



PORSCHE



# 신형 파나메라

프레스킷

# 목차

하이라이트

**신형 파나메라** **5**

요약

**더 강력한 성능: 터보 S로 진화한 터보** **7**

드라이브 시스템

**더 높은 출력으로 완성한 동급 최고 성능** **10**

새시 및 브레이크

**완벽한 움직임과 운동 성능** **13**

E-퍼포먼스

**늘어난 주행 거리와 지능적인 에너지 회생** **15**

디자인

**고유한 특징이 분명한 디자인** **18**

조명 및 보조 시스템

**편안함과 안전성 강화** **21**

편의성 및 인포테인먼트

**하이엔드 퀄리티 및 스포츠카 감성** **23**

포르쉐 커넥트

**한층 더 업그레이드한 온라인 서비스** **25**

## 연료 소비량 및 배출량

파나메라 터보 S: 연료 소비량: 도심 14.9 – 14.8 l/100 km, 고속도로 8.5 – 8.4 l/100 km, 복합 10.8 – 10.7 l/100 km; 복합 CO<sub>2</sub>배출량 247 – 245 g/km

파나메라 GTS: 연료 소비량: 도심 15.4 l/100 km, 고속도로 8.2 – 8.0 l/100 km, 복합 10.9 – 10.7 l/100 km; 복합 CO<sub>2</sub>배출량 249 – 244 g/km

파나메라 4S E-하이브리드: 복합 연료 소비량 2.2 – 2.0 l/100 km, 복합 전기 소모량 18.1 – 17.4 kWh/100 km; 복합 CO<sub>2</sub>배출량 51 – 47 g/km

파나메라 4: 연료 소비량: 도심 11.6 – 11.4 l/100 km, 고속도로 7.3 – 7.1 l/100 km, combined 8.8 – 8.7 l/100 km; 복합 CO<sub>2</sub>배출량 201 – 199 g/km

파나메라: 연료 소비량: 도심 11.4 – 11.1 l/100 km, 고속도로 7.5 – 7.0 l/100 km, 복합 8.8 – 8.6 l/100 km; 복합 CO<sub>2</sub>배출량 201 – 197 g/km

파나메라 터보S 이그제큐티브: 연료 소비량: 도심 15.1 – 15.0 l/100 km, 고속도로 8.7 – 8.5 l/100 km, 복합 11.0 – 10.9 l/100 km; 복합 CO<sub>2</sub>배출량 251 – 249 g/km

파나메라 4S E-하이브리드 이그제큐티브: 복합 연료 소비량 2.3 – 2.2 l/100 km, 복합 전기 소모량 19.5 – 17.6 kWh/100 km; 복합 CO<sub>2</sub>배출량 53 – 50 g/km

파나메라 4 이그제큐티브: 연료 소비량: 도심 11.3 – 11.0 l/100 km, 고속도로 7.6 – 7.4 l/100 km, 복합 9.0 – 8.9 l/100 km; 복합 CO<sub>2</sub>배출량 205 – 202 g/km

파나메라 터보S 스포츠 투리스모: 연료 소비량: 도심 15.0 – 14.9 l/100 km, 고속도로 8.8 – 8.7 l/100 km, 복합 11.1 – 11.0 l/100 km; 복합 CO<sub>2</sub>배출량 253 – 251 g/km

파나메라 GTS 스포츠 투리스모: 연료 소비량: 도심 15.5 – 15.4 l/100 km,  
고속도로 8.5 – 8.3 l/100 km, 복합 11.1 – 10.9 l/100 km; 복합 CO<sub>2</sub>배출량 253 – 248 g/km

파나메라 4S E-하이브리드 스포츠 투리스모: 복합 연료 소비량 2.2 – 2.1 l/100 km,  
복합 전기 소모량 19.3 – 17.4 kWh/100 km; 복합 CO<sub>2</sub>배출량 52 – 49 g/km

파나메라 4 스포츠 투리스모: 연료 소비량: 도심 11.4 – 11.2 l/100 km,  
고속도로 7.8 – 7.5 l/100 km, 복합 9.0 – 8.9 l/100 km; 복합 CO<sub>2</sub>배출량 205 – 202 g/km

#### EU 모델 관련 세부 사항

연비와 CO<sub>2</sub> 배출량은 새로운 측정 방식인 WLTP에 따라 측정되었다. 당분간 새로운 방식으로 산출한 NEDC 값이 명시된다. 이 수치는 기존 NEDC 방식으로 측정된 수치와 비교할 수 없다. 공식 연비 및 구체적인 공식 CO<sub>2</sub> 배출에 관한 자세한 정보를 확인하려면 "신형 승용차의 연비, CO<sub>2</sub> 배출 및 전력 소비에 관한 안내 자료"를 참조하면 된다. 이 안내 자료는 모든 판매처와 DAT(Deutsche Automobil Treuhand)에서 무료로 받아볼 수 있다.

## 하이라이트

### **신형 파나메라**

#### **더 강력하고, 정교하며, 날렵해진 신형 파나메라**

신형 파나메라는 스포츠카의 강력한 성능과 세단의 독보적인 편안함을 결합해 만족 영역을 넓힌다.

#### **고출력으로 완성한 최상의 성능**

포르쉐는 엔진 출력을 대폭 끌어올려 동급 최고 성능을 추구하는 목표를 강조한다. 신형 파나메라 터보 S는 최고 성능 목표를 잘 드러낸다.

#### **완벽한 움직임과 운동 성능**

모든 새시 시스템을 최적화해 주행 편의성과 코너링 안정성을 눈에 띄게 개선했다. 어댑티브 속업쇼버, 전자식 롤 스테빌라이제이션, 스티어링 시스템, 개선한 엔진 및 액슬 마운트를 모두 최적화했다.

#### **E-퍼포먼스 전략 강화**

포르쉐는 E-퍼포먼스 (E-Performance) 전략을 지속해서 추구한다. 신형 파나메라 4S E-하이브리드를 선보여 플러그인 하이브리드 모델 범위를 확장한다.

#### **진정한 포르쉐 스타일 전기 주행 경험**

새로운 작동 방식과 강력한 배터리 덕분에 전기 주행 경험이 크게 확장되고 주행 거리는 늘었다.

#### **날렵한 비주얼로 빚어낸 강렬한 존재감**

새로운 프론트 섹션, 개선한 테일 라이트 스트립, 새로운 휠과 색상으로 더욱 선명해진 디자인 덕분에 파나메라의 고유한 정체성이 명확해진다.

## 완전한 연결성 및 커뮤니케이션

포르쉐 커뮤니케이션 매니지먼트 시스템은 업그레이드한 보이스 파일럿 (Voice Pilot) 온라인 음성 제어, 리스크 레이더 (Risk Radar), 라디오 플러스 (Radio Plus), 무선 애플 카플레이 (Apple® CarPlay)를 비롯한 다른 여러 커넥트 서비스를 포함하는 새로운 디지털 기능과 서비스를 통합한다.

## 요약

### 더 강력한 성능: 터보 S로 진화한 터보

상반된 요소의 특별한 결합: 신형 포르쉐 파나메라 (the new Porsche Panamera)는 이제 훨씬 더 넓은 영역을 커버한다. 스포츠카의 강력한 성능과 세단의 독보적인 편안함을 완벽하게 결합했다. 포르쉐는 동급 최강 성능을 추구하며 최고출력 630마력 (PS)을 내는 파나메라 터보 S를 내세운다. 최상위 터보 S는 성능 면에서 이전 파나메라 터보를 큰 폭으로 넘어선다. 포르쉐는 E-퍼포먼스 (E-Performance) 전략을 지속해서 추구한다. 파나메라 4S E-하이브리드 (Panamera 4S E-Hybrid)를 플러그인 하이브리드 모델에 새롭게 추가했다. 시스템 출력 560마력 (PS)을 내는 완전히 새로운 동력 시스템을 엮었다. 현재 나온 하이브리드 모델과 비교해 전기 모터만으로 달릴 수 있는 거리는 최대 30퍼센트 늘었다. 향상된 새시 구성 요소와 제어 시스템을 비롯해 새로운 스티어링 시스템과 타이어를 적용해 편안하면서 역동적인 성능을 제공한다.

신형 파나메라 터보 S (the new Panamera Turbo S)의 최고출력은 630마력(PS)이고 최대토크는 83.6kg·m이다. 하이브리드를 제외한 이전 파나메라 중 최상급 모델인 터보와 비교해 출력은 80마력 (PS), 토크는 5.1kg·m 늘었다. 출력과 토크 증가는 주행 성능에 매우 긍정적인 영향을 미친다. 터보 S 모델은 주행 모드를 스포츠 플러스에 맞추면 정지 상태에서 100km/h까지 가속하는 데 단 3.1초 걸린다. 바이작에서 개발하고 주펜하우젠에서 제작하는 4리터 V8 바이터보 엔진을 사용해 최고 속도를 315km/h까지 올린다. 강한 힘을 도로에서 안정적으로 제어하고 코너링 성능을 극대화하기 위해 3 체임버 에어 서스펜션, 포르쉐 액티브 서스펜션 매니지먼트 (PASM), 포르쉐 토크 벡터링 플러스 (PTV Plus)를 포함하는 롤 스태빌라이제이션 시스템인 포르쉐 다이내믹 새시 컨트롤 스포츠 (PDCC Sport)를 각 모델에 맞게 특화하고 최적화했다.

파나메라 GTS (the Panamera GTS)에 들어가는 V8 바이터보 엔진은 출력 전달에 초점을 맞춰 최적화했다. 최고출력 480마력 (PS), 최대토크 63.0kg·m로 이전 모델과 비교해 출력이 20마력 (PS) 늘었다. 자연 흡기 엔진을 엮은 클래식 스포츠카와 마찬가지로 엔진 회전수가 한계에 이를 때까지 출력이 지속해서 증가한다. 비대칭으로 배치한 후면 소음기를 특징으로 하는 기본 사양 스포츠 배기 시스템 덕분에 전통적인 V8 사운드 특성이 이전보다 두드러진다.

신형 파나메라와 파나메라 4 (The new Panamera and Panamera 4)는 이제 전 세계 모든 시장에서 2.9리터 V6 바이터보 엔진을 엮고 나온다. 배기량은 줄었지만 최고출력 330마력 (PS), 최대토크 45.9kg·m로 엔진 성능은 그대로 유지한다.

새시와 제어 시스템은 모든 신형 파나메라 모델의 편안하고 스포티한 특성을 강화한다. 예를 들어, 개선된 포르쉐 액티브 서스펜션 매니지먼트 (Porsche Active Suspension Management, PASM) 시스템은 댐핑 편의성을 눈에 띄게 향상시키고, 전기 롤 스태빌라이제이션 시스템 포르쉐 다이내믹 새시 컨트롤 스포츠 (PDCC Sport)는 개선된 차체 안정성 보장한다. 또한, 새로운 세대의 스티어링과 타이어드 사용된다.

포르쉐는 성능에 초점을 맞춘 플러그인 하이브리드 모델, 신형 파나메라 4S E-하이브리드 (the new Panamera 4S E-Hybrid)를 선보인다. 8단 듀얼 클러치 PDK 변속기에 통합한 136마력 (PS) 전기 모터와 440마력 (PS) 2.9리터 V6 바이터보 엔진을 조합해 최고출력 560마력 (PS), 최대토크 76.5kg·m에 이르는 힘을 생성한다. 성능 역시 매우 인상적이다. 스포츠 크로노 패키지를 기본으로 갖춰 정지 상태에서 100km/h까지 가속하는 데 단 3.7초 걸리고 최고 속도는 298km/h까지 올라간다. 배터리 셀을 최적화해서 이전 하이브리드 모델과 비교해 배터리 용량이 14.1에서 17.9 kWh로 늘었다. 주행 모드도 효과적인 에너지 회수를 위해 최적화했다. 파나메라 4S E-하이브리드 (The Panamera 4S E-Hybrid)가 전기 모터만으로 달릴 수 있는 주행 거리는 WLTP EAER City 기준 54km (NEDC: 최대 64km)에 이른다.

## 날렵한 비주얼로 빚어낸 강렬한 존재감

이전에 옵션으로 제공하던 스포츠 디자인 프론트 엔드를 모든 신형 파나메라에 기본으로 적용할 예정이다. 주요 특징은 인상적인 공기흡입 그릴, 더 넓어진 측면 냉각 공기 배출구, 싱글 바 프론트 라이트 레이아웃이다. 파나메라 터보 S (Panamera Turbo S)의 프론트 엔드는 완전히 새롭게 디자인했다. 더 넓은 측면 공기 흡입구, 차체를 넓게 보이도록 수평으로 연결한 외관 색상 디자인 요소로 차별화된다. 듀얼 터보 전면 조명의 라이트 모듈 역시 구별되는 부분이다.



새롭게 디자인한 후면 라이트 스트립의 윤곽선은 충전 포트 덮개 위로 매끄럽게 지나도록 조정했다. 연속되는 스트립은 새롭게 설계한 LED 테일 라이트 클러스터와 자연스럽게 연결된다. GTS 모델은 역동적인 커밍 홈/리빙 홈 (Coming Home/Leaving Home) 기능을 포함하는 어두운색 익스클루시브 디자인 (Exclusive Design) 테일 라이트 클러스터를 기본으로 갖췄다. 새로운 20, 21인치 휠 3개를 추가해 휠 디자인은 모두 10개로 늘었다.

## 안전과 편의를 위한 디지털 커넥티비티 및 보조 시스템

포르쉐 커뮤니케이션 매니지먼트 (PCM)는 업그레이드한 보이스 파일럿 온라인 (Voice Pilot) 음성 제어, 최신 도로 표지판 및 위험 정보를 제공하는 리스크 레이더 (Risk Radar), 무선 애플 카플레이® (Apple® CarPlay), 여러 커넥트(Connect) 서비스와 추가 디지털 기능을 통합한다. 파나메라는 혁신적인 조명 및 보조 시스템을 광범위하게 제공한다. 도로 표지판 인식 기능을 포함하는 기본 사양 레인 키핑 어시스트 (Lane Keeping Assist) 시스템, 어댑티브 크루즈 컨트롤 (Adaptive Cruise Control)을 포함하는 포르쉐 이노드라이브 (Porsche InnoDrive), 나이트 비전 어시스트 (Night Vision Assist), 레인 체인지 어시스트 (Lane Change Assist), 포르쉐 다이내믹 라이트 시스템 플러스 (Porsche Dynamic Light System Plus, PDLs Plus)를 포함하는 LED 매트릭스 헤드라이트, 서라운드 뷰 (Surround View) 기능을 갖춘 파크 어시스트 (Park Assist), 헤드업 디스플레이 등 다양한 장비를 준비했다.

## 드라이브 시스템

### **더 높은 출력으로 완성한 동급 최고 성능**

신형 포르쉐 파나메라는 강력하고 효율적인 동력 시스템을 갖춰 그 어느 때보다 4도어 스포츠카로서 역할을 충실히 해낸다. 새롭게 선보인 파나메라 터보S (Panamera Turbo S)는 동급 최고 성능을 드러낸다. 신형 파나메라 4S E-하이브리드는 강력한 포르쉐 플러그인 하이브리드 모델 범위를 넓힌다. (자세한 내용은 'E-퍼포먼스' 섹션 참조).

신형 파나메라와 파나메라 4는 최고출력 330마력 (PS), 최대토크 45.9kg·m 성능을 내는 2.9리터 V6 바이터보 엔진을 얹는다. 신형 파나메라 모델의 모든 엔진은 Euro 6d-ISC-FCM 배출 규정을 준수한다.

### **자연흡기 엔진 특성 살린 새로운 파나메라 GTS**

최적화한 4리터 V8 바이터보 엔진을 사용하는 포르쉐는 파나메라 GTS는 두 가지 구체적인 목표에 주안점을 둔다. 엔진을 더욱 강력하게 만들면서 훨씬 더 감성적이고 전형적인 GTS 모델의 주행 경험을 실현한다.

신형 파나메라 GTS의 출력은 이전 모델과 비교해 20마력 (PS) 늘어난 480 마력 (PS)이다. 최대토크는 63.2 kg·m에 이른다. 열정적인 드라이버는 출력 전개를 가장 중요하게 여긴다. GTS의 출력은 엔진 회전수가 최대치에 도달할 때까지 꾸준하게 증가한다. 고른 출력 상승은 전통적인 자연 흡기 엔진에서 볼 수 있는 특성이다.

고회전대에서 떨어지기 시작하는 토크의 폭을 최소화해서, 5,500rpm을 넘어서도 운전자는 늘어난 힘을 분명하게 체감할 수 있다. 토크 특성에 변화를 줘서 중간 회전대에서도 출력이 지속해서 늘어난다. 결과적으로 순수 스포츠카와 자연 흡기 엔진에 나타나는 고른 출력 증가 특성을 실현했다.

기본으로 갖춘 스포츠 배기 시스템 덕분에 신형 파나메라 GTS의 사운드는 매우 감성적이다. 비대칭으로 배치한 후방 소음기는 배기관 소음과 V8 엔진의 점화 순서에 따른 특정한 소리의 왜곡을 상쇄한다. 스포츠 배기 시스템은 사운드를 형성하는 배기가스의 특정 주파수를 지원해, 특징적인 V8 사운드를 더욱 정교하게 조정한다.

신형 파나메라GTS 는 최고출력 480마력 (PS), 자연 흡기 엔진의 특성을 보인 동력 전달 시스템, 더욱 감성적인 주행 경험을 자아내는 선명한 V8 사운드 등 더 강력해진 특성을 드러낸다. 스포츠 플러스 (Sport Plus) 모드에 맞추면 정지 상태에서 100km/h까지 가속하는데 이전 모델보다 0.2초 빠른 3.9 초 걸린다. 최고 속도는 300km/h다.

## 4리터 V8 바이터보 엔진으로 더 새로워진 신형 터보 S

4리터 V8 바이터보 엔진은 파나메라 터보 S를 위한 엔진을 개발하는 데 기반이 되었다. 크랭크샤프트, 커넥팅 로드, 피스톤, 타이밍 체인 및 비틀림 진동 댐퍼를 포함하는 전체 크랭크샤프트 구동계는 근본적인 최적화를 거쳤다. 모든 요소를 역동성 향상과 최대 부하 증가에 맞게 설계했다.

새로운 연료 인젝터는 최대 250 바(bar)에 이르는 분사 압력에도 불구하고, 연료 등급에 무관하게 변함없는 높은 유속을 유지하며 최대 출력을 끌어낸다. 변형한 터빈 레이아웃이 특징인 최적화된 터보차저는 같은 엔진 회전수에서 더 높은 과급 효과를 발휘해 잠재적인 출력 증가를 유도한다. 스파크 플러그는 전극에 백금 함량을 늘린 이점을 활용해 내구성과 견고성을 높였다. 노킹 현상, 즉 고온에서 연료와 공기의 혼합기가 제어되지 않아 발생하는 자연 발화 위험을 줄이기 위해 압축비는 10.1:1에서 9.7:1로 낮췄다.

최종적으로 최고출력 630 마력 (PS), 최대토크 83.6 kg·m에 이르는 제원을 완성했다. 터보S는 정지 상태에서 100km/h에 도달하는 데 단 3.1 초 걸리고 최고 속도는 315km/h까지 올라간다.

더욱 인상적인 V8 사운드를 만들어 내는 GTS의 새로운 스포츠 배기 시스템은 비대칭 후방 소음기와 함께 파나메라 터보 S에서도 옵션으로 이용할 수 있다.

## 효율성을 높이는 향상된 코스팅 기능

8단 듀얼 클러치 변속기 (PDK)의 코스팅 기능은 일반 주행 모드에서 활성화된다. 이전 모델에 있던 기능을 더욱더 개선했다. 경로를 모니터링하고 전방 레이더와 카메라가 수집한 센서 데이터를 활용해 각 오버런 단계에서 엔진과 변속기를 분리한 상태로 주행하는 것이 효

올적인지, 현 주행 상황에서 오버런 모드를 유지할지 시스템이 결정한다. 오버런 모드를 유지할 경우 연료 분사가 필요 없고, 엔진 토크 저항이 제동력으로 작용해서 전방에 차량이 있을 때 유용하다.

코스팅 작동 방식을 지능적으로 개선한 덕분에 효율성이 증가했다. 브레이크, 가속 페달 또는 시프트 패들을 작동해 코스팅이수동으로 중단하는 일이 줄어서 주행 편의성이 더욱 향상되었다.

## 새시 및 브레이크

### 완벽한 움직임과 운동 성능

새시 구성 요소와 컨트롤 시스템을 더욱 개선한 신형 파나메라는 새시의 편안함과 코너링 안정성이 모두 향상되었다. 예를 들어 포르쉐 액티브 서스펜션 매니지먼트 (Porsche Active Suspension Management, PASM)를 개선해 댐핑의 편안함이눈에 띄게 향상되었다. 롤 스테빌라이제이션 기능인 포르쉐 다이내믹 새시 컨트롤 스포츠 (PDCC Sport)는 48볼트 시스템과 결합해 안정적인 차체 움직임을 보장한다. 접지력과 견인력도 향상됐다. 911 카레라와 타이칸 모델에서 도입한 요소를 응용해 강화한 스티어링 컨트롤은 응답성을 개선해 운전자에게 더욱 정교하고 직접적인 피드백을 전달한다. 신형 파나메라는 편안한 특성을 강화했지만, 여전히 성능 면에서 세그먼트 내 새로운 기준을 제시한다.

3 체임버 에어 서스펜션, PAS, 포르쉐 토크 벡터링 플러스 (PTV Plus)를 포함하는 PDCC 스포츠 (PDCC Sport)를 특징으로 하는 신형 파나메라 터보 S는 모델 특화 및 최적화를 이뤄 83.6kg·m 에 이르는 최대토크를 안정적으로 노면에 전달하고 극대화된 코너링 성능을 보장한다. 종방향과 횡방향 운동성능이 향상돼 파나메라는 프리미엄 세그먼트에서 가장 역동적인 세단 자리를 지킨다.

### 새로운 타이어와 휠 디자인

타이어는 핸들링에 매우 큰 영향을 미치는 요소여서, 포르쉐는 새시를 개발할 때 타이어를 중요하게 여긴다. 신형 파나메라에는 개선한 타이어를 사용한다. 20, 21인치 여름용 타이어는 편안함과 역동성이 공존하는 영역을 넓히는 동시에 구름 저항을 줄였다.

부드러운 컴파운드를 사용하고 트레드를 최적화한 스포츠 타이어를 특별히 파나메라를 위해 개발해 최초로 제공한다. 스포츠 타이어는 수평 방향 운동성능 향상에 기여하는데, 특히 역동적인 코너링에 알맞다.

이제 새로운 20인치 휠 1개와 21인치 휠 2개를 더해 휠 디자인은 모두 10개로 늘었다. 색을 칠한 림 베이스, 컬러 포르쉐 크레스트 휠 허브 커버를 갖춘 밝은 광택 처리한 익스클루시브 디자인 (Exclusive Design) 21인치 알로이 휠도 포함한다. 최신 다기능 스티어링 휠은 컷아웃 디자인 요소를 적용해 레이싱 카의 경량 스티어링 휠 느낌을 살렸다.

## 강력한 감속을 위해 최적화된 브레이크

새시 개발자들은 신형 파나메라의 늘어난 엔진 출력에 맞게 브레이크를 다시 설계하고 크기를 조정했다. 신형 파나메라 터보 S는 레이스 트랙에서 테스트한 포르쉐 세라믹 컴포지트 브레이크 (Porsche Ceramic Composite Brake, PCCB)를 기본 장비로 갖췄다. 브레이크 디스크의 크기는 앞뒤 각각 지름 420mm와 410mm이다.

PCCB 브레이크 캘리퍼는 노란색으로 마감했다. GTS 모델의 브레이크 캘리퍼는 이전과 같은 빨간색이다. GTS와 터보 S 모델에는 새로운 옵션으로 검은색 브레이크 캘리퍼를 마련했다. 파나메라 4S E-하이브리드의 브레이크 캘리퍼는 애시드 그린(Acid Green) 색상이고, 파나메라와 파나메라 4 는 검은색이다.

## E-퍼포먼스

### 늘어난 주행 거리와 지능적인 에너지 회생

포르쉐는 E-퍼포먼스 (E-Performance) 전략을 지속해서 추구해 자사 플러그인 하이브리드 포트폴리오에 완전히 새로운 동력 계통을 적용한 신형 파나메라 4S E-하이브리드를 추가했다. 최고출력 560마력(PS), 최대토크 76.5kg·m 힘을 내는 4S E-하이브리드는 이전 E-하이브리드 모델 사이에 자리 잡는다.

신형 파나메라 4S E-하이브리드의 장점은 더 강력한 고전압 배터리와 최적화된 주행 모드다. 선택한 주행 모드에 따라 배터리 충전 속도가 더 빨라지는 주행 중 고효율 충전에 초점을 맞춘다. 지능적인 에너지 회생 덕분에 전기 주행을 효율적으로 활용할 수 있다.

전자기계식 브레이크 부스터는 전기 에너지 회생과 기계식 제동에 의한 가변적인 감속 조합을 보장한다. 브레이크 페달 특성과 페달의 힘은 동일하게 유지한다. 신형 파나메라 4S E-하이브리드의 브레이크는 페달 감도를 최적화해 응답성을 개선하고 정밀한 제어가 가능하도록 했다.

신형 파나메라 4S E-하이브리드는 이전에 나온 하이브리드 모델의 동력 계통 아키텍처를 활용한다. 핵심은 8단 포르쉐 더블 클러치 변속기(PDK)에 통합한 전기 모터다. 136마력 (PS) 출력과 40.8kg·m 토크를 내고, 440마력 (PS) 2.9리터 V6 바이터보 엔진과 지능적으로 결합한다. 새롭게 개발한 파나메라 4S E-하이브리드의 시스템 최고출력은 560마력 (PS), 최대토크는 76.5kg·m에 이른다. 스포츠 크로노 패키지를 기본으로 갖춰 정지 상태에서 100km/h까지 3.7초 만에 도달하고, 최고 속도는 298km/h까지 올라간다.

전기 모터는 뒤쪽에 설치한 고전압 배터리에서 에너지를 끌어온다. 전기 모터만으로 달리는 거리를 늘리고 전기 주행을 위한 예비 용량을 확장하기 위해 배터리 용량을 키웠다. 배터리 셀을 최적화해 14.1kWh에서 17.9kWh로 용량이 27퍼센트나 늘었다. 파나메라 4S E-하이브리드 (The Panamera 4S E-Hybrid)가 전기 모터만으로 달릴 수 있는 거리는 WLTP EAER City에 따라 최대 54km (NEDC: 최대 64km)에 이른다. 트렁크 바닥 아래 마련한 배터리 공간을 최소한으로 유지해, 403L-1,242L에 이르는 넓은 적재 공간을 확보했다. (스포츠 투리스모: 418L-1,287L)

## 전기 주행 경험을 위한 최적화 모드

기본 사양인 스포츠 크로노 패키지에 포함된 모드 스위치를 이용해 'E-파워 (E-Power)', '하이브리드 오토 (Hybrid Auto)', '스포츠 (Sport)', '스포츠 플러스 (Sport Plus)' 4개 주행 모드를 선택할 수 있다. 'E-홀드(E-Hold)'와 'E-차지(E-Charge)' 모드는 포르쉐 커뮤니케이션 매니지먼트(PCM)로 활성화할 수 있다.

전기 주행 경험을 확장하기 위해 주행 중 고전압 배터리를 충전하는 모드를 최적화했다. 신형 파나메라4S E-하이브리드는 E-파워 모드로 주행을 시작한다. 이전 모델과 마찬가지로 전기 모터와 엔진의 이상적인 상호작용은 가속 페달로 제어한다. 계기판 좌측면에서 접근할 수 있는 하이브리드 어시스턴트는 현재 사용 중인 구동 토크와 사용 가능한 최대 구동 토크 사이의 관계를 실시간으로 시각화한다. 가속 페달을 50 퍼센트 정도 밟으면 전기 모터의 최대 가용 구동 토크에 도달한다. E-파워 모드에서 가속 페달을 60퍼센트 정도 밟으면 엔진이 작동한다. 가속 페달 각도를 50-60퍼센트 사이에서 자유롭게 오가면 최적화된 전기 주행 컨트롤이 이뤄진다. 고전압 배터리의 잔량이 E-파워 모드의 최소 충전량 이하로 떨어지면, 자동으로 하이브리드 오토 모드로 전환된다.

지능형 하이브리드 오토 모드는 도심이나 국도를 달릴 때 효율성이 높아진다. 전기 모터와 엔진의 최상 조합을 위해 주행 상태, 충전 상태, 지형, 속도 및 내비게이션 목적지 등 관련 정보를 지속해서 수집해 최적화된 작동 방식을 도출한다. 순수 전기 모드 주행은 전반적인 효율성을 고려해 가장 적절한 상황에서 이뤄진다. 하이브리드 오토 모드는 운전자의 주행 습관을 최적으로 반영한다. 경로 안내 기능이 활성화되면 도심 주행 시 특히 전기 구동 빈도가 늘어난다. 고전압 배터리는 엔진이 활발히 작동하는 도로 구간에서 더 많이 충전된다.

E-홀드 모드에서는 고전압 배터리의 잔량을 현재 수준으로 유지한다. 배터리 에너지는 나중에 전기 주행이나 가속에 사용한다. E-차지 모드에서는 엔진이 주행에 필요한 출력보다 더 높은 출력을 생성해 배터리를 충전한다. 이 같은 엔진 부하 포인트 이동은 운전자가 전기 범위를 예측해서 늘리도록 돕는다.

신형 파나메라4S E-하이브리드의 E-차지 모드는 배터리에 최적화된 충전 방식을 따른다. 목표 충전량은 100에서 80퍼센트로 줄었다. 스마트폰과 마찬가지로 80퍼센트를 넘어서면 배터리가 충전 속도가 떨어지고 충전 효율도 낮아지기 때문이다. 또한 회생으로 얻은 전기 에



너지 전체를 항상 이용할 수 있도록 보장한다. 파나메라 4S E-하이브리드의 배터리는 충전 용량을 7.2kW로 일정하게 설정해 재생 가능한 방식으로 빠르게 충전된다. 전체적으로 E-차지 모드의 효율성은 훨씬 높아져서 이전보다 더욱 직접적으로 체감할 수 있다.

성능 지향적인 스포츠와 스포츠 플러스 모드에서는 엔진이 작동한다. 스포츠 모드에 맞추면 국도 또는 고속도로에서 고속 주행할 때 차체 특성이 역동적으로 바뀐다. 동력 계통과 새시는 스포츠 셋업으로 전환된다. 역동적인 주행을 실현하는 충분한 가속을 보장하기 위해 배터리 충전량은 최소 수준으로 줄어든다.

모든 포르쉐 모델은 스포츠 플러스 모드에서 가장 역동적인 주행을 지원한다. 동력 계통과 새시는 고성능에 최적화된다. 파나메라4S E-하이브리드의 스포츠 플러스 모드는 스포츠 모드와 달리 배터리가 최대한 빠르게 80퍼센트까지 충전된다. 12 kW에 이르는 높은 충전 용량을 유지해 더 빨리 최대 가속을 지원한다. 목표 충전량 감소는 극대화된 회생 에너지 이용으로 이어진다.

## 디자인

### 고유한 특징이 분명한 디자인

파나메라의 고유한 특징을 더욱 분명하게 강조하는 디자인을 목표로 변화를 줬다. 터보S를 제외한 모든 신형 파나메라는 이전 모델을 통해 익숙해진 스포츠 디자인 프론트 엔드를 적용한다. 새로운 프론트 엔드의 주요 특징은 독특한 검은색 공기 흡입 그릴과 싱글 바 프론트 라이트 레이아웃을 적용한 더욱 커진 측면 공기 흡입구다.

파나메라 GTS에는 보강한 스포츠 디자인 (Sport Design) 패키지가 기본으로 들어간다. 독특하고 뚜렷한 새틴 글로스 검은색 공기 흡입구, 외관 색상과 색을 맞춘 C 블레이드가 개성을 더욱 강조한다. 새틴 글로스 검은색 스포츠 디자인 사이드 실은 GTS의 역동적이고 우아한 디자인 언어를 보여준다.

새롭게 개발한 파나메라 터보 S의 전면은 눈에 띄는 독특한 프론트 엔드를 갖춘 가장 역동적인 모델이라는 사실을 드러낸다. 전면은 더욱 커진 측면 공기 흡입구와 차체가 더 넓어 보이도록 수평으로 연결하고 외관과 색상이 같은 새로운 디자인 요소로 구별된다. 새로운 듀얼 터보 프론트 라이트 모듈은 이전보다 간격을 넓혀 자리 잡았다.

후면에서 이어지는 라이트 스트립 역시 새롭게 디자인했다. 트렁크 리드 윗부분으로 매끄럽게 이어지고, 새롭게 설계한 LED 테일 라이트 2개를 연결해 조화로운 일체형 요소로 보이는 효과를 낸다. 개선한 윤곽 라인 역시 더욱 역동적인 라이트 스타일을 보여준다. 전용 배기 시스템은 눈에 띄는 디퓨저 핀을 포함해 새롭게 디자인한 리어 에이프런과 조화롭게 통합돼 역동적인 특성을 완성한다.

기본 사양 파나메라 GTS는 역동적인 커밍 홈/리빙 홈(Coming Home/Leaving Home) 기능과 함께 익스클루시브 디자인(Exclusive Design)을 적용한 어두운 테일 라이트 클러스터를 갖췄다.

후면은 외관 색상과 같은 디퓨저 패널을 도입한 새틴 글로스 검은색 스포츠 디자인 리어 에이프런으로 구별된다. 하이 글로스 검은색으로 마감한 트윈 테일 파이프 2개를 포함한 스포츠 배기 시스템은 역동적인 외관을 더욱 강조한다.

신형 파나메라는 메탈릭 색상 2개에 변화를 줬다. 버건디 레드 메탈릭 (Burgundy Red Metallic) 과 리스트레토 브라운 메탈릭 (Ristretto Brown Metallic)은 체리 메탈릭 (Cherry Metallic)과 트뤼플 브라운 메탈릭 (Truffle Brown Metallic)으로 바뀌었다. 외관에 적용할 수 있는 개인화 옵션은 새로운 카본 스포츠 디자인 패키지 (Carbon Sport Design) 를 포함한다. 카본 록은 C 블레이드, 공기 배출 트림, 리어 디퓨저 패널에 사용하고, 전면 에어 인테이크에는 하이 글로스 블랙 (High Gloss Black)색상을 적용한다. 외관 색상으로 마감한 스포일러 립과 사이드 실이 독특한 대조를 이룬다.

새로운 익스클루시브 디자인 테일 라이트 클러스터는 측면 핀의 특별한 디자인뿐 아니라, 붉은색이 없는 라이트 스트립과 브레이크 라이트로 차별화된다. 익숙한 '하키 스틱(hockey stick)' 라인을 대신하는 방향 표시 스위치 온/오프 애니메이션은 우아한 도트 디자인이 특징이다. 커밍 홈/리빙 홈 기능은 도어 잠금 및 잠금 해제 시 전체 테일 라이트 모듈을 추가로 활성화한다.

이제 새로운 20인치 휠 1개와 21인치 휠 2개를 더해 휠 디자인은 모두 10개로 늘었다. 색을 칠한 림 베이스, 컬러 포르쉐 크레스트 휠 허브 커버를 갖춘 밝은 광택 처리한 익스클루시브 디자인 (Exclusive Design) 21인치 알로이 휠도 포함한다.

## 우아하고 역동적인 새로운 스티어링 휠

신형 파나메라는 이전 모델의 혁신적인 인테리어를 기반으로 한다. 고품질 럭셔리 소재를 사용해 시대를 초월한 역동적이고 우아한 분위기를 완성한다. 포르쉐 디자인 DNA에 맞춰 현대적인 인포테인먼트와 커넥티비티 서비스를 조화롭게 연결했다. 최신 다기능 스티어링 휠은 컷아웃 디자인 요소를 적용해 레이싱 카의 경량 스티어링 휠을 떠올리게 한다. 다기능 작동 요소는 스티어링 휠 디자인에 조화롭게 통합된다.

파나메라 모델과 파나메라 4S E-하이브리드에는 시프트 패들과 부드러운 가죽으로 감싼 림을 적용한 새로운 스포츠 스티어링 휠을 기본으로 제공한다. 더욱 역동적인 GT 스포츠 스티어링 휠은 파나메라 터보 S에 기본으로 들어간다. GTS는 검은색 알칸타라 (Alcantara®) 림과 열선 기능을 지원하는 GT 스포츠 스티어링 휠을 기본으로 갖췄다. 다양한 GT 스포츠 스티어링 휠 옵션은 다른 모든 모델에서도 선택 할 수 있다. 새로운 카본 스티어링 휠 트림은 선택 사양이다.

스포츠 크로노 패키지의 적용 범위는 포르쉐 디자인 (Porsche Design) 전용 시계로 확장된다. 대시보드에 달린 고품질 럭셔리 아날로그 포르쉐 디자인 시계는 순정, 방사형 광택 메탈 페이스, 세라믹 인덱스, 화이트 슈퍼루미노바 (Superluminova®)로 코팅 처리한 시곗바늘이 특징이다. 특별히 개발한 입사광 기술을 적용해 최고급 크로노미터 스타일로 시간을 보여주고, 열악한 조명 환경이나 어두운 곳에서도 쉽게 읽을 수 있다. 자체 개발한 COSC인증 칼리버를 포함한 포르쉐 디자인 스포츠 크로노 시계 컬렉션도 추가로 주문할 수 있다. 새로운 제품은 크로노그래프 1개와 초를 보여주는 작은 페이스를 갖춘 3핸즈 모델 3개를 포함한다. 스포츠카 엔지니어링의 전통적인 디자인 특징과 소재, 성능을 결합해 손목에서 포르쉐를 경험할 수 있다.

파나메라 터보 S는 고급 가죽 인테리어를 기본으로 제공한다. GTS는 가죽 인테리어와 GTS 알칸타라 블랙 패키지로 구성된다. 인테리어 옵션 패키지는 신형 파나메라에 맞춰 적용한다. 우드 트림을 위해 비치 앤트러사이트 (Beech Anthracite) 패키지는 좀 더 밝은 아바치 앤트러사이트 (Abachi Anthracite)로 대체된다. 개조한 팔다오 (Paldao) 트림은 팔다오 그레이 (Paldao Grey)로 부르는데, 자연스러운 모노크롬 컬러 스펙트럼이 우아하고 현대적인 디자인을 완성한다. 인테리어 패키지를 선택하면 대시보드, 앞뒤 도어, 센터 콘솔에 고급 우드 트림 요소를 적용한다.

## 조명 및 보조 시스템

### 편안함과 안전성 강화

파나메라는 운전자의 안전과 편의를 모두 향상하는 혁신적이고 광범위한 조명, 구동 보조 시스템을 내세운다. 신형 파나메라에는 도로 표지판 인식 기능을 포함한 레인 키핑 어시스트가 기본 사양이다. 어댑티브 크루즈 컨트롤을 포함한 포르쉐 이노 드라이브, 나이트 비전 어시스트, 레인 체인지 어시스트, PDLS 플러스를 포함한 LED 매트릭스 헤드라이트, 서라운드 뷰를 포함한 파크 어시스트, 헤드 업 디스플레이 등 이미 증명된 조명 및 보조 시스템을 옵션으로 선택할 수 있다.

### 도로 표지판을 인식 기능을 포함하는 레인 키핑 어시스트

레인 키핑 어시스트는 의도치 않게 차선을 이탈하는 차를 보호하는 기능으로, 대략 65-250km/h 속도에서 활성화된다. 부드러운 스티어링 지원으로 차를 차선 안으로 돌아오게 한다. 음향 및 시각적 경고는 선택할 수 있다. 도로 표지판 인식 기능은 일반 제한 속도, 임시 속도, '추월 금지' 구역, 우회 제한 등 정보를 계기판에 표시한다.

### 어댑티브 크루즈 컨트롤

레이더와 비디오 센서를 활용해 30-210km/h 속도 범위에서 앞에 달리는 차 사이의 거리를 조절한다. 상황에 따라 제동할 수도 있다. 처음에는 시각적 경고를 보내고, 두 번째 단계에서는 경고음을 울린다. 세 번째 단계에서는 앞 차에 너무 빠르게 다가가면 브레이크에 압력을 가한다. 스톱 앤 고 (stop-and-go) 기능을 활용해 제동 후 빠르게 다시 자동으로 출발한다. 연료 소비 최적화를 위한 코스팅 기능도 지원한다.

### 어댑티브 크루즈 컨트롤을 포함한 포르쉐 이노드라이브

포르쉐 이노드라이브는 매우 정확한 경로 데이터를 기반으로 주행 속도를 독립적으로 예측해 제어한다. 차량은 내리막과 오르막 경사와 커브를 통과하는 조건에 따라 속도를 독립적으로 조절한다. 시스템의 레이더 비디오 센서는 앞에 달리는 차와 거리를 감지하고, 심지어 측면에서 다른 차가 끼어들 때도 작동한다. 유효 제한 속도와 취소는 크루즈 컨트롤 시스템에 자동으로 통합된다.

## 나이트 비전 어시스트

열 감지 카메라는 최대 300m 이내에 있는 사람과 동물을 인식해 계기판 디스플레이에 노란색으로 표시한다. 위험하게 다가서면, 노란색이 붉은색으로 바뀌고 경고음이 울린다. LED 매트릭스 헤드라이트가 3번 점멸해 사람이나 동물을 향해 경고한다.

## 레인 체인지 어시스트

레이더 센서 2개를 활용해 인접 차선 뒤쪽에 있는 차 사이의 거리 및 속도를 감지한다. 차선 변경이 위험하다고 판단하면 사이드미러에 경고를 표시한다. 시스템은 최대 70m 범위 안에 있는 차를 인식하고 대략 15-250km/h 속도에서 작동한다. 시스템은 도심 주행 때 기능이 꺼지면 경고한다.

## PDLS 플러스를 포함한 LED 매트릭스 헤드라이트

LED 매트릭스 헤드라이트는 수많은 개별 다이오드와 렌즈, 반사경으로 구성된 LED 메인 빔으로 작동한다. 카메라가 달려 앞차뿐만 아니라 다가오는 차도 감지한다. 다른 운전자에게 영향을 주지 않고 운전자의 시야를 최대한 확보할 수 있도록 메인 빔을 지능적으로 조절한다. 카메라는 반사율이 높은 교통 표지판을 선택적으로 감지해 운전자의 눈부심을 줄인다.

## 서라운드 뷰를 포함한 파크 어시스트

파크 어시스트 시스템은 주차와 주행 시 개별 카메라 4대에서 얻은 이미지를 활용해 360도 뷰를 지원한다. 야간이나 조명이 어두운 주차장에서도 카메라가 완벽하게 작동하도록 소형 이동식 라이트로 보완한다.

## 헤드 업 디스플레이

헤드 업 디스플레이는 모든 고품질 주행 정보를 운전자의 시야에 직접 컬러로 표시한다. 시스템은 모든 디스플레이, 정보, 알림을 쉽고 빠르게 인식하도록 지원해 운전을 방해하는 요소를 줄인다. 헤드 업 디스플레이는 인테리어와 완벽히 조화를 이룬다.

## 편의성 및 인포테인먼트

### 하이엔드 퀄리티 및 스포츠카 감성

파나메라의 인테리어는 높은 품질 기준에 맞춰 우수한 편의성을 제공하고 고급스러운 소재로 마감했다. 운전자를 향해 배치한 인체공학적 콕핏은 진정한 스포츠카의 특징이다. 신형 파나메라의 시트는 모두 3종류다. 기본으로 제공하는 8방향 조절 가능한 프론트 시트로도 운전자와 조수석 탑승자가 원하는 자세를 맞출 수 있다. 옵션인 14방향 조절 콤포트 시트는 더욱더 편안하다. 18방향으로 조절할 수 있는 어댑티브 스포츠 시트의 높아진 사이드 볼스터는 한층 더 역동적인 느낌을 선사하며, 역동적인 주행 시 완벽한 측면 지지력을 제공한다. 마사지 기능은 14방향 프론트 콤포트 시트와 8방향 리어 콤포트 시트에서 이용할 수 있다.

옵션인 파노라믹 루프 시스템은 넓은 공간감을 제공하고, 이오나이저는 유해 입자와 세균을 줄여 공기를 정화한다. 앰비언트 라이트는 간접 조명과 함께 내부를 비추고 야간에 우아한 인테리어 분위기를 완성한다.

고품질 사운드 경험을 제공하는 기본 사양 하이파이(HiFi) 스피커 시스템 외에도 보스(BOSE®)와 부메스터(Burmester®)처럼 친숙한 사운드 시스템을 선택할 수도 있다. 옵션인 BOSE 서라운드 사운드 시스템 (BOSE® Surround Sound System, 파나메라 터보 S 기본 사양)은 14개의 라우드 스피커와 별도 서브 우퍼, 14개 앰프 채널과 최대 출력 710 와트로 모든 좌석에 균형 있고 선명한 사운드를 전달한다. BOSE 사운드트루 인핸스먼트 테크놀로지 (BOSE® SoundTrue Enhancement Technology)는 음악 압축 가능성을 방지하고, 고주파 범위에서 손실된 구성 요소를 복구해 더욱 선명하고 입체적인 사운드를 구현한다.

부메스터 하이엔드 3D 서라운드 사운드 시스템 (Burmester® High-End 3D Surround Sound System)은 양방향 센터 시스템을 갖춘 21개 라우드 스피커, 400와트 서브우퍼로 최대 1,455와트 출력을 낸다. 사운드 인핸서 (Sound Enhancer®)는 다양한 디지털 소스의 음질을 개선하고, 인터넷을 통해 스트리밍되는 MP3처럼 압축된 소스를 복구할 수 있다. 사운드 인핸서는 대역폭과 다이내믹스를 제한하는 요소를 제거해 사운드 경험을 더욱 배가시킨다. 특히 고주파와 다이내믹스 응답 영역에서 알고리즘이 사운드 출력 품질을 크게 개선한다. A-필러에 배치한 추가 스피커 2개는 차 안에서 고유한 사운드 재생을 돕는다.

신형 파나메라의 USB 포트는 타입 A에서 타입 C로 바뀐다. 새 USB 포트는 기본 사양이고 최대 15와트 전력으로 호환되는 장치를 충전할 수 있다.

## 이그제큐티브 모델을 위한 전용 장비

이그제큐티브 모델은 대형 리어 센터 콘솔을 옵션으로 제공한다. 추가 보관 공간 외에도, 수신 최적화를 위한 추가 스마트폰 거치대, USB 충전 인터페이스 2개, USB 미디어 인터페이스, 12볼트와 230볼트 소켓을 제공한다. 접이식 테이블은 대형 센터 콘솔과 함께 뒷좌석에서 사용할 수 있다.



## 포르쉐 커넥트

### 한층 더 업그레이드한 온라인 서비스

포르쉐 커뮤니케이션 매니지먼트 시스템 (PCM)은 업그레이드한 보이스 파일럿 온라인 음성 제어, 리스크 레이더, 라디오 플러스 또는 무선 애플 (Apple®) 카플레이와 같은 새로운 디지털 기능과 서비스를 제공한다. 포르쉐 커넥트 (Porsche Connect)서비스 범위 역시 개선하고 확장했다. 기본으로 제공하는 온라인 커넥티비티를 통해, 신형 파나메라는 해당 세그먼트에서 절대적인 우월성을 강조한다.

### 커넥트 플러스 (Connect Plus)

신형 파나메라의 커넥트 플러스 모듈은 인포테인먼트와 연결 시스템을 확장해 다음 기능을 포함한다.

- SIM 카드 리더 및 통합 LTE 호환 SIM 카드를 포함한 LTE 커뮤니케이션 모듈
- 포르쉐 커넥트 앱
- 포르쉐 카 커넥트 앱
- 서비스 패키지: 내비게이션 & 인포테인먼트 패키지, 안전, 보안 & 원격 기능
- 데이터 패키지
- 컨시어지 서비스 (중국 전용)

LTE 커뮤니케이션 모듈은 SIM 카드 리더기가 달린 커넥트 플러스 모듈에 포함되어 최적의 음성 품질과 데이터 전송을 보장한다. 옵션인 포르쉐 커넥트 서비스를 위해 LTE 호환 SIM 카드를 차량에 내장했다. 고객은 개인 SIM 카드를 사용하지 않아도 된다. 통합 카드 리더기를 활용하면 개인의 외부 SIM 카드를 이용해 데이터를 전송할 수 있다. 고객이 개인의 SIM 카드를 이용해 전화를 걸면 외부 안테나를 통해 최적화된 음질을 제공한다.

## 애플 카플레이

아이폰 (iPhone®)과 포르쉐 커뮤니케이션 매니지먼트 (PCM)를 연결하면 애플 카플레이 (Apple® CarPlay)에서 개인화 기능과 애플리케이션에 접속할 수 있다. 애플 카플레이를 사용하려면 아이폰을 스마트폰 거치대에 있는 USB 포트 또는 무선으로 연결해야 한다. 홈 화면에서 '카플레이' 메뉴 항목을 선택하고 시리 (Siri®) 음성 인식 기능을 이용해 애플리케이션을 편리하게 조작할 수 있다.

## 유도 충전 기능을 갖춘 스마트폰 거치대

충전 용량이 5와트인 스마트폰은 거치대의 유도 충전 기능을 이용해 무선으로 충전할 수 있다. 전용 충전 영역에 올려만 놓으면 충전이 시작된다. 무선 에너지 전송을 위한 상호 운용을 보장하는 표준 Qi방식을 사용하므로 각기 다른 제조업체의 스마트폰도 사용할 수 있다.

## 새로운 커넥트 (Connect) 서비스

커넥트 플러스(Connect Plus) 모듈에 포함된 커넥트 서비스는 신형 파나메라의 기능 범위를 크게 향상한다. 온라인에 연결해 빠른 경로 계산을 위한 최신 데이터를 항상 사용할 수 있다. 스웸 기반 데이터를 활용해 선택된 경로의 현재 위험 요소와 같은 정보를 차와 차 사이에 공유할 수 있다.

이 밖에도 서비스 기능으로는 포르쉐 커넥트 앱, 포르쉐 카 커넥트 앱, FM/DAB/인터넷 라디오 소스 자동 전환을 포함한 인터넷 라디오, 향상된 음성 제어, 카 커넥트 서비스로 내비게이션 목적지를 빠르게 찾을 수 있는 파인더, 원격 기능, 보안 및 긴급 서비스가 있다.

커넥트 서비스를 사용하기 위해서는 온라인에 연결해야 한다. 차량에 통합된 LTE 호환 SIM 카드 또는 고객 소유 SIM 카드로 설정할 수 있다.

## 최상의 수신 상태 유지하는 라디오 플러스 (Radio Plus)

통합 인터넷 라디오와 '하이브리드 라디오' 기능을 결합한 '라디오 플러스' 서비스 역시 파나메라의 새로운 특징이다.

PCM의 통합 인터넷 라디오를 이용해 운전자는 각자 선호하는 라디오 방송국의 글로벌 온라인 채널에 접속할 수 있다. 라디오 방송은 인기, 국가, 장르 및 언어별로 정렬된다. 인터넷 라디오를 사용해 팟캐스트도 스트리밍할 수 있다.

환경 조건에 따라 라디오 방송국의 지상파 신호 (FM) 또는 디지털 신호 (DAB)를 수신할 수 없을 때, 신형 파나메라의 PCM은 '하이브리드 라디오' 기능을 통해 수동으로 조정하지 않아도 자동으로 관련된 온라인 라디오 방송국 채널을 변경한다. 운전자는 온라인에 연결해 원하는 라디오 방송을 계속 들을 수 있다. 온라인 라디오 방송국 정보는 해당 방송국의 정보 제공 여부에 따라 다르다.

## 음성 인식 기능 강화한 보이스 파일럿 (Voice Pilot)

다른 포르쉐 모델 시리즈에서도 익숙한 보이스 파일럿 기능으로 PCM의 음성 제어를 온라인 지원까지 확대했다. 신형 파나메라의 자연 음성 입력 시스템 정확도를 더욱 높여 복잡한 명령도 인식하고 원하는 상호 작용도 해낸다.

보이스 파일럿의 지능형 언어 이해 기능 덕분에 고정된 표현 없이도 자유롭게 차와 소통한다. 예를 들어, 신형 파나메라의 에어컨은 '춥다 (I'm cold)' 또는 '덥다 (I'm hot)'와 같은 음성 명령으로 제어할 수 있다. 보이스 파일럿의 온라인 연결은 언어 인식 기능을 항상 최신으로 업데이트하고 운전자와 대화를 보장하는 동시에 음성 출력을 최적화한다. 보이스 파일럿은 앱과 서비스를 위한 대화 기능뿐 아니라 온라인 언어 인식, 온라인 텍스트 언어 변환, 딕테이션 용도로도 활용할 수 있다. 데이터 연결이 불가능한 경우 보이스 파일럿은 PCM (오프라인) 보이스 컨트롤로 대신 사용 가능하다.

## 온/오프라인 관계없이 항상 올바른 경로로 안내하는 내비게이션

신형 파나메라의 내비게이션 시스템 경로 안내는 PCM과 온라인에서 동시에 작동한다. 운전자는 2개 내비게이션의 장점을 모두 누릴 수 있다. 온라인 내비게이션은 전체 경로의 모든 교통 신호를 고려해 최신 경로를 안내하고, PCM 내비게이션은 온라인 연결 여부와 관계없이 항상 사용할 수 있다. PCM은 최적 경로를 계산한 내비게이션 시스템을 따르지만, 항상 가장 빠르게 계산한 결과로 시작한다.

PCM뿐 아니라 포르쉐 커넥트 앱 (Porsche Connect App)이나 마이 포르쉐 (My Porsche)에서도 편리하게 출발 전에 목적지를 설정할 수 있다. 목적지는 포르쉐 ID를 통해 동기화된다.

실시간 교통 정보는 좀 더 역동적으로 경로 안내를 돕는다. 맵 위에 도로 정보는 교통 상황에 따라 녹색, 노란색 또는 빨간색으로 표시된다. 상태 표시줄의 온라인 연결 아이콘은 실시간 교통 정보 사용 가능 여부를 운전자에게 알린다.

일반적인 2차원 지도 또는 투시도 이외에도 위성 데이터를 사용해 건물, 도로 및 부지의 항공 영상 이미지를 표시할 수 있다. 검색어를 파인더에 입력하면, PCM 우측 가장자리의 세부정보 목록에서 파노라마 뷰를 추가로 제공해 운전자는 목적지의 현장감을 느낄 수 있다.

PCM은 '개인 경로 (Personal Routes)' 기능을 활용해 자주 주행하는 경로 (최소 3회)를 인식한다. 운전자에게 추천 경로와 관련한 추가 교통 정보도 제공한다.

온라인 업데이트는 내비게이션을 위해 맵 자료를 항상 최신 상태로 유지한다. 필요한 데이터양을 줄이기 위해 변경 사항만 다운로드해 최신 내비게이션 맵 전체를 다시 내려받지 않아도 된다.

신형 파나메라는 차대 차 연결을 통해 다른 차에서 익명으로 제공한 공유 정보인 스웜 데이터 (swarm data)를 활용할 수 있다. 실시간 교통 정보와 마찬가지로, 도로 표지 인식 기능 정보를 시스템 최적화를 위해 사용한다. 이용 가능한 데이터를 기반으로 운전자에게 위험 요소를 전달해 안전성을 높인다.

파인더는 내비게이션의 주요 검색 기능으로, PCM 화면 상단의 검색 아이콘을 통해 이용할 수 있다. 검색은 풀 HD 터치 디스플레이를 사용해 내비게이션 메뉴를 직접 이용하거나 음성 명령으로 입력할 수 있다. 온라인에 연결하면 모든 정보를 인터넷을 통해 제공한다. 데이터는 가능한 최신 상태를 유지한다. 사용자는 PCM 온라인 검색과 구글 (GOOGLE®) 검색 중 선택할 수 있다. '주유소', '주차장' 등 관심 장소 (POI)는 '레스토랑', '충전소', '호텔' 등으로 확대했다. 개장 시간과 가격 등 자세한 정보 외에도 PCM에 POI 등급을 표시한다.

POI는 현재 위치 부근, 안내 경로, 목적지 또는 임의 주소에서 검색할 수 있다. 내비게이션 메뉴에 POI를 통합해 사용자 편의성도 높아졌다.

## 카 커넥트 앱 (Car Connect App)

이전과 마찬가지로 포르쉐 카 커넥트 앱 (Porsche Car Connect App)을 통해 카 커넥트 서비스에 접속하고, 선택한 차량 기능을 제어할 수 있다. 보안 서비스는 도난으로부터 차를 보호하고 최악의 경우 차를 되찾을 수 있도록 지원한다. 긴급 통화 및 에어백 경보 기능 등 안전성도 더욱 강화했다.