

993 CARRERA CABRIOLET 285 CH

GENERATION VARIORAM



IL Y A QUELQUES MOIS, NOUS VOUS PRÉSENTIONS LA PREMIÈRE GÉNÉRATION DE LA 993 CARRERA CABRIOLET ÉQUIPÉE DU MOTEUR DE 272 CH. C'EST À PRÉSENT AU TOUR DE LA PHASE II, FORTE DE 285 CH OBTENUS GRÂCE À L'APPORT DU VARIORAM, LA PREMIÈRE DISTRIBUTION VARIABLE SUR UNE 911, D'AVOIR L'HONNEUR DE NOS COLONNES.

TEXTE DIDIER BLANC - PHOTOS KARL GLIEBER



FICHE TECHNIQUE

Moteur	6 cylindres à plat en alu 2 arbres à cames en tête 2 soupapes par cylindre Graissage par carter sec Refroidissement par air Varioram
Cylindrée	3 600 cm ³
Al. x course	100 mm x 76,4 mm
Taux de comp.	11,3:1
Puissance	285 ch à 6 100 tr/mn
Couple	340 Nm à 5 250 tr/mn
Alimentation	Gestion Bosch Motronic M5.2
Transmission	Boîte manuelle 6 rapports
Train avant	McPherson triangulé
Train arrière	Multibras LSA
Freins	4 disques ventilés percés 304x32 mm à l'avant 299x24 mm à l'arrière Étriers 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 litres
Coffre	123 l
Cx	0,33
Poids	1 420 kg
Poids / puiss.	4,98 kg/ch
Prix neuf (1996)	77 110 € hors options

« MALGRÉ LES APPARENCES, LES AILES NE SONT PAS PLUS PLONGEANTES, CE SONT LE BOUCLIER ET LE CAPOT AVANT QUI SONT PLUS HAUT »

Avec la génération 993, la 911 a bénéficié d'un sérieux lifting qui l'a profondément modernisée tout en restant immédiatement identifiable au premier coup d'œil.

Si toute la partie centrale demeure identique à la génération précédente, la 964, 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 dorénavant plus inclinés pour une meilleure aérodynamique. 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 a consisté à augmenter le volume du coffre avant qui était tombé à 88 litres sur la 964 pour remonter à 123 litres, soit une progression de près de 40 % ! Cela peut paraître un détail, mais à l'heure de partir en week-end, a fortiori en 993 cabriolet dont les places arrière sont rendus inexploitable afin d'y ranger des bagages du fait de la présence du saute-vent, cela prend toute son importance...

« Léger, Stable et Agile »

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 et Agile »). Dérivé de l'essieu Weissach de la 928, ce train arrière permet des variations de pince et d'ouverture programmées afin de créer de légers braquages destinés à améliorer la réponse en entrée de courbes tout en stabilisant l'arrière une fois que l'auto est inscrite en virage. C'est la plus grosse évolution technique de la 993 par rapport à la 964, une évolution majeure qui l'a rendue à la fois plus efficace et plus facile à conduire. Tout comme à l'avant, les feux arrière ont été redessinés mais aussi rehaussés ce qui laisse entrevoir un bouclier arrière beaucoup plus massif. Là encore, la modification s'est imposée pour des raisons techniques, à savoir loger les silencieux d'échappement dans les ailes arrière, derrière les roues.

Nouvelle capote

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



« LA CAPOTE EST ÉQUIPÉE, POUR LA PREMIÈRE FOIS, D'UN SAUTE-VENT QUI SE DÉPLOIE AUTOMATIQUEMENT CE QUI REND LA CONDUITE PLUS AGRÉABLE, MAIS CONDAMNE LES PLACES ARRIÈRE »

Le saute-vent se replie automatiquement contre la capote quand elle est fermée

Avec 123 litres, le coffre avant est suffisant pour partir en week-end

option de nouveaux projecteurs doubles au Xenon et en modifiant la position d'ancrage des balais d'essuie-glace. La surface balayée est dorénavant plus large et la pression sur le pare-brise plus importante. Enfin...

Un habitacle dans la tradition

Dans l'habitacle, si les garnitures de portes ont été redessinées, le tableau de bord est toujours celui

de la 911 traditionnelle bien qu'il se soit enrichi de nouveaux témoins lumineux à la fois pour vous alerter sur d'éventuels dysfonctionnement que pour vous renseigner sur les fonctions utilisées. Par rapport à la 964, le volant retrouve un peu de finesse grâce à un airbag plus petit mais s'avère toujours aussi efficace à manipuler. La palette des couleurs disponibles s'est élargi considérablement avec l'apparition d'un vert cèdre, d'un beige

Le moteur de 285 ch se reconnaît à ses tubulures en aluminium



Les clignotants oranges indiquent qu'il s'agit d'une propulsion

d'origine, la 993 était chaussée en 17 pouces mais presque tous les premiers acheteurs ont opté pour du 18 mouces

Les places arrière n'ont pas évolué depuis 1964...



« LA CLIMATISATION DE SÉRIE EST AMÉLIORÉE TANDIS QUE LES SIÈGES PEUVENT RECEVOIR UNE ASSISE CHAUFFANTE BIEN AGRÉABLE SUR UN CABRIOLET »



La 993 était proposée avec une boîte manuelle 6 rapports ou Tiptronic 4 rapports

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.

L'arrivée du Varioram

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 sur l'autel de la sportivité. Cela s'est 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 l'on peut considérer cette tendance inexorable à l'embonpoint comme un handicap sur un coupé, c'est beaucoup moins gênant sur un cabriolet avec lequel on est moins à la recherche de la performance pure. Cela dit, la puissance a progressé puisque sur cette 993 Carrera phase II, mise à notre disposition par Speedstar, spécialiste Porsche dans les Hauts-de-Seine que l'on ne présente plus affiche dorénavant 285 ch pour un couple de 340 Nm, soit une hausse de 13 ch et 10 Nm par rapport à la



« LA 993 CARRERA PHASE II AFFICHE DORENAVANT 285 CH POUR UN COUPLE DE 340 NM »



Le bouclier avant redessiné a un air de famille avec les autres modèles de la gamme de l'époque, la 968 et la 928

La radio avec lecteur de cassette est d'époque

Les sièges chauffants sont une option très appréciée sur un cabriolet

« LE COUPLE SUPPLÉMENTAIRE DÉLIVRÉ DÈS LES PLUS BAS RÉGIMES EST TRÈS SENSIBLE EN UTILISATION COURANTE, NOTAMMENT AU NIVEAU DES REPRISSES PLUS FRANCHES »

première version essayée il y a quelques mois. Sur le papier, cette évolution paraît peu spectaculaire, mais l'apport de couple supplémentaire délivré dès les plus bas régimes est très sensible en utilisation courante, notamment au niveau des reprises plus franches qui gagnent 20 % à 4 000 tr/mn. Ces progrès ont été obtenus grâce à une nouvelle tubulure d'admission baptisée Varioram qui dispose de tubulures de longueur variable selon les régimes. Entendez par là une distribution variable. Son principe consiste à optimiser les effets acoustiques qui se produisent dans les conduits d'admission à l'ouverture et à la fermeture des soupapes. Cela crée une onde qui dépend du régime moteur. Généralement et en fonction de la longueur des conduits, à certains régimes, il se produit une surpression derrière la soupape

d'admission et à d'autres, on assiste au contraire à un phénomène de dépression. La première situation améliore le remplissage des cylindres, donc la puissance, alors que la seconde diminue au contraire le rendement. Avec des conduits de longueur variable, on peut faire en sorte qu'il y ait en permanence 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. Un phénomène que l'on perçoit d'ailleurs à l'oreille et qui donne l'impression que la 993 phase II retrouve d'un coup de la vigueur passé ce régime.

« LA POSITION DE CONDUITE EST TYPIQUEMENT PORSCHE AVEC UN PÉDALIER LÉGÈREMENT DÉCALÉ VERS LA DROITE ET UN PASSAGE DE ROUE PROÉMINENT »

De la balade à la conduite sportive

Par rapport aux générations précédentes, la 993 a nettement gagné en polyvalence. A la fois plus performant et plus confortable que ses aînées, ce cabriolet est aussi bien taillé pour affronter de grands parcours que pour se balader décapoté sur les petites routes de campagne comme s'offrir une partie de plaisir en haussant le rythme quand l'occasion se présente. 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. La position de conduite est typiquement Porsche avec un pédalier légèrement décalé vers la droite et un passage de roue proéminent. Si le volant n'est pas réglable en profondeur, les multiples réglages des sièges permettent néanmoins de trouver une bonne position de conduite. Lorsque la capote est ouverte, le saute-vent qui se déploie automatiquement juste derrière les dossiers des sièges avant limite efficacement les remous d'air, surtout avec les vitres relevées. Lorsque l'on roule capote fermée on est en revanche gêné par le manque de visibilité de trois-quarts arrière en raison de l'absence de vitre de custode ce qui ne facilite pas les manœuvres d'autant que le train arrière de la 993 a été élargi. 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 la sonorité caractéristique des 6 cylindres à air 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. Toujours sous l'effet du Varioram, le couple est omniprésent dès les plus bas régimes ce qui permet d'enrouler sans avoir à rétrograder systématiquement. Au moment de ralentir la 993 cabriolet à 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 de l'auto. 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 souvireur au cabriolet. Mais que les plus sportifs se rassurent, 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 993 Carrera cabriolet de 2ème génération, une polyvalence qui ne s'est pas traduite par une baisse des performances, bien au contraire grâce à son 6 cylindres enrichi de la distribution variable, le dernier de l'ère des 911 refroidies par air.... ■



Les sièges ont été redessinés par rapport à la 964

PERFORMANCES ET CONSOMMATION

Données Usine

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

L'airbag se fait plus discret ce qui permet de disposer d'un volant plus élégant

