

993 CARRERA LOOK RS

# Le meilleur de *s* deux mondes

Si vous tenez au confort de la 993 Carrera mais craquez sur la RS pour son look, voici une solution qui regroupe le meilleur des deux mondes : une Carrera avec le look de la RS...  
TEXTE DIDIER BLANC - PHOTOS FLORIAN GROUT

PERFORMANCES	
Données Usine	275 Km/h
Vitesse maxi	5,4 s
0 à 100 Km/h	11,9 l/100 Km
Conso mixte	





**LA COTE RS MAGAZINE DE LA 993 CARRERA**

La cote complète ainsi que le descriptif des différents états figure en page 111.

	Millésime	Hors normes	Excellent	Bon	Passable
993 Carrera	1994/95	48 000 €	37 000 €	29 000 €	18/25 000 €
	1996/98	50 000 €	38 000 €	30 000 €	19/26 000 €

**LES DIFFÉRENCES ESTHÉTIQUES ENTRE LA 993 CARRERA ET LA CARRERA RS**

- Le spoiler avant avec moustaches
- Les jupes latérales
- L'aile "queue de baleine" sur le capot arrière
- Les jantes de 18 pouces de diamètre pour 8 et 10 pouces de large
- Les étriers de freins peints en rouge
- Le châssis abaissé

**« Elle ne fait pas "ancienne" comme les 964 ou les séries G au point de faire même plus moderne que la 996 qui est plus récente »**

**A**vec la génération 993, la 911 a pris un sacré coup de jeune, sa ligne évoluant sérieusement pour la première fois depuis plus de 30 ans, mais en contrepartie, certains lui ont reproché un certain manque de "virilité" avec des formes très rondes, la mode des années 90 étant au "bio-design" qui refusait les angles droits

au profit de rondeurs se voulant rassurantes et sensuelles à une époque troublée par la première guerre du Golfe, guerre qui avait quelque peu perturbé l'économie occidentale, c'est rien de le dire d'autant qu'à l'époque, les pays dits émergents n'étaient pas encore là pour prendre le relais. Bref, la 993 était donc une 911 tout en

rondeur dont la ligne pouvait cependant manquer un peu d'agressivité, surtout au niveau de l'avant, le bouclier tout en rondeurs seyant davantage à une familiale qu'à une sportive censée dévorer le bitume !

**Pas une ride**

Cela dit, le dessin de la 993 était très réussi car il n'a pas pris une ride au fil des

ans et près de 20 ans après son lancement, elle est beaucoup moins "datée" que ses concurrentes transalpines de la même époque pour ne pas les citer... On reconnaît du premier coup d'œil la 911, mais elle ne fait pas "ancienne" comme les 964 ou les séries G au point de faire même plus moderne que la 996 qui est plus récente, bref, elle est devenue intemporelle, la seule chose qui pourrait la dater quelque peu étant le diamètre de ses jantes d'origine, du 16 pouces en Allemagne et du 17 pouces en France, l'importateur de l'époque ayant choisi de livrer cette option en série. Donc, rien de plus simple que de rajeunir une 993 Carrera puisqu'il suffit de la chausser de jantes de 18 pouces de diamètre à l'image de celles de la 993 Carrera RS dont tout le monde s'accorde pour reconnaître le dessin à la fois intemporel (j'insiste !) et parfait accordé à celui de la 993 Carrera.

Avec ces jantes, il est pratiquement indis-

pensable d'adopter des suspensions sport comme celles qui étaient proposées en option à l'époque ce qui permet de rabaisser la caisse de 15 mm et de lui donner une meilleure assise tout en améliorant sensiblement la tenue de route grâce à un abaissement du centre de gravité. On se retrouve ainsi avec une 993 Carrera "bien assise" au look un peu plus sportif, mais il lui manque encore un petit quelque chose du côté agressivité... Si on recherche dans les autres modèles de la gamme 993, on a alors le choix entre la Turbo, mais son aileron arrière s'accorde assez mal avec la caisse étroite de la Carrera ou la Carrera RS dont la largeur est identique à celle de la Carrera, la finesse et la légèreté étant à l'époque le crédo de la Carrera RS alors qu'aujourd'hui on privilégie la largeur des voies pour augmenter la vitesse de passage en courbes. En effet, en 1995, quand Porsche a créé la 993 Carrera RS, il est parti de la 993 Carrera qui a été soigneusement allégée

**Fiche technique**

Moteur	Type M64.21 6 cylindres à plat en alu 2 arbres à cames en tête Entrainés par chaîne Graissage par carter sec Refroidissement par air 3 600 cm <sup>3</sup>
Cylindrée	100 mm x 76,4 mm
Al. x course	11,3:1
Taux de comp.	285 ch à 6 100 tr/mn
Puissance	340 Nm à 5 250 tr/mn
Couple	Bosch Motronic M 5.2
Alimentation	Boîte mécanique 6 rapports G50.21
Transmission	McPherson triangulé
Train avant	Ressorts hélicoïdaux Barre anti-roulis
Train arrière	Multibras LSA Ressorts hélicoïdaux Barre anti-roulis
Freins	4 disques ventilés percés 304x32 mm à l'avant 299x24 mm à l'arrière Étriers à 4 pistons Assistance et ABS
Jantes	7j x 17 à l'avant 9j x 17 à l'arrière
Pneus	205/50 zr 17 à l'avant 255/40 zr 17 à l'arrière
Dim. (L x l x h)	4 245 x 1 735 x 1 300 mm
Voies Av / Ar	1 405 / 1 444 mm
Empattement	2 272 mm
Réservoir	73,5 l
Coffre	123 l
Cx	0,33
Poids	1 370 kg
Poids/puiss.	4,81 kg/ch
Prix neuf (1996)	67 980 € hors options



Si les moustaches sont empruntées à la RS, les clignotants blancs proviennent de la 993 Carrera 4



La jupe latérale noire placée sous la carrosserie a une influence aérodynamique en réduisant l'air qui s'engouffre sous la voiture



La Carrera RS est équipée d'un aileron fixe en lieu et place de l'aile mobile de la Carrera



Les jantes de 18 pouces sont identiques à celles de la RS mais les étriers sont restés noirs

**LES NUMÉROS DE SÉRIE**

La 993 Carrera a été produite d'août 1993 (millésime 1994) à juillet 1998 (millésime 1998).  
 Millésime 1994 : à partir de wpoz99zrs310061 (moteur à partir de 63r00501)  
 Millésime 1995 : à partir de wpoz99zss310061 (moteur à partir de 63s00501)  
 Millésime 1996 : à partir de wpoz99zts310061 (moteur à partir de 63t00501)  
 Millésime 1997 : à partir de wpoz99zvs310061 (moteur à partir de 63v00501)  
 Millésime 1998 : à partir de wpoz99zws310061 (moteur à partir de 63w00501)



avant de recevoir des roues et des freins plus gros complétés par des suspensions renforcées et des éléments aérodynamiques spécifiques, le tout étant complété par un moteur plus puissant, moteur dont on pouvait avoir l'équivalent dans la 993

nettement plus affirmés. Pourtant, les modifications étaient réellement peu nombreuses puisqu'en dehors des jantes et de la suspension déjà évoqués, deux moustaches étaient rajoutées à la partie inférieure du bouclier

général à haute vitesse par les moustaches avant et l'aileron arrière. Quand on voit la facilité avec laquelle on peut transformer une 993 Carrera en Carrera RS, tout au moins sur le plan esthétique, on peut s'étonner qu'il n'y ait

tout ce qu'il faut pour laisser penser qu'il s'agit d'une RS et il faut un œil exercé pour remarquer les étriers de freins noirs alors que les véritables RS avaient des étriers rouges sur les 4 roues. Un regard un peu plus approfondi permettra de remarquer la forme des appuie-têtes que l'on distingue à travers les vitres et qui ne sont pas ceux des sièges baquet livrés en série sur la RS ou des sièges sport proposés en option. Ce sont tout simplement des sièges "confort" que l'on trouvait sur toutes les 993 Carrera. Cela donne alors envie de s'intéresser à l'auto d'un peu plus près ce qui permet de constater que l'habitacle possède 4 places avec les deux "strapontins" à dossier rabattable traditionnels à l'arrière alors que la RS devait se contenter de moquette fine. En fait, vous l'avez bien

compris, cette 993 n'est autre qu'une Carrera au look RS, un look fort bien exécuté d'ailleurs, mais qui lui permet de conserver la fonctionnalité et le confort de la Carrera, des détails d'importance quand on n'est pas féru de piste et de dixième de seconde ce qui est le cas d'une majorité de porschistes qui apprécient davantage l'objet que ses performances absolues, ce qu'on ne saurait leur reprocher par les temps qui courent... La seule chose qui peut surprendre quand on prend place à bord est le compteur gradué seulement jusqu'à 180, mais il s'agit de Miles Per Hour (MPH) et non de km/h, 180 MPH correspondant sensiblement à 290 km/h ce que confirme la double graduation placée à l'intérieur de la première. Mais ne soyez pas inquiet, en

Le point de vue du professionnel

**DAVID MARCIANO SPEEDSTAR**

Contrairement aux français, les américains et les anglais ne sont pas systématiquement attachés au respect de la configuration d'origine sur les autos qui ne sont pas ce qu'ils appellent des "collectibles", c'est-à-dire des raretés à conserver pour la collection. En revanche, ils savent faire ce qu'il faut pour transformer le look d'une auto à peu de frais en changeant juste quelques détails à l'image de cette 993 Carrera parfaitement relookée en RS sans modifications coûteuses.

1996, toutes les Porsche étaient catalysées et tous les moteurs délivraient la même puissance, la puissance inférieure des versions américaines ayant disparue depuis le lancement la 964...

**« Quand on voit la facilité avec laquelle on peut relooker une 993 Carrera en Carrera RS, on peut s'étonner qu'il n'y ait pas eu plus de propriétaires qui se soient laissés tentés par l'opération »**

Carrera en commandant l'option X51 qui portait la cylindrée à 3,8 litres et la puissance à 300 ch. Sans parler de l'aspect mécanique, les quelques modifications apportées à la 993 pour en faire une Carrera RS suffisaient à transfigurer l'esthétique du modèle de base avec une sportivité et une agressivité

avant tandis que le capot arrière recevait un aileron fixe en forme de queue de baleine en lieu et place de l'aileron rétractable de série. Enfin, deux jupes latérales étaient fixées sous la carrosserie entre les passages de roues avant et arrière afin de séparer les flux d'air et donc d'améliorer l'aérodynamisme pour augmenter l'appui

pas eu plus de propriétaires qui se soient laissés tentés par l'opération car rares sont les "look RS" que l'on croise ou que l'on croisait à l'époque où les 993 constituaient la majorité des 911 en circulation.

**Pas d'étriers rouges !**

Au premier coup d'œil, cette 993 Carrera a



Pas de doute possible, l'habitacle est bien celui d'une Carrera



Les sièges "confort" sont parfaits pour une utilisation routière "normale"



Le compteur à double graduation en MPH indique une voiture en provenance des Etats-Unis...



La boîte manuelle 6 rapports possède un bon étagement et une commande agréable



Le troisième feu stop dans le spoiler de toit n'est pas spécifique à la RS



L'échappement à double sortie ne provient ni de la Carrera ni de la RS mais il sonne bien !



Les tubulures d'admission en alu sont signe de la présence du Varioram et du moteur 285 ch



Le boîtier de filtre à air ouvert permet de mieux entendre respirer le moteur mais n'a aucune influence sur le rendement, au contraire