



PORSCHE



Les nouvelles 911 Targa 4 et 911 Targa 4S

Dossier de presse

Sommaire

Points forts

911 Targa 4 et 911 Targa 4S **4**

Résumé

Élégante, extravagante, unique : la nouvelle 911 Targa **6**

Design et carrosserie

Un classique intemporel au système de toit spectaculaire **10**

Moteur et entraînement

Plus de puissance avec les moteurs Boxer six cylindres **12**

Systèmes d'assistance et numérisation

Équipement complet de série avec des innovations **16**

Le concept Targa réinterprète la sensation de conduite de Porsche

Histoire de la Porsche Targa **19**

Consommation de carburant et émissions

911 Targa 4 : consommation de carburant en agglomération 12,8 l/100 km,
hors agglomération 8,0 l/100 km, combinée 9,8 l/100 km ;
émissions de CO₂ combinées 223 g/km

911 Targa 4S : consommation de carburant en agglomération 15,0 – 13,3 l/100 km,
hors agglomération 8,0 – 7,6 l/100 km, combinée 10,3 – 9,9 l/100 km ;
émissions de CO₂ combinées 235 – 227 g/km

Toutes les données se rapportent au modèle UE.

La consommation et les émissions de CO₂ ont été calculées selon la nouvelle procédure WLTP. Dans un premier temps, il faut encore indiquer les valeurs NEDC qui en découlent. Celles-ci ne sont pas comparables aux valeurs calculées selon l'ancienne procédure NEDC. Pour toute autre information sur les valeurs officielles de consommation en carburant et d'émissions de CO₂ spécifiques aux véhicules particuliers neufs, consulter le guide de la consommation de carburant, émissions de CO₂ et consommation électrique des véhicules particuliers neufs « Leitfaden über den Kraftstoffverbrauch, die CO₂-Emissionen und den Stromverbrauch neuer Personenkraftwagen » disponible gratuitement dans tous les points de vente et auprès de la DAT.

Points forts

911 Targa 4 et 911 Targa 4S

L'icône du style parmi les 911.

Les nouveaux modèles 911 Targa complètent la gamme entre la 911 Carrera 4 Coupé et la 911 Carrera 4 Cabriolet. Ils allient les avantages de la conduite à ciel ouvert dans un cabriolet au confort et à la sécurité d'un coupé à quatre roues motrices.

Moteur Boxer efficace avec compression biturbo.

Le moteur Boxer suralimenté six cylindres de trois litres de la huitième génération de 911 améliore les caractéristiques de conduite pour les deux niveaux de puissance : le moteur de la 911 Targa 4 génère 283 kW (385 ch), soit 11 kW (15 ch) de plus que le modèle précédent. La 911 Targa 4S quant à elle génère 331 kW (450 ch), soit 22 kW (30 ch) de plus que le modèle précédent.

Transmission intégrale optimisée.

L'amélioration des performances va de pair avec la reconception de la transmission d'essieu avant. Avec le système Porsche Traction Management (PTM), il améliore encore la traction, quel que soit l'état de la chaussée.

Châssis sportif.

Le nouveau système d'amortissement variable à commande électronique PASM et le mode Wet de Porsche font partie de l'équipement de série, afin de garantir une conduite sportive et sécurisée. Le PTV Plus est également installé de série sur la Targa 4S ; il est disponible en option pour la Targa 4.

Boîte de vitesses sans supplément pour la 911 Targa 4S.

Exclusivement disponible pour la 911 Targa 4S, la boîte de vitesses à sept rapports en option avec pack Sport Chrono de série garantit une expérience de conduite sans fioritures.

Design extravagant.

Ces nouveaux véhicules se distinguent par leur système de toit innovant et entièrement automatique. Comme celui de la célèbre Targa originale de 1965, il se compose d'un large arceau, d'un panneau de toit amovible placé au-dessus des sièges avant et de la lunette arrière circumférentielle.

Équipement innovant.

Disponible en option pour la première fois, le système Porsche InnoDrive avec tempostat régulateur de distance augmente encore la sécurité en circulation. La fonction Smartlift améliorée permet en outre de programmer confortablement le soulèvement de la garde au sol en fonction des besoins quotidiens.

Résumé

Élégante, extravagante, unique : la nouvelle 911 Targa

Porsche complète son trio sportif classique : avec les modèles à quatre roues motrices 911 Targa 4 et 911 Targa 4S, la troisième variante de carrosserie de la nouvelle génération 911 fait son entrée, derrière le coupé et le cabriolet. Ces nouveaux véhicules se distinguent par leur système de toit innovant et entièrement automatique. Comme celui de la célèbre Targa originale de 1965, il se compose du large arceau caractéristique, d'un panneau de toit amovible placé au-dessus des sièges avant et de la lunette arrière circumférentielle. Il s'ouvre ou se ferme confortablement en 19 secondes.

Le moteur six cylindres de type Boxer avec cylindrée de trois litres et compression biturbo garantit une allure puissante : la 911 Targa 4 génère désormais 283 kW (385 ch) et, avec le pack Sport Chrono en option, elle passe de zéro à 100 km/h en 4,2 secondes, soit un dixième de seconde de moins qu'avant. Le moteur de la 911 Targa 4S a une puissance nominale de 331 kW (450 ch) et atteint les 100 km/h dans les mêmes conditions en 3,6 secondes, soit quatre dixièmes de seconde de moins que le modèle précédent. La vitesse de pointe de la 911 Targa 4 est de 289 km/h (2 km/h de plus), tandis que la 4S atteint 304 km/h (3 km/h de plus).

Dans ces deux sportives, la boîte à double embrayage (PDK) 8 rapports et la transmission intégrale intelligente Porsche Traction Management (PTM) de série garantissent un plaisir de conduite sportif et sensationnel. La 911 Targa 4S peut également être commandée avec la nouvelle boîte de vitesses à sept rapports avec pack Sport Chrono. De nouvelles technologies viennent compléter l'offre pour ces deux modèles de 911 : le système Porsche InnoDrive avec tempostat régulateur de distance est disponible pour la première fois. La fonction Smartlift améliorée permet de programmer le soulèvement de la garde au sol en fonction des besoins quotidiens. Ces options sont complétées par un équipement complet de Porsche Tequipment et de nouvelles possibilités de personnalisation par Porsche Exclusive Manufaktur.

Moteur Boxer efficace avec compression biturbo

Comme les modèles 911 Carrera, les deux 911 Targa bénéficient du gain de puissance des moteurs Boxer suralimentés six cylindres de trois litres. Une amélioration qui profite aussi bien à la performance qu'à la fonctionnalité au quotidien. Le moteur de la 911 Targa 4 génère 283 kW (385 ch) à 6 500 tr/min, soit 11 kW (15 ch) de plus que le modèle précédent. Le couple maximal de 450 newtons-mètres est disponible sur une large plage de régimes, de 1 950 à 5 000 tr/min. La 911 Targa 4S quant à elle affiche une puissance de 331 kW (450 ch), soit 22 kW (30 ch) de plus que le modèle précédent ; son couple maximal de 530 newtons-mètres (30 Nm de plus) se trouve entre 2 300 et 5 000 tr/min.

Transmission intégrale optimisée pour une meilleure traction

L'amélioration des performances de ces nouveaux modèles à transmission intégrale va de pair avec la reconception de la transmission d'essieu avant. L'unité embrayage-différentiel refroidie par eau possède des disques d'embrayage renforcés pour une meilleure résistance et solidité. Une augmentation des couples de positionnement sur l'embrayage améliore la précision de ce dernier, et ainsi le fonctionnement de l'entraînement supplémentaire sur l'essieu avant. De manière générale, la transmission d'essieu avant repensée associée au système PTM (Porsche Traction Management) assure une meilleure traction, quel que soit l'état de la chaussée.

Châssis repensé pour plus de confort et de sécurité

Le système d'amortissement variable à commande électronique PASM (Porsche Active Suspension Management) fait partie de l'équipement de série des deux nouvelles 911 Targa. Équipé de deux caractéristiques, « Normal » et « Sport », réglables manuellement, il adapte automatiquement les propriétés des amortisseurs en termes de confort de conduite et de maniabilité aux différentes situations. Le Porsche Torque Vectoring Plus (PTV Plus) avec blocage du différentiel arrière à commande électronique et répartition variable du couple fait également partie des fonctionnalités de série de la Targa 4S. Il est également disponible en option pour la Targa 4. Comme les autres Porsche 911 de huitième génération, les modèles Targa possèdent également le mode Wet de Porsche de série. Les capteurs placés dans les passages de roues avant détectent la présence notable d'humidité

sur la chaussée. Dans ce cas, un signal du combiné d'instruments conseille au conducteur de passer manuellement en mode Wet. La réactivité de l'entraînement est alors adaptée de sorte à garantir un maximum de stabilité de conduite.

La dynamique de conduite ajustée s'incarne pour la 911 Targa 4 dans des pneus de dimensions 235/40 ZR montés sur des jantes en alliage léger de 19 pouces sur l'essieu avant et des roues de 20 pouces avec des pneus 295/35 ZR sur l'essieu arrière. Le modèle 4S est équipé de série de pneumatiques 245/35 ZR sur des roues de 20 pouces à l'avant et de 305/30 ZR sur des roues de 21 pouces à l'arrière. Sur la Targa 4, la décélération est assurée par des disques de frein à étriers fixes monoblocs noirs à 4 pistons de 330 millimètres sur les deux essieux. La Targa 4S freine sur l'essieu avant avec des étriers à six pistons et sur l'essieu arrière avec des étriers à quatre pistons, rouges des deux côtés. Les disques de frein mesurent 350 millimètres à l'avant et à l'arrière. Les freins Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB) peuvent également être commandés en option.

Interprétation moderne du design extravagant de la Targa

L'extérieur de la 911 Targa est empreint d'éléments de design repris de la génération de modèles 992. À l'avant, la carrosserie se distingue par des passages de roues nettement plus marqués que sur le modèle précédent. Entre les phares DEL, le capot au renforcement marqué fait référence au design des premières générations de la 911. L'arrière est dominé par un becquet plus large, à déploiement variable, et une fine bande lumineuse à intégration continue. Le revêtement extérieur est composé d'aluminium, à l'exception des parties avant et arrière.

Évoquant les modèles 911 Carrera, l'habitacle est marqué par les lignes claires et droites du tableau de bord avec les instruments placés en retrait. Ici, le design s'inspire des 911 des années 1970. Outre le compte-tours à position centrale caractéristique de Porsche, deux cadrans fins, à forme libre et sans cadre viennent compléter les informations affichées au conducteur. Située sous l'écran central de 10,9 pouces du Porsche Communication Management (PCM), une unité de commutation à cinq touches compacte offre un accès direct aux fonctions principales du véhicule. De série, le PCM contient notamment une navigation en ligne basée sur des données « en essaim », ainsi que le système Connect Plus.

Le modèle d'une nouvelle classe de voitures de sport, depuis 1965

La 911 Targa 2.0 de 1965 était la pionnière d'un tout nouveau concept de véhicules. Au début, la Targa était encore commercialisée comme un « cabriolet de sécurité avec arceau ». Mais rapidement, le véhicule s'est imposé comme un concept original avec son toit amovible, pour devenir une icône de style. Aujourd'hui encore, Porsche allie deux univers avec la 911 Targa : les avantages de la conduite à ciel ouvert dans un cabriolet rencontrent le confort quotidien et la sécurité d'un coupé.

Design et carrosserie

Un classique intemporel au système de toit spectaculaire

Avec son design extravagant, la 911 Targa s'impose comme l'icône du style parmi les 911. C'est de la 911 Carrera 4 Cabriolet qu'elle est la plus proche, avec une technologie et une carrosserie largement similaires, jusqu'à la ligne de vitrage. La combinaison de la partie arrière élargie et de l'arceau Targa avec la lunette arrière construite en coupole donne à la dernière 911 un aspect trapu et extrêmement sportif. Même si les dimensions et la silhouette sont pratiquement identiques à celles des autres modèles 911 Carrera, le centre de gravité des modèles Targa semble se déplacer vers le milieu, comme sur les sportives classiques de Porsche.

Une excellente dynamique de conduite grâce à une voie large et des pneus mixtes

Le design extérieur souligne le gain de performance de la 911 Targa. À l'avant, la carrosserie gagne 45 millimètres de largeur par rapport au modèle précédent, ce qui se repère nettement aux passages de roues plus marqués. Sur la 911 Targa 4, ils surplombent des roues de 19 pouces sur l'essieu avant et des roues arrière d'un diamètre de 20 pouces. La 911 Targa 4S est équipée de série de roues de 20 pouces à l'avant et de 21 pouces à l'arrière. Le capot avant au renforcement marqué se niche entre les phares DEL, un hommage au design de la première génération de 911. L'arrière est dominé par un becquet plus large, à déploiement variable, et une fine bande lumineuse continue. Le revêtement extérieur est composé d'aluminium, à l'exception des parties avant et arrière.

Système aérodynamique actif spécifique à la Targa

Le système aérodynamique actif repensé de la nouvelle génération de 911 fait également son entrée sur la 911 Targa. Pour cela, la stratégie de régulation des éléments actifs comme le becquet arrière et les soupapes d'air de refroidissement a été modifiée en fonction de la vitesse et du programme de conduite. La 911 régule son aérodynamisme entre le mode Eco optimisé pour l'efficacité et la configuration Performance, optimale pour une conduite dynamique.

Lorsque le design rencontre l'ergonomie : l'habitacle de la 911

Évoquant les modèles 911 Carrera, l'habitacle est marqué par les lignes claires et droites du tableau de bord avec les instruments placés en retrait. Ici, le design s'inspire des 911 des années 1970. Outre le compte-tours à position centrale caractéristique de Porsche, deux cadrans fins, à forme libre et sans cadre viennent compléter les informations affichées au conducteur. Située sous l'écran central de 10,9 pouces du Porsche Communication Management (PCM), une unité de commutation à cinq touches compacte offre un accès direct aux fonctions principales du véhicule. De série, le PCM contient notamment une navigation en ligne basée sur des données « en essaim », ainsi que le système Connect Plus.

Construction de toit optimisée

Comme sur le modèle précédent, le système de toit repensé est composé de deux parties mobiles : la capote Softtop d'un côté, la lunette arrière de l'autre. Deux éléments de surface en magnésium intégrés permettent un déploiement optimal de la capote et servent de protection contre le bruit et la chaleur. La lunette arrière chauffante est constituée de verre de sécurité feuilleté au poids optimisé.

Grâce aux actionneurs électriques puissants, le toit s'ouvre et se ferme automatiquement en 19 secondes. Reliée au couvercle de coffre de capote, la lunette arrière se soulève à l'ouverture d'une simple pression sur un bouton, avant d'être basculée et amenée vers l'arrière. Deux clapets s'ouvrent en même temps sur l'arceau Targa et libèrent le système de capote. La capote est déverrouillée et se plie en Z vers l'arrière pendant l'ouverture, en se plaçant derrière les sièges arrière. La capote est intégrée dans un cache transversal. Les clapets de l'arceau et la lunette arrière se referment ensuite. Lorsque le toit est ouvert, un déflecteur de vent intégré au cadre de la baie de pare-brise peut être mis en place manuellement. Il réduit nettement les courants d'air dans l'habitacle sur commande du conducteur et déploie son efficacité maximale entre 50 km/h et 145 km/h.

Pour éviter les dommages, l'assistant de stationnement de série surveille la zone située derrière le véhicule pendant l'ouverture et la fermeture du toit, tandis que la lunette arrière bascule en dépassant de l'arrière. Si le système détecte un obstacle – comme un mur ou un autre véhicule – dans une zone d'environ 50 centimètres derrière le véhicule, il interrompt le processus, évitant ainsi une collision. Dans ce cas, la caméra de recul est également activée et un message s'affiche sur le combiné d'instruments.

Moteur et entraînement

Plus de puissance avec les moteurs Boxer six cylindres

Également utilisé dans les modèles 911 Carrera, le nouveau moteur Boxer six cylindres avec compression biturbo est la pièce maîtresse de la 911 Targa. Les deux niveaux de puissance de 283 kW (385 ch) pour la 911 Targa 4 et de 331 kW (450 ch) pour la 911 Targa 4S sont essentiellement déterminés par la taille des deux compresseurs turbo symétriques et par la pression de suralimentation. Dans la prolongation de la conduite d'aspiration, l'air comprimé traverse les deux refroidisseurs d'air de suralimentation, qui ont échangé leur position avec le filtre à air par rapport aux modèles précédents. Les refroidisseurs se situent désormais directement au-dessus du moteur, placés au centre sous la grille arrière. Ils étaient auparavant situés sur les côtés, dans les ailes arrière. Cette dernière génération de moteurs utilise également la commande de soupapes variable innovante VarioCam Plus, qui régule pour la première fois l'échange de gaz avec des arbres à cames d'admission asymétriques. Les deux soupapes voisines d'un même cylindre se soulèvent ainsi en position de charge partielle à des vitesses différentes. Les différences de section et de durée d'ouverture donnent une rotation définie à l'air qui entre dans la chambre de combustion. Ce mouvement de charge améliore le traitement des mélanges et la combustion, faisant ainsi baisser la consommation et les émissions.

Plaisir auditif dedans et dehors

Les nouveaux modèles 911 Targa de huitième génération offrent eux aussi un plaisir auditif attractif, typique de la 911. Pour cela, le système d'échappement à quatre voies comporte désormais des clapets de gaz d'échappement pilotés par cartographie et à réglage pleinement modulable. Une installation d'échappement sportive avec contre-pression de gaz d'échappement réduite est disponible en option. Tandis que le système de série de la 911 Targa 4 possède deux caches de sorties simples – deux sorties doubles pour la 911 Targa 4S –, le système d'échappement sport se distingue par ses deux embouchures ovales.

Nouvelle boîte à double embrayage huit rapports

Pour la première fois, la 911 Targa 4 et la 911 Targa 4S sont équipées de la nouvelle boîte à double embrayage (PDK) huit rapports. La nouvelle PDK offre une multitude d'améliorations par rapport à la boîte à sept rapports des modèles précédents, et le conducteur le ressentira immédiatement dans le mélange de confort, de performance et d'efficacité. Toutes les vitesses sont transmises différemment : la première est plus courte qu'avant, la huitième est plus longue que l'ancienne septième, auparavant la plus élevée. Le rapport d'essieu allongé garantit également une réduction supplémentaire des régimes dans les rapports supérieurs. On obtient alors une transmission harmonieuse et un nouveau moyen de réduire sa consommation de carburant. Comme toujours, la vitesse de pointe est atteinte avec le sixième rapport.

Pour les puristes : boîte de vitesses à sept rapports avec pack Sport Chrono, sans supplément

La nouvelle boîte de vitesses manuelle à sept rapports est disponible exclusivement pour la 911 Targa 4S, et peut être commandée avec le pack Sport Chrono. Dans cette configuration, le blocage du différentiel arrière à commande électronique (PTV Plus), utilisé avec la boîte de vitesses PDK, est remplacé par le blocage mécanique du différentiel arrière (PTV). Cette conception globale s'adresse principalement aux conducteurs à ambitions sportives, pour qui le passage de vitesses augmente le plaisir de conduite. Le pack Sport Chrono comprend le sélecteur de mode avec bouton Sport Response (associé à la PDK) et le mode PSM Sport, des paliers de moteur dynamiques, le chronomètre et l'application Porsche Track Precision.

Traction avant plus puissante

L'amélioration des performances de ces nouveaux modèles à transmission intégrale va de pair avec la reconception de la transmission d'essieu avant. L'unité embrayage-différentiel refroidie par eau possède des disques d'embrayage renforcés pour une meilleure résistance et solidité. Une augmentation des couples de positionnement sur l'embrayage améliore la précision de ce dernier, et ainsi le fonctionnement de l'entraînement supplémentaire sur l'essieu avant. De manière générale, la transmission d'essieu avant repensée associée au système PTM (Porsche Traction Management) assure une meilleure traction, quel que soit l'état de la chaussée.

Un châssis de pointe avec système de régulation actif et pneus mixtes

Le châssis des nouveaux modèles 911 Targa est équipé de série du système d'amortissement variable à commande électronique PASM (Porsche Active Suspension Management). Équipé de deux caractéristiques, « Normal » et « Sport », réglables manuellement, il adapte automatiquement les propriétés des amortisseurs en termes de confort de conduite et de maniabilité aux différentes situations. Un blocage de différentiel variable et à commande électronique pour l'essieu arrière, avec Porsche Torque Vectoring (PTV Plus), qui fait partie de l'équipement de série pour la 911 Targa 4S avec PDK, peut être commandé pour la 911 Targa 4 contre supplément.

Comme les autres Porsche 911 de huitième génération, les modèles à transmission intégrale possèdent également des pneus mixtes et le mode Wet de Porsche de série. Grâce aux roues de dimensions variables à l'avant et à l'arrière, l'essieu arrière permet d'améliorer encore davantage le guidage latéral et la traction. La dynamique de conduite ajustée s'incarne pour la 911 Targa 4 dans des pneus de dimensions 235/40 ZR montés sur des jantes en alliage léger de 19 pouces sur l'essieu avant et des roues de 20 pouces avec des pneus 295/35 ZR sur l'essieu arrière. Le modèle 4S est équipé de série de pneumatiques 245/35 ZR sur des roues de 20 pouces à l'avant et de 305/30 ZR sur des roues de 21 pouces à l'arrière. Les pneus mixtes influencent nettement l'équilibre du véhicule. La conduite peut être encore mieux contrôlée.

À l'aide de capteurs situés dans les passages de roues avant, le mode Wet détecte automatiquement la présence d'humidité sur la chaussée. Dans ce cas, un signal dans le cockpit conseille au conducteur de passer manuellement en mode Wet. Si le conducteur active le mode Wet, les systèmes Porsche Stability Management (PSM) et Porsche Traction Management (PTM) ainsi que la réactivité de l'entraînement sont adaptés de sorte à garantir un maximum de stabilité de conduite.

Sur la Targa 4, la décélération est assurée par des disques de frein à étriers fixes monoblocs noirs à 4 pistons de 330 millimètres sur les deux essieux. La Targa 4S freine sur l'essieu avant avec des étriers à six pistons et sur l'essieu arrière avec des étriers à quatre pistons, rouges des deux côtés. Les disques de frein mesurent 350 millimètres à l'avant et à l'arrière. Les freins Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB) peuvent également être commandés en option.

Options : roues arrière directrices et stabilisation antiroulis

Pour augmenter l'agilité et la fonctionnalité au quotidien, la Targa 4S peut être équipée en option de roues arrière directrices. En fonction de la vitesse, les roues arrière tournent jusqu'à deux degrés dans le sens opposé ou dans le même sens que l'angle de direction sur l'essieu avant. Ainsi, la 911 est encore plus agile dans les virages, plus stable en cas de vitesses élevées et de changement de voie, et gagne en confort quotidien dans le trafic urbain avec son rayon de braquage réduit. En option, le système Porsche Dynamic Chassis Control (PDCC) peut être combiné aux roues arrière directrices. Avec ses stabilisateurs actifs, ce dispositif équilibre presque intégralement les vacillations de la carrosserie dans les virages.

Systèmes d'assistance et numérisation

Équipement complet de série avec des innovations

De série, la nouvelle 911 propose une combinaison de systèmes d'assistance qui améliorent avant tout la sécurité et le confort dans la circulation quotidienne. L'assistant de stationnement de série avec capteurs de distance à l'avant et à l'arrière et caméra de recul assiste le conducteur en lui transmettant des signaux visuels et sonores. L'assistant d'avertissement et de freinage assisté par caméra réduit considérablement les risques de collisions avec des véhicules, des piétons et des cyclistes. Le système avertit d'abord le conducteur en émettant un signal visuel et sonore. En cas de risque important, le dispositif donne ensuite un coup de frein. Si nécessaire, le freinage effectué par le conducteur est accentué pour obtenir un freinage complet. Dans le cas où le conducteur ne réagirait pas, un freinage d'urgence automatique est déclenché afin de réduire les effets d'une collision.

Une première pour la 911 : Porsche InnoDrive et Smartlift

Avec les nouveaux modèles 911 Targa 4, Porsche InnoDrive fait son entrée dans la liste des options 911. Porsche InnoDrive vient élargir la gamme de fonctionnalités du tempostat régulateur de distance avec une régulation anticipée de la vitesse jusqu'à trois kilomètres. À partir de données de navigation très précises, le régulateur calcule les valeurs optimales d'accélération et de décélération et active la PDK à huit rapports ainsi que le système de freinage par l'intermédiaire du moteur. En outre, ce copilote électronique prend en compte les virages, les pentes, les ronds-points ainsi que la priorité dans les intersections. Le système se base également sur le guidage et la position du clignotant pour reconnaître les virages et les départs. Sur demande, les limitations de vitesse peuvent être prises en compte automatiquement. Le conducteur peut déterminer individuellement la vitesse maximale à tout moment. Les conditions de circulation réelles sont détectées par un radar et des capteurs vidéo et la régulation est adaptée en conséquence. Comme avec la régulation de distance classique, les capteurs radar et vidéo enregistrent également la distance avec les véhicules qui précèdent et l'adaptent en permanence.

Sur la 911, Porsche InnoDrive et le guidage de voie actif sont combinés. Ce système assiste le conducteur sur les routes de campagne et autoroutes de bonne qualité en intervenant sur la direction pour plus de confort et en maintenant le véhicule au centre de la voie. Il fonctionne dans une plage de vitesse comprise entre 0 et 210 km/h. Le guidage de voie actif s'appuie lui aussi sur le capteur radar et la caméra avant. En associant un guidage longitudinal et latéral, Porsche InnoDrive et le guidage de voie actif permettent à la 911 non seulement de toujours maintenir une distance de sécurité correcte avec le véhicule qui précède, mais aussi d'agir de manière autonome dans les bouchons sous la surveillance du conducteur. Porsche est le premier fabricant à proposer un tel système d'assistance sur des voitures de sport. Sur les marchés où Porsche InnoDrive n'est pas disponible, le guidage de voie actif est associé au tempostat régulateur de distance.

La nouvelle fonction Smartlift en option permet de soulever automatiquement l'avant du véhicule sur des routes fortement empruntées. Ce système électrohydraulique sur l'essieu avant permet d'augmenter la garde au sol au niveau du revêtement avant d'environ 40 millimètres. Avec cette fonction, le système enregistre d'une simple pression les coordonnées GPS de la position actuelle. Si le conducteur commande la même position dans le même sens, l'avant du véhicule se soulève automatiquement.

Pack cuir 930 dans le style de la première 911 Turbo

Désormais également disponible en option pour le nouveau modèle 911 Targa, le pack cuir 930 rappelle les premières Porsche 911 Turbo (type 930). Conçu par Porsche Exclusive Manufaktur avec les experts en design du centre de développement à Weissach, l'habitacle bicolore incarne l'élégante assurance du style 911 Targa. Le pack cuir se distingue par un jeu harmonieux de couleurs, de matériaux et de finitions individuelles. Parmi les équipements disponibles, on retrouve notamment le surpiquage des bandes centrales des sièges avant et arrière ainsi que des panneaux de portes, sans oublier le grand choix de revêtements en cuir. L'intérieur bicolore est disponible en rouge bordeaux/craie, noir/gris ardoise, gris ardoise/vert Islande et bleu graphite/beige Mojave. La nouvelle disposition des couleurs souligne les sièges indépendants 2+2. Tout comme la couture croisée sur le volant, les nombreuses coutures décoratives portent la couleur de contraste assortie et créent un ensemble

innovant et harmonieux. Parmi les autres détails sophistiqués : l'estampille Porsche Exclusive Manufaktur sur le couvercle du compartiment de rangement dans la console centrale, les appuie-tête ornés de l'écusson Porsche et les caches de sortie des ceintures en Race-Tex pour les coupés.

Des systèmes audio pour toutes les exigences

En plus du Sound Package Plus de série, des systèmes audio de BOSE® et Burmester® sont également disponibles pour les nouveaux modèles 911 Targa. Avec ses douze haut-parleurs et sa puissance totale de 570 watts, le système BOSE® Surround en option offre un son parfaitement équilibré et fidèle à l'original. L'installation numéro un reste le dispositif Burmester® High-End Surround, également équipé de douze haut-parleurs et avec une puissance totale de 855 watts.

Applications et services de Connect Plus

La nouvelle 911 est entièrement connectée. Les nombreuses possibilités offertes font partie de Porsche Connect Plus, disponible de série. Via le système Porsche Communication Management (PCM), le conducteur peut désormais accéder à Amazon Music, aux fonctions domotiques du fournisseur Nest et à Radio Plus, une combinaison intelligente de signaux radio traditionnels et en ligne. Grâce à la carte SIM intégrée et compatible LTE, ce véhicule est en ligne en permanence. Cette fonction est elle aussi comprise dans l'équipement de série. De série également, l'application Porsche Connect est dotée d'un guidage simplifié de l'utilisateur pour les fonctions Connect centrales.

Le concept Targa réinterprète la sensation de conduite de Porsche

Histoire de la Porsche Targa

En septembre 1965, Porsche présente la 911 Targa au Salon automobile international de Francfort. Ce véhicule n'est ni un Cabriolet ni un Coupé, ni un Hardtop ni une berline, mais un concept entièrement nouveau : le premier Cabriolet sécurisé au monde avec un arceau fixe de sécurité ou de retournement. Un toit pliant amovible et une lunette arrière abaissable en matériau synthétique procurent le plaisir de l'air frais dans la voiture avec une diversité rarement vue jusqu'à présent sur les véhicules à ciel ouvert : complètement fermé, complètement ouvert ou seulement avec la partie centrale du toit enlevée ou avec la lunette arrière rabattue. Le concept Targa est le signal de départ d'une nouvelle sensation de conduite Porsche qui accompagne désormais non seulement toutes les générations de la 911, mais plus tard encore d'autres véhicules tels que la 914 ou la Carrera GT.

Le circuit Targa Florio lui donne son nom

Avec ce nouveau concept, Porsche réagit aux besoins de sécurité croissants dans les véhicules ouverts sur le marché américain et font ainsi taire la voix de ceux qui veulent totalement interdire les cabriolets aux États-Unis. Dans sa quête d'un nom pour ce modèle, Porsche recherche un circuit sur lequel Porsche a été particulièrement victorieux et tombe rapidement sur le « Targa Florio », une course sur route en Sicile où Porsche a remporté de grandes victoires de sport automobile depuis le milieu des années 1950. Brièvement, le nom de « 911 Flori » est dans les têtes, jusqu'à ce que le directeur des ventes en Allemagne Harald Wagner tranche la question en disant incidemment : « Pourquoi ne pas l'appeler Targa ? » Selon la légende, ce sont les concepteurs de prospectus de vente qui découvrent dans un second temps que ce terme italien signifie aussi « bouclier ». En août 1965, Porsche dépose un brevet pour le concept Targa et à partir de l'automne 1966, la Targa vient compléter le Coupé précédent avec les modèles 911, 911 S et 912 et remporte un franc succès. À la fin de l'été 1967, les modèles Targa peuvent sur demande être commandés avec une lunette arrière fixe chauffante en verre de sécurité à la place de la lunette arrière abaissable en matériau synthétique. Une solution qui, dès l'année suivante, devient un équipement de série et accompagnera la Targa quasiment sans être modifiée jusqu'en 1993.

La diversité Targa sur les modèles de série G

Même sur la deuxième génération des 911, modèles de série G fabriqués à partir de la fin de l'été 1973, la Targa reste un élément fixe du programme de livraison. Pour la première fois, la carrosserie de la 911 est durablement modifiée et dispose désormais, conformément à la nouvelle législation américaine, de nouveaux pare-chocs en forme de boîte avec des soufflets noirs sur les côtés. Ces pare-chocs peuvent recevoir des coups jusqu'à une vitesse de 8 km/h sans endommager la carrosserie. Rien n'est changé à la conception technique du toit de la Targa, mais son aspect esthétique est modifié, l'arceau Targa en acier brossé durable étant aussi disponible en noir. De même, lorsqu'en janvier 1983, avec la 911 SC Cabriolet, une Porsche totalement ouverte entre à nouveau dans la gamme du constructeur, la Targa reste toujours une valeur sûre – et même après que le dernier véhicule de la série G a quitté la chaîne de production en 1989.

La Type 964 est à 85 pour cent constituée de nouvelles pièces, mais la Targa reste une classique

Dès l'automne 1988, Porsche présente, avec sa 911 Carrera 4 Type 964, le premier véhicule à transmission intégrale 911 et avec elle, la troisième génération de la sportive iconique de l'usine de Zuffenhausen en Allemagne. Porsche maintient la forme classique de la carrosserie de la 911, mais renouvelle environ 85 pour cent des pièces. Avec la 911 Carrera 2 vendue dès l'année suivante, le constructeur ne propose pas seulement une variante avec un entraînement arrière classique. Désormais, le client a le choix entre trois variantes de carrosserie : Coupé, Cabriolet et Targa. Comme toujours, la 911 Carrera 2 Targa et la 911 Carrera 4 Targa, construites jusqu'en 1993, sont disponibles avec l'arceau de sécurité Targa classique et la partie centrale du toit amovible. Pour les trois premières générations 911 confondues, 87 663 modèles Targa seront construites.

Renoncement à l'arceau Targa – un toit en verre sur la 911 Targa Type 993

L'avènement de la quatrième génération de la 911 Type 993 est allé de pair avec, à l'automne 1993, un nouveau design de carrosserie et, à partir de novembre 1995, un nouveau concept Targa. Pour la première fois sur une 911, les ailes avant sont plus larges et leur ligne nettement plus plate. Par ailleurs, les ailes arrière ont une forme plus élargie et s'étirent en ligne droite vers l'arrière. Outre une importante amélioration du moteur et du châssis, la génération 993 a transformé le thème de la Targa

en un concept entièrement nouveau et sans arceau Targa. Au sein d'une structure sécurisée qui s'étire en longueur, se place un toit en verre teinté thermo-isolant qui s'étend du cadre du pare-brise avant jusqu'à la partie arrière. Divisé en segments à commande électrique, il s'ouvre en continu par une simple pression sur un bouton et se replie, tel un très large toit coulissant, derrière la lunette arrière. Une réduction des bruits de vent à l'état fermé et un habitacle néanmoins baigné de soleil sont les avantages essentiels de ce nouveau concept. Autre caractéristique de cette Targa : la lunette arrière qui se termine en pointe. Le nouveau concept Targa de la gamme des 993 combine pour la première fois le vrai plaisir de conduire avec la 911, sans modification de la ligne de toit classique du Coupé.

911 Targa Type 996 – la Targa s'offre un hayon

Avec la 911 Carrera Type 996, Porsche présente en 1997 la cinquième génération des 911, entièrement refondue et pour la première fois équipée d'un moteur à plat six cylindres refroidi par eau. À partir de décembre 2001, la Targa devient disponible en plus du Coupé et du Cabriolet. Comme son prédécesseur, la 911 Targa possède un toit en verre à commande électrique avec désormais, une surface de plus de 1,5 mètre carré. Jamais auparavant une Porsche 911 n'avait offert une aussi grande surface vitrée. Dans la gamme des 911, la nouvelle Targa est le premier véhicule avec une lunette arrière ouvrante. L'espace de rangement pour bagages d'un volume allant jusqu'à 230 litres est ainsi pratique d'accès et laisse toute la place aux valises, sacs et autres bagages.

911 Targa 4/4S Type 997 – un verre plus léger et pour la première fois, deux variantes

En septembre 2006, la 911 Targa prend la suite de la désormais sixième génération de type 997. Fondamentalement, elle reprend la fabrication du toit Targa et se dote en outre du hayon très pratique de son prédécesseur. L'utilisation de verre spécial permet néanmoins une réduction de poids de 1,9 kilogramme et sur les bords latéraux du toit, deux baguettes en aluminium finition poli-miroir accrochent tous les regards. Par ailleurs, la 911 Targa est à présent disponible en deux variantes à quatre roues motrices – la 911 Targa 4 et la 911 Targa 4S.

911 Targa Type 991 – le retour du légendaire arceau Targa

En septembre 2011, Porsche présente la septième génération complètement redessinée de la 911. En janvier 2014, la 911 Targa succède aux carrosseries Coupé et Cabriolet et se met en scène avec son toit Targa innovant, se voulant classique et moderne à la fois. Pour la première fois, elle réussit à allier l'idée de la Targa classique avec le confort du toit le plus moderne. Comme la légendaire Targa d'origine, le nouveau modèle offre le large arceau caractéristique en lieu et place des pieds milieu, un élément de toit mobile au-dessus des sièges avant et une lunette arrière qui s'étire de bout en bout sans montant arrière. Contrairement aux modèles classiques, la nouvelle Targa dispose d'un segment de toit qui s'ouvre et se ferme par une simple pression sur un bouton. Le système de toit entièrement automatique fait disparaître l'élément de capote derrière l'espace arrière de manière spectaculaire. La nouvelle 911 Targa se présente ainsi comme une nouvelle version extrêmement innovante du modèle classique de 1965.

Aperçu des générations de 911 Targa de 1967 à 2019

(Les chiffres de production de la 911 générale incluent la Targa)

Génération	Période de construction	911 générale	911 Targa
911 originale	09/1966-07/1973	76 092	25 429
« Série G »	09/1973-07/1989	196 397	57 371
964	10/1989-07/1993	63 762	4 863
993	11/1995-04/1998	68 881	4 585
996	12/2001-03/2005	175 262	5 142
997	12/2005-05/2012	213 004	8 459
991	01/2014-12/2019	233 354	19 373