

Infographic: the Type 996 (1997 - 2005)

[_ Descarga](#) (JPG/1.1 MB)

El tipo 996: el primer 911 con motor bóxer refrigerado por agua

Con la quinta generación del 911, el tipo 996, Porsche se atrevió en 1997 a romper con la refrigeración por aire. Al cabo de 34 años, el fabricante de automóviles deportivos realizó, con el nuevo 911, una reorientación completa de su icono y solucionó tareas urgentes. Lo más importante era proseguir la reducción de costes que había comenzado con su predecesor, asegurando la máxima compatibilidad de piezas posible con otras series, tales como el nuevo Boxster, además de cumplir con las normativas actualizadas de seguridad y emisiones. Porsche se colocó en la senda al futuro con el 996,

Conservar las proporciones tradicionales uniéndolas con la tecnología moderna para reinventar una leyenda de los automóviles deportivos, preparándola a la vez para el futuro: el 996 asumió una herencia difícil, pero abrió el primer capítulo de una nueva era. Esto ya se puede ver en el diseño.

El resultado fue una carrocería tan elegante como sobria, de desarrollo completamente nuevo. Las dimensiones habían aumentado. El nuevo 911 ganó 18,5 centímetros en longitud, y la distancia entre ejes aumentó en 80 milímetros, por segunda vez en la historia de la serie: el ancho de la carrocería se incrementó en tres centímetros. De este hecho también se benefició el interior: el 996 ofrecía más espacio para los codos y una mayor sensación de amplitud. Otra novedad fue el tablero de instrumentos: las formas de los cinco instrumentos redondos se fundían entre ellas, lo cual representó igualmente una ruptura con las convenciones.

Sin embargo, la mayor revolución se produjo en la parte trasera: se mantuvo el principio de construcción plana del motor bóxer, pero no la refrigeración por aire, ya que no poseía suficientes reservas para cumplir las normativas de emisiones, cada vez más estrictas. El sistema hidráulico de nuevo desarrollo estaba preparado para el futuro. Lo mismo regía para la potencia: el motor de seis cilindros y cuatro válvulas alcanzaba 300 CV con una cilindrada de 3,4 litros, tanto como, en su momento, el legendario 911 Turbo 3.3. De los 3,6 litros tras la revisión de los motores se conseguían 320 CV; en el modelo de aniversario «40 años Porsche 911» fueron incluso 345 CV.

El 911 Turbo también fue equipado con un nuevo motor bóxer refrigerado por agua. Aquel posee una historia notable: como modelo de seis cilindros y 3,2 litros ya propulsaba al 911 GT1 en su victoria en Le-Mans en el año 1998. Gracias a la doble sobrealimentación alcanzó los 420 CV en el coche de serie. De esta manera, este 911 Turbo fue el primer modelo de serie de Porsche que rompió la marca de los 300 km/h. En el 911 GT2, el motor llegó incluso a una potencia de hasta 483 CV. Además, en el deportivo extremo, se utilizó por primera vez el PCCB con discos de freno de cerámica que formó parte del equipamiento de serie del GT2. Su peso es un 50 % menor que el del freno con discos de freno de acero y tiene una vida útil de hasta 300 000 kilómetros.

Con el mismo motor, aunque sin turboalimentación, el 911 GT3 inició una nueva época: proporcionó la diversión óptima, tanto en la carretera como en los Track Days en el circuito de competición. Además, sirvió como base para las copas de marca de Porsche e impulsó la marcha triunfal internacional del deporte para los clientes de Porsche. En el tipo 996, el motor atmosférico de 3,6 litros tenía primero una potencia de 360 CV y después de 381 CV. En 2003 le siguió el 911 GT3 RS, con una adaptación aún más agresiva. Entre 1997 y 2005, Porsche fabricó un total de 175 262 vehículos del tipo 996.

- - -