



**Vous êtes habitué à une tenue de route irréprochable.
Alors pourquoi y renoncer aujourd'hui ?**

Deux versions spécialement étudiées pour retrouver les sensations de conduite d'origine, à savoir une pour la 993 et l'autre pour la 993 Turbo / châssis sport. Les amortisseurs doivent systématiquement être remplacés par essieu, voire à l'avant et à l'arrière, suivant l'équipement du véhicule. Reportez-vous au tableau ci-dessous pour connaître les références des amortisseurs adaptés à votre modèle.

Pour plus de détails sur l'ensemble des pièces d'origine Porsche Classic, consultez le site www.porsche.com/classic ou renseignez-vous auprès de votre Porsche Classic Partner ou Centre (Service) Porsche. Celui-ci peut aussi vous donner des informations d'ordre technique, et notamment des notices de montage ou des informations détaillées sur les pièces à commander en supplément le cas échéant.



Porsche, l'écusson Porsche, 911 ainsi que d'autres noms d'équipements mentionnés dans la présente documentation sont des marques déposées par la société Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG. Sous réserve de toute erreur, omission ou modification.

© Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, 2016

Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG
Porscheplatz 1
70435 Stuttgart
Germany
www.porsche.com/classic

Édition : 02/2016
Printed in Germany
WSLU7001002530 FR/WW

Désignation	Réf.
Amortisseur 993	
EAV à gauche	99334304140
EAV à droite	99334304240
EAR à gauche / droite	99333305138
Amortisseur 993 Turbo / châssis sport	
EAV à gauche	99334304139
EAV à droite	99334304239
EAR à gauche / droite	99333305139

Porsche Classic
Amortisseurs pour 993



Le plaisir de retrouver un comportement routier exemplaire pour l'époque.

Votre Porsche 993 est d'origine. Elle brille par son esthétique et son tempérament, mais aussi et surtout par son comportement routier. Elle est réputée pour son indéniable confort en dépit de sa sportivité affichée. Des qualités dont on ne saurait se passer.

Mais si vos amortisseurs étaient usés, vous aviez un problème de taille, puisque les pièces d'origine étudiées pour les différents châssis n'étaient plus disponibles. Bonne nouvelle, Porsche Classic vient de relancer leur fabrication en totale

conformité avec le cahier des charges initial.

Ces nouveaux amortisseurs bénéficient des dernières avancées et parviennent même à surpasser les anciens. En effet, la technologie comble l'écart entre un réglage encore plus précis et le maintien de la synergie d'origine entre la sportivité et le confort. Rien n'a été laissé au hasard avec cette nouvelle conception. Les ingénieurs Porsche, ceux-là mêmes qui sont chargés de tester et d'homologuer les nouveaux

modèles de série, ont travaillé en étroite collaboration avec les spécialistes des amortisseurs de la société Bilstein. Ces experts avaient déjà pris part à la mise au point de l'équipement de la Porsche 993 RS dans les années 90.

Cette expertise a permis de concevoir une technique qui combine authenticité, connaissances les plus récentes et normes Porsche les plus strictes. Parce que votre véhicule doit pouvoir rouler en toute sécurité dans des situations extrêmes. Si vous optez pour les pneumatiques dernière génération avec marquage N, qui ont également été spécialement testés et homologués par Porsche pour votre modèle, votre Porsche 993 pourrait bien dévoiler des potentiels insoupçonnés.

Changer les amortisseurs, c'est retrouver la tenue de route initiale de votre Porsche, et pour longtemps. Ces amortisseurs monotubes s'usent peu, car ils comportent des paliers lisses spécifiques avec une charge de lubrifiant à vie.

Amortisseurs Avant.

Afin de mieux compenser les forces transversales non négligeables qui s'exercent sur les jambes de suspension dans les virages, il est fait appel à une stratégie d'inversion des amortisseurs monotubes à gaz à l'avant. La tige de piston de l'amortisseur s'appuie en partie basse, tandis que la cartouche d'amortisseur liée au vérin, celle qui contient le réservoir de gaz, se trouve en haut.

Amortisseurs Arrière.

L'amortisseur monotube à gaz adopte une conception tout à fait classique : la tige chromée se trouve en haut et le réservoir de gaz en bas. Les cartographies d'amortissement ont toutefois été optimisées et le corps de valve est constitué de petites plaques d'acier rondes empilées. Leur composition ? C'est un secret !

