



PORSCHE



# Panamera Turbo S E-Hybrid Sport Turismo

媒體資料

# 內容目錄

<b>油耗資訊</b>	<b>3</b>
重點特色	
<b>性能、效率與日常實用性完美結合</b>	<b>4</b>
概述	
<b>Panamera Turbo S E-Hybrid 成為 Sport Turismo 系列中的王者</b>	<b>6</b>
插電式混合動力技術及四輪驅動系統	
<b>最頂尖的混合動力性能</b>	<b>9</b>
內裝概念及互聯系統	
<b>高度的日常實用性及多功能性</b>	<b>12</b>
輔助與舒適系統	
<b>智慧型網路技術</b>	<b>14</b>
底盤及底盤系統	
<b>性能與舒適性兼容並蓄</b>	<b>15</b>
車身外觀	
<b>跨入豪華車界的新設計語言</b>	<b>18</b>
標準配備	
<b>直接在原廠安裝的創新底盤系統</b>	<b>20</b>

---

## 油耗資訊

Panamera Turbo S E-Hybrid Sport Turismo :

平均油耗每 100 公里 3.0 公升；平均耗電量每 100 公里 17.6 千瓦時；二氧化碳排放量：  
每公里 69 公克

---

## 重點特色

# 性能、效率與日常實用性完美結合

- **全系列中的最新旗艦車型**

在雙引擎的加持下，擁有 500 千瓦 (680 匹) 馬力的 Panamera Turbo S E-Hybrid Sport Turismo 躍升為 Sport Turismo 系列中的王者。

- **可與 911 匹比的加速性能**

插電式混合動力系統可輸出 850 牛頓米最大扭力，讓這部 Sport Turismo 在短短 3.4 秒之內從靜止加速至時速 100 公里。

- **啟發自 918 Spyder 的技術**

增壓技術源自於 918 Spyder 超級跑車；電動模組不僅擁有優異的能源效率，還可提供額外的推進力。

- **永續環保的能源應用**

根據新歐洲駕駛測試循環 (NEDC) 標準，Panamera Turbo S E-Hybrid Sport Turismo 的百公里油耗為 3.0 公升，百公里耗電量為 17.6 千瓦時。

- **零排放的日常駕駛**

Panamera Turbo S E-Hybrid Sport Turismo 可在零排放的條件下提供長達 49 公里 (根據 NEDC 標準計算) 的純電動行駛距離。

- **豐富的配備陣容**

這部最頂級車型搭載大量豐富的標準配備，包括氣壓式懸載系統、陶瓷複合煞車系統、21 吋輪圈、主動式底盤及 Bose® 環繞音場系統。

- **前衛的設計**

Panamera Sport Turismo 從 B 柱開始的車身呈現出自成一格的獨特設計，成為同級豪華轎車之中一款多功能且實用的替代選擇。

- **4+1 座位概念**

Panamera Turbo S E-Hybrid Sport Turismo 標準配備三人後座 (2+1 概念)。另可為後座選配雙人獨立式座椅。

## 概述

# Panamera Turbo S E-Hybrid 成為 Sport Turismo 系列中的王者

隨著一部強大的插電式混合動力車型加入 Panamera Sport Turismo 系列，保時捷將獨特出眾的設計及卓越的實用價值與非凡的性能和最大的效率完美結合。在全新的 Panamera S E-Hybrid Sport Turismo 車型上，保時捷將一具強大的 4 升 V8 引擎 (404 千瓦/550 匹馬力) 與一個幾乎安靜無聲的電動模組 (100 千瓦/136 匹馬力) 搭配運作，實現高達 500 千瓦 (680 匹) 的系統馬力。一旦車速超過怠速，Panamera Turbo S E-Hybrid Sport Turismo 即可輸出 850 牛頓米的最大扭力。插電式混合動力系統可在短短 3.4 秒之內將這部保時捷加速至時速 100 公里，並可達到時速 310 公里的最高極速。在新歐洲駕駛測試循環標準下，平均百公里油耗為 3.0 公升，每百公里耗電量為 17.6 千瓦時。這部性能最強大的 Sport Turismo 可單憑電動行駛長達 49 公里，從而實現零排放的日常駕駛。令 Panamera Turbo S E-Hybrid Sport Turismo 在同級車型中脫穎而出的原因不僅只是性能與效率之間的完美平衡，其寬敞的空間概念包括寬大的尾門、降低的行李廂下緣、加大的行李廂容量和 4+1 人座位佈局也意味著這部全系列中的最新旗艦車型擁有非常高的日常實用性。

## 在 3.4 秒之內從靜止加速至時速 100 公里，極速高達時速 310 公里

Panamera Turbo Sport Turismo 完美兼具非凡的性能與高度的日常實用性，在榮獲歐洲車界最重要獎項之一「金舵獎」(跑車類) 的肯定之後，更足以證明這一點。如今，保時捷再創高峰：繼 Panamera 運動型豪華轎車之後，一款混合動力車現已取而代之成為 Sport Turismo 系列中的最強王者，再度展現混合動力技術的非凡性能潛力。這部四輪驅動量產車型 Panamera Turbo S E-Hybrid Sport Turismo 所採用的增壓策略改良自 918 Spyder 超級跑車。即使在 1,400 rpm 的低轉速下，V8 雙渦輪引擎與電動模組的交互運作已能產生 850 牛頓米的最大系統扭力。整合於混合動力模組中的接合裝置以機電方式經由一個電動離合器致動器啟動，實現更迅疾的反應及絕佳的舒適性。此車型採用換檔快速的八速 Porsche Doppelkupplung (PDK) 雙離合器自手排變速箱將動力傳遞至標配的主動式四輪驅動系統——保時捷循跡管理系統 (PTM)。採用混合動力駕駛模式時，車輛可在 11.9 秒之內從靜止起步加速至時速 200 公里，極速為時速 310 公里。然而，如此出色的性能卻無需以犧牲永續發展為代價：全新的 Panamera Turbo S E-Hybrid Sport Turismo 可在電動模組單獨驅動下達到時速 140 公里的極速，這意味著車主可以享受零排放的短程駕駛。當電池電量正常時，這部

最強大的 Sport Turismo 將會自動以電動模式起步。一旦超過最大電力行駛距離之後，便會啟動混合動力模式。根據使用的充電器及充電線而定，電容量高達 14.1 千瓦時的鋰離子蓄電池可在 2.4 至 6 小時之內充滿。

## 豪華的設計、自主伸展式車頂擾流板和 4+1 座椅概念

Turbo S E-Hybrid Sport Turismo 具備 Panamera 第二代車型的所有創新技術。這包括數位化的保時捷先進駕駛艙、包含智慧巡航系統的保時捷創新巡航系統 (Porsche InnoDrive) 等採用突破性技術的輔助系統，以及可選配的後軸轉向系統。其標配的車頂擾流板是 Panamera Sport Turismo 車型之中首見的配備。其角度可根據駕駛狀況及選擇的車輛設定進行 3 段式調整，並可在後軸上產生多達 50 公斤的額外下壓力。在時速 170 公里以下，空力導流元件 (保時捷自主調整式空氣動力學套件 (PAA) 的核心組件之一) 可維持在負 7 度角，沿著車頂線條向車尾漸收。當時速超過 170 公里時，車頂擾流板會自動移至正 1 度角的工作位置，從而提高駕駛的穩定性及側向動態。在「運動」(Sport) 或「運動升級」(Sport Plus) 駕駛模式中，車頂擾流板可在時速超過 90 公里時移至此工作位置。PAA 也可提供主動輔助：當時速超過 90 公里，一旦選配的全景式玻璃天窗系統開啟，車頂擾流板的角度將會調整至正 26 度。這有助於抵消氣流擾流，進而降低風切聲。

從概念上來看，這部設計前衝的同級中最佳車型也具備全新 Sport Turismo 系列的一切優點。比 Panamera 運動豪華轎車抬高的車頂線條可方便後座乘客進出，並提供更大的頭部空間。此外，標準配備的寬口電動尾門以及 632 公釐高的行李廂下緣也有助提高行李廂的實用性。Panamera Turbo S E-Hybrid 與所有 Sport Turismo 車型一樣標準配備三人後座。為符合此系列車型標榜兼具運動性能與最大乘客舒適性的特色，兩個外側座椅採用獨立式座椅，形成 2+1 的後座配置。另外也可選擇在後座配備 2 個可電調的獨立座椅。將行李裝載至後座頂部時，Panamera Turbo S E-Hybrid Sport Turismo 可提供 425 公升的置物空間。後排椅背可按 40:20:40 的比例同時或單獨折下，並可從行李廂電動解鎖。此時，最大置物空間可擴充至 1,295 公升。

## 包括陶瓷複合煞車系統的豐富標準配備

保時捷 Panamera Turbo S E-Hybrid Sport Turismo 的標準配備陣容非常豐富，包括附有保時捷扭力分導升級系統 (PTV Plus) 後軸差速器鎖定裝置的保時捷運動化動態底盤控制系統 (PDCC Sport)、高性能的保時捷陶瓷複合煞車系統 (PCCB)、21 吋 911 Turbo Design 合金輪圈、動力輔助轉向升級系統 (Power Steering Plus)、跑車計時套件及輔助空調系統。與所有可輸出 324 千瓦 (440 匹) 以上馬力的 Panamera Sport Turismo 車型一樣，這款最新的同級最強大車型也標準配備一套包含保時捷主動式懸載調整系統 (PASM) 的自主調整三氣室氣壓式懸載系統，實現優異駕駛動態與駕乘舒適性之間的寬廣兼容性。



---

插電式混合動力技術及四輪驅動系統

## 最頂尖的混合動力性能

繼搭載 V6 引擎結合電動模組的 Panamera 4 E-Hybrid 之後，保時捷再推出 Panamera Turbo S E-Hybrid Sport Turismo，展現混合動力技術的非凡性能潛力。這部全車系最頂級車型結合一個 100 千瓦 (136 匹) 的電動模組與一具 404 千瓦 (550 匹) V8 雙渦輪引擎。在這兩個系統的交融運作下，可產生高達 500 千瓦 (680 匹) 的系統動力及 850 牛頓米的系統扭力。驅動系統所採用的增壓策略沿襲自 918 Spyder 超級跑車的驅動系統：電動模組不僅擁有優異的能源效率，也可提供額外的推進力，進而產生更強大的驅動電力，使這部 Panamera 混合動力車型達到與其同款休旅房車相同的性能級距。

### 電動離合器致動器及換檔快速的八速 PDK 變速箱

Panamera Turbo S E-Hybrid Sport Turismo 的電動模組及 V8 引擎經由保時捷混合動力模組中的接合裝置連接。這個以機電方式啟動的電動離合器致動器 (ECA) 可實現更迅疾的反應及絕佳的舒適性。此車型採用換檔快速的八速 Porsche Doppelkupplung (PDK) 雙離合器自手排變速箱將動力傳遞至標配的主動式四輪驅動系統——保時捷循跡管理系統 (PTM)。混合動力系統讓這款全新頂級車型在短短 3.4 秒內起步加速至時速 100 公里。這部最強大的 Sport Turismo 可達到時速 310 公里的極速。

### 水冷式鋰離子蓄電池

Panamera Turbo S E-Hybrid Sport Turismo 的電動模組由一顆電容量高達 14.1 千瓦時的水冷式鋰離子蓄電池供應電力。在 230 伏特電壓、10 A 電流的充電條件下，整合於車後的高壓蓄電池可在 6 小時內充滿。若 Panamera Sport Turismo 使用選配的 7.2 千瓦車載充電器及 230 伏特、32 A 的充電線，充電時間則可縮短至 2.4 小時。車主也可透過保時捷通訊管理系統 (PCM) 的定時器或智慧型手機和 Apple® Watch 上的保時捷互聯 (Porsche Connect) 應用程式啟動充電過程。此外，在車輛充電時，Panamera Turbo S E-Hybrid Sport Turismo 標準配備的輔助空調系統還可利用電力系統供電為乘客艙提供冷暖氣。

## 從「E-Power」純電動模式起步及德國的 A+ 能源效率等級

Panamera Turbo S E-Hybrid Sport Turismo 標準設定從「E-Power」(電力驅動)純電動模式起步。這部保時捷轎車可在零排放狀態下行駛長達 49 公里的路程。當油門踏板達到特定壓力臨界值，或蓄電池的電量降至最低門檻以下時，這部 Panamera 將會自動切換至「Hybrid Auto」(自動混合動力)模式，此時引擎和電動模組將會交互提供動力。根據新歐洲駕駛測試循環 (NEDC) 的混動車型油耗測試結果，其使用超級汽油的油耗為每百公里 3.0 公升 (二氧化碳排放量為每公里 69 公克)，耗電量為每百公里 17.6 千瓦時。保時捷 Panamera Turbo S E-Hybrid Sport Turismo 已榮獲德國最高能源效率等級 A+ 認證，這足以證明此一混合動力車型將能量轉換為動力的效率有多高。

## 實現最高操作效率的「Hybrid Auto」自動混合動力模式

跑車計時套件包含整合於方向盤的模式切換器，是 Panamera Turbo 4 E-Hybrid Sport Turismo 的標準配備之一。模式切換器及保時捷通訊管理系統可用來選擇多種駕駛模式，這包括配備跑車計時套件的其它 Panamera 車型上熟悉的「Sport」(運動)及「Sport Plus」(運動升級)模式。混合動力的專屬模式則包括「E-Power」(純電動)模式、「Hybrid Auto」(自動混合動力)模式、「E-Hold」(節能)模式及「E-Charge」(充電)模式。

### E-Power (純電動)

在「E-Power」(純電動)模式下，Panamera Turbo S E-Hybrid Sport Turismo 可單憑電力以零排放方式行駛長達 49 公里。

### Hybrid Auto (自動混合動力)

「Hybrid Auto」(自動混合動力)模式是一個全新研發的模式。選擇此模式後，Panamera 會自動轉換及結合兩種動力來源，以達到最高效率。

### E-Hold (節能)

「E-Hold」(節能)模式可讓駕駛自主地保存當前的電量，以便在必要時轉換成電力行駛至目的地，實現符合環保的零排放模式。

### **E-Charge (充電)**

在「E-Charge」(充電) 模式下，電池將透過 V8 引擎充電。為此，汽油引擎會產生超過駕駛實際所需的更高馬力。

### **Sport (運動) 及 Sport Plus (運動升級)**

「Sport」(運動) 和「Sport Plus」(運動升級) 兩種模式可發揮最高的駕駛性能。在這兩種模式下，V8 雙渦輪引擎將會持續啟動操作。在「Sport」(運動) 模式中，電力輸出會維持在最低水平，以確保在需要時有足夠的增壓儲備容量。「Sport Plus」(運動升級) 模式可發揮此車型的最高性能，並以最快速度為電池充電。

## 內裝概念及互聯系統

# 高度的日常實用性及多功能性

Panamera 兼具絕佳的舒適性、典型的保時捷運動風格、前衛的設計與高度的多功能特性。這使它傲然獨步於豪華品牌車型之中，並可提供車室配置靈活性有限的一般豪華轎車之外的另一替代選擇。功能性更豐富的後座配置是這部 Panamera Sport Turismo 的強大獨特賣點之一。這部首度於 2017 年發表的車型是第一部從保時捷萊比錫出廠的 Panamera 三人後座車型，車主仍可選擇在後座配置兩個獨立式座椅。將後座椅背正常豎直時，全新 Panamera Turbo S E-Hybrid Sport Turismo 可提供 425 公升的置物空間。此外，三人後座的椅背還可按 40:20:40 的比例同時或單獨折下，並可從行李廂電動解鎖。若裝載至車頂高度，行李廂容量將可擴充至 1,295 公升。

標準配備的電動開闔尾門、約 63 公分的行李廂下緣高度以及兩側輪罩之間寬達 92 公分的行李廂，大大提高了 Sport Turismo 車型的行李廂裝載便利性。就連沉重的高爾夫球具袋也能輕鬆存放在 1,088 公釐長的行李廂底板上。若配備 Comfort Access 免鑰匙感應系統，尾門還可透過一個腳部動作輕鬆啟閉；車輛會從車鑰匙訊號偵測出車主。

保時捷也為 Panamera Turbo S E-Hybrid Sport Turismo 提供一套行李廂空間管理系統。這個專為安全載運各種物品而設計的多功能系統包含 2 組整合於行李廂底板的滑軌、4 個捆紮點及一個行李廂攔物網。可折收式行李廂遮板則以標準配備提供。此外，如果在開會途中需要快速為筆電充電，可使用應車主要求安裝於行李廂內的 230 伏特電源插座。

## 包含混合動力系統專用螢幕的保時捷先進駕駛艙

保時捷 Panamera 第二代車型的一個特點是其螢幕與控制概念，主要由保時捷先進駕駛艙及其觸控面板及可個人化設定的螢幕組成。這個互動式駕駛艙由兩個 7 吋螢幕組成。與其他 Panamera 車型不同的是，Panamera Turbo S E-Hybrid Sport Turismo 還配有一個專為混合動力駕駛而設的電力錶。這個採用亮綠色指針並刻有「turbo S」車型字樣的電力錶可提供目前使用電量及透過回收系統取回的電量等數據。

中央鞍座上的 12.3 吋觸控螢幕是保時捷通訊管理系統 (PCM) 的中央控制與顯示單元，車主可透過此螢幕讀取各項與混合動力系統相關的數據。增壓輔助系統及混合動力輔助系統均可提供實用且豐富的資訊。增壓輔助系統的螢幕顯示增壓加速的可用動能，混合動力輔助系統則提供多項用於控制電力驅動的視覺訊號。

其他「保時捷電動性能」功能配備包括以標準配備提供的跑車計時套件。此套件包含一個整合於方向盤的模式切換器，可用來啟動 4 種不同的駕駛模式。除了配備跑車計時套件的其它 Panamera 車型上所熟悉的「Sport」(運動) 與「Sport Plus」(運動升級) 模式以及可發揮最高性能的「Sport Response」運動極限按鈕之外，還提供兩個混合動力系統的專屬模式：「E-Power」(純電動) 模式與「Hybrid Auto」(自動混合動力) 模式。此外還有「E-Hold」(節能) 模式及「E-Charge」(充電) 模式，可透過保時捷通訊管理系統 (PCM) 控制。

## 透過保時捷互聯系統控制混合動力系統功能

保時捷「Connect Plus」互聯升級系統是保時捷通訊管理系統的標準功能之一。這個與網路世界連接的介面包含 Apple® CarPlay 及保時捷汽車互動應用程式 (PCC) 等功能。全新 Turbo S E-Hybrid Sport Turismo 的駕駛可透過其智慧型手機或 Apple® Watch 控制混合動力系統專用的保時捷互聯系統 (Porsche Connect) 服務，包括電池和電量管理以及遠端控制混合動力系統的功能。例如，電池和電量管理功能可讓駕駛查看有關車輛充電狀態的重要資訊，包括當前的純電動行駛距離及可行駛的總距離、混合動力系統電池的目前電量及剩餘充電時間。遙控功能則可讓駕駛控制混合動力系統的專用功能，包括開始充電程序或設定最新的可能充電結束時間。駕駛也可使用該應用程式來調節標配的恆溫空調系統，以便在發動引擎之前利用電力系統供電為乘客艙提供冷暖氣。

---

輔助與舒適系統

## 智慧型網路技術

為了提供更舒適、便利、而且更安全的駕乘體驗，Panamera Turbo S E-Hybrid Sport Turismo 配有多種標準或選配的輔助系統，這包括保時捷創新巡航系統 (Porsche InnoDrive) 及夜視輔助系統。夜視輔助系統可利用一部熱成像攝影機偵測 300 公尺以內的行人和大型動物，並在駕駛艙內提供彩色警告標示。包含智慧巡航系統的保時捷創新巡航系統則是另一項聰穎的設計，它可根據高解析度的三維導航數據，為前方 3 公里路程計算及啟動最佳的加速度和減速度、以及檔位選擇和巡航指示。透過此系統，電子副駕駛可自動將轉彎、側傾和速限等因素納入考量。雷達和影像感應器則可偵測其它車輛及當前的速限，並併入控制程序中。

甚至那些會減低保時捷駕駛樂趣的狀況也可使用輔助系統：例如堵車時。在時速 60 公里以下的交通擁塞狀況中，堵車輔助系統可透過車輛內建的縱向及側向控制來支援駕駛。此系統利用 ACC 控制下的偵測跟車功能，結合電動機械轉向輔助系統的轉向輔助功能來達成任務。駕駛隨時都可輕易關閉此功能。



## 底盤及底盤系統

# 性能與舒適性兼容並蓄

為了貫徹 Panamera Sport Turismo 車型系列的整體概念，其底盤同樣兼具豪華轎車的駕乘舒適性與終極跑車的一流性能。而這要歸功於各種創新的底盤系統，使保時捷出色的基本配置如虎添翼。這些輔助與舒適系統幾乎都是全新 Panamera Turbo S E-Hybrid Sport Turismo 車型的標準配備，包括附有保時捷主動式懸載調整系統 (PASM) 的自主調整氣壓式懸載系統、包含保時捷扭力分導升級系統 (PTV Plus) 的保時捷運動化動態底盤控制系統 (PDCC Sport) 及保時捷陶瓷複合煞車系統 (PCCB)。另外也提供後軸轉向系統作為選配項目，將跑車的轉向精準度與操控特性帶入豪華轎車級距。此外，Panamera 全車系內建的保時捷 4D 底盤控制系統可即時分析及同步化所有底盤系統，提供有助於最佳化操控的數據。

## 選配的後軸轉向系統

Panamera Turbo S E-Hybrid Sport Turismo 可選配一套後軸轉向系統。當時速低於大約 50 公里時，後輪會依前輪的相反方向轉向。視車速而定，轉向角度最大為 2.8 度。這可達到縮短軸距的效果，優點包括提高過彎的動態表現及顯著加強在狹小空間內移車及停車的操控性。高速駕駛時，後輪會隨著車速的增加依前輪的相同方向轉向。這可達到拉長軸距的效果，例如在高速公路上變換車道時有助於提高駕馭穩定性。後軸轉向系統是一個可實現最佳化駕馭動態的主動式安全系統，它也可以縮小低速時所需的轉向角度，從而提升舒適性。配備後軸轉向系統還可提高前軸的直接轉向比率，營造動感十足的轉向體驗。

## 內建的保時捷 4D 底盤控制系統

保時捷 4D 底盤控制系統是一個中央連網系統。它可從所有三個維度 (縱向、側向及垂直加速) 集中分析當前的駕駛狀況，然後利用分析結果計算有關駕駛狀態的最佳資訊，並即時統一發送至所有底盤系統而形成底盤控制的第四維度。這可使所有系統對眼前的駕駛狀況作出協同反應。舉例來說：當車輛快速轉彎時，電子減震控制系統 PASM、自主調整氣壓式懸載系統、後軸轉向系統、PTV Plus 及 PDCC Sport 系統將會協同運作，實現最佳的轉向表現、非凡的敏捷性及穩定性。保時捷 4D 底盤控制系統會在車輛開始過彎時向底盤系統發出一個脈衝。這表示這些系統可立即做出反應，並確保過彎時發揮最高性能。

## 保時捷主動式懸載調整系統 (PASM)

作為標準配備之一的保時捷主動式懸載調整系統 (PASM) 是一個電子式減震控制系統。它可根據路況及駕駛風格做出反應，並利用其收集的數據調節個別車輪上的阻尼力道。最新 Panamera 所搭載的減震系統也可加強反應性及調整舒適性與運動性之間的平衡。此系統提供三種駕駛模式：「Normal」(正常)、「Sport」(運動)和「Sport Plus」(運動升級)。PASM 的運作過程：感應器記錄車身在急速加速、煞車、急速轉彎或行駛於崎嶇路面時的動態。PASM 將獲得的數據傳送至保時捷 4D 底盤控制系統。控制中心會計算當前的路況，並根據駕駛模式調節 PASM 的減震器剛性以及自主調整氣壓式懸載系統的減震器特性與彈簧剛性值。4D 底盤控制系統也可協調其它電子底盤系統之間的控制參數，顯著提升車輛的穩定性、性能與舒適性。

## 包含 PASM 的自主調整氣壓式懸載系統

Panamera Turbo S E-Hybrid Sport Turismo 標準配備三氣室氣壓式懸載系統。這套懸載系統尤其在舒適性方面已樹立全新的標準。它相較於第一代 Panamera 搭載的氣壓式懸載系統已經過大幅改良，新系統的每支圈簧支柱設有三個氣室 - 而非兩個，氣體容量足足增加約 60%。這可顯著擴大彈簧剛性的設定範圍，進而可將懸載系統設定成一個較小、較舒適的基本彈簧剛性值。一旦有需要時，例如加速、煞車或為了降低側傾幅度，它可以在毫秒間以電子方式調整彈簧剛性。

此外，這套氣壓式懸載系統也可提供熟悉的自動水平功能。除了正常高度之外，還可調整至較高或較低高度。較高高度可將底盤提高 20 公釐，例如進入地下停車場時可防止前擾流板受損。較低高度則可將前輪軸降低 28 公釐、後輪軸降低 20 公釐，使車輛在高速行駛時能更完美維持車身穩定並改進空氣動力學效率。

## 包含 PTV Plus 的主動式防傾穩定系統 PDCC Sport

Panamera Sport Turismo 所搭載的保時捷運動化動態底盤控制系統 (PDCC Sport) 內建電動機械式防傾桿，可為車輛帶來最佳化的駕駛動態。該系統的反應速度比採用液壓致動器的系統快許多，並可調高防傾桿的剛性以防止車身側傾。在 Panamera 車型上，保時捷將 PDCC Sport 系統與保時捷扭力分導升級系統 (PTV Plus) 結合，這個電子控制式後軸差速器鎖定裝



置可變化控制兩側後輪之間的扭力分配，同時對個別車輪施予的煞車介入可在後軸產生額外的轉向扭力，從而展現更敏捷的轉向特性。另一方面，PTV Plus 可在加速出彎時精準使用差速器鎖定，產生明顯更強大的循跡力。

## 車身外觀

# 跨入豪華車界的新設計語言

隨著 Panamera Sport Turismo 系列的推出，保時捷將一款前衛的休旅房車引進了豪華車界。此系列車型結合動態性能、舒適性與多功能性，在傳統的豪華轎車以外提供另一獨特的替代選擇。全新 Panamera Turbo S E-Hybrid Sport Turismo 現在更在此車系之中獨佔鰲頭。

## 車側身影：修長的車頂線條及搶眼的 D 柱

就始 Panamera 運動型豪華轎車，Sport Turismo 系列也以極富動感的車身比例，以及氣勢磅礴而又不失優雅氣質的設計元素為特色。這部全新保時捷全長 5,049 公釐、高 1,428 公釐 (Turbo：1,432 公釐)、寬 1,937 公釐，加大的軸距長 2,950 公釐，前後懸相對較短。Panamera Turbo S E-Hybrid Sport Turismo 標準配備 21 吋鋁圈。

修長的車窗線條與相同長度的車頂輪廓在霸氣的輪拱造型及外擴的肩線上方一路延伸。採用隔熱玻璃的遮陽側窗結合黑色拋光烤漆處理的 B 柱與 C 柱飾條，構成俐落、精確的表面融入車尾造型之中。細長的側窗飾條採用黑色烤漆處理，4S 及更高等級車型則採用鍍鉻表面處理。在車尾部位，車頂線的降幅明顯比車窗線減緩，形成搶眼、出眾的 D 柱。經典的斜角造型在車肩上營造出迷人的跑車外觀。Panamera 所有車型的一項共通特色是前葉子板上的排氣口，這些在 Panamera Turbo S E-Hybrid Sport Turismo 車型上採用車身同色烤漆處理。

## 車頂技術：自主調整式車頂擾流板及全景式玻璃天窗系統

保時捷提供全景式玻璃天窗系統作為 Panamera Sport Turismo 的選配項目之一。這是保時捷至今所開發之最大尺寸的電動天窗。兩段式玻璃天窗的前段可以上掀或甚至完全敞開。如有需要，也可安裝 2 片可持續調整的遮陽捲簾以保護客艙免受烈日損害。另外，所有車型還可選配一個車頂載物系統，包含或未包含全景式玻璃天窗的最大車頂載重為 75 公斤。

尾門部份的車頂線條延伸至一個自主調整式擾流板。這是保時捷自主調整式空氣動力學套件 (PAA) 的核心組件，採用高亮澤黑色烤漆處理的擾流板可在時速 170 公里以下時降低氣流阻力，進而減少油耗。超過此時速時，它可增加後軸上的下壓力道，實現最佳化的駕馭性能。這表示根據駕駛狀況與選擇的車輛設定而定，車頂擾流板可自動展開至 2 段位置，並在後

軸上產生多達 50 公斤的額外下壓力。在時速 170 公里以下，空力導流元件可維持在負 7 度角，從而降低阻力並達到最佳化的油耗。當時速超過 170 公里時，車頂擾流板會自動移至正 1 度角的「工作」位置，以提高駕駛的穩定性與側向動態。在「運動」(Sport) 或「運動升級」(Sport Plus) 駕駛模式中，車頂擾流板可在時速低於 90 公里時移至此位置。若全景式玻璃天窗系統在時速超過 90 公里時開啟，PAA 也可主動提供輔助，將車頂擾流板的傾角調整至 26 度，這將有助於降低風切聲。如有需要，車頂擾流板也可透過保時捷通訊管理系統 (PCM) 手動控制。自主調整式車身元件也可利用主動式冷卻進氣口及進氣口內的可變控制，使車輛前側達到最佳化的空氣動力學效率。

### 車尾：立體造型細長燈組及降低的行李廂下緣

車尾最引人注目的設計特色莫過於車頂擾流板、充滿力道的車肩線條、呈現「Porsche」車型字樣的橫條及內建四點式煞車燈的 LED 尾燈。橫條上方是一條橫貫整個車尾的細長燈組，可為 Panamera 車型營造清晰可辨的夜間外觀。這些元件的橫向鋪陳也突顯出 Panamera Sport Turismo 的寬闊車尾。在橫條下方，尾門優雅地整合至保險桿及車側元件。電動開闔尾門向下延伸至僅 63 公分高的行李廂下緣。

依車型版本而異的排氣尾管均採用髮絲紋不鏽鋼材質，中央擾流器和諧地整合至後保險桿。Panamera Sport Turismo Turbo 及 Turbo S E-Hybrid Sport Turismo 均配備專為此車型設計的方形雙出尾管。

### 車頭：造型醒目的前葉子板及引擎蓋

Panamera Sport Turismo 與 Panamera 運動型豪華轎車擁有相同的保時捷經典車頭造型。兩款車型從前方看起來格外寬闊。1,937 公釐 (不含車側後視鏡) 的車寬與相對更低的 1,428 公釐車高構成的車身比例，以及外擴的 A 形前進氣壩在視覺上也可加強橫向效果。同時，散熱器格柵上設計精確的橫柵可突顯其車身寬度。帶有動感折線造型的箭頭形引擎蓋具有拉寬的視覺效果，使車頭更顯低張。引擎蓋左右兩側的線條精準地融入外擴的前葉子板造型 - 這是保時捷雙門跑車的典型外型特徵之一。提供三種版本選擇的 LED 頭燈搭配 4 點式 LED 日間行車照明，亦散發出自信優雅的魅力。

## 標準配備

# 直接在原廠安裝的創新底盤系統

Panamera Turbo S E-Hybrid Sport Turismo 標準配備包含保時捷主動式懸載調整系統 (PASM) 的自主調整三氣室氣壓式懸載系統及保時捷的四輪驅動系統——保時捷循跡管理系統 (PTM)。  
◦ 其他豐富的標準配備還包括附有保時捷扭力分導升級系統 (PTV Plus) 的保時捷運動化動態底盤控制系統 (PDCC Sport)、21 吋 911 Turbo Design 合金輪圈及保時捷陶瓷複合煞車系統 (PCCB)。

混合動力系統專用配備包括保時捷通用充電器 (含便攜袋及壁掛座)、一條連接控制單元及車輛的車用纜線 (2.5 米) 及兩條電源線 (一條連接控制單元至家用電源插座；另一條將 400 伏特工業用電源插座連接至操作員控制單元)。

## 更豐富多樣的標準色

這部 Panamera Sport Turismo 最頂級車型在外觀上的區別特色包括其髮絲紋不鏽鋼雙出尾管、車側的「e-hybrid」車型字樣及尾門上搭配亮綠色 (Acid Green) 飾邊的高亮澤銀色車型字樣、亮綠色煞車卡鉗、附保時捷動態照明系統 (PDLS) 的 LED 頭燈組以及可自動收起的四向式擾流尾翼。Panamera Turbo S E-Hybrid Sport Turismo 可選用的標準車身色包括黑色及白色兩種非金屬色，或金屬白 (Carrara White Metallic)、金屬黑 (Jet Black Metallic)、金屬灰 (Vulcan Grey Metallic)、金屬銀 (Rhodium Silver Metallic)、金屬寶石藍 (Sapphire Blue Metallic)、金屬深夜藍 (Night Blue Metallic)、金屬鐵灰 (Agate Grey Metallic)、金屬紅棕 (Mahogany Metallic)、金屬酒紅 (Burgundy Red Metallic) 及金屬棕 (Ristretto Brown Metallic)。車主也可選配其他特殊色及自選色的烤漆。

## 14 向式電調座椅、Bose 環繞音場系統及全真皮內裝

車內的標準配備也經過擴充升級。Panamera Turbo S E-Hybrid Sport Turismo 標準配備輔助空調系統、附 14 向式電調功能及記憶套件的前座舒適座椅、前後座座椅電熱系統、黑/棕 (Saddle Brown)/鐵灰 (Agate Grey)/深紅色 (Marsala) 真皮內裝、高度及位置可電動調整的多功能方向盤、深胡桃木內裝套件、採用 Alcantara 高質感麂皮包覆的車頂內襯、車門柱及遮陽板，以及一套具備 710 瓦總輸出功率的 Bose® 環繞音場系統。