

車身與空氣力學特性

鋁含量更高，車身剛性更佳

保時捷原廠進一步開發了混合車身結構的技術，並為新款911設計出全新車身構造。相較於前一代車型採用63%的鋼材比例，如今以減少一半以上降至30%，除了前、後保險桿及下方側裙部分，所有表層鈹件均由鋁材製成。新設計的車門結構僅由鋁板製成，可減輕車身重量之外，仍兼顧穩定性或品質。

除了高強度鋼材，在車體結構中也增加了擠壓型鋁材的使用，例如前、後縱向構件、內外車門檻及底板加強件等，其使用比例從3%提升至25%。在全新911 車型中，Porsche也大量使用鋁壓鑄部件，這些部件包括前減震彈簧支架、後軸通道外殼、後減震筒等。

座艙車體結構如：A / B 柱與側車頂框架均由超高強度熱成型鋼製成，可承擔主要負載，符合碰撞安全係數並達到智慧輕量化，由於相同強度規格，鋁質結構較更為笨重且龐大。此外，全新 911 Carrera 雙門轎跑全球規格配備首次納入車側安全氣簾。

全新911先進的車體結構概念不僅提升乘客的被動安全性，同時也增強了車體結構本身的剛性。與前一代車型相比，全新911 Carrera 4S雙門轎跑車在抗扭曲與彎曲剛度方面提升達5%，因此即使馳騁在不同路況的道路上車輛也能保持穩定性。

全鋁合金外殼不包含選配車頂，儘管 911 Coup é 標準配備全方位輕量化合金塗料，但選配的傾斜可滑動天窗則為鋼製。此外，玻璃天窗附遮陽捲簾亦為選配。

全新引擎支撐方式減少晃動

重新設計的底盤結構同步調整引擎固定方式，進能對駕駛動態有顯著的提升。過往引擎透過兩個較為後置的支架與橫置引擎固定架相連。而全新 911

車型則取消橫置引擎固定架，引擎支架目前改採與縱向車架直接連結於前方20 公分處。與變速箱支架的前部連接保持不變。由於引擎支架移位且經過調整，因此可明顯降低引擎傳輸至車輛底盤的晃動與振動。例如駛過崎嶇路面時，這可改善緩慢行駛於不良路況及高速駕駛時的舒適感。同時，受益於引擎與底盤有更穩固的固定方式，對駕駛動態也將有所幫助。在崎嶇路面快速過彎時，因為引擎可透過其重量減少傳遞至底盤的振動，使911 車型整體更為穩定，不易偏離車道，盡享更多運動駕駛快感。

自適應型空氣動力具備更大控制範圍

全新 911 車型的先進主動空氣動力系統再度提升效能與性能。為實現此目標，主動空力系統可式車速與駕駛模式來調整運作模式。讓新款 911 車型可在ECO經濟模式或強調駕駛動態的高性能兩大模式調整空氣動力特性，提供最佳的行駛表現。

全新自適應型後擾流板採用面積更大、尺寸更寬的配置來改善空氣動力效應。憑藉增大45% 的空氣動力學作用面積，能夠改善風阻與降低升力之間的平衡。新增的 Eco 模式下，擾流板採用空氣阻力最小的角度，從而減少油耗。高性能需求時便可完全展開，後擾流板可補償後軸的抬升力。配合最低前軸抬升力，全新 911 車型即使在高速行駛時也能安全、穩定地緊貼路面。

根據相應駕駛情況與所選駕駛模式，全新 911 車型的後擾流板基本設為三大狀態。車速90 km/h 內，後擾流板不開啟。如果繼續加速，在150km/h以內，後擾流板將移至 Eco 位置。再往上將自動變為高性能位置。而在 Sport、Sport Plus 和 Wet 模式下，車速達到 90 km/h 及以上後擾流板就展開至高性能位置，最高極速也將會在高性能角度下達成。

擾流板提升冷卻效果

後擾流板的另一功能在於提升進氣冷卻效果。在進氣溫度很高的情況下，車速超過 60 km/h 時尾翼便將伸出，以降低功率的損耗。同時在新增的調整功能中，當滑動天窗開啟時，在車速 90 km/h 及以上可進一步伸展後擾流板。當然，按下 PCM 系統中的獨立控制鍵，後尾翼即使在駐車與低速時仍可展開至高性能位置。

先進的主動空氣動力系統現在也將前氣壩內的無段調節進氣柵欄整合其中，並較過往採三階段開啟方式有所改變。根據不同溫度、負荷與速度三大資訊來進行執行開合與否的調整，同時相比前代車型擴大了兩側進氣口面積。進氣柵在車速介於 70 與 150 km/h 時將完全閉合。此時，911 車型可用有最低的風阻係數，減低油耗。當車速達 150 km/h 時進氣壩將開啟，車速達 170 km/h 時則完全打開。此模式維持最佳空氣動力平衡，高速時也能享受最棒的駕駛動態。當天窗開啟時，車速達 120 km/h 後進氣柵也將以全開方式運行。而當駕駛啟用 Sport 或 Sport Plus 模式時，進氣柵同樣將會維持全開的狀態。