

性能与舒适性达到完美平衡

为体现Panamera Sport Turismo的整车设计理念，其底盘同样融合了豪华轿车的巡航舒适性与跑车的运动性。大量创新底盘系统为出色的基础布局锦上添花：通过后桥转向系统，保时捷为豪华轿车引入了跑车的转向精确性与操控性。丰富的底盘系统包括带有电子减震器控制PASM（保时捷主动悬挂管理系统）的三腔室自适应空气悬架，以及保时捷动态底盘控制系统运动版（PDCC Sport），其中包括保时捷扭矩引导系统升级版（PTV升级版）和电动机械式转向。集成式保时捷4D底盘控制系统可实时分析并协调各个底盘装置，从而优化Panamera Sport Turismo的操控性。

与其它Panamera车型相比，全新Panamera Sport Turismo的载重量更高。为此，保时捷对新车型的制动系统进行了调整，增大了所有车型制动盘的尺寸：前轮制动盘直径为390 mm，后轮为365 mm。Panamera Turbo Sport Turismo的前轮制动盘直径为410 mm，后轮为380 mm。与其它Panamera车型一样，这款五门Panamera Sports Turismo也可选装在赛道上久经考验的保时捷陶瓷复合制动系统（PCCB）。这些极其耐用的制动盘直径分别为420 mm（前轮）和410 mm（后轮），重量减轻了约50%。

经过平衡调校的车桥设计

Panamera Sport Turismo的前桥配备双摇臂悬挂，它包含了锻造铝摇臂和空心锻造铝轻质旋转轴承。车桥运动学和弹性运动学设计不仅确保了最大的精确性和灵活性，同时也提高了驾乘舒适性。为了进一步提高驾乘舒适性，下摇臂上安装了大型液压减震弹性支架。此外，旋转轴承上的防侧倾杆连杆可连接能够优化舒适性的单管减震器。螺钉连接铝制副车架搭配电动机械式转向，保证了出色的驾驶动态性能和灵活的操控性。后桥安装了轻质多连杆悬挂以及锻造铝上摇臂和空心锻造铝下摇臂。其车桥和弹性运动学同样经过优化，以保证最大的灵活性和精确性以及更高的驾乘舒适性。改进的运动学设计实现了后桥转向系统、电动机械式保时捷动态底盘控制系统运动版（PDCC Sport）和自适应空气悬架的系统集成。

后桥转向系统为Panamera Sport

Turismo车型带来媲美紧凑型汽车的操控性

Panamera Sport Turismo也可选装后桥转向系统。在车速低于约50 km/h时，后轮与前轮以相反方向转动，并且根据车速而变化（转向角不超过 2.8° ），从而产生轴距缩短的虚拟效果。其优点有：提高入弯动态性能，在狭窄空间中操控和驻车更加轻松。在车速达到约50 km/h以上时，根据车速，后轮与前轮以相同方向转动，从而产生轴距加长的虚拟效果，以进一步提高行驶稳定性，适合在高速公路上变道等情况。因此，Panamera的后桥转向系统可以优化整车主动安全性和驾驶动态性能，并且能在车辆低速行驶时减小转向角，提高舒适性。不仅如此，采用后桥转向系统还令前桥转向比更加直接。

集成式保时捷4D底盘控制

保时捷为Panamera的底盘开发了一种中央联网控制系统，即4D底盘控制系统。在此之前，大部分底盘系统的运行完全彼此独立，使用自己的传感器并且对其它系统作出回应。保时捷4D底盘控制系统则从三个维度（纵向、横向和垂直加速度）集中分析当前行驶条件，从而计算出有关行驶条件的最佳信息，并持续实时反馈给所有底盘系统部件——这就是底盘控制的第四维度。这使得各个系统能够共同提前应对各类驾驶情况。

保时捷主动悬挂管理系统（PASM）

作为标准配置提供的保时捷主动悬挂管理系统（PASM）是一种电子减震器控制系统，能够对路况和驾驶方式作出反应，并且根据这些参数连续调节各个车轮的减震性能。系统提供三

种驾驶模式：“Normal”（标准）、“Sport”（运动）和“Sport Plus”（运动升级）。PASM的工作方式如下：传感器记录急加速、制动、快速过弯或在崎岖道路上行驶过程中发生的车身运动。PASM将所获得的数据实时发送至保时捷4D底盘控制系统。控制中心计算当前路况并且根据驾驶模式调节PASM的减震硬度。通过4D底盘控制系统，其它电子底盘系统的参数也能进行相应调整。可想而知，行驶稳定性、性能和舒适性均能得到增强。PASM搭配自适应空气悬架时具有更大的潜力：因为此时可以同时改变和结合减震特性与弹簧系数，从而同步提高运动性和舒适性。

带PASM的自适应空气悬架

所有全新Panamera Sport Turismo车型均标配三腔室空气悬架。采用这一新技术的自适应空气悬架树立了行业的新标杆，尤其是在舒适性方面。相比第一代Panamera的空气悬架，全新空气悬架经过大幅改进，每个滑柱上有三个可开关空气腔（原来是两个），空气量增加了约60%。这种设计大大拓宽了弹簧系数范围。因此，在必要时（例如，加速和制动过程中，或者希望减小侧倾时），可以通过电子装置瞬间调节弹簧系数，将底盘设置成更加舒适的较低基本弹簧系数，以达到最佳的驾驶体验。

此外，空气悬架还具有与自动水平高度调节相类似的优点。除了标准高度之外，还可选择高位和低位高度。选择高位高度时，底盘离地间隙提高20 mm，可防止车辆前扰流板因触碰到地下停车场的入口区域而发生损坏。选择低位高度时，前桥和后桥分别降低28 mm和20 mm，使车辆在高速行驶时与地面形成完美的角度，并能改善空气动力学性能。

包含PTV升级版的PDCC运动版主动侧倾补偿系统

保时捷动态底盘控制系统运动版（PDCC

Sport）通过集成电动机械式防侧倾杆优化Panamera Sport Turismo的动态性能。系统的调节速度远高于液压执行器系统，并且通过调硬防侧倾杆来防止车身侧倾。Panamera的这一主动侧倾补偿系统彰显了与911跑车的密切联系。

保时捷将Panamera的PDCC运动版与保时捷扭矩引导系统升级版（PTV升级版）结合在一起。PTV升级版的电控后桥差速锁实现了后轮之间的可变驱动扭矩分配，同时对各车轮的制动干预在后桥上产生附加转向扭矩，从而提高了过弯灵活性。另一方面，PTV升级版可在车辆加速出弯时主动锁住差速器，从而显著提高牵引力。PDCC运动版和PTV升级版这两项技术相结合，将Panamera变成了一款驾驶动态性能远优于同级车型的大型豪华轿车。