



**PORSCHE**

La première 911 de série avec moteur biturbo a fait ses débuts il y a 25 ans

### **911 Turbo de la génération 993 : la dernière version refroidie par air fête son anniversaire**

**Stuttgart.** Il y a 25 ans, elle a fait la une des journaux et, aujourd'hui encore, elle reste une icône : la 911 Turbo type 993 a été l'ultime version Turbo de l'ère des moteurs refroidis par air. Le nouveau modèle haut de gamme de la génération 993 a été présenté en première mondiale au Salon international de l'automobile de Genève en 1995. Il présentait de nombreuses innovations techniques. Le moteur était basé sur le bloc 3,6 litres refroidi par air de la 911 Carrera et comportait, pour la toute première fois, deux turbocompresseurs. Chacun de ces deux petits turbocompresseurs avait été disposé à proximité du trio de cylindres correspondant. Ainsi, cela permettait une réaction plus rapide à tout mouvement de la pédale d'accélérateur par rapport au modèle précédent qui ne comportait qu'un seul turbocompresseur. Ce bloc à haute performance a été le premier à franchir la barre des 400 ch., puisqu'il développait 408 ch. à 5 750 tr/min. La nouvelle 911 Turbo accélérait de 0 à 100 km/h en 4,5 secondes et sa vitesse maximale était de 293 km/h.

Le moteur biturbo était également une référence en termes de post-traitement des gaz d'échappement. La nouvelle voiture de sport était équipée de deux pots catalytiques en métal et de quatre sondes lambda. Le nouveau système de diagnostic embarqué II (On-Board Diagnosis II) a apporté une contribution supplémentaire et essentielle au respect de l'environnement et a été installé dans les véhicules 911 Turbo du monde entier. Tous les composants relatifs aux émissions étaient contrôlés en permanence et le véhicule identifiait

immédiatement les éventuels défauts, qui étaient ensuite signalés au conducteur par un témoin lumineux dans l'habitacle.

Le châssis et la transmission intégrale transférés de la 911 Carrera 4 étaient d'autres nouveautés majeures. Grâce à la nouvelle suspension multibras avec sous-châssis, les spécialistes du châssis ont pu contrôler tous les mouvements des roues arrière et les utiliser de manière ciblée pour la toute première fois. Grâce à cela, les réactions aux transferts de masse étaient plus simples à contrôler, et ont même permis de renforcer l'agilité et la sécurité. Associé à la transmission intégrale de la deuxième génération de Porsche avec visco-coupleur, cela a permis d'optimiser la maniabilité, la traction et la stabilité. Le système de freinage de la 911 Turbo était tout aussi impressionnant que la puissance du moteur. Les disques de frein de 322 millimètres ont généré une puissance de décélération de 1 941 ch..

La 911 GT2, version proche de la course, était une propulsion dotée d'un moteur porté à 430 ch., a été développée sur la base de la 911 Turbo dès 1995. Trois ans plus tard, une variante évoluée et homologuée de la 911 GT2 a suivi, développant désormais une puissance de 450 ch. Walter Röhrl a parlé de cette ultra-911 : "Elle est inconfortable, mais elle aborde les virages de manière très agressive - elle incarne ce que la conduite est vraiment !" En 2018, pour marquer le 70e anniversaire de la marque, Porsche Classic a créé le "Project Gold", un véhicule entièrement nouveau basé sur une carrosserie originale de type 993 encore existante.

Entre 1995 et 1998, Porsche a vendu 6 001 unités de la 911 Turbo type 993, et 336 exemplaires de la 911 Turbo S. Un certain nombre de ces voitures de sport ont été ajoutées aux collections privées, car la génération 993 est considérée par les amateurs de Porsche comme particulièrement élégante.



Porsche 911 Turbo type 993 – Photographe : Rémi Dargegen