

概述

承繼 918 Spyder 驅動概念的 Panamera 全新頂級車型

擁有兼具性能、舒適性與效率之空前組合的 Panamera Turbo S E-Hybrid 可輸出高達 500 千瓦 (680 匹) 馬力, 不僅突顯保時捷對發展電動化技術的重視, 也見證這家斯圖加特跑車製造商首度將一部插電式混合動力車型打造成全車系的旗艦車型。極速高達每小時 310 公里的 Panamera Turbo S E-Hybrid 以一個電動模組 (100 千瓦/136 匹) 搭配一具 V8 渦輪汽油引擎 (404 千瓦/550 匹)

作為動力來源。此引擎組合的性能導向增壓策略原先是為保時捷的超級跑車 918 Spyder 而設計。這部 GT 車型可提供長達 50 公里的零排放純電動行駛距離。

專為達到最高性能與高能源效率而設計的增壓策略

Panamera Turbo S-Hybrid

的一項主要特色是其在整個引擎轉速域間的出色動力輸出表現。一旦超過怠速 (從 1,400 rpm 開始), Panamera Turbo S E-Hybrid 即可提供 850 牛頓米的扭力, 並可在轉速 5,500 rpm 以下維持此扭力值。動力經由八速 Porsche Doppelkupplung (PDK)

雙離合器自手排變速箱傳遞至四輪驅動之保時捷循跡管理系統 (PTM) 系統。電動模組及 V8 引擎可在短短 3.4 秒之內將這部保時捷加速至時速 100 公里, 若為軸距加長的 Executive 車型, 也僅需要 3.5 秒。增壓策略直接承繼自 918 Spyder 超級跑車所使用的系統。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 混合動力車型足以躋身頂級跑車之列。

長達 50 公里的零排放純電動行駛距離

在如此出色的性能表現之下, 這款 Panamera 車系中的最頂級車型卻能同時發揮超凡的效率。在新歐洲駕駛測試循環標準下的平均百公里油耗為 2.9 公升, 每百公里耗電量為 16.2 千瓦時, 採用純電動模式的最長行駛距離可達 50 公里, 這可讓 Panamera Turbo S Hybrid 的許多駕駛都能在零廢氣排放的情況下完成其日常通勤。根據德國聯邦交通部的調查結果, 在 Panamera 生產國內有多達 80% 的汽車駕駛的一天行駛路程低於 50 公里。

電池使用 230 伏特電壓及 7.2 千瓦車用充電器可在 2.4 小時內充滿

這部混合動力車型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

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 上的保時捷互聯應用程式 (Porsche Connect)

啟動充電過程。此外, 在車輛充電時, Panamera Turbo S E-Hybrid

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。

跑車性能、長途舒適性與效率三種要素完美集於一身

保時捷 Panamera Turbo S E-Hybrid 是同級車型之中將純電動行駛的選項與純種跑車的性能及休旅車的舒適性相結合的唯一車款。作為 Panamera

車系的第二款混合動力車型, 這款新車也承繼前代車型 Panamera 4 E-Hybrid (340

千瓦/462 匹馬力) 的理念, 突顯發展電動化技術對保時捷的重要性。

標準

配備保時捷運動化動態底盤控制系統、氣壓式懸載系統及 21 吋輪圈

Panamera Turbo S E-Hybrid

的豐富標準配備包括輔助空調系統、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)、保時捷陶瓷複合煞車系統 (PCCB)、動力輔助轉向升級系統 (Power Steering Plus) 及 21 吋 911 Turbo Design 合金輪圈。基本套件還包括自主調整式空氣動力學元件及包含保時捷主動式懸載調整系統 (PASM) 的三氣室氣壓式懸載系統。Executive 版本的標準配備還包括後軸轉向系統。