车身

增大了铝材比例的车身刚性更高

保时捷进一步发展混合车身结构技术，为全新911设计了一种全新的车身结构。钢材比例从前代车型的63%下降到现在的30%，降幅超过一半。除了车头和车尾的裙板之外，车身外壳现在完全由铝材制成。新设计的车门完全由铝板制成，这样就减轻了白车身的重量，同时不损失车身稳定性与高品质。

除了高强度钢之外，在白车身上更多地使用了挤压铝型材，例如在前后底盘纵梁、内外门槛以及底盘加强筋上。其比例从前代车型的3%提高到现在的25%。保时捷在全新911上还更多地使用了压铸铝零部件，例如前桥减震器支架、后车身槽型外壳、后桥支架和减震器支承。

新发动机支承减小了振动

对承重结构的重新设计带来了发动机支承的优化升级，从而显著提高了车辆的动态行驶性能。在此之前，发动机与发动机托梁通过两个布置得相对靠后的支承连接在一起，后者再与纵梁以螺丝连接。全新911完全取消了发动机托梁，现在发动机支承向前移动了大约20 cm，直接集成在纵梁上，前端与变速箱支承的连接保持不变。由于重新布置的发动机支承的位置与全新的调校，发动机向底盘传递的振动明显减小。这提高了行驶舒适性，例如低速行驶于条件恶劣的路段，或高速行驶于颠簸路面时。