04 R370_54-59 REDporcshe 25/10/12 15:53 Page 54

Porsche 911 Carrera “type 993”, 1995

Le bon numéro

Trente ans après son apparition, la 911 s’offre avec la génération “993” lancée en 1993 la plus importante évolution technique et esthétique de son histoire. Pourtant, à bien des égards, la 993 demeure largement fidèle au concept originel, au point qu’il n’est pas interdit de voir en elle la dernière “vraie” 911.

Mille neuf cent soixante-trois, *a star is born !* Succédant à la 356, la 911 fait son entrée sur le marché et devient rapidement la sportive de référence. Ses innombrables succès en compétition, sa forte personnalité, sa qualité de fabrication et sa robustesse continuent d’ailleurs de lui assurer un succès commercial constant, alors qu’en 2012 nous en sommes à la 7e génération. Pourtant, la pérennité de la 911 n’a pas toujours été garantie comme elle semble l’être aujourd’hui. À l’aube des années 70, les têtes pensantes de Stuttgart commencent à se dire que l’architecture du moteur arrière est condamnée à plus ou moins long terme. C’est ainsi qu’à partir de 1975, la 924 et ses descendantes adoptent un moteur avant refroidi par eau et une boîte accolée au différentiel. Cette architecture *transaxle* est également retenue pour la très ambitieuse 928 lancée en 1977 dont la vocation était, tout simplement, de rem- >

04 R370_54-59 REDporcshe 25/10/12 15:53 Page 56

placer la 911. Mais rien n'y fait. Soutenue par une clientèle fidèle, la 911 ne veut pas mourir. Prenant acte de la situation, Porsche se décide enfin à reprendre son développement, trop longtemps délaissé. Le renouveau commence indirectement avec la présentation, au salon de Francfort 1983, de la future 959 sous la forme d'un concept. Visant initialement l'homologation en Groupe B, cette étude n'aboutit qu'en 1986 à la voiture de série, trop tard pour un engagement en Championnat du monde des rallyes. Ainsi, la 959 (sous l'appellation 961) ne connaîtra finalement de la compétition que le sable du Paris-Dakar et l'asphalte des 24 Heures du Mans. Mais l'intérêt de cette supercar est ailleurs. En partant d'une base de 911, mais sans se fixer de limites, les ingénieurs Porsche ont développé une vitrine technologique dont les générations de 911 à venir ont profité. C'est ainsi que la 964 lancée en 1989 est d'abord disponible avec une transmission intégrale issue de la 959. Quant à la 993 présentée au salon de Francfort 1993, elle hérite d'une boîte 6 rapports, d'un museau aérodynamique très inspiré de celui de la 959, et son nouveau train arrière multibras doit plus à cette dernière qu'à toutes les autres 911.

Vous êtes bien dans une 911 ! La finition semble capable de traverser les siècles.

Nouvelle à 85 %

Sans avoir besoin de glisser un œil indiscret sous la robe de cette noble dame, on remarque immédiatement les différences avec les 911 d'antan. C'est l'aplatissement des ailes avant qui saute d'abord aux yeux. Même s'il faut reconnaître à l'équipe de Harm Lagaay – alors chef du design Porsche – le mérite d'avoir modernisé la ligne originelle avec talent, cette nouvelle "gueule" mettra un peu de temps à séduire les habitués du modèle. La partie arrière ne suscite pas les mêmes réticences : évoquant les anciennes 911 Turbo Look, ses hanches larges et musclées font beaucoup pour le charme de la 993. Le porte-à-faux arrière a dû être augmenté pour loger le nouvel échappement, et les voies sont plus larges de 25 mm à l'avant et 65 à l'arrière. En revanche, l'empattement reste inchangé par rapport à la 964. Le résultat de cet habile remodelage est une réduction de la traînée et de la portance se traduisant par une amélioration du comportement à haute vitesse, et accessoirement par un refroidissement optimisé. Pour le reste, beaucoup de choses demeurent semblables aux générations précédentes. Le fameux 6-cylindres à plat refroidi par air conserve la cylindrée de 3,6 litres de la 964, les vitrages et le pavillon paraissent inchangés depuis 1963, et l'intérieur atteint des sommets de conservatisme : en dehors du déplacement de quelques interrupteurs, et d'un volant à quatre branches dont le dessin évolue en douceur, rien ne semble avoir bougé depuis des lustres.

On retrouve bien les cinq cadrans, avec le compte-tours en position centrale, et cette indémodable planche de bord au style épuré. Quant au pédalier, également conforme à la tradition, il est toujours décalé à droite et articulé au plancher.

Toujours pure, moins dure

Dès les premiers tours de roues, on est très vite séduit par la facilité avec laquelle cette 993 se laisse prendre en main. Confortable et docile ? Fort bien ! Mais on en attend un peu plus d'une telle icône… Alors que se passe-t-il lorsqu'on se risque à secouer la bête ? La réponse est simple : on comprend vite pourquoi la 911 fait figure de référence. À la première accélération insistante, le grondement caractéristique du *flat six* emplit l'habitacle sans retenue. Dès lors, chaque nouvelle sollicitation de l'accélérateur vous délivre instantanément une dose de pure joie de vivre ! Comment peut-on décemment se passer d'une telle griserie ? C'est la douloureuse question à laquelle il faudra répondre au moment de rendre les clefs, car la dépendance est déjà là… Disposant à son lancement de 272 ch, la 993 en gagne 13 pour le millésime 1996 grâce au système Varioram. En l'espèce, pas de doutes, les 285 ch de notre Carrera d'octobre 1995 sont tous au rendez-vous. Quelle santé ! Au moment de calmer le jeu, on découvre avec bonheur >

Modernisée sans être bouleversée, la partie arrière de la 993, avec ses hanches larges, est très réussie.

Les ailes avant ne sont plus visibles du poste de pilotage. Une page se tourne…

Points forts
- ✔ La dernière "vraie" 911 !
- ✔ Moteur fantastique
- ✔ Excellentes performances
- ✔ Compromis sportivité/facilité d'utilisation
- ✔ Comportement en progrès
- ✔ Fiabilité exemplaire

Points faibles
- ✘ Face avant trop modernisée ?
- ✘ Rapidement indispensable, si l'on y réfléchit bien !

1 La teinte fauve est plus chaleureuse que le sempiternel cuir noir…
2 L'aileron arrière peut être déployé à la demande par une simple pression sur un interrupteur.
3 Vraie sportive, mais aussi confortable GT, la 911 répond aux attentes légitimes de la clientèle sur ce segment de marché.

04 R370_54-59 REDporcshe 25/10/12 15:54 Page 58

Sans être aseptisée, cette 911 vous met vite à l'aise.

ACHETER UNE PORSCHE 993

Ce qu'il faut savoir

Bonne nouvelle, la 993 est (avec la Carrera 3.2) la 911 la plus fiable. En dehors du double allumeur devant être révisé tous les 70 000 km, les soins à prodiguer se limitent à un entretien normal ponctué à intervalles réguliers par une vidange et le remplacement des plaquettes ou des disques. Un véritable taxi ! Les différents filtres (habitacle, air, essence, et deux pour l'huile) ne doivent pas être négligés pour autant, et la réfection de l'embrayage est à prévoir tous les 80 000/90 000 km. Comme la Carrera 3.2, la 993 est pourvue d'une distribution à poussoirs hydrauliques (avec rattrapage du jeu des soupapes) échappant à la fastidieuse opération de réglage des culbuteurs qui nécessitait l'ouverture du bloc. Par ailleurs, le système Varioram dont elle est équipée à partir de 1995 (permettant, via des clapets, l'utilisation de deux tubulures d'admission différentes selon le régime) ne pose aucun problème, et la finition intérieure semble faite pour durer. Quelques petites faiblesses sont tout de même à signaler : l'étanchéité n'est pas le point fort des moteurs refroidis par air, les fuites d'huile ne sont donc pas rares sur une 993.

Combien ça coûte ?

Produite à 68 881 exemplaires de 1993 à 1998 (chiffres Porsche), la 911 "type 993" est encore très facile à trouver. Si l'on ne considère que les Carrera et Carrera 4, les prix démarrent à 25 000 €, mais l'essentiel de l'offre se situe plutôt autour de 35 000 €, et peut atteindre 40 000 €. Il est d'ailleurs intéressant de noter que les 996 plus récentes sont pourtant beaucoup plus abordables… Phénomène révélateur s'il en est quant à l'attrait qu'exerce la 993 !

Les trains roulants – très différents des générations antérieures, surtout à l'arrière – sont solides et améliorent le comportement, mais comme sur les anciennes 911, leurs réglages sont à surveiller. La protection contre la corrosion est efficace, mais des cloques peuvent apparaître à la base du pare-brise en cas de remplacement de celui-ci : étant fixé par collage, sa dépose n'épargne pas le cadre en acier. Il peut également arriver que l'aileron, qui se déploie automatiquement à partir de 80 km/h, se grippe et devienne bruyant à cause de la "cuisson" de la graisse de son boîtier d'engrenage. Ce dernier étant serti, le remplacement est alors inévitable. Enfin, il n'est pas rare que les fixations des portes (côté châssis) lâchent prise en cas d'ouverture trop brutale. Cherchez les traces d'une réparation peu soignée.

1 Plus enchanteur que jamais, le *flat six* atteint ici des sommets de fiabilité.
2 Pour enfants uniquement ! Les dossiers peuvent aussi être couchés pour faire un plancher.

PATRICK PUGIN

"D'une fiabilité déconcertante !"

Cela fait bien longtemps que Patrick Pugin est un grand amoureux de Porsche. Après une formation de mécanicien automobile, un diplôme d'ingénieur et une belle carrière dans l'industrie, il décide de quitter une confortable situation professionnelle pour créer son atelier de restauration consacré aux Porsche anciennes. Après les débuts dans le sous-sol de la maison familiale, Art Restoration est aujourd'hui installé dans des locaux flambant neufs. « *Je m'intéresse à la 911 depuis l'adolescence. C'est l'aura du modèle et ses succès en compétition qui ont fait naître ma passion. Lorsque j'ai lancé mon activité, j'ai décidé de me spécialiser autant que possible dans les 914 et 911 anciennes. Cette 993 fait donc partie des 911 les plus récentes que je suis amené à traiter, mais je l'aime bien parce qu'elle est encore largement fidèle à la tradition Porsche. Par ailleurs, c'est une voiture extrêmement fiable qui ne pose pas de difficulté en entretien : il n'y a pas de problème de vilebrequin, d'arbre à cames ou de culbuteurs. C'est une voiture d'une fiabilité déconcertante. Par ailleurs, sa cote est stable depuis plusieurs années, et comme elle est considérée comme la dernière "vraie" 911, je ne serais pas étonné qu'elle se mette à décoller prochainement.* » À bon entendeur…

1 Cet autre cheval cabré n'a rien à envier à son petit copain italien !
2 Carrera, une appellation issue de la course devenue indissociable du modèle 911.
3 Dans le cadre de la portière conducteur se trouve la tirette permettant d'ouvrir le capot moteur.

que le freinage, encore plus impressionnant que les accélérations, se montre à la hauteur de la réputation Porsche : mordant et endurant au point de vous décoller le dos du siège !

Sportive aboutie

Finalement, que peut-on reprocher à cette 993 ? Pas grand-chose, en vérité… Cette chevauchée fantastique ne fut contrariée par aucun désagrément. Le maniement de la nouvelle boîte 6 rapports est plaisant (notamment grâce à la commande hydraulique de l'embrayage), et la direction se montre suffisamment précise, même si – par la faute d'un train avant parfois déréglé – elle peut renouer à haute vitesse avec le mouvement pendulaire des anciennes 911. S'agissant du comportement, les prises d'appuis prononcés ne génèrent que des mouvements de caisse très contenus, et le traditionnel sous-virage en entrée de courbe est grandement réduit. On en vient à se dire que notre 993 Carrera d'entrée de gamme ne serait pas ridicule sur circuit. Il est vrai que son train arrière multibras en aluminium s'articule sur un berceau auxiliaire fait du même métal baptisé LSA (Légèreté-Stabilité-Agilité) comprenant un cadre supérieur favorisant une plus grande progressivité du survirage. En appui, la géométrie provoque même un léger pincement induisant un léger braquage. L'effet "sac à dos" est imperceptible. Et pourtant, notre monture ne dispose pas du châssis Sport qui repousse encore les limites d'adhérence. Cela dit, pour un usage strictement routier, le châssis standard est sans aucun doute préférable pour son confort et sa grande prévenance : avant de décrocher, il alertera son pilote par des dandinements de caisse très explicites ! Difficile de se faire piéger, du moins sur sol sec… Performante, fiable et polyvalente, mais pas aseptisée le moins du monde, la 993 est l'aboutissement d'une lignée avant la profonde refonte du concept amorcée par la 996. Dernière 911 dont la fidélité aux origines ne saurait être discutée, la 993 est plus que jamais un choix judicieux.

TEXTE : **LOUIS-THOMAS FEDERSPIEL**
PHOTOS : **GILLES LABROUCHE**

Nos vifs remerciements à Patrick Pugin pour son accueil et la mise à disposition de cette 993 en toute confiance.

Caractéristiques techniques

PORSCHE 911 "TYPE 993", 1995

- **Moteur** 6-cylindres à plat opposés installé longitudinalement en porte-à-faux AR, bloc et culasses en alliage d'aluminium, 3 600 cm³ (100 x 76,4 mm), 285 ch DIN à 6 100 tr/min, 34,7 mkg à 5 250 tr/min, rapport volumétrique 11,3 : 1, 2 soupapes par cylindre, 2 arbres à cames en tête (1 par banc de cylindres) entraînés par chaînes, vilebrequin 8 paliers, radiateur d'huile, lubrification par carter sec, système d'admission variable Varioram, injection électronique Bosch Motronic DME, double allumage, refroidissement par air.
- **Transmission** aux roues AR, boîte mécanique 6 rapports (Tiptronic 4 rapports en option), différentiel autobloquant, système antipatinage ABD (Automatic Brake Differential) en option.
- **Direction** à crémaillère avec assistance.
- **Freins** disques percés et ventilés AV/AR, étriers 4 pistons, ABS de série.
- **Suspension** AV à jambes élastiques, leviers triangulés transversaux, barre antiroulis, ressorts hélicoïdaux et amortisseurs télescopiques ; AR à essieu multibras, ressorts hélicoïdaux et amortisseurs télescopiques.
- **Structure/Carrosserie** coque autoporteuse acier avec cadre auxiliaire AR, coupé 2 portes, 2+2 places.
- **Dimensions** longueur 4,245 m, largeur 1,735 m, hauteur 1,30 m, empattement 2,27 m, voies AV/AR 1,405/1,445 m.
- **Roues** jantes alliage 17" (16" sur les marchés allemand et belge), pneus AV 205/50 ZR17, AR 255/40 ZR17.
- **Poids** 1 370 kg.
- **Performances** vitesse maxi 275 km/h, 0 à 100 km/h 5,4 sec., km D.A. 24,6 sec.