système d'attelage pouvant tracter une charge maximale de 3,5 tonnes.

### **Nouvelles options : affichage tête haute et jantes 22 pouces en alliage léger**

À l'occasion du lancement du Cayenne E-Hybrid, Porsche dévoile de nombreuses innovations qui viennent élargir l'offre de systèmes d'assistance et d'équipements en option de la gamme Cayenne. L'affichage tête haute, proposé pour la première fois sur un modèle Porsche, permet d'afficher en couleurs les informations de conduite pertinentes directement dans le champ de vision du conducteur. D'autres nouveautés sont également proposées avec le Cayenne, notamment le copilote intelligent Porsche InnoDrive avec régulateur de vitesse adaptatif, les sièges massants, le pare-brise chauffant, la climatisation auxiliaire activable à distance et les jantes 22 pouces en alliage léger.

### Calendrier de lancement et prix

Le nouveau Cayenne E-Hybrid est disponible à la commande dès aujourd'hui à partir de 92 304€ TTC. Les premiers exemplaires seront livrés en Europe à la fin du mois de mai 2018.





*Des photographies sont disponibles sur la page du Porsche Newsroom (<http://newsroom.porsche.com>) et sur la base de données Porsche réservée à la presse (<https://presse.porsche.de>).*

Consommation de carburant, consommation électrique et émissions<sup>2)</sup>

**Cayenne E-Hybrid** : Consommation de carburant en cycle mixte : 3,4 – 3,2 l/100 km ; émissions de CO<sub>2</sub> : 78 – 72 g/km ; consommation électrique : 20,9 – 20,6 kWh/100 km

<sup>1)</sup> L'autonomie maximale en conduite tout-électrique varie entre 42 et 44 km en fonction de la monte des pneumatiques.

<sup>2)</sup> Les valeurs indiquées peuvent varier en fonction de la monte des pneumatiques.