



PORSCHE



파나메라 GTS 및 파나메라 GTS 스포츠 투리스모

프레스킷

목차

연비와 배출량	3
하이라이트 진정한 성능, 스포티한 사양, 일상 주행 시 많은 장점	4
요약 두 개의 신형 GTS 모델: 파나메라 제품군을 위한 스포티한 새모델	5
엔진 및 퍼포먼스 바이터보-8실린더가 제공하는 다이내믹, 효율성 및 감동	7
새시 및 새시 시스템 퍼포먼스와 콤포트 사이에서 GTS에 적합하게 설계된 밸런스	12
디자인 및 사양 강력한 외형 및 풍부한 사양	15
보조 시스템 및 편의 시스템 파나메라에서 첫 번째 헤드업 디스플레이	17
최초 모델: 파나메라 GTS 스포츠 투리스모 독특한 디자인, 어댑티브 루프 스포일러 및 4+1 시트 콘셉트	19

연비와 배출량

파나메라 GTS: 시내 주행 시 연비 14.2 l/100 km, 시외 주행 시 연비 8.1 l/100 km, 전체 연비 10.3 l/100 km, CO₂ 배출량 235 g/km

파나메라 GTS 스포츠 투리스모: 시내 주행 시 연비 14.8 l/100 km, 시외 주행 시 연비 8.1 l/100 km, 전체 연비 10.6 l/100 km, CO₂ 배출량 242 g/km

연비 수치와 CO₂ 배출 수치는 새로운 측정 방식인 WLTP에 따라 측정되었다. 아직은 이것에서 산출된 NEFZ 수치로 표시해야 한다. 이 수치는 기존 NEFZ 측정 방식으로 측정된 수치와 비교할 수 없다.

신형 승용차의 공식 연비 및 특정한 공식 CO₂ 배출에 관한 자세한 정보는 "신형 승용차의 연비, CO₂ 배출 및 전력 소비와 관련한 안내 자료"를 참조할 수 있다. 상기 안내 자료는 모든 판매처와 DAT(Deutsche Automobil Treuhand)에서 무료로 받아볼 수 있다.

하이라이트

진정한 성능, 스포티한 사양, 일상 주행 시 많은 장점

스포츠한 브리징.

338 kW(460 HP)의 강력한 파나메라 GTS 모델은 파나메라 S(440 HP) 및 파나메라 터보(550 HP) 간의 스포티한 연결 고리를 강조한다.

감동적인 체험.

강력한 파워로 변경된 4리터 V8 바이터보는 표준 사양의 스포츠 배기 시스템과 결합하여 감동적인 음향과 주행 체험을 실현한다.

서킷 적합성.

3챔버 에어 서스펜션, 스포츠 샤페(-10 mm) 및 대형 브레이크(앞 390 mm, 뒤 365 mm) 적용으로 뛰어난 종방향과 횡방향 다이내믹.

역동적인 특징 구현.

흑색 요소와 신형 20인치 휠 및 실내의 알칸타라와 알루미늄을 갖춘 스포츠 디자인 패키지는 스포티한 외형을 구현한다.

안락한 분위기.

어댑티브 18-웨이 스포츠 시트, 히팅 가능한 다기능 스포츠 스티어링 휠, 알칸타라 패키지 포함 가죽 사양 및 스포츠 크로노 패키지는 표준 사양이다.

모든 정보 표시.

포르쉐는 GTS 모델을 통해 파나메라 시리즈를 위한 보조 시스템 및 편의 시스템의 사양에 다양하게 구성할 수 있는 헤드업 디스플레이를 추가한다.

대형 플랩.

첫 번째 파나메라 GTS 스포츠 투리스모는 대형 테일 게이트, 더 많은 적재공간 및 4+1 시트 콘셉트를 적용하여 스포티한 특성과 최고의 일상 편의성을 결합한다.

요약

두 개의 신형 GTS 모델: 파나메라 제품군을 위한 스포티한 새모델

포르쉐는 파나메라 제품군에서 두 개의 매우 스포티한 모델을 확장한다: 파나메라 GTS 및 파나메라 GTS 스포츠 투리스모는 4리터 V8 바이터보 엔진(338 kW/460 HP)의 강력한 구동 장치, 3챔버 에어 서스펜션을 포함한 역동적으로 강조된 새시 시스템, 특별한 디자인 및 사양 특성에 독창적인 퍼포먼스 패키지를 통합한다. 이 사양은 생산 단계부터 GTS에 특유하게 광범위하다: 무엇보다 외부가 흑색으로 강조된 스포츠 디자인 패키지 및 내부에 광범위하게 적용된 알칸타라 표면이 표준 사양이다. 아울러 포르쉐는 전체 파나메라 시리즈용으로 보조 시스템 및 편의 시스템 사양에 다양하게 구성할 수 있는 헤드업 디스플레이를 보충한다.

새로운 두 가지 파나메라 GTS 모델의 핵심인 338 kW(460 HP) 출력을 갖춘 최대 토크 620 Nm의 4리터 V8 엔진은 표준 사양의 스포츠 배기 시스템을 적용하여 감동적인 주행과 음향 체험을 실현한다. 가솔린 입자 필터를 갖춘 바이터보 엔진은 이전 모델보다 출력이 5 kW(20 HP) 및 100 Nm 향상되었으며 파나메라 GTS 및 파나메라 GTS 스포츠 투리스모는 표준 사양의 스포츠 크로노 패키지를 적용하여 정지 상태에서 100 km/h까지 4,1초 내에 가속한다. 최고 속도는 292 또는 289 km/h이다. 출력 전달은 장력 중단 없이 8단 기어 더블 클러치 변속기 PDK를 통해 포르쉐 사륜구동 시스템 트랙션 매니지먼트(PTM)로 이루어진다. 특출한 주행 성능에 비해 연비는 NEFZ 규격에 따라 일반적인 10.3 l/100 km(스포츠 투리스모: 10.6 l/100 km)(각주 참조), CO₂ 배출량은 235 g/km(스포츠 투리스모: 242 g/km)이다.

파나메라 GTS 모델의 스포티한 특성에 이어 새시 시스템은 역동성을 강조하여 설계되었다. 3챔버 기술을 갖춘 어댑티브 에어 서스펜션은 표준 사양이며 서스펜션 비율을 유연하게 제어하고 확장할 수 있다. GTS 모델의 스포츠 새시는 10 mm 더 낮게 설계되었고 사용된 포르쉐 액티브 서스펜션 매니지먼트(PASM)는 특수하며 더욱 스포티한 밸런스를 갖추고 있다. 그 결과 뛰어난 횡방향 다이내믹을 갖춘 주행성을 구현한다. 아울러 대형 브레이크(앞 390 mm 직경, 뒤 365 mm)는 종방향 다이내믹을 지원한다.

신형 파나메라 GTS 모델은 이전 모델과 비교하여 확연히 고급화된 기본 사양을 갖추고 있다. 흑색 신형 프론트 엔드 하부와 리어 하부 및 어둡게 강조된 다른 특징을 갖춘 스포츠 디자인 패키지는 특히 더욱 스포티한 외형을 구현한다. GTS 모델은 20인치 파나메라 디자인 경금속 휠을 장착한다. 인테리어는 흑색 알칸타라 및 양극 산화처리된 알루미늄으로 강조되었다. 표준 사양에는 히팅이 가능하고 변속 패들을 갖춘 다기능 스포츠 스티어링 휠, 알칸타라 커버 및 광범위한 디지털 서비스를 위한 Connect Plus 모듈이 포함된다. 선택 사양인 GTS 인테리어 패키지를 이용하여 다양한 디자인 요소가 개별화되는데, 예를 들어, 태코미터, 이음부 및 "GTS" 문자열을 암적색 또는 백색의 대비 색상으로 표현할 수 있다.

GTS 모델은 두 번째 파나메라 세대의 모든 혁신을 제공한다. 여기에는 디지털화된 포르쉐 Advanced 콕핏, 간격 제어 정속 주행장치를 포함한 Porsche InnoDrive와 같은 보조 시스템 및 선택 사양인 뒤차축 조정장치가 포함된다. GTS는 새로운 하이라이트로 전체 파나메라 시리즈에 헤드업 디스플레이를 처음으로 도입한다. 헤드업 디스플레이는 개별적으로 설정할 수 있고 관련된 모든 주행 정보를 컬러로 직접 운전자의 시야로 투사한다.

GTS는 포르쉐의 그란 투리스모 스포츠(Gran Turismo Sport)를 의미한다: 이미 1963년 904 카레라 GTS가 경주 스포츠 기술을 도로용으로 승인된 스포츠카로 도로에 도입했다. 924 GTS 및 928 GTS가 이후 출시되었고 1980년대 및 1990대에 이 원칙이 다듬어지게 되었다. 2007년 최초의 카이엔 GTS가 재탄생되었다. 2011년 파나메라 GTS의 첫 세대가 뒤를 이었는데, 이때는 스포츠 리무진만 생산되었다. 신형 파나메라 GTS에는 스포츠 투리스모도 처음으로 있다: 대형 테일 게이트, 낮은 적재 모서리, 확대된 수화물 볼룸 및 4+1 시트 구성을 적용하여 2017년에 도입된 모델 시리즈의 신형 GTS 후속 모델은 뛰어난 퍼포먼스에 추가로 일상 주행 적합성에 대한 최고의 요구에도 부합한다.

엔진 및 퍼포먼스

바이터보-8실린더가 제공하는 다이내믹, 효율성 및 감동

신형 파나메라 GTS 및 신형 파나메라 GTS 스포츠 투리스모는 파나메라 터보 모델과 동일한 V8 바이터보 엔진 세대의 장점을 제공한다. 포르쉐 엔지니어의 가장 중요한 개발 목표는 최고의 효율성과 뛰어난 퍼포먼스였다. 신형 파나메라 GTS 모델의 4리터 엔진은 6.000 및 6.500 rpm 사이에서 338 kW(460 HP)의 최고 출력을 발휘하고 이전 모델의 4,8리터 V8보다 20 HP를 능가한다. 이전 모델보다 100 Nm 이상인 최대 토크 620 Nm은 1.800 및 4.500 rpm 사이에 있다. 신형 8실린더 엔진은 표준 스포츠 크로노 패키지를 적용하여 파나메라 GTS 및 파나메라 GTS 스포츠 투리스모를 정지 상태에서 100 km/h까지 4,1초 내에 가속한다. 리무진은 15,4초 후 200 km/h에 도달하고, 스포츠 투리스모는 15,6초 후에 도달한다. 최고 속도는 292 또는 289 km/h(스포츠 투리스모)이다. 특출한 주행 성능에 비해 연비는 NEFZ 규격에 따라 일반적인 10.3 l/100 km(스포츠 투리스모: 10.6 l/100 km)(각주 참조), CO₂ 배출량은 235 g/km(스포츠 투리스모: 242 g/km)이다.

유럽 연합과 다른 사용자 국가에서 새로운 EU 배기가스 규격으로 입자 배출에 대해 엄격한 한계값이 적용되기 때문에 파나메라 GTS 모델의 도입과 함께 새로운 모델 연도부터 언급된 시장에서 모든 파나메라 모델이 가솔린 입자 필터를 갖춘다. 이로써 배기가스 규격 유로 6 d-temp(EU6 BG) 및 중국의 C6b를 충족한다. 이 차단된 세라믹 필터의 구조는 디젤 엔진용 입자 필터의 구조와 비교할 수 있지만, 이 필터는 가솔린 엔진의 요구사항에 맞게 조정되었다. 배기가스는 번갈아가며 닫히는 덕트를 통해 유도되어 입자 필터의 벽을 따라 유동해야 한다. 입자 침전물은 자동으로 완료되는 재생 과정 중 연소된다.

이것은 8실린더의 경우 구조적으로 뱅크 각도가 90도인 종방향으로 장착된 V 엔진이다. 각 50도 조절 가능한 4개의 흡기와 배기 캠샤프트가 체인으로 구동된다. 최대 6.800 rpm까지 고속 회전하는 4밸브 엔진의 배기량은 3.996 cm³이다. V8 바이터보 가솔린 직분사 엔진의 주요한 기술상 특징은 내부에 V 형태로 놓인 터보차저, 연소실의 중앙에 배치된 인젝터를 갖춘 새로운 센트럴 터보 레이아웃, 트랙에 적합한 오일 회로, 거의 마모가 없는 실린더 벽의 코팅 및 실린더 셋오프이다.

흑색 더블 테일 파이프를 갖춘 표준 사양의 스포츠 배기 시스템 및 엔진과 배기가스 플랩 컨트롤이 특별히 조정되어 작동하기 때문에 V8 엔진은 특히 인상 깊고 용량이 풍부한 음향을 구현한다.

낮은 회전속도에서 높은 토크를 보장하는 센트럴 터보 레이아웃

신형 파나메라 GTS 모델의 V8 엔진은 높은 회전속도 범위와 출력 범위에서까지 뛰어난 민첩성을 보인다. 동시에 8실린더 엔진은 이미 낮은 회전속도에서 최대의 토크를 나타낸다. 이 구동장치 특성은 많은 부분에서 센트럴 터보 레이아웃을 갖춘 바이터보 터보차징에 기인한다. 많은 비용을 투자하여 설계된 트윈 스크롤 터보차저는 V8의 연소실에 압축된 공기를 공급한다. 서로 역으로 회전하는 2개의 터빈이 이미 가장 낮은 회전속도에서 최고의 토크값을 공급한다. 터보차저의 최대 부스트 압력은 0,8 bar이다. 각 터보차저마다 배기가스 흐름에 의해 구동된 컴프레서가 흡기를 압축한다. 이 공정 공기의 흐름은 엔진에서 최적의 반응 특성을 고려하여 더블 라인으로 설계되었다; 이 흐름은 외부로부터 V8 앞에 배열된 급기 냉각기 앞 좌측과 우측의 플로우 과정 이후 각 스로틀 밸브를 통해 좌측과 우측 실린더 뱅크 안으로 유입한다. 급기 냉각기는 컴프레서로 가열된 공정 공기의 온도가 다시 확연하게 낮아지게 한다. 따라서 산소의 실린더 주입률, 즉 효율성이 상승하도록 공기의 밀도를 높인다.

중양에 배치된 인젝터

모든 파나메라 엔진의 특징은 연소실의 중앙에 위치한 고압 분사 밸브를 갖춘 인젝터이다. 신형 파나메라 GTS 모델의 V8 엔진에는 7개의 분사 오리피스를 갖춘 밸브가 사용된다; 개별적으로 정렬된 분사가 최적의 연소와 이로 인한 적은 배출 및 더 높은 효율을 실현한다. 그리고 모든 작동 단계에서 가능: 포르쉐는 시동, 촉매장치 가열, 워밍업 단계 및 작동온도 상태의 엔진을 위한 특수한 분사 전략을 실현하기 위해 인젝터를 이용한다. 각 실린더 뱅크마다 고압 펌프가 사용된다; 최대 분사 압력은 250 bar이다.

내부 V 형태의 촉매장치 배열을 갖춘 배기가스 후처리

V8 엔진에는 1차 촉매장치와 메인 촉매장치 및 프론트 머플러와 리어 머플러를 갖춘 더블 라인 배기 시스템이 있다. 구조적으로 8실린더 엔진은 센트럴 터보 레이아웃과 동일하게 내부 V 형태로 엔진에 인접한 촉매장치 배열을 갖추고 있다; 배기가스 정화장치는 이 구성을 통해 특히 신속하게 최적의 작동 온도에 도달한다. 아울러 시동 단계에서 터보차저 웨이스트 게이트 밸브를 열어 촉매장치 가열이 가속된다.

실린더 벽의 철 합금으로 마모와 오일 소모 감소

V8 엔진의 하이라이트는 알루미늄 주조 블록에서 실린더 벽의 철 코팅이다. 이것으로 내부 마찰, 마모 및 오일 소모가 확연하게 감소한다(연료 품질이 불량한 경우에도 해당). 생산 공정에서 대기 플라즈마 분사를 이용하여 실린더 표면에 매우 부하에 강하고 마찰이 적은 철 코팅이 실시된다. 이 코팅의 두께는 150마이크로 미터에 불과하다. 피스톤 링의 반환점에서 벽 마모는 철 합금에 의해 거의 제거된다. 주조된 경량 피스톤의 구조가 새로운 합금에 맞게 조정되었다. 피스톤 링에는 철 코팅과 완벽하게 조화되는 크롬 아질산염 코팅이 있다. 모든 조치를 통해 이전 모델에 비해 오일 소모를 최대 50% 낮출 수 있었다.

트랙에서도 안전한 오일 공급

모든 포르쉐는 트랙에서도 안정적이어야 한다. 신형 파나메라 GTS 모델은 혁신적인 오일 회로를 적용하여 이 도전에 자신있게 대처한다. 구조적인 레이아웃이 매우 극단적인 횡방향과 종방향 가속까지도 보상한다. 특이사항으로 오일 통로가 크랭크 어셈블리 오일 공급 및 실린더 헤드 오일 공급으로 분할되어 있다. 오일 통로의 공급 단면이 필요에 적합하게 오일 회로에서 해당 컴포넌트에 맞게 조정되어 있다. 시동 시 오일 압력 구축 시간에 긍정적으로 작용한다. 오일 펌프에서 체크 밸브를 통해 신속한 압력 구축이 지원된다; 내부 V 형태에서 많은 오일이 오일팬으로 역으로 흐르지 않고 공회전하도록 관리한다. 오일 압력 자체는 완전 가변식 베인 셀 오일 펌프로 구축되어 밸브를 통해 특성 곡선별로 제어된다. 엔진 시동 시 및 외부 온도가 낮은 상태에서 자동으로 활성화되어 작동하는 오일 압력 제한장치가 이 제어 밸브에 내장되어 있다. 아울러 내부 V 형태의 중앙에 배열된 전자식 스위칭 밸브가 피스톤 냉각을 위해 중요한 특성곡선이 제어된 피스톤 분사 노즐을 필요에 맞게 제어한다. 이 컨트롤을 통해 변조 손실이 감소하고 오일 순환량이 제어된다. 심지어 뉘르부르크링 노르트슐라이페(Nürburgring-Nordschleife)를 빠른 종방향과 횡방향 가속으로 주행하는 것도 가능하다.

시리즈: 스포츠 응답 버튼을 갖춘 스포츠 크로노 패키지

다기능 스티어링 휠에 스포츠 응답 버튼을 포함하여 런치 컨트롤과 모드 스위치를 갖춘 신형 파나메라 GTS 모델에 표준 사양으로 적용된 스포츠 크로노 패키지는 트랙 주행에 맞게 완벽하게 조정되었다. 모드 스위치는 스티어링 휠에 인체공학적으로 위치한 회전식 스위치를 통해 네 가지 주행 모드(일반, 스포츠, 스포츠 플러스 및 Individual)로 직접 연결할 수 있다. 트랙용으로 이상적인 것은 스포츠 플러스 모드이다. 이 모드에서는 구동 트레인이 가능한 최선의 응답 특성 및 최대 가속에 맞게 최적으로 프리텐션되어 있다. 아울러 3챔버 에어 서스펜션과 같은 능동적인 서스펜션 보상, 포르쉐 액티브 서스펜션 매니지먼트(PASM), 선택 사양의 시스템인 포르쉐 다이내믹 새시 컨트롤 스포츠(PDCC Sport), 포르쉐 토크 벡터링 플러스(PTV Plus) 및 뒤차축 조향장치가 최고의 퍼포먼스를 위해 스포티한 모드로 변경된다. 모드 스위치의 중앙에는 스포츠 응답 버튼이 있다. 이 버튼으로 파나메라의 최대 출력 잠재력이 버튼 누름에 따라 20초 동안 제공된다. 이 경우 엔진의 응답 특성이 특히 직접적이고 능동적이다; 아울러 PDK가 스포츠 플러스 모드에서보다 더욱 역동적인 변속 특성곡선으로 변경되고 3.000 ~ 6.000 rpm 회전속도 범위로 직접 되돌아간다(전부하 상태에서 버튼을 누르는 경우 제외). 기어 변경이 매우 늦게 완료된다.

최대의 편의성과 최고의 민첩성을 위한 포르쉐 8단 기어 PDK

모든 파나메라 후속 모델과 같이 신형 GTS 모델에서도 8단 기어 더블 클러치 변속기가 사용된다. 일반적으로 8단 기어 PDK는 기어비에서 최적의 킹핀각이 가능하고 최대의 편의성과 최고의 민첩성을 갖춘 상태에서 효율적인 연료 소비를 실현하는데, 7단과 8단 기어가 회전속도를 낮추는 오버드라이브 단계로 설계되었기 때문이다. 최고 속도는 6단 기어에서 도달된다. 파나메라의 8단 기어 PDK는 다음 기어비 단계가 이미 대기 상태에서 거의 즉시 작동하려고 대기하기 때문에 장력 중단 없이 변속한다. 따라서 스포티하지만 최고의 편의성을 갖춘 PDK의 변속 특성이 신형 파나메라 GTS 모델의 역동적인 기본 설계에 완벽하게 적합하다.

전자 제어식 멀티 디스크 클러치 장착 액티브 사륜 구동

파나메라 GTS 및 파나메라 GTS 스포츠 투리스모는 포르쉐 트랙션 매니지먼트(PTM)를 통해 도로에서 출력을 발휘한다 - 전자 제어식 및 특성곡선 제어식 멀티 디스크 클러치 장착 액티브 사륜 구동. 각 주행 상황에 맞게 조정되어 멀티 디스크 클러치가 전륜과 후륜 간에 엔

진 동력을 항상 최적으로 분배한다. 이를 위해 PTM 센서가 휠 회전속도, 종방향과 횡방향 가속 및 조향각을 지속적으로 제어한다. PTM은 건조한 구간 및 습기와 눈이 있는 도로에서도 퍼포먼스를 완성한다.

새시 및 새시 시스템

퍼포먼스와 컴포트 사이에서 GTS에 적합하게 설계된 밸런스

파나메라의 전체 콘셉트에 따라 신형 GTS 모델의 새시 역시 고급 리무진의 여행 komfort를 스포츠카의 퍼포먼스와 통합했지만, GTS에 전형적으로 다이내믹을 강조하며 설계되었다. 다른 파나메라 후속 모델에서 알려진 어댑티브 에어 서스펜션이 신형 GTS 모델에서는 표준 사양으로 장착된다. 3챔버 기술을 적용하여 서스펜션 비율을 유연하게 제어하고 확장할 수 있다 GTS 모델의 스포츠 새시는 표준 사양으로 10 mm 더 낮게 설계되었고 사용된 포르쉐 액티브 서스펜션 매니지먼트(PASM)는 GTS 모델의 퍼포먼스 요구에 부합하는 특수하며 더욱 스포티한 밸런스를 갖추고 있다. 그 결과 뛰어난 횡방향 다이내믹을 갖춘 주행성능을 구현한다.

아울러 대형 브레이크는 종방향 다이내믹을 지원한다. 이를 위해 내장된 새시 조절기 포르쉐 4D 새시 컨트롤이 전체 새시 시스템을 실시간으로 분석하고 동기화하여 주행 특성을 최적화한다. 선택 사양으로 신형 파나메라 GTS 모델의 다이내믹이 포르쉐 토크 벡터링 플러스(PTV Plus)를 포함한 롤링 안정화 장치 포르쉐 다이내믹 새시 컨트롤 스포츠(PDCC Sport), 포르쉐 세라믹 복합제 브레이크(PCCB) 및 뒤차축 조향장치와 같은 혁신적인 시스템을 통해 더욱 최적화된다.

생산 단계부터 3챔버 기술을 갖춘 어댑티브 에어 서스펜션

파나메라 GTS 및 파나메라 GTS 스포츠 투리스모는 표준 사양으로 어댑티브 3챔버 에어 서스펜션을 갖추고 있다. 무엇보다 구현된 komfort 수준과 관련하여 어댑티브 에어 서스펜션이 기준을 제시한다. 이 시스템은 서스펜션 스트럿마다 서스펜션 비율의 큰 스펙트럼을 가능하게 하는 3개의 작동 가능한 에어 챔버를 보유한다. 따라서 예를 들어, 가속 및 제동 시 또는 롤링 동작을 줄이기 위해 필요한 경우 서스펜션 비율을 순식간에 전자식으로 조정할 수 있기 때문에 새시를 낮은 기본 서스펜션 비율로 설정하여 매우 안락하게 주행할 수 있다.

스포티하게 조정됨: 포르쉐 액티브 서스펜션 매니지먼트(PASM)

표준 사양의 포르쉐 액티브 서스펜션 매니지먼트(PASM)는 전자식 속업소버 컨트롤이다. 이 시스템은 노면 상태 및 주행 방식에 반응하고, 이에 따라 지속적으로 각 개별 휠의 댐핑을 제어한다. 신형 파나메라 GTS 모델에 사용된 댐퍼는 퍼포먼스 요구에 부합하고 횡방향 다이내믹 주행성능을 개선하기 위해 특수하며 더욱 스포티한 밸런스를 갖추고 있다. 일반적으로 세 가지 주행 모드 중 선택할 수 있다: "일반", "스포츠" 또는 "스포츠 플러스" PASM의 작동 방법: 센서가 강한 가속 및 제동 시, 빠른 코너링 또는 비평탄 노면에서 발생하는 차체와 휠의 움직임을 감지한다. PASM은 파악된 데이터를 포르쉐 4D 새시 컨트롤로 전송한다. 시스템 제어 센터가 현재 차량 상태를 계산하고 각 모드에 따라 PASM의 댐퍼 특성곡선과 어댑티브 에어 서스펜션의 서스펜션 비율을 제어한다. 아울러 4D 새시 컨트롤 적용을 통해 다른 선택 사양의 전자식 새시 시스템 제어 매개변수도 최대 퍼포먼스 구현을 위해 함께 조정되어 있다.

48 V 시스템 장착: PTV 플러스 포함 액티브 롤 스테빌라이저 시스템 PDCC 스포츠

48 V 기술을 갖춘 선택 사양의 롤 스테빌라이저 시스템 포르쉐 다이내믹 새시 컨트롤 스포츠(PDCC Sport)는 전자 기계식 스테빌라이저를 통합하여 주행 다이내믹을 최적화한다. 이 시스템은 차체의 롤링 동작을 줄이기 위해 유압식 액추에이터를 장착한 시스템보다 확연히 더 빠르게 제어하고 스테빌라이저를 단단하게 한다. 포르쉐는 파나메라에서 PDCC 스포츠를 포르쉐 토크 벡터링 플러스(PTV Plus)와 조합한다. 전자식으로 제어된 뒤통 디퍼렌셜 록이 휠 선택적 브레이크 개입 동안 추가적인 조향 토크를 뒤통에서 생성하기 위해 후륜 사이에서 가변식 구동 토크 분배를 실시한다. 결과: 더욱 민첩한 조향 특성. 다른 한편으로 PTV 플러스는 코너링에서 벗어나면서 가속할 때 디퍼렌셜을 의도적으로 차단하여 트랙션의 장점을 느낄 수 있게 한다.

뒤통 조향장치가 횡방향 다이내믹과 종방향 안정성 개선

신형 파나메라 GTS 모델은 희망에 따라 뒤통 조향장치를 갖추 수 있다. 약 50 km/h까지 주행속도가 낮은 경우 후륜은 주행속도에 따라 전륜과 달리 최대 스티어링 앵글 2,8도까지 가변적으로 조향한다. 이것을 가상 축거 단축으로 표현한다. 장점: 코너링에서 더욱 역동적인 조향 특성 및 매우 좁은 공간에서 확연히 간편해진 정렬 및 주차. 주행속도가 빠른 경우

후륜이 주행속도에 따라 다시 전륜과 동일하게 조향한다. 결과: 가상 축거 연장 및 이로 인해 고속도로에서 차선 변경 시 다시 상향된 주행 안정성. 아울러 뒤차축 조향장치를 사용하면 앞차축에서 더욱 직접적인 조향비가 가능하고 이로 인해 매우 스포티한 조향 감각을 구현한다. 일반적으로 뒤차축 조향장치는 이것으로 능동적인 안전, 주행 다이내믹 및 컴포트를 최적화한다.

내장된 새시 조절기 포르쉐 4D 새시 컨트롤

포르쉐 4D 새시 컨트롤은 중앙으로 연결된 제어 시스템이다. 이 시스템이 중앙에서 현재 주행 상황을 3차원(종방향, 횡방향 및 수직 다이내믹)에서 분석하고, 여기에서 차량 상태에 관한 최적의 정보를 계산한 후 이 정보를 새시 컨트롤의 네 번째 차원인 모든 새시 시스템에 동일하게 실시간으로 제공한다. 이를 통해 시스템이 다가올 주행 상황에 집중하며 반응한다. 예시: 커브 구간으로 역동적으로 조향하는 경우 전자식 속도소버 컨트롤 PASM 및 어댑티브 에어 서스펜션, 뒤차축 조향장치, PTV 플러스 및 PDCC 스포츠가 연결되어 지원된 조향 특성, 높은 민첩성과 안정성을 구현한다. 포르쉐 4D 새시 컨트롤은 이미 조향 시 새시 시스템에 펄스를 전달한다. 시스템이 이와 같은 방식으로 조기에 반응하고 최대 코너링 퍼포먼스를 실현한다.

최고 수준의 감속을 위한 대형 브레이크

앞 6피스톤 고정 캘리퍼, 뒤 4피스톤 고정 캘리퍼가 적용된 표준 사양 브레이크 시스템의 치수는 신형 파나메라 GTS 모델의 출력에 맞게 크게 조정되었다. 적색 브레이크 캘리퍼가 포함된 회주철 브레이크는 최고 수준의 감속 수치를 구현한다. 내부 환기식 디스크의 크기는 앞차축 390 x 38 mm 및 뒤차축 365 x 28 mm이다. 희망에 따라 트랙에서 테스트를 거친 세라믹 브레이크 포르쉐 세라믹 복합제 브레이크(PCCB)를 파나메라 GTS 모델용으로 공급할 수 있다.

두 GTS 모델에는 표준 사양으로 흑색 도장된 20인치 파나메라 디자인 휠이 장착된다. 앞 치수 275/40 ZR 20 및 뒤 치수 315/35 ZR 20 타이어는 최적의 그립감을 실현한다.

디자인 및 사양

강력한 외형 및 풍부한 사양

디자인과 사양에서 특히 스포티한 콘셉트를 갖춘 신형 GTS 모델은 고급 리무진 중에서 스포츠카의 고유한 특성을 강조한다. 파나메라 GTS 및 파나메라 GTS 스포츠 투리스모의 길이와 높이는 각각 5.053 mm, 1.417 mm이고 폭은 1.937mm이다. 짧은 차체 오버행 사이 큰 축거의 길이는 2.950mm이다. 두 모델에는 표준 사양으로 실크 광택 흑색으로 도장된 20인치 파나메라 디자인 휠이 장착된다.

흑색으로 강조된 표준 사양의 스포츠 디자인 패키지

다른 파나메라 버전과 GTS 모델의 전면은 흑색 스포일러 립을 갖춘 신형 스포츠 디자인 에이프런 트림패널로 구분된다. 포르쉐 다이내믹 라이트 시스템(PDLS), 4-포인트-주간등, 적응형 헤드램프, 전조등 워셔 및 다이내믹 전조등 높이 제어장치를 갖춘 LED 메인 전조등이 표준 사양으로 야간에 올바른 시야를 구현한다. 개별적으로 제어 가능한 84개의 발광 다이오드를 갖춘 PDLS 플러스가 포함된 차광된 LED-매트릭스-메인 전조등은 선택 사양으로 공급할 수 있다. 흑색으로 도장된 스포츠 디자인 측면 스커트는 GTS 모델을 시각적으로 더 낮게 표현하고, 이를 통해 퍼포먼스 요구를 강조한다. 측면 윈도우 몰딩은 생산 단계부터 고광택 흑색으로 도장되어 있고, 앞 도어에는 GTS 문자열이 있다. 흑색 컬러는 스포츠 디자인 리어 하단부, "PORSCHE" 문자열 및 모델 명칭이 도장되어 있는 리어 뷰에서도 지배적이다. 표준 사양 스포츠 배기 시스템의 양쪽 더블 테일 파이프도 흑색이다. LED 기술, 통합된 4-포인트 제동등을 갖춘 3차원 사양의 후미등 및 야광 밴드는 GTS에 전형적으로 어둡게 되어 있다. 표준 사양의 전동식으로 열리고 닫히는 스포츠 리무진의 무선 테일 게이트에 배출 가능한 리어 스포일러가 내장되어 있습니다. 신형 파나메라 GTS의 경우 배출 시 윙이 분할되어 공간을 확보합니다. 따라서 고속 주행 시 뒤차축에서 압착력이 추가로 증가합니다.

파나메라는 실내공간에서도 높은 수준의 컴포트, 포르쉐에게 전형적인 스포츠 특성 및 전위적인 디자인을 다양한 가변성과 결합한다. 아울러 GTS 모델은 특히 스포티한 특징을 강조하고 매우 포괄적인 기본 사양을 제공한다. 메모리 패키지를 갖춘 어댑티브, 전동식 18-웨이 스포츠 시트는 운전자와 동승자를 위한 훌륭한 측면 지지와 동시에 많은 컴포트를 제공한다. 센터 스트립은 도어의 팔걸이, 선바이저, 헤드라이너 및 A, B, C 필러와 같이 알칸타라 재질이다. 또한, 알칸타라 커버, 변속 패들 및 스포츠 크로노 패키지의 모드 스위치를 갖춘

히팅 가능한 다기능 스포츠 스티어링 휠도 기본 사양에 포함된다. GTS 문자열은 도어 입구 커버, 태코미터 및 헤드레스트에 있다. 태코미터의 숫자표시판은 선택 사양으로 암적색 또는 백색으로 공급할 수 있다.

GTS 인테리어 패키지로 실내공간을 더욱 섬세하게 갖출 수 있다. 여기에는 벨트, 헤드레스트에 자수를 놓은 문자열 및 암적색 또는 백색의 대비 색상 시트와 풋매트의 이음부가 포함된다.

표준 사양의 온라인 연결을 포함한 포르쉐 Advanced 콕핏

두 번째 포르쉐 파나메라 세대의 일반적인 특징은 디지털화된 디스플레이와 조작 콘셉트이다: 터치식 패널 및 개별적으로 구성 가능한 디스플레이를 갖춘 표준 사양의 포르쉐 Advanced 콕핏. 7인치 스크린 2개가 상호 작용이 가능한 콕핏을 구성한다. 센터 콘솔의 12,3인치 터치 디스플레이가 온라인 내비게이션 기능을 갖춘 포르쉐 커뮤니케이션 매니저먼트(PCM)의 중앙 조작부 및 디스플레이 요소로 사용된다. 인포테인먼트 시스템은 간편하고 직관적으로 조작되고 개인 취향에 맞게 조정된다. 사전 지정된 타일 기능을 이용하여 자신이 선호하는 기능을 갖춘 이른바 홈스크린을 간편하고 빠르게 갖출 수 있다: 예를 들어, 선호하는 라디오 스테이션 또는 내비게이션 목적지, 전화번호-즐거찾기 혹은 스포츠 배기 시스템 활성화. Full-HD 스크린의 우측 면에서 PCM의 다른 기능 영역에 접속할 수 있는 정보 위젯을 선택할 수 있다. 따라서 예를 들어, 상호 작용 영역에서 화면의 중앙에 내비게이션을 표시할 수 있고, 동시에 우측에서 전화 기능을 이용할 수 있다. 또한, 최대 6개의 개별 프로파일을 구성할 수 있다. 프로파일은 다양한 인테리어 설정 이외에 라이트, 주행 프로그램 및 보조 시스템에 대한 설정을 저장한다.

휴대전화 및 스마트폰은 커넥트 플러스 모듈로 연결된다. 파나메라에는 SIM 카드 리더가 포함된 LTE 전화 모듈이 있다. 표준 사양으로 모든 파나메라는 내장된 SIM 카드를 이용하여 희망에 따라 항상 온라인 상태를 유지할 수 있다. 신속하고 신뢰할 수 있는 내비게이션을 위해 실시간 교통 정보가 제공된다. 따라서 교통 상황에 대한 신속한 정보를 받을 수 있고 경로를 역동적으로 조정할 수 있다. 아울러 수많은 기타 포르쉐 커넥트 서비스를 이용할 수 있다. 국가와 차량별로 이용 가능한 커넥트 서비스의 상세한 개요는 www.porsche.com/connect에 있다.

보조 시스템 및 편의 시스템

파나메라에서 첫 번째 헤드업 디스플레이

표준 사양 또는 선택 사양에서 제공하는 수많은 보조 시스템이 신형 파나메라 GTS 모델의 주행을 편리하고 안전하게 한다. 여기에는 교통 표지 감지 기능을 포함한 차선 변경 보조장치 및 차선 유지장치와 같이 검증된 시스템 이외에 처음으로 파나메라에서 관련된 모든 주행 정보를 컬러로 직접 운전자의 시야로 투사하는 헤드업 디스플레이도 포함된다. 기타 하이라이트는 포르쉐 InnoDrive 및 나이트비전 어시스트 옵션이다. 나이트비전 어시스트는 최대 300미터 거리까지 사람과 큰 동물을 감지하고 경고 지침을 컬러로 콕핏에 표시하는 열화상 카메라를 사용한다. 전조등당 개별적으로 제어 가능한 84개의 LED를 갖춘 신형 LED-매트릭스 메인 전조등은 사람이 계산된 주행 경로에 있는 경우 하향등의 시야 범위 앞쪽을 짧게 조명하여 운전자가 조기에 반응할 수 있게 한다.

운전자의 부담 완화: 포르쉐 InnoDrive 및 정체 어시스트

아울러 간격 컨트롤 정속 주행장치를 포함한 포르쉐 InnoDrive가 전방을 예측한다. 3차원 고화질 내비게이션 데이터를 기반으로 전방 3 km에 대한 최적의 가속값과 감속값 및 지정 기어단과 글라이딩이 계산되어 활성화된다. 이때 전자식 보조 파일럿이 커브, 오름 경사 및 허용되는 주행속도를 자동으로 고려한다. 다른 차량 및 현재 속도 제한이 레이더 센서와 비디오 센서에 의해 파악되어 제어에 함께 고려된다. 또한, 정체 상태에서 주행과 같이 포르쉐에서도 즐거움에 한계가 있는 모든 상황에 대한 보조 시스템의 스펙트럼이 확대되었다. 정체 어시스트는 60 km/h까지 정체 상황 중 감지된 차량 대열 뒤에서 ACC 제어식 순차 주행이 전자 기계식 조향을 통한 조향 지원과 조합되면서 차량의 내장된 종방향과 횡방향 유도 기능을 통해 운전자를 지원하는데, 운전자는 언제든지 조향에 개입할 수 있다.

운전자가 개별적으로 구성 가능한 헤드업 디스플레이

포르쉐는 신형 GTS 모델을 통해 모든 파나메라 모델에 선택 사양으로 헤드업 디스플레이를 도입한다. 이미 카이엔에서 알려진 이 시스템은 관련된 모든 주행 정보를 컬러로 직접 운전자의 시야로 투사한다. 헤드업 디스플레이는 시각적으로 눈에 띄지 않으며 앞유리 바로 앞 계기반에 통합되어 있다. 이 디스플레이는 운전자의 시야 전면 약 2,3미터 거리에서 시각적으로 인지된다. 헤드업 디스플레이 표시 화면의 높이, 밝기 및 회전각을 조절할 수 있다. 설

정은 직접 포르쉐 커뮤니케이션 매니지먼트(PCM)의 별도 메뉴에서 할 수 있다. 희망에 따라 내비게이션 시스템, 보조 시스템의 다양한 정보, 경고 지침 및 기타 이벤트가 앞유리에 투사된다. 표시 영역 또는 디스플레이 영역은 총 6개 부분 영역으로 분할되어 있다.

운전자는 각 사전 선택에 따라 상이한 주행 정보가 표시되는 총 4개의 프리셋 중 선택할 수 있다. 표준 보기는 주로 보조 시스템의 활동과 상태를 표시한다. 상부 영역의 중앙에는 계기반의 표시 영역과 동일한 정보가 표시된다. 디스플레이의 상부 좌측에는 감지되고 현재 적용되는 교통 표지가 표시된다. 하부 영역의 중앙에는 실제로 주행하는 주행속도가 투사된다. 목적지 안내가 활성화된 경우 우측 디스플레이 영역에 내비게이션 정보가 표시된다. 스포츠 크로노 보기에서는 헤드업 디스플레이의 표시에 기타 정보가 보충된다. 상부 디스플레이 영역의 중앙에는 태코미터가 투사된다. 스포츠 응답 기능을 사용하는 경우 우측 상부에 남아 있는 기능 시간이 표시된다. 우측 하부에는 기어 표시창이 있다. 좌측 디스플레이 영역은 운전자에게 랩타임과 랩 번호를 알려준다. 콤팩트 디스플레이는 가장 본질적인 것으로 표시된 정보를 줄인다. 따라서 상부 영역에는 현재 적용되는 주행속도 및 내비게이션 정보만 표시된다. 하부 영역에는 실제로 주행하는 주행속도 및 보조 시스템의 상태가 투사된다. 필요시 운전자는 개별적인 보기를 생성하여 표시할 수 있다. 이를 위해 운전자는 개별 디스플레이 요소에서 선택할 수 있다. 사용자가 지정한 디스플레이 구성은 PCM으로 한다.

아울러 선택한 프리셋과 관계없이 중요한 정보가 상황에 따라 표시된다. 따라서 예를 들어, 충돌 위험이 있는 경우 경고 기호가 크게 표시된다. 그러나 전화가 수신되거나 음성 조작이 활성화된 경우에도 해당 기호가 활성화된다. 주간과 야간 디스플레이 간 자동 전환을 통해 각 시간에 따라 더욱 손쉽게 디스플레이를 인지할 수 있다. 대안으로 운전자가 수동으로도 디스플레이를 변경할 수 있다.

최초 모델: 파나메라 GTS 스포츠 투리스모

독특한 디자인, 어댑티브 루프 스포일러 및 4+1 시트 콘셉트

신형 파나메라 GTS에는 기존 스포츠 리무진뿐만 아니라, 처음으로 스포츠 투리스모도 있다. 또한, GTS 모델은 콘셉트상 독특한 디자인을 통해 구현되는 신형 스포츠 투리스모 시리즈의 그와 같은 모든 장점을 제공한다. 스포츠 리무진과 비교하여 더 높은 루프 라인은 뒤에서 타고 내리는데 간편하고 확연하게 커진 머리 상부 공간을 제공한다. 넓게 열리는 표준 사양의 전동식 테일 게이트 및 622 mm로 낮은 적재 모서리를 적용하여 트렁크의 유용성을 높였다. 스포츠 투리스모가 콤포트 액세스를 갖춘 경우 테일 게이트를 열고 닫는데 발 동작이면 충분하다; 차량이 리모컨 키를 통해 권한이 있는 사용자를 감지한다. 모든 스포츠 투리스모 모델과 같이 파나메라 GTS는 표준 사양으로 3인승 리어 벤치 시트를 갖추고 있다. 이 시리즈의 스포티하고 안락한 요구에 부합하기 위해 외부 2개 자리는 독립 시트로 설계되었기 때문에 뒷자리는 2+1 구성을 갖추고 있다. 선택 사양으로 전동식으로 조절 가능한 독립 시트 2개를 뒷좌석용으로 주문할 수 있다. 뒷좌석의 상부 모서리까지 적재할 경우 파나메라 GTS 스포츠 투리스모는 520리터의 적재 볼륨을 제공한다. 뒷좌석 등받이 3개는 별도로 또는 모두 접혀진다(40:20:40 비율); 트렁크로부터 전동식으로 잠금해제. 이 경우 적재 볼륨이 최대 1,390리터로 확대된다.

선택 사양으로 포르쉐는 파나메라 스포츠 투리스모의 트렁크용으로 적재 공간 매니지먼트를 제공한다. 모든 종류의 수화물을 안전하게 운송하기 위한 가변식 시스템은 적재 바닥판에 내장된 고정 레일 2개, 고정 고리 4개 및 트렁크 분리망 1개로 구성된다. 표준 사양으로 차량에 이동식 트렁크 롤러가 1개 있다. 약속 장소로 이동 중 노트북 컴퓨터를 급하게 충전해야 하는 경우 희망에 따라 공급 가능한 적재 공간 내 230 V 소켓에서 충전할 수 있다.

최대 50 kg 추가 출력을 위한 루프 스포일러

파나메라 스포츠 투리스모 세그먼트에서 유일한 것은 표준 사양의 루프 스포일러이다. 주행 상황 및 선택한 주행 모드에 따라 받음각이 3단계로 조절되어 뒤차축에서 최대 50 kg의 추가 출력을 생성한다. 포르쉐 액티브 에어로다이내믹(PAA)의 시스템 구성요소인 에어 가이드 요소는 170 km/h까지 삽입되고 -7 각도로 뒤로 하강하는 루프 라인에 맞게 조정된다.

루프 스포일러가 170 km/h부터 자동으로 퍼포먼스 위치로 이동하고 +1 각도의 받음각으로 주행 안정성과 횡방향 다이내믹을 향상한다. 스포츠 및 스포츠 플러스 주행 모드의 경우 루프 스포일러가 이미 90 km/h 주행속도부터 이 위치로 회전한다. PAA는 능동적으로 지원하며 선택 사양의 파노라마 슬라이딩 루프가 열리는 즉시 스포일러의 받음각을 90 km/h부터 +26도로 조정한다. 이를 통해 소용돌이가 보상되고 이에 따라 소음이 감소된다.