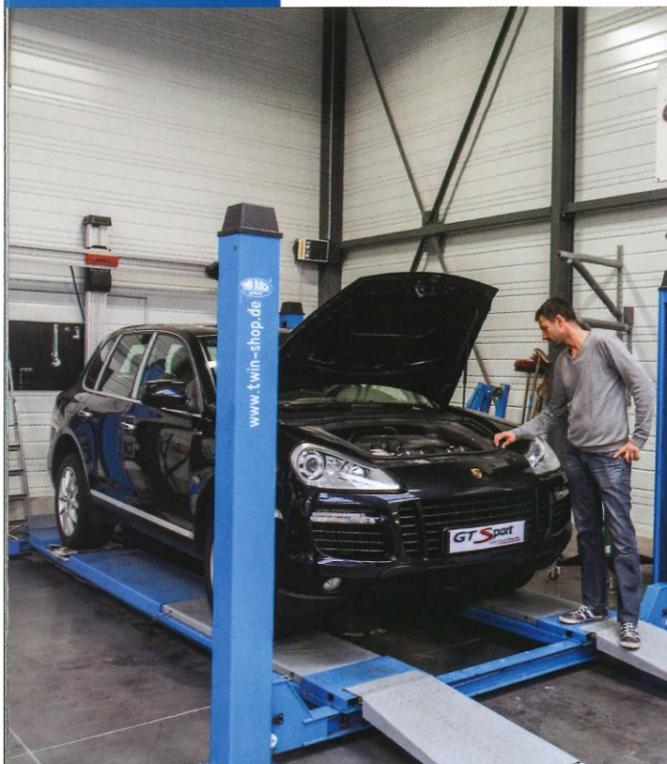


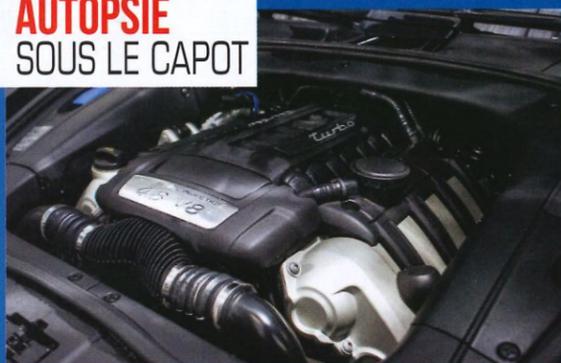
Un achat délicat

Le Cayenne, c'est d'abord l'histoire d'une révolution. Il y a 14 ans, Porsche décide contre toute attente de pénétrer le marché des SUV haut de gamme avec des motorisations ultra performantes. Décrite au début, l'auto va pourtant s'imposer jusqu'à devenir très vite un best-seller. Sur le marché de l'occasion, on voit des exemplaires à tous les prix, mais attention, un Cayenne doit s'acheter avec un maximum de précautions. Pour vous en parler, nous avons choisi de passer au crible une version V8 Turbo de 2009, soit la 2^e version de la 1^{re} génération.

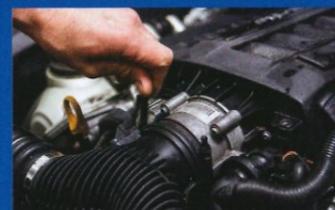


Le Cayenne n'est pas seulement un succès, il a permis de placer le constructeur au rang de l'entreprise automobile la plus rentable du monde. Rien que ça ! Si ce modèle n'est pas aussi fédérateur émotionnellement que la 911, il a suscité la convoitise d'automobilistes souhaitant rouler dans une auto spacieuse, efficace, luxueuse et ultra confortable. L'histoire remonte à 2002. À cette époque, le constructeur réalise un vrai coup de théâtre en s'attaquant à un secteur où l'on ne l'attendait pas. Moqué au début, le SUV va pourtant séduire, allant même jusqu'à dépasser les prévisions les plus optimistes. En 4 ans, alors que le constructeur tablait sur 20 000 unités, 150 000 ont trouvé preneur. Ce concept de véhicule tout-en-un a su conquérir une nouvelle catégorie d'automobilistes qui ne s'était jusqu'à alors jamais rendue dans une concession. Le Cayenne 1^{er} du nom, c'est aussi une gamme de moteurs alléchants : cinq motorisations essence (un V6 et quatre V8) de 290 chevaux passant par 385 chevaux pour la version S, 405 chevaux pour la version GTS, 500 chevaux (biturbo). Le Turbo S de 550 ch, lui, a été exposé au salon de Pékin 2008 pour une commercialisation en août de la même année, un an après le restylage du modèle qui reste toutefois encore en première génération. Porsche en a profité pour développer ses moteurs et marquer une petite rupture par rapport au modèle de 2003. L'auto reprend très peu d'éléments stylistiques de son prédécesseur. Plus break que 4x4, elle voit ses cotes évoluer de manière sensible, gagnant ainsi près de 5 cm en longueur. C'est à cette version (en V8 Turbo) baptisée 957 que nous nous sommes intéressés. Si vous souhaitez acheter un bel exemplaire, il faut rester prudent. Le SUV n'est pas fragile en soi, mais a souvent eu un lourd passif. Beaucoup ont profité d'une baisse de cote pour l'acheter sans avoir les moyens de l'entretenir. Assurez-vous de ne pas en payer les pots cassés, les réparations peuvent être lourdes et dépasser la valeur du véhicule. ■

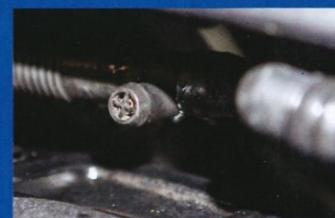
AUTOPSIE SOUS LE CAPOT



Sur le Cayenne V8 turbo phase 2 de 1^{re} génération, il n'y a pas de gros problème majeur. On est en injection directe (indirecte sur les précédentes versions) et le mode de fonctionnement est similaire aux moteurs diesel avec une pompe qui apporte une plus grosse pression de carburant. Le restylage marque aussi un gain en fiabilité, en performances et en consommation. Malgré tout, on peut noter quelques problèmes récurrents, notamment au niveau de la Durit d'eau qui passe sous la pipe d'admission ou encore le bras de Silentbloc qui maintient le moteur en accélération.



2 Même en démontant la partie supérieure, on ne peut pas juger en amont de l'état de la Durit. On se rend compte des dégâts quand le liquide coule sur la boîte et quand le niveau d'eau baisse.



3 La Durit de reniflard d'huile peut casser. Pour autant, il est difficile de s'en apercevoir, car le système arrive à compenser ce problème. On remarque toutefois une plus grande consommation d'huile et un suintement.



4 Si le reniflard est en fin de vie, rassurez-vous, la pièce coûte aux alentours des 120 €.



5 Si sur les premiers modèles on avait des problèmes sur le bocal de refroidissement qui se fissurait, la maladie est moins présente sur la 2^e génération.



6 Une campagne de rappel a été effectuée par Porsche pour changer la pompe à injection qui donnait lieu à des démarrages difficiles. Si votre modèle était concerné par cette série, assurez-vous que l'opération de changement a bien été effectuée.



7 Ce bras sert à minimiser les vibrations du moteur en accélération. Il a fort à faire et le Silentbloc à l'intérieur se craquèle au bout d'un certain temps. En général, la pièce est contrôlée lors des révisions.

1 À cet endroit, on a souvent des fuites d'eau. La raison est simple, on a une Durit principale (située sous la pipe d'admission) qui transporte le liquide de refroidissement depuis la pompe à eau. Cette Durit devient poreuse avec le temps. La solution est de la remplacer par un modèle en aluminium fabriqué par Porsche (1 500 € en moyenne avec la main d'œuvre)

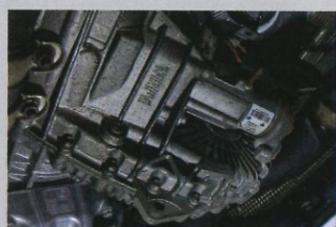
EN DESSOUS



En inspectant l'auto par dessous, on peut remonter le passif de l'auto. Si le plancher est fortement rayé, cela témoigne d'une réelle négligence de l'ancien propriétaire. On a aussi accès à des pièces qui peuvent se révéler défectives.



1 La soupape qui retient l'air dans l'amortisseur pneumatique peut poser des problèmes. Elle se grippe et l'air n'est plus contenu, ce qui provoque le dégonflage de l'amortisseur. Cela se remarque quand l'auto est affaissée d'un côté. Rassurez-vous, cette soupape coûte aux alentours des 120 €.



2 Rien à signaler sur la boîte de transfert, il faut simplement observer l'état général.



3 Le capteur de hauteur peut se révéler défectueux et déclencher un voyant dans l'habitacle. Son remplacement avoisine les 150 €.



4 L'arbre de transmission principal est capricieux. Le palier intérieur prend du jeu, ce qui conduit à un flottement, du bruit et une casse.



5 Les bras inférieurs de train avant sont particulièrement sollicités et les Silentbloc peuvent défaillir. On s'en rend compte quand ça commence à claquer en virage ou sur une bosse. Il faut alors prévoir de changer le bras (380 €).



6 Dans la Durit qui ressort du turbo, regardez s'il y a de la graisse. Si c'est le cas, cela signifie que le turbo est en fin de vie.



7 La corrosion gagne souvent la boulonnerie et l'échappement, mais ne se montre pas dévastatrice pour autant.



8 Inspectez les demi-trains pour détecter d'éventuelles traces de choc.



9 Les amortisseurs doivent être en bon état. Les soufflets, eux, se montrent particulièrement durants.



10 Du dessous, on a un accès visuel à la boîte. S'il y a de petites fuites, ce n'est pas forcément dramatique. En revanche, si l'on remarque pendant l'essai des à-coups (notamment à fond de 3^e en passant la 4^e), cela signifie que la boîte de vitesses est malade. Si Porsche recommande son entretien à 165 000 km ou 16 ans, GT Sport préconise une vidange tous les 100 000 km (680 € sur le modèle Tiptronic).



11 À l'arrière, les bras inférieurs sont costauds et bien lourds avec leur conception en acier.

CARROSSERIE



Inspectez la carrosserie sous toutes les coutures avant l'achat. Même si elle est très propre, elle peut révéler un passé douteux. Les interstices entre les éléments doivent être réguliers et les pièces de carrosserie parfaitement alignées. Si tout vous paraît clair, approfondissez votre inspection. Relevez la moquette du coffre afin de détecter d'éventuelles traces de chocs. Vous apercevez des traces de soudure? Passez votre chemin. Pensez aussi à comparer les numéros de série, les options, le code couleur. Il arrive aussi que des éléments aient été repeints. Rassurez-vous, il n'y a pas tout le temps anguille sous roche.



DANS LE COFFRE

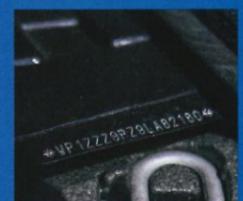
Celui-ci doit contenir tous les équipements de manutention. Il délivre également quelques informations.



1 Il n'y a pas de roue de secours, mais un produit qui permet de rouler après la crevaison (une fois le pneu regonflé à l'aide du compresseur).



2 À gauche, la réserve d'air des suspensions pneumatiques.



3 À droite, le numéro de série est gravé. Il ne doit pas présenter d'anomalie.



4 Les codes options figurent sur la tôle du coffre et doivent correspondre au carnet.



5 L'outillage, comme le crochet de remorquage, est bien calé dans un polystyrène préformé.



6 Avec le temps, les 4 vérins faiblissent. Il faut compter 260 € pour le remplacement.



7 Détail qu'on apprécie sur le Cayenne, la vitre qui se bascule pour un chargement en profondeur.

HABITACLE



1 Les réglages du siège posent peu de problèmes. Attention, les boutons sont en plastique et peuvent se révéler fragiles.



2 Climatisation, réglage de hauteur, radio, système électronique, assurez-vous que tout fonctionne.



3 Plusieurs modes sont disponibles (sport, confort, normal) et doivent pouvoir être déclenchés. Peu de pannes ont été signalées en la matière.



4 Sous le côté droit du volant, la commande pour régler sa profondeur et sa hauteur.

Bien construit, l'habitacle résiste à l'usure du temps. Cependant, des plis peuvent toutefois apparaître sur la sellerie. Pensez donc à traiter régulièrement les cuirs. Les commandes, la ventilation, la climatisation, la radio, doivent fonctionner correctement.

LE FREINAGE



Comme pour acheter n'importe quelle voiture, il faut inspecter les freins. Les plaquettes doivent encore avoir de la matière et aucune voilure ne doit apparaître sur les disques.

LE COMPRESSEUR D'AIR

Le Cayenne n'a pas de roue de secours, mais un produit qui remplit le pneu en cas de crevaison. Reste toutefois à regonfler le tout. Comme le Cayenne possède une réserve d'air, le constructeur a eu l'idée d'offrir un pistolet à air comprimé qui se branche directement sous le siège du passager avant.



LE POINT NOIR : LE BASCULEMENT DES SIÈGES ARRIÈRE



1 Pour basculer les sièges, on tire d'abord les languettes pour amener la banquette vers soi. Jusque là, tout est classique.



2 On retire ensuite les appuie-têtes... là encore rien de nouveau.

Vous l'aurez sans doute remarqué, mais les propriétaires de Cayenne ont souvent une serviette éponge à l'arrière. La raison ? Un petit défaut qui peut détériorer vos cuirs.



3 Voilà le moment qui peut poser problème. Il faut penser à rabattre les ceintures de sécurité et apposer une couverture dessus au risque de laisser une trace sur le cuir du dossier replié.



4 Plus grave encore, si l'on ne clipse pas le dossier dans l'anneau à la fin de la manoeuvre, le cuir pourra se déchirer sur l'anneau en question.

LES CONSEILS DE NOTRE EXPERT TECHNIQUE



PASCAL GERMAIN

Directeur de GT Sport à Limas
Spécialiste indépendant Porsche (www.gtsport.fr)

Comment résumeriez-vous ce véhicule ?
C'est un véhicule clairement premium, destiné aux grandes autoroutes. Pour autant, il se montre à l'aise sur les chemins. On peut donc le qualifier de couteau suisse. Il est adapté à ceux qui veulent une auto tout-en-un, à l'aise sur tous les terrains et parfaitement confortable. La version Turbo, elle, est saisissante. La puissance (et surtout le couple) est tout simplement exceptionnelle malgré le poids. Revers de la médaille, en conduite ultra sportive on dépasse les 30 litres au 100 km alors qu'on est à 13 litres à allure coulée.

Et la fiabilité ?
Le Cayenne de 1^{re} génération a s'est bonifié avec le temps. Les premiers ont eu beaucoup de souci d'électronique. Les voyants s'allument régulièrement (hauteur de caisse, check engine), les turbos suintent et l'arbre de transmission centrale est fragile. À partir du restylage, le SUV se montre toutefois plus endurant et donne beaucoup moins de fil à retordre.

Aujourd'hui, peut-on parler de mauvais ou de bon achat avec le Cayenne ?

Si on trouve un véhicule entretenu comme il se doit, avec toutes les factures pour le prouver, le carnet tamponné à chaque révision, oui c'est un bon achat. En revanche, le Cayenne est vraiment une auto qu'on ne doit pas acheter à l'aveugle au risque de se retrouver avec une bête à chagrin. Quand on commence à cumuler les réparations, on dépasse souvent la valeur du véhicule. Il faut donc se concentrer sur les modèles avec historique clair, ayant eu peu de propriétaires. Beaucoup ont acheté ce véhicule une fois la décote opérée et n'ont pas eu les moyens de l'entretenir. Il ne faut donc pas chercher le moins cher, mais le plus sain. C'est très important.

À l'achat du véhicule, comment juger de l'étendue des dégâts ?

Si l'on a de bonnes connaissances en mécanique, il faut mettre l'auto sur un pont pour examiner en profondeur l'état de la mécanique, des soubassements et des protections. Toutes ces pièces révèlent le passif de l'auto. Mais pour être certain de réaliser un bon achat, il reste préférable de confier l'auto à un spécialiste Porsche afin que ce dernier réalise un check-up complet du véhicule. De mon côté, je propose un forfait à 78 € pour juger de l'état du véhicule, vérifier son passif et contrôler l'état mécanique général. À l'issue de ce contrôle, on peut présenter au client un diagnostic objectif et regarder éventuellement si les réparations sont financièrement judicieuses.

CE QUE VOUS DEVEZ EXIGER À L'ACHAT

Si vous pensez avoir dégoté la perle rare, encore faut-il qu'elle ait un historique limpide, les factures des gros entretiens (embrayage, vidange, filtres, freins, pneus, amortisseurs) et une carrosserie jamais accidentée. Exigez des preuves. L'ancien propriétaire doit vous fournir les documents sans que vous ayez à les réclamer. Plus vous avez la possibilité de connaître son passé, plus vous éviterez les pièges. Enfin, si l'auto n'a pas de tout de carnet d'entretien ni de factures, tournez les talons. Une Porsche n'a aucune valeur sans ces précieux sésames.

LES PRIX

Sur les sites d'annonces, on trouve des Cayenne à tous les prix. Oubliez les modèles affichés à 10 000 € importés de l'étranger sans historique et vendus par des « marchands ». Méfiez-vous aussi des propriétaires qui disent avoir un historique complet en vous présentant des factures de centres auto. Exigez un carnet à jour avec des factures de concessions Porsche ou de spécialistes indépendants. Là, tout de suite, on passe au moins à 25 000 €. Mais nous vous conseillons d'être encore plus exigeants en ne sélectionnant que les modèles peu kilométrés (moins de 70 000 km) avec bien évidemment un solide historique et des preuves d'entretien chez des spécialistes. Si tel est le cas, la moyenne des prix se situe à 35 000 € pour un V8 Turbo de 2007. On dépasse les 40 000 € s'il est plus récent.

EXEMPLE D'ENTRETIEN...

pour le Cayenne 1^{re} génération
CHEZ UN SPÉCIALISTE PORSCHE INDÉPENDANT
(TTC, main-d'œuvre comprise) dans le cadre d'une utilisation classique :

- Révision classique : 395 € tous les 30 000 km ou tous les deux ans (vidange, filtres, niveaux, 60 points de contrôle)
- Révision poussée : 870 € tous les 60 000 km ou tous les 4 ans (vidange, bougies, filtres, 110 points de contrôle)
- Changement de boîte de vitesses : 5 300 € en échange standard
- Changement de disques et plaquettes avant V8 atmo : 1 075 €



ÉVOLUTION DU CAYENNE 1^{RE} GÉNÉRATION

- 2003 Lancement du Cayenne (type 955) de 1^{re} génération. Trois moteurs sont disponibles : V6 3.2, V8 4.5 (Cayenne S) et V8 4.5 Turbo 450
- 2005 Kit E81 500 ch pour le V8 Turbo
- 2006 Turbo S de 521 ch
- 2007 Restylage du modèle (type 957)
- 2008 Nouvelle gamme de moteur : V6 3.6, V8 4.8 385 ch (Cayenne S), 405 ch (GTS), Turbo (500 ch), Turbo S (550 ch)
- 2009 Nouveau moteur diesel V6 3.0 240 ch
- 2011 Apparition du Cayenne de 2^e génération (type 958)