



PORSCHE



# 신형 포르쉐 911 (The new Porsche 911)

프레스킷

# 목차

|                        |    |
|------------------------|----|
| 신형 포르쉐 911             | 3  |
| 정밀하고 스포티한 디자인          | 8  |
| 향상된 출력, 더 높은 효율        | 12 |
| 신형 911, 혹독한 내구 테스트     | 29 |
| 1963년부터 이어져 온 스포츠카 아이콘 | 31 |

911 카레라 S: 복합 연비 8.9 l/100 km; 복합 CO<sub>2</sub> 배출량 205 g/km

911 카레라 4S: 복합 연비 9.0 l/100 km; 복합 CO<sub>2</sub> 배출량 206 g/km

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.

## 8세대 동안 이어진 포르쉐 스포츠카의 아이콘

### 신형 포르쉐 911

더 강력하고, 더 빠르며, 최첨단 디지털 기술을 갖춘 8세대 911 – 포르쉐 911은 8세대로 접어들었다. 포르쉐 디자인 DNA가 반영된 외관과 더욱 강인해진 자태, 10.9인치 터치 스크린 모니터를 갖춘 완전히 새로운 인테리어의 신형 911은 현대적인 동시에 시대를 초월한 디자인을 추구한다. 또한, 신형 911은 포르쉐의 대표적인 리어 엔진 스포츠카로서 절대 타협하지 않는 역동성을 디지털 트렌드에 부합하는 혁신적인 지원 시스템, 지능형 제어 및 새시 요소 등과 완벽하게 결합시켰다.

포르쉐 AG 감독 이사회 회장 올리버 블루메는 “8세대 신형 911은 이전보다 더 강력해졌고, 포르쉐만의 감성과 극대화된 효율성 및 광범위한 디지털 기술까지 모두 갖췄다. 무엇보다 이런 모든 혁신에도 불구하고, 911은 여전히 포르쉐의 스타일 아이콘이자 포르쉐의 심장을 뛰게 하는 순수한 스포츠카라는 사실에는 변함이 없다”고 강조했다.

신형 카레라 S와 4S는 6기통 수평대향 터보차저 엔진을 탑재해 최고 출력450마력(PS)을 발휘하며 그 어느 때보다 강력해진 파워를 자랑한다. 또한 더욱 향상된 연료분사 프로세스와 터보차저 및 인터 쿨러 냉각 시스템의 새로운 레이아웃으로 구동 효율성도 개선했다. 신형 911에는 새롭게 개발된 8단 듀얼 클러치 변속기(PDK)가 장착된다. 이를 통해 이전 모델과 비교해 출력이 30마력(PS) 증가했으며, 두 모델 모두 정지 상태에서 100km/h까지 가속하는데 4초가 채 걸리지 않는다. 후륜 구동 카레라 S는 3.7초, 사륜 구동 카레라 4S는 3.6초 밖에 걸리지 않는다. 두 모델 모두 이전 대비 각각 0.4초 빨라졌다. 스포츠 크로노 패키지 탑재 시 0.2초 더 단축된다. 전 세계에서 가장 난이도 높은 트랙에서 새로운 주행 기록 달성하기도 했다. 911 카레라 S는 뉘르부르크링 노르트슐라이페를 7분 25초 만에 주파했으며, 이 기록은 기존 모델보다 5초 단축된 것이다.

2018년 11월 27일 LA에서 월드 프리미어로 공개된 신형 911은 젖은 노면에서의 안전한 주행을 위한 포르쉐 웨트(Porsche Wet) 모드 등 새로운 주행 보조 시스템, 열 화상 카메라를 탑재한 나이트 비전 어시스트(Night Vision Assist), 스윙 인텔리전스를 사용하는 광범위한 연결성이 큰 특징이다. 또한, 더욱 특별한 여행을 위한 애플리케이션 포르쉐 로드 트립(Porsche

Road Trip), 포르쉐 360+(the Porsche 360+) 개인화 지원, 그리고 웹을 기반으로 배출가스량을 계산해주는 포르쉐 임팩트(Porsche Impact) 등 고객의 라이프스타일을 더욱 미래 지향적으로 만들어주는 다양한 디지털 기능을 제공한다.

## 초기 911 세대를 연상시키는 외관 디자인

외관 디자인은 친숙하면서도 완전히 새로워졌다. 8세대 신형 911의 차체는 더 넓어졌으며 보다 확고하며 진보적인 스포츠카의 이미지를 보여준다. 20인치 프런트 휠과 21인치의 리어 휠로 더 넓어진 휠 하우스 아치가 인상적이며, 44mm 늘어난 리어 엔드로 이제 후륜 구동 모델도 사륜 구동 911과 동일한 너비를 갖게 되었다. 차량 전면의 45mm 더 넓어진 차체 폭과 앞으로 확장된 보닛 등의 요소로 더욱 다이내믹한 모습이 강조되었으며, 이는 초기 911의 전통적인 특징을 연상시키기도 한다. 새롭게 개발된 LED 헤드라이트는 911에 적용된 기술력의 진보를 잘 보여준다. 윙과 매끄럽게 연결되어 있는 헤드라이트는 911의 전형적인 디자인을 계승하고 있다. 도어에 통합된 전동 팝 아웃 핸들은 부드러운 측면 윤곽선이 돋보이며, 전동화된 사이드 미러 역시 바람 소리를 최소화하는 새로운 디자인으로 변화했다.

차량 후면은 훨씬 더 넓어진 폭과 가변 리어 스포일러, 매끄럽고 우아한 라이트 라인으로 독보적인 존재감을 드러낸다. 공기 흡입구의 수직형 루버는 리어 윈도우의 윤곽선을 돋보이게 한다. 중앙에 위치한 세 번째 브레이크등은 인테이크 루버에 위치한다. 하지만 리어 스포일러가 작동 시 브레이크등이 가려지기 때문에, 두 번째 브레이크등은 스포일러에 배치했다. 후륜 구동 모델에는 블랙 컬러의 루버가 적용되며, 사륜 구동 모델은 리어 그릴에 크롬 소재로 마감했다. 신형 911의 프런트와 리어 부분을 제외한 모든 외관은 알루미늄으로 제작된다.

## 명료한 라인으로 새롭게 디자인된 인테리어

완전히 새로워진 인테리어는 직선 라인이 강조된 대시보드와 특징으로, 이는 1970년대 911로부터 영감을 받은 디자인이다. 오리지널 911과 마찬가지로, 새로운 대시보드는 두 개 윙 사이의 전체 너비를 완전히 덮는다. 포르쉐 전통에 따라 중앙에 위치한 타코미터와 함께 두 개의 얇고, 프레임이 없는 디스플레이는 운전자에게 다양한 정보를 제공한다. 이제 10.9인치의 PCM 센터 스크린은 새로운 시스템 덕분에 운전 방해 없이 더 신속하게 작동된다. 또한, PCM 아래에는 차량의 중요한 기능에 접근할 수 있는 5개 버튼의 콤팩트 스위치

유닛이 자리한다. 시트 역시 개선되었다. 새로운 시트 디자인으로 어깨 부분의 측면 지지력이 더욱 향상되었고, 차체 중량도 약 3kg 가까이 줄었다. 한편, 시트는 5mm 낮아지고 시트 쿠션은 한층 얇아졌지만, 편안함은 오히려 향상되었다.

디지털화 측면에서도 911은 새로운 기능과 서비스는 물론, 영구적인 연결성으로 한 걸음 더 진화했다. 기본 사양의 PCM에는 스웬 데이터를 기반으로 하는 온라인 내비게이션과 포르쉐 커넥트 플러스가 포함된다.

## 새로운 주행 보조 시스템으로 안정성과 편안함 증대

신형 911은 다양한 주행 보조 시스템을 선보이며 차량의 안전성과 편의성도 강화했다. 신형 911에는 세계 최초로 개발한 웨트(Wet) 모드가 기본 사양으로 탑재된다. 웨트 모드는 노면 위 물을 감지, 제어 시스템을 사전 설정하고 운전자에게 경고하는 기능으로, 버튼을 누르거나 스티어링 휠(스포츠 크로노 패키지)의 모드 스위치를 통해 활성화시킬 수 있다. 또한, 기본 사양으로 제공되는 카메라 기반의 경고 및 브레이크 지원 시스템은 움직이는 물체와의 충돌 위험을 감지, 필요한 경우 비상 제동을 시작한다. 열 화상 카메라를 장착한 나이트 비전 어시스트 기능도 911 모델 최초로 옵션 선택이 가능하다. 옵션 사양인 어댑티브 크루즈 컨트롤은 자동 거리 제어 시스템 및 스탑 앤 고(stop-and-go) 기능, 리버시블 탑승자 보호 기능, 그리고 혁신적인 자율 이머전시 어시스트(Emergency Assist) 기능을 포함한다.

## 수평대향 6기통 엔진의 진화

수평대향 6기통 터보차저 엔진 역시 신형 911을 통해 새로운 세대로 진입했다. 신형 911은 전자제어식 웨이스트게이트 밸브를 탑재한 대칭형 레이아웃의 터보차저, 새롭게 재설계된 인터쿨러 냉각 시스템, 최초로 장착된 피에조 인젝터가 결합되었으며, 이를 통해 응답성, 동력, 토크, 내구성, 회전 속도 등 모든 면에서 엔진이 한층 업그레이드 되었다. 911 카레라 S의 엔진은 이전 세대보다 30마력(PS) 증가해 6,500rpm에서 최고 출력 450마력(PS)을 발휘하며, 최대 토크는 2,300-5,000 rpm 사이에서 54.0kg·m를 발휘한다.

911 카레라 S와 911 카레라 4S의 가격은 부가세 및 국가별 특별 사양을 포함해 각각 120,125유로, 127,979유로부터 시작된다.

## 손목에서 경험하는 포르쉐 911의 신화

포르쉐 디자인은 신형 911을 기념해 특별 제작된 손목 시계 "911 크로노그래프 타임리스 머신 리미티드 에디션(911 Chronograph Timeless Machine Limited Edition)"을 911개 한정판으로 선보인다. 포르쉐 아이코닉 모델 911의 완벽한 디자인과 티타늄 하우징 기술이 적용되었으며, 블랙 다이얼 역시 911디자인으로부터 파생되었다. 화이트 포인터와 인디케이터로 가독성 또한 높으며, 6시 방향에 위치한 토탈라이저는 스포츠카 디자인을 반영해 3/6/9/11로 표기되어 있다. 다이얼에는 911의 플라이 라인 실루엣이 반영되었고, 시계줄은 포르쉐의 오리지널 인테리어 가죽으로 제작되었다. 이 한정판 시계는 2019년 4월부터 특별 배지가 포함된 전용 케이스에 담아 판매된다.

## 7세대에 걸친 주펜하우젠의 걸작

전설은 1963년 9월 12일, 프랑크푸르트 국제 모터쇼(IAA)에서부터 시작되었다. 15년 전 오스트리아 그웬트에서 시작된 포르쉐 브랜드의 역사는, 포르쉐 356의 계승 모델 911로 이어졌다. 초기 901로 불렸던 '오리지널 911'은 총 111,995대가 생산되었다.

10년 후인 1973년에는 911 G 시리즈가 출시되었다. 당시에 중요한 시장이었던 미국의 엄격한 안전 규제 덕분에 911은 근본적으로 변화했다. 최상위 모델에 강력한 터보 엔진과 아연 도금된 차체를 적용했으며, 타르가와 함께 911 카브리올레, 스피드스터를 추가로 출시했다. 1989년까지 포르쉐 911 'G 시리즈'는 총 198,496대 생산되었다.

포르쉐 911 G 시리즈의 후속 모델인 '타입 964'는 1988년 출시되었다. 964 세대의 첫 번째 파생 모델은 신형 911이 기술적으로 얼마나 진보했는지 잘 보여준다. 포르쉐는 고성능 스포츠카 959를 위해 개발한 사륜 구동 장치를 911 카레라 4에 최초로 적용했다. 1989년에는 후륜 구동 911 카레라 2 가 출시되었고, 쿠페와 함께 카브리올레와 타르가도 동시에 데뷔했다. 964는 통합 범퍼를 제외하고는 85% 이상 새롭게 설계된 부품으로 제작되었다. 3세대 포르쉐 911, '타입 964'는 1993년 10월까지 6년간 총 63,762대가 생산되었다.

911의 4세대 모델인 '타입 993'은 가장 가치 있는 에디션으로 평가받는다. 쿠페와 카브리올레, 두 가지 타입뿐이던 933은, 1995년 탈착식 하드탑 대신 리어 윈도우 아래로 미끄러지는 넓은 전동식 글래스 루프가 특징인 타르가를 처음 공개했다. '타입 993'은 1998년까지 총 68,881대를 생산되며, 공랭식 엔진은 막을 내렸다.

공랭식 엔진 사용 중단 후 1997년 출시한 5세대 911 '타입 996'은 포르쉐 클래식 모델 역사 상 가장 중요한 출발점으로 평가된다. 당시 포르쉐는 재정적으로 격변의 시기를 맞고 있었다. 오리지널 911이 출시된 지 34년만에, 포르쉐는 996으로 자사의 스포츠카 아이콘에 큰 변화를 일으킨다. 특히, 박스터와 같은 이전의 다른 모델과의 호환 공정을 통해 생산 비용을 절감하는 것은 물론, 업데이트된 안전 및 배출 규정도 만족시켰다. 2005년까지 총 175,262대가 생산된 '타입 996'은 40여년의 911 역사에서 오랫동안 과소평가된 성공적인 모델이다.

2004년 이후, '타입 997'은 매우 다양한 라인업을 선보이며 고객 개개인의 취향을 적극 반영한 제품들을 선보였다. 고객들은 스페셜 모델들을 포함해 쿠페, 타르가, 카브리올레, 스피드스터, 후륜 및 사륜구동, 좁거나 혹은 더 넓어진 보디워크, 수랭식 자연흡기 엔진, 터보 엔진, GTS, GT2, GT2 RS, GT3 스포츠버전, GT3 RS 등 총 24개의 세부 모델을 선택할 수 있었으며, 보다 폭 넓어진 개인화 옵션들 또한 제공되며 제품의 다양성을 더욱 확장시켰다. 총 213,004대 생산된 6세대 911은 다시 한번 생산 기록을 갱신했다.

2011년 출시된 '타입 991'은 극대화된 효율성을 위한 노력이 반영된 모델로 디자인을 포함해 모든 면에서 최고의 기술력을 상징한다. 991은 더욱 콤팩트해진 실루엣, 정교하게 마감된 디테일 등을 통해 이전의 어떤 911보다 강력한 모습을 자랑한다. 또한, 991은 슈퍼 스포츠카 918 스파이더 하이브리드에 적용된 기술인 어댑티브 에어로다이나믹을 채택한 최초의 911이었다. 991은 역대 포르쉐 911의 절대적인 베스트셀링 모델이 되었다. 포르쉐는 2018년 10월 31일까지 총 217,930대의 '타입 991'을 생산했으며, 1963년 911 데뷔 이후 총 1,049,330대의 911 시리즈를 생산하는 대기록을 세웠다.

## 디자인 및 인테리어

### 정밀하고 스포티한 디자인

포르쉐 디자인 DNA를 반영해 친숙하면서도, 확연히 새로워진 신형 911은 더 넓어지고, 보다 확신에 차 있으며, 강인한 모습을 자랑한다. 초기 911 디자인을 연상시키는 새로운 LED 헤드라이트와 보닛은 확연히 달라진 포르쉐의 진보적인 특징과 함께 혁신적이고 획기적인 디자인 요소를 결합했다. 최대 45mm 더 넓어지고, 더 커진 리어 액슬 휠로 스포츠카로서의 면모가 더욱 부각된다. 새로운 LED 라이트 스트립과 독특한 제3 브레이크등을 특징으로 하는 새로운 후면 디자인 덕분에 차량의 넓은 폭도 더욱 돋보인다.

### G 시리즈 스타일의 보닛

차량 전면은 윈드스크린 앞으로 길게 뻗은 보닛으로 대표되는 911 G 시리즈의 전통적인 특징이 적용되었다. 이를 통해 전방 부분이 더 길게 보이도록 하고 차량에 시각적으로 다이내믹한 느낌을 부여한다. 이와 동시에 완전히 새롭게 개발된 LED 헤드라이트는 911의 기술적인 진보를 보여준다. 뿔으로 매끄럽게 통합된 헤드라이트는 911만의 전형적인 둥글고 곧게 뻗은 디자인을 완성한다. 특히, 혁신적인 기술과 완벽히 조화되는 옵션 사양의 LED 매트릭스 헤드라이트는 시각적인 하이라이트로 손꼽힌다. 최적화된 주간등은 911의 강력한 존재감을 드러내고, 4 포인트 시그니처는 뒤쪽을 향해 입체감 있는 라인으로 확장되도록 설계되었다. 전방 에어인테이크는 블랙 컬러의 인테이크 트림과 함께 하나의 시각적 유닛으로 통합되어 있다. 수평 라인 역시 인상적이며, 전방 라이트 모듈은 이전보다 훨씬 날렵하다.

### 매끄러운표면의 넓은 차체

신형 911 카레라 S의 휠 베이스는 변함 없지만, 전장은 20mm 더 길어지고, 프런트 액슬은 45mm, 리어 액슬은 44mm 더 넓어졌다. 이로 인해 신형 911의 전방은 더욱 강인한 모습을 자아낸다. 전방의 현대적인 직선 라인은 측면에서 볼 때도 그 라인을 끊김없이 이어나간다. 프런트 및 리어 윙 사이를 유려하게 연결한 듯한 인상을 주는 도어 역시 장식 없이 직선으로 통합되어 있다. 기존 모델보다 훨씬 깊이 아래로 떨어지는 측면은 시각적 무게 중심을 더 아래에 놓이도록 하고 신형 911의 간결함을 돋보이게 한다. 1인치 더 커진 리어 액슬 휠은 이를 더 강조한다. 도어에 통합된 전동 팝 아웃 핸들과 공기역학적으로 강화된 사이드



미러 디자인은 차분하면서도 강력한 측면 디자인을 완성한다. 새롭게 디자인된 전동식 사이드 미러는 바람으로 인한 소음을 최소화한다. 미러 트림은 차량과 동일한 컬러를 옵션으로 제공한다.

## 새로운 LED 라이트가 장착된 리어 엔드

유려한 곡선과 낮은 하단부의 리어 엔드는 911만의 고유한 특성이다. 일체형의 새로운 곡선형 LED 라이트 스트립과 아래 쪽에 위치한 번호판이 드라마틱한 외관을 만들어내고, 이전 세대와의 차별성을 드러낸다. 고광택 블랙 컬러 리어 트림 패널은 리어 윈도우와 엔진 그릴을 더욱 확장된 스포일러와 인접한 단일 유닛으로 시각적으로 결합한다. 수직으로 배열된 흡기 루버는 리어 윈도우 라인을 끊임없이 이어나가며, 중앙에 위치한 세 번째 브레이크등도 흡기 루버에 통합되어 있다. 리어 스포일러 확장 시 가려지는 브레이크등도 스포일러에 통합되었다.

후륜 구동 모델은 블랙 루버, 사륜 구동 모델은 리어 그릴의 크롬 요소가 차별점이다. 흡기구 바로 아래 위치한 리어 스포일러는 상당히 넓어져 테일 램프 가장자리까지 확장된다. 이를 통해 각 측면에 하나의 이음새만 있어 리어 엔드 상단이 더욱 평평하게 보이도록 한다. 이와 동시에 공기 흐름 표면적이 25% 더 커진 새로운 리어 스포일러는 월등히 개선된 공기역학적 특성을 제공한다. 후방에서 시선을 사로잡는 요소는 길게 뻗은 새로운 LED 라이트 스트립으로, 그 어떤 이음새 또는 연결부도 라이트 밴드에 영향을 주지 않는다. 이 덕분에 신형 911의 독창적인 디자인은 밤에 더 빛을 발한다. 시각적으로 라이트 스트립을 감싸 안는 듯한 모습의 새로운 방향 지시등은 후미등이 통합되면서 가능해졌다. 또한, 초현실적 폰트의 3차원 포르쉐 로고를 각인해, 70년대 포르쉐 스타일을 오마주한다.

신형 911의 외관은 아래로 밀린 번호판과 배기 시스템의 테일 파이프 사이에 위치한 리어 에이프런부터 일관성있게 이어지는 모습이 특징이다. 이를 통해 시각적으로 끊임없이 아래로 이어지는 디자인을 완성한다. 리플렉터와 외측 배기구가 차량 후면의 어두운 영역에 통합되며 더 조용하고, 더 선형적이며, 더 넓어진 시각적 인상을 만들어낸다.

## 완전히 새롭게 개발된 인테리어

완전히 새롭게 탈바꿈한 인테리어 역시 911의 발전의 한 이정표다. 새로운 콕핏은 1세대 911의 명확하고 명료한 가치를 계승한다. 예를 들어 전통적인 아날로그 타코미터는 이제 프레임 없이 공중에 떠 있는 것처럼 보이는 두 개의 자유형 디스플레이로 장착된다. 대시보드는 클래식 911 모델과 같이 두 수평 날개 사이에 넓게 펼쳐져 있다. 중앙에서는 클래식 토글 스위치 디자인이 적용된 다섯 개 버튼이 장착된 도크 온 제어 패널이 센터 콘솔과 통합형 터치패드를 서로 연결한다. 점화 장치 키는 더 이상 제공되지 않으며, 신형 911에서는 스티어링 컬럼 좌측에 키리스 고(Keyless Go)와 엔진 시동 스위치를 제공한다. 아날로그의 정밀성과 디지털의 통합이 브랜드 고유의 방식으로 결합되었다. 계기판에는 루프 모양의 윙 아래에 수평으로 장착된 블랙 컬러의 조작부가 있다. 이 조작부는 중앙에 아날로그 타코미터가 장착된 전통적인 다섯 개의 포르쉐 원형 유닛이 운전자 앞으로 솟아 있다. 7인치 자유형 디스플레이의 글래스 측면은 우아함과 가벼움이 돋보인다.

10.9인치의 PCM 터치스크린 디스플레이는 매끄럽게 장착되어 있으며, 제어 장치 앞에 있는 장식 부분은 안정적으로 작동할 수 있도록 손 받침대 역할을 한다. 아래에는 차량의 중요한 기능에 접근할 수 있는 5개의 버튼이 장착된 새로운 스위치 유닛이 자리한다. 직관적으로 조작 가능한 스위치 유닛은 사용 범위에 따라 웨트(Wet) 모드를 활성화하거나 PASM 댐퍼를 조정할 수 있다. 중앙에 위치한 송풍구는 센터 콘솔로 이어지고, 센터 콘솔의 터치식의 고광택 표면은 PCM 디스플레이와 정보를 교환한다.

## 새로운 옵션: 깨끗한 공기를 위한 이오나이저

자동 실내 온도 조절 장치의 공기 흐름을 조절하는 이오나이저도 옵션 사양으로 새롭게 추가된다. 이오나이저는 공기에 포함된 세균과 기타 유해 물질의 양을 줄여준다. 차량 내부의 공기질이 개선됨으로써 쾌적도가 현저히 향상된다.

포르쉐 듀얼 클러치 트랜스미션(PDK) 셀렉터 레버는 기능은 간소화된 반면, 완전히 전자 제어가 가능한 8단 PKD로 새로워지면서 기존보다 더욱 콤팩트해졌다. 형태와 표면 질감은 손으로 접촉하는 스위치의 구조에 맞춰 조정되었다. 명확한 구조와 도어 패널은 우아함과 뛰어난 기능성을 결합해 보다 넓은 공간을 제공한다.

새로운 세대의 스티어링 휠은 경량성 및 정밀성과 같은 포르쉐 고유의 원칙을 더욱 독창적이고 매력적으로 구현했다. 다기능 제어 요소는 스티어링 휠에 정교하게 통합되어 휠의 경량성을 강조한다. 시각적으로 새롭게 구성된 모드 스위치는 더욱 현대적인 모습을 갖추었으며, 간편하게 조작할 수 있다. 개선된 모드 스위치는 보다 현대적인 외관을 가지고 있고, 사용이 더욱 용이해졌다. 제어 레버는 인체공학적이고 완벽한 기능성을 위해 새롭게 디자인 되었다. GT 스티어링 휠은 옵션 사양의 다양한 버전으로 제공되며, 모든 스티어링 휠의 직경은 360 mm다.

## 편의성이 향상된 차세대 시트

이와 마찬가지로 시트 역시 근본적인 개선되었다. 새로운 디자인의 경량 구조 덕분에 차량 중량이 약 3 kg 가벼워졌다. 또한, 어깨를 받쳐주는 측면 지지 기능이 월등하게 향상되었다. 좌석이 5 mm 더 낮게 위치하며, 더 얇은 시트 면을 가지고 있음에도 불구하고 앉았을 때 오히려 더 편안한 느낌을 제공한다. 이 밖에도, 새로운 좌석은 인체공학적으로 접을 수 있도록 911 초기 모델의 클래식한 가죽 루프 방식을 적용했다. 전반적인 개선이 이루어진 허리 지지대의 새로운 스티칭 패턴은 전체 인테리어와 조화를 이루는 완전히 차별화된 모습을 보여준다. 신형 911의 뒷좌석도 개선되었으며, 등받이는 각각 약 20 mm 더 높아지고, 더 넓은 시트 쿠션을 제공한다.

이와 마찬가지로 완전히 새로 설계된 도어 내부는 계기판의 수평 라인을 따라 흐른다. 고급스러운 메탈 소재로 마감된 도어의 트림 요소는 새롭게 디자인된 손잡이 쪽으로 자연스럽게 연결되며 시각적으로 통일감을 선사한다. 트림 표면의 기하학적인 형상은 익스클루시브한 트림과의 조합으로 광범위한 개인화 옵션을 제공한다. 트림 표면의 기하학적인 형상은 다양한 익스클루시브 트림과 함께 광범위한 개인화 옵션을 제공한다.

포르쉐는 최초로 신형 911에 블랙 또는 슬레이트 그레이 컬러의 가죽 사양을 옵션으로 제공한다. 해당 옵션에는 부드러운 가죽 소재로 마감된 시트 중앙 부분, 시트 받침대 및 프런트 헤드레스트도 포함된다. 계기판 상단부와 도어 패널에도 동일한 소재가 사용되었다. 이전 모델과 마찬가지로 전체 가죽 사양은 옵션 사양으로 제공된다. 대비되는 색상의 장식용 스티칭 패턴도 옵션으로 추가 제공된다. 스티어링 휠에도 마찬가지로 대칭형 스티칭이 적용되며, 블랙, 슬레이트 그레이, 그라파이트 블루 또는 보르도 레드 컬러가 제공된다.

## 엔진 및 구동장치

### 향상된 출력, 더 높은 효율

6기통 수평대향 터보차저 엔진이 탑재된 신형 911은 최신 배출가스 기준에 적합한 가솔린 미립자 필터(GPF) 기술 적용은 물론, 성능 향상에 중점을 두고 개발되었다. 전동식 제어 웨이스트 게이트 밸브가 장착되어 있으며 대칭으로 구성된 새로운 대형 터보차저, 완전히 새롭게 설계된 급기 냉각장치, 압축비 증대 및 최초의 피에조 연료 분사 밸브 장착으로 응답 특성, 출력, 토크 곡선, 효율성 및 회전 능력 등 엔진 성능이 향상되었다. 6,500rpm에서 기존보다 30마력 높아진 최고 출력 450마력을 발휘하며, 이 구동장치는 2,300 rpm~5,000 rpm 사이에서 3.05 kg·m 더 높아진 54.04 kg·m의 토크를 제공한다.

새로운 6기통 엔진은 거의 완전히 새롭게 설계된 흡기 시스템이 특징이다. 대형 챔버 볼륨을 갖춘 두 개의 대칭형 터보차저는 기존 부품을 대체한다. 또한 컴프레서와 터빈 휠은 엔진과 마주 보도록 배치되어 있으며 서로 반대 방향으로 회전한다. 터빈 휠의 직경은 3 mm 늘어난 48 mm이며, 55 mm의 대형 컴프레서 휠은 4 mm 증가했다. 새롭게 개발된 경량 캐스트 매니폴드와 조정된 터빈 하우징을 이용하여 터빈 입구 및 출구의 공기 흐름을 개선했다. 이러한 점은 효율성, 응답성, 토크 및 출력 상승에도 기여한다.

웨이스트 게이트 밸브를 제어하는 방식도 새롭게 변경되었다. 바이패스 밸브의 위치 조정은 이제 저압이 아닌, 스텝 모터를 통해 전동식으로 조정된다. 이 방식의 장점은 부스터 압력 제어가 전체적으로 더욱 빨라지고 정교해진다는 것이다. GPF가 장착된 911 카레라 S의 경우 최대 부스터 압력은 약 1.2바(bar)에 달한다.

### 효율성 상승: 리어 리드 그릴 아래 위치한 차지 에어쿨러

흡입 경로를 따라 이동하는 압축된 공기는 새롭게 배치된 두개의 차지 에어쿨러를 통과한다. 기존 모델과 다르게 급기 냉각기와 에어 필터의 위치가 서로 뒤바뀌었다. 후방 펜더의 측면 대신 급기 냉각기는 이제 엔진 위 리어 그릴 아래 중앙에 위치한다. 개선된 냉각 공기 주입 및 배출부 그리고 공정 공기 흐름 제한 해제를 통한 새로운 위치와 크기가 커진 급기 냉각기를 통해 효율성이 현저하게 높아졌다.

신형 911의 엔진은 더욱 심도 깊은 개발에 초점을 두었으며, 수 많은 세부 사항들이 최적화되었다. 처음으로 피에조 컨트롤 밸브가 연소실에 연료를 직접 분사하는 방식이 최초로 적용되었다. 피에조 밸브가 기존 솔레노이드 작동 방식의 부품보다 더 빠르게 열리고 닫힌다. 이로써 사이클당 최대 5회로 나누어 연료를 분사할 수 있다. 그 밖에도 인젝터가 바깥쪽 방향으로 열려 연료가 더 효율적이고 정교하게 연소실로 분배된다. 새로운 피에조 인젝터 덕분에 분사 압력 증대 이외의 방식으로 개선이 가능해졌다. 이를 통해 20바(bar)로 압력 수준을 유지할 수 있게 되었다.

## 연소 효율을 높이는 비대칭형 밸브 리프트

가변 밸브 제어장치 바리오 캠 플러스는 처음으로 밸브 리프트의 비대칭형 흡기 캠샤프트를 이용하여 가스 교환을 제어한다. 이때 실린더의 인접한 두 밸브가 부하 위치에서 서로 다른 리프트와 함께 열린다. 두 흡기 밸브 중 작은 밸브 리프트가 지금까지 일관되게 3.6 mm였음에 반해 신형 엔진에서는 이 수치가 2.0 mm와 4.5 mm이다. 부분 부하 영역에서의 제한 해제 및 다양한 최적화 방식을 통해 향상된 연료 관리뿐 아니라 연료 소비량 및 배출량을 줄였다. 회전속도가 낮고 부하가 작을 때의 승차감도 개선되었다. 풀 리프트로 전환 시 엔진 출력이 높아지면 하나의 실린더에 장착된 두 개의 흡기 밸브가 병렬 리프트로 열린다.

## 차량 내외부의 감성적인 사운드

911 고유의 사운드는 스포츠카 주행의 즐거움을 배가한다. 이를 위해 엔지니어는 기술 개발 시 흡입구 및 배기 사운드 튜닝에도 노력을 기울였다. 엄격한 소음 기준 및 가솔린 입자 필터에도 불구하고 포르쉐 911 특유의 매력적인 사운드 경험을 제공하기 위해 배기 시스템이 새롭게 설계되었다. 이제 트윈 브랜치 배기 시스템에는 맵 컨트롤 및 완전 가변식의 배기 플랩이 포함된다. 이 시스템은 제어를 통해 최적의 파워가 발휘될 뿐만 아니라 감성적인 사운드를 방출한다. 플랩은 스텝 모터를 통해 전동식으로 조작된다. 이로써 이제 중간 위치도 설정할 수 있어 더욱 감성적인 사운드 경험을 제공한다. 스포츠 배기 시스템이 옵션으로 제공된다. 기본 사양의 시스템에서는 두 개의 이중 테일 파이프가 제공되지만, 스포츠 배기 시스템의 경우에는 두 개의 타원형 배출구를 제공한다.

## 완전히 새롭게 개발된 8단 듀얼 클러치 트랜스미션(PDK)

911 카레라 S와 911 카레라 4S에는 8단 듀얼 클러치 트랜스미션(PDK)이 최초로 장착되었다. 새로운 PDK는 기존 모델의 7단 변속기에 비해 수많은 개선점을 제공한다. 운전자는 편의성, 퍼포먼스 및 효율성이 괄목할 만하게 증대된 것을 즉각적으로 느낄 수 있다. 기어비가 모두 새롭게 조정되었다. 1단 기어는 더욱 짧아지고, 8단 기어는 기존보다 더 길어졌다. 이를 통해 축 비율이 더 길게 설계되어 고단 기어의 회전속도가 감소되었다. 결과적으로 조화로운 비율을 통해 연료 소비를 줄일 수 있게 되었다. 최고 속도는 여전히 6단 기어에서 도달한다. 출력 손실과 연료 소비를 둘 다 줄이기 위한 추가 조치로 제어식 오일 펌프와 더욱 개선된 엔진오일이 사용된다. 이 펌프를 통해 기어와 클러치 사용에 필요한 오일 압력이 필요에 맞게 제어되어 변속기의 출력 손실이 감소된다.

## 다이내믹 증대를 위한 고속 변속

새로운 고속 변속 덕분에 911의 주행 다이내믹을 더욱더 강렬하게 경험할 수 있게 되었다. 이 기능은 수동 모드뿐만 아니라 스포츠 플러스(Sport Plus) 활성화 시 자동 모드에서도 이용할 수 있다. 이는 911 GT 스포츠카에서와 같이 반응 시간이 단축되고 더 빠른 기어 변속이 가능하다는 것을 의미한다. 고속 변속은 특히 회전속도가 빠르고 부하가 높을 때 실행된다. 이러한 고속 변속은 변속 과정 시 현저히 개선된 클러치 변경을 통해 가능해졌다. 이때 추가 주입 바이패스 덕분에 유압 제어식 클러치 변경이 더욱더 빠르게 이루어진다.

## 새로운 모드 스위치가 있는 스포츠 크로노 패키지

주행 퍼포먼스와 주행의 즐거움을 향상시키기 위해서는 스포츠 크로노 패키지를 선택하는 것이 최상의 선택이다. 이 패키지에는 스포츠 리스폰스 버튼이 있는 새로운 모드 스위치, PSM 스포츠 모드, 다이내믹 엔진 마운트와 스톱워치 및 포르쉐 트랙 프리시전 앱이 포함된다. 주행 모드는 스티어링 휠의 새로운 모드 스위치로 선택하며, 작동 중인 모드는 계기판에 표시된다.

엔진의 무게 중심 중앙에 새롭게 위치한 다이내믹 엔진 마운트는 하드 앤 소프트 엔진 마운트가 지닌 장점을 모두 결합한다. 전자식 제어를 통해 다이내믹 엔진 마운트는 주행 편의성과 주행 안정성을 동일하게 향상시킨다. 별도로 작동할 수 있는 PSM 스포츠(PSM Sport) 모드를 작동하면 안정성 시스템이 매우 스포티한 모드로 전환된다. 운전자는 이 모드를 사용

해 안전한 환경에서 차량의 성능을 극한으로 끌어올릴 수 있다. 모터스포츠에서 영감을 받은 스포츠 리스폰스 버튼은 엔진과 변속기의 응답 특성이 20초 동안 최대의 성능을 발휘할 수 있도록 해준다. 포르쉐 트랙 프리시전 앱은 경주 트랙에서 랩 타임과 주행 데이터를 측정하는 데 이용된다. 이 데이터는 스마트폰을 통해 기록 및 관리하고 다른 운전자와 공유하고 비교할 수 있다.

선택 사양인 스포츠 크로노 패키지와 결합하여 모든 911에 표준 사양으로 제공되는 새로운 웻(Wet) 모드는 모드 스위치를 통해 선택한다. 표준 사양의 스포츠 기능도 모드 스위치를 통해서만 활성화할 수 있다.

## 향상된 프런트 액슬 드라이브의 911 카레라 4S

신형 911 카레라 4S의 향상된 퍼포먼스는 프런트 액슬 드라이브 기술이 발전함에 따라 가능해졌다. 클러치 및 디퍼렌셜 유닛은 수랭식이며, 더 높은 부하를 견디고 뛰어난 내구성을 위해 강화된 클러치 디스크가 장착된다. 클러치의 토크 향상은 정확도를 높이고 프런트 액슬의 보조 구동장치의 기능을 개선한다. 발전된 기술이 탑재된 프런트 액슬은 PTM과 함께 눈길, 젖은 노면 및 건조한 노면에서 향상된 견인력을 제공한다. 트랙 주행 시의 정밀도, 퍼포먼스 및 부하 능력도 주행 다이내믹에 맞게 최적화되었다.

새시와 브레이크**모터스포츠 기술: 직경과 폭이 다른 혼합 타이어 최초 장착**

포르쉐 911의 새시는 모든 세대에 걸쳐 50년 이상 동안 스포츠카의 기준으로 통용되고 있다. 포르쉐는 신형 911의 새시를 통해 드라이빙 다이내믹 잠재력을 더욱 끌어올렸다. 포르쉐는 프런트 액슬에 20인치 휠, 리어 액슬에 21인치 휠을 장착하는 새로운 혼합 타이어 콘셉트를 적용했다. 리어 액슬 타이어의 폭은 프런트 액슬 타이어보다 훨씬 넓다. 이를 통해 두 모델 모두 전면의 트랙 너비는 46 mm, 911 카레라 S의 경우 후면의 트랙 너비는 39 mm 더 넓어졌다. 이를 통해 리어 액슬은 더욱 큰 횡항력을 제공하고, 후륜구동식 911의 트랙션을 향상시켰다. 또한 혼합 타이어는 중립적인 핸들링 및 제어를 용이하게 해 차량 밸런스에 상당한 영향을 미친다. 언더스티어와 오버스티어가 매우 낮아 운전자는 역동적인 주행에도 안전감을 느낄 수 있다. 강화된 새시 설계는 민첩성과 편의성이 증대된 차세대 포르쉐 액티브 서스펜션 매니지먼트(PASM)를 통해 완성된다. 기존 사양으로 제어식 범퍼가 장착(PASM)된 새시는 10 mm 더 낮게 설계된 옵션 사양인 PASM 스포츠 새시로 교체할 수 있다.

**더욱 스포티하고 편안해진 PASM**

포르쉐는 신형 911을 위해 PASM을 광범위하게 향상시켰다. 새로운 세대의 댐퍼에는 완전히 새롭게 개선된 엔지니어 기술을 담았다. 리바운드 및 압축 단계를 위한 메인 스테이지 밸브와 압력 챔버는 자력으로 무한하게 조정 가능한 고정밀 컨트롤 밸브를 통해 신속하게 제어된다. 이를 통해 댐핑력을 정밀하게 조정할 수 있다. 또한 포르쉐 새시 전문가들은 신형 911에 댐퍼 기능을 완벽하게 부합시키기 위해 별도의 소프트웨어 제어 장치를 개발했다.

새로운 하드웨어와 소프트웨어의 조합은 상당한 이점을 제공한다. 새로운 PASM은 이전보다 더욱 부드러워진 댐핑으로 압축 및 리바운드 단계에서 편안함을 제공한다. 특히, 자갈과 같은 짧은 순간의 자극에 더욱 효과적이다. 이와 동시에 신형 PASM은 댐퍼를 더욱 견고하게 작동시켜, 롤링 안정성, 도로 연결, 스티어링 및 예상 코너링 속도와 관련해 드라이빙 다이내믹의 이점을 선사한다.

10 mm 더 낮게 설계된 PASM 스포츠 새시는 옵션으로 제공된다. 드라이빙 다이내믹을 위해 특별히 설계되어, 커브에서 더욱 민첩하고 고속 구간에서 더욱 안정된 주행을 선사한다.



## 젯(Wet) 드라이빙 프로그램: 세계 최초의 습도 감지 시스템 – 기본 사양

신형 911에는 세계 최초로 뚜렷한 도로 습도를 감지하는 혁신적인 시스템과 언제든지 수동으로 선택 가능한 Wet 드라이빙 프로그램이 장착된다. 젖은 노면을 주행하는 운전자를 지원하기 위해 특별 개발된 이 시스템은 전방 휠 하우스에 장착된 음향 센서를 이용해 흩뿌려지는 물보라를 감지함으로써 젖은 도로를 감지할 수 있다. 도로 상태와 관계없이 윈드스크린 물방울에 시각적으로만 반응하는 와이퍼 레인 센서와 근본적으로 다르다. 젖은 도로 상태가 감지되면, PSM과 PTM 시스템의 응답은 사전 조정된다. 이를 통해 운전자에게 감지된 습기에 관한 정보를 제공하고 수동으로 젯 모드로 전환하도록 권장한다.

해당 기능은 센터 콘솔의 새로운 버튼 패드 또는 선택 사양인 스포츠 크로노 패키지를 이용하는 경우 모드 스위치를 이용하여 작동할 수 있다. 운전자가 젯 모드를 활성화하면 특히 포르쉐 스태빌리티 매니지먼트(PSM), 포르쉐 트랙션 매니지먼트(PTM), 공기역학, 옵션 사양인 포르쉐 토크 벡터링(PTV) 플러스 및 구동장치의 응답 특성이 조정되어 주행 안정성이 최대로 보장된다. 90 km/h부터 리어 스포일러에 최대 다운포스가 작용하고, 쿨링 에어 플랩이 열리며, 가속 페달은 평평해지고, PSM 오프(PSM Off) 또는 스포츠(Sport) 모드는 비활성화된다. 젯 드라이빙 프로그램은 포르쉐 어드밴스트 개발팀이 유럽 연구 프로젝트 "프로메테우스"의 일환으로 1990년대 중반에 이미 개발한 콘셉트를 기반으로 한다.

## 최적화된 응답성으로 업그레이드된 브레이크 시스템 셋업

새로운 휠 사이즈와 더욱 향상된 타이어 장착으로 신형 911은 완전히 새로운 새시를 구성한다. 젯 그립과 드라이 핸들링은 물론 롤링 레지스턴스도 향상되었다. 스프링 및 안티롤 바의 비율은 높아졌으며, 브레이크 시스템은 더욱 정밀해졌다. 더 큰 제동력을 전달할 수 있는 새로운 리어 휠 덕분에 리어 브레이크 디스크의 직경은 330 mm에서 350 mm로 커졌다. 반면, 브레이크 페달의 비율이 낮아졌다. 브레이크 페달은 이제 스틸, 탄소 섬유 및 플라스틱으로 제작된 유기성 금속으로 구성되며, 무게는 약 300 g으로 기존 스틸재보다 가벼워졌다. 브레이크가 즉각적으로 작동하며, 매우 단단한 연결을 통해 운전자는 상당히 정밀한 압력점도 느낄 수 있다. 특히, 스포티한 운전자는 최적화된 피드백의 이점을 활용할 수 있다. 한편, 공압식 브레이크 부스터는 전자식으로 개선됐다.

레이스 트랙 테스트를 통해 입증된 포르쉐 세라믹 콤포지트 브레이크(PCCB)는 모든 911 모델에 옵션으로 제공된다. 세라믹 브레이크는 무게가 가벼우며, 브레이크 페이딩 현상이 없다.

## 비율 조정으로 민첩성이 향상된 스티어링

신형 911은 민첩성과 다이내믹 스티어링을 더욱 향상시키기 위해 기본 사양에서 스티어링 비율을 약 11%, 리어 액슬 스티어링 장치가 장착된 옵션 사양에서 약 6% 더 직접적으로 반응한다. 이로써 주행이 더 민첩해지고, 커브가 많은 경로에서 더욱 커다란 주행 즐거움을 선사한다. 이외에도 스티어링 휠의 피드백 개선을 위해 포르쉐 전용의 새로운 스티어링 컨트롤러가 사용된다. 향상된 알고리즘 덕분에 여러 도로 상태(건조하거나 젖은 노면 또는 눈길)에 맞춰 원하는 주행 특성을 발현할 수 있다.

편의성을 향상시키는 파워 스티어링 플러스는 옵션으로 이용할 수 있다. 속도가 낮을 때 파워 스티어링 플러스는 개선된 스티어링 비율로 작동하며, 이는 스티어링과 주차를 용이하게 한다.

## 리어 액슬 스티어링 장치 및 경량 배터리

일상에서의 편의성과 퍼포먼스를 향상시키는 리어 액슬 스티어링 장치는 신형 911에서 더욱 개선됐다. 주행 속도에 따라 리어 휠은 프런트 액슬의 스티어링각과 반대 또는 같은 방향으로 최대 2도만큼 조정된다. 이를 통해 신형 911은 코너링에서 더 민첩해지고 적은 회전으로 시내 주행을 용이하게 한다. 예를 들어, 차선을 변경할 때 빠른 스피드는 운전 안정성을 향상시킨다. 리어 액슬 스티어링 장치는 모터스포츠 기술을 기반으로 하는 새로운 리튬인산철 배터리와 함께 사용된다. 이 배터리는 모터스포츠 기술을 기반으로 한다.

리튬인산철 배터리는 기존 납 배터리보다 수명이 2.5배 더 길며, 무게가 12.7 kg으로 기존 배터리 무게의 절반이 채 되지 않는다. 옵션 사양인 리어 액슬 스티어링 장치와 함께 마찬가지로 포르쉐 다이내믹 새시 컨트롤(PDCC)도 사용할 수 있다. 옵션으로 선택할 수 있으며, 액티브 롤 스태빌라이저를 통해 코너링 시 차체 흔들림이 없는 안정적인 주행이 가능하다.

## 프런트 액슬용 리프팅 시스템

옵션 사양으로 제공되는 전자유압식 리프팅 시스템은 프런트 액슬을 약 40 mm 들어 올릴 수 있도록 해준다. 프런트 액슬의 경사각 및 최저 지상고를 높임으로써 차고 및 주차장 진입을 용이하게 한다.

## 차체 및 공기역학

### 알루미늄 사용으로 더욱 견고해진 차체

포르쉐는 신형 911을 통해 차체의 혼합 구조를 개발하고, 완전히 새로운 차체 구조를 설계했다. 예를 들어, 기존 모델에서 63% 스틸이 함유된 것에 비해 최신 모델에서는 30%로 스틸 함유량이 절반 이상 줄어들었다. 프론트와 리어 에이프런 외에도 외관은 완전히 알루미늄으로 제작된다. 알루미늄 시트로 제작된 새로운 도어 디자인은 안정성과 품질에 어떠한 영향도 주지 않고 차체 중량을 줄여준다.

고강도의 스틸 외에도, 알루미늄 압출재 함량이 증가하면서 프론트와 리어 종방향 부분, 내외관 도어 실(sill), 플로우 패널 등은 알루미늄 프로파일로 제작됐다. 알루미늄 압출재의 함량은 3%에서 25%로 증가했다. 포르쉐는 신형 911에서 더 많은 다이캐스트 알루미늄 부품을 프론트 스프링 스트럿 마운트, 리어 하우징, 리어 캐리어 그리고 속옵쇼버 마운트 등에 도입했다.

A 필러와 B 필러와 같은 차체와 측면 루프 프레임과 탑승자 공간에 사용된 부품은 고강도 열간성형스틸로 제작된다. 이를 통해 주요 하중이 흡수돼 충돌이 완화되며, 이는 지능형 경량 구조에 기여한다. 알루미늄 부품으로 유사한 강도를 달성하기 위해서는 자재를 더욱 추가해야 하고, 더많은 중량이 필요하다. 이외에도 세계 최초로 신형 카레라 쿠페에 커튼 에어백이 장착된다.

신형 911의 향상된 차체 콘셉트는 탑승자의 수동적 안전성을 보장할 뿐만 아니라 차체 외곽이 더욱 견고해졌다는 것을 의미한다. 911 카레라 4S 쿠페는 기존 모델에 비해 토션 및 벤딩 값이 5% 향상됐다. 이를 통해 911은 다양한 상태의 도로에서도 스포티한 주행을 유지할 수 있다.

루프 시스템은 풀 알루미늄 콘셉트가 적용되지 않는다. 기본 사양의 911 쿠페는 100% 경량 메탈 패널로 제작되는 반면, 옵션 사양인 슬라이드/틸트 선루프는 스틸로 마감된다. 그 외에 내부 선바이저가 있는 글래스 루프도 선택 가능하다.

## 진동을 감소시키는 새로운 엔진 마운트

새롭게 설계된 차체의 지지 구조로 드라이빙 다이내믹을 위한 엔진 마운트가 새롭게 배치됐다. 지금까지 엔진은 뒤쪽에 위치한 두 개의 마운트와 볼트로 고정되는 크로스바와 연결되어 있었다. 하지만 신형 911에서는 엔진 스트러트가 전혀 사용되지 않으며, 엔진 마운트가 약 20 cm 더 앞으로 옮겨진 상태로 사이드 멤버에 직접 통합되어 있다. 변속기 마운트의 전방 연결은 변화가 없다. 엔진 마운트의 새로운 위치와 밸런스 조정을 통해 차량의 새시로 전달되는 엔진의 흔들림과 진동은 상당히 감소한다. 이로써 열악한 도로에서 낮은 속도로 주행하는 경우 혹은 험로에서 빠른 속도로 주행할 때도 주행 편의성이 높아진다. 이와 동시에 엔진을 새시에 단단하게 연결함으로써 주행 다이내믹이 향상된다. 엔진의 중량으로 인해 새시에 전달되는 흔들림이 적어지므로 울퉁불퉁하고 급격한 커브길도 스포티하게 주행할 수 있다. 따라서 911은 차선을 안정적으로 유지하며 주행가능하다.

## 제어 기능이 향상된 어댑티브 에어로다이내믹

신형 911의 강화된 어댑티브 에어로다이내믹은 에너지 효율성과 퍼포먼스를 다시 한 번 향상시켰다. 이를 위해 액티브한 요소인 리어 스포일러와 쿨링 에어 플랩의 제어 전략이 주행 속도 및 주행 프로그램에 따라 수정되었다. 신형 911은 이제 효율성에 최적화된 에코(Eco) 모드와 드라이빙 다이내믹을 위한 퍼포먼스 구성 간의 공기역학을 제어한다.

공기역학적 최적화에 기여를 하는 새로운 어댑티브 리어 스포일러는 더욱 커지고 넓어졌다. 공기역학 유효 범위가 45% 더 넓어진 이 리어 스포일러는 항력과 감소된 추진력 간에 개선된 밸런스를 제공한다. 리어 스포일러 중간에 위치한 추가된 에코(Eco) 기능은 완전히 새로운 기능이다. 이 위치에서는 공기역학 저항이 가장 적어 연료 소비량이 감소한다. 퍼포먼스(Performance) 위치까지 완전히 나오는 경우 리어 스포일러는 리어 액슬의 추진력을 완전히 보상한다. 프론트 액슬의 최소 추진력과 함께 신형 911은 매우 빠른 속도에서도 안전하고 안정적인 주행이 가능하다.

신형 911의 리어 스포일러는 주행 상황과 선택한 주행 모드에 따라 세 가지 주요 위치로 설정된다. 최대 90 km/h의 속도까지 리어 스포일러는 접힌 상태를 유지한다. 911이 계속해서 가속하면 리어 스포일러는 에코 위치로 이동하며 150 km/h의 속도까지 이 상태를 유지한

다. 시속 150 km/h를 초과하면 리어 스포일러는 자동으로 퍼포먼스 위치로 이동한다. 스포츠, 스포츠 플러스 및 웨트 모드에서 리어 스포일러가 에코 위치부터 퍼포먼스 위치까지 이동 가능하다. 최고 속도에서는 항상 퍼포먼스 위치에 있다.

## 차지 에어 쿨링을 지원하는 스포일러

PCM의 소프트키를 누르면 퍼포먼스 위치가 정지 상태 및 느린 속도에서도 작동한다. 리어 스포일러의 또 다른 기능은 에어 쿨링으로, 온도가 높을 때 리어 스포일러는 60 km/h부터 출력 손실을 방지한다. 또한 90 km/h의 속도에서 슬라이딩 루프가 열릴 때 작동하는 보상 위치도 추가된 기능이다.

향상된 어댑티브 에어로다이내믹은 프런트 섹션의 연속 가변 쿨링 에어 플랩을 포함한다. 지금까지 이 플랩은 세 단계로 설정할 수 있었다. 플랩은 온도, 부하, 속도 및 상황에 따라 개폐된다. 측면의 두 흡기구는 기존 모델과 비교하여 크기가 커졌다. 설정된 매개변수가 없는 한 플랩은 70 ~150 km/h의 속도 범위에서 완전히 닫힌다. 이를 통해 911에 가해지는 공기 흐름의 저항이 감소하고 연비가 개선된다. 150 km/h의 속도부터는 플랩이 열리고 170 km/h의 속도에서는 완전히 열린다. 이 모드는 빠른 속도에서 최고의 주행 다이내믹을 위해 공기역학적으로 최적의 밸런스를 맞춰준다. 슬라이딩 루프가 열리면 이 플랩은 위치가 120 km/h의 속도에서 작동한다. 운전자가 스포츠 또는 스포츠 플러스 모드를 켜면 플랩이 항상 열린다.

전기 및 전자장치**더 나은 시야를 위한 지능형 LED 헤드라이트**

포르쉐는 신형 911을 위해 다양한 새로운 안전 및 보조 시스템을 개발했다. 특히 PDLs 플러스가 탑재된 옵션 사양의 새로운 LED-매트릭스-메인 헤드라이트가 눈에 띈다. 포르쉐 라이트 기술의 정점을 보여주는 매트릭스 헤드라이트의 에너지 센터는 전면 렌즈에 고출력 하이빔 LED로 구성된 84개의 개별 LED로 작동한다. 이를 통해 생성되는 광선은 도달 범위와 강도 면에서 레이저 광선과 비슷하다. 다른 도로 사용자의 눈을 부시게 하거나 시야를 가리지 않고 운전자가 최대도로를 밝힐 수 있도록 빛을 분산한다. 복잡한 헤드라이트 모듈은 카메라 및 내비게이션 데이터와 차량 상태를 바탕으로 서로 독립적이면서 유연하게 제어 가능한 여러 구성요소로 구성되어 있다.

라이트 지능형 제어를 통해 운전의 편안함과 안전성을 크게 향상시키는 추가 기능 통합이 가능하다. 예를 들어 카메라를 이용하여 심하게 반사되는 교통 표지판을 감지하고 선택적으로 빛을 감소시킨다. 부스트(Boost) 기능은 맞은편에서 오는 차량을 세그먼트별로 인식하는 동시에 주행 차선을 비추는 조명을 더욱 밝게 한다. 이로써 운전자의 시야가 확보되고, 편의성과 안전성이 향상된다. 코너링 라이트는 부드럽게 켜져 커브길에서 운전자의 눈을 보호한다.

911에는 생산 단계부터 LED 헤드라이트가 기본으로 장착된다. 여기에 보조 하이빔과 다이내믹 레인지 컨트롤이 포함된다. PDLs 플러스가 탑재된 헤드라이트는 옵션으로 선택 가능하며, 다이내믹 코너링 라이트, 하이빔 어시스트와 고속도로 및 안개등을 제공한다. LED-매트릭스-메인 헤드라이트는 완전히 새롭게 개발됐다.

**확장 가능한 보조 시스템**

기본 사양의 신형 911에는 특히 일상적인 주행을 더 편안하고 안전하게 해주는 보조 시스템이 포함된다. 카메라 기반 경고 및 브레이크 보조 시스템은 차량, 보행자 및 자전거와의 충돌 위험을 상당히 줄여준다. 첫 번째 단계에서 시각 및 청각적으로 운전자에게 경고 메시지를 전달한다. 두 번째 단계에서는 위험한 상황일 경우 급제동을 실시한다. 운전자가 제동하는 경우에는 상황에 따라 최대 완전 제동까지 제동력을 증대한다. 운전자가 반응하지 않으면 자동 비상 제동으로 충돌사고를 막을 수 있다.

옵션으로 제공되는 어댑티브 크루즈 컨트롤을 탑재하면 사용 가능한 기능의 범위는 더욱 확장된다. 어댑티브 크루즈 컨트롤은 자동 차간 거리 제어 기능인 스탑 앤 고(Stop-and-Go)와 리버시블 탑승자 보호 기능을 포함한다. 중앙 흡기구의 가운데에 자리한 레이더 센서와 카메라를 이용하여 이 시스템은 앞차와의 거리를 모니터링하고 이를 자동으로 조정한다. 이는 또한 인접 차선에서 끼어 들어오는 차량도 감지한다. 필요한 경우 이 시스템은 앞차를 따라 정지할 때까지 차량을 제동한다. 또한 연료 소비를 줄이기 위해 코스팅(coasting) 기능을 사용할 수도 있다. 특히 교통 체증이 있는 경우 이 기능을 이용하여 주행 편의성과 안전성을 향상시킬 수 있다.

스탑 앤 고(Stop-and-Go) 기능으로 911은 차량을 정지할 때까지 제동한 후에 다시 자동으로 출발할 수 있다. 차량이 15초 이상 정지해 있는 경우 가속 페달을 가볍게 밟거나 스티어링 컬럼을 이용하여 다시 출발할 수 있다. 비상 제동 상황이 발생하는 경우에는 측면 윈도우와 슬라이딩/리프팅 루프가 자동으로 닫힌다. 추가로 운전자와 동승자를 위한 리버시블 안전벨트 텐서너가 활성화된다.

## 교통 표시 감지 기능이 포함된 차선 유지 시스템

다차선 고속화도로에서 차선을 변경하는 경우는 가장 자주 일어나는 위험 상황중 하나다. 옵션 사양의 차선 유지 장치는 카메라 기반으로 작동하며, 방향 지시등을 켜지 않고 주행 차선을 벗어나는 경우 스티어링 지원 기능을 통해 작동된다. 이 시스템은 특히 장거리 주행 시 편의성을 증대시키고 안전성을 현저히 높인다. 스티어링 지원 기능 외에도 PCM에서 추가로 청각적 경고가 활성화될 수 있다. 이 시스템은 65~250 km/h의 속도 범위에서 활성화된다.

차선 유지 시스템은 교통 표시 감지 기능과 결합된다. 교통 표시 감지 기능은 동일한 카메라를 이용해 지속적으로 또는 일시적으로 디스플레이에 속도를 보여주고, 추월 금지 및 지역명 표지판과 같은 간접적 지시 사항도 감지한다. 교통 표시 감지 기능은 상황에 따라 작동하며, 이때 다른 차량 시스템을 이용한다. 예를 들어 레인 센서를 통해 젖은 노면을 고려하고 기상에 따른 속도 정보를 표시한다. 처음 가보는 코너가 많은 지방도로에서 주행할 때 안정성을 높이기 위해 이 시스템은 좁은 커브길 앞에서 계기판의 디스플레이에 방향 정보를 표시한다.



## 시각적 경고 기능이 포함된 차선 변경 보조장치

더욱 발전된 차선 변경 보조장치도 제공됩니다. 이 장치는 레이더 센서를 통해 인접 차선에서 뒤따르는 차량과의 거리와 속도를 감지한다. 시스템에서 속도 및 운전자의 차량과의 거리가 차선을 변경하기에 너무 위험한 것으로 판단하면 좌측 또는 우측 사이드 미러에 시각적 경고가 표시된다. 이 시스템은 최대 70 미터(m) 떨어진 차량을 감지하고 약 15~250 km/h의 속도 범위에서 작동한다.

## 새로운 사항: 열화상 카메라를 이용하는 나이트비전 어시스트

나이트비전 어시스트는 지능형 열화상 카메라를 통해 어두운 곳에서도 사람과 동물을 감지하여 운전자에게 표시한다. 이 시스템의 감지 범위는 최대 300 미터(m)이다. 이 전자장치는 동물과 엔진이 가열된 상태인 주차된 오토바이와 같은 여러 열원을 구분하여 분류할 수 있다. 예를 들어, 나이트비전 어시스트는 보도에 줄이 묶인 개를 잘못 식별하여 경고하는 경우를 방지하기 위해 건물이 있는 지역에서는 비활성화된다. 옵션 사양인 LED-매트릭스-헤드라이트와 함께 작동하여 감지된 사람 또는 동물이 추가로 밝게 표시되며 점멸된다.

## 파크 어시스트부터 서라운드 뷰까지

신형 911의 어시스트 시스템은 이동과 주차를 더욱 용이하게 한다. 현재 기본 사양으로 제공되는 전방 및 후방 파크 어시스트는 시각 및 청각적 경고를 통해 운전자를 지원한다. 이 기능은 차량의 전방 및 후방에서 초음파 센서 기술을 이용한다. 옵션 사양으로 파크 어시스트에 후방 카메라를 추가할 수 있다. 후방 카메라는 PCM에 다이내믹 기준선 및 잠재적 장애물과의 간격과 컬러 카메라 영상을 표시하여 운전자를 지원한다. 그 밖에도 선택 사양인 서라운드 뷰가 탑재된 주차 보조 시스템은 네 개의 카메라를 통해 360° 조감도 화면을 산출하여 표시한다. 이제 PCM의 표시가 기존에 비해 거의 두 배 수준의 해상도로 더욱 뚜렷해졌다.

## 조작이 간편한 새로운 PCM

온라인 내비게이션이 탑재된 새로운 포르쉐 커뮤니케이션 매니지먼트(PCM)는 고급 인포테인먼트 서비스를 매우 간편하게 조작하도록 해준다. 이전에는 계기판 또는 센터 콘솔을 통해 조작할 수 있었던 수많은 차량 기능을 신형 911에서는 PCM의 10.9인치 대형 터치 디스플레이에 매력적인 그래픽으로 표시되도록 구성할 수 있다. 대부분 유럽 국가의 맵 데이터가 사전 설치된다. 원근법적으로 표시되는 맵과 3D 내비게이션 맵도 다양하게 제공된다.

시스템은 직관적으로 조작되고 개인 취향에 맞게 조정 가능하다. 사전 지정된 타일 기능을 이용하여 자신이 선호하는 기능으로 이루어진 이른바 홈스크린을 간편하고 빠르게 구성할 수 있다. 예를 들어, 선호하는 라디오 스테이션 또는 내비게이션 목적지, 전화번호 즐겨찾기 혹은 스포츠 배기 시스템 활성화로 구성된 홈스크린을 지정할 수 있고 스크린의 우측 면에서는 PCM의 다른 기능 영역에 접속할 수 있는 정보 위젯을 추가할 수 있다. 인터랙티브 화면의 중앙에 내비게이션을 표시할 수 있고, 동시에 화면 우측에서 전화 기능을 이용할 수 있다.

몇 번의 손가락 동작 또는 제스처 동작을 통해 메뉴를 이동할 수 있다. 스마트폰이나 태블릿에서와같이 손가락으로 스와이프하면 간편하게 탐색할 수도 있다. 새로운 PCM에서는 간편하게 두 손가락으로 표시 사항을 확대 및 축소하거나 회전할 수 있다. 그 밖에도 핸드라이팅을 인식하는 화면 위에 직접 목적지를 기입할 수도 있다. 기본 사양의 온라인 지원 음성 조작을 통해서도 PCM의 여러 기능을 편리하게 사용할 수 있다.

## 세 가지 사운드 시스템

기본 사양의 사운드 패키지 플러스 외에도 신형 911은 BOSE® 및 부메스터®(Burmester®) 사운드 시스템을 제공한다. 옵션 사양인 BOSE® 서라운드 사운드 시스템은 12개의 스피커와 570와트의 전체 출력으로 밸런싱이 뛰어나고 원음에 가까운 음향을 들려준다. 12개의 스피커와 전체 출력이 855와트인 Burmester® 하이엔드 서라운드 사운드는 최고의 음향 시스템이다.

## 커넥트 플러스 앱 및 서비스

신형 911은 완전한 연결성을 자랑한다. 기본 사양으로 제공되는 포르쉐 커넥트 플러스는 다양한 옵션을 제공한다. 예를 들어 운전자는 포르쉐 커뮤니케이션 매니지먼트(PCM)를 통해 이제 아마존 뮤직, 네스트의 스마트 홈 기능 및 기존 라디오 수신 방식과 온라인 라디오를 결합한 라디오 플러스를 이용할 수 있다. 통합형 LTE 호환 SIM 카드 덕분에 신형 911은 차량을 온라인 상태로 계속 유지시킬 수도 있다. 이 기능 역시 기본 사양으로 제공된다. 간편한 조작으로 주요 커넥트 기능을 지원하는 포르쉐 커넥트 앱은 기본 사양으로 지원된다.

라디오 플러스는 새로운 기능이다. 이 서비스는 통합된 인터넷 라디오 기능을 통해 좋아하는 방송국의 수신 범위를 사실상 제한할 필요가 없게 만든다. 단 선택한 방송국에서 온라인 라디오 채널을 제공해야 한다. 911이 FM 또는 디지털 라디오의 수신 범위를 벗어나면 자동으로 온라인 스트리밍으로 전환한다. 이와 함께 911 최초로 채널 변경 소리가 거의 들리지 않는 향상된 "심리스(Seamless)" 전환 기능을 도입했다.

## 스웍 데이터를 이용하는 온라인 내비게이션

더욱 향상된 온라인 내비게이션은 실시간 교통 정보를 포함해 이전보다 쉽고 빠르며, 포괄적인 서비스를 제공한다. PCM 헤더 부분에 위치한 돋보기 아이콘의 "파인더(finder)"는 목적지 검색 기능을 단순화시켜 간단한 용어로도 목적지를 찾을 수 있도록 한다. 또한 주유비, 주차장 정보 및 호텔과 레스토랑 리뷰 등 다양한 추가 정보를 제공한다.

새로운 보이스 파일럿(Voice Pilot) 기능으로 내비게이션 목적지 음성 입력도 간단해졌다. 한층 더 강화된 포르쉐의 음성 제어 기술로 이전보다 훨씬 더 직관적인 방식의 음성 명령 수행이 가능하다. 예를 들어 구체적인 주소지 정보가 없어도 목적지 입력이 가능하다.

내비게이션 경로 계산도 차 안에서와 온라인에서 동시에 진행되는 방식으로 최적화되었다. 즉, 온라인과 PCM에서 모두 내비게이션 경로가 산정되며, PCM은 독립적으로 최적의 경로를 계산하지만 항상 더 빠른 결과를 선택해 운행을 시작한다.

내비게이션 시스템은 새로운 리스크 레이더 서비스를 이용하여 스웜 데이터를 처리한다. 교통 및 도로 상황에 맞춰 장착된 차량에서 익명으로 기록 및 전송된 데이터이다. 차량 센서를 통해 감지된 데이터는 안개, 미끄럼 위험 및 사고 장소 등에 대해 경고한다. 이를 통해 신형 911은 위험을 완화하고 사고를 방지하는 데 기여할 수 있다.

포르쉐 커넥트 앱이나 "마이 포르쉐(My Porsche)" 플랫폼을 이용해 주행 전 손쉽게 목적지 설정도 가능하다.

## 애플 및 안드로이드 스마트폰용 포르쉐 커넥트 앱

포르쉐 커넥트 앱은 운전자가 스마트폰을 통해 다양한 차량 및 커넥트 기능을 더욱 간편하고 폭넓게 이용할 수 있는 여러 방법을 제공한다. 앱은 차량 관련 기능인 내비게이션(Navigation) 및 "마이 비히클(My Vehicle)"과 사용자 서비스 및 설정에 대한 "마이 어카운트(My Account)"의 세 가지 주요 카테고리로 구분된다.

## 스포츠카 운전자를 위한 포르쉐 트랙 프리시전 앱

포르쉐 트랙 프리시전 앱은 911 운전자에게 주행의 즐거움을 저장할 수 있는 기능을 제공한다. 운전자는 앱을 통해 스마트폰에서 주행 데이터를 상세하게 기록 및 표시, 분석할 수 있다. 랩 타임은 PCM의 정밀한 GPS 신호를 통해 자동으로 또는 옵션 사양인 스포츠 크로노 패키지의 스티어링 휠 버튼을 통해 수동으로 기록할 수 있다. 포르쉐 테쿰먼트를 통해 옵션 사양으로 제공되는 랩 트리거를 이용하면 시간을 더욱 정확하게 측정할 수 있다.

신형 911의 포르쉐 트랙 프리시전 앱의 사용자 인터페이스는 완전히 현대화되었으며, 이를 통해 직관적이면서 사용자 친화적으로 사용 가능하다.

## 전 세계 각지의 극한 조건 속 엄격한 차량 테스트 진행

### 신형 911, 혹독한 내구 테스트

포르쉐는 8세대 신형 911의 유럽 출시를 앞두고 프로토타입의 혹독한 차량 테스트를 거쳤다. 신형 911 시험 차량은 전 세계 각지의 극한 환경과 조건 속에서 최종 테스트를 진행했다. 최대 섭씨 85도 이상의 온도 차가 나는 곳은 물론, 4km가 넘는 해발 고도의 도로 위를 질주하고, 주요 도시 교통 체증을 견뎌내며, 레이스 트랙 위 신기록을 달성하는 등 최고 수준의 품질을 입증해내고 있다.

911 프로젝트 매니저 안드레아스 프롭슬(Andreas Pröbstle)은 “지금까지 911은 스포츠카로서의 탁월한 퍼포먼스를 갖추고 있으면서도, 일상생활에 적합한 데일리카로서의 역할을 완벽히 해 낼 수 있는 차량으로 평가받아왔다”며 “바로 이 것이 신형 911을 전 세계의 모든 조건 속에서 그리고 다양한 날씨와 지역에서 테스트하는 이유이며, 이를 통해서만 차량의 모든 기능이 오작동 없이 완벽하게 주행할 수 있다는 것을 확신할 수 있다”고 강조했다.

신형 911 테스트는 강력한 성능과 일상적인 실용성을 모두 향상시킬 수 있도록 새시와 엔진 등 포르쉐의 전통적인 핵심 분야에 초점을 맞춰 진행되었다. 계기판, 디스플레이는 물론, 완전히 새로워진 콕핏 역시 기능 및 내구성에 대한 테스트를 실시했다. 새로운 운전자 지원 시스템과 더욱 확장된 연결성 역시 마라톤과 같은 격렬한 내구 테스트 과정을 거친다. 특히, 포르쉐 커넥트는 지원 방법이 국가 별로 상이해, 더욱 자원 집약적인 작업이 이뤄졌다.

중동 걸프 지역과 미국 데스 밸리와 같은 고온 지역에서는 최대 섭씨 영상 50도에서 에어컨 시스템과 온도 관리 및 연소 반응 테스트를 진행했다. 열에 노출되었을 경우를 대비해 내부 부품의 팽창이나 수축 여부를 확인하고 소음까지 측정했다. 섭씨 영하 35도의 핀란드에서는, 콜드 스타트, 난방 및 에어컨 시스템, 견인력, 핸들링 및 제동 성능 그리고 드라이빙 다이내믹 측면에서 제어 시스템의 응답 속도를 중점으로 테스트한다. 유럽 북극권 지역의 구불구불하고 험난한 도로는 스포츠카의 성능을 시험하기 위한 최적의 조건이 되고, 중국에서는 일반 도로와 트랙 위 질주, 그리고 다양한 품질의 연료에도 안정적인 성능을 낼 수 있도록 테스트가 실시된다. 또한, 뉘르부르크링은 전통적으로 포르쉐의 혹독한 제품 테스트 및 개발 프로그램의 중요한 무대이다. 아이펠 산악 지역에 위치한 까다로운 경주용 트랙에서는 엔진과 변속기 그리고 새시 성능을 증명하는 테스트를 진행한다. 이탈리아에서는

나르도(Nardò) 트랙에서의 고속 주행과 핸들링에 초점을 맞추며, 해저 90미터 깊이의 데스 벨리와, 해발 고도 4,300미터에 달하는 콜로라도 마운트 에반스에서는 바이터보 차징과 연료 시스템의 테스트를 실시한다. 테스트 기간 동안 신형 911의 총 주행 거리는 300만 킬로미터에 이른다

독일 전역의 도시와 국도에서는 고객 중심의 테스트가 실시된다. 모든 교통 법규를 준수하고, 차량과 모든 시스템의 내구성과 일상 생활 속의 적합성까지 확인하기 위해 상당한 거리를 주행한다. 이 모든 과정을 통해 포르쉐는 스포츠카의 대명사 911이 8세대 모델에서도 전통을 그대로 계승한다는 것을 증명할 것으로 기대를 모으고 있다.

7세대에 걸친 포르쉐 911의 역사

## 1963년부터 이어져 온 스포츠카 아이콘

프랑크푸르트 국제 모터쇼(IAA)에서 전설이 탄생했다. 이는 1963년 9월 12일의 일이다. 이날 포르쉐는 356 모델을 계승하는 후속작을 드디어 발표했다. 코드네임 901로 알려진 신형 스포츠카는 기존 모델의 우수성을 그대로 이어받았다. 포르쉐는 901을 통해 최고 수준의 리그에 입성하며, 포르쉐 브랜드의 야심을 본격화 했다. 포르쉐의 전통인 4기통 엔진 대신 130마력(PS)의 6기통 공랭식 수평대향 엔진을 탑재했다. 포르쉐 신형 스포츠카는 푸조에서 이미 901 명칭을 사용하고 있었기 때문에, 911이라는 모델명으로 출시되었다. 당시 기대를 뛰어넘는 강력한 성능으로 '오리지널 911'은 "진정한" 포르쉐 스포츠카로 인정받았고, 국제적인 명성을 얻는 계기가 되었다.

### 오리지널 911: 주펜하우젠의 걸작

911 모델 범위는 계속해서 확장되었다. 1965년 포르쉐는 카브리올레가 위험한 차량이라고 낙인 찍어 놓은 미국에서의 토론에 대해 매우 실질적인 방식으로 해답을 내놓았다. 바로 20cm 너비의 롤오버 바, 착탈식 루프 섹션, 후방 소프트 탑을 특징으로 하는 세계 최초의 "안전한 카브리올레" 911 타르가를 선보인 것이다. 소프트 윈도우로 알려진 911 타르가의 루프는 곧 가열식 윈도우가 장착된 파노라마 리어 윈도우로 대체되었다. 오픈탑 모델인 "타르가"라는 이름은 포르쉐가 4차례 우승한 시실리의 타르가 플로리오 내구 레이스에 유래되었다. 1966년, 포르쉐의 또 다른 스포츠카 아이콘 160마력(PS)의 911 S가 월드 프리미어로 공개되었다. 아마도 자동차 역사상 가장 유명한 이 휠은 기술적으로 완전히 새로운 영역의 진입이었고, 일체형으로 만들어져 이전보다 훨씬 가벼워졌다.

1967년 가을에는 추가 모델이 공개되었다. 110마력(PS)의 911 T, 이 보다 상위 버전인 911 S와 911 E(E는 가솔린 주입을 의미)가 나란히 출시되었다. 이로써 포르쉐는 미국의 엄격한 배기가스 규정을 충족시키는 클린 모델을 갖춘 최초의 독일 자동차 제조사가 되었다. 2+2 시트 구조의 포르쉐는 지속적인 향상을 통해 1968년 중반에 또 하나의 획기적인 이정표를 만든다. 1969년 모델 이후부터는 1세대 911의 휠 베이스가 57 mm 늘어나 2,268 mm로 커졌으며, 리어 엔진 스포츠카로서의 주행 성능이 더욱 안정화되었다. 배기량 2.0 리터의 시대는 1969년에 막을 내렸다. 4 mm 더 커진 보어는 2,195 ccm까지 단위를 증가시켰다. 1972년

모델은 배기량이 2.4 리터까지 증가했으며, 스포츠카에 일반 휘발유를 사용할 수 있게 되었다. 911 S의 출력 범위는 130에서 190마력(PS)이었다. 덕 테일 리어 스포일러를 장착한 911 카레라 RS 2.7은 전설로 남아있다. 1,000 kg의 가벼운 중량, 최대 출력 210마력(PS), 최고 속도 245 km/h에 달하는 이 스포츠카는 1세대 911의 왕좌로 등극했으며, 총 1,525대 생산되었다. 1963년에서 1973년까지 '오리지널 911'은 총 111,995대 생산되었다.

## G 시리즈: 기술 혁신을 통해 다시 도약하는 911

1973년, 911은 탄생한지 10주년이 되었다. 포르쉐는 지금까지 성공적인 모델에 도입한 많은 혁신을 통해 근본적으로 변화했다. 슈투트가르트에 본사를 둔 포르쉐는 최상위 모델에 강력한 터보 엔진과 아연 도금된 차체를 적용했으며, 타르가, 카브리올레, 스피드스터 모델까지 선보였다. 이 때부터 이미 포르쉐는 스포츠카의 아이콘이자 대명사가 되었다.

하지만 당시에도 중요한 시장이었던 미국의 엄격한 안전 규제 덕분에 911은 적응 능력을 증명해야 했다. 미국에서는 8km/h의 속도로 전진 또는 후진하고 있는 차량이 충돌하는 경우, 차량 손상을 견뎌야 하는 규정이 있었다. 포르쉐는 G 시리즈 특유의 고무 립의 범퍼를 트렁크 리드 앞에 장착했다. 이 범퍼는 주요 차량 부품에 손상을 주지 않고 최대 50 mm까지 압축되었다. 충돌 에너지를 완전히 흡수하는 완충 댐퍼는 미국에서는 기본 사양으로 제공했으며, 다른 국가에서는 옵션 사양이었다. 2세대 911에게 안전 역시 매우 중요했으며, 기본 사양의 3점식 안전벨트, 통합형 헤드레스트가 장착된 프론트 시트, 새롭게 설계된 스포츠 스티어링 휠의 충격면 등 다양한 안전 요소가 적용되었다.

2.7리터 6기통 엔진이 탑재된 기본 사양의 911은 이전 세대 911 카레라 RS의 배기량과 맞먹었다. 이는 곧 3리터로 대체되었고, 1983년부터는 3.2리터 엔진으로 다시 업그레이드되었다. 911 SC RS는 최고 출력 250마력(PS)을 발휘했고, 공랭식 수평대향 엔진은 끊임없는 개선 잠재력을 엿볼 수 있었다.

1974년 3.0 리터 수평대향 엔진을 탑재한 911 터보는 더욱 강력한 주행 성능을 발휘했다. 모터스포츠 기술을 채택한 터보차저 기술로 초기에는 260마력(PS)의 최고 출력을 발휘했으며, 1977년에는 인터쿨러를 장착하고 배기량을 3.3리터까지 증가시켜 300마력(PS)으로 향상되었다. 정지 상태에서 100km/h까지 가속하는데 5.2초, 최고 속도는 260km/h에 달했으며, 1970년대 전례없는 강력한 성능으로 911의 또 다른 신화를 탄생시켰다.



포르쉐 911의 미래가 항상 낙관적이었던 건 아니다. 포르쉐는 4기통 엔진을 장착한 924, 944 시리즈와 8기통 엔진을 탑재한 928 시리즈와 같이 트랜스 액슬(전방에 엔진, 리어 액슬에 변속기)이 적용된 새로운 스포츠카를 개발했다. 하지만 911을 계승하기 위해 생산된 트랜스 액슬 모델은 911의 수요를 대체하지 못했다. 이에 따라 포르쉐는 전략을 변경했으며, 911의 미래가 다시 밝아졌다. 1982년에는 쿠페와 타르가 이외에 카브리올레 타입이 최초로 공개되었다. 포르쉐는 2세대 911 이후 1989년 911 카레라 스피드스터를 선보였다. 터보 모델 차체 너비의 911 스피드스터는 2,103대, 슬림 버전은 171대 생산되었다. 포르쉐는 1973년부터 1989년까지 16년 동안 총 198,496대의 G시리즈를 생산했다.

## 포르쉐 964: 새로운 911의 시작

3세대 911은 클래식 모델의 전통적인 실루엣과 최첨단 기술이 완벽하게 결합되었다. 타입 964는 재정적으로 어려움을 겪고 있던 포르쉐의 미래를 위한 도전이었고, 결국 성공적인 결실을 맺게 된다.

포르쉐 964 초기 모델은 911의 진화 과정을 보여주는 척도다. 포르쉐는 고성능 스포츠카 959를 위해 설계한 사륜 구동 방식을 카레라 4에 최초로 선보였다. 타입 964는 전자식 유압 제어 시스템을 통한 동력 분배로 시대를 앞서 나갔으며, 사륜 구동 시스템은 파워 스티어링과 마찬가지로 기본 사양으로 제공되는 브레이크 잠금 방지 시스템(ABS)의 센서를 이용한다.

1898년 출시된 후륜 구동 911 카레라 2 쿠페에 이어 카브리올레와 타르가 타입이 출시되었다. 개선된 통합형 범퍼 외에 친숙한 964 차체의 85%는 새로 제작된 부품으로 구성되었다.

배기량이 3.6 리터로 늘어난 공랭식 6기통 엔진을 장착한 카레라 2/4모델은 250마력(PS)의 출력을 발휘했다. 포르쉐는 항공기 엔진의 작동 안정성 개선을 위해 개발한 트윈 스파크 점화 기술을 박서 엔진에 적용했다. 또한, 조정식 리어 스포일러 장착으로 리어 액슬에서 양력이 거의 발생하지 않게 되었으며, 동력 중단 없이 부드럽게 기어 변속이 가능한 어댑티브 팁트로닉 변속기도 새롭게 적용했다.

포르쉐 964에서 가장 특별한 모델은 "911 주빌리"다. 1993년 '911 출시 30주년'을 기념하기 위해 선보인 "911 주빌리"는 오직 911대만 한정 생산되었으며 출시되자마자 모두 판매되었다. 전·후방에 넓은 윙을 장착한 911 주빌리는 카레라 4의 구동 장치와 17인치 휠을 장착한 911 터보 쿠페의 바디와 새시(리어 윙 제외)를 결합했다. 고급스러운 비올라 메탈릭 컬러의 외관과 루비콘 그레이 컬러의 풀 가죽 인테리어로 특징이었다.

또한, 1993년 포르쉐는 짧아진 윈드스크린과 개선된 구조의 루프 그리고 프론트 시트에 시그니처 더블 버블 커버가 장착된 911 스피드스터를 출시했다. 911 스피드스터는 911 카레라 2 카브리올레를 기반으로 930대 생산되었으며, 보다 넓은 터보 모델의 차체를 장착한 15대의 차량이 추가 생산됐다.

터보차저 엔진이 장착된 911 터보는 타입 964 중 가장 고성능 모델이었다. 당시 911 터보는 이전 모델의 3.3리터 엔진을 탑재해 최고 출력 320마력(PS)를 발휘했고, 911 터보 S는 381마력(PS)까지 발휘했다. 1993년 초에 최고 출력 360마력(PS)의 새로운 3.6리터 엔진이 탑재되었고, 1993년 10월 스포츠카의 아이코닉 모델 911은 다음 세대로 진화한다. 포르쉐는 1988년과 1994년 사이 총 63,762대의 '타입 964'을 생산했다.

## 포르쉐 993: 공랭식 엔진을 엮은 마지막 911

911의 4세대 모델인 993은 클래식 모델 역사상 가장 가치 있는 에디션으로 평가받는다. 이는 비록 포르쉐 스포츠카 팬이 아니더라도 누구나 인정하는 사실이다. 기존 모델에서 911 특유의 플라잉 라인이 변하지는 않았지만, 1993년 초 출시된 993은 911 디자인 DNA에 대한 흥미로운 해석과 함께 그 시대를 풍미했다. 볼륨감 있는 매끈한 디자인과 일체형 범퍼, 윈도우에서 테일 라이트 패널의 와이드한 리어까지 자연스럽게 연결되는 라인이 특징인 993은 모든 스포츠카 매니아들을 열광시켰다. 특히, 새로운 헤드 램프를 적용해 기존 모델보다 더욱 납작해진 프론트 윙 디자인은 세계적으로 인정받은 디자인의 혁신이었다.

993은 완전히 새롭게 재설계된 LSA 알루미늄 새시, 경량 구조, 안정성 및 민첩성 등 독보적인 기술력으로 스포츠 세그먼트에서 선도적인 위치를 차지했다. 특히, 멀티 링크 서스펜션은 현재까지도 "바이작(Weissach)" 리어 액슬 개발의 정점으로 평가 받고 있다. 결과적으로 993은 한층 향상된 드라이빙 다이내믹과 더욱 편안해진 서스펜션을 자랑했다.

1995년, 포르쉐 993은 두 개의 터보 차저 엔진을 장착한 사륜 구동 911 터보 모델을 통해 구동 장치의 기준을 새롭게 정립했다. 3.6리터 바이터보 엔진의 993은 최고 출력 408마력(PS)을 발휘하면서도, 배출 가스량도 가장 적은 모델이었다. 또한, 100대 한정 생산 제작된 후륜 구동 911 GT2는 최대 450마력(PS)까지 발휘했다.

포르쉐 993은 초기에 쿠페와 카브리올레의 두 가지 타입뿐이었다. 타르가는 1995년 비로소 새로운 콘셉트로 처음 공개되었으며, 탈착식 하드탑 대신 리어 윈도우 아래로 미끄러지는 넓은 전동식 글래스 루프가 특징이었다. 또한, 포르쉐는 카레라 S에 이어, 리어 윙을 제외한 911 터보의 넓은 차체와 새시를 결합한 사륜 구동 모델 카레라 4S 등의 파생 모델을 생산했다.

수평대향 6기통 엔진의 993이 포르쉐 애호가들과 팬들에게 인기 높은 이유는 공랭식 엔진을 장착한 마지막 911 클래식 모델이기 때문이다. 272마력(PS)의 초기 모델에 트윈 스파크 점화 장치를 장착한 1995년 이후의 2밸브 모델은 최고 출력 285마력(PS)을 발휘했다. 포르쉐는 300마력(PS) 출력이 가능한 옵션 사양을 제공하기도 했다. 포르쉐는 6단 수동 변속기도 새롭게 선보였다. 최고 속도는 270km/h에 달했으며, 기어 변속 역시 더욱 정확해졌다.

포르쉐는 911에 모든 것을 쏟은 결과 993이라는 결실을 맺을 수 있었다. 포르쉐 911이라는 독특한 모델 역사에서, 공랭식 엔진의 장은 1998년에 포르쉐의 아이코닉 스포츠카인 993과 함께 막을 내렸다. 이후 911의 두 번째 시대는 오리지널 911 출시 35년 만인 1998년에 새롭게 시작되었으며, 이는 전례 없는 성공의 출발점이었다. 포르쉐는 1993년과 1998년 사이 총 68,881대의 '타입 993'을 생산했다.

## 포르쉐 996: 수랭식 수평대향 엔진 탑재한 최초 911

1997년 생산된 911의 5세대 모델 996에서는 공랭식 엔진 사용을 과감하게 중단했다. 오리지널 911 모델이 출시된 지 34년 후, 포르쉐는 많은 도전적인 과제들을 해결하며, 996을 자사 스포츠카의 아이콘으로 완전히 새롭게 개조했다. 특히, 박스터와 같은 이전의 다른 모델과의 호환 공정을 통해 생산 비용을 절감하는 것은 물론, 업데이트된 안전 및 배출 규정도 만족시킬 수 있었다. 이를 통해 포르쉐는 996과 함께 스포츠카의 새로운 미래를 열게 된다.

996은 스포츠카의 전설을 재창출하고, 미래를 준비하기 위해 현대적 기술과 911의 DNA를 완성적으로 결합한 모델이었다. 996은 따르기 어려운 유산을 가진 숙명적인 존재였지만, 새로운 시대의 첫 번째 장을 대표하는 모델이었다. 이미 디자인에서부터 명확했다.

새롭게 개발된 996의 차체는 우아하고 꼭 필요한 요소만 갖춘 간결한 디자인으로 깊은 인상을 줬다. 5세대 911은 전장이 18.5cm, 전폭은 3cm가 증가했다. 휠 베이스 역시 80mm 늘어 911 역사 상 두 번째로 길었다. 이로써 실내 공간 역시 늘어나, 몸을 더 편하게 움직일 수 있었고 더 널찍한 느낌을 받을 수 있었다. 5개의 원형 계기판이 합쳐진 디자인의 새로운 대시보드 역시 전통을 깨는 혁신이었다.

하지만, 996의 가장 큰 혁신은 차량 후면에 있었다. 포르쉐는 엄격한 배기가스 규정을 준수하는데 적합하지 않던 공랭식 시스템을 중단했지만, 수평대향 엔진 설계는 그대로 유지했다. 반면, 완전히 새롭게 개발된 수랭식 시스템을 적용했다. 3.4리터 4밸브 6기통 엔진은 전설적인 911 터보 3.3의 최고 출력과 맞먹는 300마력(PS)을 발휘했다. 3.6리터 엔진으로 교체되면서 996은 320마력(PS)까지 증가했고, "포르쉐 911 40주년" 기념 에디션의 최고 출력은 345마력(PS)에 달했다.

911 터보 역시 3.2리터 6기통의 수랭식 수평 대향 엔진을 장착했고, 1988년 르망 레이스에서는 911 GT1 모델로 포르쉐의 우승을 이끈 바 있다. 트윈 터보차저 엔진 탑재로 최고 출력 420마력(PS)을 발휘한 911 터보는 포르쉐 모델 최초로 300km/h의 벽을 깨기도 했다. 최고 출력 483마력(PS)의 911 GT2는 레이스용으로 개발된 세라믹 브레이크 디스크의 PCCB를 기본 사양으로 탑재했다. PCCB는 기본 브레이크 디스크보다 50퍼센트 경량화되었고, 수명 주기는 최대 30만 km였다.

자연흡기 방식의 동일 엔진을 장착한 911 GT3는 새로운 시대의 시작을 알렸다. 911 GT3는 도로와 레이스 트랙에서 순수한 주행의 즐거움을 선사했으며, 포르쉐 브랜드 컵(Porsche brand cup)의 기반을 만들고, 전 세계 포르쉐 고객들이 수 많은 모터스포츠 레이스에서 승리를 기록하는 출발점이 되었다. 360마력(PS)의 3.6리터 자연흡기 엔진을 장착한 초기 996은 이후 381마력(PS)까지 발휘했다. 2003년에는 더욱 날렵한 디자인의 911 GT3 RS에디션이 출시되었다. 포르쉐는 1997년과 2005년 사이 총 175,262대의 '타입 996'을 생산했다.

## 포르쉐 997: 강력한 기술력과 새로운 디자인 및 다양화된 라인업

2004년부터 911은 이전과는 다르게 매우 다채로운 라인업을 선보이며 고객 개개인의 취향을 적극 반영한 제품들을 선보였다. 고객들은 스페셜 모델들을 포함해 쿠페, 타르가, 카브리올레, 스피드스터, 후륜 및 사륜구동, 좁거나 혹은 더 넓어진 보디워크, 수랭식 자연흡기 엔진, 터보 엔진, GTS, GT2, GT2 RS, GT3 스포츠버전, GT3 RS 등 총 24개의 세부 모델을 선택할 수 있었으며, 보다 폭 넓어진 개인화 옵션들 또한 제공되며 제품의 다양성을 더욱 확장시켰다.

포르쉐 997은 보다 다이내믹하고 파워풀해진 외관 디자인 덕분에 기존 911보다 날렵해진 이미지를 갖게된다. 또한 카레라 S와 GT, 터보모델의 리어 엔드 폭을 44mm 더 늘려, 보다 남성적인 디자인을 강조했다. '타입 997'은 더 날렵한 디자인 및 원형의 투명 유리가 덮인 헤드라이트로 기존 모델과 차별화되었지만, 공랭식 모델의 중요한 디자인 요소는 그대로 유지했다. 2008년 7월 페이스리프트 이후에는, 바이제논 헤드라이트와 LED 주간 주행등이 장착된 프론트 엔드를 선보였다.

포르쉐 997은 기술적 측면에서도 새로운 기준을 제시했다. 3.6리터 6기통 엔진의 카레라 초기 모델은 325마력(PS)을 발휘했으며, 실린더 보어가 3mm 증가한 카레라 S의 3.8리터 엔진은 911 역사 상 현재까지도 가장 큰 수평대향 엔진으로 남아 있다.

포르쉐는 2008년 모델 업그레이드를 위해 엔진 배기량을 개조하고, 직분사 방식을 처음으로 도입했다. 이를 통해, 연료 소비량과 배출량은 크게 감소시킨 반면, 성능은 오히려 향상시킬 수 있었다. 3.6리터 엔진 버전은 345마력(PS)을, 3.8리터 6기통 모델은 385마력(PS)의 최고 출력을 각각 발휘했다. 신형 911 카레라 GTS의 최고 출력은 408마력(PS)이었다.

911 터보 역시 강력한 기술력을 기반으로 제작되었다. 911 터보의 3.6리터 엔진은 가변 터빈 지오메트리(VTG) 방식의 터보차저를 장착한 최초의 가솔린 엔진이었다. 직분사 방식의 3.8리터 엔진으로 교체되면서, 최고 출력은 초기 480마력(PS)에서 500마력(PS)까지 증가했다. 7단 듀얼 클러치 변속기(PDK)가 최초로 장착된 911 터보 S 는 최고 출력 530마력(PS)을 발휘했다. 620마력(PS)의 911 GT2 RS 더 빠르고 강력했으며, 뉘르부르크링 노스 루프에서 7분 18초의 랩 타임을 기록하기도 했다.

GT3 모델 또한 초기 415마력(PS)에서 435마력(PS)으로 증가했으며, RS 3.8 은 450마력(PS) 까지 발휘했다. 무엇보다 가장 큰 성과는 600대 한정 생산된 GT3 RS 4.0 모델로, 최고 출력은 500마력(PS)에 달했다.

997 은 911 스포츠 클래식과 같은 특별한 에디션들을 선보였다. 단 250대만 생산된 911 스포츠 클래식은 48시간 만에 모두 판매되었고, 408마력(PS)의 911 스피드스터 역시 356대만 한정 생산되었다. 911 터보 S 에디션 918 스파이더는 매우 특별한 경우로, 하이브리드 슈퍼 스포츠카 918 스파이더 사전 계약자들을 위해 역시 918대만 한정 생산되었다. 포르쉐는 2004년과 2012년 사이 총 213,004대의 '타입 997'을 생산했다.

## 포르쉐 991: 911 생산 100만대의 이정표

2011년 공개된 '타입 991'은 가장 진보된 기술력을 가진 911이었다. 7세대 911인 991은 이전의 어떤 911보다도 강력한 모습을 자랑했으며, 이는 더 넓어진 트랙과 10cm 더 늘어난 휠 베이스에 의한 효과였다. 또한, 991은 슈퍼 스포츠카 918 스파이더 하이브리드에 적용된 기술인 어댑티브 에어로다이내믹을 채택한 최초의 911이었다.

새롭게 디자인된 991의 인테리어는 카레라 GT를 기반으로 한다. 더욱 현대적이고 인체 공학적인 디자인과 함께 5개의 원형 계기판 등의 911의 전통 요소를 조화롭게 결합시킨 것이 특징이었다. 또한, 완전한 연결성과 멀티 터치 모니터 및 실시간 교통 정보를 포함하는 새로운 포르쉐 커뮤니케이션 매니지먼트(PCM)가 탑재되었다.

991은 911 역사 상 가장 역동적이고 강력한 모델이다. 알루미늄 스틸 디자인으로 더욱 경량화된 차체는 45kg 가벼워졌지만 견고함은 오히려 향상되었다. 3.4리터 6기통 엔진은 350마력(PS), 3.8리터 엔진의 S 모델은 400마력(PS), GTS는 430마력(PS)의 최고 출력을 발휘했다.

2015년 출시된 991의 새로운 에디션들에 이어, 911 카레라에도 두 개의 터보차저 엔진이 탑재되었다. 3리터 엔진을 장착한 카레라, 카레라 S, 카레라 GTS의 최고 출력은 각각 370, 420, 450마력(PS)이었다. 911 카레라는 정지 상태에서 100km/h까지 가속하는데 4초가 채 걸리지 않았으며, 연료 소비량과 배출가스량도 감소했다.

특히, 700마력(PS)의 최고 출력을 발휘하는 터보와 GT 차량들은 991을 새로운 차원으로 이끌었다. 최고 속도는 340km/h까지 가능했으며, 이는 911 역사 상 가장 빠른 기록이었다. 520마력(PS)를 발휘하는 4리터 자연흡기 엔진의 911 GT3 RS에는 더 많은 모터스포츠 기술이 집약되었다.

이 밖에도 B필러 대신 고유의 롤 오버 프로텍션 바와 아름다운 루프 디자인을 결합한 911 타르가, 최적화된 중량의 911 카레라 T, 991대만 한정 생산된 초경량 911 R, 1,370kg 무게의 911 GT3 RS와 같은 특별한 모델 역시 빼놓을 수 없다. 정확히 1,963대만 생산된 "50주년 기념 포르쉐 911"의 스페셜 에디션은 크게 주목 받기도 했다. 2017년 5월 11일, 포르쉐는 브랜드 역사에서 가장 중요한 장소인 주펜하우젠에서 아이리쉬 그린 컬러의 100만 번째 911을 생산했다. 450마력(PS)을 발휘하는 100만 번째 911은 포르쉐 AG가 소유하고 있다.

991 세대는 포르쉐의 절대적인 베스트셀링 모델이 되었다. 포르쉐는 2011년부터 2018년 10월 31일까지 총 217,930대의 '타입 991'을 생산했다. 이로써 포르쉐는 1963년 오리지널 911 출시 이후 총 1,049,330대의 911을 생산하는 대기록을 세웠다.