

# PORSCHE 911 TYPE 993

---

LE GUIDE DÉTAILLÉ  
1993-1998



auto forever

# Préface d'un passionné

---

## L'ultime vraie 911

Comme tous les passionnés de 911, j'ai vécu avec une certaine appréhension le lancement de la 993, code qui reprenait simplement son année de lancement : 1993. En effet, les premiers échos étaient mitigés. La rupture de style introduite par cette nouvelle génération suscita une certaine déception. La 993 fit douter les plus fervents Porschistes. Elle permit néanmoins à la marque de faire repartir ses ventes en attirant une nouvelle clientèle. À présent, elle fait l'unanimité sur tous les plans : performances, qualités routières et esthétique !

Je me souviens avoir eu un coup de foudre pour la 993 au Mondial de l'Auto 1994. La 993 Targa vert clair aux jantes assorties, exposée sur le stand Porsche, m'avait immédiatement séduit. Je n'imaginai pas, alors, avoir la chance, un jour, de posséder une 993. Mon garage en abrite désormais cinq. La passion que j'ai pour ce modèle m'a incité à créer en 2013 le Club 93-64, exclusivement dédié à la 993 et à la 964, qui partagent toutes deux un moteur très proche.

À mes yeux, la 993 est une auto fantastique, qui porte à son sommet le plaisir de conduire et représente une véritable thérapie dans les moments difficiles. La 993 de mes rêves serait une 993 Targa de couleur Bleu Horizon (teinte disponible sur la 964) avec les ailes arrière élargies de la Carrera S, les ouïes latérales de la Turbo S, le moteur X51 de 300 ch accouplé à la boîte courte, les sorties d'échappement de la RS, l'ordinateur de bord, les sièges sport avec le dossier peint couleur carrosserie, les fonds de compteurs de couleur argent, le cuir spécial Bleu Provence et la console GPS Porsche Exclusive.

Enfin, le Club a pris récemment l'initiative de proposer l'essai d'une 993 sur le circuit Beltoise, dans les Yvelines. Jamais accidentée, cette voiture est dotée du moteur 285 ch Varioram accouplé à la boîte courte G50-21 et sa mécanique a été entièrement refaite. Préparée par Techart et équipée d'un Aerokit RS, elle bénéficie d'une nouvelle décoration.

En vous plongeant dans ce livre, vous allez pouvoir, cher lecteur, découvrir la Porsche 911 type 993 dans les moindres détails.

Passionnément 911

**Hervé Daudé**

**Fondateur du Club 93-64**

# Table des matières

---

<b>6</b>	<b>1</b>	CONTEXTE, CONCEPTION ET HISTORIQUE
<b>30</b>	<b>2</b>	CHRONOLOGIE DES ÉVOLUTIONS
<b>46</b>	<b>3</b>	LES DIFFÉRENTES VERSIONS
<b>60</b>	<b>4</b>	STATISTIQUES DE PRODUCTION ET DE VENTES
<b>68</b>	<b>5</b>	PRÉSENTATION DÉTAILLÉE
68	Partie 5.1	<b>Carrosserie et dimensions</b>
82	Partie 5.2	<b>Caractéristiques techniques</b>
90	Partie 5.3	<b>Innovations techniques</b>
92	Partie 5.4	<b>Liste des moteurs disponibles</b>
98	Partie 5.5	<b>Équipements, options et accessoires</b>
112	Partie 5.6	<b>Roues et volants</b>
116	Partie 5.7	<b>Teintes et garnissages</b>
<b>124</b>	<b>6</b>	LA CARRIÈRE SPORTIVE
<b>136</b>	<b>7</b>	LES DÉRIVÉS DU MODÈLE
<b>144</b>	<b>8</b>	LES FORCES ET LES FAIBLESSES
<b>146</b>	<b>9</b>	IDENTIFICATION, ENTRETIEN ET POINTS À SURVEILLER
<b>152</b>	<b>10</b>	MESURES D'ESSAIS ET CONCURRENTES DE L'ÉPOQUE
<b>158</b>	<b>11</b>	LES TÉMOIGNAGES
158	Partie 11.1	<b>La 911 Carrera K2 Motorsport</b> de Franck
160	Partie 11.2	<b>La 911 Carrera cabriolet</b> de Claude
162	Partie 11.3	<b>La 911 Targa</b> de Hervé
164	Partie 11.4	<b>La 911 Turbo</b> de Jonathan
<b>166</b>		ANNEXE: LISTE DES CODES D'OPTION
<b>171</b>		REMERCIEMENTS, SOURCES ET LEXIQUE



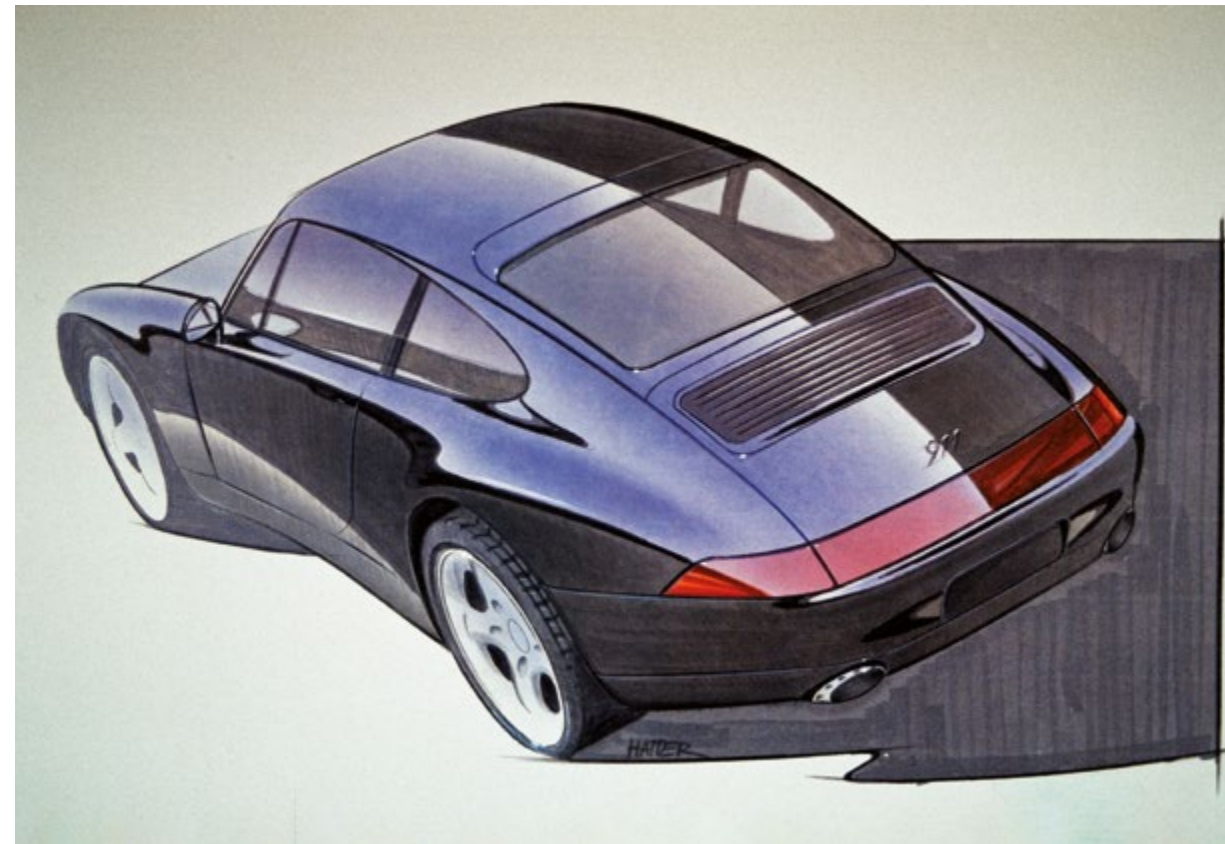
Début 1990, un prototype de la future 993, dont on peut remarquer les poignées de portes encastrées, est présenté à la direction de Porsche en même temps que quatre maquettes de la berline 989, les trois sur la gauche sont l'œuvre du Centre Porsche de Weissach et la quatrième au fond provient de chez Giugiaro. Lors de cette réunion, trois voitures concurrentes sont également exposées pour la comparaison : une BMW Série 7 E32, une Mercedes Classe S W126 et une Lexus LS 400. © Porsche AG

Sur le plan technique, on envisage l'utilisation du moteur V8 refroidi par eau en cours de développement pour la 989 et de la suspension arrière à double triangulation imaginée pour la 965. Mais ces solutions sont vite abandonnées pour des raisons de prix de revient et accessoirement pour conserver le mythique six cylindres boxer de la 911. Néanmoins le nouveau train arrière de la 993 bénéficie des études réalisées pour la 989, sans toutefois retenir le système actif de roues arrière directrices écarté au profit de l'essieu à effet auto-directionnel mis au point pour la 928.

Jusqu'en 1991, le projet 989 est prioritaire ce qui laisse une certaine latitude à l'équipe chargée du développement de la 993. L'abandon du projet 989 provoque un électrochoc chez Porsche. Il paraît désormais certain que le retour au meilleur niveau en matière de voitures de sport l'emporte sur la diversification de la gamme et que si la 993 échoue, le constructeur fera faillite. Dès lors le projet de refonte de la 911 existante reçoit

un soutien plus actif de la part de la direction. Horst Marchart, remplaçant d'Ulrich Bez à la tête du développement produits, procède à la diversification de la gamme 993, refusée par son prédécesseur. Les 993 Carrera 4, Targa, Turbo, mais aussi Speedster, sont alors ajoutées au programme. Pour répondre à une forte demande de la clientèle en Suisse et en Autriche, la 911 à quatre roues motrices doit être rapidement développée. Le choix se porte alors sur un système de transmission intégrale bien plus simple que celui de la 964, dont l'avantage est triple : gain de poids, caractère de propulsion préservé et réduction du prix de revient. Pour la future 993 Targa, il faut réinventer un concept devenu obsolète. En effet, sur les séries précédentes, la manipulation répétée du panneau amovible produisait un renflement du joint avant<sup>(2)</sup> ayant pour conséquence de surélever le toit et de provoquer des bruits d'air désagréables. C'est Harm Lagaay, le directeur du style, qui trouve la solution. Reprenant le travail qu'il a effectué sur le prototype Panamerica, qu'il a dessiné,

<sup>(2)</sup> Cela signifie que le joint prend une forme convexe au lieu de rester parfaitement plat.



S'il fallait, pour limiter les coûts, conserver tel quel le pavillon du coupé (en haut) l'équipe de développement put modifier le dessin de la capote du cabriolet (en bas). Cette dernière est plus étirée, avec des tensions dans le sens de la longueur et non plus de la largeur comme c'était le cas sur les cabriolets série G et 964. © 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 5 <sup>e</sup> 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.
<b>Sept 1993 (Salon de Francfort)</b>	<b>AM 1994</b>	Présentation en 1 <sup>re</sup> mondiale	<b>SÉRIE R</b> La 911 de 4 <sup>e</sup> génération est dévoilée au public.
Nov. 1993		Commercialisation	En Europe, les ventes débutent symboliquement le 9 novembre ( <b>9/11/1993</b> ).
Janvier 1994 (Salon de Détroit)		Présentation en 1 <sup>re</sup> 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"> <li>• Nouveaux moyeux de roues</li> <li>• Centrale hydraulique de freinage et qualité des plaquettes de freins améliorées</li> <li>• Nouvelle option préparation téléphone</li> </ul>
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 4S

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

### 911 GT

Version	Turbo (4)	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.

Les photos suivantes illustrent quelques habillages intérieurs possibles.



La planche de bord de cette 993 est entièrement revêtue de cuir (981) de couleur Gris Marbre, y compris sur les aérateurs (Y65), la tirette d'ouverture de la trappe à essence (XV7), la rosette de la clé de contact (XJ4), les boutons (XM5), les commodos (XM9), le cerclage des compteurs (XF5). Le cuir habille également la partie centrale du volant et la console (X09+XF6+X43). Des placages et inserts de bois clair (X17) complètent l'ensemble. © Porsche AG



Ici, le choix s'est porté sur des placages en carbone (X56) et des compteurs à fond blanc cerclés de chrome (X71). Le cuir de couleur Vert Cèdre recouvre le volant (couronne et partie centrale) et les parties supérieures et inférieures de la planche de bord. © Collection Laurent Bunnik



Ce coupé doté du pack sonore (490) et d'un intérieur Vert Cèdre bénéficie d'un placage carbone sur la contre-porte (X57) et sur la poignée d'ouverture (XTA).



Ces habillages en carbone équipent de série la 911 Turbo S. © Collection Laurent Bunnik



Les contre-portes des deux voitures sont agrémentées d'un placage en bois clair (X86) et d'un habillage cuir intégral (accoudoir et poignée de maintien XN2, poignée d'ouverture XM6, cadre des haut-parleurs XP9, boutons de commande des lève-vitres XN1). Elles se différencient par leur couleur, Gris Rubicon en haut et Gris Marbre en bas, et par la présence du pack sonore (490) dans la voiture du haut (cabriolet ou Targa, reconnaissable à l'absence d'encadrement de portières).



X09 + XMD + X58 + XN7 © Collection Laurent Bunnik

## 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.



La Cup de la saison 1994 (à gauche) change de physionomie à compter de 1995 en adoptant celle de la Carrera RS Clubsport (au centre et à droite). © Porsche AG

### 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 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.