Infographic: the Type 996 (1997 - 2005)

Скачать (JPG/1.1 МиБ)

Тип 996: первый 911 с оппозитным силовым агрегатом и жидкостным охлаждением

При подготовке пятого поколения 911 (тип 996) в 1997 году в Porsche решили отказаться от воздушного охлаждения. Через 34 года компания произвела масштабную модернизацию своего легендарного спорткара и активно занялась давно назревшими задачами. В первую очередь это касалось начатого еще при предыдущей модели снижения производственных затрат путем максимально возможной совместимости компонентов с другими модельными рядами, например, с новым Boxster, а также соответствия автомобилей современным требованиям к безопасности и токсичности отработавших газов. Тип 996 открыл для компании Porsche новые перспективы.

Сохранить традиционные пропорции и объединить их с современной техникой, открыть заново легендарный спорткар — и вместе с тем подготовить его к будущему: модели 996 досталось трудное наследство, но ей удалось открыть первую главу новой эры. Это было видно уже по дизайну.

Результатом стал насколько изящный, настолько и лаконичный, полностью переработанный кузов. Его размеры увеличились. Новый 911 прибавил 18,5 сантиметра в длину, при этом на 80 миллиметров и во второй раз за всю историю модельного ряда увеличилась колесная база. На 3 сантиметра выросла ширина кузова.. От увеличения габаритов выиграл также и салон: тип 996 предлагал своим пассажирам больше пространства на уровне локтей, и в целом салон стал более просторным. Новой была и приборная панель: пять круглых приборов расположены с наложением – это тоже был отход от устоявшихся правил.

Но самые революционные изменения произошли в задней части кузова: плоская оппозитная конструкция двигателя, обеспечивающая ему компактность, сохранена, чего нельзя сказать о его воздушном охлаждении – оно исчерпало свои резервы ввиду постоянно ужесточающихся норм на токсичность выхлопа. Новый двигатель с жидкостным охлаждением полностью соответствовал требованиям будущего. Как и его мощностные показатели: при рабочем объеме 3,4 литра шестицилиндровый мотор с четырьмя клапанами на цилиндр выдавал 300 л.с. – столько же, сколько и легендарный 911 Turbo 3.3 в свое время. После модернизации двигателя при объеме 3,6 литров мощность составила 320 л. с., в юбилейной модели «40 лет Porsche 911» — даже 345 л. с.

911 Turbo получил также новый оппозитный двигатель с жидкостным охлаждением. Он имел знаменательную предысторию. Этот шестицилиндровый двигатель объемом 3,2 литра привел 911 GT1 к победе в Ле-Мане в 1998 г. Благодаря двойному турбонаддуву его мощность составила 420 л. с. Таким образом этот 911 Turbo стал первой серийной моделью Porsche, которая преодолела скоростную отметку 300 км/ч. В 911 GT2 силовой агрегат развивал мощность даже до 483 л. с.

Кроме того, в этом суперспорткаре впервые использовались керамические композитные тормоза Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB), которые вошли в базовую комплектацию GT2. Они стали на 50 % легче, чем тормоза со стальными тормозными дисками, и выдерживали до 300 000 километров пробега.

С тем же самым двигателем, только без наддува, новую эпоху провозгласил 911 GT3: Он оптимально подходил как для повседневных дорог, так и для любительских заездов на гоночных трассах. Кроме того, он был базовым автомобилем для монокубков Porsche и дал импульс к триумфальным победам клиентов Porsche по всему миру. 3,6-литровый атмосферный двигатель типа 996 развивал сначала 360, а затем 381 л.с. В 2003 году последовал еще более экстремально настроенный 911 GT3 RS. С 1997 по 2005 гг. компания Porsche выпустила в целом 175 262 автомобиля типа 996.