

Infographic: the Type 996 (1997 - 2005)

[_ Download \(JPG/1.1 MB\) _ _ _](#)

La serie 996: la prima 911 con motore Boxer raffreddato ad acqua

Con la quinta generazione della 911 serie 996, nel 1997 Porsche osa rompere con il raffreddamento ad aria. Dopo 34 anni, con la nuova 911 il costruttore di vetture sportive imprime un nuovo corso alla sua icona e mette mano a urgenti incombenze. L'attenzione si concentra sulla riduzione dei costi di produzione iniziata con il modello precedente, puntando alla massima compatibilità dei componenti con altre serie, come la nuova Boxster, e soddisfacendo le norme vigenti in materia di sicurezza ed emissioni allo scarico. Con la 996, Porsche trova la direzione per il futuro.

Conservare le proporzioni tradizionali unendole alla tecnologia moderna per reinventare una leggenda delle vetture sportive e renderla idonea per il futuro: la 996 raccoglie una pesante eredità, ma scrive anche il primo capitolo di una nuova era partendo dal design.

Il risultato è una carrozzeria tanto elegante quanto pulita e completamente riprogettata. Le misure sono cresciute: la lunghezza della nuova 911 aumenta di 18,5 centimetri, mentre il passo sale di 80 millimetri e viene allungato per la seconda volta nella storia della serie. La larghezza beneficia di tre centimetri in più, a tutto vantaggio dello spazio interno: la 996 offre più libertà di movimento a bordo e una maggiore sensazione di spazio. Anche la plancia subisce un aggiornamento: i cinque strumenti circolari si incastrano l'uno nell'altro, anche in questo ambito rompendo con le convenzioni.

La più grande rivoluzione, però, si consuma in coda: il principio della struttura piatta del motore Boxer rimane, ma non il raffreddamento ad aria, che non presenta più le caratteristiche minime necessarie per rispettare le sempre più stringenti norme antinquinamento. Il nuovo sistema di raffreddamento è pronto per affrontare il futuro e anche i valori di potenza non sono da meno: da una cilindrata di 3,4 litri il sei cilindri a quattro valvole eroga 300 CV, pari a quelli della leggendaria 911 Turbo 3.3. La potenza proposta dal rinnovato motore da 3,6 litri sale a 320 CV e quindi a 345 CV nel modello celebrativo del 40° anniversario.

L'aggiornamento interessa anche la 911 Turbo, dotata ora di un nuovo motore Boxer a sei cilindri raffreddato a liquido da 3,2 litri già in evidenza a Le-Mans per merito del grande successo della 911 GT1 nel 1998. Grazie alla doppia sovralimentazione, nelle vetture di serie sprigiona ben 420 CV. In questo modo la 911 diventa il primo modello di serie Porsche a superare il muro dei 300 km/h. Nella 911 GT2 il livello di potenza cresce fino a 483 CV. In questa sportiva ad alte prestazioni viene adottato per la prima volta il sistema frenante PCCB con dischi carbo-ceramici, di serie sulla GT2. Questo sistema è il 50% più leggero di quello tradizionale con dischi in acciaio e garantisce una durata di 300.000 chilometri.

Con la stessa versione, ma senza supporto del turbocompressore, la 911 GT3 inaugura una nuova epoca: assicura un divertimento di guida ottimale sia su strada che in circuito in

occasione dei Track Days. Inoltre viene utilizzata come vettura base per i campionati monomarca Porsche e fornisce l'impulso iniziale per la marcia trionfale a livello mondiale delle vetture clienti da competizione del marchio. Nella serie 996 il motore aspirato da 3,6 litri esce dapprima con 360 CV, poi la potenza viene aumentata a 381 CV. Nel 2003 viene lanciata la 911 GT3 RS dal carattere ancora più estremo. Tra il 1997 e il 2005 Porsche produce 175.262 esemplari della serie 996.