

Porsche 911 Targa 4 GTS : entre rétro et pureté

Héritière d'une icône de la fin des années 60, la nouvelle génération de 911 Targa vient d'être déclinée dans une version plus sportive GTS.

Porsche travaille l'électrification de son parc et sur une essence de synthèse non polluante

Depuis quelques années, Porsche effectue un virage important vers l'électrification. Un premier jet admirablement réussi avec la berline et le break Taycan qui, quelle que soit leur puissance, apportent de vraies prestations sportives et une vraie autonomie sur route. Le SUV Macan suivra l'année prochaine avec une version également 100 % électrique. Et la 911 dans tout cela ? Au regard de l'actualité chez bon nombre de constructeurs qui préfèrent abandonner leurs modèles fétiches (c'est notamment le cas de Volkswagen avec la Golf qui ne devrait pas connaître de 9e génération), la Porsche 911 pourrait effectivement disparaître. Fort heureusement, le constructeur travaille actuellement sur une essence de synthèse qui n'utiliserait plus d'énergie fossile et qui, a priori, permettrait d'éviter toutes les émissions polluantes. C'est peut-être la seule issue pour que la voiture thermique puisse continuer d'exister et conserver le son si particulier d'un moteur, cette sonorité qui, pour un passionné, fait que l'on reconnaîtra un modèle juste en fermant les yeux. La 911 a longtemps eu cette particularité avec son fameux moteur 6 cylindres à plat et ce jusqu'à l'arrivée de la 991 Phase 2 sur laquelle le constructeur a réduit à la taille de son moteur pour lui ajouter 2 turbos. C'est le cas de notre Targa GTS.

Une vie à bord mieux qu'avant

Pour rappel, la Targa est, dans les années 60, la première 911 découvrable. Par respect pour la tradition, le constructeur a continué de la proposer sur quelques générations de 911 (surtout les 3 dernières). Le principe est de faire disparaître une partie du toit électriquement tout en offrant, sous la bulle arrière, une petite place pour quelques bagages légers. De quoi pouvoir prendre l'air et permettre à votre passager d'observer la cime des arbres, tout en restant bien protégé à bord. La vie à bord justement (inutile de vous décrire dans le détail la ligne de cette Targa car elle est belle, elle est réussie et fait toujours tourner les têtes...) est mieux qu'avant. Mais avant c'était déjà très bien à vrai dire. Sauf que le constructeur parvient à s'améliorer, que ce soit pour le confort des sièges ou le système d'info-divertissement, parfaitement agencé, rapide, simple à utiliser. Et puis, on tombe sur ce volant sport en alcantara et les compteurs. On retrouve le compte-tours central sur fond rouge (c'est la petite marque de cette version GTS, mais aussi les surpiquûres rouges comme les ceintures). À vrai dire, seules les applications en carbone un peu trop mat pourraient faire davantage carbone justement (disons que l'option coûte suffisamment cher pour que cela ressemble « vraiment » à du carbone).

Le parfait équilibre entre confort et grande sportivité

On démarre, grondement à l'arrière même si le bruit est plus sourd et moins métallique qu'il ne le fut (jusqu'à la série 991 Phase 1), mais l'effet est bien là. Comme sur toutes les Porsche, le volant est muni d'un bouton rond qui permet de changer de mode de conduite (Normal, Sport, Sport Plus... qui, pour rappel, intervient sur la gestion moteur/boîte, suspension, direction). En mode Normal justement, malgré le fait que nous soyons dans l'antichambre de la 911 GT3 (le moteur de notre GTS affiche 480 ch contre 510 dans la GT3), le confort reste largement au rendez-vous même en jouant les erreurs de casting en roulant (nécessairement) sur des avenues dégradées de Paris. Une voiture qui, en situation urbaine, se révèle presque idéale dans sa maniabilité grâce à ses 4 roues directrices. Sur les petites routes, celles de la campagne, tournoyantes dont l'asphalte est parfois un peu gras et a bien du mal à sécher à cette époque de l'année, les 480 ch et la boîte robotisée PDK font un duel parfait. À cela, il faut aussi compter sur 4 roues motrices mais dont la priorité reste sur la propulsion. Concrètement, si l'effet de louvoiement du train avant est totalement gommé, on garde tout de même un train arrière qui pivote, voir qui se dérobe un peu, notamment lorsque nous l'avons poussé sur circuit dans ses retranchements. Cette Targa 4 GTS est, sans doute comme toutes les 911 GTS, le parfait équilibre entre confort et grande sportivité. C'est peut-être la 911 idéale finalement, surtout dans cette livrée Targa.

Cette voiture a de quoi constituer un bon investissement qui ne perdra sans doute jamais de valeur...