

Essai - Porsche 911 (991 phase 2) Targa 4S : Le prestige sans l'ostentation

Voilà près de 54 ans que la silhouette caractéristique de la 911 parcourt les routes du monde. S'il est facile de la reconnaître, c'est plus compliqué de s'y retrouver dans la jungle de ses différentes déclinaisons. Alors qu'en 2017 la firme de Stuttgart enregistre le semestre le plus fructueux de son histoire, me voilà aux commandes d'une 911, type 991 Phase 2, Targa 4S.



- 6 cylindres à plat, biturbo, essence, 2'981 cm³
- 420 ch à 6'500 t/min
- 500 Nm à 1'700 t/min
- Boîte de vitesses PDK, 7 rap.
- Vitesse maxi : 301 km/h
- 0 à 100 km/h en 4.0 sec.
- Poids : 1'675 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'499/1'852/1'293
- Conso. mesurée : 12.67 l./100 km
- Emissions de CO₂: 184 g/km (G)
- Dès CHF 158'500.-, mod. essayé CHF 189'830.-

Sous le soleil tapant de juillet, je me rends au Centre Porsche de Lausanne pour prendre possession d'une superbe 911 bleu graphite. Quoiqu'impatient de parcourir les lacets de montagne en mode moteur en sac à dos, je prends le temps d'écouter les recommandations du vendeur qui me la confie. Puis, une fois la clé de contact tournée à la gauche du volant, me voilà rejoignant les éclectiques lacets de nos chères Préalpes.

En voiture donc pour connaître l'effet spécifique 911 sur un passionné généraliste.



A l'extérieur

Campée sur des jantes "911 Turbo" de 20 pouces, la 911 semble ramassée, puissante et fine cependant. Entre ses feux ovales, le museau plongeant se fend d'un sourire batracien. L'identité de la 911 s'est peaufinée au fil du temps. Les fausses notes de la génération 996 et ses phares en œufs au plat si décriés sont oubliées. Désormais, tout respire la sûreté du trait, l'évidence de courbes modernes et fidèles à l'iconique visuel.

De profil, la forme est également fluide, l'inflexion de la ligne de toit de la Targa reprend celle du coupé. Le capot du toit rétractable ajoute une touche d'originalité, entre la transparence de son verre la cinématique des différents éléments. Ainsi notre Targa se déchapeaute et se recouvre en 20 secondes, mais

ces opérations ne sont activables qu'à l'arrêt, sans doute en raison du poids des pièces en mouvement. L'arceau argenté Targa tranche avec le bleu graphite de la carrosserie dont les tonalités varient selon la lumière.

De trois quarts, les hanches de notre 911 sont larges, rondes, sensuelles. Les feux arrière s'effilent horizontalement. C'est le seul élément présentant un aspect acéré sur la cambrure de ces reins. Loin de choquer, je trouve l'exercice de style intéressant, rehaussé par la signature lumineuse qui relie les phares arrière. Spécifique aux 991 à 4 roues motrices, c'est élégant. A contrario, les deux sorties d'échappement sport sont trop ou pas assez espacées. Je les aurais préférées accolées l'une à l'autre ou déportées aux extrémités de la poupe.

Si la silhouette de la Targa est réussie, j'aurais préféré une teinte plus audacieuse. Quoique classe et élégant, ce bleu graphite peine à se démarquer d'un paysage automobile consensuel, ainsi que des autres 911 croisées.



A l'intérieur

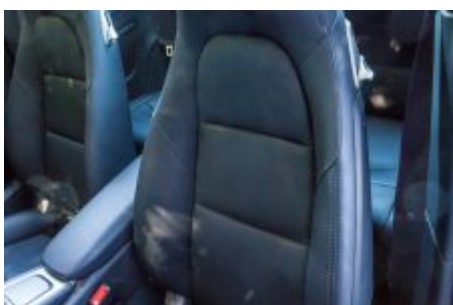
A bord de notre voiture d'essai, tout respire la qualité des matériaux et la précision de l'assemblage. Le tableau de bord habillé de cuir est agrémenté d'éléments en aluminium brossé du plus bel effet. Cet intérieur d'un très bon niveau joue la carte de la sobriété plutôt que celle de la fantaisie... c'est à la fois réussi, rigoureux, l'option intérieur tout cuir noir ajoutant une touche classieuse toute en retenue. Certains diront que cela manque de fantaisie, je préfère appeler ça du luxe sans ostentation.

L'ensemble compteurs est composé de cinq cadrans au centre desquels trône, comme il se doit, le compte tours affichant aussi la vitesse instantanée en chiffres digitaux. Un classique pour les habitués. Le volant GT Sport est exquis au toucher et son maniement des plus précis. Les branches, dont les ajoures sont pourtourés d'aluminium, accueillent les commandes multifonction.

Les palettes de vitesses solidaires du volant sont élégantes, mais je les trouve trop petites. Avec mes mains positionnées à 10h10, mes doigts sont trop courts pour les atteindre, tandis qu'à 09h15, elles tombent sous les doigts, position où mon ratio largeur d'épaules / longueur de bras m'est défavorable. Je préfère donc souvent changer de rapport à l'aide du levier central utilisable dans le bon sens de la biomécanique, à savoir tirer la manette vers soi pour monter les rapports, la repousser pour rétrograder. Initialement, il se maniait à l'envers chez Porsche et il n'aura pas fallu moins de trois générations de 911 pour que la marque corrige cette absurdité.

L'infotainment et les fonctions regroupées sur la console centrale forment un tout intuitif. C'est beau et c'est complet, un juste équilibre entre les usages accessibles par l'interface tactile ou par boutons dédiés. Le GPS est précis et la sono estampillée Bose, cela s'entend et s'apprécie.

Les sièges cuir aux nombreux réglages sont confortables et offrent un excellent maintien. Malgré mon gabarit, je suis confortablement calé et ne ressens aucune fatigue ni raideur au fil des trajets. Ma position de conduite est idéale, hormis le repose-pied par trop décalé vers la pédale de frein. Une mention pour l'affichage des limitations de vitesse, très réactif, ainsi que pour l'assistant lumineux d'angles morts positionné sur le montant de la porte, optimal par sa visibilité.





Sous le capot

La 911 type 991 est basée sur une plate-forme entièrement nouvelle, la troisième seulement depuis 1963. Cette génération est donc celle du renouveau, surtout avec ses motorisations totalement revues sur la Phase 2 avec downsizing et adjonction d'un système de suralimentation. Les normes anti-pollution sont passées par là, certains le déploreront. Je ne suis pas de ceux là. Pas forcément Porschiste de base, je n'ai aucun à-priori traditionaliste sur la 911 et, pour moi, l'ajout de biturbo ouvre des possibilités inédites.

Les modèles Targa sont disponibles exclusivement en 4 roues motrices et notre S hérite du nouveau 6 cylindres à plat développant 420 ch et 500 Nm (dès 1'700 t/min). Elle est associée à l'impeccable boîte PDK sept rapports dont les commandes au levier ont enfin été revues dans le bon sens, ainsi qu'évoqué plus haut.

Cette motorisation, absolument pleine à tous les régimes, s'avère brillante à l'utilisation. Non seulement les 420 chevaux annoncés sont bel et bien là, mais ils

répondent présents à tous les régimes. Tout juste piaffent-ils avec plus ou moins d'impatience selon le mode de conduite sélectionné. Quant aux rapports de boîte, ils sont parfaitement en phase avec la disponibilité et l'allonge du moteur.

Les consommations mesurées au long de cet essai varient entre 11.40 et 14.33 l/100km pour une moyenne arrêtée à 12.67 l/100km. Quoique supérieurs à ceux déclarés par le constructeur, ces chiffres ne sont de loin pas outrageux, vu les prestations de la voiture et son utilisation au cours d'un test routier.



Au volant

On dit que le silence qui suit un concert de Mozart appartient encore à Mozart. Il en va de même pour le calme qui précède la mise à feu d'un six cylindres d'une Porsche, il appartient déjà à Porsche... C'est pourtant avec parcimonie que je dose les premiers gaz pour me familiariser avec la bête. Proche du sol, la position de conduite m'est agréable.

Le trajet est d'abord autoroutier, j'apprécie le confort d'assise et de conduite. Calé dans mon baquet, je trouve cette voiture extrêmement facile à mener : aucun à coup, nulle vibration intempestive ne viennent perturber ma quiétude. Les voyages au long cours promettent d'être un régal. Puis arrivent quelques kilomètres plus campagnards et plus tournants qui me permettent de me familiariser avec les différents modes de conduite. Via une molette au volant, l'option "Pack Sport Chrono avec commutateur de mode" propose trois préréglages de conduite, Normal, Sport et Sport+ ainsi qu'une position

“Individual”.

Sans transfigurer la voiture, le passage du mode Normal à Sport affûte sensiblement tous les paramètres comme la réponse moteur, le bruit, la direction qui se durcit, le passage des vitesses qui se fait plus tard. Les différences entre Sport et Sport+ sont plus flagrantes : la voiture devient précise, acérée. Du moment que l’on augmente le rythme, elle semble deviner la route et presque anticiper mes intentions tant sa réactivité est immédiate. Les suspensions sont alors durcies, mais heureusement cette option peut se régler individuellement. Au centre du sélecteur de modes et uniquement avec la boîte PDK, il y a aussi un bouton magique activant 20 secondes d’optimisation maximale de la réactivité de la voiture. Largement suffisant pour assurer les dépassements avec encore plus de sérénité.

Comme je le disais plus haut, la puissance attendue est bien là, tout comme la poussée dès les plus bas régimes. Au début, la Targa 4S impressionne, mais sa conduite si accessible que l’on s’habitue vite aux 420 chevaux qui déferlent. Sur les routes de col, notre 911 bondit de virage en virage, sa transmission aux quatre roues assure une motricité absolue, du moins par temps sec mais à des allures déjà inavouables.

La tenue de route impressionne ! Notre Targa 4S est équipée de série du Porsche Torque Vectoring (PTV Plus) répartissant le couple entre gauche et droite et qui contribue à l’agilité de l’auto. En revanche, elle n’est pas dotée des options Porsche Dynamic Chassis Control (PDCC) limitant le roulis, ni des roues arrière directrices.

Sur certains passages de col particulièrement bosselés, je reste en mode Sport+ mais j’assouplis les amortisseurs. L’efficacité demeure exceptionnelle et le confort est amélioré. Le freinage semble indestructible. J’use et abuse du mode manuel de l’excellente boîte PDK, tandis que les pétarades aux levers de pied rendent ceux-ci presque aussi gratifiants que les accélérations. Quand arrive le moment de la restitution, je suis loin d’avoir appréhendé le potentiel de l’auto. Pour cela, il faudrait l’emmener sur un circuit, rapide de préférence, afin de poursuivre l’exploration de ses performances.



Verdict

Ce que Porsche réussit avec la 911 est proprement sidérant. Partant d'une architecture "tout à l'arrière" peu logique, la marque a bonifié son fleuron au point de le rendre de plus en plus "parfait". Certes, le modèle qui nous occupe n'est ni le plus pur, puisqu'en quatre roues motrices, ni le plus pistard, mais la polyvalence de cette Targa 4S, me séduit. Ses seules limites avouées sont le volume de chargement qui se cantonne aux 125 litres du coffre avant, et l'exiguïté des places arrière. Mais ce n'est pas pour ça que l'on choisit une 911.

Les tarifs de la génération 991 débutent à CHF 118'000.-. En y ajoutant "Targa

4S" et les options de notre modèle d'essai, nous arrivons à la coquette somme de CHF 189'830.-. Ce n'est pas donné mais, au vu du nombre de 911 croisés sur nos routes et du succès croissant du modèle ainsi que de la marque, on ne peut présumer que Porsche positionne mal ses produits de prestige.

En ce qui me concerne, je trouve cette voiture admirable, rigoureuse, homogène, accomplie. La conduire est un régal. Je suis séduit et pourtant je ne me verrais pas en prendre le volant au quotidien. Peut-être lui manque-t-il un léger rien de spontanéité ? Le petit supplément d'âme de la simplicité... ou de l'exubérance ?



Prix et options - Porsche 911 Targa 4S

Prix de base : CHF 158'500.-

Bleu Graphite métallisé : CHF 1'440.-

Intérieur tout cuir Noir : CHF 4120.-

2 + 2 ans de garantie (valeur de CHF 2'770.-) : CHF 0.-

Porsche Swiss Package (valeur de CHF 5'990.-) : CHF 0.-

(Phares LED incl. Porsche Dynamic Light System Plus (PDLS+) en noir, Assistance parking avant et arrière avec caméra de recul, Pare-brise à bande grise dégradée, Régulateur de vitesse, Rétroviseurs intérieur et extérieurs anti-éblouissement avec capteur de pluie intégré, Sièges chauffants, Radio digitale)

Phares LED incl. Porsche Dynamic Light System Plus (PDLS+) : CHF 740.-

Assistance parking avant et arrière avec caméra de recul : CHF 800.-

Gicleurs de lave-phare peints en couleur extérieure : CHF 250.-

Rétroviseurs extérieurs SportDesign : CHF 660.-

Boîte de vitesse Porsche Doppelkupplung (PDK) : CHF 4'280.-

Power Steering Plus : CHF 320.-

Pack Sport Chrono avec commutateur de mode : CHF 2'720.-

Echappement sport : CHF 3'180.-

Jantes 911 Turbo 20" : CHF 2'620.-

Enjoliveurs de roue avec écusson "Porsche" coloré : CHF 200.-

Assistance angles morts : CHF 850.-

Affichage des limitations de vitesse : CHF 510.-

Pack Design éclairage : CHF 540.-

HomeLink® (système d'ouverture de porte de garage) : CHF 350.-

Volant sport GT : CHF 340.-

Volant multifonctions chauffant : CHF 570.-

Sièges sport (14-way), réglables électr., incl. Pack mémoire : CHF 2'760.-

Kit "fumeur" : CHF 70.-

Tapis de sol : CHF 220.-

Emblème "Porsche" sur les Appuis tête : CHF 250.-

Pack intérieur en aluminium brossé : CHF 930.-

Baguettes de seuil en acier avec logo du modèle : CHF 370.-

Bose® Surround Sound-System : CHF 1'730.-

Porsche Vehicle Tracking System Plus (PVTs Plus) : CHF 510.-

Prix TOTAL : CHF 189'830.-



Pour partager vos impressions, rendez-vous sur le forum UltraSportives.

Nos remerciements à Porsche Schweiz AG pour le prêt de cette Porsche 911 Targa 4S, ainsi qu'au Centre Porsche Lausanne pour leur soutien logistique.





A lire aussi

Premier contact - Porsche 911 Carrera 4 GTS Cabriolet : 450 fois « encore » !

Essai - Porsche Macan GTS : Very Sport Utility Vehicle !

Avant-première - Porsche Panamera Turbo S E-Hybrid : L'hyper limousine politiquement correcte !

Premier contact - Porsche 718 Boxster & Cayman : L'inévitable évolution

Premier contact - Porsche Cayman S : La machine à tailler routes et virages

Essai - Porsche Boxster S : La perfection allemande ?

Essai - Porsche 911 (991) Carrera : Qui peut le plus, peut le moins

Essai - Porsche Panamera Turbo S : Panamera... mais presque !

Premier contact - Porsche 911 (991) Carrera S : La quadrature du cercle

Essai - Porsche Cayman R : Un Reptile bien armé

Essai - Porsche 911 Carrera GTS : Final en apothéose

Essai - Porsche Cayenne S Hybrid : Green Four Wheels Drive

Reportage - 24h du Nürburgring - 24 heures au coeur de la course

Reportage - 24 Heures du Nürburgring - Porsche triomphe sur la Nordschleife

Nouveauté - Porsche Cayenne (troisième génération)

Nouveauté - Porsche 911 GT2 RS

Présentation - Porsche Panamera Sport Turismo

Nouveauté - Porsche Panamera Turbo S E-Hybrid

Nouveauté - Porsche 911 (991.2) GTS

Nouveauté - Porsche Panamera Executive

Nouveauté - Porsche Panamera 4 E-Hybrid

Présentation - Porsche Macan

Nouveauté - Porsche Boxster Spyder

Nouveauté - Porsche Cayman GT4

Nouveauté - Porsche 911 Targa 4 GTS

Nouveauté - Porsche Cayenne Turbo S

Nouveauté - Porsche Cayenne et Cayenne GTS

Nouveauté - Porsche 911 Carrera GTS

Nouveauté - Porsche 911 Carrera 4S Exclusive Swiss Edition

Nouveauté - Facelift et nouveaux moteurs pour le Porsche Cayenne

Nouveauté - Porsche Boxster et Cayman GTS

Conso - Porsche change le moteur de toutes les 911 (991) GT3

Nouveauté - Porsche 911 (991) Targa 4 et 4S

Nouveauté - Porsche Macan

Nouveauté - Porsche 911 (991) Turbo Cabriolet et Turbo S Cabriolet

Nouveauté - Porsche 911 50th Anniversary Edition

Nouveauté - Porsche 918 Spyder

Nouveauté - Porsche 911 (991) Turbo et Turbo S

Porsche Passion Days - 50 ans après la première 911

Nouveauté - Porsche Panamera 2ème génération

Anniversaire - La Porsche 911 fête ses 50 ans !

Présentation - Porsche 911 (991) GT3 Cup

Nouveauté - Porsche Cayman

Nouveauté - Porsche Cayenne Turbo S

Nouveauté - Porsche Cayenne S Diesel

Nouveauté - Porsche 911 Carrera 4 (991)

Présentation - Porsche 918 Spyder, le développement continue

Nouveauté - Porsche Cayenne GTS

Carnet noir - Décès de Ferdinand Alexander Porsche

Présentation - Porsche 918 Spyder

Genève 2012 - Porsche Boxster

Genève 2012 - Porsche Panamera GTS

Genève 2012 - Porsche 911 Cabriolet (991)

Avant-première - Porsche Macan

Nouveauté - Porsche Boxster

Nouveauté - Porsche 911 Cabriolet (991)

Nouveauté - Porsche Panamera GTS

Nouveauté - Porsche 911 Carrera (991)

Nouveauté - Porsche 911 Carrera 4 GTS

Nouveauté - Porsche 911 GT3 RS 4.0

Nouveauté - Porsche Panamera Turbo S

Porsche 918 Spyder - Elle arrive !

Présentation - Centre Porsche Genève

Genève 2011 - Porsche Panamera S Hybrid

Genève 2011 - Porsche 911 et Boxster "Black Edition"

Genève 2011 - Porsche 918 RSR



