

标题：流线：全新 Macan 制定全新标准

摘要：纯电动汽车毫不妥协

无论是空气动力学、互联功能、续航里程还是驾驶操控，全新 Macan 的创新都树立了新的标杆。与此同时，保时捷正致力于将这一广受市场欢迎的车系全面电动化，以实现其战略里程碑。

这一切都归功于这根线条，从纸上的一笔开始，它也标志着新的开端。Macan 类 coupé 造型的车顶线条以及标志性的车尾，这个造型有着典型的保时捷特征，让人联想到 911 上紧凑而清晰的飞线。但这一次，它不仅仅是唤起保时捷的印象，更确切地说，包括后扰流板在内的造型都是纯电动 SUV 领域突破性的创新。“主动的空气动力学元素对提升续航里程有很大贡献。”空气动力学专家 Thomas Wiegand 表示，“我们有一个可自动升起的后扰流板，在前进风口有主动格栅，在车身底部有柔性盖板。”魏斯阿赫风洞与设计部门 Style Porsche 同在一栋大楼，为新开发的 Macan 流线造型提供了形式与造型。这是首款基于与奥迪合作开发的 Premium Platform Electric (PPE) 平台的保时捷车型。该平台不仅可以从协同开发中获益，还具有高度灵活性，是保时捷能够实现自身的技术与品牌目标。保时捷将根据客户需求和全球各地区电动交通的发展状况，确保在 2030 年实现 80% 以上的新车电动化，而这一目标的视线是保时捷发展道路上的一个重要里程碑。

“你会注意到前部的中央进气口。”Wiegand 解释道，“我们设计的进气格栅是整体可动的，可以调节温度。完全打开时，它们可以在充电过程中冷却电池，从而保护电池并延长其使用寿命。在行驶过程中，进气格栅关闭可减少阻力，从

而增加续航里程。但当汽车温度传感器认为需要冷空气时，可变格栅会再次打开。通过这种方式，我们可以确保电池和电动机、车内空调以及制动性能在各种驾驶情况下都能达到最佳冷却效果。”

由于阻力对续航里程有直接影响：前者减少 10% 意味着后者增加 21 km，因此车身底部也采用了可变元件。与赛车一样，车底是平整封闭的，即使是后轮周围的区域也是如此。这种巧妙的解决方案与流线型、大面积封闭的车轮以及保时捷首次采用的空气动力学优化轮胎胎壁相得益彰。在乡村道路上行驶时，Macan 会自动进行理想的空气动力设置。后扰流板采用 Eco 位置，挡风板关闭，底盘降低。Wiegand 和他的团队确定在这种情况下风阻系数低至 0.25，这是保时捷 SUV 有史以来达到的最佳值。

坐在方向盘后，感受“保时捷”。驾驶舱内清晰无误的拓扑结构将驾驶者的注意力集中在驾驶舱内。与最初的 911 一样，仪表盘在 Macan 中也是最优先级的，而且现在已完全数字化。“我们结合了两个世界的优点。” Miriam Mohamad 表示，“智能手机生态系统和汽车之间的无缝过渡对我们来说很重要。”这就是为什么 12.6 英寸的曲面屏仪表不仅可以显示熟悉的视图，而且现在还首次能够映射苹果的 CarPlay 的导航地图。

另一个软件亮点是全新的安卓操作系统。“我们利用保时捷久经考验的操作元素进一步发展了保时捷的特性，并增加了与客户相关的内容，如音乐和视频流媒体以及游戏应用程序。” Mohamad 表示。任何使用流行应用程序的用户现在都可以访问个人档案，包括播放列表和推荐，就像在智能手机上一样。前排乘客也有自己的屏幕，可以在不分散驾驶员注意力的情况下播放自己喜欢的电视剧，还可以通过语音指令接管导航和命令。顺便说一句，谁先开口，谁就掌握了指挥

权。阵列麦克风技术可以将命令与特定座位相匹配，从而避免混淆。此外，该系统还新增了六种语言，实现了前所未有的多语言功能。增强现实平视显示器是保时捷的又一创新技术，在驾驶员前方十米处显示出等效 87 英寸大小的虚拟图像。虚拟物体以精确定位的方式投射到实际环境中，从而帮助驾驶者更快、更直接地理解导航和驾驶辅助系统的相关信息。例如，当你转弯时，虚拟导航箭头会悬浮在交叉路口的高度，为你指明方向。警告也会投射到实际障碍物上，以防误读。

标配的创新信息灯带由 56 颗 LED 组成，从一个车门延伸到另一个车门，并贯穿整个仪表盘，它不仅能在车内完成提供信息、发出警告和营造氛围这三项任务，还能更有效地突出保时捷的特色功能，如起步控制功能和换用不同的驾驶模式。此外，信息灯还能将不同的车辆状况可视化（如充电），并与驾驶员辅助系统协同工作。例如，在乘客打开车门之前，车门上的红色脉动灯光会警告后方有车正在接近。

对驱动和能源系统开发人员的要求非常高。这些要求包括出色的性能、较轻的重量以及充电便利性的新理念，这些最终形成了全新 Macan 的前后车桥都有各自的永磁同步电动的动力系统。Turbo 车型采用了著名的来自 Taycan 的 800 V 架构，超增压功率高达 470 kW (639 PS)。锂电池位于车底，采用全新的电池设计，总容量为 152 Ah，总能量为 100 kWh。新的动力电池可在 21 分钟内将电量从 10% 提升至 80%。就续航而言，这意味着大约 4 分钟的充电就可行驶 100 km。

只要踩下刹车，能量就会自动回收到电池中，根据刹车力度的不同，动能最高可转化为高达 240 kW 的再生能量。一旦松开油门，保时捷的“滑行”功能就会

自动启动，驱动装置关闭，汽车在不消耗任何能量的情况下滑行。

好东西往往是小包装的。“我们开发了全新的超轻流线型解决方案。”项目工程师 Tomas Gajdos 说到，“同时，我们还设法改进了安全性能，并使充电过程更加高效。”保时捷已注册专利的集成动力箱 (IPB) 就像一座小房子，是紧凑型设计的典范。IPB 集成了多个关键能源组件，包括交流充电器、直流-直流转换器和电池加热器。后者可自动确保在冬日里保持强劲的充电性能，并在计划的路线上停车充电时独立保持适当的电池温度。

“在选择充电站方面，Macan 提供了全新的灵活性。” Gajdos 解释说，“并联充电是一项基本创新，具有相当的日常实用性。由于许多充电站仍采用 400 V 技术，因此我们对其使用方式进行了优化。”在使用 400 V 直流电的充电站，由于安装了高压分离元件，电池能在充电时被拆分成两半。因此，一块 800 V 的电池能转化为两块并联运行的 400 V 电池。必要时，两块动力电池可首先均衡充电状态，然后一起充电。因此，Macan 不需要额外的高压增压器，从而减轻了重量并节省了空间。

经过优化的空气动力学设计、具有里程碑意义的操作理念以及驱动和电池技术的创新，一切最终都需要带来驾驶乐趣。“否则 Macan 就不是保时捷了。” SUV 车系和 Panamera 的驾驶动力学负责人 Maurice van de Weerd 说道。他的团队已经驯服了 1,130 Nm 的超高峰值扭矩，并将重点放在采用后轴转向的后轴性能上。

“我们的目标是最大限度地提高驾驶稳定性和牵引力，并确保无与伦比的灵活性和舒适性。” Maurice van de Weerd 解释说。他谈到了精确的全轮驱动控制，略

微偏重于后部的重量平衡以及独特的混合轮胎,他甚至提到了可控的双阀减震器,“它们确保了舒适性,并使驾驶模式和水平控制的结合更加明显。”开发人员还提供了电子控制的限滑差速器作为顶配车型的标准配置。

换句话说,进无止境。保时捷正沿着一条大道走向未来——纯电动汽车——毫不妥协。