

997 TARGA 4 PHASE 1

Envie de grand air mais dans le confort ? Envie de lumière ? Envie d'élégance ? Sans pour autant faire de folies budgétaires ? Si vous avez répondu oui à ces quatre questions, vous êtes candidat à l'achat d'une 997 Targa 4, avec quelques belles sensations supplémentaires à la clé... TEXTE : MARC JOLY - PHOTOS : CHRISTOPHE GASCO



En ouvrant un guide d'achat sur la 997 Targa 4 phase 1, j'ai conscience de rouvrir d'un coup trois dossiers brûlants. Le premier, le plus évident, concerne l'intérêt de cette génération de 911 Targa, allant de la 993 à la 997, qui consistait en la présence d'un toit ouvrant coulissant et transparent, avec lunette arrière ouvrante. Remplacé sur la 991 par le toit ouvrant avec arceau. Le second concerne l'intérêt d'acheter une petite motorisation. Et le troisième consiste à reparler de ce que nous pensons des 997 phase 1. Ce n'est donc pas un guide d'achat anodin (si tant est qu'il puisse y en avoir) que nous vous proposons aujourd'hui. Mais en ce printemps particulièrement ensoleillé, j'ai d'abord envie de vous parler du bonheur, tout simple et si délicat, de rouler en 997 Targa...

UN ART DE VIVRE

Le plus grand danger qui guette le journaliste spécialisé Porsche, c'est de devenir blasé. Après les avoir toutes essayées, de ne même plus se retourner dans la rue quand il y en a une qui passe. Et de ne plus s'émerveiller quand on en reprend le volant. Si je constate cela un jour, c'est qu'il sera temps que je m'arrête. Mais fort heureusement, j'en suis loin, et ce n'est pas ce guide d'achat sur la 997 Targa 4 qui va m'inciter à me poser des questions. Cela ne se calcule pas, ne s'analyse même pas, mais il y a des signes qui ne trompent pas et qui rassurent. Au moment même où David Marciano, le boss de Speed Star, a sorti cette 997 dans son local, et que j'ai deviné la silhouette de cette 997 Targa, j'ai ressenti ce petit coup de cœur, cette petite émotion face à la beauté et l'élégance de ce modèle. L'idée que nous allions passer deux jours ensemble, elle et moi, pour faire les photos et une vidéo de ce guide d'achat, m'a tout de suite plu. A peine aperçue, déjà l'envie de rouler... Il faut dire que lorsqu'on aime voyager, parmi les Porsche qui s'imposent, il y a forcément la 997 Targa. Sa conception même est une invitation au voyage, presque plus qu'un cabriolet. Pour beaucoup, le cabriolet, c'est une Porsche pour l'été. Les inconditionnels des cabrios vous diront le contraire, et vous en donneront les raisons. Mais c'est un fait : nombreux sont ceux qui pensent encore que les cabriolets ne sont pas des Porsche "pour tous les temps". C'est tant mieux, chez Porsche, on a pensé à eux depuis longtemps avec les versions Targa. Mais ce qui est amusant, c'est qu'au tout départ, la première 911 Targa a été créée pour contourner habilement une législation allant en se durcissant avec les cabriolets. Souvenez-vous de cette lunette souple qui permettait de configurer sa Targa en plusieurs versions, dont un cabriolet avec arceau. Puis cette idée a été oubliée, et la Targa est restée dans la gamme comme étant le modèle avec



1

1. Très pratique, la lunette arrière ouvrante !

2. Le 3,6 litres de la 996 a gagné 5 chevaux, le voici à 325 ch

3. Avec la 997, les versions Targa optent pour les ailes larges des Carrera 4, et du même coup pour les quatre roues motrices !

toit démontable, à défaut d'avoir un vrai cabriolet, qui n'apparaîtra qu'en 1983. Il y eut donc la cohabitation entre Cabriolet et Targa, jusqu'à la 964 incluse, mais malgré toute la passion des porschistes pour cette appellation, il devenait évident que ce toit démontable était vieillissant dans sa conception. D'où, à partir de la 993, cette merveilleuse idée du toit transparent coulissant, renouvelée sur les 996 et 997, avant de voir ce système disparaître, au profit d'un magnifique toit démontable électriquement, avec retour de l'arceau, pour le plus grand plaisir des nostalgiques. Le même mois que le lancement de la 992 Targa, nous vous proposons donc de revenir sur la →



2



3

UN PEU D'HISTOIRE

Le lancement des 997 Targa a été un peu particulier, puisque la presse a été invitée à l'essayer avant même le lancement du modèle, au Mondial de Paris 2006. Les premières photos avaient été envoyées en juillet, et les essais presse ont eu lieu en septembre, au Portugal. Pour la première fois, la Targa se décline en deux versions : 4 et 4S. En effet, par rapport à la 996, la grande nouveauté vient du fait que les 997 Targa sont basées sur les coupés Carrera 4, donc avec les ailes larges de celles-ci, qui sont aussi celles de la Turbo. Et bien sûr avec quatre roues motrices. Esthétiquement, cela fait beaucoup et peu à la fois, car la différence n'est que de 44 mm. Mais pour mieux appuyer et différencier les Targa, Porsche a ajouté un élément esthétique qui permet de les reconnaître à tous les coups : les entourages de vitres reçoivent une bande chromée du meilleur effet. Sinon, on retrouve le bout pointu des vitres latérales arrière, plus ce qui fait tout le charme de ces versions : le toit ouvrant transparent, prolongé par une lunette arrière

ouvrante. Il est toujours réalisé en verre, avec une surface de 1,54 m2, et dispose d'un filtre UV qui permet de rouler protégé, même en cas de gros ensoleillement. Concrètement, il laisse passer un tiers de la lumière solaire, mais ne retient que 17% de son énergie thermique. Si on veut être encore plus protégé, on peut aussi tirer le pare-soleil électrique. Tout ceci existait déjà sur la 996. Mais la résistance de ce toit a été améliorée sur la 997, bien qu'un mm ait été gagné sur l'épaisseur. Au final, le toit a été allégé de 1,9 kg, ce qui n'est pas négligeable. L'insonorisation et les filtrations ont également été améliorées lorsqu'on roule fermé, grâce à un nouveau système de fixation dans un logement élastique, sur ressorts à coupelles. Les deux moteurs électriques qui commandent l'ouverture sont logés à l'arrière, via des câbles Bowden encore plus silencieux. On a également amélioré l'étanchéité, grâce à un système à compression progressive : plus on roule vite, plus le toit se compresse contre un joint à lèvres en caoutchouc situé à l'avant. His-

toire d'apporter un peu de changement, la 997 a une petite simplification d'utilisation : il n'y a désormais plus qu'un bouton pour commander l'ouverture du toit et du pare-soleil. Une petite impulsion permet de dérouler celui-ci, et en dépassant un point dur, on ouvre le toit. Pas toujours évident à maîtriser au début. Le déflecteur de 35 mm qui se déploie quand on ouvre le toit a été amélioré pour atténuer les turbulences. Rien de nouveau en revanche du côté de la lunette arrière, qui, en s'ouvrant, offre un volume de chargement bien pratique de 230 litres une fois les sièges rabattus.

Le poids est de 1510 kg, soit 60 kg de plus que le coupé C4, mais 25 de moins que le cabriolet. Sous le capot, on retrouve donc le 3.6 sortant 325 ch à 6800 t/mn, pour un couple de 370 Nm à 4250 t/mn. Tout est identique au coupé Carrera 4, à l'exception des réglages de suspensions (voir rubrique en bref). La 997 Targa 4 phase 1 ne sera commercialisée que deux ans, soit sur les millésimes 2007 et 2008, avant le passage en phase 2.



- 1 La mémorisation électrique des sièges est une option
- 2 En plus des coffres, on trouve ici le bouton d'ouverture de la lunette arrière
- 3 La forme des pare-soleils est légèrement différente par rapport à un coupé
- 4 Les fonds de compteurs blancs étaient réservés aux versions S, mais on pouvait les avoir en option sur la version normale
- 5 Le volant multifonctions est une option
- 6 Les modules de navigation étaient en option, encore faut-il que les cartes soient à jour
- 7 Boîte manuelle six rapports de série
- 8 Il n'y a plus qu'un seul bouton pour ouvrir le toit : une première petite impulsion permet de tirer le rideau de protection, une impulsion plus forte enclenche l'ouverture du toit
- 9 Intérieur tout cuir souple, noir
- 10 Attention à la réduction de la garde au toit aux places arrière quand on ouvre le toit



1

997, car pour certains, ce fut le nec plus ultra de l'art de vivre.

ÉLÉGANCE ET CONFORT

Il y a d'abord cette élégance intemporelle encore plus marquée que pour toute autre 911 : sur les 997, la bonne idée a été d'entourer les vitres d'une bande chromée du plus bel effet. Depuis, cet entourage est proposé en option sur 991 et 992, toutes versions. On retrouve également les vitres latérales arrière en forme pointue. La nouveauté, sur la 997, c'est que les deux Targa sont proposées sur les versions quatre roues motrices, donc avec les ailes larges des Turbo. Cela donne un ensemble encore plus réussi, encore plus rond et équilibré à la fois. Pourquoi ce choix, au fait ? On a longtemps cru que c'était purement esthétique, mais non, la vraie raison est que chez Porsche, on a toujours considéré que les utilisateurs de Targa étaient de grands voyageurs, désireux de pouvoir rouler par tous les temps. D'où cette idée de les proposer en quatre roues motrices uniquement. Quitte à prendre du poids, mais tant pis : les acheteurs de Targa ne sont pas de ceux qui aiment à aller taquiner le dernier dixième. Ils veulent une Porsche pour rouler et se promener, tout en ayant suffisamment de performances. Comme nous le disons souvent à propos des utilisateurs de Targa, ce sont des esthètes avant tout. Dotés, en plus, d'un brin de nostalgie, tant cette appellation évoque

1. En gris atlas métallisé, discrétion et élégance, deux mots qui conviennent si bien aux Targa...

2. Cette petite lame permet d'éviter les turbulences dans l'habitacle

le meilleur des sixties et des seventies. Et franchement, en voyant ce bel exemplaire gris atlas métallisé, on ne peut que leur donner raison. Équipée des jantes Carrera S en 19" et d'un intérieur tout cuir noir, elle porte sur elle ce parfum d'élégance qui séduit tant. Du coup, le fait que ce ne soit qu'une "petite" version choque encore moins ici. Seuls les étriers noirs et les sorties d'échappement rectangulaires à l'arrière trahissent la présence du moteur 3,6 litres de 325 ch. Largement suffisant, comme nous allons le voir. Dès les premiers kilomètres au volant, surtout comme aujourd'hui par une journée de printemps pouvant être qualifiée →



2

LES TROIS POSSIBILITÉS

Toit fermé transparent, avec le rideau, et totalement ouvert



QUELQUES CONSEILS

Un chiffre important, d'abord : il ne s'est vendu que 1525 Porsche 997 Targa 4 phase 1 ! Ce qui en fait un modèle rare, à défaut d'une rareté. Ce faible chiffre s'explique par le fait que ce modèle n'a été produit que deux ans, et par la plus forte vente de versions S (3328, ce qui n'est pas non plus un score énorme). On peut donc comprendre qu'il soit difficile d'en trouver une. Si on prend notre dernier numéro, il n'y en avait que deux à vendre, chez des spécialistes indépendants, dont celle qui illustre ces pages. On aura compris que l'intérêt premier d'acheter une Targa 4 est un prix plus attractif, avec la possibilité de trouver des configurations et options intéressantes. Par exemple, lorsque ce modèle a été lancé, de nombreux concessionnaires ont reçu d'office des Targa 4 couleur Nordic Gold. Qu'ils eurent à l'époque un peu de mal à vendre, mais qui sont aujourd'hui très recherchées. Là, si on recherche l'originalité, c'est le rêve... C'est d'ailleurs dans cette superbe configuration que nous avons fait l'essai complet dans notre numéro 192. Mais peut-être préférez-vous une couleur discrète, à vous de choisir. L'important, rappelons-le, est d'aller au bout de ses envies, sans jamais se priver sur la base de fausses idées reçues... Pour ce qui est du choix des options, outre l'indispensable régulateur de vitesse, nous ne pouvons aussi que vous recommander la jolie sonorité de l'échappement sport (plutôt rare sur cette version), et aussi le PASM. Il n'est pas indispensable, le châssis acier de série étant déjà très performant, mais il apporte quand même un plus côté confort et précision de conduite. Quant au PCM avec modules de navigation, il est loin d'être indispensable également, vu le vieillissement des cartes. Un conseil : si vous en trouvez une à un prix intéressant, entre autres parce qu'elle n'a pas le module de navigation, précipitez-vous, et utilisez Waze ou un Tom Tom, ce sera bien plus efficace ! Côté vieillissement, les nouvelles sont bonnes, puisque la réputation des Targa est excellente. On a craint à une époque des problèmes de craquement du toit, mais s'il arrive qu'on entende effectivement des grincements (ce n'est pas le cas sur l'exemplaire essayé), il n'y a pas spécialement lieu de s'en inquiéter. De manière générale, évitez de prendre trop brutalement une bordure de trottoir (c'est valable pour toutes les Porsche, mais encore plus ici), et soyez prudents sur les ralentisseurs, mais l'ensemble est solide. Quelques cas de pannes moteurs dans le fonctionnement du toit ont été également enregistrés (voir avis du propriétaire). Quant au problème récurrent de l'IMS, on peut dire aujourd'hui que l'épidémie est derrière nous, ce qui n'exclue pas des cas isolés. A ce propos, nous avons demandé l'avis de David Marciano, qui est très révélateur de l'état d'esprit qui règne autour de ce problème : "Quand on me pose la question, je me fâche gentiment. Il faut quand même ramener ce problème à sa réalité : en gros, il y a 5% des modèles qui ont été concernés, dont une partie à cause d'un mauvais entretien ou d'une mauvaise utilisation. Après, effectivement, il existe un tout petit risque, mais avec le temps, ce risque est de plus en plus rare. Je conseille toujours de prendre une auto avec un kilométrage normal, donc une auto qui a roulé, et qui peut justifier d'un entretien régulier. Maintenant, si vraiment le client veut se sécuriser, il peut aller remplacer le roulement IMS par un en céramique, mais il faut savoir que celui-ci n'est pas une pièce Porsche. Et il faut aussi savoir que la plupart du temps, quand on remplace un IMS à titre préventif, on constate qu'il est nickel et qu'il n'a rien du tout. Donc, vraiment, il faut se calmer sur ce problème. Et lorsqu'on me dit "oui, mais j'ai vu sur Internet que...", je leur rappelle que ceux qui s'expriment le plus sur les forums, ce sont les mécontents. Les 95% de propriétaires heureux de 996 ou 997 ne vont pas se répandre sur les forums..." C'est dit, et c'est clair...



1

d'estivale, le charme opère. Tout tient dans ce puits de lumière venu du ciel. Vous le savez, j'ai plus que l'habitude de rouler en cabriolet, et ce n'est un secret pour personne que j'adore cela. Mais chaque fois que je roule dans une 911 Targa période "toit ouvrant transparent", je me dis que ceux qui les aiment ont bien raison de les aimer. Il y a tout, dans ces 911 ! Quand on roule fermé, avec le toit transparent, on reçoit cette lumière, sans les inconvénients de la chaleur, car il est bien filtré. Si vraiment le soleil finit par vous gêner, vous pouvez tirer le rideau de protection, et vous retrouver à l'abri. Et surtout, vous pouvez ouvrir, et accéder à un autre monde...

TOUS LES PLAISIRS, SANS LES INCONVÉNIENTS

Jusqu'à la 997 incluse, quand on roulait avec un toit ouvrant, c'était accepter l'idée d'avoir beaucoup de bruits d'air, un peu de remous, et relativement peu de plaisir. Les amateurs de grand air étaient donc invités à s'acheter un cabriolet. Lequel, avec le filet anti-remous, offre d'immenses avantages et plaisirs. Mais ses détracteurs trouvent qu'il y fait vite froid quand la température baisse, et vite chaud quand on dépasse les 25 degrés. En 997 Targa, vous pouvez rouler toit ouvert sans remous, et bien abrité, ce qui permet de se balader en toutes circonstances dans le plus grand des confort. Bien sûr, si on insiste en roulant à plus de 200 sur autoroutes allemandes, on finira par avoir envie de

1. Une véritable invitation au voyage à un prix très raisonnable

2. L'entourage chromé des vitres est la signature des 997 Targa, sans oublier le maintien d'un bout pointu à la vitre latérale arrière

3. Il y a un peu moins de place dans le compartiment avant, puisqu'il y a quatre roues motrices

fermer pour éviter le bruit. Dans ce cas, il faut savoir que l'insonorisation est également parfaite avec le toit fermé. Mais quand on roule normalement, il n'y a aucune turbulence, que c'en est même étonnant. Cela ouvre de larges horizons, sans compter la discrétion. Car si pour certains, rouler en 911 cabriolet peut encore paraître un peu ostentatoire, ce n'est plus du tout le cas en Targa. Ni vu, ni connu. Et puis, ne négligeons pas un avantage supplémentaire de la 997 (et de la 996 avant elle) : la lunette arrière ouvrante, permettant de charger plus facilement quelques bagages supplémentaires. En réalité, on ne charge pas plus de bagages que dans un coupé, mais on les charge plus facilement, en se cassant moins le dos et en pestant moins contre les kilos pris pendant le confinement. Du coup, tant qu'à envisager la balade sous un mode tranquille et paisible, le choix de la Targa 4 prend tout son sens. Comme vous l'explique par ailleurs son ancien propriétaire, cela lui a largement suffi, et il n'a d'ailleurs →



2



3

Du style et des couleurs

PAR DOMINIQUE MARONI

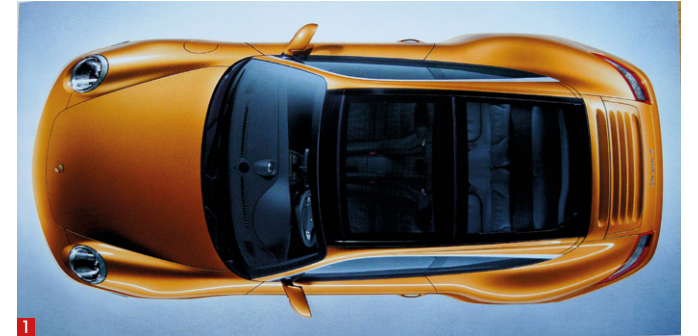
Apparu en 1965, le concept de cabriolet dit « de sécurité » baptisé « Targa » occupe une place à part dans la gamme 911. Mariant les avantages d'une voiture ouverte et fermée, la 911 Targa a toujours été un modèle « inclassable », avec ses fans et ses ... détracteurs. La 997 Targa est l'ultime version à toit panoramique en verre. La plus élégante manière de voir sans être vu...

Design : lumineuse

Les puristes vous diront que seule une version découvrable permet de goûter au plaisir de rouler la tête dans les nuages. Ils pourraient même ajouter que ce sont des Spyder et des cabriolets qui ont façonné l'image sportive de la marque Porsche dans les premières années de son histoire. C'est vrai ! Mais ils devront admettre l'absence d'un (vrai) Cabriolet dans la gamme 911 durant une vingtaine d'années... période durant laquelle le constructeur de Stuttgart présentait l'innovant concept « Targa ». Le meilleur des deux mondes, vantaient les publicités... La sécurité d'un Coupé, et le ciel à portée de vue, au travers d'une « plaque ou Targa en italien », amovible. Reconnaissable à son arceau en acier fixe, la Targa perdait la ligne légendaire qui fit son succès... un sujet hautement sensible aux yeux des puristes. L'apparition d'un vrai cabriolet 911, au millésime 1983, va précipiter la disparition de la version Targa « historique » avec arceaux... mais pas son esprit innovant qui va renaître sous une autre forme... En secret, depuis le début des années 90, les designers et ingénieurs de Weissach travaillaient sur un nouveau visage et une nouvelle définition du mot « Targa », en utilisant des solutions techniques novatrices et ingénieuses... tout en gardant, cette fois, la ligne originelle. Quiconque a visité la chaîne de production des 911 à Zuffenhausen, se rappelle du montage du toit en verre sous forme de module complet prêt à l'assemblage. Installé à l'aide d'un des (rares) robots automatiques, ce module de toit qui mesure 1,80 m de long et 1,04 m de large, pesant 52 kilos, « virevolte » dans l'air, avant d'être introduit dans l'habitacle par la vitre avant pour être fixé et centré avec deux chevilles sur le cadre du pare-brise et sur la traverse arrière. Ensuite, ce cadre en aluminium extrudé est raccordé de l'intérieur à la carrosserie moyennant 14 vis et six écrous. La raison de cette procédure... plus la vitesse de la voiture augmente et plus le panneau de verre mobile se plaque contre le joint en raison de la dépression agissant sur l'extérieur du toit... un système auto-étanche qui a un effet positif sur le niveau acoustique. Un toit en verre « King size » qui transforme votre 911 en « jardin d'hiver » selon l'expression de Anton Hunger, responsable de la communication chez Porsche. Il évoque par cette comparaison l'étonnante clarté dont jouit l'intérieur de la 997 Targa... qui possède sa propre signature stylistique, sous la forme d'un cache chromé continu surplombant les fenêtres. « Pour la première fois, ce cache est fabriqué d'une seule pièce... ainsi la silhouette de la Targa gagne encore en individualité et en sveltesse. » rapporte fièrement un ingénieur responsable du projet. « Lumineuse ». C'est ainsi que Romain Bernard titrait l'article du magazine Auto Hebdo de septembre 2006, consacré à la 997 Targa. Un titre à prendre au propre, avec ses 1,54 m2 de surface vitrée (photo 1), la 997 Targa fait figure d'exception, et au figuré : innovante, intelligente, astucieuse, j'ajouterais exclusive, élégante. Au fil des générations, le toit a changé, mais l'esprit a perduré...

Couleurs

La 997 Targa 4 restera pour l'histoire, comme la 911 présentée dans ce « drôle » de coloris... Or Nordique pour les plus savants, caramel pour la majorité. Sacrée gageure du PDG de Porsche France de l'époque, Detlev Von Platen, que d'envoyer à chaque Centre Porsche français un exemplaire de Targa 4 Or Boréal métallisé (Nordic Gold metallic) (Photo 2). Une PTS facturée 3289 euros (95468,00 prix de base) sur un modèle de présentation... plus jamais ça, ont tonné les Concessionnaires ! Et pourtant, qu'elle est belle cette peinture pailletée qui change de tons en un éclat de soleil, virant de caramel à Or



1

Boréal... et de plus très actuelle (voir les teintes Or 2020 des marques DS-Peugeot-VW...) Heureuse coïncidence, une 997 Targa 4 de présentation est à vendre dans Flat 6 d'avril... une occasion en or !

Millésime 2007

Extérieurs

Teintes unies : Noir (041), Rouge Indien (84A), Blanc Carrara (B9A), Jaune Vitesse (12H)

Teintes métallisées : Noir Basalte, Gris Arctique, Bleu Nuit, Châtaigne, Gris Atlas, (N) Gris Météor (M7W), Bleu Cobalt, Vert Néphrite.

Teintes spéciales : Gris Ardoise, Argent GT, Bleu Lapislazuli, Vert Lago, Olive Foncé.

Intérieurs

Teintes de série : Noir, Gris Pierre, Beige Sable, Bleu Abysses, (N) Vert Amazone.

Teintes spéciales : Terracotta, Cocoa.

Cuir naturel : Gris Foncé, Brun.

Teintes bicolores : Noir et Terracotta, Noir et Gris Pierre, Noir et Beige Sable.

Millésime 2008

Extérieurs

Teintes unies : Noir, Rouge Indien, Blanc Carrera, Jaune Vitesse.

Teintes métallisées : Noir Basalte, Gris Arctique, Bleu Nuit, (N) Rouge Rubis (M3X), (N) Macadamia (M8W), Gris Météor, Bleu Cobalt, Vert Néphrite.

Teintes métallisées : Gris Ardoise, Argent GT, Gris Atlas, (N) Vert Malachite (2B5), Olive Foncé.

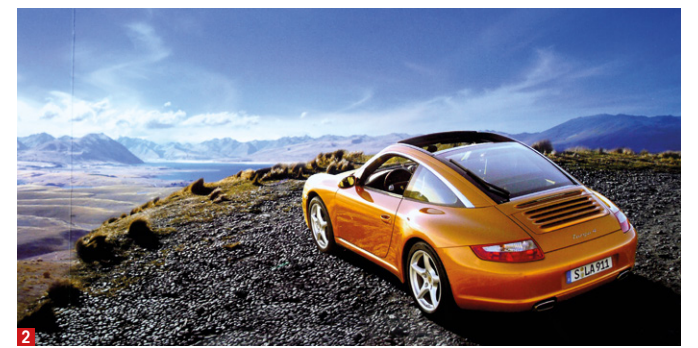
Intérieurs

Teintes de série : Noir, Gris Pierre, Beige Sable, Bleu Abysses.

Teintes spéciales : Terracotta, Cocoa.

Teintes bicolores : Noir et Terracotta, Noir et Gris Pierre, Noir et Beige Sable.

Cuir naturel : Gris Foncé, Brun, (N) Rouge Carrera



2

L'avis du PROPRIÉTAIRE

Comme vous l'avez compris, cette 997 Targa 4 est à vendre chez Speed Star, mais nous avons pu contacter son ancien propriétaire, Philippe Bracon, qui n'a que du bien à en dire !

"Elle fut ma quatrième Porsche ! J'ai démarré avec une 964 Carrera 4, puis j'ai eu une 996 Carrera 4, puis une 996 Targa, et finalement cette 997 Targa 4. Je vais peut-être vous étonner, mais de ces quatre Porsche, celle que j'ai préférée a été la 964. Pour son côté plus ancien. Pourtant, je ne suis pas du genre passéiste, mais je l'avais vraiment beaucoup appréciée. Juste derrière, en termes de préférences, il y a la 997, que j'ai gardée 7 ans. Je l'ai achetée au Centre Porsche de St Germain-en-Laye, elle avait 52 000 km. Quand je l'ai revendue, elle en avait 84 000, j'ai donc assez peu roulé, mais il s'agissait de balades, rien que du loisir. Une ou deux fois, je suis également allé en Provence et dans les Alpes. Je me suis même retrouvé une fois sous la neige à vouloir monter dans une station alpine, j'ai cru pouvoir le faire avec les quatre roues motrices, mais j'ai vite renoncé : il faut les pneus qui vont avec !

Je n'ai jamais recherché la performance dans une Porsche. Pour moi, c'est l'amour du bel objet, la ligne, une sonorité, une ambiance, un comportement, du confort. Mais franchement, qu'elle soit 1" plus lente au kilomètre départ arrêté qu'une S, ce n'est vraiment pas un problème pour moi ! Le côté sport-luxe-confort de la version normale me suffit amplement ! Et puis j'aime bien les quatre roues motrices, je trouve cela plus sécurisant. J'ai vraiment été très content de cette 997, à tous points de vue : le confort du toit, l'absence de contraintes liées à son utilisation m'ont incité à rouler le plus souvent ouvert, même par temps frais. Je consommait autour des 14 litres avec, mais souvent sur de petits trajets. Et je n'ai eu aucun vrai problème, à part un des deux moteurs électriques du toit qui m'a lâché, mais l'auto était encore sous garantie. Et, plus étonnant, un ressort d'amortisseur arrière qui s'est sectionné ! Le garage qui l'entretient m'a dit que c'était très rare... J'ai aussi remplacé une fois le radiateur de clim, mais c'est un peu normal sur une voiture de plus de 10 ans. L'hiver dernier, j'ai souhaité en changer, et comme j'avais envie d'une 992 phase 2, j'ai trouvé un coupé Carrera qui me convient parfaitement, chez Speed Star. Je n'ai pas cherché après une Targa, trop chère, et qui me plait moins depuis qu'ils sont repassés au toit démontable avec arceau. En revanche, je voulais absolument un toit ouvrant transparent, pour retrouver l'ambiance de ma 997 Targa, mais ce n'est quand même pas aussi bien, car la surface d'ouverture est plus petite. Elle est en PDK, ce qui me va bien, alors que la 997 je voulais absolument qu'elle soit en boîte manuelle, car je n'aimais pas la Tiptronic. Que de progrès avec la PDK !"



pas hésité, après cela, à acheter une 992 Carrera. Souvent, on achète une version S pour l'image, sans jamais exploiter la différence de puissance. Certains, comme ici, ont compris que cela ne servait à rien et qu'il valait mieux en profiter pour s'offrir un modèle mieux optionné, avec la motorisation de base. Qui est déjà une vraie petite merveille : le 3,6 litres fait mieux que se défendre, il offrait le meilleur sur les 996, il continue de le faire sur la 997, avec 5 chevaux de plus. Les mauvaises langues ajouteront : oui, mais il a plus d'efforts à produire, car entre une 996 et une 997 Targa 4, il y a une prise de poids non négligeable. C'est vrai, même que le rapport poids puissance est favorable à la 996 Targa. Celle-ci, avec 1415 kg, est à 4,42 kg, alors que la 997, avec 1510 kg (soit 95 kg d'écart !), est à 4,65 kg ! C'est le prix à payer pour avoir les ailes plus larges et les quatre roues motrices. Lorsque nous avons chronométré la Targa 4, elle était hélas équipée de la boîte Tiptronic S, d'où un chrono un peu lent de 14"5 de 100 à 200. Je n'ose vous dire que la 996 Targa avait sorti un excellent chrono de 11"1 sur le même exercice, mais ce chrono fait partie des mystères, car ce fut le meilleur enregistré sur une 996, toutes versions normales confondues. Il faut dire qu'il ne faisait que zéro degré, ce jour-là, et sans doute était-elle particulièrement bien rodée. Sur un km départ arrêté (chrono usine), la 996 Targa est donnée pour 24"1, contre 24"3 à une 997 Targa 4. C'est donc entendu, elle est moins performante que son aînée. Et alors ?

LE BON CHOIX

Oui, et alors ? Car vous récupérez en agrément ce que vous perdez (légèrement) en performances. Nous avons parlé d'une esthétique améliorée, il faut aussi évoquer

un comportement encore plus sûr, là aussi bien dans la philosophie du tous temps. Qu'il pleuve, qu'il vente ou qu'il neige, la Targa 4 vous amènera toujours à bon port (du moins si vous avez des pneus neige en hiver !), et toujours dans la lumière. S'il faut lui chercher un petit défaut, ce sera peut-être du côté de l'absence de visibilité arrière lorsque le toit est ouvert, et de la réduction de la garde au toit pour les passagers arrière. Mais franchement, c'est bien tout. Car côté comportement, il n'y a qu'en attaquant fort sur mauvaises routes sinueuses qu'on percevra cette petite perte d'agilité, cette trop grande souplesse du train avant qui entraîne parfois quelques frottements dans des virages serrés. Mais pour le reste, la 997 Targa 4 est à l'image de toute cette gamme : une précision incroyable, un comportement irréprochable et une sécurité active de tous les instants, les quatre roues motrices de cette génération n'étant que bien peu pénalisantes sur routes sèches.

1. Jantes Carrera S 19", en option. Notez les étriers noirs des versions normales

2. Les sorties d'échappement rectangulaires permettent de reconnaître une version normale

3. Le numéro de châssis se lit en bas du pare-brise et à côté de la batterie. Il s'agit ici d'un millésime 2008 (chiffre 8 après le Z)

4. Pour la première fois, l'appellation Targa est complétée du chiffre 4, pour 4 roues motrices

Tout en apportant un réel avantage sur le mouillé. Quant à la boîte manuelle, elle est parfaite, rien à lui reprocher, même si on peut trouver tout à fait légitime de faire le choix de la boîte Tiptronic sur un tel modèle. Alors que lui manque-t-il, à cette Targa 4 ? Vraiment pas grand-chose... Un peu de son peut-être (l'option échappement sport est plutôt rare à trouver), mais sa musique est belle dans sa discrétion. Élégance, toujours... C'est vraiment le mot qui revient le plus souvent à propos de cette 911 pleine de charmes et qui correspond tellement à l'art de vivre automobile d'aujourd'hui. Et si c'était l'achat à faire ? ●

Un grand merci à David Marciano, de Speed Star, pour le prêt de cette 997 Targa 4, qui était à vendre au moment de réaliser ce reportage. www.speedstar.fr

FLAT 6 CHRONOS

CARACTÉRISTIQUES	997 TARGA 4 PHASE 1	996 TARGA (1)	997 TARGA 4S PHASE 1 (2)	997 TARGA 4S PHASE 2 PDK	997 CARRERA 4 CABRIOLET PHASE 1
Puissance	325 ch	320 ch	355 ch	385 ch	325 ch
Poids/Puissance	4,76 kg	4,42 kg	4,32 kg	4,07 kg	4,55 kg
Jantes	19"	17"	19"	19"	18"
Temp. extérieure	11°	0-5°	15°	9°	9°
80 à 120 en 6ème	—	8"242	9"679	—	9"341
80 à 120 en 5ème	9"194	6"437	7"217	—	7"160
80 à 120 en 4ème	7"960	4"986	5"572	—	5"585
80 à 120 en 3ème	5"563	3"706	4"760	—	4"655
80 à 150	8"026	6"142	6"854	6"326	7"001
80 à 150 Sport +	—	—	—	6"184	—
100 à 200	14"549	11"127	12"329	11"283	12"254
100 à 200 Sport +	—	—	—	10"729	—

(1) Chronos "anormalement" bons - (2) Modèle d'occasion



» EN BREF

RECHERCHE 997 CARRERA 4 CABRIOLET PH 1

Avec le guide sur cette Targa 4, nous avons quasiment bouclé tous les guides d'achat sur les 997 phase 1. Il ne reste plus qu'un modèle à passer : le cabriolet Carrera 4. Avis aux propriétaires...

ESSAI D'ÉPOQUE

A notre connaissance, la presse francophone ne s'est pas intéressée à ce modèle, et nous n'avons donc pas d'essai d'époque à vous proposer. D'autant plus étonnant qu'il y avait un bel exemplaire Nordic Gold en parc, que nous avons bien sûr essayé dans notre numéro 192.

OUVERTURE RAPIDE

Le toit ouvrant de la 997 Targa pèse 52 kg. Il comporte toujours une surface ouverte de 0,45 m². Fixé en une fois via un cadre autoporteur en tôle d'acier, il comporte des rails de guidage rivetés en alu. C'est lui qui supporte tout, par le biais de 16 vis fixant l'ensemble par des montants.

DES DÉTAILS SPÉCIFIQUES

Quand on explore l'habitacle de la 997 Targa, on trouve quelques petits détails qui n'appartiennent qu'à elle. Ainsi la forme des pare-soleils, qui épouse mieux la ligne de toit. Mais aussi les longerons habillés de la même couleur que l'habitacle, et les enrouleurs de ceintures arrière, qui sont dotés d'un cache spécifique en matière synthétique, intégrant une lampe d'éclairage supplémentaire, bien pratique pour éclairer quand on ouvre la lunette arrière. A noter aussi, mais c'est invisible, que le panneau de la traverse arrière a été légèrement reculé, pour offrir un peu plus de place dans le chargement des bagages.

OUVERTURE LUNETTE ARRIÈRE

Toujours bon à savoir avant de s'affoler pour rien : on ne peut ouvrir la lunette arrière si le toit est ouvert, et vice-versa... Sinon, rappelons qu'il ne faut pas la reclaquer pour la fermer : juste la poser, le verrouillage électrique se faisant ensuite tout seul.

GARDE AU TOIT

Bonne nouvelle pour les plus grands, on récupère un peu de garde au toit, celui-ci étant un peu plus fin que le toit d'un coupé normal. Mauvaise nouvelle pour les enfants : quand on ouvre le toit, la place se réduit à l'arrière !

UN TRAIN AVANT PLUS SOUPLE

De toute la gamme 997, ce sont les Targa qui disposent du réglage le plus souple sur le train avant. Par rapport à une Carrera 4 normale, ressorts et barres antiroulis ont des tarages

spécifiques. A savoir que les ressorts sont moins raides, mais le diamètre de la barre de torsion est plus important, permettant d'augmenter la rigidité tout en diminuant la prise de roulis. Et si on parle plus spécifiquement du train avant, les amortisseurs sont dotés d'une butée-ressort en détente, amortissant le mouvement vertical de la carrosserie sur cette phase de détente.

LA COTE

Elle semble stable, même s'il est assez difficile de se faire une idée précise dans cette période compliquée. En moyenne, une 997 Targa 4 se situe toujours autour des 49 000€, et cela fait globalement 7 ans qu'elle tourne autour des 50 000€, ce qui est particulièrement intéressant. Mais ne nous demandez de parler de son avenir, tout est trop flou, même si on peut imaginer le maintien d'une belle stabilité, voire une petite hausse.

A LIRE... ET À RELIRE

Voici la liste des articles déjà parus dans Flat 6, ne concernant que la 997 Targa 4 phase 1.

N°186 : Nouveauté

N°188 : 1er essai

N°192 : Essai complet

FICHE TECHNIQUE

Type moteur : M96/05

Cylindrée : 3596 cm³

Puissance : 325 ch à 6800 t/mn

Couple : 370 Nm à 4250 t/mn

Alimentation : DME 7.8

Boîte : type G97/01, mécanique, à six rapports. Tiptronic S A97/01 en option.

Rapports de boîte :

1ère : 3,91 / 2ème : 2,32 / 3ème : 1,61

4ème : 1,28 / 5ème : 1,08 / 6ème : 0,88

Rapport de pont : 3,44

Poids : 1510 kg

Puissance fiscale : 23 cv

Exemplaires : 1525

Performances : 280 km/h, 24"3 au km départ arrêté (usine)

LES MOINS

- La 911 des quatre saisons
- Élégance
- Luminosité intérieure
- Confort de roulage avec le toit ouvert
- Modèle rare
- Cote très stable

LES PLUS

- Petite perte d'image par rapport à la S
- Visibilité arrière limitée avec le toit ouvert
- Toujours des incertitudes avec l'IMS ?
- Pas facile à trouver

« Une version pour esthètes et amateurs de très beaux objets »

