

Ходовая часть

Фирменный баланс производительности и комфорта GTS

В соответствии с общей концепцией Panamera ходовая часть новых моделей GTS соединяет в себе комфорт седана класса люкс с мощностью спортивного автомобиля, но во всех узлах GTS прослеживается подчеркнутая динамичность. Адаптивная пневматическая подвеска, которая ранее устанавливалась на автомобили Panamera дополнительно, в линейке GTS входит в серийную комплектацию. Трехкамерная технология позволяет регулировать жесткость в зависимости от объективных условий. Спортивная ходовая часть моделей GTS в серийном исполнении опущена на 10 миллиметров. Система регулировки жесткости амортизаторов Porsche Active Suspension Management (PASM) обладает уникальными спортивными функциями — в полном соответствии с характером производительности GTS. Результат — потрясающая динамика поперечного движения.

Увеличенные тормозные диски улучшают динамику продольного движения. Встроенная система управления Porsche 4D Chassis Control в реальном времени анализирует и синхронизирует все механизмы ходовой части и оптимизирует ходовые качества. В качестве опции предлагаются инновационные системы улучшения динамики Panamera GTS: функция обеспечения поперечной устойчивости Porsche Dynamic Chassis Control Sport (PDCC Sport) и Porsche Torque Vectoring Plus (PTV Plus), Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB) и рулевое управление задней оси.

Адаптивная пневматическая подвеска с трехкамерной технологией в серийной комплектации

Panamera GTS и Panamera GTS Sport Turismo в серийной комплектации оснащены адаптивной трехкамерной пневмоподвеской. Адаптивная пневмоподвеска выводит комфорт на совершенно новый уровень. На каждую амортизационную стойку приходится по три переключаемые воздушные камеры, что открывает широкий диапазон регулирования жесткости рессоры. Можно настроить низкий уровень жесткости и повысить комфорт ходовой части. Жесткость рессоры регулируется электронной системой за доли секунды по мере необходимости — например, при разгоне и торможении, или чтобы уменьшить поперечные колебания вокруг продольной оси.

Спортивная адаптация: Porsche Active Suspension Management (PASM)

В серийную комплектацию входит электронная система управления амортизатором Porsche Active Suspension Management (PASM). Система анализирует состояние дорожного покрытия и характер вождения и в зависимости от этого непрерывно регулирует амортизацию каждого колеса. Амортизаторы, используемые в новых автомобилях Panamera GTS, адаптированы для спортивной езды, чтобы полностью соответствовать заявленной производительности и улучшать динамику поперечного движения. Доступны три режима вождения: Normal, Sport и Sport Plus. Так работает PASM: датчики фиксируют движения кузова и колес при сильном разгоне и

торможении, при быстром вхождении в поворот и на неровном дорожном покрытии. Зарегистрированные данные PASM отправляет в систему Porsche 4D Chassis Control. Командный центр определяет текущее состояние движения и в зависимости от режима настраивает характеристику амортизатора PASM и жесткость адаптивной пневмоподвески. Благодаря 4D Chassis Control идеально согласовываются параметры управления и других дополнительных электронных систем ходовой части, что позволяет максимально улучшить производительность.

48 вольт: система обеспечения поперечной устойчивости PDCC Sport с PTV Plus

Система обеспечения поперечной устойчивости Porsche Dynamic Chassis Control Sport (PDCC Sport), предлагаемая в качестве опции, работает от электропитания 48 вольт и за счет интеграции электромеханических стабилизаторов оптимизирует динамику движения. Срабатывает намного быстрее, чем системы с гидравлическими приводными механизмами. Обездвиживает стабилизаторы, чтобы сократить до минимума поперечные колебания. В моделях Panamera PDCC Sport дополняет функция Porsche Torque Vectoring Plus (PTV Plus). Электронная блокировка дифференциала задней оси обеспечивает переменное распределение приводного момента на задние колеса, в то время как избирательное торможение создает дополнительный момент сопротивления повороту на задней оси. Результат: повышение маневренности в поворотах. Кроме того, во время разгона при выходе из поворота PTV Plus целенаправленно блокирует дифференциал и тем самым увеличивает тяговое усилие.

Рулевое управление задней оси: улучшенная динамика поперечного движения и продольная устойчивость

По желанию заказчика автомобили Panamera GTS могут быть оснащены рулевым управлением задней оси. При скорости до 50 км/ч задние колеса в зависимости от скорости движения поворачиваются в противоположном от передних колес направлении до достижения угла поворота 2,8 градуса. Это называется «виртуальным уменьшением колесной базы». Преимущества: улучшение динамики на поворотах, повышенная маневренность и упрощение парковки даже в самых стесненных условиях. На высокой скорости задние колеса, также в зависимости от скорости движения, поворачиваются в том же направлении, что и передняя ось. Результат: виртуальное увеличение колесной базы и более устойчивое движение, в частности при смене полосы на автостраде. Рулевое управление задней оси обеспечивает прямое передаточное отношение рулевого управления передней оси и следовательно, спортивный характер вождения. Повышаются активная безопасность, динамика движения и, конечно, комфорт.

Встроенная система управления ходовой частью Porsche 4D Chassis Control

Porsche 4D Chassis Control представляет собой систему управления с централизованной сетевой структурой. Она анализирует текущую дорожную ситуацию во всех трех измерениях (продольная, поперечная и вертикальная динамика), рассчитывает параметры состояния движения и предоставляет их в режиме реального времени всем системам ходовой части — четвертое измерение управления ходовой частью. Благодаря этому системы быстро реагируют на предстоящее изменение дорожной ситуации. Пример: при динамичном вхождении в

поворот электронная система управления амортизатором PASM, адаптивная пневматическая подвеска, рулевое управление задней оси, PTV Plus и PDCC Sport обеспечивают поддержку, повышают маневренность и устойчивость. Porsche 4D Chassis Control уже при вхождении в поворот активирует системы ходовой части. Системы срабатывают немедленно, благодаря чему достигаются наилучшие ходовые качества на повороте.

Уверенное торможение за счет увеличенных тормозных дисков

Размеры серийной тормозной системы — шестипоршневых фиксированных суппортов спереди, четырехпоршневых фиксированных суппортов сзади — были адаптированы к производительности новых Panamera GTS. Тормоза из серого чугуна с красными суппортами гарантируют превосходное торможение. На передней оси установлены вентилируемые тормозные диски размером 390 x 38 миллиметров, на задней оси — 365 x 28 миллиметров. По желанию заказчика возможен монтаж в Panamera GTS керамических тормозов Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB), которые достойно показали себя на гоночном треке.

В серийной комплектации обе модели GTS оснащены колесами Panamera с 20-дюймовыми дисками, окрашенными в черный цвет. Шины размерами 275/40 ZR 20 впереди и 315/35 ZR 20 сзади обеспечивают надежное сцепление с дорожным покрытием.