



PORSCHE



Panamera Turbo S E-Hybrid Sport Turismo

新闻资料

目录

亮点	
卓越性能、高效率与出色日常实用性完美结合	3
总结	
Panamera Turbo S E-Hybrid 成为 Sport Turismo 系列旗舰车型	4
插电式混合动力系统和四轮驱动	
性能最强大的混合动力系统	7
内饰设计理念和互联性	
出色的日常实用性和多功能性	10
辅助和舒适系统	
联网智能技术	12
底盘和底盘系统	
性能与舒适性达到完美平衡	13
外观	
为豪华轿车市场引入全新设计语言	16
标准配置	
保时捷原创的创新底盘系统	19

亮点

卓越性能、高效率与出色日常实用性完美结合

- **车系中的全新旗舰车型**

凭借两台引擎输出的 500 kW (680 hp) 强劲动力，Panamera Turbo S E-Hybrid Sport Turismo 成为了 Sport Turismo 系列的旗舰车型。

- **媲美 911 的加速性能。** 插电式混合动力系统的输出扭矩高达 850 Nm，使这款 Sport Turismo 车型从静止加速至 100 km/h 仅需 3.4 秒。

- **设计灵感源自 918 Spyder**

混合动力策略在 918 Spyder 超级跑车的基础上进行了调整；电动驱动装置不仅具有高能效，而且还能提供附加的驱动力。

- **本地零排放驾驶体验。**

Panamera Turbo S E-Hybrid Sport Turismo 在电动模式下的续航里程达 49 km (新欧洲行驶循环)，因此可以实现本地零排放驾驶。

- **丰富的配置。**

这款旗舰车型的标准配置更加丰富，包括空气悬架、陶瓷制动器、21 英寸轮毂、主动式底盘和 Bose® 环绕声音响系统。

- **先锋设计风格**

Panamera Sport Turismo 从 B 柱之后采用了全新的独特设计，为豪华轿车细分市场提供了一种功能丰富而且实用的设计选择。

- **4+1 座椅概念。**

Panamera Turbo S E-Hybrid Sport Turismo 后排标配三个座椅 (2+1 座椅概念)。后排也可应客户要求配备两个完全独立的座椅。

总结

Panamera Turbo S E-Hybrid 成为 Sport Turismo 系列旗舰车型

保时捷将独特的设计和出色的实用性与超凡的性能和效率相结合，为 Panamera Sport Turismo 车系打造了一款性能强大的插电式混合动力车型。全新 Panamera S E-Hybrid Sport Turismo 搭载动力强劲的 4.0 升 V8 发动机（404 kW/550 hp）和几乎无声的电动机（100 kW/136 hp），系统功率高达 500 kW（680 hp）。发动机达到怠速转速以上之后，立即就能提供 850 Nm 的最大扭矩。这款插电式混合动力车型从静止加速至 100 km/h 仅需 3.4 秒，最高时速能够达到 290 km/h。这款最强劲的 Sport Turismo 车型在纯电动模式下的续航里程能够达到 49 km，因此可以实现本地零排放驾驶。这不仅平衡了性能与效率之间的矛盾，还令 Panamera Turbo S E-Hybrid Sport 在其所属的细分市场更加与众不同。其空间概念，包括大尾门、低装载槛、更大的行李厢容积和 4+1 座椅配置等，都表明这款新旗舰车型拥有出色的日常实用性。

从静止加速至 100 km/h 仅需 3.4 秒，最高时速能够达到 290 km/h

凭借卓越的性能与出色的日常实用性，Panamera Turbo Sport Turismo 荣获欧洲汽车行业最重要的奖项之一——“金方向盘”奖中的“跑车”类别奖项。保时捷在原有基础上再攀高峰：和普通 Panamera 插电式混合动力豪华轿车一样，Panamera Sport Turismo 插电式混合动力车型再次展示了混合动力技术的巨大性能潜力：这款量产四轮驱动 Panamera Turbo S E-Hybrid Sport Turismo 的混合动力策略来自保时捷 918 Spyder 超级跑车。在 1,400 rpm 转速下，V8 双涡轮增压发动机和电动机就能输出 850 Nm 的最大系统扭矩。集成在混合动力模块中的分离器通过电动离合器执行器自动启动。其优点是响应更迅速，从而使车辆在运动性和舒适性之间实现完美平衡。可迅速换挡的 8 速 Porsche Doppelkupplung（PDK）保时捷双离合变速箱将动力传输给标配的自适应四轮驱动保时捷牵引力控制管理系统（PTM）。E 驱高效动力驱动装置使车辆从静止加速到

200 km/h 仅需 11.9 秒。最高时速能够达到 290 km/h，并且不以牺牲环境为代价：全新 Panamera Turbo S E-Hybrid Sport Turismo 在纯电动模式下的最高时速能够达到 90 km/h，因此可以实现本地零排放驾驶。电池电量充足时，车辆启动时默认选择电动模式。当预计里程超过纯电动模式续航里程时，Panamera 会切换到混合动力模式。锂离子蓄电池的电量为 14.1 kWh，充电时间需要 2.4 至 6 小时，具体取决于充电器功率和电源。

独特的设计、自适应车顶扰流板和 4+1 座椅概念

Panamera Turbo S E-Hybrid Sport Turismo 融汇了第二代 Panamera 的所有创新，包括数字式保时捷先进驾驶舱、创新的辅助系统以及选装后桥转向。并且，该车是 Panamera Sport Turismo 车系中唯一一款标配车顶扰流板的车型。依据驾驶环境和车辆设定，车顶扰流板可提供三个伸展角度，并在后桥上形成最高可达 50 kg 的下压力。当车速在 170 km/h 以内时，保时捷主动空气动力学系统（PAA）的组成部分——空气动力学导流组件呈负 7 度停留在收缩位置，与向车尾倾斜的车顶线条一致。当车速高于 170 km/h 时，车顶扰流板会自动伸展至性能位置，呈正 1 度，从而有效提升驾驶稳定性和侧向动态性。而当车辆处于“Sport”（运动）和“Sport Plus”（运动升级）驾驶模式时，车顶扰流板会在车速高于 90 km/h 时自动伸展至性能位置。此外，若在车速达到 90 km/h 或以上时开启全景天窗，PAA 系统将自动调节扰流板至正 26 度的位置，从而抵消乱流，进而降低噪音。

凭借先锋的设计理念，这款旗舰车型拥有了新款 Sport Turismo 车系的所有优点。Panamera Sport Turismo 车型的车顶线比豪华轿车更高，为车辆提供了更为充裕的后排头颈部空间，同时也令后排乘客的出入更为便捷。标配的宽大电动尾门和仅 632 mm 高的行李厢入口极大地提升了行李厢的实用性。和所有 Sport Turismo 车型一样，Panamera Turbo S E-Hybrid Sport Turismo 后排标配三个座椅。两侧座椅采用独立座椅的

模式，2+1 的后排座椅模式再次诠释了 Panamera 运动性和舒适性的完美融合。后排还可选装两个完全独立的电动调节座椅。Panamera Turbo S E-Hybrid Sport Turismo 的行李厢容量为 425 升。三个后排座椅可以同时或按 40:20:40 的比例分别折倒，并可于行李厢电动解锁；在这种情况下，装载容量能够增加到 1,295 升。

包括陶瓷制动器在内的丰富标准配置

Panamera Turbo S E-Hybrid Sport Turismo 的标准配置十分丰富，包括：带保时捷扭矩引导系统升级版（PTV Plus）后差速锁的电动保时捷动态底盘控制运动版（PDCC Sport）防侧翻系统、高性能保时捷陶瓷复合制动系统（PCCB）、21 英寸 911 Turbo 铝合金轮毂、动力转向升级版、Sport Chrono 组件和辅助空调系统。与所有功率超过 324 kW（440 hp）的 Panamera Sport Turismo 车型一样，这款全新旗舰车型还配备了带保时捷主动悬挂管理系统（PASM）的自适应三腔室空气悬架，从而进一步提升了驾驶动态性和驾驶舒适性。

插电式混合动力系统和四轮驱动

性能最强大的混合动力系统

继搭载 V6 双涡轮增压发动机和电动机的 Panamera 4 E-Hybrid Sport Turismo 之后，保时捷通过推出全新 Panamera Turbo S E-Hybrid Sport Turismo，再次展现了混合动力技术的巨大性能潜力。保时捷为这款 Panamera 旗舰车型配备了输出功率为 100 kW（136 hp）的电动机和输出功率为 404 kW（550 hp）的 V8 双涡轮增压发动机。电动机和发动机一起工作时，系统输出功率能够达到 500 kW（680 hp），最大扭矩能够达到 850 Nm。车型采用的动力策略源自 918 Spyder：电动驱动装置不仅具有出色的能效，而且还能提供附加的驱动力，由此更好地帮助 Panamera 在同级大型旅行车中强化其跑车的定位。

电动离合执行器以及换挡迅速的 8 速 PDK

电动机和 V8 发动机通过保时捷混合动力模块中的分离器连接。该分离器是采用电动机机械工作方式的电子离合器执行器（ECA），响应迅速，并且舒适性出色。8 速 Porsche Doppelkupplung（PDK）保时捷双离合变速箱将动力传输给标配的自适应四轮驱动保时捷牵引力控制管理系统（PTM）。插电式混合动力系统使新款 Sport Turismo 旗舰车型从静止加速至 100 km/h 仅需 3.4 秒，最高时速能够达到 290 km/h。

水冷锂离子蓄电池

新车型的混合动力系统由一块容量达 14.1 kWh 的水冷锂离子蓄电池供应电能。在 230 V 电压、10 A 电流及 3.6 kW 标配车载充电器的充电条件下，集成于车后的高压蓄电池在 6 小时内便可充满电。若 Panamera Sport Turismo 采用选配的 7.2 kW 车载充电器，在 230 V 电压、32 A 电流下，充电时间则缩短至 2.4 小时。驾驶员也可使用计时器通过保时捷通讯管理系统（PCM）启动充电流程。此外，即使在连接电网给车辆充电时，

Panamera Turbo S E-Hybrid Panamera Sport Turismo 配备的辅助空调也可以为乘客舱制冷或加热。

默认以“E-Power”（电力驱动）模式起步，德国能效评级达到 A+

Panamera Turbo S E-Hybrid Panamera Sport Turismo 默认以“E-Power”（电力驱动）模式起步，可在本地零排放状态下行驶 49 km。当车辆需要加速，油门达到某一临界值，或者当蓄电池电量低于某一临界值时，车辆将自动转换至“Hybrid Auto”（混合动力自动）模式，电动机与发动机将相互协作、共同运行，以达到运动性和燃油经济性的最佳平衡。保时捷 Panamera Turbo S E-Hybrid Sport Turismo 在德国的能效评级中获得了最高等级 A+，充分证明了这款车将电能转换为动能的卓越效率。

“Hybrid Auto”（混合动力自动）模式实现最高效的运行

Panamera Turbo S E-Hybrid Sport Turismo 标配 Sport Chrono 组件，并在方向盘上装有该组件的模式开关。模式开关和保时捷通讯管理系统（PCM）可用于启动各种驾驶模式，包括其它配备 Sport Chrono 组件的 Panamera 车型中的“Sport”（运动）模式和“Sport Plus”（运动升级）模式。而在混动模式中，系统提供“E-Power”（电力驱动）、“Hybrid Auto”（混合动力自动）、“E-Hold”（电力保持）和“E-Charge”（行车充电）4 种模式。

“E-Power”（电力驱动）模式 在“E-Power”（电力驱动）模式中，Panamera Turbo S E-Hybrid Sport Turismo 仅依靠电力便可实现零排放行驶，续航里程达 49 km。

-
- “Hybrid Auto” (混合动力自动) 模式** “Hybrid Auto” (混合动力自动) 模式是新开发的一种模式。选择这一模式时，Panamera 会自动改变和组合驱动力来源，从而实现最高效率。
- “E-Hold” (电力保持) 模式** “E-Hold” (电力保持) 模式可让驾驶者有意识地储存当前电量，以便之后能够切换到零排放的纯电动模式，例如，在拥堵的市区中用于减轻环境压力。
- “E-Charge” (行车充电) 模式** 在“E-Charge” (行车充电) 模式下，由 8 缸发动机为蓄电池充电；为此，汽油发动机会输出比实际驾驶时更高的功率。
- “Sport” (运动) 模式和 “Sport Plus” (运动升级) 模式** “Sport” (运动) 模式和 “Sport Plus” (运动升级) 模式可提供极致的驾驶动态性。V8 双涡轮增压发动机保持启用状态，从而最大程度地发挥性能潜力。在“Sport” (运动) 模式下，对蓄电池的充电始终维持在最低水平，以确保在加速时有足够的储备能量。在“Sport Plus” (运动升级) 模式下，Panamera Turbo S E-Hybrid 行政加长版发挥最大性能潜力。蓄电池也将尽快充电，以确保最大性能。

出色的日常实用性和多功能性

Panamera 将出色的舒适性、典型的保时捷运动性、创新的设计与多功能性完美融合，在豪华轿车细分市场中独树一帜，对于那些认为传统高档轿车的固定内饰结构不够灵活的客户而言无疑极具吸引力。Panamera Sport Turismo 的后部实用性进一步提升，为该车系的独特卖点提供了有力支持。这款 2017 年发布的车型是保时捷莱比锡工厂生产的第一款在后排配备三个座椅的 Panamera。后排仍可选择配备两个独立座椅。当后排座椅靠背处于正常位置时，全新 Panamera Turbo S E-Hybrid Sport Turismo 的行李厢容积为 425 升。三个后排座椅可以同时或按 40:20:40 的比例分别折倒，并可于行李厢电动解锁；如果将后排座椅折倒，整个行李厢的容积可增加到 1,295 升。

标配的大开度电动尾门、约 63 cm 高的装载槛以及 92 cm 行李厢宽度使得这款 Sport Turismo 旗舰车型的物品装卸更加轻松。1,088 mm 行李厢底板长度方便携带大型高尔夫运动包。如果 Panamera Sport Turismo 车型配备舒适进入系统，则可以通过脚部动作打开和关闭尾门；车辆会通过车钥匙信号探测到授权用户。

保时捷还为 Panamera Turbo S E-Hybrid Sport Turismo 提供选装的行李厢管理系统。该系统包括两根集成在行李厢底板中的行李轨、四个捆扎点和一个行李厢隔网，令行李的携带和分隔更加灵活。可伸缩行李盖罩作为标准配置提供。行李厢还可应客户要求选装 230 V 电源插座，方便在赴会途中给笔记本电脑等设备快速充电。

配备混合动力系统专用显示屏的保时捷先进驾驶舱

第二代保时捷 Panamera 的一个基本特点是采用了全新的数字式显示和控制设计理念——标配带触控式面板和个性化配置交互式显示屏的保时捷先进驾驶舱。该交互式驾驶

舱配备两块 7 英寸屏幕。Panamera Turbo S E-Hybrid Sport Turismo 与其它 Panamera 车型的区别在于其独特的电量功率表，用于显示混合动力系统信息，该仪表采用青柠色指针，带有“turbo S”标志。电量功率表可提供目前所用电量或回收电量等数据。

中控台中的 12.3 英寸触摸屏是保时捷通讯管理系统（PCM）的核心控制及显示单元，驾驶者可从中获取有关混合动力系统的各种信息。加速辅助仪表和混合动力辅助仪表集实用性和信息性于一身。加速辅助仪表显示可用于超级加速的能量；混合动力辅助仪表提供用于调节电动驱动力的各种可视信号。

其它“保时捷 E 驱高效动力”配置包括标配的 Sport Chrono 组件。该组件包括安装在方向盘上、用于启动 4 种不同驾驶模式的模式开关。与配备 Sport Chrono 组件的其他 Panamera 车型一样，这 4 种驾驶模式中包含了熟悉的“Sport”（运动）和“Sport Plus”（运动升级）模式，以及释放最大性能潜力的“Sport Response”（运动响应）模式。此外，还可选择两种混合动力模式：“E-Power”（电力驱动）模式和“Hybrid Auto”（混合动力自动）模式。“E-Hold”（电力保持）模式和“E-Charge”（行车充电）模式可通过保时捷通讯管理系统（PCM）控制。

辅助和舒适系统

联网智能技术

Panamera Turbo S E-Hybrid Sport Turismo 拥有众多标配和选装辅助系统，可令驾驶体验更加舒适、便捷、安全，其中包括选装的夜视辅助系统。夜视辅助系统使用热成像摄像头探测最远 300 m 内的人与大型动物，并通过显示屏中的彩色高亮警告提醒驾驶者。

并且，辅助系统的范围进一步扩大，纳入了因交通阻塞而导致驾驶乐趣受到影响的情况。在车速低于 60 km/h 的拥堵交通中，交通阻塞辅助系统能够为驾驶者提供辅助，结合自适应巡航控制系统（ACC）控制探测到的车流信息，以及通过电动机械式转向系统提供的转向辅助，对车辆进行纵向和横向控制。驾驶者可以随时通过主动控制结束这项功能。

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高性能跑车的运动性。大量创新底盘系统与出色的基础布局相互配合，最大程度地提升了驾乘舒适性和性能。几乎所有辅助和便捷系统都在 Panamera Turbo S E-Hybrid Sport Turismo 中标配，包括带有保时捷主动悬挂管理系统（PASM）的自适应空气悬架、主动底盘控制系统、包括保时捷扭矩引导系统升级版（PTV 升级版）的防侧倾系统保时捷动态底盘控制系统运动版（PDCC Sport）以及保时捷陶瓷复合制动系统（PCCB）。作为选装配置提供的后桥转向系统将跑车的转向精确性与操控性带入了豪华轿车市场。所有 Panamera 车型均配备集成式保时捷 4D 底盘控制系统，可实时分析并协调各个底盘装置，从而优化操控性。

选装后桥转向

后桥转向系统作为选装配置向 Panamera Turbo S E-Hybrid Sport Turismo 提供。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：提高动态转向性能，在狭窄空间中操控和驻车更加轻松。高速行驶时，后轮根据速度沿与前轮相同的方向转动，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。后桥转向系统是一种能够优化驾驶动态的主动安全系统；它还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，从而实现了更加运动的转向体验。

集成式保时捷 4D 底盘控制

保时捷 4D 底盘控制是一种中央联网系统，能够从三个维度（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状态的最佳信息，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。例如：当动态过弯时，电子减震器控制系统 PASM、自适应空气悬架、后桥转向、PTV 升级版和 PDCC 运动版会相互配合，确保最佳转向特性、出色的灵活性和稳定性。保时捷 4D 底盘控制系统会在驾驶员转向的瞬间向底盘系统发送脉冲。这意味着，系统能够立即作出响应，以确保最大的过弯性能。

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，并且根据收集到的信息连续调节各个车轮的减震性能。全新 Panamera 车型减震器的响应性进一步增强，并且对舒适性与运动性之间的平衡进行了精心调整。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。控制中心确定当前路况并且根据驾驶模式调节 PASM 的减震硬度以及自适应空气悬架的减震特性与弹簧系数。通过 4D 底盘控制系统，其它电子底盘系统的控制参数也能进行相应调整。最终使得行驶稳定性、性能和舒适性均能得到增强。

带 PASM 的自适应空气悬架

Panamera Turbo S E-Hybrid Sport Turismo 标配自适应三腔室空气悬架。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，底盘升高 20 mm，能够防止前扰流板因碰到多层停车场的入口等区域而发生损坏。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最大程度地减少车身侧倾。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。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使用差速锁，从而显著提高牵引力。

外观

为豪华轿车市场引入全新设计语言

凭借 Panamera Sport Turismo，保时捷将时尚的旅行车设计引入了豪华轿车细分市场，赋予传统轿车卓越的动态性、舒适性和多用途性。全新 Panamera Turbo S E-Hybrid Sport Turismo 如今作为该车系中的旗舰车型推出。

侧面轮廓：修长的车顶线和引人注目的 D 柱

秉承 Panamera 豪华轿车的特点，Panamera Sport Turismo 车型拥有动感的车身比例以及风格强劲而典雅的设计元素。Panamera Turbo S E-Hybrid Sport Turismo 的车身长 5,049 mm，高 1,432 mm，宽 1,937 mm。轴距加长至 2,950 mm，前后悬较短。该车标配 21 英寸轮毂。

在强劲的车轮拱罩和鲜明的肩部之上，细长的车窗线和同样长度的车顶轮廓突显了新车型的醒目外观。涂高光黑色漆的 B 柱和 C 柱饰板以及采用隔热玻璃的深色侧车窗共同勾勒出朝车尾延伸、动感而鲜明的表面。包围侧车窗的细长侧车窗饰条在 Panamera Turbo S E-Hybrid 车型上采用镀铬设计。在车尾，车顶线较车窗线的降幅有所减缓，形成了极富特色的 D 柱，其倾斜角度在同级车型中可谓独一无二，使车辆整个肩部呈现出鲜明的跑车运动风格。所有 Panamera 车型都有一个特色配置：前翼子板上的出风口。Panamera Turbo S E-Hybrid Sport Turismo 的前翼子板出风口与车身同色。

车顶技术：自适应车顶扰流板和全景式天窗系统

保时捷为 Panamera Sport Turismo 提供了选配的全景式天窗系统，其玻璃面积是保时捷车型有史以来最大的。天窗的前半部分可以升高或完全打开。连续可调的两件式遮阳

卷帘能够在必要时保护乘客舱免受强烈的阳光直射。所有车型均可选配车顶运输系统。无论是否配备全景式天窗系统，车顶最大载荷均为 75 kg。

Panamera Sport Turismo 在尾门区域的车顶位置配备了自适应扰流板，作为保时捷主动式空气动力学系统（PAA）的关键部件。扰流板喷涂高光黑色漆，当车速在 170 km/h 以内时，能够减小风阻，从而降低耗油量；当车速高于 170 km/h 时，扰流板能够增加后桥下压力，从而优化操控性。依据驾驶环境和车辆设定，车顶扰流板可自动升高到两个位置，并在后桥上形成最高可达 50 kg 的下压力。当车速在 170 km/h 以内时，空气动力导流组件呈负 7 度停留在收缩位置，能够降低风阻，从而优化燃油效率。当车速高于 170 km/h 时，车顶扰流板会自动伸展至性能位置，呈正 1 度，从而有效提升驾驶稳定性和侧向动态性。而当车辆处于“Sport”（运动）和“Sport Plus”（运动升级）驾驶模式时，车顶扰流板会在车速高于 90 km/h 时自动伸展至这一位置。此外，若在车速达到 90 km/h 或以上时开启全景天窗，保时捷主动式空气动力学系统（PAA）将自动调节车顶扰流板至正 26 度的位置，以降低风噪。如有必要，还可通过保时捷通讯管理系统（PCM）手动控制车顶扰流板。主动式车身部件还通过主动式冷却进气可变控制优化了前部的空气动力学性能。

尾部：三维灯条和低装载槛

车顶扰流板、强劲的跑车肩部、带有“Porsche”标志的水平灯条以及带四点式制动灯的 LED 尾灯，是 Panamera Sport Turismo 车型后部最突出的设计部件。水平灯条上方是横跨整个车身宽度的细长灯条，令 Panamera 车型在夜间也清晰可辨。风格统一的水平分层设计还从视觉上强化了 Panamera Sport Turismo 的车身宽度。在水平灯条下方，电动尾门与保险杠和侧车身部件在视觉上相互融合，并向下延伸到仅 63 cm 高的低装载槛。

拉丝不锈钢尾管以及中央扩散板与后保险杠协调地融为一体。Panamera Sport Turismo Turbo Sport Turismo 和 Panamera Turbo S E-Hybrid Sport Turismo 配备了专门设计的方形双尾管。

前脸：与众不同的翼子板和发动机舱盖

Panamera Sport Turismo 车型的前脸延续了 Panamera 豪华轿车经典的运动风格保时捷外观。从前端看，车身显得十分宽大。1,937 mm 的车身宽度（不含外部后视镜）与相对较低的 1,432 mm 车身高度所构成的车身比例，结合更靠外的 A 形进气口，进一步增强了这一效果。同时，散热器格栅中精巧设计的横梁也进一步突出了车身宽度。箭形发动机舱盖及其轮廓鲜明的强劲拱顶令前部显得既宽大又低矮，如同一款双门跑车。发动机舱强劲拱顶的左侧和右侧是精心设计的弧形翼子板。三款 LED 主大灯均带有四点式 LED 日间行车灯，彰显尊贵气质。

标准配置

保时捷原创的创新底盘系统

Panamera Turbo S E-Hybrid Sport Turismo 标配带保时捷主动悬挂管理系统（PASM）的自适应三腔室空气悬架以及保时捷四轮驱动系统、保时捷牵引力控制管理系统（PTM）。Panamera Turbo S E-Hybrid Sport Turismo 的标准配置更加丰富，包括主动底盘控制系统和带保时捷扭矩引导系统升级版（PTV 升级版）的保时捷防侧翻动态底盘控制系统运动版（PDCC Sport），此外还标配了 21 英寸 911 Turbo Design 轻合金轮毂和保时捷陶瓷复合制动系统（PCCB）。

混合动力车型特有的配置包括带便携包和壁挂支架的保时捷交流通用充电器、用于连接控制装置和车辆的车辆电缆（2.5 m）以及两根电源线（1 根用于将控制装置连接至家用电源插座；另 1 根用于将 400 V 工业电源插座连接至操作控制单元）。

更多颜色作为标准配置提供

Panamera Sport Turismo 旗舰车型的外观设计独具特色，包括两个拉丝不锈钢双尾管、侧面的“e-hybrid”标志、尾门上的高光银色车型名称（带青柠色边缘）、青柠色制动卡钳、带保时捷动态照明系统（PDLS）的 LED 主大灯以及自动伸展四向后扰流板。Panamera Turbo S E-Hybrid Sport Turismo 的标准配置漆色包括：“黑色”和“白色”纯色漆、“细花白金属漆”、“黑玉色金属漆”、“火山灰金属漆”、“铑银金属漆”、“蓝宝石金属漆”、“午夜蓝金属漆”、“玛瑙灰金属漆”、“桃红木金属漆”、“勃艮第红金属漆”和“醇萃咖啡棕金属漆”。此外还可提供选配的特殊颜色和个性化定制漆饰。

14 向座椅、Bose® 音响系统和全真皮内饰

车内的标准配置同样更加丰富。Panamera Turbo S E-Hybrid Sport Turismo 的其他标准配置包括辅助空调系统、带电动 14 向调节和记忆功能组件的前排舒适型座椅、前排和后排座椅加热功能，“黑色”、“鞍棕色”、“玛瑙灰”或“马莎拉”真皮内饰，电动可调（高度和位置）多功能方向盘、深色胡桃木内饰组件，采用 Alcantara 面料的车顶衬里、车顶立柱区域和遮阳板，以及 710 W Bose® 环绕声音响系统。