

性能与舒适性达到完美平衡

全新Panamera的底盘设计同样融合了豪华轿车的驾乘舒适性与纯正跑车的运动性。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全新Panamera Turbo S E-Hybrid行政加长版中标配，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）。Panamera Turbo S E-Hybrid行政加长版标配后桥转向系统，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。

经过平衡调校的车桥设计

Panamera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。为了进一步提高驾乘舒适性，下摇臂上安装了液压减震弹性支架。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。刚性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，以增强灵活性、精确性和驾乘舒适性。

Panamera Turbo S E-Hybrid行政加长版标配后桥转向系统

Panamera Turbo S E-Hybrid行政加长版标配后桥转向系统。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。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底盘控制系统是一种中央联网控制系统，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底盘控制系统会在车辆开始入弯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。这使得行驶稳定性、性能和舒适性均能得到增强。

包含PASM的自适应空气悬架

Panamera Turbo S E-Hybrid行政加长版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调的空气腔（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，可防止车辆进入地下停车场时前扰流板发生损坏。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。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。