

El 996: primer 911 con motor bóxer refrigerado por agua

25/11/2018 El 27 de noviembre se celebrará en Los Ángeles la presentación mundial de la octava generación del Porsche 911, cincuenta y cinco años después de que debutara el modelo original. Este es un motivo suficiente para echar un vistazo a las siete generaciones previas. Parte 5: el modelo 996.

Con la quinta generación del 911, el modelo 996 que llegó en 1997, Porsche tomó la decisión valiente de abandonar el uso de motores refrigerados por aire. Después de 34 años, el fabricante de vehículos deportivos renovó por completo su icono con el nuevo 911 y aprovechó para resolver una serie de desafíos urgentes. Como parte de un proceso iniciado con su antecesor, los esfuerzos se centraron en reducir los costes de producción al compartir la mayor cantidad de piezas posible con otros modelos de la gama, como el Boxster, así como en cumplir con las nuevas normativas de seguridad y emisiones. Porsche encontró el camino hacia el futuro con el 996.

Y se hizo manteniendo las proporciones clásicas y combinándolas con tecnología moderna, en resumen, reinventando un deportivo de leyenda y preparándolo para el futuro. El 996 tuvo un legado difícil de seguir, pero también representó el primer capítulo de una nueva era. Eso quedó claro ya en el diseño.

El resultado fue una carrocería nueva, que impresionaba por un aspecto elegante y sin ostentación. Las dimensiones también crecieron. El nuevo 911 era 18,5 centímetros más largo y, por segunda vez en la historia de este coche, aumentaba la distancia entre ejes (80 milímetros), mientras que el ancho de la carrocería lo hacía también en tres centímetros. El interior del 996 se benefició de estos cambios y ofrecía una sensación de habitabilidad mayor, que se completaba con más espacio a la altura de las caderas. El cuadro de instrumentos también tenía una nueva apariencia, con las cinco esferas enlazadas unas con otras, lo que suponía una ruptura más con la tradición.

Sin embargo, la mayor revolución se encontraba en la parte trasera. El diseño del motor bóxer se mantuvo, aunque no la refrigeración por aire, porque este principio ya no era suficiente para cumplir con las cada vez más estrictas exigencias sobre emisiones. En contraste, el nuevo sistema de refrigeración por agua estaba preparado para el futuro. Esto también era válido para el rendimiento, pues el motor de seis cilindros y cuatro válvulas proporcionaba 300 caballos de potencia a partir de una cilindrada de 3.4 litros, una cifra que coincidía con la del legendario 911 Turbo 3.3. Después de los reajustes hechos en la mecánica para subirla a 3.6 litros, la potencia se incrementó a 320 caballos, mientras que en la edición "40 años del Porsche 911" conmemorativa del aniversario alcanzó incluso los 345 caballos.

El 911 Turbo también recibió un nuevo motor bóxer refrigerado por agua, que llegaba con un impresionante récord: el propulsor seis cilindros de 3.2 litros ya se había montado en el 911 GT1 que logró la victoria en las 24 Horas de Le Mans de 1998. Gracias al doble turbocompresor entregaba una potencia de 420 caballos en el vehículo de serie. Este 911 Turbo fue el primer Porsche de serie en romper la barrera de los 300 km/h. En el 911 GT2, dicha unidad lograba los 483 CV. El sistema PCCB con discos de freno cerámicos también se estrenó en este deportivo extremo y formó parte del equipamiento de serie del GT2. Eran un 50% más ligeros que los discos normales y tenían una vida útil de hasta 300.000 kilómetros.

Con el mismo motor pero sin turbo, el 911 GT3 marcó el comienzo de una nueva etapa, al ofrecer un extraordinario placer de conducción tanto en la carretera como en los circuitos. Además, sirvió como base para las copas monomarca de Porsche y fue el punto de partida para numerosas victorias por todo el mundo de equipos cliente. En el 996, el motor 3.6 litros atmosférico contó al principio con una potencia de 360 caballos y, más adelante, con 381 CV. El 911 GT3 RS apareció en 2003 como una variante superior. Entre 1997 y 2005, Porsche produjo un total de 175.262 unidades de la serie 996.

Link Collection

Link to this article
https://newsroom.porsche.com/es/2018/historia/PLA-porsche-911-seven-generations-part-5-typ-996-30400.html

Media Package
https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/878264fd-20ee-4dfa-9c8f-a33f7abfc9c5.zip

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