



Une grande qui se fait petite

13/08/2025 Le Porsche Cayenne sait presque tout faire. Mais est-il aussi convaincant dans des situations où l'on aimerait bien avoir une voiture plus petite ? En route pour un test au quotidien en Valais.

Le Cayenne est un peu le couteau suisse de la gamme de modèles : quasiment aucun défi ne lui résiste. Confort haut de gamme sur longue distance ? Aucun problème.

En toute sécurité par monts et par vaux, là où l'on ne croise plus que des tout-terrain, mais presque pas de SUV ? Évidemment ! Une virée au bord du lac avec la remorque du bateau ? Quand vous voulez ! S'engager sur des lacets sinueux sans regretter de ne pas être au volant d'une voiture de sport ? Avec grand plaisir !

Pour faire sortir le SUV Porsche de sa zone de confort, il faut donc faire preuve d'imagination. Alors cette fois, nous ne nous frotterons pas à des situations extrêmes, mais au quotidien le plus trivial. Ou plus exactement à des situations où l'on préférerait conduire un roadster compact plutôt qu'un volumineux SUV de 4,93 mètres de long, près de deux mètres de large et de jolies jantes de 22 pouces.

Une fois n'est pas coutume, pour nous rendre en Valais, nous n'empruntons pas un col à couper le souffle, nous nous laissons conduire : avec l'auto-train de Kandersteg à Goppenstein.

Le voyage s'annonce détendu, mais il a aussi de quoi donner quelques sueurs froides quand on est au volant d'une grande voiture. Notamment quand il faut faire preuve de précision pour mettre la voiture sur le train et, à l'arrivée, la redescendre sur l'asphalte sans la moindre rayure.

Bien ouvrir les yeux !

Pas d'inquiétude à avoir pour la garde au sol du véhicule lorsqu'il franchit les rampes de seuil pour embarquer à bord du wagon. Mais l'espace est-il suffisant à gauche et à droite ? Et ce petit poteau qu'il y avait à l'instant ? Tapi dans l'angle mort, n'attend-il pas le bon moment pour abîmer la peinture ?

Pas question de descendre pour vérifier, ce serait abuser de la patience des conducteurs qui nous suivent. Alors, on ferme les yeux et on prie ? Au contraire ! On branche la caméra et on apprécie la vue panoramique. La caméra à 360 degrés du Cayenne n'offre pas seulement une vue globale classique. Elle permet de faire – virtuellement – le tour de la voiture. Y a-t-il assez de place à l'avant à droite ? Y a-t-il un petit poteau dans l'angle mort ou non ? Une simple pression du doigt suffit pour être rassuré. Aucune goutte de sueur au front, et 20 bonnes minutes plus tard, nous descendons du train à Goppenstein, où le soleil nous sourit enfin. Et où d'autres défis nous attendent ...

Au coin de la rue !

Le centre-ville de Sion n'est pas partout accueillant pour les voitures avec sa zone de rencontre, sa vitesse limitée à 20 km/h et ses ruelles étroites. Il vaut mieux franchir le dernier kilomètre à pied – dès que l'on a trouvé le bon endroit pour garer sa voiture. Notre Cayenne Turbo E-Hybrid Coupé équipé du pack GT tire ici un premier atout majeur de son mode de conduite « E-Power ». L'autonomie purement électrique peut en effet atteindre 81 kilomètres en mode WLTP urbain. C'est un atout indéniable. Sans un bruit ou presque, nous nous fauflons dans les petites ruelles. Or ces voies étroites qui sillonnent entre les bâtiments historiques ont été conçues à l'époque pour les calèches, et non pour les SUV hautes performances d'aujourd'hui. Des raisons de s'inquiéter ? Pas du tout. Car le Cayenne sait s'adapter : à vitesse réduite, l'essieu arrière braque dans le sens inverse de l'essieu avant, et ce jusqu'à trois degrés, ce qui réduit le rayon de braquage et déplace le point de rotation vers le centre du véhicule. Ça peut paraître très théorique, mais concrètement, cela veut dire que la voiture est nettement plus compacte et donc plus maniable qu'on pourrait le penser.

Slalom entre les piliers en béton

En voiture, on peut généralement éviter les centres-villes exigus, mais pas toujours les parkings peu accueillants pour les voitures. Aujourd'hui, c'est délibérément que nous recherchons cet exercice

douteux.

Le parking de la Planta à Sion est particulièrement mal noté par les utilisateurs de Google Maps : n'obtenir que 3,9 étoiles sur cinq possibles n'est pas vraiment flatteur. Places de stationnement étroites, peu d'espace pour manœuvrer. C'est « l'enfer pour se garer », commente un usager. À éviter si vous ne conduisez pas une petite voiture. Surtout si vous tenez à garder intactes de jolies coques de rétroviseurs en carbone et de belles jantes de 22 pouces.

C'est donc là que l'interaction parfaite des systèmes est indispensable : grâce à l'étonnante maniabilité qu'assure la direction de l'essieu arrière et à la vision panoramique qu'offrent les nombreux angles de vue de la caméra, le Cayenne s'insère même dans les places de stationnement en apparence trop exiguës, et ce manuellement ou de manière entièrement automatique. Dès que le système détecte une place de parking adaptée, il suffit de lancer le processus de stationnement depuis l'écran tactile et laisser l'électronique faire son travail.

Pas besoin de se contorsionner

Vous avez trouvé où vous garer ? Souvent, ça ne suffit pas. Il n'est pas rare en effet que le problème des créneaux étroits soit lié au facteur humain, car il faut bien que le conducteur ou la conductrice sorte de la voiture et y remonte plus tard. Avec le Cayenne, nul besoin de se livrer à des contorsions peu élégantes pour se faufiler entre deux voitures. La formule magique ? Le « Remote-Parking » : quand les capteurs à ultrasons et les caméras ont détecté une place de parking, on peut tranquillement sortir du véhicule au milieu de la chaussée, puis lancer le processus de stationnement par smartphone. Commandée à distance, la voiture se gare alors toute seule sur la place libre. Et sur demande, elle en ressort aussi, permettant ainsi de remonter dans le véhicule sans avoir à se contorsionner.

Ruelle étroite

En matière de circulation en train et en ville, le Cayenne fait donc preuve d'une maîtrise et d'une élégance remarquables. Il est temps de s'évader de l'environnement urbain. En effet, les coteaux qui dominent Sion ne sont pas seulement ornés de vignes, ils regorgent aussi de petites routes étroites et sinueuses. Elles peuvent par endroits donner lieu à un authentique plaisir de conduire, mais exigent aussi de la concentration pour éviter que les virages, parfois aveugles, et les lacets en épingle à cheveux ne mettent les nerfs à rude épreuve. Le Cayenne fait ici oublier ses dimensions grâce à sa fiabilité sans compromis. La direction et les freins fonctionnent avec la précision que l'on est en droit d'attendre d'une Porsche, ce qui permet de positionner parfaitement la voiture sur les routes étroites. Et bien sûr, l'essieu arrière directeur aide là aussi à négocier les virages en épingle avec élégance.

Mission accomplie

Après avoir laissé le Cayenne se garer élégamment sur le côté à Crans-Montana, il est temps de terminer la journée en faisant le bilan. Et celui-ci est tout à fait positif. Car même dans les situations franchement défavorables, rien ne fait sortir de sa zone de confort la voiture de sport parmi les SUV. Les aides technologiques orchestrent les manœuvres et le stationnement avec brio, et le quotidien s'en trouve singulièrement allégé. On a donc tout intérêt à faire plus ample connaissance avec le copilote numérique.

Info

Text first published in the Porsche magazine Christophorus 415.

Author: Philipp Aeberli

Photos: David Künzler

Copyright: Alle in diesem Artikel veröffentlichten Bilder, Videos und Audio-Dateien unterliegen dem Copyright. Eine Reproduktion oder Wiedergabe des Ganzen oder von Teilen ist ohne die schriftliche Genehmigung der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG nicht gestattet. Bitte kontaktieren Sie newsroom@porsche.com für weitere Informationen.

**MEDIA
ENQUIRIES**



Sandro Kälin

Head of Communications Porsche Schweiz AG

+41 41 487 91 16

sandro.kaelin@porsche.ch

Consumption data

Cayenne Turbo E-Hybrid Coupé with GT Package

Fuel consumption / Emissions

WLTP*

consommation de carburant en cycle mixte (WLTP) 5,2 – 5,0 l/100 km

émissions de CO₂ en cycle mixte (WLTP) 116 – 112 g/km

consommation électrique en cycle mixte (WLTP) 20,3 – 20,2 kWh/100 km

Autonomie électrique combinée (WLTP) 73 – 75 km

Autonomie électrique en zone urbaine (WLTP) 80 – 82 km

*Further information on the official fuel consumption and the official specific CO₂ emissions of new passenger cars can be found in the "Leitfaden über den Kraftstoffverbrauch, die CO₂-Emissionen und den Stromverbrauch neuer Personenkraftwagen" (Fuel Consumption, CO₂Emissions and Electricity Consumption Guide for New Passenger Cars), which is available free of charge at all sales outlets and from DAT (Deutsche Automobil Treuhand GmbH, Helmuth-Hirth-Str. 1, 73760 Ostfildern-Scharnhausen, www.dat.de).

Image Sublines

Path: Une grande qui se fait petite /Images/img_1.jpg

Title: Cayenne Turbo E-Hybrid Coupé with GT Package, 2025, Porsche Schweiz AG

Subline: Le rail remplace la route : En auto-train de Kandersteg à Goppenstein.

Path: Une grande qui se fait petite /Images/img_2.jpg

Title: Cayenne Turbo E-Hybrid Coupé with GT Package, 2025, Porsche Schweiz AG

Subline: Économiser du carburant : Se garer tout en faisant le plein d'autonomie électrique.

Path: Une grande qui se fait petite /Images/img_3.jpg

Title: Remote Parking, 2025, Porsche Schweiz AG

Subline: Conduite à distance : Plus d'espace pour sortir et remonter grâce à la fonction « Remote Parking ».

Path: Une grande qui se fait petite /Images/img_5.jpg

Title: Cayenne Turbo E-Hybrid Coupé with GT Package, 2025, Porsche Schweiz AG

Subline: Au pas de marche : La direction de l'essieu arrière est d'un précieux secours dans les ruelles étroites et sur les petites routes en zigzag.

Link Collection

Link to this article

https://newsroom.porsche.com/fr_CH/2025/scene-passion/porsche-cayenne-test-au-quotidien-christophorus-415-40280.html

Media Package

<https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/acadff25-3b07-4d5d-9909-a11411a2a4eb.zip>

External Links

<https://christophorus.porsche.com/fr>