

PORSCHE 911 TYPE 993

LE GUIDE DÉTAILLÉ
1993-1998



auto forever

1

CONTEXTE, CONCEPTION
ET HISTOIRE EN BREF

Depuis 1963, Porsche et la 911 ne font le plus souvent qu'un. Quatrième génération de ce modèle emblématique, la 993 sort la marque de l'ornière dans laquelle elle se trouvait depuis la fin des années 1980.



FICHE D'IDENTITÉ

Début de carrière : **08/1993**Fin de carrière : **05/1998**

Plate-forme : **évolution de celle de la 964, elle-même héritée de la 911 originelle de 1963, avec un train arrière inédit**

Designer : **Tony Hatter au sein du Centre de style Porsche**

GRANDEUR
ET DÉCADENCE

Fondée en 1948, Porsche dévoile au salon de Francfort 1963 la 901, sa deuxième voiture de série, qui va succéder à la 356. Peugeot se réservant la numérotation à trois chiffres avec un zéro au milieu, la 901 devient 911 et entame sa carrière en mai 1964. Cette nouvelle Porsche, dessinée par Ferdinand Alexander Porsche, dit « Butzi », petit-fils du fondateur, accède rapidement au statut d'icône, séduisant un nombre toujours plus grand de passionnés, conquis par cette voiture de sport utilisable au quotidien. Pour le millésime 1974, la série G (deuxième génération de la 911) se conforme aux sévères normes de sécurité et antipollution imposées par les États-Unis, premier marché de la marque. Porsche programme ensuite la mise à la retraite de la 911 pour la fin des années 1970, la 928, plus moderne et dotée d'un moteur V8 placé à l'avant, étant appelée à la remplacer. La 911 reste néanmoins au catalogue, sauvée par les réactions de la clientèle, qui reste attachée à la tradition du tout à l'arrière et au moteur refroidi par air, des éléments déjà présents sur la 356, première voiture lancée par Ferdinand Porsche. Le fils de ce dernier, Ferry Porsche, dirige l'entreprise familiale jusqu'en 1972, date à laquelle il passe le relais à Ernst Fuhrmann, qui allait prendre la décision d'arrêter la 911. Peter Schutz lui succède en 1981. Il est chargé de redresser la situation, devenue délicate à la suite de la récession provoquée par le second choc pétrolier.



Cette 911E 2.4 du millésime 1972 est une des dernières versions de la première génération de 911, présentée en 1963.

© Porsche AG



Introduite en 1973, la 911 série G reste dans la continuité du modèle originel. Le six cylindres boxer est toutefois passé de 2,0 litres à 3,0 litres sur cette 911 SC du millésime 1982.

© Porsche AG



Bien que l'évolution du style reste limitée sur la troisième génération, la 964 représente une transformation profonde de la 911 avec l'arrivée d'un nouveau moteur 3,6 litres et de la transmission intégrale.

© Porsche AG

2

CHRONOLOGIE DES ÉVOLUTIONS

Date	Millésime	Evènements	Description
Juillet 1993	AM 1994	Annonce	Les premières photos de la nouvelle 911 paraissent dans la presse, accompagnées de quelques informations ayant trait à la sécurité (essieu arrière inédit, nouveaux renforts de carrosserie, deux airbags, nouvel ABS de 5e génération) et à l'augmentation de puissance du moteur 3,6 litres (272 ch contre 250 ch sur la 964), qui est accouplé à une boîte manuelle à six rapports ou à une évolution de la boîte Tiptronic.
Août 1993		Début de la production	La production en série de la 911 type 993 démarre le 11 août.
Sept 1993 (Salon de Francfort)	AM 1994	Présentation en 1ère mondiale	SÉRIE R La 911 de 4 ^e génération est dévoilée au public.
Nov 1993		Commercialisation	En Europe, les ventes débutent symboliquement le 9 novembre (9/11/1993) .
Janvier 1994 (Salon de Détroit)		Présentation en 1ère mondiale	Le nouveau cabriolet fait la tournée des salons durant la première quinzaine de janvier en étant présenté à Détroit, Los Angeles et Bruxelles.
Mars 1994		Améliorations	<ul style="list-style-type: none"> • Nouveaux moyeux de roues • Centrale hydraulique de freinage et qualité des plaquettes de freins améliorées • Nouvelle option préparation téléphone
Avril 1994		Commercialisation	En Europe, la 911 cabriolet entame sa carrière.

N.B : chez Porsche, une lettre est rattachée à un millésime, qui va d'août à juillet de chaque année. Ainsi le millésime 1994 débute en août 1993, se termine en juillet 1994, et est identifié par la lettre R. La correspondance entre les lettres et les millésimes est la suivante : R = 1994 ; S = 1995 ; T = 1996 ; V = 1997 ; W = 1998.



Cette photo de présentation de la 993 est la première. Elle montre une voiture de couleur Gris Polaire, équipée de jantes Cup de 17 pouces et d'un toit ouvrant, mais aussi d'un becquet couleur caisse au-dessus de la lunette arrière qui ne sera pourtant monté de série qu'à partir de 1995.
© Porsche AG



Présentée en janvier 1994, cette 911 cabriolet est équipée de jantes Cup de 17 pouces.
© Archives du Musée National de l'Automobile de Mulhouse



911 Carrera - 1993-1995 - 272 ch - Jaune Vitesse © Porsche AG



911 Carrera coupé et cabriolet - 1995-1997 - 285 ch - Gris Arctique © Porsche AG



911 Carrera cabriolet - 1994-1995 - 272 ch - Bleu Iris © Porsche AG



911 Targa - 1995-1998 - 285 ch - Turquoise métallisé © Porsche AG



911 Carrera 4 - 1994-1995 - 272 ch - Rouge Indien © Porsche AG



911 Carrera 4S - 1995-1998 - 285 ch - Gris Polaire © Porsche AG



5.4 La liste des moteurs disponibles

Carrera

Version	Carrera ^{(1) (2)}	Carrera Tiptronic ⁽²⁾	Carrera ⁽³⁾	Carrera Tiptronic ⁽³⁾
Période de production	1993-1995	1993-1995	1995-1998	1995-1998
Poids à vide (DIN)	1370 kg US : 1390 kg	1395 kg US : 1415 kg	1370 kg US : 1390 kg	1395 kg US : 1415 kg
Code moteur	M64/05 US : M64/07	M64/06 US : M64/08	M64/21 US : M64/23	M64/22 US : M64/24
Alésage x Course	100 x 76,4 mm	100 x 76,4 mm	100 x 76,4 mm	100 x 76,4 mm
Cylindrée	3600 cc	3600 cc	3600 cc	3600 cc
Taux de compression	11,3:1	11,3:1	11,3:1	11,3:1
Puissance	272 ch (200 kW) US : 270 ch US (201 kW)	272 ch (200 kW) US : 270 ch US (201 kW)	285 ch (210 kW) US : 282 ch US (210 kW)	285 ch (210 kW) US : 282 ch US (210 kW)
Régime	6100 tr/mn	6100 tr/mn	6100 tr/mn US : 6300 tr/mn	6100 tr/mn US : 6300 tr/mn
Norme	ECE / SAE net	ECE / SAE net	ECE / SAE net	ECE / SAE net
Couple	330 Nm	330 Nm	340 Nm	340 Nm
Régime	5000 tr/mn	5000 tr/mn	5250 tr/mn	5250 tr/mn
Norme	ECE / SAE net	ECE / SAE net	ECE / SAE net	ECE / SAE net
Boîte de vitesses	M6	A4	M6	A4
Vitesse maxi	270 km/h	265 km/h	275 km/h	270 km/h
Accél. 0-100 km/h	5,6 sec.	6,6 sec.	5,4 sec.	6,4 sec.
Accél. 1000 m D.A	25,1 sec.	25,9 sec.	24,6 sec.	25,4 sec.
Rapp. poids/puissance	5,0 kg/ch	5,1 kg/ch	4,8 kg/ch	4,9 kg/ch
Consommation moyenne (norme)	11,4 l/100 km (89/491/CE) US : 11,4 l/100 km (EPA)	11,3 l/100 km (89/491/CE) US : 11,6 l/100 km (EPA)	MY 96 : 11,1 l/100 km (89/491/CE) ou 12,2 l/100 km (93/116/CE) MY 97 & 98 : 10,9 l/100 km (89/491/CE) ou 11,9 l/100 km (93/116/CE) US : 11,4 l/100 km (EPA)	11,2 l/100 km (89/491/CE) ou 12,2 l/100 km (93/116/CE) US : 11,6 l/100 km (EPA)

Carrera 4

Version	Carrera 4 ⁽²⁾	Carrera 4 ⁽³⁾	Targa ⁽³⁾	Targa Tiptronic ⁽³⁾
Période de production	1994-1995	1995-1998	1995-1998	1995-1998
Poids à vide (DIN)	1420 kg US : 1440 kg	1420 kg US : 1440 kg	1400 kg US : 1420 kg	1425 kg US : 1445 kg
Code moteur	M64/05 US : M64/07	M64/21 US : M64/23	M64/21 US : M64/23	M64/22 US : M64/24
Alésage x Course	100 x 76,4 mm	100 x 76,4 mm	100 x 76,4 mm	100 x 76,4 mm
Cylindrée	3600 cc	3600 cc	3600 cc	3600 cc
Taux de compression	11,3:1	11,3:1	11,3:1	11,3:1
Puissance	272 ch (200 kW) US : 270 ch US (201 kW)	285 ch (210 kW) US : 282 ch US (210 kW)	285 ch (210 kW) US : 282 ch US (210 kW)	285 ch (210 kW) US : 282 ch US (210 kW)
Régime	6100 tr/mn	6100 tr/mn US : 6300 tr/mn	6100 tr/mn US : 6300 tr/mn	6100 tr/mn US : 6300 tr/mn
Norme	ECE / SAE net	ECE / SAE net	ECE / SAE net	ECE / SAE net
Couple	330 Nm	340 Nm	340 Nm	340 Nm
Régime	5000 tr/mn	5250 tr/mn	5250 tr/mn	5250 tr/mn
Norme	ECE / SAE net	ECE / SAE net	ECE / SAE net	ECE / SAE net
Boîte de vitesses	M6	M6	M6	A4
Vitesse maxi	270 km/h	275 km/h	275 km/h	270 km/h
Accél. 0-100 km/h	5,5 sec.	5,3 sec.	5,4 sec.	6,4 sec.
Accél. 1000 m D.A	25,3 sec.	24,8 sec.	24,6 sec.	25,4 sec.
Rapp. poids/puissance	5,2 kg/ch	5,0 kg/ch	4,9 kg/ch	5,0 kg/ch
Consommation moyenne (norme)	11,4 l/100km (89/491/CE) US : 12,2 l/100 km (EPA)	MY 96 : 11,3 l/100 km (89/491/CE) ou 12,6 l/100 km (93/116/CE) MY 97 & 98 : 11,2 l/100 km (89/491/CE) ou 12,2 l/100 km (93/116/CE) US : 12,2 l/100 km (EPA)	MY 96 : 11,2 l/100 km (89/491/CE) ou 12,4 l/100 km (93/116/CE) MY 97 & 98 : 11,0 l/100 km (89/491/CE) ou 11,9 l/100 km (93/116/CE) US : 11,4 l/100 km (EPA)	11,2 l/100 km (89/491/CE) ou 12,2 l/100 km (93/116/CE) US : 11,6 l/100 km (EPA)

N.B : les chiffres officiels de poids, de performances et de consommation sont identiques pour le coupé et le cabriolet.

*Carrera RS**Carrera S**Carrera S*

Version	Carrera RS	Carrera S ⁽³⁾	Carrera S Tiptronic ⁽³⁾	Carrera 4S ⁽³⁾
Période de production	1995-1996	1996-1998	1996-1998	1995-1998
Poids à vide (DIN)	1270 kg - JP : 1320 kg Clubsport : 1170 kg	1400 kg US : 1420 kg	1425 kg US : 1445 kg	1450 kg (tous les marchés)
Code moteur	M64/20	M64/21 US : M64/23	M64/22 US : M64/24	M64/21 US : M64/23
Alésage x Course	102 x 76,4 mm	100 x 76,4 mm	100 x 76,4 mm	100 x 76,4 mm
Cylindrée	3746 cc	3600 cc	3600 cc	3600 cc
Taux de compression	11,3:1	11,3:1	11,3:1	11,3:1
Puissance	300 ch (221 kW)	285 ch (210 kW) US : 282 ch US (210 kW)	285 ch (210 kW) US : 282 ch US (210 kW)	285 ch (210 kW) US : 282 ch US (210 kW)
Régime	6500 tr/mn	6100 tr/mn US : 6300 tr/mn	6100 tr/mn US : 6300 tr/mn	6100 tr/mn US : 6300 tr/mn
Norme	ECE	ECE / SAE net	ECE / SAE net	ECE / SAE net
Couple	355 Nm	340 Nm	340 Nm	340 Nm
Régime	5400 tr/mn	5250 tr/mn	5250 tr/mn	5250 tr/mn
Norme	ECE	ECE / SAE net	ECE / SAE net	ECE / SAE net
Boîte de vitesses	M6	M6	A4	M6
Vitesse maxi	277 km/h	270 km/h	265 km/h	270 km/h
Accél. 0-100 km/h	5,0 sec.	5,4 sec.	6,4 sec.	5,3 sec.
Accél. 1000 m D.A	24,0 sec.	24,8 sec.	25,6 sec.	25,0 sec.
Rapp. poids/puissance	4,2 kg/ch	4,9 kg/ch	5,0 kg/ch	5,1 kg/ch
Consommation moyenne (norme)	12,4 l/100 km (89/491/CE) ou 13,8 l/100 km (93/116/CE)	11,1 l/100 km (89/491/CE) ou 12,0 l/100 km (93/116/CE) US : 11,4 l/100 km (EPA)	11,3 l/100 km (89/491/CE) ou 12,4 l/100 km (93/116/CE) US : 11,6 l/100 km (EPA)	MY 96 : 11,5 l/100 km (89/491/CE) ou 12,8 l/100 km (93/116/CE) MY 97 & 98 : 11,3 l/100 km (89/491/CE) ou 12,3 l/100 km (93/116/CE) US : 12,6 l/100 km (EPA)

*turbo**turbo S*

Version	Turbo	Turbo S	GT2	GT2 Evo
Période de production	1995-1998	1997-1998	1995-1997	1998
Poids à vide (DIN)	1500 kg (tous les marchés)	1500 kg US : 1520 kg	1290 kg	1175 kg
Code moteur	M64/60	M64/60S US M64/60R	M64/60R	M64/60S
Alésage x Course	100 x 76,4 mm	100 x 76,4 mm	100 x 76,4 mm	100 x 76,4 mm
Cylindrée	3600 cc	3600 cc	3600 cc	3600 cc
Taux de compression	8,0:1	8,0:1	8,0:1	8,0:1
Puissance	408 ch (300 kW) US : 400 ch US (300 kW)	450 ch (331 kW) US : 424 ch US (316 kW)	430 ch (316 kW)	450 ch (331 kW)
Régime	5750 tr/mn	6000 / 5750 tr/mn	5750 tr/mn	6000 tr/mn
Norme	ECE / SAE net	ECE / SAE net	ECE	ECE
Couple	540 Nm	585 Nm US : 540 Nm	540 Nm	585 Nm
Régime	4500 tr/mn	4500 tr/mn	4500 tr/mn	4500 tr/mn
Norme	ECE / SAE net	ECE / SAE net	ECE	ECE
Boîte de vitesses	M6	M6	M6	M6
Vitesse maxi	290 km/h	300 km/h US : 294 km/h	295 km/h	300 km/h
Accél. 0-100 km/h	4,5 sec.	4,1 sec. US : 0 à 96,5 km/h 4,2 sec.	4,4 sec. ^(*)	3,9 sec.
Accél. 1000 m D.A	23,0 sec.	n.d	n.d	n.d
Rapp. poids/puissance	3,7 kg/ch	3,3 kg/ch	3,0 kg/ch	2,6 kg/ch
Consommation moyenne (norme)	13,2 l/100 km (89/491/CE) ou 15,7 l/100 km (93/116/CE) US : 15,0 l/100 km (EPA)	15,7 l/100 km (93/116/CE)	15,4 l/100 km (93/116/CE)	n.d

(*) Le temps d'accélération de la 911 GT2 de 0 à 200 km/h est de 13,2 secondes.

6 LA CARRIÈRE SPORTIVE



La 993 n'a pas attendu la Carrera RS pour tâter du circuit. Elle y fait ses premiers tours de roues au cours de la saison 1994 de la Porsche Cup.
© Porsche AG

En bonne voiture de sport, la 993, quatrième génération de la 911, a connu une carrière intense en compétition. Celle-ci démarre dès la présentation du modèle avec la version Cup, conçue pour des courses monotypes, une tradition inaugurée avec la 944 Turbo Cup en 1986. Le mouvement s'intensifie en 1995 avec l'introduction de la Carrera RS Clubsport, évolution de la Cup, et l'arrivée des RSR et GT2, développées pour concourir dans tout type de championnat GT aux quatre coins de la planète. Pour repartir à la conquête des 24 Heures du Mans, Porsche introduit en 1996 la 911 GT1, une parente de la 993. Enfin, la 993 se trouvera engagée par des privés dans la « Targa Tasmania », un rallye australien, et dans la course de côte de Pikes Peak.

1. La 993 Cup

Appelée à succéder à la 964 Cup, la 993 Cup est dévoilée au salon de Francfort 1993 en même temps que la Carrera de route. Cette version destinée à la course a été sensiblement allégée. Son poids est de 1120 kg, soit une réduction de 250 kg par rapport au modèle de série. Ses trains roulants et sa transmission sont adaptés à la compétition, tandis qu'un arceau-cage de sécurité a pris place dans l'habitacle. Enfin, le moteur évolue sensiblement. De type M64/70, il a vu sa cylindrée passer de 3,6 à 3,8 litres, la puissance augmentant de 38 ch pour s'établir à 310 ch, et le couple progressant de 40 Nm pour culminer à 370 Nm.

Testée en course dès la fin de la saison 1993, la 993 Cup devient la nouvelle protagoniste de la Porsche Cup pour



La Cup adopte la physionomie de la Carrera RS Clubsport à compter de la saison 1995. © Porsche AG



La Carrera RSR est la plus rare des 993 destinées à la compétition. Produite à 15 exemplaires seulement, elle est restée dans l'ombre de la GT2. © Porsche AG

la saison 1994. Cette formule monotype se décompose en un championnat européen, Supercup, et en plusieurs championnats nationaux, Carrera Cup, disputés en Allemagne, en France, en Italie et au Royaume-Uni.

L'évolution majeure introduite pour la saison 1995 concerne la carrosserie avec le spoiler avant et l'aileron biplan provenant de la Carrera RS Clubsport. Quelques améliorations de détails sont adoptées en 1996, parmi lesquelles une augmentation de la puissance du moteur de 310 ch à 315 ch. La saison 1997 constitue la dernière pour la 993 Cup qui cède la place à la 996 Cup à partir de 1998.

À l'heure des comptes, 216 Cup, des voitures exclusivement destinées à la compétition, ont été fabriquées par Porsche, dont 147 avec le moteur de 310 ch et 69 avec le moteur de 315 ch.

2. La 993 RSR

Basée sur la 911 Carrera RS Clubsport mais version à part entière, la 993 RSR se destine aux championnats GT sur circuit. Cette voiture de course, testée en 1994, concourt officiellement pendant quatre saisons, de 1995 à 1998, mais est régulièrement engagée dans diverses courses GT jusqu'au milieu des années 2000. Pour sa première saison, son moteur 3,8 litres (M64/75) développe 325 ch, une puissance qui évolue à 340 ch en 1996 (M64/80) pour finir à 350 ch à partir de février 1997. La carrosserie de la 993 RSR est aussi large que celle de la GT2, utilisant parfois les mêmes extensions d'aile en plastique, plus légères et faciles à remplacer en cas de « touchettes ».

Seulement quinze 993 RSR sont finalement construites par l'usine. Dans l'ombre de la GT2, plus performante et donc plus compétitive, cette version a eu une carrière bien moins glorieuse que celle de son aînée, la 964 RSR.

PORSCHE 911 TYPE 993

LE GUIDE DÉTAILLÉ
1993-1998

Vous rêvez d'une Porsche 911 type 993 :
voici toute l'information que vous cherchez.

Vous êtes amateurs de la Porsche 911 type 993 :
connaissez-vous vraiment tout sur cette voiture ?



Le guide détaillé de la Porsche 911 type 993 publié par Auto Forever couvre l'ensemble de sa carrière, qui a débuté en 1993 pour s'achever en 1998. La voiture y est présentée de manière complète en 11 chapitres, avec ses chiffres de production, mais aussi des anecdotes et des témoignages de propriétaires. Cet ouvrage de 176 pages contient 336 photos et illustrations. Le livre que vous tenez dans les mains est le cinquième guide Auto Forever, un projet lancé en avril 2015 qui ambitionne de couvrir la production automobile mondiale. Vous pourrez en découvrir plus en visitant le site auto-forever.com. Bonne lecture !

L'AUTEUR **Laurent Pennequin**

« Passionné d'automobile depuis l'enfance, la découverte d'un numéro Spécial Salon de l'Auto-Journal avec toutes les voitures du monde m'a fasciné. Depuis, j'ai voulu chaque année connaître et découvrir toutes les voitures du monde. Cette soif de connaissances sur l'ensemble des automobiles imaginées, conçues et produites par tant de personnes, constitue le centre de ma passion pour l'automobile. J'espère que vous prendrez autant de plaisir à découvrir les voitures présentées dans ce livre, que j'en ai eu à chercher, rassembler et publier ces informations. »



auto forever
www.auto-forever.com

ISBN 978-2-9561862-4-3 • 39 € TTC

