



PORSCHE

源自赛道的极速性能

全新 Panamera : 7 分 38 秒, 比肩超跑的四门豪华轿车

远处, 伴随着浑厚而动听的发动机嘶吼, 一辆跑车如离弦之箭在纽博格林的北环赛道上绝尘而去。即使惊鸿一瞥, 其极富动感的飞线、个性鲜明的车尾和诸多独特的设计元素让人一望便知, 这是一台保时捷。当车辆驶过终点线, 计时器的指针定格在 7 分 38 秒的位置时, 全新一代 Panamera Turbo 以其傲然的身姿赫然映入眼帘。

纽博格林北环赛道向来是全球汽车制造商用来检验高性能车型的终极试验场。作为一辆拥有纯正运动基因和超凡驾驶乐趣的豪华轿车, 全新 Panamera Turbo 7 分 38 秒的傲人成绩足以同上一代 911 Turbo 比肩。可以毫不夸张地说, 全新 Panamera 拥有同级无法比拟的极速。它以强大到令人窒息的性能彰显了其源自保时捷的纯正跑车基因。

全新双涡轮增压发动机: 兼具磅礴动力与超凡能效

Panamera 经过重新设计和调校, 向世人展现了保时捷一往无前的勇气和创新精神。有人评论这款豪华轿车除了名字仍与上代车型保持一致, 无论外观、内饰, 还是动力和配置都有着革新性变化。而重新研发的两款 V6 和 V8 双涡轮增压发动机无疑是新一代 Panamera 最大的亮点。一系列尖端科技的运用为 Panamera 提供了一颗兼具磅礴动力与超凡能效的强劲心脏。

相较上一代车型的 3.0T V6 发动机和 4.8T V8 发动机, 尽管发动机排量有所减小, 全新设计的 V6 和 V8 双涡轮增压发动机却带来更为澎湃的动力和更高的燃油经济性。其中, Panamera Turbo 搭载新一代模块化设计的 4.0 升的 V8 发动机, 可爆发 404 kW (550 hp) 的输出功率和 770 Nm 的最大扭矩。与前代车型相比, 其最大功率和最大扭矩分别提升了 30 hp 和 70 Nm。搭配全新 8 速 PDK 变速箱, Panamera Turbo 的性能被提升到一个新高度, 其最高时速达 306 km/h, 从静止加速至 100 km/h 仅为 3.8 秒 (配备 Sport Chrono 组件后只需惊人的 3.6 秒)。优异的性能表现有赖于仅 3.6kg/hp 的重量功率比, 使加速更为轻松灵动。而配备 2.9 升 V6 发

动机的 Panamera 4S 可产生 324 kW (440 hp) 的输出功率和 550 Nm 的最大扭矩，最高时速达 289km，而耗油量却减少了 11%。

两款涡轮增压发动机在低耗油及低排放，与高功率及高扭矩这两组相互对立的特性之间实现了完美平衡。这种纯粹的动态性能和最优能效主要得益于其全新的发动机设计：中央涡轮布局、中央喷油器布局、满足赛道需求的机油循环体系和接近零磨损的气缸衬里涂层等先进技术。

与传统 V 型发动机的排气门位于发动机外侧不同，Panamera 的中央涡轮发动机布局则是将涡轮增压器集成在气缸列的 V 形中央凹槽处。巧妙的设计使得发动机位置更低且更加紧凑，车辆重心因而得以降低。两个涡轮增压器与燃烧室之间缩短的距离也为发动机提供了出色的响应性。

两款发动机另一重要的设计是将喷油嘴置于燃烧室的正中。以 Panamera Turbo 为例，每个气缸配有一个中置的 7 孔喷嘴，而喷油压力也同时提高了近乎一倍，达 250 bar。更高的压力和居中的喷油嘴位置可以优化汽油的雾化效果和在内气缸内的涡流效应，达到更为出色的燃油效率。

值得一提的是，全新 Panamera Turbo 是第一款在发动机内采用全新自适应气缸控制技术的保时捷。在低负荷运转时，系统可将 8 缸发动机临时调整为 4 缸模式，其过程甚至令人无法察觉。根据 4 缸运转期间的功率需求，发动机可将耗油量降低高达 30%。

此外，全新 Panamera 在 Sport Chrono 组件的驾驶模式开关中央配置了一个“Sport Response”（运动响应）按钮，按下该按钮后，可在 20 秒内发挥 Panamera 的最大加速潜力。这是一项灵感来自赛车的功能，在保时捷 918 Spyder 中首次引入，可帮助驾驶者领先一步，更快完成出弯加速和直线超车。

为了确保更高效地传输两款全新发动机的磅礴动力，保时捷首度将 8 速 PDK 变速箱配备于新一代 Panamera。这款全新的变速箱可以提供更好的齿轮比区间，实现更高的舒适性和灵活性。第 7 档和第 8 档被设计为发动机转速降低的超速档，因此进一步降低了油耗。8 速 PDK 变速箱不仅可以搭配后轮驱动系统和四轮驱动系统，未来还将搭配高性能的混合动力系统。

重新调校的底盘：完美平衡运动型豪华轿车的舒适性与操控性

如果说全新发动机在动力与能效之间达到了理想的融合，重新调校的底盘则使全新 Panamera 在拥有豪华轿车巡航舒适性的同时兼具跑车的赛道性能。保时捷主动悬挂管理系统（PASM）和采用全新三腔设计的自适应空气悬架在华作为标准配置，带来了出色的驾驶动态表现。PASM 系统可根据路况和驾驶方式做出反应，并配合自适应空气悬架，同时改变每个车辆的减震特性和弹簧系数，从而同步提高了车辆的运动性和舒适性。

自适应空气悬架采用三腔设计，为行业树立了全新标杆，这一优势尤其在车辆舒适性方面体现得淋漓尽致。三个空气腔的新设计使其内部空气量比前款增大了 60%，并可以在标准、运动和运动升级三种驾驶模式中随意切换。标准模式下三个空气腔都参与工作，悬挂阻尼最小，在应对起伏、颠簸路面时的表现大幅提升，带来舒适的驾乘体验；运动升级模式则仅有一个空气腔参与，悬挂阻尼也随之调整到最大，使 Panamera 堪比赛车的运动性能展露无遗。

全新 Panamera 提供了一系列创新系统供客户选装。增强型保时捷动态底盘控制系统（PDCC Plus）将保时捷扭矩引导系统升级版（PTV 升级版）和主动式侧倾稳定系统相结合，实现了后轮之间的可变驱动扭矩分配，极大改善车辆转弯的动态性能和行驶稳定性。

另一项提升这款最具运动性豪华轿车弯道动态性能的重要装备是源自 918 Spyder 和 911 Turbo 的后桥转向系统。低速时，反向转动的前后轮可减小转弯直径，调头和过弯都更便捷，极大提高了操控性；而高速时，同向转动的前后轮可使高速变道更加协调、稳健。因此，Panamera 的全新后桥转向系统极大优化了整车主动安全性和驾驶动态性能。不仅如此，采用后桥转向系统还令前桥转向比更加直接，带来赛车独有的转向感。

全新的电动机械式转向系统具有可调节的转向比例和保时捷一贯的灵敏且直接的灵活性，为驾乘者提供舒适的驾乘体验和清晰路感。与传统液压助力相比，该系统因只在转向时消耗能量，可有效降低耗油量。而集成式 4D 底盘控制系统则可实时分析并协调各个底盘装置，使其提前对行驶条件做出反应，从而实现 Panamera 的最优性能。在此之前，大部分底盘系统的运行完全彼此独立，使用自己的传感器并且对其它系统做出回应。保时捷 4D 底盘控制系统则从三个维度（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条件的最佳信息，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。

高强度轻质车身：更轻盈、更稳固、更安全

全新 Panamera 的车身基于保时捷为大众集团开发的模块化标准传动系平台（MSB），采用高强度轻质铝钢复合材料打造。其中，铝材和热成型钢板分别达到白车身的 31%，铝材较前款的 9%提高了 22%。除了如前款车型在外门板、发动机舱盖、尾门和前翼子板使用铝材外，新车型的侧面部件、底板和车顶也采用铝制成。而整个前围板和乘客舱则使用高强度热成型钢。极佳的刚性为驾驶员和乘客提供了周全保护。

值得一提的是，作为重要的防碰撞部件，Panamera 前围板横梁采用了超高强度硼合金钢制造，提供了更为出色的防撞功能。这是硼合金钢第一次被创造性地运用于汽车领域，也是保时捷打破常规、锐意进取的又一佐证。

将正确的材料用于合理的位置，是保时捷始终秉承的轻量化车身设计理念。也正是基于此，车辆的动力性能和能效也因而进一步提升。

从诞生发展至今，Panamera 以技术的不断创新，将看似矛盾的特性完美结合于一体。凭借全新的动力配置、更趋完善的底盘调校和轻量化智能车身设计，新一代 Panamera 再一次向世人证明了豪华轿车在带来超凡舒适性的同时，同样可以拥有征服赛道的性能。而这也是保时捷身为享誉全球的顶尖跑车品牌，深受万千车迷喜爱的魅力所在。

- 结束 -