

Essai - Porsche 911 (992) Sport Classic : Happy Birthday the Legend

La Porsche 911 fête son 60^{ème} anniversaire en 2023 et après vous avoir proposé différents essais de l'itération 992, nous voilà au volant de celle qui célèbre six décennies d'histoire, la Sport Classic. Désirable et rare, cette mouture spéciale est « Sold Out » depuis un certain temps déjà, c'est donc un grand privilège de vous la présenter aujourd'hui.



- 6 cylindres, biturbo, essence, 3'745 cm³
- 550 ch à 6'750 t/min
- 600 Nm de 2'000 à 6'000 t/min
- Boite de vitesses manuelle, 7 rap.
- Vitesse maxi : 315 km/h
- 0 à 100 km/h en 4.1 sec.
- Poids : 1'570 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'535 x 1'900 x 1'299
- Conso. mesurée : 13.7 l/100 km
- Emissions de CO₂: 285 g/km (G)
- Dès CHF 338'900.-, mod. essayé CHF 339'860.-

A l'exception du Land Rover Series, lancé en 1948 et devenu 90/110 puis Defender avec les années mais toujours présent au catalogue, la Porsche 911 est incontestablement la légende automobile qui perdure depuis le plus longtemps, 60 ans pour être précis. A l'inverse du baroudeur anglais, la sportive allemande a conservé son même patronyme tout au long de sa carrière, avec simplement un numéro de code qui évolue.

Pour vous présenter brièvement cette Sport Classic, il s'agit d'une 992 Turbo mais équipée d'une boîte manuelle à 7 rapports et avec seulement deux roues motrices, les arrières bien évidemment. C'est tout simplement la 911 « manuelle » la plus puissante jamais produite. Autant dire que ça promet d'être assez envoutant à conduire, j'y reviens dans un moment.



A l'extérieur

Bon, c'est certain, il n'y a toujours pas de révolution pour l'enfant prodige de Stuttgart ; une 911 reste une 911. Tout logiquement, alors qu'on connaît déjà la génération 992, ce n'est pas le grand étonnement au moment de découvrir la voiture. J'avoue même que sur les photos, elle ne m'avait pas franchement attiré car je la trouvais un peu trop « pimpée », l'ensemble semblant avoir perdu de son harmonie.

Cependant, au moment de me retrouver face à elle – et surtout au fil des jours passés en sa compagnie – je suis gentiment tombé sous le charme. Comment résister aux hanches ultra-larges de la carrosserie Turbo ? Surtout que pour l'occasion, elles ont perdu leurs ouïes d'aération, ce qui leur confère plus d'élégance. La vision depuis l'habitacle lorsqu'on les observe dans les rétroviseurs est tout simplement magnifique.

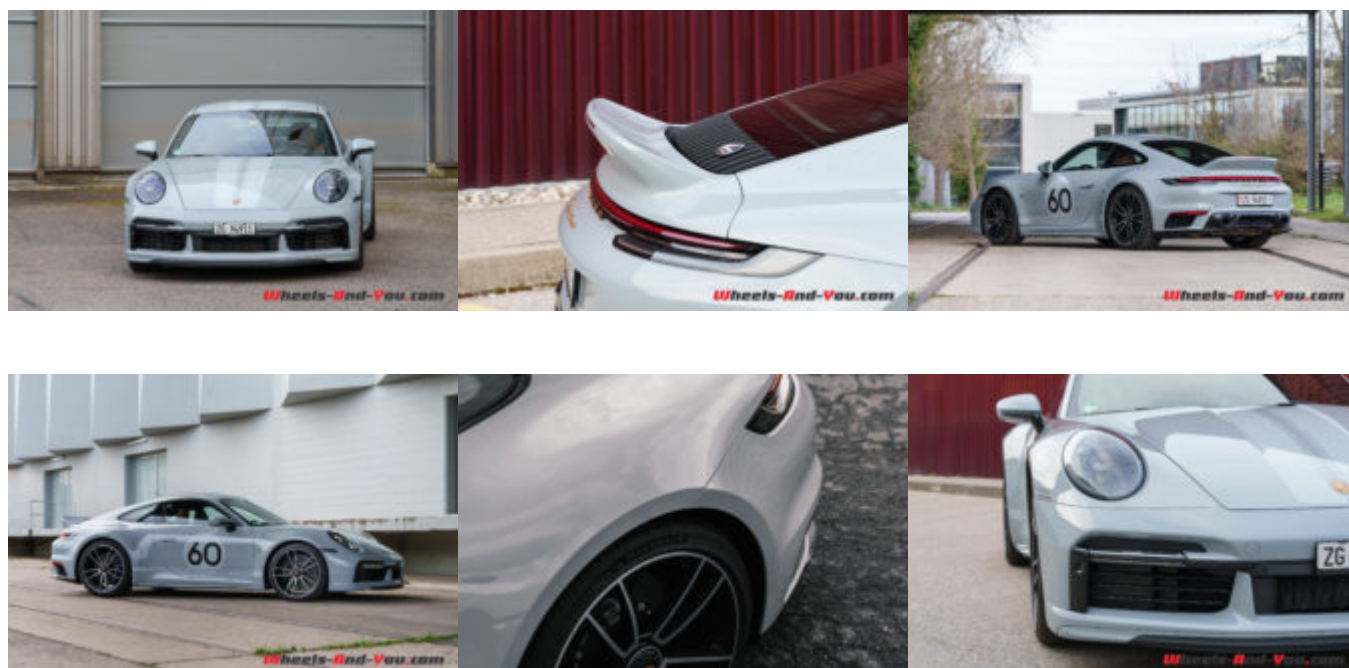
Autre élément parfaitement réussi et intégré à merveille, l'aileron « queue de

canard » (Duck Tail pour les intimes) qui fait référence à la plus mythique des 911 selon moi, la fantasmagorique Carrera RS 2.7 de 1972. Là aussi, j'étais septique au moment de la présentation mais en vrai, c'est superbe.

L'avant est plus banal, légèrement différent d'une 911 normale. Mais pour un œil non averti, ça reste une Porsche 911, grise de surcroît. La teinte de notre voiture d'essai est celle du lancement – Gris Sport métallisé – et même si n'est pas un banal gris, ça ne fait pas tourner les têtes et encore moins la mienne. A noter qu'il était possible de commander cette série spéciale avec n'importe quelle couleur de la palette du catalogue du constructeur allemand.

Lorsqu'on la voit arriver de face, cette Sport Classic est parfaitement discrète, même avec sa décoration spécifique sur le capot et les portes. Pour l'occasion, nous avons bénéficié en sus mais sans surcoût du numéro 60 sur les portières, question de rappeler l'anniversaire de cette légende.

On peut encore noter l'inscription couleur or « 911 Sport Classic » à l'arrière que je trouve assez sympa. Par contre, le badge « Porsche Heritage » sur la grille du moteur est un peu cheap à mes yeux. Finalement, alors que cette Sport Classic est normalement équipée de jantes exclusives qui s'inspirent des fameuses « Fuchs » de l'époque, notre auto arbore les roues modèle « 911 Turbo S » qui lui vont plutôt bien je trouve, voire peut-être mieux que celles d'origine, mais c'est une question de goût personnel.





A l'intérieur

Traitement particulier pour l'habitacle également, il fallait bien marquer le coup pour cette livrée spéciale. Tout d'abord, un clin d'œil à son ancêtre, le magnifique tissu « Pepita » à carreaux noir et blanc et rayures obliques pour les intérieurs de porte ainsi que l'assise et le dossier des sièges sports. En complément, ces derniers sont habillés d'un cuir couleur Cognac qui donne à l'ensemble un charme indéniable. Sans surprise, ils sont aussi très confortables.

A cela viennent s'ajouter quelques éléments en bois qui correspondent assez bien à l'esprit. Je trouve juste dommage que certaines parties aient été conservées en plastique noir mat ou brillant, comme l'entourage du sélecteur de boîte par exemple. Peut-être que cela aurait été « too much » de mettre du bois partout mais je trouve quand même que l'auto s'y prêtait bien.

Sous les yeux du passager se trouve un logo « 911 Sport Classic » de couleur or comme le badge extérieur, avec le numéro de la voiture. Série limitée à 1'250 exemplaires : chaque Sport Classic porte un numéro unique, le 92 dans notre cas.

Autre spécificité de cette livrée, les chiffres du compteur central et de l'horloge sont verts avec des aiguilles blanches. Le rendu est superbe, j'adore vraiment ce traitement tout comme celui du ciel de toit recouvert de Race-Tex dont la surface est perforée. Totalement dans l'esprit des années 1960-1970. Finalement, ultime détail, les tapis de sol tissés avec contour en cuir viennent parfaire l'ambiance « Vintage » de cette 911 Sport Classic.

Relevons encore que cette déclinaison dispose des deux petites places arrière qui permettront d'emmener vos enfants en balade ou d'augmenter le volume de chargement. C'est 264 litres disponibles derrière les sièges avant qui viennent compléter les 132 litres du coffre. Pour le reste, on retrouve logiquement toute la technologie proposée sur la génération 992, faisant de cette 911 Sport Classic une auto moderne et utilisable au quotidien.



Sous le capot

Comme je le disais en introduction, la Sport Classic est basée sur une 992 Turbo. On retrouve donc le 6 cylindres 3.8 greffé de deux turbos, offrant pour l'occasion une puissance de 550 ch à 6'750 t/min et un couple maximum de 600 Nm disponible entre 2'000 et 6'000 t/min. Le tout est transmis aux roues arrière exclusivement au travers d'une boîte manuelle à 7 rapports.

Si les chiffres sont légèrement meilleurs que ceux de la 992 GT3 Touring essayée l'été dernier, les performances sont en deçà, avec une vitesse maximum à 315 km/h et un 0-100 km/h réalisé en 4.1 secondes. C'est très proche quand même mais surtout, cette Sport Classic distille beaucoup plus de sensations. Les réaccélérations sont démoniaques, avec une poussée fulgurante que je n'avais pas ressentie depuis longtemps. Très vivant et authentique pour une auto moderne, c'est étonnant et bien évidemment très plaisant.

Il est bien clair qu'avec une telle cavalerie, il ne faut pas s'arrêter à la

consommation. Toutefois, du fait d'une météo peu favorable et de la monte pneumatique hivernale, j'avoue avoir été plutôt raisonnable. Sur la totalité de mon essai j'ai mesuré une moyenne de 13.7 l/100km alors que le constructeur promet 12.6 l/100km en cycle WLTP. C'est d'ailleurs ce chiffre, à une décimale près, que l'ordinateur de bord affichait.



Au volant

Dès les premiers kilomètres au volant de cette 992 Sport Classic, je retrouve l'excellent feeling de conduite d'une 911. Le confort est de mise malgré un châssis très précis et un comportement routier exemplaire.

Bon, je la trouve quand même un peu en retrait par rapport à la 992 GT3 Touring qui m'avait totalement subjugué. Du coup, je fais mon pénible. Mais c'est comme tout, lorsqu'on goutte au meilleur, difficile ensuite de se contenter du niveau en dessous. Autre point qui m'a perturbé, la boîte manuelle 7 vitesses est nettement moins précise que la 6 rapports de la GT3 Touring. Là encore, cela relève de la haute exigence mais j'avais tellement aimé celle de la GT3 que je n'arrive pas passer outre.

A l'inverse, le moteur biturbo de la Sport Classic est bien plus spectaculaire et comme je le disais avant, les accélérations sont d'une violence inouïe. C'est très addictif et toutes les excuses sont bonnes pour écraser l'accélérateur, de l'entrée d'autoroute à la sortie de courbe, pour autant que la chaussée soit sèche.

Malheureusement, ça n'a pas été souvent le cas pendant mon essai. Ou peut-être devrais-je dire heureusement... pour mon permis !

De manière plus générale, en restant sage, cette Sport Classic se comporte comme une 911 normale, parfaitement exploitable tous les jours. Mais il ne faut pas se voiler la face, je pense que la plupart resteront sagement dans un garage en attendant que la côte explose. Allez, moi je continue de rouler avec cette petite merveille de rareté, quasiment en continu avec au minimum le mode Sport car en Normal, c'est trop aseptisé. La sonorité extérieure est d'ailleurs très discrète, c'est dans l'ère du temps, je le conçois. Du coup, pour le plaisir de mes oreilles, c'est avant tout à bord que ça chante de manière plus marquée. Artificiel ou pas, difficile à dire mais j'ai quand même l'impression que c'est enjolivé avec l'aide de la technologie.

Cette 992 Sport Classic se conduit donc comme une banale 911, si ce n'est que le plaisir de la boîte manuelle augmente le ressenti même si pour moi il n'est pas aussi enivrant qu'avec la GT3 Touring. Et pour exciter plus fortement vos sens, une pression franche sur la pédale de droite et c'est parti pour la grande aventure. La rédaction de Wheels And You décline toute responsabilité en cas d'addiction.



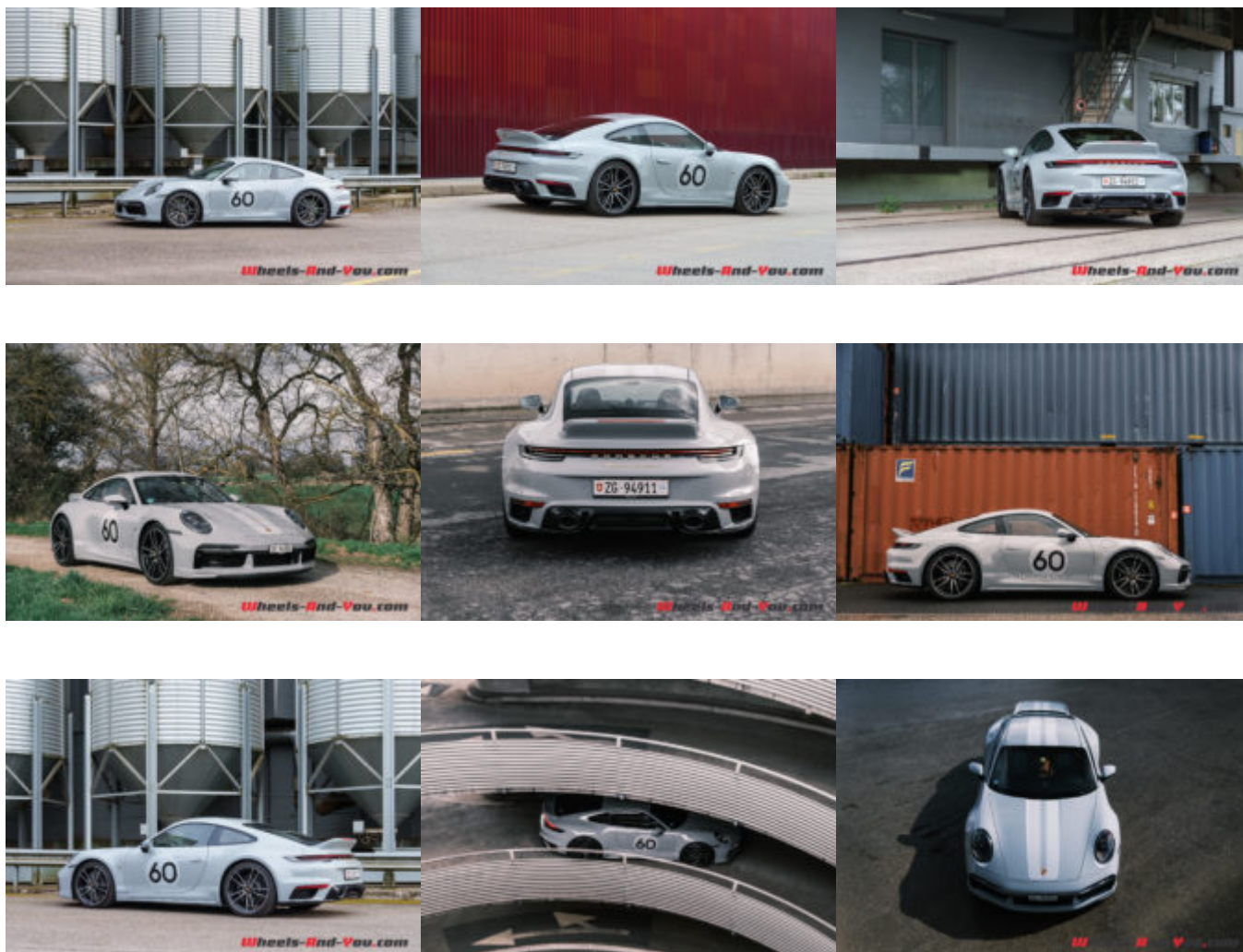


Verdict

Difficile de ne pas conclure avec le sourire tant il faut reconnaître que nous avons été chanceux de pouvoir réaliser cet essai. Mais cette multiplication des versions spéciales affichant des tarifs tout aussi spéciaux, pour ne pas dire exorbitants, me laisse quand même une petite touche d'amertume.

Certes, cette 911 Sport Classic est une belle réussite avec un nombre incalculable de qualités et de petits détails la rendant très envoutante mais c'est quand même encore une fois un beau coup marketing de la part de Porsche. Il n'y a qu'à voir la vitesse à laquelle ces séries limitées se vendent et se retrouvent ensuite sur le marché avec des prix généreusement gonflés. Mais pourquoi la marque allemande s'en priverait vu la clientèle qui répond présent à chaque fois ? Il semblerait d'ailleurs que la prochaine série spéciale soit déjà totalement vendue alors qu'elle n'a même pas été officiellement présentée.

Bref... Happy Birthday Madame 911 ! 60 ans de règne, ça se fête et cette Sport Classic le fait avec brio. Bravo Porsche !



Prix et options - Porsche 911 (992) Sport Classic

Prix de base : CHF 338'900.-

Options : CHF 960.-

- **Couleur "Gris Sport métallisé"**
- **Intérieur Heritage Design Classic avec cuir bicolore, noir-classique cognac (cuir semi-aniline)**
- **2 + 2 ans de garantie (valeur CHF 2'770.-)**
- **Porsche Swiss Package (valeur CHF 5'040.-)**

(Rétroviseurs extérieurs rabattables électriquement incl. éclairage de courtoisie, Power Steering Plus, Kit de réparation des pneus, ParkAssistant avec Surround View, Lane Change Assist (Avertissement de l'angle mort), Lane Keep Assist incl. indicateur de limitation de vitesse, Accès Confort)

- **Numéro de départ individuel**
- **Boîte manuelle 7 rapports avec Pack Sport Chrono**
- **Jantes 20/21 pouces Sport Classic en noir (finition brillante)**

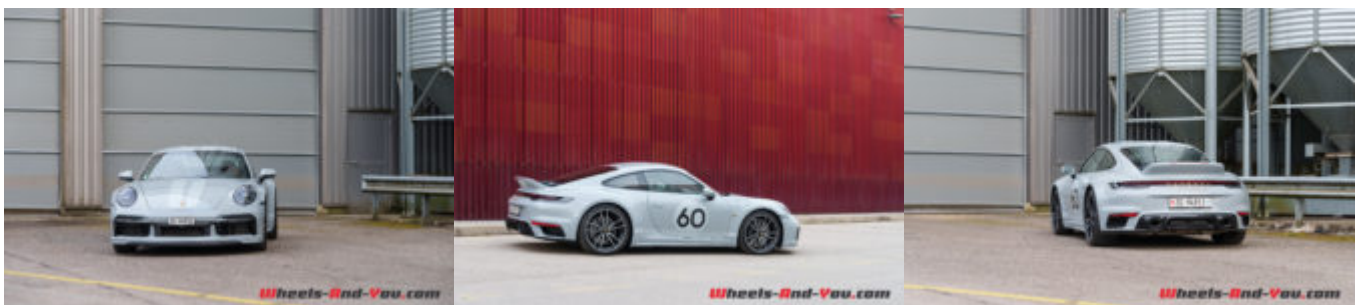
- HomeLink (système d'ouverture porte de garage)
- Pack Luminosité
- Sièges sports Plus adaptatifs (18 positions, électriques)
- Numéro de limitation
- Intérieur des seuils de porte en cuir

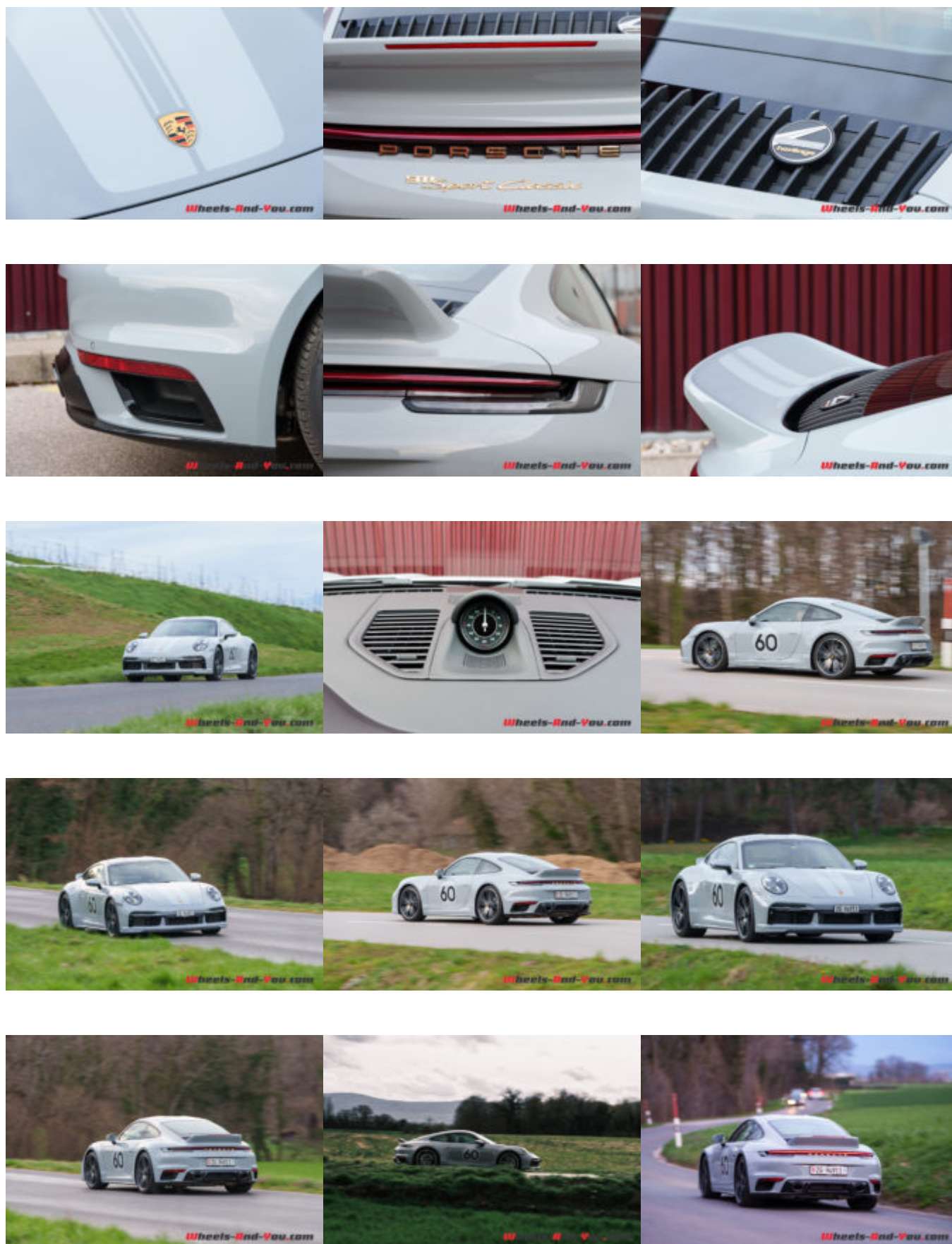
Prix TOTAL : CHF 339'860.-



Pour partager vos impressions, rendez-vous sur notre page FaceBook.

Nos remerciements à Porsche Schweiz AG pour le prêt de cette Porsche 911 (992) Sport Classic, ainsi qu'au Centre Porsche Lausanne pour leur soutien logistique.





A lire aussi

Essai - Porsche Cayenne E-Hybrid Coupé Platinum Edition : Le grand SUV aux

allures propres

Essai - Porsche Taycan 4S Sport Turismo : Test électrifiant en road trip alpin

Essai - Porsche 911 (992) GT3 Touring : Une auto moderne avec des sensations authentiques

Essai - Porsche 911 (992) Carrera GTS : La dernière coccinelle purement thermique ?

Essai - Porsche 718 Cayman GTS 4.0 : Un scalpel pour la route et les virages

Essai - Porsche 911 (992) Turbo Cabriolet : Le mieux est l'ennemi du bien

Essai - Porsche Cayenne GTS Coupé : Le SUV qui voit grand sur tous les plans

Essai - Porsche 718 Cayman GT4 : Des virages, des virages, je veux encore des virages !

Essai - Porsche 911 (992) Carrera : Le mythe intemporel

Essai - Porsche 718 Cayman T : T time...

Premier contact - Porsche Macan GTS : Evolution logique mais peu spectaculaire

Premier contact - Porsche 718 GTS 4.0 : Le retour du "Flat 6" en position centrale

Premier contact - Porsche Cayenne Coupé : The Sportiest Utility Vehicle

Evènement - Vingt ans de Porsche 911 GT3 !

Premier contact - Porsche Macan et Macan S : Nouvelles versions avec plus d'agrément encore

Premier contact - Porsche Panamera GTS : Evolution et constance

Evènement - Porsche Rennsport Reunion VI

Essai - Porsche 718 Cayman GTS : La très bonne élève

Essai - Porsche 718 Boxster GTS : Un outil pour tailler les routes au grand air

Premier contact - Porsche 911 GT3 RS et GT2 RS : Les plus extrêmes 911 pour fêter les 70 ans de la marque

Premier contact - Porsche 718 GTS (Boxster & Cayman) : Prodigieux en 3 lettres ? GTS !

Essai - Porsche Panamera Turbo S E-Hybrid : Une limousine de chasse électrifiée

Premier contact - Porsche Cayenne : Une maturation réussie

Premier contact - Porsche Panamera Sport Turismo : Une cinq places sportive et électrifiée

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

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

Nouveauté - Porsche 911 (992) GT3 RS

Sport Auto - Association Porsche-Penske pour un retour en LMPh

Nouveauté - Porsche Taycan Sport Turismo

Nouveauté - Porsche 718 Cayman GT4 RS

Nouveauté - Porsche Macan

Nouveauté - Porsche Cayenne Turbo GT

Nouveauté - Porsche 911 (992) Carrera GTS

Nouveauté - Porsche 911 (992) GT3 Touring

Nouveauté - Porsche Taycan Cross Turismo

Nouveauté - Porsche 911 (992) GT3

Nouveauté - Porsche Taycan

Nouveauté - Porsche Panamera 4S, 4 E-Hybrid et Turbo S E-Hybrid

Nouveauté - Porsche Panamera

Nouveauté - Porsche 911 (992) Turbo

Nouveauté - Porsche Cayenne GTS

Nouveauté - Porsche 911 (992) Targa

Nouveauté - Porsche 911 (992) Turbo S

Nouveauté - Porsche 718 Cayman GTS 4.0 et 718 Boxster GTS 4.0

Nouveauté - Porsche Macan GTS

Nouveauté - Porsche Taycan

Nouveauté - Porsche Cayenne Turbo S E-Hybrid

Nouveauté - Porsche 911 (type 992) Carrera

Nouveauté - Porsche 718 Spyder et 718 Cayman GT4

Nouveauté - Porsche 911 Speedster

Nouveauté - Porsche Cayenne Coupé

Nouveauté - Porsche 911 (type 992) Cabriolet

Nouveauté - Porsche 718 T

Nouveauté - Porsche 911 (type 992)

Nouveauté - Porsche Panamera GTS

Présentation - Porsche 911 Speedster Concept II

Présentation - Porsche 935 "réédition exclusive"

Présentation - Porsche Classic : Project Gold

Nouveauté - Porsche Macan

Présentation - Porsche 911 Speedster Concept

Avant-première - Porsche Taycan

Nouveauté - Porsche Cayenne E-Hybrid

Nouveauté - Porsche 911 (991.2) GT3 RS

Nouveauté - Porsche 911 Carrera T

Nouveauté - Porsche 718 GTS

Nouveauté - Porsche 911 GT3 pack Touring

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"



