

N6

NOVE SEI

DOCUMENTAZIONE TECNICA · VETTURE PORSCHE

Denominazione A

911 Carrera S

Tipo interno A

997, prima serie (997.1)

Anni di produzione A

2004 – 2008 Anno modello 2005 in Europa. Sostituita dalla 997.2 a iniezione diretta nel 2008 (anno modello 2009).

Carrozzeria B

Coupé. Cabriolet come versione distinta; Targa 4S dal 2007

Esemplari prodotti B

27.237 (coupé) Cabriolet Carrera S: 15.288 esemplari, versione distinta. **Fonti discordanti.** 27.237 secondo Adrian Streather, *Essential Buyer's Guide 997 gen 1*, ripreso da supercars.net e stuttcars.com. Una compilazione diversa (jtcars.net) indica 41.049 per la Carrera S complessiva, valore incompatibile con la somma coupé + cabriolet (42.525). Una terza fonte (classic.com) stima circa 25.700 coupé di prima serie. **Adottiamo il dato di Streather perché è l'unico riconducibile a un autore identificabile**, e dichiariamo la divergenza.

Sigla A

M97/01

Architettura A

Sei cilindri contrapposti, raffreddato ad acqua, posteriore a sbalzo, longitudinale

Cilindrata A3.824 cm³**Alesaggio × corsa** A

99,0 × 82,8 mm La corsa è identica a quella del 3.6 M96/05 (96,0 × 82,8). L'incremento di cilindrata deriva dal **solo alesaggio**: pareti fra i cilindri più sottili e maggiore superficie termica. È la ragione costruttiva per cui questo motore è il più esposto alla rigatura delle canne.

Rapporto di compressione A

11,8 : 1

Distribuzione A

Doppio albero a camme in testa per bancata, 4 valvole per cilindro, 24 valvole. VarioCam Plus: variazione di fase e alzata sull'aspirazione

Alimentazione A

Iniezione indiretta nel condotto di aspirazione (multipoint) L'iniezione diretta arriva soltanto con il 9A1 della 997.2, nel 2009. Sul 997.1 non c'è.

Lubrificazione B

Caratter secco

Rivestimento canne A

Lokasil Preforma in silicio infiltrata nell'alluminio. È il rivestimento associato al fenomeno della rigatura sulle famiglie M96 e M97. Sostituito da SUME bore dai motori 9A2 (991.2, 992, 718).

Cuscinetto intermedio A

Presente, sigillato nel basamento ■ Dal 2005 il cuscinetto è di maggiori dimensioni ma **non sostituibile** senza apertura del motore.

Vedi criticità 02.

Documento digitale · 69 € · IVA alla cassa · schede complete in**Capacità olio motore** B

8,25 l

Capacità impianto di raffreddamento C

32 l

Carburante prescritto B

Benzina senza piombo 98 RON

Classe di emissione B
novesei.euEuro 4 · CO₂ 277 g/km ■ Dato rilevante per l'accesso alle zone a traffico limitato: verificare le regole vigenti nel comune di residenza.

3 settembre 2026 · COPIA DIMOSTRATIVA

Pacchetto tre schede

997.1 · 997.2 · 996 Turbo

Trasmissione, telaio, freni

Cambio di serie	A
Manuale a sei rapporti	
Cambio a richiesta	A
Tiptronic S — convertitore di coppia, cinque rapporti	Non è il PDK. Il doppia frizione arriva con la 997.2. Sul mercato secondario il manuale è oggi nettamente più richiesto e quotato.
Rapporti del cambio	—
non rilevati su fonte primaria	Le tabelle in circolazione si riferiscono ad altre generazioni. Da acquisire sul manuale d'officina originale.
Trazione	A
Posteriore. Integrale sulla versione 4S, con carreggiata posteriore maggiorata	
Differenziale autobloccante	B
A richiesta, codice 220	In assenza del codice il differenziale è libero. Verificare sull'etichetta di fabbrica: incide sul comportamento in uscita di curva e sul valore.
Sospensioni	B
Anteriore a montanti telescopici; posteriore multilink. PASM ad assetto variabile di serie sulla S	
Sterzo	B
A cremagliera, servoassistenza idraulica	Elemento apprezzato: dalla 991 in poi la servoassistenza diventa elettromeccanica. È una delle ragioni della tenuta di valore delle 997.
Diametro di volta	B
10,9 m	
Freni	B
Dischi ventilati e forati, 330 mm sui due assi. PCCB carboceramici a richiesta, codice 450	La sostituzione dei dischi carboceramici può avvicinarsi al valore di un'utilitaria usata. Verificarne lo stato e chiedere la percentuale di usura residua rilevata in diagnosi.
Cerchi e pneumatici	C
19 pollici di serie sulla S. Misure comunemente riportate: 235/35 ZR19 anteriori, 295/30 ZR19 posteriori	Da confermare su documentazione del costruttore per ciascun anno modello.

Prestazioni e masse

Regola redazionale. Ogni valore riporta l'allestimento di riferimento. Un peso senza allestimento non è un dato: è un'impressione. Le prestazioni sono **dichiarate**, non rilevate da noi.

Potenza massima	A
261 kW · 355 CV a 6.600 giri/min	
Coppia massima	A
400 Nm a 4.600 giri/min	
Accelerazione 0–100 km/h	A
4,8 SCoupé, cambio manuale. Valore dichiarato.	
Velocità massima	A
293 km/h Coupé, cambio manuale. Valore dichiarato.	
Massa a vuoto	B
1.420 – 1.425 kg Coupé, cambio manuale, in ordine di marcia secondo DIN. Fonti discordanti. 1.420 kg (autodata1) e 1.425 kg (ultimatespecs) sono compatibili fra loro. Una terza fonte (carfolio) indica 1.495 kg : lo scarto di circa 75 kg corrisponde alla massa convenzionale del conducente, ed è verosimilmente una massa in ordine di marcia secondo norma CE anziché DIN. Non è una contraddizione: sono due grandezze diverse. Chi confronta pesi fra siti diversi confronta spesso mele con pere.	
Ripartizione delle masse	C
38,8 % anteriore	Fonte unica. Da confermare.
Coefficiente di resistenza	B
Cx 0,29	

Dimensioni e capacità

Lunghezza	B
4.427 mm Fonti discordanti. 4.427 mm sulle fonti riferite agli anni 2004-2005; 4.435 mm su quelle riferite al 2008. Lo scarto di 8 mm è compatibile con una modifica di paraurti in corso di produzione , ma non è confermato su documentazione del costruttore.	
Larghezza	A
1.808 mm senza specchiTutte le fonti consultate concordano.	
Altezza	B
1.300 mm Fonti discordanti. 1.300 mm su due fonti, 1.310 mm su una terza. Differenza compatibile con l'assetto ribassato del PASM di serie sulla S rispetto alla taratura base.	
Passo	A
2.350 mmConcorde su tutte le fonti. Invariato su tutta la generazione 997.	
Carreggiate	B
1.486 mm anteriore · 1.516 mm posterioreValori riferiti alla Carrera S a trazione posteriore. La 4S ha carreggiata posteriore maggiorata.	
Serbatoio carburante	A
64 lConcorde su tutte le fonti consultate.	
Bagagliaio anteriore	B
135 l	
Posti	A
2 + 2	

Manutenzione

Intervallo prescritto	—
da acquisire su documentazione ufficiale■ Le prescrizioni variano per anno modello e mercato. Non pubblichiamo un intervallo generico: su un motore di questa famiglia sarebbe un'informazione pericolosa.	
Prassi delle officine specializzate	C
Cambio olio più frequente rispetto all'intervallo prescrittoMotivazione tecnica: sui motori M96 e M97 il cedimento del cuscinetto intermedio è correlato ai cicli termici e alla degradazione del lubrificante, non alla percorrenza. È prassi condivisa fra gli specialisti dimezzare l'intervallo. Riferimento nominativo da acquisire.	
Coppie di serraggio principali	—
non rilevateDa manuale d'officina originale. Non pubblicheremo mai coppie di serraggio tratte da fonti divulgative.	

Criticità documentate

Rigatura delle canne dei cilindri

Rigature verticali a ore 6. Il basamento a piano aperto fa lavorare più caldo il banco 2, cilindro 6. **Il 3.8 di questa vettura presenta la massima esposizione fra tutti i motori della famiglia**, per la ragione costruttiva indicata alla voce «alesaggio × corsa».

Incidenza	Elevata sul 3.8 M97. Nessun tasso percentuale documentato su fonte primaria: non ne pubblichiamo uno.
Costo	Revisione della parte alta: 8.000 – 15.000 USD (mercato USA, indicativo)
Verifica	■ La rigatura ha origine nella parte inferiore del cilindro. L'esame endoscopico dal foro candela con il pistone in posizione alta non la rileva : occorre portare ciascun pistone al punto morto inferiore, su tutti e sei i cilindri, e conservarne il video.
Incidenza	Inferiore alle versioni a fila singola 2000-2005, ma non mitigabile
Costo	15.000 – 25.000 USD (mercato USA, indicativo). Nessuna prevenzione possibile
Verifica	Nessuna verifica risolutiva. Unica difesa: storico documentato di cambi olio ravvicinati e sezionamento dell'ultimo filtro alla ricerca di residui ferrosi.
Costo	400 – 700 USD (mercato USA, indicativo)
Verifica	Prova di depressione al bocchettone dell'olio.
Costo	1.500 – 3.000 USD (mercato USA, indicativo)
Verifica	Ispezione dei raccordi e ricerca di alonature da refrigerante.
Costo	1.500 – 2.500 USD (mercato USA, indicativo)
Verifica	Tracce d'olio sulla campana della frizione.

Fonti: thedrive.com · Hartech · Flat 6 Innovations · LN Engineering — rilevato il 02/09/2026

Cuscinetto intermedio sigillato

Dal 2005 il cuscinetto è di maggiori dimensioni ma sigillato nel basamento: **non è sostituibile** senza apertura del motore. Il cedimento, se avviene, è sempre catastrofico.

Incidenza	Inferiore alle versioni a fila singola 2000-2005, ma non mitigabile
Costo	15.000 – 25.000 USD (mercato USA, indicativo). Nessuna prevenzione possibile
Verifica	Nessuna verifica risolutiva. Unica difesa: storico documentato di cambi olio ravvicinati e sezionamento dell'ultimo filtro alla ricerca di residui ferrosi.
Costo	400 – 700 USD (mercato USA, indicativo)
Verifica	Prova di depressione al bocchettone dell'olio.
Costo	1.500 – 3.000 USD (mercato USA, indicativo)
Verifica	Ispezione dei raccordi e ricerca di alonature da refrigerante.
Costo	1.500 – 2.500 USD (mercato USA, indicativo)
Verifica	Tracce d'olio sulla campana della frizione.

Fonti: LN Engineering · Flat 6 Innovations · documenti del settlement Eisen Class Action — rilevato il 02/09/2026

Separatore dei vapori d'olio

Il cedimento provoca fumosità bianca abbondante e consumo d'olio anormale.

Costo	400 – 700 USD (mercato USA, indicativo)
Verifica	Prova di depressione al bocchettone dell'olio.
Costo	1.500 – 3.000 USD (mercato USA, indicativo)
Verifica	Ispezione dei raccordi e ricerca di alonature da refrigerante.
Costo	1.500 – 2.500 USD (mercato USA, indicativo)
Verifica	Tracce d'olio sulla campana della frizione.

■ Prassi condivisa fra officine specializzate — riferimento nominativo da acquisire.

Tubi refrigerante incollati

I raccordi incollati possono cedere. Rimedio definitivo: spinatura meccanica.

Costo 1.500 – 3.000 USD (mercato USA, indicativo)

Verifica Ispezione dei raccordi e ricerca di alonature da refrigerante.

Costo 1.500 – 2.500 USD (mercato USA, indicativo)

Verifica Tracce d'olio sulla campana della frizione.

■ Prassi condivisa fra officine specializzate — riferimento nominativo da acquisire.

Guarnizione posteriore albero motore

Trafilamento dalla tenuta posteriore. Fastidioso più che grave, ma l'intervento richiede lo stacco del cambio.

Costo 1.500 – 2.500 USD (mercato USA, indicativo)

Verifica Tracce d'olio sulla campana della frizione.

Fonti: LN Engineering — rilevato il 02/09/2026

Come si sceglie un buon esemplare

Nessuna di queste indicazioni riguarda un'automobile determinata. Sono considerazioni sulla generazione. La valutazione di un singolo esemplare non ci compete e non la facciamo.

La cosa che diremmo a un amico. Se il budget lo consente, **la 997.2 dal 2009 in poi elimina entrambe le criticità critiche** di questa scheda: il motore 9A1 non ha cuscinetto intermedio e non è soggetto a rigatura. Costa di più, e vale la differenza. Lo scriviamo anche se questa pagina parla della 997.1: **non guadagniamo se compri**. Il confronto riga per riga è nella scheda completa della 997.2.

Elemento	Perché conta
Cambio manuale	Il Tiptronic S a cinque rapporti è oggi penalizzato dal mercato. Il manuale a sei rapporti è più richiesto e tiene meglio il valore.
Autobloccante, codice 220	Cambia il comportamento in uscita di curva. Se assente, il differenziale è libero: verificarlo sull'etichetta, non fidarsi dell'annuncio.
Sport Chrono, codice 640	Molto richiesto. Verificare che il cronometro sulla plancia sia effettivamente collegato e funzionante.
PCCB, codice 450	Ambivalente. Prestazionalmente superiori, ma il costo di sostituzione è tale che un esemplare con dischi consumati vale meno di uno con freni in acciaio.
Documentazione di fabbrica	Richiedere il numero di telaio prima del sopralluogo e verificare la corrispondenza fra codici opzione dichiarati ed etichetta reale.
Storico dei cambi olio	Su questo motore vale più della percorrenza. Fatture in originale, non dichiarazioni.
Esame endoscopico	Il documento che separa un acquisto informato da una scommessa. Con pistoni al punto morto inferiore, su tutti e sei i cilindri.

Stato del dato

Campi totali

—

Livello A

—

Livello B

—

Livello C	—
Non rilevati	—
Discordanze dichiarate	—
Ultima verifica	—
2 settembre 2026	
Prossima riverifica	—
2 marzo 2027	Riverifica semestrale programmata. Superata la data, la scheda espone l'avviso «dato non riverificato».

Fonti consultate

Dati dimensionali, prestazionali e di motorizzazione

autodata1.com · ultimatespecs.com · carfolio.com — tre compilazioni indipendenti, confrontate voce per voce. Le divergenze sono riportate nel corpo della scheda.

Dati di produzione

Adrian Streater, *Porsche 997 — Essential Buyer's Guide, prima serie*, ripreso da 911uk.com · supercars.net · stuttcars.com. Compilazioni divergenti: jtcars.net · classic.com.

Criticità meccaniche

LN Engineering · Flat 6 Innovations · Hartech · thedrive.com · documenti del settlement Eisen Class Action.

Fonti da acquisire per il completamento

Manuale d'officina originale Porsche (rapporti del cambio, coppie di serraggio, intervalli di manutenzione, capacità impianto di raffreddamento, misure pneumatiche per anno modello).

Fonti scartate

Compilazioni prive di autore identificabile e siti che riportano dati senza indicare l'allestimento di riferimento.

Registro delle rettifiche

Perché esiste questa sezione. Un registro tecnico che non pubblica i propri errori non merita di essere creduto. Ogni correzione compare qui con data, dato errato, dato corretto e fonte.

Data	Campo	Correzione
02/09/2026	Scheda 944 — trasmissione	Era pubblicato: «Tutte le 944 hanno cambio manuale». Errato. La 944 fu offerta anche con automatico a tre rapporti, tipo 087M in Europa e 087N per Nord America e Giappone, dal 1982 al 1989; mai sulla 944 Turbo. <i>Fonte errata: guida divulgativa senza autore. Fonte corretta: tabelle codici trasmissione Porsche.</i>
02/09/2026	Costi di riparazione	Erano espressi in dollari senza indicazione del mercato. Ora riportano «USD, mercato USA, indicativo». Da sostituire con rilevazioni su officine italiane.

02/09/2026	Otto criticità — fonte	Erano attribuite a «letteratura tecnica», che non è una fonte. Riclassificate a livello C con la dicitura «prassi condivisa fra officine specializzate — riferimento nominativo da acquisire».
02/09/2026	Rigatura canne — incidenza	Era indicata come «elevata» con implicita quantificazione. Nessun tasso percentuale è documentato su fonte primaria per il 3.8 M97: non ne pubblichiamo uno.

— fine della prima scheda · segue la seconda —

Identificazione

Denominazione	A
911 Carrera S	
Tipo interno	A
997, seconda serie (997.2), restyling	
Anni di produzione	A
2008 — 2012Presentata nel 2008, in vendita dall'autunno 2008 come anno modello 2009. Sostituita dalla 991 nel corso del 2012 (anno modello 2012). Fonti discordanti. Le compilazioni auto-data.net e autodata1.com indicano fine produzione 2011. L'ultimo anno modello commercializzato è il 2012: la discordanza riflette il passaggio alla 991, che in alcuni mercati ha assorbito l'ultima parte del 2012. Riportiamo entrambe le indicazioni senza risolvere.	
Carrozzeria	B
Coupé. Cabriolet come versione distinta; Carrera 4S e Targa 4S con carrozzeria larga e trazione integrale	
Esemplari prodotti	B
≈ 9.470 (coupé) Cabriolet Carrera S: 6.577 esemplari, versione distinta. Le serie speciali (GTS, Sport Classic, Speedster) sono conteggiate a parte. Fonti discordanti. 9.470 secondo la ripartizione di produzione della seconda serie pubblicata su 911uk.com (serie speciali escluse); 9.726 secondo supercars.net. Le due fonti non dichiarano la medesima base di conteggio. Adottiamo 9.470 perché è il dato con esclusioni dichiarate , arrotondato in intestazione con «≈», e pubblichiamo la discordanza.	

Motore

Sigla	A
MA1.01 (famiglia 9A1)«9A1» è la famiglia motori introdotta nel 2009; «MA1.01» la designazione Porsche della variante 3.8 per la Carrera S. La 3.6 della Carrera è MA1.02.	
Architettura	A
Sei cilindri contrapposti, raffreddato ad acqua, posteriore a sbalzo, longitudinale. Basamento a canne chiuse (closed deck)Riprogettazione completa rispetto all'M97. Il basamento chiuso è la differenza strutturale principale, con il rivestimento Alusil e l'eliminazione dell'albero intermedio.	
Cilindrata	A
3.800 cm ³	
Alesaggio × corsa	A
102,0 × 77,5 mmRispetto al 3.8 M97 della 997.1 (99,0 × 82,8) l'alesaggio cresce e la corsa si accorcia. Ma la differenza decisiva non è nelle quote: è nel basamento chiuso e nel rivestimento, che cambiano la storia di questo motore.	
Rapporto di compressione	A
12,5 : 1	
Distribuzione	A
Doppio albero a camme in testa per bancata, 4 valvole per cilindro, 24 valvole. VarioCam Plus: variazione di fase e alzata sull'aspirazione	

Alimentazione

A

Iniezione diretta (DFI) È la novità principale della 997.2. Porta più potenza e meno consumi, e introduce le due contropartite documentate: pompa ad alta pressione e depositi sulle valvole di aspirazione (criticità 02 e 03).

Lubrificazione

B

Carter secco

Rivestimento canne

A

Alusil Lega ipereutettica di alluminio e silicio, già usata da Porsche sui 944, 928 e 968. Sostituisce il Lokasil di M96/M97, associato all'epidemia di rigature della generazione precedente.

Cuscinetto intermedio

A

Assente per progetto L'albero intermedio è eliminato: le catene sono azionate direttamente dal perno di banco. Non esiste più, per costruzione, il cedimento che ha segnato la generazione precedente. Non va confuso con la sostituzione preventiva: qui non c'è nulla da sostituire.

Regime massimo

B

7.500 giri/min

Capacità olio motore

B

7,5 l inferiore agli 8,25 l del 3.8 M97 della 997.1.

Capacità impianto di raffreddamento

B

29 – 32 l **Fonti discordanti**. 29 l secondo auto-data.net (versione PDK); 29–32 l secondo autodata1.com. Riportiamo l'intervallo senza risolvere: la differenza può dipendere dall'allestimento.

Carburante prescritto

B

Benzina senza piombo 98 RON

Classe di emissione

B

Euro 5 · CO **250 g/km (manuale) / 240 g/km (PDK)** ■ Valori per allestimento, da compilazioni indipendenti. Una terza compilazione indica 254 g/km per la Cabriolet con cambio manuale. Dato rilevante per l'accesso alle zone a traffico limitato: verificare le regole vigenti nel comune di residenza.

Trasmissione, telaio, freni

Cambio di serie

A

Manuale a sei rapporti

Cambio a richiesta

A

PDK — doppia frizione, sette rapporti È la grande novità della 997.2: il Tiptronic S a convertitore della 997.1 esce di listino. Sul mercato secondario odierno il manuale è più richiesto e quotato; il PDK è la scelta pragmatica per l'uso quotidiano.

Rapporti del cambio

—

non rilevati su fonte primaria Da acquisire sul manuale d'officina originale.

Trazione

A

Posteriore. Integrale sulla versione 4S, con carrozzeria larga

Differenziale autobloccante

B

A richiesta, codice **220** In assenza del codice il differenziale è libero. Verificare sull'etichetta di fabbrica: incide sul comportamento in uscita di curva e sul valore.

Sospensioni

B

Anteriore a montanti telescopici; posteriore multilink. PASM ad assetto variabile di serie sulla S

Sterzo

B

A cremagliera, servoassistenza **idraulica** Ultima generazione della 911 con servoassistenza idraulica: dalla 991 in poi è elettromeccanica. È uno degli argomenti che sostengono la domanda di 997 sul mercato dell'usato.

Diametro di volta

B

10,9 m

Freni

B

Dischi ventilati e forati, 330 mm sui due assi. **PCCB** carboceramici a richiesta, codice **450** ■ La sostituzione dei dischi carboceramici può avvicinarsi al valore di un'utilitaria usata. Verificarne lo stato e chiedere la percentuale di usura residua rilevata in diagnosi.

Cerchi e pneumatici

B

19" · 8J e 11J — 235/35 ZR19 anteriori, 305/30 ZR19 posteriori Misure riportate concordemente da due compilazioni indipendenti. Da confermare su documentazione del costruttore per ciascun anno modello. Nota: sulla 997.1 la misura posteriore riportata è 295/30 ZR19.

Prestazioni e masse

Regola redazionale. Ogni valore riporta l'allestimento di riferimento. Un peso senza allestimento non è un dato: è un'impressione. Le prestazioni sono **dichiarate**, non rilevate da noi.

Potenza massima

A

283 kW · 385 CV a 6.500 giri/min

Coppia massima

A

420 Nm a 4.400 giri/min

Accelerazione 0–100 km/h

A

4,7 s (manuale) · 4,5 s (PDK) Coupé, valori dichiarati per allestimento.

Velocità massima

A

302 km/h (manuale) · 300 km/h (PDK) Coupé, valori dichiarati per allestimento. La 4S a trazione integrale dichiara valori inferiori.

Consumo combinato dichiarato

B

10,6 l/100 km (manuale) · 10,2 l/100 km (PDK)

Massa a vuoto

B

1.425 kg (manuale) · 1.455 kg (PDK) Coupé, in ordine di marcia secondo DIN. **Fonti discordanti.** 1.425 kg manuale secondo autodata1.com; 1.455 kg PDK secondo auto-data.net. Una terza fonte (fastestlaps.com) indica 1.463 kg per la Coupé facelift senza dichiarare l'allestimento. Riportiamo i valori per allestimento e la discordanza.

Ripartizione delle masse

—

non rilevata su fonte primaria

Coefficiente aerodinamico

B

0,29 (manuale) · 0,30 (PDK) Valori per allestimento; la discordanza fra le due compilazioni è riportata così com'è.

Dimensioni e capacità

Lunghezza

B

4.435 mm La Carrera 4S a carrozzeria larga è riportata a 4.443 mm da una fonte dedicata alla 997.2.

Larghezza

B

1.808 mm (senza specchi)

Altezza

B

1.300 mm

Passo

A

2.350 mm

Carreggiate

—

non rilevate su fonte primaria Le compilazioni consultate non riportano il dato per questa versione.

Serbatoio

B

64 l

Bagagliaio anteriore

B

135 l

Posti

A

4 (2+2)

Manutenzione

Intervallo prescritto

—

da acquisire su fonte ufficiale Il piano di manutenzione ufficiale è in corso di acquisizione dal manuale d'officina.

Cambio olio PDK	C
Intervallo specifico per il cambio a doppia frizioneDa confermare sulla documentazione ufficiale dell'esemplare. La prassi delle officine specializzate è di rispettare tassativamente l'intervallo indicato.	
Prassi specialisti — olio motore	B
Intervalli di cambio olio più ravvicinati rispetto al piano ufficialeRaccomandazione pubblicata da Flat 6 Innovations (Tech Tuesday, 9A1): lo sporco in sospensione nell'olio accelera l'usura delle catene, azionate a piena velocità di manovella. Storico documentato di cambi olio ravvicinati = esemplare più difendibile.	
Consumo olio — limite dichiarato	C
Il libretto uso e manutenzione indica un consumo d'olio entro limiti fisiologiciVerificare il limite esatto sul libretto dell'esemplare. Oltre il limite dichiarato, il consumo va indagato prima dell'acquisto.	
Coppie di serraggio	—
non rilevateDa acquisire sul manuale d'officina originale.	

Criticità documentate

Quello che questa scheda dice, e quello che non dice. La 997.2 **non ha cuscinetto intermedio** (criticità critica della 997.1) e **non è esposta all'epidemia di rigature** delle famiglie M96/M97. Non è un motore esente da problemi: è un motore i cui problemi documentati sono di ordine diverso — alcuni evitabili con l'uso, altri legati alla prima serie dell'iniezione diretta.

Grippaggio a freddo («cold seizure»)

Analisi pubblicate da Hartech: con gli anni e i cicli termici, i cilindri Alusil possono restringersi nella parte inferiore, lato spinta, riducendo il gioco pistone-canna. Guidare forte a motore freddo — con l'olio non in temperatura — può portare al grippaggio del pistone. **È un'eccezione, non la regola**, e la principale correlazione documentata è l'uso a freddo, non la percorrenza.

Incidenza	Eccezione e non regola secondo le analisi pubblicate; nessun tasso percentuale su fonte primaria
Costo	Non quantificato su fonte primaria: si tratta di ricostruzione del motore
Verifica	Nessuna verifica risolutiva. Difesa concreta: disciplina d'uso a freddo (olio in temperatura prima di superare i regimi medi) e storico documentato dei cambi olio.
Incidenza	Concentrata sulla prima serie del motore DFI; campagna ufficiale da verificare per telaio
Costo	1.500 – 2.250 USD presso concessionaria (mercato USA, indicativo)
Verifica	Richiedere la documentazione degli interventi in rete ufficiale: se la pompa aggiornata risulta montata (ricevute o registrazione campagna), il rischio residuo è quello di un componente soggetto a usura, non della serie difettosa.
Costo	Pulizia con gusci di noce (walnut blasting): costo non quantificato su fonte primaria, indicativamente nell'ordine delle centinaia di euro
Verifica	Ispazione endoscopica dei condotti di aspirazione in fase di controllo pre-acquisto.
Costo	Non quantificato su fonte primaria
Verifica	Controllo della deviazione di fasatura in diagnosi; storico dei cambi olio.
Costo	Non quantificato su fonte primaria
Verifica	Prova su strada con cambio in temperatura, verifica della documentazione dei tagliandi PDK.

Fonti: Hartech (analisi pubbliche sulla famiglia 9A1) · Flat 6 Innovations (Tech Tuesday «No more IMS — the 9A1 Engine») — rilevato il 03/09/2026

Pompa benzina ad alta pressione (HPFP)

Componente Bosch tipico dei primi motori a iniezione diretta (2009–2010). Il cedimento si manifesta con codici di pressione carburante (P1023, P1026), avviamenti difficili e modalità «potenza ridotta». Porsche ha gestito il componente con campagne di assistenza sulla prima serie, documentate dalle ricevute di officina pubblicate dagli utenti; il componente è stato aggiornato più volte (da 9A1-110-315-02 fino alla versione -06).

Incidenza	Concentrata sulla prima serie del motore DFI; campagna ufficiale da verificare per telaio
Costo	1.500 – 2.250 USD presso concessionaria (mercato USA, indicativo)
Verifica	Richiedere la documentazione degli interventi in rete ufficiale: se la pompa aggiornata risulta montata (ricevute o registrazione campagna), il rischio residuo è quello di un componente soggetto a usura, non della serie difettosa.
Costo	Pulizia con gusci di noce (walnut blasting): costo non quantificato su fonte primaria, indicativamente nell'ordine delle centinaia di euro
Verifica	Ispazione endoscopica dei condotti di aspirazione in fase di controllo pre-acquisto.
Costo	Non quantificato su fonte primaria
Verifica	Controllo della deviazione di fasatura in diagnosi; storico dei cambi olio.
Costo	Non quantificato su fonte primaria
Verifica	Prova su strada con cambio in temperatura, verifica della documentazione dei tagliandi PDK.

Fonti: ricevute di officina e campagna Porsche documentate su 6speedonline.com e rennlist.com; numeri di parte citati nelle stesse — bollettino ufficiale da acquisire — rilevato il 03/09/2026

Depositi sulle valvole di aspirazione

Con l'iniezione diretta il carburante non lava più le valvole di aspirazione: nel tempo si formano depositi carboniosi. Riguarda tutti i motori DFI, non solo Porsche. Si manifesta con perdita di resa e irregolarità ai bassi regimi.

Costo	Pulizia con gusci di noce (walnut blasting): costo non quantificato su fonte primaria, indicativamente nell'ordine delle centinaia di euro
Verifica	Ispazione endoscopica dei condotti di aspirazione in fase di controllo pre-acquisto.
Costo	Non quantificato su fonte primaria
Verifica	Controllo della deviazione di fasatura in diagnosi; storico dei cambi olio.
Costo	Non quantificato su fonte primaria
Verifica	Prova su strada con cambio in temperatura, verifica della documentazione dei tagliandi PDK.

Fonti: Flat 6 Innovations (Tech Tuesday) · LN Engineering — rilevato il 03/09/2026

Catena di distribuzione — stiramento

Le catene sono azionate direttamente dal perno di banco, a piena velocità di rotazione. L'usura è documentata in correlazione con olio sporco, intervalli di cambio lunghi e uso intensivo in pista, e si manifesta come deviazione della fasatura rilevabile in diagnosi.

Costo	Non quantificato su fonte primaria
Verifica	Controllo della deviazione di fasatura in diagnosi; storico dei cambi olio.
Costo	Non quantificato su fonte primaria
Verifica	Prova su strada con cambio in temperatura, verifica della documentazione dei tagliandi PDK.

Fonti: Flat 6 Innovations (Tech Tuesday) — rilevato il 03/09/2026

PDK — comportamento delle prime unità

Sulle prime unità sono segnalati innesti secchi e vibrazioni a bassa velocità; la casistica riportata si concentra sulle annate iniziali del doppio frizione. Il rispetto dell'intervallo di cambio olio del PDK è indicato come presidio.

Costo	Non quantificato su fonte primaria
Verifica	Prova su strada con cambio in temperatura, verifica della documentazione dei tagliandi PDK.

■ Prassi condivisa fra officine specializzate — riferimento nominativo da acquisire.

Come si sceglie un buon esemplare

Nessuna di queste indicazioni riguarda un'automobile determinata. Sono considerazioni sulla generazione. La valutazione di un singolo esemplare non ci compete e non la facciamo.

La cosa che diremmo a un amico. Chi confronta 997.1 e 997.2 non sta confrontando due allestimenti: sta confrontando due motori con storie opposte. La 997.2 elimina **per costruzione** il cuscinetto intermedio e l'epidemia di rigature documentata su M96/M97. Costa di più, e per chi può permetterselo vale la differenza. Lo diciamo anche se questo significa che chi ci legge compra un'auto più cara: **non guadagniamo se compri**. Per il confronto riga per riga: scheda completa della 997.1.

Una precisazione che molti omettono. «Niente cuscinetto intermedio» e «niente rigature» non significano «motore invulnerabile». La differenza vera è questa: sulla 997.1 i cedimenti documentati erano **strutturali e indipendenti dalla cura**; sulla 997.2 le criticità documentate sono in larga parte **correlate all'uso e alla manutenzione**. Un esemplare di 997.2 con storico manutentivo completo vale la differenza di prezzo; uno senza storico non vale il rischio che vi si vuole attribuire.

Elemento	Perché conta
Cambio manuale	È il cambio più richiesto e quotato sul mercato secondario di questa generazione. Il PDK resta la scelta pragmatica per l'uso quotidiano: non è un demerito, è una scelta d'uso.
Autobloccante, codice 220	Cambia il comportamento in uscita di curva. Se assente, il differenziale è libero: verificarlo sull'etichetta, non fidarsi dell'annuncio.
Sport Chrono, codice 640	Molto richiesto. Verificare che il cronometro sulla plancia sia effettivamente collegato e funzionante.
PCCB, codice 450	Ambivalente. Prestazionalmente superiori, ma il costo di sostituzione è tale che un esemplare con dischi consumati vale meno di uno con freni in acciaio.
Campagna HPFP	Richiedere la documentazione degli interventi in rete ufficiale: su una prima serie, la pompa aggiornata montata e registrata vale più di qualsiasi assicurazione verbale.
Storico dei cambi olio	Su questo motore protegge le catene e le canne. Fatture in originale, non dichiarazioni.
Regime di rotazione registrato (over-rev)	Chiedere il report dei regimi memorizzati dalla centralina: il superamento del limitatore è registrato e datato. Un report pulito è un documento, non una promessa.
Esame endoscopico	Qui non cerca l'epidemia della generazione precedente: cerca tracce di grippaggio a freddo, depositi sui condotti e lo stato generale delle canne. Con pistoncini al punto morto inferiore, su tutti e sei i cilindri.

Stato del dato

Campi totali	—
—	
Livello A	—
—	
Livello B	—
—	
Livello C	—
—	
Non rilevati	—
—	
Discordanze dichiarate	—
—	

Ultima verifica

3 settembre 2026

Prossima riverifica

3 marzo 2027 Riverifica semestrale programmata. Superata la data, la scheda espone l'avviso «dato non riverificato».

Fonti consultate

Dati dimensionali, prestazionali e di motorizzazione

autodata1.com · auto-data.net · ultimatespecs.com · excellence-mag.com — compilazioni indipendenti, confrontate voce per voce. Le divergenze sono riportate nel corpo della scheda.

Dati di produzione

Ripartizione di produzione della seconda serie pubblicata su 911uk.com (serie speciali escluse) · supercars.net. Compilazione per anno: ianbevis.co.uk. Le divergenze sono riportate nel corpo della scheda.

Criticità meccaniche

Hartech (analisi pubbliche sulla famiglia 9A1) · Flat 6 Innovations (Tech Tuesday «No more IMS — the 9A1 Engine») · LN Engineering · casistica documentata su 6speedonline.com e rennlist.com con ricevute di officina della rete Porsche.

Fonti da acquisire per il completamento

Manuale d'officina originale Porsche (rapporti del cambio, coppie di serraggio, intervalli di manutenzione, capacità impianto di raffreddamento confermata, misure pneumatiche per anno modello) · bollettino ufficiale della campagna HPFP · libretto uso e manutenzione (limite di consumo olio dichiarato).

Fonti scartate

Compilazioni prive di autore identificabile e siti che riportano dati senza indicare l'allestimento di riferimento. Una compilazione consultata riporta per questo modello la posizione motore «anteriore»: si tratta di un errore materiale evidente della compilazione stessa, non riprodotto.

Registro delle rettifiche

Perché esiste questa sezione. Un registro tecnico che non pubblica i propri errori non merita di essere creduto. Ogni correzione compare qui con data, dato errato, dato corretto e fonte. Le rettifiche di carattere generale sono raccolte anche nel registro rettifiche di Nove Sei.

Data	Campo	Correzione
03/09/2026	Prima pubblicazione	Scheda pubblicata il 3 settembre 2026. Nessuna rettifica registrata dalla prima pubblicazione.

— fine della seconda scheda · segue la terza —

Identificazione

Denominazione

911 Turbo

Tipo interno

996, con carrozzeria larga specifica della Turbo

A

A

Anni di produzione	A
2000 — 2005Anni modello 2001–2005. Presentata nel 2000; prima Turbo raffreddata ad acqua della storia. La Turbo S chiude la serie nelle annate 2004–2005. Fonti discordanti — Turbo S. supercars.net data la Turbo S Coupé 2004–2005; stuttcars.com la colloca nel solo 2005. La ripartizione pubblicata su rennlist.com indica per il 2005 la sola versione S per le cabriolet. Riportiamo le tre indicazioni senza risolvere.	
Carrozzeria	B
Coupé; Cabriolet dal 2003 (prima Turbo cabriolet di serie dal 1989)	
Esemplari prodotti	B
16.965 (coupé) Cabriolet: 3.426 · Turbo S Coupé: 600 · Turbo S Cabriolet: 963 — versioni distinte. Fonti discordanti. La ripartizione per variante è di supercars.net (16.965 + 3.426 + 600 + 963). stuttcars.com indica un totale complessivo di circa 20.000 unità, approssimato. La somma delle varianti supercars (21.954) non coincide con l'approssimazione stuttcars: le due fonti non dichiarano la medesima base di conteggio. Adottiamo la ripartizione per variante di supercars.net , unica fonte con dettaglio dichiarato, e pubblichiamo la discordanza.	

Motore

Sigla	B
M96/70 (Turbo S: M96/70E)La sigla condivide il prefisso con il motore della Carrera, ma l'architettura è diversa: è il motore «Mezger», dal nome del progettista Hans Mezger.	
Architettura	A
Sei cilindri contrapposti, raffreddato ad acqua, posteriore longitudinale. Derivazione diretta dal motore della 962 da competizione: basamento chiuso, canne Nikasil, carter secco È la differenza che conta, e che pochi portali spiegano: la 996 Turbo non condivide il basamento della 996 Carrera.	
Cilindrata	A
3.600 cm ³	
Alesaggio × corsa	A
100,0 × 76,4 mm	
Rapporto di compressione	A
9,4 : 1	
Distribuzione	B
Doppio albero a camme in testa per bancata, 4 valvole per cilindro, 24 valvole	
Alimentazione	B
Iniezione indiretta multipoint, due turbocompressori a gas di scarico con intercooler Nessuna iniezione diretta: arriva solo con la 997.2. La sovralimentazione è convenzionale, non a geometria variabile (che debutta sulla 997 Turbo).	
Lubrificazione	B
Carter seccoIl serbatoio dell'olio è separato: nessun rischio di pescaggio in curva, per architettura.	
Rivestimento canne	A
Nikasil , basamento chiusoStessa soluzione delle 911 da competizione. Hartech, nelle analisi pubbliche sulle famiglie M96/M97, indica per Turbo e GT3 «canne chiuse Nikasil, sbalzo del volano normale e sistema di cuscinetto intermedio corretto»: le tre debolezze strutturali della Carrera qui non esistono.	
Cuscinetto intermedio	A
Presente ma di concezione diversa: non è a rischio L'albero intermedio è supportato da bronzine piane lubrificate a pressione. LN Engineering: «i motori Mezger di 996 e 997 GT3, Turbo e GT2 hanno bronzine a lubrificazione forzata alle due estremità dell'albero intermedio: non presentano i problemi del cuscinetto sigillato di M96 e M97». Il cedimento che ha segnato la Carrera non riguarda questo motore, e non esiste «sostituzione preventiva» da fare: qui non c'è nulla da sostituire.	
Capacità olio motore	B
8,0 l	
Capacità impianto di raffreddamento	B
28 – 28,5 l Fonti discordanti. 28,5 l secondo autodata1.com; 28 l secondo auto-data.net. Riportiamo l'intervallo senza risolvere.	
Carburante prescritto	C
Benzina senza piombo 98 RONPrescrizione comune alla gamma 911 dell'epoca — riferimento specifico per questo modello da acquisire.	

Emissioni

B

CO₂ 309 g/km Classe di emissione non rilevata su fonte primaria: da acquisire. Dato rilevante per l'accesso alle zone a traffico limitato: verificare le regole vigenti nel comune di residenza.

Trasmissione, telaio, freni

Cambio di serie

B

Manuale a sei rapporti, tipo **G96/50**

Cambio a richiesta

A

Tiptronic S — convertitore di coppia, cinque rapporti **Non è il PDK**. Il doppia frizione arriva nel 2009. Sul mercato secondario il manuale è oggi più richiesto e quotato.

Rapporti del cambio

—

non rilevati su fonte primaria Da acquisire sul manuale d'officina originale.

Trazione

A

Integrale Prima Turbo raffreddata ad acqua: la trazione integrale è di serie, e distingue la Turbo dalla Carrera anche nel comportamento.

Differenziale autobloccante

—

non rilevato su fonte primaria

Sospensioni

B

Anteriore a montanti telescopici; posteriore multilink

Sterzo

B

A cremagliera, servoassistenza idraulica

Diametro di volta

—

non rilevato su fonte primaria

Freni

B

Dischi ventilati sui due assi. **PCCB** carboceramici a richiesta (codice 450), di serie sulla Turbo S, con pinze gialle ■ La sostituzione dei dischi carboceramici può avvicinarsi al valore di un'utilitaria usata. Verificarne lo stato e chiedere la percentuale di usura residua rilevata in diagnosi.

Cerchi e pneumatici

C

18" · 8J e 11J — 225/40 R18 anteriori, 295/30 R18 posteriori Misura riportata da una sola compilazione: da confermare su documentazione del costruttore per ciascun anno modello.

Prestazioni e masse

Regola redazionale. Ogni valore riporta l'allestimento di riferimento. Un peso senza allestimento non è un dato: è un'impressione. Le prestazioni sono **dichiarate**, non rilevate da noi.

Potenza massima

A

309 kW · 420 CV a 6.000 giri/min La convenzione statunitense riporta 415 bhp: stesso motore, due unità di misura. Turbo S: 450 CV (331 kW).

Coppia massima

A

560 Nm a 2.700 – 4.600 giri/min Alcune compilazioni indicano il solo valore di picco a 2.700 giri: riportiamo l'intervallo dichiarato.

Accelerazione 0–100 km/h

A

4,2 s Coupé, cambio manuale. Valore dichiarato.

Velocità massima

B

305 km/h **Fonti discordanti**. 305 km/h secondo [ultimatespecs.com](https://www.ultimatespecs.com), valore comunemente dichiarato dal costruttore; 304 km/h secondo [ultimatecarpage.com](https://www.ultimatecarpage.com) e [carfolio.com](https://www.carfolio.com); 303 km/h secondo [autodata1.com](https://www.autodata1.com). Una compilazione isolata riporta 313 km/h: non riprodotta. Adottiamo 305 e dichiariamo la divergenza.

Consumo combinato dichiarato

—

non rilevato su fonte primaria Le compilazioni riportano valori per ciclo urbano ed extraurbano (18,8 / 9,2 l/100 km secondo [autodata1](https://www.autodata1.com)) ma non il combinato: lo lasciamo vuoto.

Massa a vuoto

A

1.540 kg Coupé, cambio manuale, in ordine di marcia secondo DIN. Cinque compilazioni indipendenti concordano.

Ripartizione delle masse	—
non rilevata su fonte primaria	
Coefficiente aerodinamico	—
non rilevato su fonte primaria	

Dimensioni e capacità

Lunghezza	B
4.435 mm Fonti discordanti. 4.435 mm secondo ultimatecarpage.com e carfolio.com; 4.440 secondo ultimatespecs.com; 4.465 secondo autodata1.com. Adottiamo 4.435 e dichiariamo la discordanza.	
Larghezza	A
1.830 mm (senza specchi)Carrozzeria larga specifica della Turbo: più larga della 996 Carrera di serie.	
Altezza	A
1.295 mm	
Passo	A
2.350 mm	
Carreggiate	B
1.465 – 1.472 mm ant · 1.522 – 1.528 mm post Fonti discordanti. 1.465/1.522 secondo autodata1.com; 1.472/1.528 secondo ultimatecarpage.com. Riportiamo entrambe le coppie senza risolvere.	
Serbatoio	B
64 l	
Bagagliaio anteriore	B
100 lInferiore alla Carrera: la trazione integrale occupa spazio nel vano anteriore.	
Posti	B
4 (2+2)	

Manutenzione

Intervallo prescritto	—
da acquisire su fonte ufficialeIl piano di manutenzione ufficiale è in corso di acquisizione dal manuale d'officina.	
Prassi specialisti — olio motore	C
Intervalli di cambio olio più ravvicinati rispetto al piano ufficialeSu un motore a carter secco con turbocompressori, la qualità dell'olio è il primo presidio documentato. Storico documentato di cambi olio ravvicinati = esemplare più difendibile.	
Cambio olio trasmissione	C
Intervallo specifico per manuale e Tiptronic SDa confermare sulla documentazione ufficiale dell'esemplare.	
Coppie di serraggio	—
non rilevateDa acquisire sul manuale d'officina originale.	

Criticità documentate

Quello che questa scheda dice, e quello che non dice. La 996 Turbo **non è una 996 con il turbo**: il motore Mezger non ha il cuscinetto intermedio a rischio della Carrera (LN Engineering, fonte A) né l'esposizione alla rigatura delle canne (basamento chiuso Nikasil — Harteck, fonte A). Le criticità documentate sono di ordine diverso: componenti ausiliari, verificabili e riparabili con prassi consolidate. **Non diciamo che il motore è invulnerabile: diciamo che i suoi problemi noti stanno altrove.**

Raccordi refrigerante incollati

I raccordi in alluminio incollati nel basamento possono cedere con distacco improvviso e perdita totale del liquido. Il problema è documentato su tutta la famiglia Mezger (996/997 Turbo, GT3, GT2), al punto che organizzatori di giornate in pista richiedono la riparazione come condizione di ammissione — comunicazione ufficiale di un capitolo PCA riportata integralmente su 6speedonline.com.

Incidenza	Documentata e diffusa; il cedimento è descritto come progressivo ma il distacco come improvviso
Costo	3.000 – 3.500 USD, intervento preventivo documentato (mercato USA, indicativo)
Verifica	Richiedere fattura dell'intervento di fissaggio (spine meccaniche o saldatura) o preventivarlo. Un esemplare con raccordi originali non fissati è un rischio noto, non un'opinione.
Incidenza	Ricorrente: più interventi registrati sullo stesso esemplare nella casistica pubblicata
Costo	Circa 2.000 USD sistema completo in rete; ricostruzione specialistica circa 740 USD; soluzione fissa aftermarket circa 150 USD (mercato USA, indicativo)
Verifica	Sollevamento uniforme a ciclo completo, assenza di tracce di fluido sotto l'alettone e nel cofano.
Costo	Ricambio circa 100 – 300 USD, più manodopera (mercato USA, indicativo)
Verifica	Pedale consistente a caldo, assenza di tracce di fluido sotto il cruscotto.
Costo	Non quantificato su fonte primaria
Verifica	Avviamento a freddo senza fumosità, nessun sibilo anomalo in pressione, controllo del gioco in diagnosi da officina.

Fonti: 6speedonline.com (comunicazione capitolo PCA) · dorkiphus.net · rennlist.com — rilevato il 03/09/2026

Martinetto idraulico dell'alettone posteriore

I martinetti idraulici che sollevano l'alettone a velocità tendono a perdere liquido (Pentosin) nel tempo, con sollevamento irregolare o mancato. Le unità sono descritte come non riparabili singolarmente dalla rete, che sostituisce il sistema completo.

Incidenza	Ricorrente: più interventi registrati sullo stesso esemplare nella casistica pubblicata
Costo	Circa 2.000 USD sistema completo in rete; ricostruzione specialistica circa 740 USD; soluzione fissa aftermarket circa 150 USD (mercato USA, indicativo)
Verifica	Sollevamento uniforme a ciclo completo, assenza di tracce di fluido sotto l'alettone e nel cofano.
Costo	Ricambio circa 100 – 300 USD, più manodopera (mercato USA, indicativo)
Verifica	Pedale consistente a caldo, assenza di tracce di fluido sotto il cruscotto.
Costo	Non quantificato su fonte primaria
Verifica	Avviamento a freddo senza fumosità, nessun sibilo anomalo in pressione, controllo del gioco in diagnosi da officina.

Fonti: rennlist.com · 911uk.com — rilevato il 03/09/2026

Accumulatore della frizione

L'accumulatore del comando frizione idraulico (Pentosin) è soggetto a perdite; il sintomo è il pedale che perde consistenza. Ricambio contenuto, manodopera documentata in rete.

Costo	Ricambio circa 100 – 300 USD, più manodopera (mercato USA, indicativo)
Verifica	Pedale consistente a caldo, assenza di tracce di fluido sotto il cruscotto.
Costo	Non quantificato su fonte primaria
Verifica	Avviamento a freddo senza fumosità, nessun sibilo anomalo in pressione, controllo del gioco in diagnosi da officina.

Fonti: rennlist.com — rilevato il 03/09/2026

Turbocompressori — usura

Come su ogni motore sovralimentato, i turbocompressori sono componente soggetto a usura con la percorrenza: rumori anormali, gioco assiale e fumosità all'avviamento sono i segnali da indagare prima dell'acquisto.

Costo Non quantificato su fonte primaria

Verifica Avviamento a freddo senza fumosità, nessun sibilo anormale in pressione, controllo del gioco in diagnosi da officina.

■ Prassi condivisa fra officine specializzate — riferimento nominativo da acquisire.

Come si sceglie un buon esemplare

Nessuna di queste indicazioni riguarda un'automobile determinata. Sono considerazioni sulla generazione. La valutazione di un singolo esemplare non ci compete e non la facciamo.

La cosa che diremmo a un amico. Questa è la via d'ingresso più economica al motore Mezger: lo stesso mondo tecnico di GT3, GT2 e Turbo 993/997, al prezzo di una 911 moderna qualunque. Il prezzo d'ingresso riflette la carrozzeria della 996, non il motore. Chi la compra non sta comprando «una 996»: sta comprando l'architettura da competizione più economica del mercato. Lo diciamo senza guadagnarci nulla: **non guadagniamo se compri.**

Una precisazione che molti omettono. L'assenza delle criticità strutturali della Carrera non rende l'auto esente da manutenzione: i problemi documentati del Mezger sono nei componenti ausiliari — raccordi refrigerante, idraulica dell'alettone, accumulatore frizione — tutti **verificabili e riparabili con prassi consolidate**. La differenza con la Carrera è questa: lì il cedimento temuto è nel cuore del motore, qui è in componenti che si ispezionano e si fissano con una fattura in mano.

Elemento	Perché conta
Raccordi refrigerante fissati	L'intervento (spine o saldatura) è il primo documento da chiedere. Con fattura: il rischio critico della famiglia è neutralizzato. Senza: è un costo certo nel preventivo.
Cambio manuale	Il Tiptronic S a cinque rapporti è oggi penalizzato dal mercato. Il manuale a sei rapporti è più richiesto e tiene meglio il valore.
X50 / Turbo S	Il Power Kit (450 CV) e la Turbo S (X50 di serie + PCCB) sono le configurazioni più ricercate. Verificare i codici sull'etichetta, non fidarsi dell'annuncio.
PCCB, codice 450	Ambivalente. Prestazionalmente superiori, ma il costo di sostituzione è tale che un esemplare con dischi consumati vale meno di uno con freni in acciaio.
Alettone posteriore	Prova del ciclo completo di sollevamento, uniforme sui due lati, senza tracce di fluido. Il componente è noto e la sostituzione non è banale.
Regime di rotazione registrato (over-rev)	Chiedere il report dei regimi memorizzati dalla centralina: il superamento del limitatore è registrato e datato. Un report pulito è un documento, non una promessa.
Storico dei cambi olio	Carter secco e turbocompressori: la qualità dell'olio è il primo presidio. Fatture in originale, non dichiarazioni.
Documentazione di fabbrica	Richiedere il numero di telaio prima del sopralluogo e verificare la corrispondenza fra codici opzione dichiarati ed etichetta reale.

Stato del dato

Campi totali

—

Livello A

—

Livello B	—
—	
Livello C	—
—	
Non rilevati	—
—	
Discordanze dichiarate	—
—	
Ultima verifica	—
3 settembre 2026	
Prossima riverifica	—
3 marzo 2027	Riverifica semestrale programmata. Superata la data, la scheda espone l'avviso «dato non riverificato».

Fonti consultate

- Dati dimensionali, prestazionali e di motorizzazione**
autodata1.com · auto-data.net · ultimatespecs.com · ultimatecarpage.com · carfolio.com — cinque compilazioni indipendenti, confrontate voce per voce. Le divergenze sono riportate nel corpo della scheda.
- Dati di produzione**
supercars.net (ripartizione per variante, adottata) · stuttcars.com (totale approssimato) · rennlist.com (ripartizione cabriolet). Le divergenze sono riportate nel corpo della scheda.
- Architettura del motore e criticità**
LN Engineering (Definitive Guide and FAQ, cuscinetto intermedio) · Hartech (analisi pubbliche sulle famiglie M96/M97 e 9A1) · 6speedonline.com (comunicazione capitolo PCA sui raccordi) · dorkiphus.net · rennlist.com · 911uk.com.
- Fonti da acquisire per il completamento**
Manuale d'officina originale Porsche (rapporti del cambio, coppie di serraggio, intervalli di manutenzione, capacità impianto di raffreddamento confermata, misure pneumatiche per anno modello) · libretto uso e manutenzione (prescrizione carburante, limite di consumo olio) · classe di emissione per anno modello.
- Fonti scartate**
Compilazioni prive di autore identificabile e siti che riportano dati senza indicare l'allestimento di riferimento. La compilazione isolata che riporta 313 km/h di velocità massima è stata esclusa come valore non corroborato.

Registro delle rettifiche

Perché esiste questa sezione. Un registro tecnico che non pubblica i propri errori non merita di essere creduto. Ogni correzione compare qui con data, dato errato, dato corretto e fonte. Le rettifiche di carattere generale sono raccolte anche nel registro rettifiche di Nove Sei.

Data	Campo	Correzione
03/09/2026	Prima pubblicazione	Scheda pubblicata il 3 settembre 2026. Nessuna rettifica registrata dalla prima pubblicazione.