

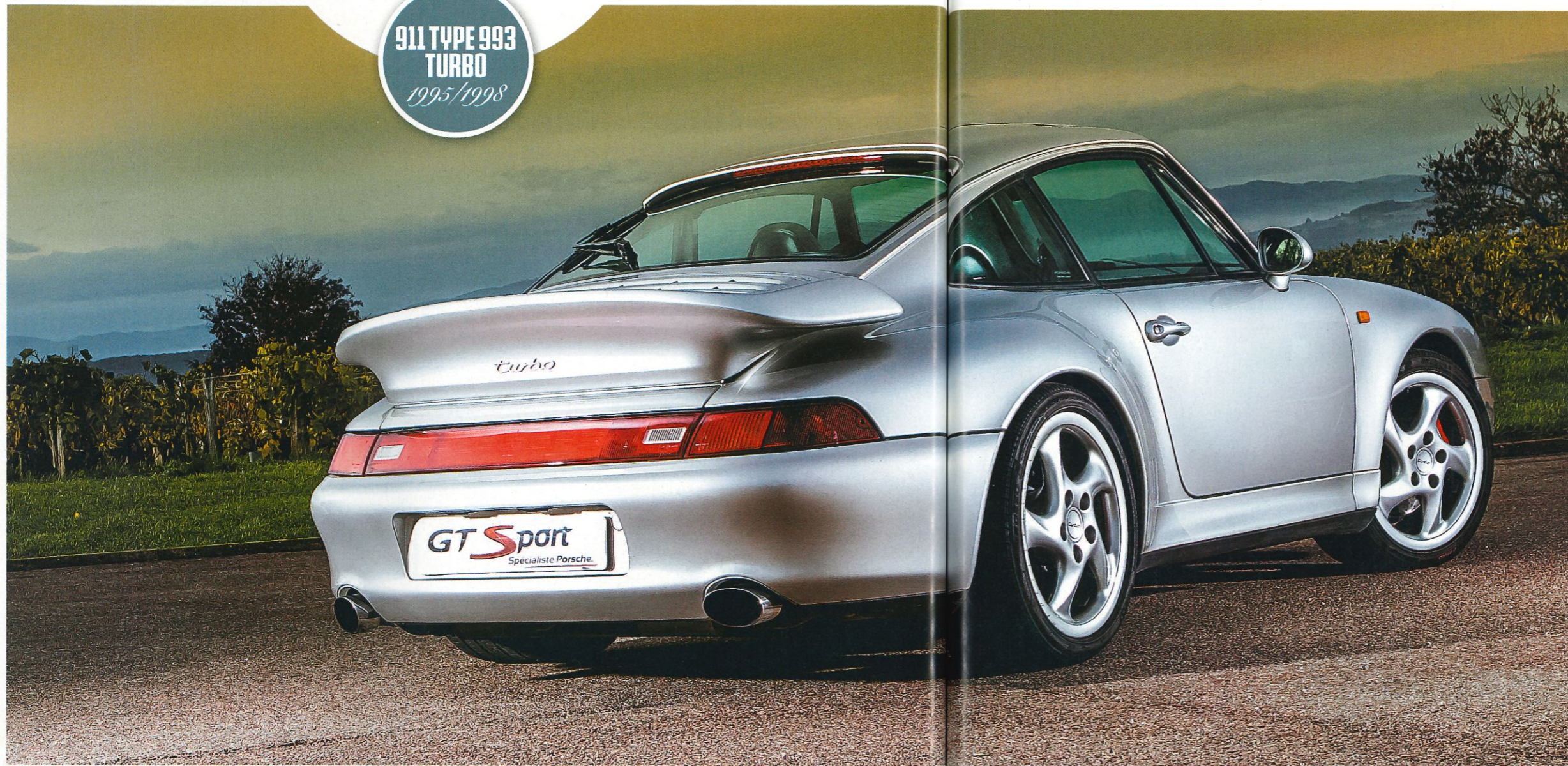
911 TYPE 993
TURBO
1995/1998

Performances et sécurité

Jusqu'à la 964, il fallait être un pilote
chevronné pour maîtriser une 911 Turbo.
À partir de la 993, tout va changer.



911 TYPE 993
TURBO
1995/1998



Cette fois, la Turbo est synonyme d'efficacité et de sécurité. Par rapport à la précédente génération, le pas franchi est important. La transmission intégrale est imposée et la suralimentation confiée à deux turbos KKK. Extérieurement, la nouvelle venue garde une silhouette familière, mais les changements sont plus nombreux qu'il n'y paraît. L'avant est plus lisse (pour favoriser le CX) et les phares ont

été repensés pour améliorer l'éclairage de 40 %. Finalement, il n'y a que l'arrière qui reprend la tradition des anciennes Turbos. Le bandeau de feux s'étend sur toute la longueur, le Turbo look donne une vraie prestance à l'ensemble et l'imposant aileron est disposé sur le capot moteur. Ce dernier, justement, a été revu pour apporter un appui supplémentaire sans briser les lignes de la 911. Au niveau de la liaison au sol, la belle repose sur des

jantes en 18" qui remplissent parfaitement les ailes. Elles cachent un système de freinage ultra-performant avec des disques ventilés perforés de 322 mm.



Cette génération est la dernière à embarquer un imposant aileron fixe. Sur la 993, il a été revu pour apporter un appui supplémentaire sans briser les lignes de la 911.



FICHE
TECHNIQUE

Motorisation

Type : 6 cylindres à plat

Cylindrée : 3 600 cm³

Nombre de soupapes : 12

Alimentation : Gestion intégrale Bosch

Motronic + 2 turbos KKK + intercoolers

Puissance : 408 chevaux à 5 750 tr/min

Couple : 540 Nm à 4 500 tr/min

Transmission

Type : Intégrale

Boîte de vitesses : Manuelle 6 rapports

Roues

Jantes : 18"

Pneus AV/AR : 225/40 et 285/30

Caractéristiques

Longueur : 4 245 mm

Largeur : 1 800 mm

Hauteur : 1 290 mm

Empattement : 2 272 mm

Poids : 1 500 kg

Performances

0 à 100 km/h : 4,5 s

Vitesse maxi : 298 km/h

LA COTE FLAT-SIX EXPERTISE

TURBO 1995/1998

HORS NORME : 140 000 € EXCELLENT ÉTAT : 86 000 €

LES POINTS À VÉRIFIER
AVANT D'ACHETER

- Entretien passé
- Corrosion autour du pare-brise
- Etat des turbos

Le devenir du modèle

La cote de la 993 Turbo ne cesse de grimper depuis 3 ans. C'est la dernière Turbo « à air ».

Ce qui peut vous décider

- Sensations hors du commun
- Dernière turbo « à air »

Ce qui peut vous faire hésiter

- Cote qui a explosé
- Eloignement de la philosophie 930

Les évolutions

1995 : Présentation de la turbo au salon de Genève et lancement la même année

1997 : Apparition de la Turbo S

1998 : Fin de carrière de la 993



Le flat-six de la 993 peut paraître archaïque. Et pour cause, il s'agit d'une évolution du bloc de la 964 Turbo 3.6. Plusieurs opérations ont été menées pour découpler les performances. Première étape, optimiser le refroidissement. Le ventilateur est en magnésium tandis que les cylindres et les culasses reçoivent de multiples ailettes. Les conduits d'échappement, de leur côté, ont eu droit à un traitement céramique. En clair, ces attentions ont permis d'abaisser la température des culasses de 40° ! Parallèlement, le vilebrequin, les pistons et les bielles ont été renforcés et les soupapes d'admission allégées. Le gros du bloc moteur est protégé par une couche de Nikasil et la lubrification est confiée à un réservoir d'huile placé devant la roue arrière. Enfin, les fluides sont refroidis par un radiateur en façade. Au chapitre des innovations, deux turbos KKK soufflant à 0,8 bar assurent la suralimentation. Une première à l'époque. Avec l'injection Bosch Motronic M5.2, la puissance est de 408 ch.