

底盘和制动系统

更好的舒适性和运动性

通过全新911的底盘，保时捷进一步发掘了动态行驶能力的潜力，同时通过改进的轮胎提高了车辆乘员的舒适性。这主要得益于前桥20英寸和后桥21英寸的不同直径轮毂以及全新的轮胎组合。同时，后轮的轮胎比前轮宽得多。由此，两款新车型的前轮距都比前代车型加宽了46 mm，911 Carrera S的后轮距还加宽了39 mm。通过这一组合，后桥可以确保更大的横向稳定性，进一步提高这款911后轮驱动车型的牵引力。除此之外，后轮加宽轮胎还对车身的平衡性有很大影响，使操控性能变得更加中性和可控。新一代保时捷主动悬挂管理系统（PASM）令新车的底盘设计更为完善，在运动性与舒适性之间成就了更佳平衡。这款底盘还首次标配了可控减震器。新车还可选装PASM运动型底盘，将行车高度降低10 mm。

更加运动、更加舒适：进一步改进的PASM系统能同时获得更好的运动性与舒适性

保时捷为全新911彻底改进了PASM系统。新一代减震器采用了全面革新的工程技术。通过一个由磁力无级调节的高精度控制阀，车辆可以在几毫秒内控制用于减震器压回弹和压缩行程的主阀和液压室。这样就可以随时精确地调节阻尼。此外，保时捷的底盘技术人员还为新的减震器设计了一个单独的软件控制系统，使全新911的减震器功能完美匹配相应的应用场景。

新车还可选装PASM运动型底盘，将行车高度降低10 mm。整个调校着眼于更强的动态行驶性能，既能提高过弯时的敏捷性，也能增强高速行驶时的稳定性。

标配的Wet（湿地）驾驶模式：全球首创的湿滑路面识别系统

全新保时捷911配备了一个可探测路面上明显积水的创新系统，包括可随时手动选择的Wet（湿地）驾驶模式。该系统针对湿滑路面研发，可为驾驶员提供辅助，在全球尚属首创。借助前轮罩内的声音传感器，该系统可探测被轮胎卷起而飞溅的水，从而判断路面的湿滑条件。该系统与挡风玻璃雨刷器的雨量传感器有本质上的区别，后者不受路面状态的影响，仅仅根据光学信号对挡风玻璃上的雨滴作出反应。一旦探测到湿滑的路面状态，车辆将预先调节PSM和PTM系统的响应性能。该系统还会将发现的湿滑路面情况告知驾驶员，并建议手动切换至Wet（湿地）驾驶模式。

这项功能既可以利用中控台上方新设计的按钮控制，也可以在选配Sport Chrono组件的情况下通过模式开关控制。驾驶员启用这个驾驶模式后，包括保时捷稳定管理系统（PSM）、保时捷牵引力管理系统（PTM）、空气动力学性能、选配的保时捷扭矩引导系统（PTV）升级版以及驱动系统的响应特性等方面都将进行调节，从而在最大程度上确保行驶稳定性。当车速超过90 km/h时，车尾扰流板也将调节至获得最大下压力的位置，冷却空气风门张开，油门踏板的特性曲线变得更加平直，无法再激活“PSM Off”（PSM关闭）或者“Sport”（运动）模式。

新调校的制动系统优化了响应能力

新的轮毂尺寸与进一步开发的轮胎实现了全新的底盘调校。无论是车辆的湿地附着力、干燥路面性能，还是滚动阻力都再次优化。阻尼系数和防倾杆系数设计得更大，制动系统能更精确地到达制动作用点。由于新的后轮毂可以传递更大的制动力，因此后轮制动盘的直径从330 mm增加到350 mm。制动器的反应更加迅捷。同时，由于连接刚性非常大，驾驶员还可以感觉到非常精确的压力点。

所有911车型都可以选配久经赛道考验的保时捷陶瓷复合制动系统（PCCB）。这种陶瓷制动器的优点是重量轻且制动性能不易衰减。

更小的转向传动比令操控更敏捷

为了进一步提高全新911的操控敏捷性和动态转向能力，与前代车型相比，车辆前轮的响应性能提升了11%，与选装后桥转向系统时相比仍可提升6%。由此，全新保时捷911在行驶时更加敏捷，在多弯路段能迸发更多驾驶乐趣。

以舒适为导向的动力转向升级版成为可选配置。在车速较低时，该系统可提供更优化的转向辅助，从而实现轻松的挪车和泊车。

带轻量化蓄电池的后桥转向系统

后桥转向系统针对全新911做了进一步优化。根据车速，系统使后轮相对于前桥转向角以相反或者相同的方向偏转最多 2° 。这样，全新911就能更灵活地驶入弯道。得益于更小的转弯半径，全新911在市内交通中能够实现更轻松的车辆操作。在高速行驶时，例如在变换车道时，车辆行驶稳定性也有所提升。后桥转向系统与一个全新的磷酸铁锂蓄电池密不可分。

磷酸铁锂蓄电池的使用寿命是常规铅蓄电池的2.5倍，但是重量却不足原来的一半，仅有12.7 kg。选装的后桥转向系统还可搭配选装的保时捷动态底盘控制系统（PDCC），通过主动式稳定杆，减少车身在过弯时的侧倾。

前桥提升系统

选配的电动液压式前桥提升系统可以使前桥升高大约40 mm。通过增大前桥的接近角和离地间隙，该系统可让车辆更容易进入车库和停车楼等。