

底盤與煞車系統

## 移植賽車技術的：首次採用前後配輪胎設定

Porsche 911車系的底盤為跑車設立了基準，並在五十多年的傳奇歷史中將其延續至每一代車型上，憑藉著全新911車系精準的底盤調校，保時捷進一步將駕駛動態的潛力發揮得更為全面，採用前20吋、後21吋前後配的車輪配置為此奠定紮實基礎，而後驅動軸上的輪胎也明顯寬於前輪。有鑑於此，兩款車型的前輪距同步加寬46 mm，而911 Carrera S的後輪距則加寬39 mm，這樣的搭配可使後軸在過彎時更為穩定，進一步改善911後輪驅動車型的牽引力。此外，前後配輪胎的設置也能大幅提升車輛的平衡與穩定性，讓車輛的操控性更為線性且易於掌控，並可讓車輛的轉向不足或過度的情況得以降至最低，提供駕駛者更高的安全保障，特別是針對喜愛熱血駕馭風格的車主。透過運動性與舒適性均顯著提升的新一代保時捷主動式懸載調整系統PASM加持，調校精良的底盤設計更趨完善，並將可調式避震阻尼控制系統列為標配，或是可升級選配為車身降低10 mm的PASM運動型底盤。

### 更具運動感 更舒適：顯著提升的升級 PASM

保時捷為新款 911 全面升級了 PASM。最新一代減震器採用經過全面改善的技術。藉由可透過磁力無級調節的高精度控制閥，可在幾毫秒內控制主級閥以及用於回彈和壓力級的壓力室。藉此可在任何時間精確調節減震力。此外，保時捷懸掛專家還為新減震器技術開發了自身的軟體控制系統，讓減震器與新款 911 完美配搭，盡顯其能。

新硬體和軟體的結合具有顯著的優勢。無論是在壓力級還是回彈級方面，與先前的系統相比，新款 PASM 都可在需要時實現柔和得多的緩沖，從而提高舒適度。特別是，例如鵝卵石路面導致的突發刺激也明顯減弱。同時，新型 PASM 可以讓減震器更加精準可靠地運行，在側傾穩定性、路面附著力、轉彎特性和可能的轉彎速度方面提供相當大的駕駛動態優勢。

可選配降低 10 公釐的 PASM 運動型底盤。為提升駕駛動態性，專門實施了整體調校，在轉彎時更加靈活，在高速線上更加穩定。

### Wet駕駛模式：全球首創標配濕滑路面檢測功能

全新911是世界上第一部將創新濕滑路面辨識系統列為標配的車款，並內建可隨時手動選擇的Wet駕駛模式，這套系統乃是為了當車輛行駛於濕滑路面時協助駕駛者所特別開發，利用內建在前輪轂的聲音感應器偵測路面上濺起的水花，進而判別路面的濕滑狀況。濕滑路面辨識系統與用於控制雨刷的雨滴感應裝置的差異為：後者僅辨識擋風玻璃的水滴進行與路況無關的光學回饋，濕滑路面辨識系統若偵測到潮濕的路面，則預先啟動PSM和PTM系統的反應機制，接著系統會通知駕駛者偵測到濕滑路面，並且建議手動切換至Wet駕駛模式。

相關功能可透過中控台上方的按鈕列啟動，如選配 Sport Chrono 跑車計時套件，也可透過整合至方向盤上的模式切換按鈕。濕地模式啟動時，PSM系統、PTM系統、主動式空力系統、選配的保時捷扭力分導升級系統RTV Plus與動態駕駛將同時作動以確保最佳穩定性。從時速 90 km/h起，可變式後擾流尾翼將升起，冷卻風門會開啟，油門反應變得更線性，且無法啟動PSM Off 功能或 Sport 運動模式。濕地模式源自保時捷的早期研發概念，於 20 世紀 90 年代中期的歐洲研究計畫「Prometheus」即已開發至功能成熟階段。

### 全新調校的煞車系統 制動反應全面進化

新設計的車輪尺寸與輪胎尺碼升級後，進一步讓全新底盤調校更形完整，無論是濕地或乾地路面的抓地性能以及滾動阻力均同步獲得改善，避震器彈簧與防傾桿可承受的極限更高，煞車系統的作動也更為精準。由於新裝設的後輪能夠傳遞更大的煞車制動力道，因此後煞車盤

直徑已從330 mm升級至350 mm，煞車踏板的作動行程亦同步縮短，這組踏板採用有機板材製成，即鋼、碳纖維和塑料構成的混合材質，重量較原先的鋼製零件減輕約300克，不只提供更直接的煞車作動反應，由於踏板部件的接合極為穩固，駕駛者更可感覺到非常精確的壓力作用點，特別是習慣激烈操駕的駕駛者，對於嶄新的回饋反應感受將直接而明顯。經過賽道驗證的保時捷陶瓷複合煞車系統RCCB仍提供所有911車型做為選配套件，其優勢在於重量輕、煞車效果持續且穩定。

## 更加直接的傳動轉向提升靈敏度

為強化新款 911 車型的靈敏度與動態轉向特性，轉向系統的傳動更為直接，分別提升約 11% 標配跑車和 6% 選配後橋轉向系統的車輛。)因此，911 駕駛更為靈活，即使在蜿蜒路段依然可享受無窮駕駛樂趣。為改善方向盤的反應，使用了全新調校為保時捷典型風格的轉向器。藉助先進算法，所需駕駛特性能更符合路況乾燥、潮濕或雪地。)

如有需要，可選購舒適型增強版助力轉向系統。在低速條件下，結合全面進化的轉向輔助功能，達到平穩的轉向與駐車。

## 後軸轉向系統搭配輕量型電池

全新911後軸轉向系統同步進化，提升日常實用性與整體操駕性能。可視行駛速度而定引導後輪最多偏轉兩度，轉動方向則與前軸轉向角度成同向或反向，因此全新911在過彎時更為靈活，行駛於市區交通中也可藉由較小的迴轉半徑提升操控靈活性，同時提升高速時的駕駛穩定性，例如變換車道時。後軸轉向系統也與使用全新磷酸鋰鐵電池有所關連，這項技術源自於摩托車賽事，相較於傳統鉛酸電池，磷酸鋰鐵電池的壽命是其2.5倍，而且重量僅為前者一半不到的12.7 kg。列為選配的保時捷動態底盤控制系統RDCC也可選購後軸轉向系統，該系統具備的主動防傾桿可在過彎時幾乎完全抵消車身晃動。

## 前軸舉升系統

列為選配的電子液壓式舉升系統可將前軸升高約40 mm，透過提高進入角度和前軸的離地高度，有助於輕鬆將車輛駛入車庫和立體停車場等場所。