



PORSCHE



# Le nouveau Cayenne Turbo S

Sans limites

Pour son développement, nous ne nous sommes fixés aucune limite.

## Le nouveau Cayenne Turbo S.

Chaque fois que les ingénieurs Porsche se retirent pour étudier un projet, le résultat est surprenant, dit.

Réaliser ce qui semble irréalisable, créer un véhicule encore plus sportif. Aller au bout de leurs limites – se dépasser : un défi ambitieux lancé à nos ingénieurs par les clients Porsche.

Etre visionnaire. Réfléchir au facteur émotionnel et au potentiel d'évolution. Les deux doivent être élevés. Cette vision n'est pas le fruit du hasard. Elle est née de notre passion pour la compétition.

Une passion vécue en direct, qui se reflète dans nos résultats. Une seule chose nous semble inconcevable : une voiture sans émotions.

Une fois de plus, nos ingénieurs se sont retirés. Ils ont testé et optimisé. Au bout de leurs efforts, ils ont réussi le mariage de caractéristiques opposées

à première vue. Comme toujours : le résultat est exceptionnel.

Un véhicule qui traduit la symbiose parfaite entre le principe Turbo et le principe « S ». Synonyme de vitesse qui touche tous les sens sans modération. Un véhicule qui place la barre très haut en termes de technologie et de performance.

Encore plus puissant, plus dynamique et plus sportif. Vous n' imaginez pas la puissance qu'il est capable de développer.

Porsche présente le nouveau Cayenne Turbo S.



Pour lui inutile d'avoir le vent dans le dos.

## Le moteur du nouveau Cayenne Turbo S.

Cayenne Turbo S – un nom qui provoque une montée d'adrénaline. Un nom prometteur qui annonce une performance élevée. Sur route comme en tout-terrain.

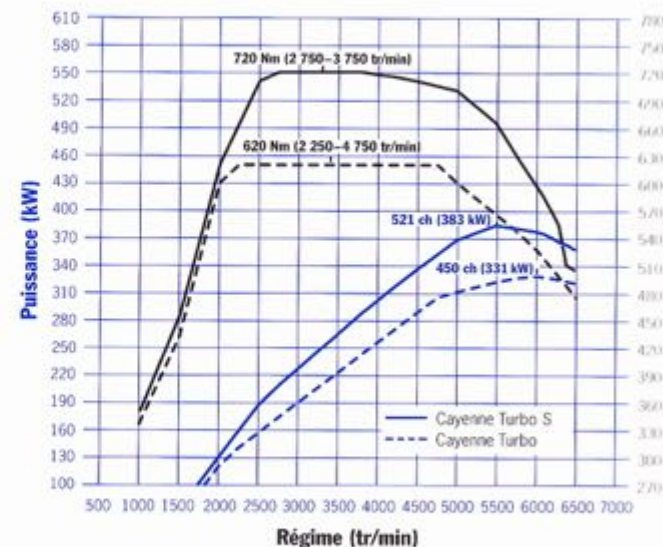
Le ton est donné dès le démarrage. Optimisé par rapport au Cayenne Turbo, le moteur V8 biturbo de 4,5 litres de cylindrée du nouveau

Cayenne Turbo S tient ses promesses, comme le laisse présager son nom.



Il affiche une puissance de 521 ch (383 kW), le couple maximal étant disponible à 5 500 tr/min. Par rapport au Cayenne Turbo, le couple a progressé de 100 Nm sur une plage de régime située entre 2 750 et 3 750 tr/min pour atteindre 720 Nm.

A noter : une nouvelle optimisation des données à pleine charge dans le calculateur de gestion moteur. L'augmentation de puissance est obtenue par de nouveaux refroidisseurs d'air de suralimentation surdimensionnés. Leur conception favorisant les flux permet de réduire considérablement les pertes de pression, créant ainsi les conditions thermodynamiques optimales pour une augmentation de la puissance.



Voilà pour la théorie. Passons aux choses sérieuses.

Vous appuyez énergiquement sur la pédale d'accélérateur. Chaussé de jantes Cayenne SportTechno 20 pouces de série, le Cayenne Turbo S s'élance en jouant des vocalises et vous plaque dans les sièges.

Il lui faut à peine 5,2 secondes pour accélérer de 0 à 100 km/h. Puis la vitesse augmente pour culminer à 270 km/h.

Devenu plus raisonnable, vous activez la pédale de frein pour constater aussitôt que la force de freinage est à la hauteur de cette puissance phénoménale. Cela n'a rien d'étonnant. Vous n'en attendiez pas moins d'une Porsche.

## La puissance seule ne suffit pas pour être performant.

### La transmission et le châssis du nouveau Cayenne Turbo S.

Comment exploiter la puissance colossale du nouveau Cayenne Turbo S ? A vous d'en décider. Avec la boîte de vitesse Tiptronic S à 6 rapports qui transmet toute la puissance sur la route et en tout-terrain.

Comme le Cayenne Turbo, le nouveau Cayenne Turbo S utilise une triangulation double à l'avant et un essieu multibras à l'arrière. Chaque train bénéficie d'une suspension à roues indépendantes.

Combiné à une optimisation du logiciel du calculateur de gestion de la suspension pneumatique, le châssis du nouveau Cayenne Turbo S a été adapté à cette puissance plus élevée par une modification de l'essieu avant au niveau des barres anti-roulis, des paliers des bras de suspensions et des amortisseurs.

Le Cayenne Turbo S bénéficie également d'un système de freinage surdimensionné, à la hauteur de sa puissance accrue.

L'essieu avant reçoit des étriers de frein monoblocs en aluminium à 6 pistons et des disques de frein ventilés en deux parties. Plus grands que les disques du Cayenne Turbo, ils affichent un diamètre de 380 mm contre 350 mm et une épaisseur de 38 mm contre 34 mm.

De nouvelles prises d'air spécialement développées pour le Cayenne Turbo S optimisent le refroidissement des freins avant. L'essieu arrière est équipé d'étriers de frein monoblocs



en aluminium à 4 pistons et de disques de frein ventilés avec un diamètre de 358 mm contre 330 mm sur le Cayenne Turbo et une épaisseur de 28 mm. Des dimensions impressionnantes pour maîtriser souverainement cette puissance démesurée. Le dosage est toujours optimal, cela va de soi.

En version d'origine, le Cayenne Turbo S campe sur des jantes Cayenne SportTechno de 20 pouces (des jantes Cayenne SportDesign 20 pouces sont proposées en option gratuite). Le contrôle continu de la pression des pneus est assuré grâce à un affichage au tableau de bord. La transmission intégrale permanente du Porsche Traction Management (PTM) régule la répartition de la puissance entre l'essieu avant et l'essieu arrière. Le Porsche Stability Management (PSM) contrôle la stabilité dynamique du

véhicule. Le Porsche Active Suspension Management (PASM) régule en continu l'amortissement de la suspension pneumatique en fonction du profil de la route et du style de conduite.



Système de freinage Cayenne Turbo S



Jante Cayenne SportTechno 20 pouces



Jante Cayenne SportDesign 20 pouces

## Ce sont souvent les petits détails qui font la différence.

### L'extérieur et l'intérieur du nouveau Cayenne Turbo S.

Comme tous les caractères forts, le nouveau Cayenne Turbo S se reconnaît au premier coup d'œil. En regardant de plus près, on découvre de nombreux petits détails significatifs comme la teinte extérieure Bleu Outremer métallisée, créée en exclusivité pour ce modèle Cayenne. Une teinte qui se reflète aussi sur les grilles des prises d'air (en option, elles peuvent être peintes en Noir). Bien entendu, vous pouvez choisir la teinte de votre choix parmi toutes les teintes extérieures disponibles pour les modèles Cayenne.

Les doubles sorties d'échappement chromées finition polie et l'inscription « Cayenne turbo S » accentuent le caractère sportif de votre Cayenne.

Pour renforcer le tempérament dynamique de votre Cayenne Turbo S, vous pouvez opter pour le Pack SportDesign. Récompensé par le prix iF Design Award 2005, ce kit est parfaitement adapté à ce sportif de haut niveau. Il comprend un bouclier avant optimisé avec phares antibrouillard ronds intégrés, un soubassement arrière modifié, un aileron arrière plus gros ainsi que des jupes latérales. Optimisés dans la soufflerie Porsche, ces composants aérodynamiques donnent à la voiture un aspect plus sportif. La jupe avant, le soubassement arrière en forme de diffuseur ainsi que certaines parties de l'aileron arrière sont peints en AluDesign mat.\*

En montant à bord, les inscriptions « Cayenne turbo S » sur les baguettes de seuil en acier spécial et « turbo S » sur l'entourage des boutons de climatisation ne laissent plus aucun doute.

Puis, vous vous installez sur les sièges en cuir. Les appuie-tête des sièges avant portent l'écusson Porsche en relief. Le volant en cuir à jante épaisse marie élégance et sportivité.

Bref, l'endroit idéal pour vivre une expérience unique.



\* Porsche préconise de combiner le Pack SportDesign avec les teintes extérieures foncées. Ce pack diminue l'aptitude tout-terrain.



Tableau de bord



Vue avant Cayenne Turbo S avec Pack SportDesign et jantes Cayenne SportTechno 20 pouces, couleur carrosserie



Écrouissage Porsche



Baguette de seuil de porte



Vue arrière Cayenne Turbo S avec Pack SportDesign et jantes Cayenne SportTechno 20 pouces, couleur carrosserie

## Personnalisation.

Vous trouverez ci-après quelques options sélectionnées pour vous dans le programme de personnalisation du Cayenne Turbo (cf. liste de prix séparée). Hormis les équipements de série déjà énumérés, cette gamme est également disponible pour le Cayenne Turbo S.\*

### Désignation

Désignation	Code
• Pack SportDesign (cf. page 10)**	2D1, 2
• Porsche Entry & Drive	4F2
• Vitrage arrière fumé	PJ2
• Système de toit panoramique	3FU
• Jantes Cayenne SportTechno 20 pouces, couleur carrosserie (cf. page 10)	CY4
• Rideaux pare-soleil vitres latérales arrière, manuels	3Y4
• Dispositif d'attelage rétractable électriquement	1D9
• Volant multifonction à 3 branches en cuir	PI1, 2
• Sièges sport avant	PE3
• Climatatisation automatique 4 zones	9AH
• Chauffage autonome programmable	7VL
• Tuner TV pour PCM (réception analogique) ***	QV1
• Caméra de recul	7X1
• Module de téléphone pour PCM avec combiné actif relié par cordon	9ZP
• Chargeur 6 CD	7A2
• Servotronic (direction assistée asservie à la vitesse)	1N3
• Sac à skis	3X1
• HomeLink® (mécanisme programmable d'ouverture de porte de garage)	VC1
• Pack Confort Electrique	PO2
• Carnet de bord électronique	9NY
• Commande vocale pour PCM	QH1



Système de toit panoramique



Volant multifonction à 3 branches en cuir, à jante épaisse



Climatisation automatique 4 zones



Affichage de la caméra de recul dans le PCM

## Caractéristiques techniques.

### Moteur

Nombre de cylindres	<b>8</b>
Cylindrée	<b>4 511 cm<sup>3</sup></b>
Puissance au régime de	<b>521 ch (383 kW) 5 500 tr/min</b>
Couple maximal au régime de	<b>720 Nm 2 750–3 750 tr/min</b>
Taux de compression	<b>9,5 : 1</b>

### Transmission

Type de transmission	<b>Intégrale</b>
Boîte Tiptronic S à 6 rapports	<b>De série</b>
Rapport de la boîte de transfert	<b>2,7</b>

### Châssis

Essieu avant	<b>Double triangulation, suspension à roues indépendantes</b>
Essieu arrière	<b>Multibras, suspension à roues indépendantes</b>
Direction	<b>Assistée, hydraulique</b>
Freins avant	<b>Etriers fixes en aluminium à 6 pistons de conception monobloc ; disques de frein en deux parties ventilés, de 380 mm de diamètre et de 38 mm d'épaisseur</b>

### Freins arrière

### Jantes

### Pneumatiques

### Poids à vide

DIN	<b>2 355 kg</b>
Selon directive CE*	<b>2 430 kg</b>
Poids total autorisé	<b>3 080 kg</b>
Charge utile maximale	<b>725 kg</b>

### Performances

Vitesse maximale sur circuit	<b>270 km/h</b>
0–100 km/h	<b>5,2 s</b>
Reprises 80–120 km/h	<b>5,4 s (5<sup>e</sup> rapport)</b>

### Consommation/Emissions

Selon norme 80/1268/CEE – valeurs pour la version en vigueur au moment de l'impression :	
Cycle urbain	<b>21,9 l/100 km</b>
Cycle extra urbain	<b>11,9 l/100 km</b>
Cycle mixte	<b>15,7 l/100 km</b>
Emissions CO <sub>2</sub>	<b>378 g/km</b>

\* Ces exemples de personnalisation ne représentent qu'une partie infime de notre offre. Reportez-vous à la liste de prix Cayenne Turbo S pour connaître toute la gamme.

\*\* Dernière aptitude tout-terrain.

\*\*\* Dans certaines régions, il est difficile de recevoir les signaux analogiques.

\* 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 (65 kg) et des bagages (7 kg).

\*\* Option gratuite AV/AR : 9 J x 20 en association avec les jantes Cayenne SportDesign 20 pouces.



Le modèle photographié dans cette documentation correspond à la définition (caractéristiques et équipements) valable en Allemagne. Il comporte des équipements optionnels avec supplément de prix. Certaines versions ne sont pas disponibles dans tous les pays. Veuillez consulter votre Centre Porsche pour connaître avec précision les caractéristiques et équipements des modèles commercialisés dans votre pays.

Les informations sur la construction, 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 modification.

Porsche, l'écusson Porsche, Cayenne, PCM, PSM et Tiptronic sont des marques déposées par la société  
Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG

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

Edition : 10/05

Imprimé en Allemagne  
WVK 413 430 06 F/WW