

Porsche 911 Turbo

Driving All Four Wheels

Porsche pioneered the all-wheel drive supercar with the limited production 959 of the mid-1980s. Although not imported to North America, the turbocharged 959 became a Porsche legend and paved the way for the first standard - production all-wheel drive Porsche 911 Turbo, which arrived for 1996.

As in the previous-generation 911 Turbo, the 2001 model uses an all-wheel drive system based on a viscous multi-plate clutch. The previous system located the viscous unit in the rear transaxle. In the new-generation Porsche 911 Turbo, Porsche installed the viscous unit directly behind the front differential, simplifying assembly and maintenance and moving some weight to the front.

The all-wheel drive system directs five-to-40 percent of the torque to the front wheels, depending on available traction and power applied. The viscous unit compensates for differing wheel speeds during cornering. While the Porsche 911 Turbo exhibits superior traction on all road surfaces, Porsche did not intend the all-wheel drive system as an all-weather traction assistant.

Because Porsche increased the bending and torsional stiffness of this platform, the new-generation Porsche 911 Turbo eliminates the structural tube that enclosed the driveshaft on the previous car. The all-wheel drive system adds just 120 pounds (54 kg) to the car.

http://www.netcarshow.com/porsche/2001-911_turbo/

Привод На Все Четыре Колеса

Порше впервые полноприводный суперкар с ограниченной 959 производства середины 1980-х годов. Хотя не импортируется в Северную Америку, турбированные Порше 959 стал легендой и проложил путь для первого стандартного производства полноприводной Порше 911 Turbo, который прибыл за 1996 год.

Как и в предыдущем поколении 911 Турбо, 2001 года модель использует систему полного привода на основе вязкостной многодисковой муфтой. Предыдущая система, расположенная в вязкой блок в сборе задний. В новом поколении Порш 911 Турбо, Порше установили вязкой блок непосредственно позади переднего диффа дифференциальных, упрощение сборки и обслуживания и переместить часть веса на фронт.

Полноприводная система направляет от пяти до 40 процентов крутящего момента на передние колеса, в зависимости от наличия тяги и мощности применены. Вязкий агрегат компенсирует различия в скорости вращения колес при прохождении поворотов. А Порше 911 Турбо показывает превосходное сцепление на любых дорожных поверхностях, на Porsche не намерен на полноприводной системой в качестве всепогодной тяги помощника.

Потому что Porsche увеличил изгиб и жесткость на кручение этой платформы, нового поколения Порше 911 Турбо устраняет структурные пробки, замкнутое Карданный вал на предыдущую машину. Полноприводная система добавляет всего 120 фунтов (54 кг) в автомобиле.