

# ESSAI D'ÉPOQUE

REPRENONS LE VOLANT DES PORSCHE  
QUI ONT MARQUÉ L'HISTOIRE  
DE LA MARQUE EN NOUS RESITUANT  
DANS LE CONTEXTE DE L'ÉPOQUE

# 1996

993 CARRERA CABRIOLET  
1996 • 285 ch • 1 420 kg • 275 km/h

993 CARRERA CABRIOLET

# Touris me rapide

1996... La 993 Carrera bénéficie d'une nouvelle motorisation à la fois plus puissante et plus coupleuse qui augmente encore le plaisir de conduire celle qui deviendra la dernière 911 refroidie par air.

TEXTE DIDIER BLANC - PHOTOS FLORIAN GROUT



#### PERFORMANCES

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



## Fiche technique

<b>Moteur</b>	Type M64.21 6 cylindres à plat en alu 2 arbres à cames en tête 2 soupapes par cylindre Graissage par carter sec Refroidissement par air Varioram
<b>Cylindrée</b>	3 600 cm <sup>3</sup>
<b>Al. x course</b>	100 mm x 76,4 mm
<b>Taux de comp.</b>	11,3:1
<b>Puissance</b>	285 ch à 6 100 tr/mn
<b>Couple</b>	340 Nm à 5 250 tr/mn
<b>Alimentation</b>	Injection séquentielle multipoint Gestion Bosch Motronic M5.2
<b>Transmission</b>	Boîte mécanique 6 rapports G50.21
<b>Train avant</b>	McPherson triangulé Ressorts hélicoïdaux Barre anti-roulis
<b>Train arrière</b>	Multibras LSA Ressorts hélicoïdaux Barre anti-roulis
<b>Freins</b>	4 disques ventilés percés 304x32 mm à l'avant 299x24 mm à l'arrière Étriers 4 pistons Assistance et ABS
<b>Jantes</b>	7j x 17 à l'avant 9j x 17 à l'arrière
<b>Pneus</b>	205/50 zr 17 à l'avant 255/40 zr 17 à l'arrière
<b>Dim. (L x l x h)</b>	4 245 x 1 735 x 1 300 mm
<b>Voies Av / Ar</b>	1 405 / 1 444 mm
<b>Empattement</b>	2 272 mm
<b>Réservoir</b>	73,5 litres
<b>Coffre</b>	123 l
<b>Cx</b>	0,33
<b>Poids</b>	1 420 kg
<b>Poids / puiss.</b>	4,98 kg/ch
<b>Prix neuf (1996)</b>	77 110 €
<b>Production</b>	7 769 exemplaires

**A**vec la génération 993, la 911 a bénéficié d'un sérieux lifting tout en restant immédiatement identifiable au premier coup d'œil. Si toute la partie centrale demeure identique à la génération précédente, les parties avant et arrière sont entièrement nouvelles. A l'avant, le bouclier reçoit des feux similaires à ceux de la 928 et de la 968 tandis que les phares sont plus inclinés pour une meilleure aérodynamique, mais, malgré les apparences, les ailes ne sont pas plus plongeantes, ce sont le bouclier et le capot avant qui sont plus haut. L'intérêt principal de cette modification et d'augmenter le volume du coffre avant qui était tombé à 88 litres sur

et Agile. Dérivé de l'essieu Weissach de la 928, ce train arrière permet des variations de pince et d'ouverture programmées ce qui crée de légers braquages destinés à améliorer la réponse en entrée de courbes tout en stabilisant l'arrière une fois que la voiture est inscrite en virage. C'est la plus grosse évolution technique de la 993 par rapport à la 964. Tout comme à l'avant, les feux arrière ont été redessinés mais aussi rehaussés ce qui donne un bouclier arrière beaucoup plus massif, mais là aussi la modification a été rendue nécessaire pour des raisons techniques, loger les silencieux d'échappement dans les ailes arrière, derrière les roues.

**« La puissance a nettement progressé puisque la 993 affiche désormais 285 ch pour un couple de 340 Nm : une hausse de 13 ch et 10 Nm par rapport à la première version »**

la 964 et remonte ici à 123 litres, soit une progression de près de 40 % ! A l'arrière, les ailes sont à mi-chemin en largeur entre la 964 Carrera et la 964 Anniversaire, mais leur forme est beaucoup mieux intégrée à la carrosserie ce qui les rend plus discrètes. Cet élargissement a été rendu nécessaire par l'adoption du train arrière multibras LSA pour Léger, Stable

### Nouvelle lunette arrière

Le capot arrière avec son aileron mobile a été redessiné en conséquence, tandis que la capote du cabriolet a elle aussi été modifiée avec une nouvelle lunette arrière plus haute mais beaucoup moins large ce qui ne facilitera pas la vision de trois-quart arrière lorsque la capote est fermée. En revanche, elle est équipée pour la première fois d'un saute-vent

**« La nouvelle 993 cabriolet a gagné en rigidité et en confort ce qui renforce sa polyvalence et son caractère grand tourisme, d'autant qu'elle est équipée pour la première fois d'un saute-vent qui se déploie automatiquement »**



Le filet anti remous condamne malheureusement les places arrière



Déplié, le filet anti remous offre une excellente protection contre les courants d'air



La tubulure d'admission en alu marquée Vairoram est la signature du nouveau modèle



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

La cote complète ainsi que le descriptif des différents états figure en page 136.

Millésime	Hors normes	Excellent	Bon	Passable
1994/95	73/83 000 €	61 000 €	49 000 €	19/27 000 €
1996/98	75/85 000 €	63 000 €	51 000 €	20/28 000 €

Cet exemplaire confié par Speedstar (75) fait preuve d'un comportement routier exemplaire

**« Le gain de couple obtenu dès les plus bas régimes grâce à l'adoption du Vairoram est très sensible avec des reprises nettement plus franches et des vocalises qui ne sont pas sans rappeler celles des anciennes Porsche »**

qui se déploie automatiquement ce qui rend la conduite plus agréable, mais condamne les places arrière, on ne peut pas tout avoir ! Si la 911 a longtemps souffert d'un éclairage "limité" et d'essuie-glace symboliques, la 993 a corrigé ces deux défauts en proposant de nouveaux projecteurs doubles (au Xenon en option) et en modifiant la position d'ancrage des balais d'essuie-glace. La surface balayée est plus large et la pression sur le pare-brise plus importante.

Dans l'habitacle, si les garnitures de portes ont été redessinées, le tableau de bord est toujours celui de la 911 traditionnelle. Par rapport à la 964, le volant retrouve un peu de finesse grâce à un airbag plus petit, mais toujours aussi efficace. La palette des couleurs disponibles s'élargit considérable-

ment avec l'apparition d'un vert cèdre, d'un beige cachemire, d'un châtaigne, et de deux gris en complément du noir et du bleu nuit plus traditionnels. Côté confort, la climatisation de série est améliorée tandis que les sièges peuvent recevoir une assise chauffante bien agréable sur un cabriolet.

**200 kg de plus**

Au fil des ans, la 911 s'est embourgeoisée afin de répondre aux attentes d'une clientèle de moins en moins prête à sacrifier une partie de son confort au titre de la sportivité. Cela se traduit par une augmentation de poids significative, la 993 Carrera cabriolet affichant 1 420 kg sur la balance, soit près de 200 kg de plus que la Carrera 3.2 cabriolet de 1989, nettement moins bien équipée, il est vrai.

Si c'est un réel handicap sur un coupé, c'est moins gênant sur un cabriolet avec lequel on est moins à la recherche de la performance pure.

Cela dit, la puissance a beaucoup progressé puisqu'elle affiche désormais 285 ch pour un couple de 340 Nm, une hausse de 13 ch et 10 Nm par rapport à la première version de la 993. Sur le papier, cette évolution n'est pas très spectaculaire, mais le gain de couple dès les plus bas régimes est très sensible en utilisation courante avec des reprises plus franches grâce à un gain de 20 % à 4 000 tr/mn.

Ces progrès ont été obtenus grâce à une nouvelle tubulure d'admission baptisée Vairoram qui dispose de tubulures de longueur variable selon les régimes. Son



L'aileton arrière mobile est pratiquement invisible quand il est rabaisé



De l'extérieur, la nouvelle motorisation se repère aux sorties d'échappement rectangulaires



La boîte 6 rapports est un régal à utiliser



La capote entièrement électrique se commande depuis la console centrale



Dans l'habitacle, aucun changement n'est visible par rapport au modèle 272 ch



Les sièges de série offrent un excellent maintien sans être trop enveloppants

principe est d'optimiser les effets acoustiques qui se produisent dans les conduits d'admission à l'ouverture et la fermeture des soupapes. Cela crée une onde qui est fonction du régime moteur. En fonction de la longueur des conduits, à certains régimes, il y a une surpression derrière la soupape d'admission et à d'autres il y a au contraire une dépression. La première situation améliore le remplissage des cylindres donc la puissance alors que la seconde diminue au contraire le

**« Le train arrière multibras LSA - pour Léger, Stable et Agile - transcende le comportement routier de la 993, nettement moins vicieuse que ne pouvaient l'être les anciennes 911 »**

rendement. Avec des conduits de longueur variable, on peut faire en sorte qu'il y ait toujours une surpression derrière la soupape lors de son ouverture.

Sur la 993, des conduits longs sont utilisés jusqu'à 4 840 tr/mn avant que l'ouverture de tubes coulissants ne raccourcisse la longueur du circuit d'admission. A 5 840 tr/mn, un volet s'ouvre pour relier les

deux bancs de cylindres entre eux et optimiser encore le rendement à haut régime. Par rapport aux générations précédentes, la 993 a gagné en rigidité et en confort ce qui renforce le caractère grand tourisme d'une 993 Carrera cabriolet qui est aussi bien taillée pour avaler les kilomètres à vitesse élevée sur des autoroutes allemandes que pour se promener sur les petites routes de campagne. Dans tous les cas, la rigidité de la coque n'est jamais prise en défaut et aucune

vibration dans la baie de pare-brise n'indique un travail excessif du châssis.

### Typiquement Porsche

La position de conduite est typiquement Porsche avec un pédalier légèrement décalé vers la droite et un passage de roue proéminent. Le volant qui n'est pas réglable en profondeur permet néanmoins de trouver

une bonne position de conduite grâce aux multiples réglages des sièges. Lorsque la capote est ouverte, le saute-vent qui se déploie automatiquement juste derrière les dossiers des sièges avant limite les remous d'air, surtout avec les vitres relevées. Lorsque l'on roule capoté, on est en revanche gêné par le manque de visibilité de trois-quart arrière en raison de l'absence de vitre de custode ce qui ne facilite pas les manœuvres d'autant que le train arrière est plus large qu'avec les anciennes 911.

Le levier de vitesses de la boîte mécanique à 6 rapports tombe bien sous la main et sa course réduite permet d'enclencher les vitesses avec précision. Le moteur qui possède toujours sa sonorité caractéristique prend ses tours avec vigueur en changeant de registre à chaque modification de la longueur des tubulures d'admission ce qui ne manque pas de rappeler les anciennes 911 qui se mettaient à rugir une fois le régime de couple maxi passé. A ce sujet, le couple est encore davantage omniprésent dès les plus bas régimes ce qui permet d'enrouler sans avoir à rétrograder systématiquement. Au moment de ralentir la 993 cabriolet à



Le coffre offre toujours une contenance de 123 litres, comme sur la phase I

l'approche d'un virage, les puissants étriers à 4 pistons secondés par un ABS qui sait rester discret font parfaitement leur travail malgré le poids élevé. Il n'y a qu'à l'inscription en courbe que la 993 Carrera cabriolet semble un peu paresseuse, Porsche ayant volontairement donné un comportement souveur au cabriolet, mais avec un peu de savoir-faire, il

est facile d'inverser la tendance et de provoquer une légère dérive du train arrière. La polyvalence est donc le point fort de cette nouvelle 993 cabriolet 285 ch, une polyvalence dont bien des sportives pourraient s'inspirer car elle ne se traduit pas par une baisse des performances, bien au contraire. ■