

Infographic: the Type 996 (1997 - 2005)

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

O modelo 996: o primeiro 911 com motor boxer refrigerado a água

Com a quinta geração do 911, o modelo 996, a Porsche se aventura na ruptura com a refrigeração a ar a partir de 1997. Após 34 anos, o fabricante de carros esportivos põe em prática uma reorientação abrangente de seus carros icônicos com o novo 911, resolvendo assim algumas questões urgentes. O foco se situa na redução dos custos de produção iniciada no modelo anterior, por meio da maior compatibilidade de peças possível com outras séries, como o novo Boxster, e normas de emissões e segurança atualizadas. Com o modelo 996, a Porsche encontra o caminho para o futuro.

Preservar proporções tradicionais e combinar com tecnologia moderna, recriar uma lenda dos carros esportivos e, assim, ficar preparado para o futuro: o 996 tem um legado difícil de seguir, mas também representa o primeiro capítulo de uma nova era. Isso pode ser visto já no design.

O resultado é uma carroceria elegante e minimalista, completamente redesenhada. As dimensões aumentaram: O novo 911 ganha 18,5 centímetros no comprimento, enquanto a distância entre eixos é aumentada pela segunda vez na história da série, em 80 milímetros: a carroceria ganha três centímetros na largura. Isso também traz vantagens para o interior. O 996 oferece mais liberdade para o cotovelo, além de uma generosa sensação de espaço. O quadro do painel de instrumentos também tem um novo visual: Os formatos dos cinco instrumentos redondos se fundem – o que também é outra quebra de convenções.

Mas a maior revolução se passa na traseira: o princípio de construção plana do motor, típico de boxer, foi preservado – mas não a refrigeração a ar, já que este princípio não tem reservas suficientes para atender às normas de emissões cada vez mais rígidas. Já o novo sistema de refrigeração a água está pronto para o futuro, assim como os valores de desempenho: O motor de seis cilindros e quatro válvulas gera 300 cv a partir de 3,4 litros de cilindrada, o mesmo que o lendário 911 Turbo 3.3. Dos 3,6 litros obtidos após a modificação do motor, são gerados 320 cv, sendo que, no modelo de aniversário “40 anos do Porsche 911”, o valor chega a 345 cv.

O 911 Turbo também recebeu um novo motor boxer refrigerado a água com uma história prévia interessante: como motor de seis cilindros e 3,2 litros, ele já tinha levado o 911 GT1 à vitória na corrida Le Mans, em 1998. Graças à sobrealimentação dupla, ele entrega 420 cv no veículo de série. Assim, este 911 Turbo foi o primeiro modelo de série da Porsche a ultrapassar a marca dos 300 km/h. No 911 GT2, a unidade desenvolve até 483 cv. Além disso, o PCCB com discos de freio de cerâmica teve sua estreia no carro esportivo extremo e faz parte do equipamento de série no GT2. Ele é 50% mais leve do que o freio com discos de freio de aço e tem uma vida útil de até 300.000 quilômetros.

Com o mesmo motor, porém sem sobrealimentação, o 911 GT3 marca o início de uma

nova era: ele oferece o prazer de condução ideal, tanto na estrada quanto em Track Days na pista de corrida. Além disso, ele serve como base para os eventos da marca Porsche, além de ser o ponto inicial para várias vitórias em corridas dos clientes Porsche no mundo todo. No modelo 996, o motor aspirado de 3,6 litros inicialmente tinha uma potência de 360 cv e, depois, de 381 cv. Em 2003 seguiu-se o 911 GT3 RS, afinado de forma ainda mais acentuada. Entre 1997 e 2005 a Porsche produziu um total de 175.262 veículos do modelo 996.