

Кузов

Более жесткий кузов с увеличенной долей алюминия

Комбинированная конструкция кузова в новом была последовательно модернизирована. Новый автомобиль получил абсолютно новый каркас кузова. Так, более чем в два раза снизилась доля стали – с 63 процентов у предыдущей модели до нынешних 30 процентов. Наружные панели кузова теперь изготовлены полностью из алюминия, за исключением бамперов. Благодаря новой конструкции дверей с использованием исключительно листового алюминия масса кузова снижается без ущерба прочности и качеству.

Наряду с высокопрочными сталями более широко применяется экструдированный алюминиевый профиль (например, для передних и задних лонжеронов, внутренних и внешних порогов и элементов жесткости днища). Его доля возросла с 3 до 25 процентов. Также более широко используются компоненты из алюминиевого литья под давлением (например, опоры передних амортизационных стоек, колокол туннеля КПП сзади, задняя балка кузова или опоры бамперов).

Новое крепление двигателя уменьшает вибрации

Новое исполнение несущих элементов кузова позволило изменить точки крепления двигателя, что ощутимо повлияло на динамику движения. Ранее двигатель через две опоры, вынесенные достаточно далеко назад, крепился к поперечному кронштейну, который в свою очередь был привинчен к лонжеронам. В новом 911 кронштейн крепления двигателя полностью отсутствует, а опоры смещены примерно на 20 сантиметров вперед и интегрированы непосредственно в лонжероны. Расположение передних опор коробки передач не изменилось. Благодаря новому расположению опор двигателя и их настройке существенно снижены колебания и вибрации, передаваемые от двигателя на шасси автомобиля. В результате дополнительно повышается как комфорт, так и динамика движения. Прежде всего возрастает комфорт при медленном движении по плохим дорогам, а также при движении на высоких скоростях, если, например, автомобиль наезжает на неровность.