

Conduire une Porsche, c'est tellement d'autres choses que seulement se déplacer. D'aucun choisit sa Porsche pour soutenir une légende, faire partie d'une élite, partager des évolutions technologiques, réaliser un placement, concourir à une dynamique sécurité, proclamer la réflexion prudente qui a conduit son choix... Surtout, l'on choisit une Porsche par passion, pour le plaisir du pilotage et pour manifester son amour de la vie en général et du monde automobile en particulier. Le constructeur de Stuttgart est connu pour ses modèles sportifs. Depuis quelques années, la mode des SUV l'a amené à développer un engin différent qui allie les qualités routières exceptionnelles d'une lourde 911 dont le centre de gravité est haut perché avec celles des réels franchisseurs. Avec des pneumatiques adaptés, le Cayenne doit être redoutable d'efficacité en tout-terrain.

En 1985, Porsche s'était déjà essayé à cet exercice. Le Dakar avait permis aux 959 de montrer leurs aptitudes. Le Cayenne reste, pour la marque, le premier tout-terrain de série et sa commercialisation est un succès.

Ce modèle s'adresse à la famille tout en conservant les attributs typiques des Porsche dont, en plus de ceux qui sont émis ci-dessus, le volant à trois branches, la clef de contact à gauche, la ligne des phares, les embouts d'échappement, les cadrans ronds... Soucieux de respecter ses adeptes, Porsche a écarté les motorisations diesel de ses listes de prix. Le peu de rentabilité espérée et la crainte du sacrilège ont circonscrit les décisions aux solutions essence.

Les considérations d'économie n'ont jamais été les premiers

4x4 de Luxe

Prix du modèle testé : **90.167** €

TMC : **4.957** €

TR : **1.779** €

Autonomie : 100 litres = 650 km

Options comprises

Porsche Communication Management, boîte tiptronic S, park assist avant et arrière, phares litronic/bi-xénon + lave phares, suspension pneumatique, servotronic, contrôle pression des pneus, régulateur vitesse, toit ouvrant électrique, light confort package, sièges avant sport et volant chauffants, système audio Bose, volant multifonctions cuir, crochet de remorque manuel, chargeur 6 CD, module téléphone sans écouteur passif, enjoliveurs roues avec sigle Porsche coloré, jantes 20" Cayenne sport design, package alu sport, vitres arrières privacy et pare-soleil latéraux, double sortie d'échappement sport

critères pris en compte par les ingénieurs de Stuttgart lors d'un développement de modèle. Les consommations sont à l'envi. Le test réalisé, principalement sur route avec quelques ruelles citadines et peu d'autoroutes, nous a cantonnés à 14,5 litres aux cent. Il est évident qu'une approche plus dynamique, des parcours hors-pistes auraient grevé la note. Plusieurs utilisateurs nous ont avoué une autonomie inférieure à cinq cents kilomètres. La gent porschiste semble aussi se distinguer entre les trois groupes phares : ceux pilotant

les 911, les amoureux des Boxster et les familiers des SUV. Tous ont en commun leur amour de la perfection. Un prochain article déclinera plus précisément les avancées technologiques utilisées par Porsche dans le Cayenne.

Associer le nom d'un badge à une Porsche est singulier. A moins qu'il ne fût envisagé d'envoyer les réfractaires aux limitations de vitesse pour un long séjour en Guyane... Cela semble être contraire à la réalité sur le terrain où les pluies acides de contredanses sont malheureusement plus nombreuses que les pédagogues d'apprentissages de la citoyenneté.

Certains Politiques affirment que les rentrées d'argent dans les caisses de l'Etat ne sont pas leur souci majeur lorsqu'ils envisagent de sévir ! Nous les croirons volontiers le jour où le territoire sera couvert de panneaux indiquant clairement la vitesse réalisée au volant de nos engins, sans sanction pécuniaire à la clef. Les recettes des deux dernières années sont amplement suffisantes pour financer cette démarche.

