

## Infographic: the type 993 (1993 - 1998)

[\\_ Descarga](#) (JPG/1.2 MB)

# El tipo 993: la culminación de la era con refrigeración por aire y el último de su clase

No solo los amantes del deportivo de Zuffenhausen lo tienen claro: la cuarta generación del 911, el 993, se cuenta entre los modelos más codiciados de la historia del clásico. Aunque la línea del techo fue casi el único rasgo que no fuera modificado, el nuevo modelo entusiasmó a partir de 1993 con una interpretación emocionante del ADN de diseño del 911. El cambio orgánico entre formas cóncavas y convexas, los parachoques integrados y los cristales con marcos al ras, así como la parte trasera amplia con su banda de pilotos acodada enamoraron a prácticamente todos los aficionados a los coches deportivos. Incluso los guardabarros más planos en la parte frontal, cuya incorporación fue posible gracias al uso de faros poli-elipsoides, encontraron rápidamente una amplia aceptación.

También a nivel técnico, el tipo 993 resaltó su posición privilegiada en el segmento de los automóviles deportivos, por ejemplo con el chasis de aluminio LSA con un diseño completamente nuevo. Combinó la construcción ligera, la estabilidad y la agilidad. Hasta la actualidad, la suspensión multibrazo se considera como el nivel de desarrollo supremo del eje trasero «Weissach» que hizo historia con sus propiedades de autodirección. El resultado: una mejora adicional de la dinámica de conducción y del confort de suspensión.

La nueva generación también marcó pautas a nivel de la propulsión: en 1995, el 911 Turbo con tracción total de serie utilizó dos turbocargadores. El rendimiento: 408 CV. A la vez, el motor biturbo de 3,6 litros convenció con las emisiones de gases de escape más bajas de todos los motores de serie de su época. Instalado en la parte trasera del 911 GT2 con tracción en dos ruedas, limitado a 100 ejemplares, alcanzó incluso una potencia de hasta 450 CV.

Al principio, Porsche solo comercializó el 993 como coupé y descapotable. El Targa no apareció hasta 1995, pero lo hizo con un concepto nuevo: en lugar de la pieza extraíble superior, contaba con un amplio techo de vidrio que se ocultaba detrás de la luna trasera mediante un sistema eléctrico. Posteriormente, se añadió otra variante de carrocería como modelo de serie: el Carrera 4S con tracción total, seguido poco después por el Carrera S, combinó la carrocería ancha y el chasis del 911 Turbo. Solo se prescindió del alerón trasero.

El motor bóxer de seis cilindros representa otro motivo por el cual el 993 está tan cotizado entre los coleccionistas y amantes de esta serie: es el último motor de 911 en el cual se apostó por la clásica refrigeración por aire. Inicialmente con una potencia de 272 CV, este motor de dos válvulas, equipado nuevamente con un doble encendido, ya alcanzaba 285 CV a partir de 1995. Opcionalmente, Porsche ofrecía una variante de 300 CV. Otra novedad fue el cambio de marchas: para cubrir de manera racional el rango de velocidad, que ya alcanzaba hasta 270 km/h, sin mermar el desarrollo de fuerza del motor a través de una relación de transmisión larga, se incorporó una sexta marcha. Además, la

operación de cambio de marchas se hizo aún más precisa.

La decisión de Porsche de apostar todo a una sola carta con el 911 del tipo 993 le salió finalmente rentable. Con la cuarta generación del deportivo de culto, el capítulo de los motores refrigerados por aire en la historia de este modelo incomparable finalizó en 1998 después de 68 881 vehículos producidos. Al cabo de 35 años se inició la segunda época. Fue el inicio de un tiempo de éxitos inigualables. Para el 911. Y para Porsche. Entre 1993 y 1998, se fabricaron un total de 68 881 vehículos del tipo 993.

---