Infographic: the Type 996 (1997 - 2005)

[_ Télécharger \(JPG/1.1 Mo\) _ _ _](#)

Le type 996 : la première 911 avec moteur à plat refroidi par eau

Dès 1997, Porsche marque sa rupture avec le refroidissement par air en présentant la cinquième génération de la 911, le type 996. Après 34 ans, le fabricant de voitures de sport donne une toute nouvelle orientation à son icône avec la nouvelle 911, et résout des problèmes urgents. La priorité est donnée ici à la réduction des coûts, déjà débutée sur le modèle précédent, par une compatibilité maximale des pièces avec d'autres séries, comme la nouvelle Boxster, ou encore des normes de sécurité et antipollution actualisées. Avec le type 996, Porsche entre dans une nouvelle ère.

Conserver les proportions traditionnelles tout en les alliant à une technologie moderne, réinventer une légende du sport automobile, et l'équiper pour l'avenir : la 996 porte un riche héritage mais ouvre également le premier chapitre d'une nouvelle ère, comme son design le montre.

Entièrement repensée, sa carrosserie est donc aussi élégante que sobre. Les dimensions ont changé : la nouvelle 911 gagne 18,5 centimètres de longueur. Pour la deuxième fois de l'histoire de cette série, l'empattement est augmenté et gagne 80 millimètres, tandis que la carrosserie est élargie de trois centimètres. L'habitacle en bénéficie également : la 996 offre plus de liberté pour les coudes et donne l'impression d'un espace plus large. La rupture avec les conventions s'exprime également sur le tableau de bord, où les formes des cinq cadrans se fondent les unes dans les autres.

Mais c'est à l'arrière qu'a lieu la principale révolution : le principe de construction à plat du moteur est conservé, mais pas son système de refroidissement par air, qui manque des réserves nécessaires pour correspondre aux directives toujours plus strictes en termes de gaz d'échappement. La nouvelle installation hydraulique est parée pour l'avenir, et les performances elles aussi : avec une cylindrée de 3,4 litres, ce moteur quatre soupapes et six cylindres atteint une puissance de 300 ch, autant que la légendaire 911 Turbo 3.3 à son époque. Le moteur reçoit ensuite un coup de jeune et génère alors 320 ch avec 3,6 litres, et même 345 ch pour le modèle anniversaire qui voit le jour à l'occasion des 40 ans de la Porsche 911.

La 911 Turbo reçoit également un nouveau moteur à plat refroidi par eau, dont le passé est exemplaire : ce six cylindres de 3,2 litres a déjà amené la 911 GT1 vers sa victoire au Mans en 1998. Avec sa double compression, il génère 420 ch dans les véhicules de série, faisant ainsi de la 911 Turbo le premier modèle de série de Porsche à dépasser la barre des 300 km/h. Dans la 911 GT2, il atteint même une puissance de 483 ch. Les freins PCCB avec disques en céramique font en outre leur première apparition dans ce modèle pour sports extrêmes, où ils font partie de l'équipement de série. 50 % plus légers que des freins avec disques en acier, ils résistent jusqu'à 300 000 kilomètres.

Équipée du même moteur mais sans compression, la 911 GT3 ouvre une nouvelle ère :

sur route ou sur circuit lors d'événements sportifs, elle garantit un plaisir de conduite optimal. À la base des championnats mono-marque de Porsche, c'est elle qui a initié les triomphes internationaux du sport des clients Porsche. Dans le type 996, le moteur atmosphérique de 3,6 litres délivre d'abord une puissance de 360 ch, puis de 381 ch. Encore plus sophistiquée, la 911 GT3 RS fait son apparition en 2003. Entre 1997 et 2005, Porsche fabrique au total 175 262 exemplaires du type 996.