



PORSCHE

Communiqué de presse

21 janvier 2015

Porsche au Salon de Detroit

La 911 Targa 4 GTS et le Cayenne Turbo S : deux premières mondiales pour bien commencer l'année

La 911 Targa 4 GTS et le Cayenne Turbo S ont été présentés en première mondiale au North American International Auto Show de Detroit. La 911 Targa 4 GTS combine pour la première fois l'idée GTS couronnée de succès avec le concept Targa classique. Son moteur de 316 kW (430 ch), à la puissance augmentée, et le pack « Sport Chrono » de série garantissent des performances encore plus élevées. Parmi les autres ingrédients GTS spécifiques, on trouve des jantes de 20 pouces noires (finition satinée brillante) à fixation centrale, un bouclier avant « Sport Design », des grilles de prise d'air noires et des logos « GTS » également noirs sur les portes, à l'arrière de la voiture et sur l'arceau de sécurité. À l'intérieur, l'Alcantara noir du volant et des sièges et les inserts décoratifs en aluminium brossé à finition noire confèrent une touche sportive à l'habitacle.

La nouvelle déclinaison phare de la dernière génération du Cayenne se distingue principalement par le nouveau concept de suralimentation de son moteur, qui présente des turbocompresseurs intégrés dans les collecteurs d'échappement. Cela se traduit par une hausse de la puissance du Cayenne Turbo S, qui passe à 419 kW (570 ch), soit 15 kW (20 ch) de plus que celle de son prédécesseur. Le couple maximal, augmenté de 50 Nm pour être porté à 800 Nm, permet des performances magistrales, tandis que les nouveaux turbocompresseurs assurent une réponse encore plus franche du moteur biturbo.

La nouvelle 911 Targa 4 GTS : plus puissante, plus dynamique et sophistiquée

Pour fêter le 50^e anniversaire de la 911 Targa, Porsche propose pour la première fois ce modèle particulièrement apprécié dans une version GTS caractérisée par une puissance et une dynamique plus élevées. Le concept Targa de la 911 Targa 4 GTS promet des déplacements placés non seulement sous le signe de la sécurité grâce à la transmission intégrale et à l'arceau de sécurité, mais aussi sous celui du plaisir de conduire cheveux au vent grâce au toit Targa escamotable de manière entièrement automatique. Le surcroît de dynamique est assuré par le moteur GTS de 316 kW (430 ch), de concert avec le pack « Sport Chrono » de série, le châssis PASM, les jantes de 20 pouces et le système d'échappement sport.

Malgré un équipement considérablement étoffé, le rapport poids/puissance est amélioré avec le moteur de 316 kW (430 ch), puisqu'il passe de 3,9 kg/ch (pour le modèle S) à seulement 3,6 kg/ch. Résultat : la Targa 4 GTS affiche une vitesse de pointe supérieure à 300 km/h et, avec la boîte PDK, accélère de 0 à 100 km/h en 4,3 s. Si le moteur revendique une puissance en hausse de 22 kW (30 ch), sa consommation moyenne se situe entre 9,2 et 10 l/100 km (en fonction du type de transmission), soit des valeurs identiques à celles de la 911 Targa 4S.

Le dernier membre de la famille Targa s'identifie au premier coup d'œil comme une version GTS à transmission intégrale, car, par comparaison avec les modèles 911 Carrera à deux roues motrices, ses passages de roue arrière sont plus proéminents de 22 mm, et ses pneus arrière, plus larges de 10 mm. Vue de l'avant, la Targa 4 GTS présente un bouclier avant « Sport Design » avec une ouverture prévue pour un radiateur central supplémentaire et des phares Bi-Xenon assombrés dotés du « Porsche Dynamic Light



PORSCHE

Communiqué de presse

21 janvier 2015

System » (PDLS). De profil, les attributs caractéristiques d'une version GTS sont les jantes de 20 pouces noires (finition satinée brillante) à fixation centrale de la 911 Turbo S, les rétroviseurs extérieurs « Sport Design », ainsi que le logo « GTS » sur les portes. Les mentions « Targa » appliquées sur l'arceau de sécurité argenté sont également de couleur noire. À l'arrière, les garnitures à finition brillante de la grille de prise d'air extérieure, l'identification du modèle et les embouts d'échappement chromés constituent autant de touches noires.

Le patrimoine génétique des versions GTS se retrouve également dans l'habitacle de la 911 Targa 4 GTS. Le chronomètre du pack « Sport Chrono » est intégré au milieu du tableau de bord. À l'avant, les sièges sport « Plus » à quatre voies avec logo « GTS » sur l'appuie-tête procurent au conducteur et au passager avant un maintien latéral accru et un confort élevé même sur de longs trajets. L'Alcantara noir est le matériau qui domine dans l'habitacle ; il présente un poids inférieur de moitié à celui du cuir.

La Targa est un membre à part entière de la famille 911 depuis ses débuts, en 1965. Une 911 vendue sur huit environ était une Targa. Avec la Targa 4 GTS, Porsche enrichit la série 911 d'une version phare qui s'avère aussi très attrayante au niveau du prix en raison de son vaste équipement de série.

Le nouveau Cayenne Turbo S : le sportif de haut niveau parmi les SUV

Porsche a également dévoilé au North American International Auto Show de Detroit le nouveau Cayenne Turbo S, membre le plus éminent de cette famille de SUV. Remanié, son moteur V8 biturbo de 4,8 l développe à présent 419 kW (570 ch) et 800 Nm. Ce moteur, en combinaison avec un châssis doté de tous les systèmes de régulation et conçu pour une dynamique de roulage maximale, fait du Cayenne Turbo S un véritable athlète de haut niveau.

Preuve en a été donnée récemment lorsque le Cayenne a effectué un tour de circuit sur la Boucle nord du Nürburgring (Nordschleife) en 7 min 59 s 74/100, établissant un nouveau record pour un SUV et prouvant par la même occasion que chaque Porsche est une véritable voiture de sport, même dans ce segment. La réponse plus franche du moteur biturbo est principalement à mettre sur le compte des turbocompresseurs intégrés, qui sont maintenant logés directement dans les collecteurs d'échappement. Cette nouvelle approche se traduit également par une meilleure combustion.

Le moteur hautes performances du nouveau Cayenne Turbo S affiche, par comparaison avec la motorisation précédente, une puissance en hausse de 15 kW (20 ch) et un couple augmenté de 50 Nm. Le Cayenne Turbo S accélère de 0 à 100 km/h en 4,1, soit 0,4 s de mieux que son prédécesseur. Sa vitesse de pointe est de 284 km/h.

Le Cayenne Turbo S souligne son statut de sportif d'exception avec son châssis également. Le système de freinage à disques en céramique « Porsche Ceramic Composite Brake » (PCCB) dont il est doté en série présente à l'avant des disques de frein d'un diamètre de 420 mm pincés pour la première fois par des étriers à dix pistons, les disques arrière de 370 mm étant pour leur part associés à des étriers à quatre pistons. Le dispositif de compensation active du roulis « Porsche Dynamic Chassis Control » (PDCC) limite la tendance au roulis à l'amorce d'une courbe. Dans les virages négociés à vive allure, la fonction de vectorisation du couple « Porsche Torque Vectoring Plus » (PTV Plus) augmente la dynamique de roulage et la stabilité en freinant de manière ciblée la roue arrière droite ou gauche, avec à la clé un comportement directionnel propre et une précision directionnelle considérablement améliorés. La transmission intégrale



PORSCHE

Communiqué de presse

21 janvier 2015

« Porsche Traction Management » (PTM) entraîne en permanence les roues arrière tout en permettant une distribution de la puissance entièrement variable vers les roues avant. Quelques avantages présentés par l'interaction de tous les systèmes : une dynamique de roulage et une motricité exceptionnelles, ainsi qu'une vivacité élevée quelle que soit la vitesse.

La dotation de série du Cayenne Turbo S reflète le niveau élevé de ce modèle. Elle comprend notamment des jantes de 21 pouces au design spécifique « 911 Turbo » et aux flancs peints en noir, des phares à DEL avec « Porsche Dynamic Light System Plus » (PDLS Plus), une sellerie cuir intégrale avec les armoiries de Porsche gaufrées sur chaque appuie-tête et des inserts décoratifs en carbone dans l'habitacle. L'équipement intérieur dans la combinaison de teintes Noir/Crème est une nouveauté à bord du Cayenne Turbo S.

La finition noire ultra-brillante de l'entourage de la prise d'air à l'avant et de la partie inférieure des rétroviseurs extérieurs et l'exécution dans la couleur de la carrosserie du spoiler de toit et des garnitures d'arche de roue sont autant de touches esthétiques réussies.

Porsche 911 Targa 4 GTS :

Consommation :

Cycle urbain : 12,5-13,9 l/100 km

Cycle extra-urbain : 7,1-7,7 l/100 km

Cycle combiné : 9,2-10 l/100 km

Émissions de CO₂ moyennes : 214-237 g/km

Prix : 140.965 euros TVAC

Porsche Cayenne Turbo S :

Consommation :

Cycle urbain : 15,9 l/100 km

Cycle extra-urbain : 8,9 l/100 km

Cycle combiné : 11,5 l/100 km

Émissions de CO₂ moyennes : 267 g/km

Prix : 171.094 euros TVAC