

Der Typ 996: der erste Elfer mit wassergekühltem Boxer-Triebwerk

Dieser Artikel gibt den Stand zum Zeitpunkt seiner Veröffentlichung wieder. Der Inhalt kann inzwischen veraltet sein.

25/11/2018 Am 27. November feiert die achte Generation des Porsche 911 ihre Weltpremiere in Los Angeles – 55 Jahre nach dem Debüt des Ur-Elfers. Anlass, um die sieben Vorgänger-Generationen Revue passieren zu lassen. Teil 5: der Typ 996.

Mit der fünften Generation des 911, dem Typ 996, wagt Porsche 1997 den Bruch mit der Luftkühlung. Nach 34 Jahren setzt der Sportwagenhersteller mit dem neuen Elfer eine umfassende Neuausrichtung seiner Ikone um und löst dringende Aufgaben. Im Fokus stehen dabei die beim Vorgänger begonnene Senkung der Produktionskosten über eine höchstmögliche Teile-Kompatibilität mit anderen Baureihen, wie dem neuen Boxster sowie aktualisierte Sicherheits- und Abgasvorschriften. Mit dem Typ 996 findet Porsche den Weg in die Zukunft.

Tradierte Proportionen bewahren und mit moderner Technik vereinen, eine Sportwagen-Legende neu

erfinden – und damit fit machen für die Zukunft: Der 996 tritt ein schweres Erbe an, schlägt aber auch das erste Kapitel einer neuen Ära auf. Dies zeigt bereits das Design.

Das Ergebnis ist eine ebenso elegante wie schnörkellose, komplett neu entwickelte Karosserie. Die Abmessungen sind gewachsen: 18,5 Zentimeter gewinnt der neue Elfer in der Länge hinzu, um 80 Millimeter und zum zweiten Mal in der Geschichte der Baureihe wird der Radstand gestreckt: Drei Zentimeter wächst die Karosserie in der Breite. Davon profitiert auch das Interieur: Der 996 bietet mehr Ellbogenfreiheit und ein großzügigeres Raumgefühl. Ebenfalls neu tritt das Armaturenbrett auf: Die Formen der fünf Rundinstrumente gehen ineinander über – auch dies ein Bruch mit Konventionen.

Die größte Revolution aber vollzieht sich im Heck: Das flach bauende Boxer-Prinzip des Motors bleibt – nicht aber seine Luftkühlung; denn ihr fehlen die Reserven für immer strengere Abgasvorschriften. Die neu entwickelte Wasserkraftanlage ist gewappnet für die Zukunft. Die Leistungswerte auch: Der Vierventil-Sechszylinder schöpft 300 PS aus 3,4 Liter Hubraum, so viel wie einst der legendäre 911 Turbo 3.3. Aus 3,6 Litern nach dem Motoren-Facelift folgen 320 PS, im Jubiläumsmodell „40 Jahre Porsche 911“ sind es sogar 345 PS.

Der 911 Turbo erhält ebenfalls einen neuen wassergekühlten Boxermotor. Jener besitzt eine prominente Vorgeschichte: Als 3,2 Liter großer Sechszylinder trieb er schon den 911 GT1 zum Le-Mans-Sieg 1998. Dank doppelter Aufladung leistet er im Serien-Auto 420 PS. Damit ist dieser 911 Turbo das erste Serienmodell von Porsche, das die 300-km/h-Marke durchbricht. Im 911 GT2 entwickelt das Aggregat sogar bis zu 483 PS. In dem Extremsportler feiert zudem die PCCB mit Keramikbremsscheiben Premiere und gehört im GT2 zur Serienausstattung. Sie ist 50 Prozent leichter als die Bremse mit Stahlbremsscheiben und hält bis zu 300.000 Kilometer.

Mit der gleichen Maschine, nur ohne Aufladung, läutet der 911 GT3 eine neue Epoche ein: Er sorgt auf der Straße und bei Track Days auf der Rennstrecke für optimalen Fahrspaß. Außerdem dient er als Basis für die Markenpokale von Porsche und liefert die Initialzündung für den weltweiten Siegeszug des Porsche Kundensports. Im Typ 996 ist der 3,6-Liter-Saugmotor zunächst 360, dann 381 PS stark. 2003 folgt der nochmals schärfer abgestimmte 911 GT3 RS. Zwischen 1997 und 2005 stellt Porsche vom Typ 996 insgesamt 175.262 Fahrzeuge her.

Linksammlung

Link zu diesem Artikel
https://newsroom.porsche.com/de/historie/porsche-911-sieben-generationen-teil-5-typ-996-16455.html

Externe Links
https://porsche.withspotify.com/

Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft
Porscheplatz 1
70435 Stuttgart