



PORSCHE



핀란드에서의 윈터 퍼포먼스 드라이브

프레스킷

목차

포르쉐 SUV범위를 완성시키는 마칸 터보 퍼포먼스 패키지	
어떠한 지형에서도 편안하게 : 포르쉐 카이엔과 마칸	3
포르쉐 카이엔: 오리지널 SUV 스포츠카	3
SUV의 옷을 입은 진정한 스포츠카: 카이엔 GTS	4
2010년 카이엔, 하이브리드의 선구자가 되다	4
현재의 카이엔 모델 라인	5
마칸, 컴팩트 SUV에 담긴 스포츠카 유전자	6
새로운 최상위 모델: 마칸 터보 퍼포먼스 패키지	6
완벽한 네트워크: 포르쉐 SUV를 위한 새로운 인포테인먼트 시스템	7
안전한 겨울 여행을 위한 PTM과 PSM	8
최고의 안전과 운전의 즐거움: PSM 및 PSM 스포츠	9
포르쉐에서 판매된 약 백만대의 스포츠 SUV	9
연비 및 배출량	10

12/2016

포르쉐 SUV범위를 완성시키는 마칸 터보 퍼포먼스 패키지

어떠한 지형에서도 편안하게 : 포르쉐 카이엔과 마칸

포르쉐는 컴팩트 사륜 구동 세그먼트에서 최상위 모델인 마칸 터보 퍼포먼스 패키지를 출시하면서 SUV의 범위를 확장했다. 마칸 터보 퍼포먼스 패키지는 출력이 440마력(324kW)으로 향상되어 뛰어난 스포츠 주행성능을 더욱 강력하게 만들었을 뿐만 아니라 포르쉐 SUV가 이끌어냈던 시장에서의 성공을 다시 한번 보여줬다. 오프로드에서의 견고한 드라이빙, 레이스 트랙에서의 스포츠카와 같은 다이내믹함, 일상에서의 장거리 드라이빙의 안락함을 고려해볼 때, 카이엔과 마칸은 타 차종과 견줄 수 없는 탁월한 활용성을 가진다. 이 두 차량을 통해 온·오프로드, 심지어 눈이나 자갈길에서도 최적의 접지력을 발휘하는 포르쉐만의 특별한 드라이빙 뿐만 아니라 편안함과 안락함까지도 만끽할 수 있다.

포르쉐 카이엔: 오리지널 SUV 스포츠카

스포츠카 시장에서 큰 성공을 거둔 후에도 포르쉐는 새로운 성장기회를 찾아 SUV 세그먼트에 진출하기로 결정했다. 카이엔과 마칸의 성공 스토리는 1990년대 말 포르쉐가 내린 과감하면서도 선구적인 결정에서부터 시작됐다. 새로운 모델 라인은 다양하고 까다로운 요구 사항을 충족시켜야 했고, 이를 위해 개발 엔지니어들은 스포츠카 제조사로써의 50년 넘는 전통을 지켜가면서도 혁신적인 힘을 최대한 발휘해야 했다. 이 특별한 기술의 조화가 새로운 차량 컨셉을 만들어 냈고, 오늘날까지도 포르쉐 SUV가 만들어낸 성공의 비밀 중 하나로 남아있다.

포르쉐가 2002년 카이엔을 출시했을 때, "다재다능"이라는 용어에 완전히 새로운 의미를 부여했다. 카이엔은 SUV 세그먼트에서의 스포츠카에 대한 아이디어를 현실로 만들었다. 출퇴근 길, 오프로드, 그리고 레이스 트랙에서도 모두 달릴 수 있는 카이엔은 어떠한 지형에서도 편안함과 정밀함, 그리고 운전의 즐거움을 제공한다. 그리고 이 모든 것은 전형적인 포르쉐 DNA 디자인과 쌍을 이룬다.

340마력(250kW)의 카이엔 S와 더욱 강력한 450마력(331 kW)의 카이엔 터보의 출시로 포르쉐는 퍼포먼스에 있어 완전히 새로운 영역에 진입했다. 새시 컨셉은 스포티한 주행과 거친 오프로드 상황 모두에서 최고의 민첩성을 제공했다. 드라이빙 다이내믹에 있어 결정적인 역할을 한 것은 새로운 포르쉐 트랙션 매니지먼트 (PTM) 시스템이었다. 이 혁신적이고 지능적인 사륜구동 시스템은 차량 접지력 뿐만 아니라 현재 주행상태를 모니터링하며 기존에 동일 세그먼트에서 경험하지 못했던 수준의 역동적인 성능을 제공한다. 카이엔은 단번에 느리고 둔하다는 오프로드 차량에 대한 편견을 없애버렸다.

SUV의 옷을 입은 진정한 스포츠카: 카이엔 GTS

2007년 부분 변경된 카이엔은 직분사 엔진과 새로운 드라이빙 다이내믹 패키지로 그 한계를 또 한번 높였다. 카이엔 GTS는 수십 년의 포르쉐 역사 이래 처음으로 포르쉐에 매우 특별한 스포츠카의 의미를 부여하고 있다. 다이내믹한 모델로서 SUV 세그먼트에 새로운 기준을 세운 카이엔 GTS는 405마력(298 kW)의 8 기통 엔진, 6단 수동 변속기, 짧은 후륜 축 비율로 스포티한 성능을 만들어냈다.

새시에서 시작되는 다이내믹한 성능을 위해 이 모델에 해당 라인 최초로 충격 흡수 시스템 (PASM)이 적용된 스틸 스프링 조합을 갖췄고 24 밀리미터 낮췄다. 이를 통해 카이엔 GTS 모델은 911 GT3와 같은 포지션으로 짝을 이루게 되었다.

2년 후, 포르쉐는 240마력(176kW) V6 터보 엔진이 장착된 포르쉐 AG 최초의 디젤 모델인 카이엔 디젤을 선보였다. 카이엔 디젤은 터보차저 디젤 엔진의 장점과 포르쉐의 감성적 매력을 결합했다. 또한, SUV 디젤 모델은 스포티한 성능 그 이상을 제공할 수 있는 모델임을 보여주게 되었다.

2010년 카이엔, 하이브리드의 선구자가 되다

2010년, 베스트 셀러가 된 뉴 카이엔을 통해 포르쉐는 병렬형 하이브리드 기술을 세계에 소개했다. 카이엔 S 하이브리드는 380마력(279 kW)의 시스템 출력과 함께 NEDC에서 8.2 l / 100 km를 달성했다. 포르쉐 하이브리드 드라이브는 더 높은 속도에서 추가적인 소모의 잠재력을 활용할 수 있는 세계 최초의 시스템이며, 연료를 소비하지 않고도 156km/h까지 주행이 가능하다. 오늘날, 모든 포르쉐의 SUV는 이 코스팅 기능(coasting function)을 개별 구성에 맞춰 제공한다. 4년 뒤, 카이엔은 또 한번 세계 최초로 플러그-인 하이브리드를

프리미엄 SUV 세그먼트에 선보이면서 선구자로서의 역할을 해냈다. 전체 소비량은 NEDC에서 3.4 l / 100 km로 감소되었으며, 416마력(306 kW)의 복합 출력을 발휘했다. 이러한 높은 효율에도 불구하고, 전기 드라이브를 통한 가속력을 지닌 카이엔 하이브리드 모델은 여전히 스포티한 차량이다.

현재의 카이엔 모델 라인

포르쉐는 카이엔 모델의 지속적인 개선으로 장기적인 성공을 이어왔다. 마칸 모델 출시 이후의 현재의 카이엔 모델에는 운전자와 차량 및 환경을 더욱 가깝게 연결해주는 포르쉐 커뮤니케이션 매니지먼트(Porsche Communication Management, PCM) 시스템이 장착되어 있다. 또한 오늘날 포르쉐의 프리미엄 SUV는 다양한 모델을 통해 성능과 효율을 결합시켰다. 이를 통해 6기통 또는 8기통 엔진, 디젤, 가솔린 또는 하이브리드 모델을 자신의 취향에 맞춰 선택할 수 있게 되었다. 포르쉐는 성능과 효율성을 모두 갖춘 디젤 모델로 262마력(193kW, 6.8-6.6l / 100km)의 V6 터보 엔진을 탑재한 카이엔 디젤과 385마력(283 kW, 8.0 l/100 km)의 V8 바이터보 엔진을 탑재한 카이엔 S 디젤 모델을 제공한다. 카이엔 S 디젤은 100 km/h를 5.4 초만에 돌파하며, 이는 420마력(309 kW)의 V6 바이터보 엔진으로 구동되는 카이엔 S와 같은 성능을 갖고 있다. 카이엔 GTS는 440마력(324 kW)의 더욱 강력해진 출력과 함께 20 밀리미터 더 낮아진 높이를 통해 스포티함을 보여준다.

카이엔 S E-하이브리드는 전기모터와 V6 엔진의 결합을 통해 416마력(306 kW)의 시스템 출력을 제공한다. 카이엔 터보의 경우에는 V8터보 엔진을 통해 520마력(382kW)의 뛰어난 주행 성능으로 4.5초 만에 100km/h를 주파하며 최고 속도는 279 km/h에 달한다. 최상위 모델인 카이엔 터보 S는 570마력(419kW)의 출력을 보여준다.

또한 포르쉐는 카이엔 디젤과 카이엔 S E-하이브리드 모델에 스포티한 외관이 두드러지는 매력적인 가격의 플래티넘 에디션을 출시했다.

마칸, 컴팩트 SUV에 담긴 스포츠카 유전자

스포츠 SUV 세그먼트에서 카이엔의 성공에 힘입어, 2014년 포르쉐는 두 번째 모델, 컴팩트 스포츠 SUV 마칸을 출시했다. 이는 모든 지형에서 역동적인 성능과 즐거운 드라이빙을 발휘하는 새로운 기준을 세웠다. 마칸은 동급 중에서 가장 강력한 엔진과 7단 PDK를 장착했다. 또한 이 세그먼트에서 독점적으로 제공하는 에어 서스펜션을 포함해, 세 가지의 스포티한 새시를 옵션으로 제공한다.

마칸은 출시 처음부터 경쟁자들을 선도해 왔다. 400마력(294kW)의 3.6리터 V6 바이터보 엔진을 탑재한 마칸 터보와 340마력(250kW) 3.0리터 V6 바이터보 엔진의 마칸 S는 최고의 모델로써 새로운 퍼포먼스 클래스를 만들어냈다. 뿐만 아니라 마칸 S 디젤은 258마력(190kW)의 디젤 엔진으로 최고의 토크를 자랑한다.

마칸은 동급 중에서 가장 강력한 세그먼트로 자리잡은 카이엔의 업적을 또 한번 만들어냈다. 2015년 포르쉐는 더욱 스포티해진 모델인 마칸 GTS 모델을 출시로 한걸음 더 나아갔다. GTS 레터링이 적용된 모든 포르쉐 모델과 마찬가지로, 마칸 GTS는 모터 스포츠의 세계에서 영감을 받은 모델이다. 이는 기존 마칸 S모델보다 20마력 증가되었고 개량된 새시와 강화된 브레이크를 장착했다. 또한 20인치 휠과 더불어 낮아진 차체 및 더욱 스포티한 PASM을 탑재했다.

새로운 최상위 모델: 마칸 터보 퍼포먼스 패키지

마칸 터보 퍼포먼스 패키지는 마칸 모델의 최고급 모델로 향상된 주행성능 및 민첩성과 함께 감성적인 매력을 보여준다.

뿐만 아니라, 3.6리터 V6 트윈터보 엔진은 기존 마칸 터보보다 40마력(30kW) 증가한 440마력(324kW)을 발휘하며 마칸 라인의 최상위 모델로 자리매김했다. 이 모델은 100km/h까지 가속하는데 4.4초가 걸리며 (0.4초 단축), 최고속도는 272km/h (6km/h 증가)에 달한다. 최대토크 또한 61.2kg.m (5.1kg.m 증가)로 증가하였으며, 1500에서 4500 rpm의 넓은 범위에서 발휘된다. 견인력 또한 증가되었는데, 스포츠 플러스 모드에서 80km/h에서 120km/h로 가속하는데 2.9초(0.2초 감소)가 소요된다. 연료소모량(NEDC)은 타이어에 따라 9.4 l/100km와 9.7 l/100km 사이를 보여준다.

마칸 터보 퍼포먼스 패키지에는 더욱 강력해진 엔진출력 외에도 새롭게 개량된 브레이크 시스템, 더 낮아지고 조정된 스포츠 새시, 스포츠 크로노 패키지와 스포츠 배기 시스템이 기본 탑재되어 마칸의 성능을 더욱 향상시켰다. 전륜의 벤틸레이티드 브레이크는 직경이 기존 마칸 터보보다 30mm 더 커진 390mm 디스크가 장착되었고, 브레이크 디스크는 빨간색으로 마감처리 된 6 피스톤 브레이크 캘리퍼로 작동된다. 뿐만 아니라 포르쉐 액티브 서스펜션 매니지먼트(PASM) 버튼을 누르면 매우 스포티한 포지션으로 변경 가능하며, 15mm더 낮은 차체에 최적화 되어 튜닝되었다. 또한 셀프 레벨링 기능과 높이조절 기능이 탑재된 에어 서스펜션, 그리고 10mm 더 낮출 수 있는 기능도 옵션으로 제공된다.

운전자는 스포츠 크로노 패키지를 통해서 마칸 터보의 성능을 한층 더 향상시킬 수 있다. "Sport Plus" 모드에서는 새시, 엔진 그리고 트랜스미션이 스포티한 상황에 맞춰지도록 해준다. 이와 더불어 스포츠 배기 시스템으로부터 감성적인 배기음을 더할 수 있다. 7단 PDK 더블 클러치 트랜스미션은 매우 짧은 반응속도, 최적의 변속시점, 그리고 최대 가속을 위한 기어변속 간 토크를 증가시키도록 설계되었다.

또한 터보 익스테리어 패키지를 통해 다양한 맞춤형 장비를 옵션으로 선택할 수 있다. 이 패키지와 함께 선택할 수 있는 옵션에는 고풍택 블랙컬러로 마감된 911 터보 디자인의 21인치 스포크휠과 PDLs 플러스가 장착된 LED 메인 헤드라이트 등 블랙컬러의 많은 요소들이 선택 가능하다. 터보 인테리어 패키지는 알칸타라 블랙 가죽 인테리어, 다양한 영역에 애플리케이션이 적용되며 모델 로고가 밝게 비치는 도어 엔트리 가드와 같은 카본 구성들이 포함된다.

완벽한 네트워크: 포르쉐 SUV를 위한 새로운 인포테인먼트 시스템

모든 포르쉐 모델 라인과 마찬가지로, 마칸 터보 퍼포먼스 패키지 역시 포르쉐 커뮤니케이션 매니지먼트(PCM) 시스템이 제공하는 다양한 인포테인먼트 서비스를 이용할 수 있다. 이 시스템의 중심에는 고해상도의 7인치 터치스크린이 자리하고 있으며, 인터페이스는 스마트폰과 같이 직관적으로 작동한다. 근접센서가 운전자의 입력을 감지하면 운전자가 멀티 터치 제스처를 사용하여 제어할 수 있는 관련 메뉴 콘텐츠가 표시된다. 블루투스, USB 그리고 SD카드 인터페이스는 스마트폰 및 저장매체와 통합할 수 있다. PCM은 이제 아이폰과도 연결 가능해 애플 카플레이를 이용할 수 있다.

카이엔 기본사양, 마칸 옵션사양인 네비게이션 모듈은 고해상도의 지도를 제공하며 일부 지역은 3D로 제공한다. 또한 운전자의 편의를 위해, 음성명령으로 경로 탐색을 실행할 수 있다. 선택사양인 커넥트 플러스 모듈은 실시간 교통정보를 통해 네비게이션의 경로탐색 기능을 향상시킨다. 또한 이 옵션은 PCM이 WLAN 핫스팟을 통해 최상의 네트워킹을 할 수 있도록 해주며, 스마트폰과의 강화된 통합을 지원한다. 예를 들어, 포르쉐 커넥트 앱을 사용하여 스마트폰에서 PCM으로 목적지를 바로 전송할 수 있다. 커넥트 플러스 모듈 역시 포르쉐 카 커넥트를 포함하고 있으며, 이 앱을 통해 사용자는 특정 기능들을 스마트폰을 통해 원격제어 할 수 있으며, 잔여 연료량과 같은 데이터도 확인할 수 있다.

안전한 겨울 여행을 위한 PTM과 PSM

포르쉐의 SUV 모델은 전형적인 포르쉐처럼 향상된 퍼포먼스와 주행성능뿐만 아니라 일상의 편리함도 놓치지 않았다. 포르쉐는 4륜구동 (PTM)과 안정성 프로그램(PSM)의 조합을 통해 오프로드와 겨울철 주행에서도 이러한 특징들을 보장한다.

포르쉐 트랙션 매니지먼트(PTM)와 포르쉐 스테빌리티 매니지먼트(PSM)는 CAN 통신을 통해 정보를 지속적으로 교환하는데, 이를 통해 차량 안정성을 최대한 높이고 제동거리를 최소화한다. 예를 들어, ABS브레이크 시, 제어시스템은 사륜구동 시스템의 세로방향의 커플링을 개방한다.

엄밀히 말하자면, 드라이빙 다이내믹과 접지력 사이의 전환은 매우 유동적이기 때문에 둘 사이에는 큰 구분이 없다. 예를 들어, 원심력은 차량이 접지력이 좋은 경우에만 전달된다. 즉 타이어가 과도한 미끄러짐의 영향을 받지 않는다. 이는 전륜 축의 조향능력과 후륜 축의 안정성을 제공한다. 구동휠의 스핀은 PTM의 개입으로 감소되거나 PSM이 작동하기 전에 완전히 제거될 수 있다.

PTM의 경우 4륜구동은 작동 대기상태로 설정된다. 통합된 전자 제어식 멀티 플레이트 클러치가 지속적으로 구동되고 있는 전륜 및 후륜 축 간의 구동력 배분을 제어한다. 지속적인 주행상태의 모니터링은 다양한 주행상황에 신속하게 대응할 수 있게 한다. 예를 들어, 가속 시 후륜 구동 축이 회전하기 시작하면, 멀티 플레이트 클러치는 전륜 구동 축에 더 큰 추진력을 배분하도록 개입한다. 코너링 시에는 이 시스템이 최적의 측면 접지력을 지지하기 위해 필요한 만큼의 구동력을 앞 바퀴에만 보낸다.

최고의 안전과 운전의 즐거움: PSM 및 PSM 스포츠

겨울철 도로에서 핵심 PSM 기능은 제한된 상태에서 주행 안전성을 크게 향상시켰다. 일반적으로 PSM은 차량을 안정적으로 만들기 위해 선택적 제동을 통해 위험한 주행 상황에서 개입한다. 시스템은 운전자보다 훨씬 빠르게 각 휠에 증가된 미끄러움을 감지해내고 적절한 대응을 즉각적으로 구현해 눈길과 얼음 길에 대한 안정성이 크게 증가했다. 이는 겨울철 풀린 날씨가 눈으로 살짝 덮인 도로처럼 마찰 계수가 크게 변하는 도로에서 특히 중요하다. PSM을 통해 모든 포르쉐 SUV는 전형적인 포르쉐의 민첩성을 유지하면서 매우 높은 수준의 능동적인 주행 안전성을 제공한다.

스포츠 크로노 패키지(마칸 터보 퍼포먼스 패키지 기본사양)와 함께 이 시스템은 마칸의 센터 콘솔에 있는 PSM 버튼을 통해 개별적으로 활성화할 수 있는 "PSM Sport"모드를 갖추고 있다. "PSM Sport"는 일반모드와는 매우 달라, 운전자가 포르쉐를 레이스 트랙과 같은 극한의 상황에서도 주행할 수 있도록 해준다. 이 기능은 "PSM On"과 비교해서 볼 때, 차량의 수직축과 구동 휠의 더 큰 미끄러짐에 대해 더 큰 편향을 허용한다. 이는 눈이 내리는 경우에도 차량의 역동적인 성능을 향상시킨다. 이는 극한의 스포츠 드라이빙을 하는 훈련된 운전자들에게도 PSM을 완전히 꺼버릴 필요성을 없애버렸다. "PSM Off"모드는 PSM 버튼을 길게 누르면 활성화된다. 이는 운전자가 원하는 경우 제어시스템을 완전히 비활성화 할 수 있도록 하는 포르쉐의 철학과 일치한다. "PSM Off"와 "PSM Sport" 모드에서는 ABS 제어 범위의 강력한 제동은 PSM 시스템의 완전한 안정 효과를 다시 활성화되지만 브레이크가 다시 해제될 때까지만 활성화된다.

포르쉐에서 판매된 약 백만대의 스포츠 SUV

카이엔의 SUV 시장에서의 성공적인 진입 이후, 끊임없이 증가하는 수요와 함께 마칸 모델 또한 성공적인 스토리를 만들어냈다. 포르쉐는 이미 204,740대를 판매했고, 2016년 첫 10개월 동안 전 세계 79,725건의 인도를 통해 15%의 성장률을 보여줬다. 전 세계적으로는 920,210대의 카이엔과 마칸 차량을 판매했다. 이는 모든 지형에 대한 대응능력과 함께 포르쉐 스포츠카 감성과의 결합을 통해 이룰 수 있었다. (2016년 10월 판매량 포함)

연비 및 배출량

마칸: 복합연비 7.4 – 7.2 l/100 km, 도심연비 8.6 – 8.4 l/100 km, 고속연비 6.6 – 6.4 l/100 km; CO₂ 배출량: 172 – 167 g/km

마칸 S: 복합연비 9.0 – 8.7 l/100 km, 도심연비 11.6 – 11.3 l/100 km, 고속연비 7.6 – 7.3 l/100 km; CO₂ 배출량: 212 – 204 g/km

마칸 S 디젤: 복합연비 6.3 – 6.1 l/100 km, 도심연비 6.9 – 6.7 l/100 km, 고속연비 5.9 – 5.7 l/100 km; CO₂ 배출량: 164 – 159 g/km

마칸 GTS: 복합연비 9.2 – 8.8 l/100 km, 도심연비 11.8 – 11.4 l/100 km, 고속연비 7.8 – 7.4 l/100 km; CO₂ 배출량: 215 – 207 g/km

마칸 터보: 복합연비 9.2 – 8.9 l/100 km, 도심연비 11.8 – 11.5 l/100 km, 고속연비 7.8 – 7.5 l/100 km; CO₂ 배출량: 216 – 208 g/km

마칸 터보 퍼포먼스 패키지: 복합연비 9.7–9.4 l/100 km, 도심연비 12.6–12.3 l/100 km, 고속연비 8.0–7.7 l/100 km; CO₂ 배출량: 224–217 g/km

카이엔 디젤: 복합 연비 6.8 – 6.6 l/100 km, 도심연비 7.8 – 7.6 l/100 km, 고속연비 6.2 – 6.0 l/100 km; CO₂ 배출량: 179 – 173 g/km

카이엔 S: 복합 연비 9.8 – 9.5 l/100 km, 도심연비 13.0 – 12.4 l/100 km, 고속연비 8.0 – 7.8 l/100 km CO₂ 배출량: 229 – 223 g/km

카이엔 S 디젤: 복합연비 8.2–8.0 l/100 km, 도심연비 10.3–10.1 l/100 km 고속연비 7.2–7.0 l/100 km; CO₂ 배출량: 215–209 g/km

카이엔 GTS: 복합연비 10.0 – 9.8 l/100 km, 도심연비 13.2 – 12.9 l/100 km, 고속연비 8.3 – 8.1 l/100 km; CO₂ 배출량: 234 – 228 g/km

카이엔 터보: 복합연비 11.5–11.2 l/100 km, 도심연비 15.9–15.5 l/100 km, 고속연비 8.9–8.7 l/100 km; CO₂ 배출량: 267–261 g/km

카이엔 터보 S: 복합연비 11.5 l/100 km, 도심연비 15.9 l/100 km, 고속연비 8.9 l/100 km; CO₂ 배출량: 267 g/km

사용된 타이어 세트에 따른 범위