

底盘和底盘子系统

高性能与舒适性之间的平衡体现出 GTS 车型的独有风格

与 Panamera 的整体设计方案类似，全新一代 GTS 的底盘将豪华轿车的行驶舒适性与超级跑车的高性能集于一身，但是设计上体现出 GTS 车型典型的、注重动态行驶性能的特征。也应用于其他 Panamera 车型，已经为人熟知的自适应空气悬架在全新 GTS 上是标配。凭借其三腔室技术，这种空气悬架可以非常灵活地调节弹性系数和扩大其变化范围。这两款 GTS 车型的运动型底盘又降低了 10 mm，所配备的保时捷主动悬架管理系统 (PASM) 作了特别的调校，使运动风格更加鲜明。最终打造出优异的横向动态性能。

大尺寸的刹车盘又有助于提高纵向动态性能。此外，集成的保时捷 4D 底盘控制系统实时地分析所有底盘子系统并使其同步，从而优化了行驶性能。全新 Panamera GTS 车型的动态行驶性能还可以通过选装配置得到进一步优化，例如起到侧倾稳定作用，包括了加强版保时捷扭矩矢量管理系统 RTV Plus 的运动版保时捷动态底盘控制系统 RDCC Sport、保时捷陶瓷复合制动系统 RCCB 和后桥转向系统。

出厂时就配备采用三腔室技术的自适应空气悬架

Panamera GTS 和 Panamera GTS Sport Turismo 标配自适应三腔室空气悬架。尤其是鉴于所实现的行驶舒适性，自适应空气悬架为业界树立了标杆。该系统的每个减振支柱具有三个可开关的空气腔室，从而使弹性系数的变化范围很大。这样就可以将底盘设置为较低的基本弹性系数，从而侧重行驶舒适性，因为只要有必要的话，可以用电子方式在几分之一秒内调节弹性系数，也就是在加速和减速或者为了减少车身侧倾时。

运动型调校：保时捷主动悬架管理系统 (PASM)

标配的保时捷主动悬架管理系统 PASM 是一种电动调节减震器。该系统对路面状况和驾驶方式作出反应，据此持续地调节每个车轮的阻尼系数。全新 Panamera GTS 车型配备的减震器采用了特别的、更强调运动性的调校，以满足对高性能的要求，提高横向动态性能。基本上有三种驾驶模式可供选择：“Normal”、“Sport”或“Sport Plus”。PASM 系统的工作原理是：当车辆在猛烈加速和制动、快速过弯或者在不平整路面上行驶时，传感器探测所出现的车身和车轮运动。PASM 系统将所测定的数据发送给保时捷 4D 底盘控制系统。指令中心计算出当前的行驶状态，视所选择的驾驶模式而定调节 PASM 系统的减震器特性曲线以及自适应空气悬架的弹性系数。当然，得益于 4D 底盘控制系统，其他选配的底盘电子系统的调节参数也在其相互作用方面作了调校，从而在最大程度上提高行驶性能。

配备 48 伏电源：用于主动稳定车身侧倾，包括了加强版保时捷扭矩矢量管理系统 RTV Plus 的运动版保时捷动态底盘控制系统 (RDCC Sport)

Plus 的运动版保时捷动态底盘控制系统 (RDCC Sport)

选配的侧倾稳定装置，即运动版保时捷动态底盘控制系统 RDCC Sport 带有 48 伏电源，通过将电动稳定杆纳入控制范围优化了动态行驶性能。该系统的调节速度比采用液压执行器的同类系统快得多，并提高了稳定杆的刚性，从而可以将车身的侧倾降低到最小程度。保时捷将 Panamera 车系采用的运动版保时捷动态底盘控制系统 RDCC Sport 与加强版保时捷扭矩矢量管理系统 RTV Plus 组合在一起。电子控制的后桥差速锁确保在两个后轮之间可变地分配驱动扭矩，对各个车轮选择性的制动干预在后桥产生一个额外的转向力矩。这就使整车的转向特性更加灵活敏捷。另一方面，PTV Plus

系统在车辆出弯加速时有针对性地锁止差速器，从而明显提高了牵引力。

后桥转向系统提高了横向动态性能和纵向稳定性

根据用户愿望，全新 Panamera GTS 车型可以配备后桥转向系统。在车速不超过 50 km/h 的低速行驶时，后轮朝着与前轮相反的方向最大偏转 2.8°，具体幅度可以随着车速变化。人们称之为仿佛缩短了轮距。优点是提高了在过弯时的动态转向特性，车辆更容易掉头并且可以停入非常狭小的停车位。如果车速较高，后轮又可以根据车速与前桥同样方向地偏转。这样就仿佛加大了轮距，从而进一步提高了行驶稳定性，例如在高速公路上变换车道时。此外，使用后桥转向系统可以减小前桥的转向传动比，从而带来更加运动的转向感。这样，后桥转向系统就从根本上提高了主动安全性、动态行驶性能以及舒适性。

集成的保时捷 4D 底盘控制系统

保时捷 4D 底盘控制系统是一个集中联网的调节系统。该系统集中地从所有三个维度分析当前的行驶状况(纵向、横向和垂直动力学)由此计算出关于行驶状态的最佳信息，并将这些信息统一地和实时地提供给所有底盘子系统——成为底盘控制的第四个维度。由此，这些系统就能一致地对将要面临的行驶状况做出应对。例如：在动态地转入一个弯道时，电动调节减震器的保时捷主动悬架管理系统 RASM、自适应空气悬架、后桥转向系统、加强版保时捷扭矩矢量管理系统 RTV Plus 与运动版保时捷动态底盘控制系统 PDCC Sport 联合起来，确保有助力的转向特性、较高的行驶敏捷性和稳定性。保时捷 4D 底盘控制系统在转入弯道时就已经向这些底盘子系统发送一个脉冲。通过这种方式，这些系统提前作出响应，从而在最大程度上提高了转弯性能。

大尺寸的刹车盘确保一流的制动性能

标配的制动系统由 6 活塞固定式前轮制动钳和 4 活塞固定式后轮制动钳组成，其硕大的尺寸彰显全新 Panamera GTS 车型的高性能。灰口铸铁刹车盘搭配红色的制动钳，使整车具有一流的制动性能。前桥的通风式刹车盘尺寸为 390 x 38，后桥的则为 365 x 28。根据用户愿望，这两款 Panamera GTS 车型也可以选配久经赛道考验的陶瓷刹车盘——保时捷陶瓷复合制动系统 (CCB。)

而且两款 GTS 都标配黑色涂装，采用 Panamera 专属设计造型的 20 寸轮辋。275/40 ZR 20 的前轮和 315/35 ZR 20 的后轮确保最佳的抓地力。