

產品亮點

保時捷四輪傳動發展的里程碑

911 系列配備的最新的保時捷循跡管理系統PTM成了四輪傳動跑車完美體現，其智慧特性可改善過彎靈活性、高動態操作穩定性與循跡能力。PTM象徵在過去30多年裡，四輪傳動系統如何在保時捷系列跑車中進化到登峰造極之境。保時捷四輪傳動的根基在於賽車運動，1984年，Type 953在四輪傳動系統的助益下贏得巴黎-達卡越野賽事；1986年，配備電子控制式變速四輪傳動系統的 959 超級跑車歡慶獲得雙重勝利。

1988年：全球首次將電子控制式四輪傳動系統應用於911系列

首次配備標準四輪傳動系統的 911車款於1988年在世界舞台初次亮相。Type 964 Porsche 911 Carrera 4使用行星齒輪組為中央差速器來分配推進力，並在前後軸之間安裝了多片式鎖作為中央差速鎖，後軸也裝了一組多片式鎖作為受控差速鎖。

1994年：配備被動式懸掛系統的第二代四輪傳動系統

保時捷在1994年發表了第二代四輪傳動系統，並部署於 Type 993 911系列。系統採用懸掛式Hang-on四輪傳動結構，如果直接驅動的前後軸之間存在速度上的差異，則被動黏性耦合器會將部分推進力傳遞至前軸。

2002年：保時捷循跡管理系統首次使用於 Cayenne

保時捷循跡管理系統時代從2002年的 Cayenne 開始。總括來說，PTM是一個全時四輪傳動系統，其加力箱會以 38:62 的比例將推進力分配給前後軸。此外，減速齒輪與電子控制的中央差速鎖提供完整的越野能力，性能與 SUV 相比毫不遜色。第一款PTM的動態駕駛性能也令人印象深刻。

2006年：第一款配備 PTM的911

2006年，保時捷憑藉 Type 997 911 Turbo 發表了一款專門針對跑車改進的增強版 PTM。這款 PTM 配備電子控制和電磁作動的滾珠斜面加強型多片式離合器。和使用被動式黏性耦合器的上一代版本相比，這種主動式全變速系統能更快、更準確地在永久從動後軸與前軸之間分配推進力。2008年，該系統也在 2008 年用於 997 第二代 911 Carrera 4車系，在第一代車系仍然配備使用黏性耦合器的四輪傳動系統。

2009年與2013年：使用 911技術的Panamera與Macan

大多數Panamera車系自 2009年開始和所有 Macan 車系自 2013年開始的四輪傳動系統也都配備受控多片式離合器。控制原理以 911為基礎，確保 Panamera 和 Macan 提供跑車特有且在同級車款中最優異的動態駕駛性能。

2013年：最新款保時捷循跡管理系統(PTM) 高效節能再提升

全新推出最先進的 PTM 版本於 2013 年首次用於 911 第一代車系的 911 Turbo。與之前用於 911 Carrera 4 車款和 2015 年第二代 991 的版本比較，新開發的多片式離合器現在都採用電液而非電子機械控制。這在性能方面具有優勢，能根據循跡、行駛穩定性和轉向能力更快、更精準地控制推進力。