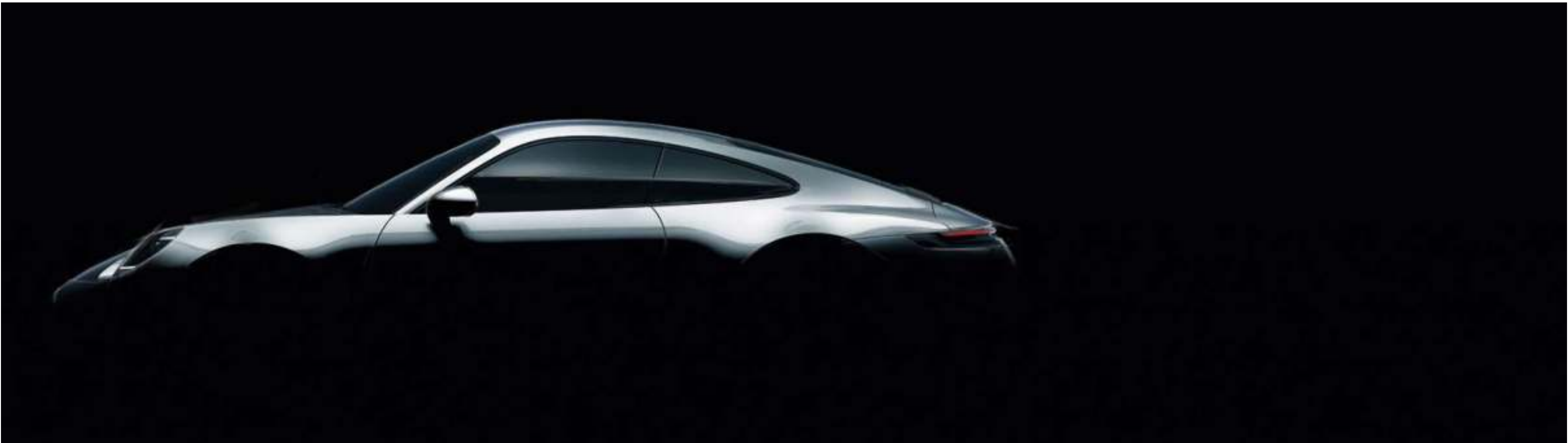


본 브로셔에 수록된 모델은 독일 내 도로주행 허가를 받은 모델이며, 차량에 장착된 일부 품목은 추가 비용이 발생하는 선택 사양을 포함하고 있습니다. 지역별 제약 및 규제로 인해 일부 모델과 선택 사양의 판매 가능 여부는 국가에 따라 다를 수 있습니다. 기본 사양과 선택 사양에 대한 자세한 내용은 가까운 포르쉐 센터로 문의해주시기 바랍니다. 본 브로셔에 기재된 구조, 기능, 디자인, 성능, 크기, 중량, 연료 소모량 및 제반 비용에 관한 모든 정보는 본 브로셔의 인쇄 시점(2018년 11월)을 기준으로 입수 가능한 가장 정확한 정보입니다. 포르쉐는 모델의 사양, 장비 및 인도 범위를 예고 없이 변경할 수 있는 권한이 있습니다. 본 브로셔에 인쇄된 차량의 색상은 실제 차량의 색상과 차이가 있을 수 있습니다. 포르쉐는 본 브로셔에 기재된 문구의 오기 및 누락에 대한 책임을 부담하지 않습니다. 다른 언어로 작성된 면책 조항은 www.porsche.com/disclaimer를 참조하시기 바랍니다.

911

TIMELESS MACHINE

이것은 포르쉐 911에 관한 책입니다. 8세대에 걸친 진화를 통해 탄생한 신형 911을 보여주는 책이자, 그 이전 세대의 모델에 대한 이야기를 담아낸 책입니다. 그러므로 이 책은, 하나의 강력한 아이디어가 지닌 지속적인 힘에 관한 책이며, 세월이 흘러도 변하지 않는 훌륭한 디자인의 가치와 예술적인 영감에 관한 책이기도 합니다. 911의 다채로운 측면을 그려내면서, 무엇보다 911은 언제나 변함 없이 911일 것이라는 사실을 보여주는 책입니다.



CONTENT

RETROSPECTIVE

INSPIRATION

THE NEW 911

TIMELESS

패션, 스타일, 철학: 오늘날 대부분의 것들은 어느 날 갑자기 등장해 반짝 성공했다가 마찬가지로 금방 잊혀지곤 합니다. 일시적인 것이 일반화 되고, 꾸준함은 특별한 것이 되었습니다. 세월이 흘러도 변하지 않는 가치가 이렇게 우리를 열광하게 만드는 것도 놀랄 일이 아닙니다. 왜냐하면 그것을 통해 우리는 무한함을 느낄 수 있기 때문입니다. 마치 기자(Giza)의 피라미드, 렘브란트의 초상화, 찰스와 레이 임스의 라운지 체어를 보거나, 베토벤의 9번 교향곡을 들을 때처럼 말입니다. 이들에게는 어떤 비밀이 숨어 있는 걸까요? 디자인의 명확성? 더 깊이 있는 진실? 천재의 영감? 누구도 단언할 수는 없습니다. 하지만 한 가지 확실한 것은 모두 시간을 이겨냈다는 점입

니다. 세월이 흘러도 변함없는 작품만이 진정한 고전이 되어 상징적인 지위를 얻게 되며 영원한 젊음을 간직합니다. 그리고 다음 세대에 영감을 줍니다. 911처럼 말이죠. 50년 동안 진화를 거듭해왔지만 본질적으로 911은 항상 고유의 특징을 그대로 간직하고 있습니다. 이런 일이 어떻게 가능할까요? 1963년 이후 911은 미래를 향해 달려왔습니다. 때로는 변화하는 과거로 돌아가기도 했으며, 심지어 꿈의 영역에 도달하는 여정이기도 했습니다. 변화야말로 가장 변하지 않는 것이니 이 세상에서 움직이는 고정점이 된 스포츠 카 - 이것이 바로 911을 세월이 흘러도 변치 않는 머신, 곧 'Timeless Machine'으로 만든 변화입니다.

MACHINE

가장 아름다운 라인. 그것은 언제나 그렇듯 자신만의 독창적인 라인입니다. 1963년 페르디난트 알렉산더 포르쉐는 뚜렷한 라인, 그리고 형태와, 기능의 통합으로 순수하면서도 분명한 캐릭터를 보여주는 911의 실루엣을 디자인하여 큰 성공을 이루었습니다. 50년 이상의 시간이 흐른 지금, 세상은 많은 스포츠카를 알고 있지만, 911은 오직 하나 뿐입니다.

RETROSPECTIVE

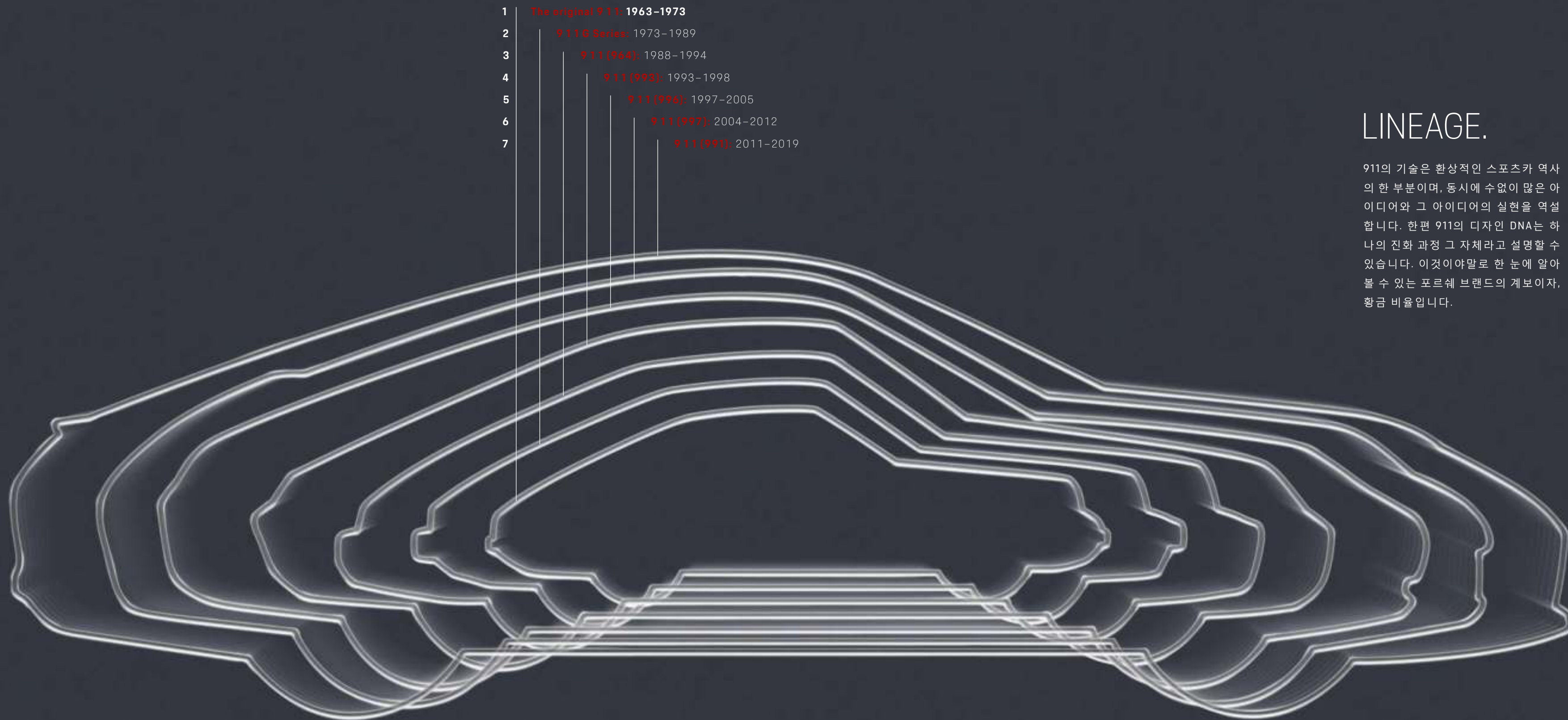
911의 모든 세대에는 이야기가 담겨 있습니다. 꿈. 성공. 불가능의 실현. 야심찬 목표. 모든 것을 걸고 이러한 목표를 달성하려는 자세에 대한 이야기 말입니다. 그리고 시간을 거듭하여 새로운 기술을 시도하고 혁신적인 디자인을 도입하면서 이 모든 것이 하나로 모여 환상적인 이야기가 탄생합니다. 바로, 911의 이야기입니다.





페르디난트 알렉산더 포르쉐(Ferdinand Alexander Porsche) // 911 디자이너

“ 훌륭한 아이디어는 의외로 단순한 경우가 많습니다. 일관성 있게 디자인된 제품에는 장식이 필요 없기 때문에 그저 순수한 형태로 기능을 보강하면 됩니다. ”



LINEAGE.

911의 기술은 환상적인 스포츠카 역사
의 한 부분이며, 동시에 수없이 많은 아
이디어와 그 아이디어의 실현을 역설
합니다. 한편 911의 디자인 DNA는 하
나의 진화 과정 그 자체라고 설명할 수
있습니다. 이것이야말로 한 눈에 알아
볼 수 있는 포르쉐 브랜드의 계보이자,
황금 비율입니다.





THE ORIGINAL 911

생산 연도: 1963-1973

최초의 911은 1963년 9월 12일 프랑크푸르트 국제 모터쇼 IAA에서 공개되었습니다. 처음에는 901로 소개되었죠. 그러나 한 프랑스 자동차 제조업체가 이 숫자를 두고 상표 소송을 제기했습니다. 포르쉐로서는 잘 된 일이었죠. 911이라는 지금의 상징적인 이름을 갖게 되었으니까요. 페리 포르쉐(Ferry Porsche)가 지시한 '두 개의 편안한 비상용 뒷좌석이 있는 2인승 자동차'는 356의 정식 후속 모델이었습니다. 페르디난트 알렉산더 포르쉐(Ferdinand Alexander Porsche)가 디자인한 이 모델은 20세기 최고의 디자인으로, 2.0리터 6기통 수평대향 엔진을 장착했으며, 초기 출력은 130PS(96kW)였습니다.



THE ORIGINAL 911

지금은 당연하게 보이는 것이라도 작은 디테일 하나 하나에 연구와 의논으로 밤을 지새운 길고 힘든 여정을 거쳐 이루어진 결과입니다. 911은 그러한 과정에서 도면 위에 그려진 스케치로 탄생했습니다. 석고 모형으로 틀을 잡았습니다. 등이 튀어나오고 길이가 길고 덴트가 있었죠. 다시 이런 것들을 없애고 695, 754 T7, T9 같은 이름을 붙였습니다. 수없이 많은 아이디어가 버려지고 새로운 아이디어가 집중적으로 개발되었습니다. 그러던 어느 날 페리 포르쉐가 단호히 말했습니다. „비상용 좌석 두 개가 있는 2인승 해치백으로 감시다.“ 그 후, 특유의 홀러내리는 루프 라인, 즉 플라이라인(flyline)이 채택되었습니다. 그리고 911은 영원히 911이 되었습니다.





2

G SERIES

생산 연도: 1973-1989

2세대 포르쉐 911은 1973년에 출시되었습니다. G 시리즈의 전형적인 특징은 안전 범퍼로, 미국의 안전 규정에도 대응하는 영리하고도 성공적인 형태였습니다. 1975년부터는 차체 전체를 아연도금 하는 발전도 있었습니다. 충격을 흡수하는 스티어링 휠, 3점식 시트 벨트, 운전석 및 동승석의 일체형 헤드레스트 등이 적용되어 탑승자의 안전성 또한 강화되었습니다. 1983년 이후 장착된 엔진 전자 제어 시스템은 효율성을 향상시켰습니다. 첫 번째 G 시리즈 엔진은 배기량 2.7리터, 초기 출력 150PS(110kW)였으며, 가장 강력한 에디션인 911 카레라의 수평대향 엔진은 배기량 3.2리터에 출력 231PS(170kW)을 기록했습니다.





G SERIES

911이 세월을 초월하여 모던 클래식이 되리라는 것이 늘 기정 사실인 것은 아니었습니다. 1970년대에 석유 파동의 결과로 보다 경제적인 차량 컨셉에 대한 요구가 증가하게 되었습니다. Porsche AG의 CEO로 새로 선임된 페터 W. 슐츠(Peter W. Schutz)가 1981년에 개발 담당 책임자인 헬무트 보트(Helmut Bott)의 사무실에 들어선 것은 바로 이 때문이었습니다. 벽에는 모든 포르쉐 모델 라인이 시대별로 걸려 있었고 각각의 지속 가능성을 검토했습니다. 이 일화에 따르면 Schutz가 직접 벽면 전체를 사용하며 911 라인을 계속 챙기지 않았다면 아마도 911은 G 시리즈에서 끝났을 것입니다. 그의 용기는 결국 보상을 받았습니다. 바로 꾸준히 높은 G 시리즈에 대한 수요와 세대를 거듭하며 이어진 911 차량의 효율성 증대를 통해서 말입니다.

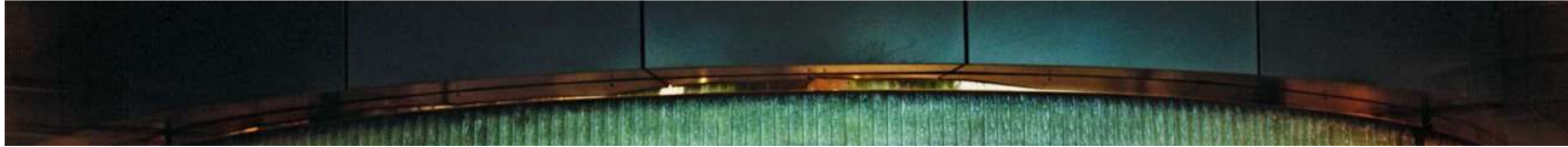




964

생산 연도: 1988-1994

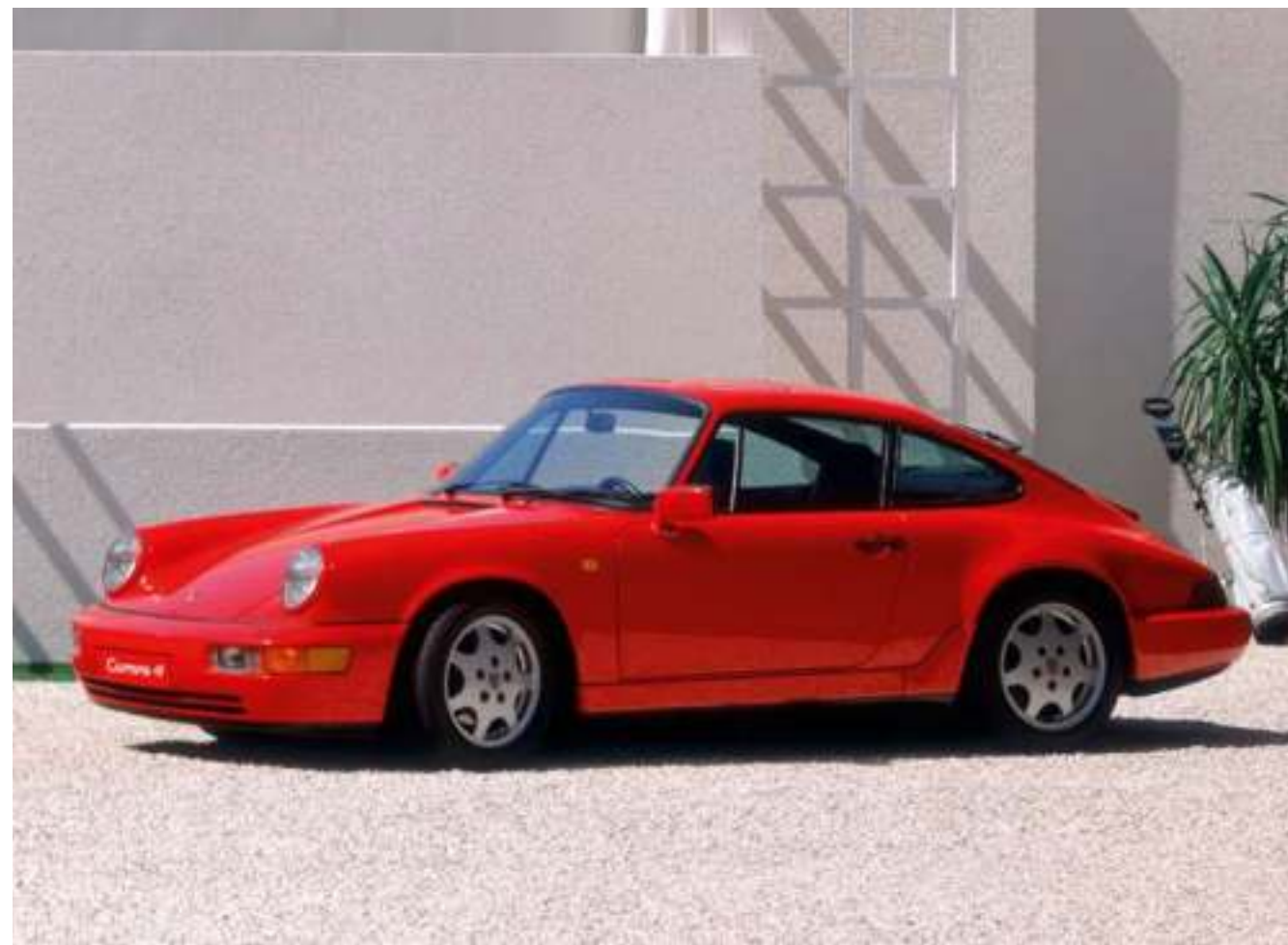
25년간 이어져온 911의 진화는 3세대에 이르러 특히 기술면에서 대대적인 도약을 이루게 됩니다. 964는 디자인 표현 방식에서 911을 충실히 따르고 있었지만, 오리지널 모델 부품의 약 85%를 새롭게 설계했습니다. 당시 혁신 기능 중에는 파워 스티어링과 안티록 브레이크 시스템(ABS) 등이 포함되었으며, 1991년에는 운전석과 동승석에 처음으로 에어백이 기본 적용되었습니다. 250PS(184kW) 출력을 가진 3.6리터 수평대향 엔진의 힘도 강력했습니다. 그러나 가장 큰 혁신의 힘은 '4'라는 숫자 뒤에 숨어 있었습니다. 이후로는 이 모델이 상시 4륜 구동의 상징이 되었습니다. 이것은 포르쉐가 1980년대에 랠리 스포츠용으로 개발한 것으로, 911 카레라 4 모델로 시리즈 양산에 들어갔습니다.



964



맨 왼쪽 사진에서 보이는 것처럼 포르쉐 바이작 (Weissach) 개발 센터의 스키드 플레이트에 911 카레라 4 모델이 모여 있는 것은 완벽한 성공을 확인시켜줍니다. 이 모델들은 근사한 사진 촬영을 위해서만이 아니라, 실제로 미국의 포르쉐 딜러들이 새 차를 인수하기 위해 슈바벤(Swabia)에 몰려 들었기 때문에 모이게 된 것입니다. 아마도 3세대 911의 4륜 구동 성능을 테스트 트랙 현장에서 빠른 코너링으로 시험해 볼 기회를 놓치고 싶지 않았을 것입니다. 앞에서 말했듯이, 그것은 완벽한 성공이었습니다.





4



생산 연도: 1993-1998

프론트 윈의 보다 날렵해진 측면 라인, 플러시 헤드라이트, 자연스럽게 통합된 범퍼. 이전 모델에 비해 4세대 911은 외관이 더 둥글어지고 전환부도 더 매끄럽게 다듬어져 993의 공기 역학적 장점이 강화되고 연료 소모량이 줄어들었습니다. 3.6리터 엔진은 6단 변속기와의 조합으로 272PS(200kW)를 발휘합니다. 993은 멀티 링크 리어 액슬을 처음 사용한 덕분에 주행 역학이 대폭 향상되어 최고 속도가 270km/h에 달했습니다. 993은 공랭식 수평대향 엔진을 탑재한 마지막 포르쉐 911이었습니다.

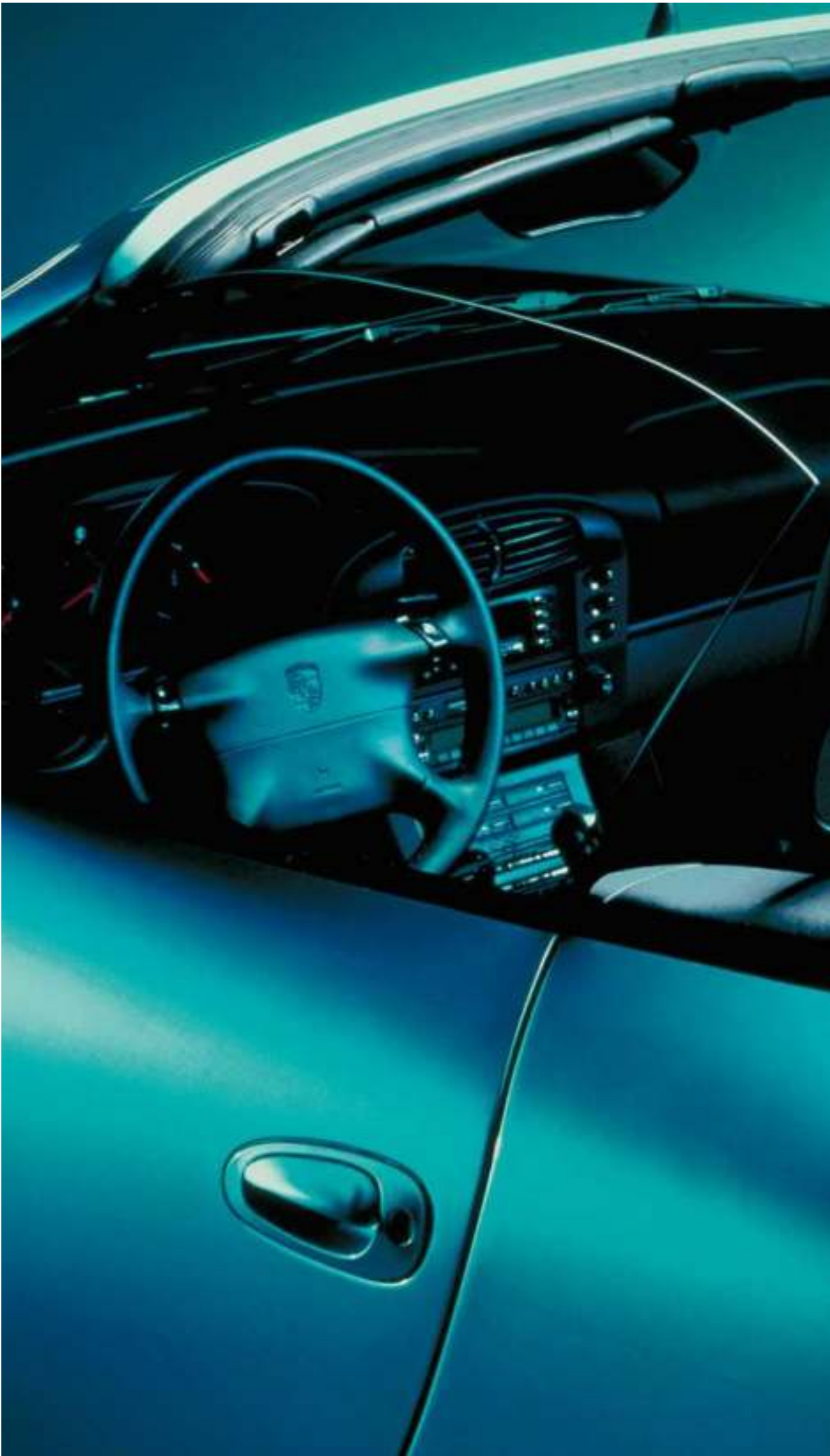


993

공랭식인가, 수랭식인가 - 911과 관련된 주요 질문입니다. 정답은 무엇일까요? 오늘날에도 여전히 의견이 갈립니다. 한 가지 확실한 것은 1998년 3월 31일, 주펜하우젠에 위치한 포르쉐 공장에서 993의 마지막 공랭식 수평 대향 엔진이 제작되었다는 것입니다. 많은 911 열성팬들은 오늘날 까지도 그 순수 혈통의 사운드를 그리워하고 있지만 당시 엔지니어들은 감상적으로 대응하지 않았습니다. 그들이 보기에는 수랭식이 더 효율적이고, 따라서 지속 가능성도 높았던 것입니다. 그러나 두 가지 방식 모두 나름의 존재 이유가 있다면 논쟁할 필요가 있을까요? 두 가지 '믿음'을 지지하는 사람들은 지금도 캘리포니아의 인기 있는 공랭식 포르쉐 페스티벌 ,루프트게쿨트(Luftgekühlt)' 등에서 993과 그 이전 모델들을 함께 기념합니다.



5



996



생산 연도: 1997-2005

방향지시등이 통합된 현대적인 디자인의 헤드라이트, 보다 완만해진 윈드스크린, 미래 지향적인 인테리어 디자인이 적용된 996은 수랭식 엔진을 탑재한 최초의 911입니다. 996은 논란이 많았던 모델입니다. 911의 지속 가능성에 대한 논쟁이 설전으로 이어질 때도 있었습니다. 5세대 911이 엄청난 발전을 이뤄냈기 때문입니다. 더 가벼워졌고 휠베이스가 길어졌으며 폭이 넓어져 좌석 공간이 눈에 띄게 넓어졌습니다. 이 엔진 기술과 차체는 새로운 기준이 되었습니다. 간단히 말해 996은 승차감과 효율성이 향상되었고 주행 다이내믹스가 강화되었습니다. 무엇보다 300PS(221kW)의 출력 덕분에입니다.

996



집집마다 괴짜들이 있게 마련입니다. 이들은 종종 엇박자를 내고 예상치 않은 곳에서 불안을 조장하기도 합니다. 그러나 바로 이들이 누구도 가능하다고 생각하지 않던 수준의 놀라움을 선사할 때도 많습니다. 논란의 여지가 있는 996의 디자인은 이러한 경우의 좋은 사례를 보여줍니다. 예를 들어, 출시 당시 '달걀 프라이' 같은 헤드라이트 디자인은 혹평을 받았으나, 그 이후에는 많은 제조업체들이 이 디자인을 사용했습니다. 기술력 역시 새로운 기준을 제시했습니다. 또한 수랭식임에도 불구하고 이것을 진짜 911이라고 불러야 하는가에 대한 논란에 대해 독일의 레이서 발터 뢰를(Walter Röhrl)은 그만의 독특한 직설법으로 반문했습니다. „노르트슐라이페에 이보다 빠른 911이 있나요? 있어요, 없어요?“ 말 그대로 즉시 답이 나왔습니다. 996은 그 이전 모델인 993보다 11초 더 빨랐으니까요.





6

997

생산 연도: 2004-2012

997은 퍼포먼스만으로도 정신 차리고 주목하게 만듭니다. S 모델의 3.8리터 엔진은 355PS(261kW)의 출력으로 정지 상태에서 100km/h까지 단 4.7초 만에 도달하는 가속력을 발휘합니다. 강력한 퍼포먼스는 물론, 디자인 역시 눈길을 끄니다. 이전 모델들에 비해 디자인을 가다듬는 데에 주력한 덕분에 997의 디자인의 변화는 설명이 필요 없을 정도로 명확히 드러납니다. 헤드라이트는 다시 라운드형으로 변경되었습니다. 휠은 더 커졌으며, 후면의 폭은 더 넓어지고, 윙은 보다 견고한 형태로 만들어졌습니다. 997의 디자인은 911에 뿌리를 두고 있지만 기술은 21세기를 표방합니다. 2008년에는 911 카레라에 최초로 포르쉐 더블 클러치 변속기(PDK)와 직분사 시스템(DFI)이 장착되었습니다. 덕분에 출력과 연료 효율성 모두 향상되었습니다.



미래를 향한 여정에서는 매 순간이 중요합니다. 997의 페이스 리프트와 이 모델에 적용된 최초의 포르쉐 더블 클러치(PDK: Porsche Doppelkupplung)는 이 점을 잘 보여줍니다. 이를 가능하게 한 기술은 각각 클러치가 있는 분리된 두 개의 변속기입니다. 한 변속기가 출력의 흐름을 유지하는 동안 다른 변속기는 다음 기어를 선택합니다. 한쪽 클러치가 열리면 다른 쪽은 닫힙니다. 그 결과 출력 흐름이 방해받지 않고 매우 빠른 기어 변속이 가능합니다. 이 기술은 1983년부터 포르쉐 956을 이용한 레이싱에서 이미 테스트된 바 있으며, 이후 대대적인 발전을 거쳐 997부터는 도로에 나설 수 있게 되었습니다. 최대의 성능과 동시에 높은 효율성이 확인되었기 때문입니다. 또한 미래를 향한 강한 열정도 한몫했습니다.



997



7



991

생산 연도: 2011~2019

2011년, 7세대 9 1 1이 생산 라인을 빠져 나왔습니다. 전통을 저버리지 않고도 미래로 향하는 문을 연 스포츠카입니다. 예를 들어 9 1 1 카레라 S는 400PS(294kW)의 출력과 선구적인 효율 개선 기술을 자랑합니다. 911은 지능적인 경량 알루미늄-강철 구조 덕분에 이전 모델에 비해 최대 65kg이나 가벼워졌습니다. 휠베이스가 100mm 늘어나면서 최대 20인치의 휠을 적용할 수 있게 되었습니다. 후면 디자인은 더욱 각지고 날카로워졌습니다. 상징적인 라운드형 헤드라이트는 한눈에 911임을 알아볼 수 있게 해주는 특유의 디자인을 완성합니다.

991

2017년 5월에는 100만 번째 911이 제작되었는데, 이 놀라운 수치 덕분에 자동차 콘셉트의 장기적 성공 사례로 손꼽혔습니다. 이 100만 번째 911은 페리 포르쉐(Ferry Porsche)가 처음 소유했던 911에 대한 경의를 표한 아이리시 그린 색상의 카레라 S 모델이었고, 곧 전시품이 되었습니다. 그러나 그 직전에 999,999번째로 제작된 또 다른 911은 소리 없이 공장 마당을 빠져나왔습니다. 빨간색 911 타르가 4 GTS였습니다. 팡파레도, 특별 대우도 없었습니다. 오히려 운이 좋았다고 해도 될 겁니다. 이 911에게는 도로 위에서 셀 수 없이 커브를 돌고 먼 거리를 달릴 수 있는 미래가 열려있으니까요. 때로는 유명하지 않은 것이 좋을 수도 있습니다.



INSPIRATION

속마음 내보이기. 실험, 쇼케이스. 아티스트 안톤 코르빈(Anton Corbijn)의 본질적인 의미를 규정하는 흑백의 미학과 8세대 911의 만남. 두 경이로운 아티스트와 자동차의 독특한 조우.





안톤 코르빈(Anton Corbijn)

© Stephan Vanfleteren

ANTON CORBIJN

사진 작가. 아티스트. 영화 제작자. 그리고 전혀 색다른 직업인 마술사. 그의 이미지는 시각적 기억이 형성되는 순간을 흑백으로 포착합니다. 안톤 코르빈(Anton Corbijn)은 1970년대에 독학으로 배운 사진 촬영 기술로 사회에 뛰어들어 세계에서 가장 영향력 있는 사진 작가 중 하나가 되었습니다. 그가 찍은 마일스 데이비스, 게르하르트 리히터, 믹 재거, 클린트 이스트우드, 데이빗 보위의 사진은 세계적으로 유명합니다. 그는 너바나, 닉 케이브, 헤르베르트 그뢰네메이어, U2의 비디오도 촬영했습니다. 그는 Depeche Mode의 예술 감독이자 시각적 대변인입니다. 2007년에 'Control'이라는 장편 영화로 데뷔했고, 이어서 조지 클루니와 'The American'을, 필립 세이무어 호프만과 'A Most Wanted Man'을 제작했습니다.

“ 신형 911을 오직 나
만의 것으로 만드
는 과정이 정말 즐
거웠습니다. ”

안톤 코르빈(Anton Corbijn)



ORBO

TURBO

PORSCHE ADVANCED COCKPIT

3.0 LITRE 6 CYLINDER TURBO DIESEL 200 HP

FRONT - NIGHT
AXLE - P - VISION
LIFT - ASSIST
SYSTEM

HELLO - RS



10.9 INCH CENTRE DISPLAY

THIS IS MY BEST
TURBO

PDTV
PLUS

Q-SPEED
PDK

PORSCHE

ACTIVE

SUSPENSION

MANAGEMENT

DIRECT
(DFI) FUEL INJECTION

TRACT
EXHAUST
SYSTEM

PDLS
PLUS

VROOOM

331
kW
MAX
POWER

NEW
CLASSIC

WHEELBASE 2450 MILLIMETER

VARIOCAM
PLUS







WATERMOUNT CENTRE DISPLAY

BABY, THIS IS MY BABY!

Porsche Active

TURBO



bloody FAST Elegance

PORSCHE

REAR WHEEL DRIVE Carrera S

GOODBYE!

TWIN TURBO

EXHAUST SYSTEM

CONVERTIBLE

ROOM

PLUS



10.9 INCH CENTRE DISPLAY

BABY, THIS IS MY BABY!

TURBO

BASED PDK PORSCHE ACTIVE

SUSPENSION MANAGEMENT

DIRECT (DFI) FUEL INJECTION

VROOOM

NEW CLASSIC

WHEELBASE 2450 MILLIMETER

331 kW MAX POWER

PORSCHE 3.0L V8

P.T.M.

#HELLO





THE
NEW
911

DESIGN

design11

” 변하지 않는 가치와 미학을
결합하는 것이 관건입니다.
보통 순수하면서도 과하지
않은 것만이 세월을 거스를
수 있습니다. “



미하엘 마우어(Michael Mauer) // 포르쉐 수석 디자이너

911의 디자인은 지금까지도 페르디난트 알렉산더 포르쉐(F. A. Porsche)가 였었다는 증거가 되고 있습니다. 좋은 아이디어는 단순한 형태를 통해 마음을 사로잡습니다. 포르쉐 디자이너들은 8세대 모델에서 특히 뚜렷한 라인과 단순화된 윤곽으로 이러한 견해를 충실히 따랐습니다. 미래를 생각하며 911의 상징적인 '레이아웃'을 고민했기 때문에 50년 전에 첫 선을 보였을 때만큼 오늘날에도 여전히 신선하고 젊음이 넘칩니다.



RETROSPECT.

불필요한 장식 없이 곧게 뻗은 선. 강조된 수평면. 명확하고 간결하며 단순합니다. 신형 911의 디자인에는 더 이상 뺄 것도 덧붙일 것도 없습니다. 수평 대향 엔진으로 정의되는 윤곽과 수평 테일라이트 스트립으로 형태를 갖춘 와이드한 뒷모습은 이를 뒷받침합니다. 시각적으로 길어진 후면 윈드스크린은 루프라인의 우아함을 더해줍니다. 신형 911은 전륜과 후륜의 크기가 달라 민첩하고 진보적입니다. 도로 위에서 역동성을 높여주는 디자인, 911의 뒤를 따르는 모든 사람의 시선을 끄는 디자인입니다.





PREVIEW.

앞에서 본 신형 911은 과거의 전통을 말해줍니다. 그리고 다양한 미래를 보여주기도 합니다. 기본 형태는 명확한 디자인 라인을 따릅니다. 둥근 모양의 LED 헤드라이트는 거의 수직으로 세워져 911 초기 세대에 경의를 표합니다. 반면 그래픽 인터리어는 미래지향적입니다. 전면부의 디자인 언어는 명료합니다. 측면 공기 흡입구 외에도 새로운 운전자 지원 시스템을 위한 카메라와 센서 등 미래의 기술이 장착되어 있습니다. 전면 디자인은 간결하고, 군더더기 없이 깔끔하며, 자신감이 넘칩니다. 스포츠카가 더 이상 특별할 수 있을까요? 분명히 공격적이지만 언제나 친근합니다.



QUOTE.

플라이라인, 후미, 윙, 헤드라이트: 9 1 1의 디자인은 곡선을 따릅니다. 전면과 후면의 접합부 라인과 분명하고도 생생한 대조를 이룹니다. 곡선과 직선의 이러한 상호 작용이 9 1 1 초기 세대의 특징입니다. 따라서 지금은 수평적인 선으로 마무리하고 있지만 이 시기를 대표하는 앞 보닛의 역동적으로 쑥 들어간 특유의 옆모습은 우연의 일치가 아닙니다. 이 깔끔하게 수정된 디자인 언어는 8세대 9 1 1의 디자인 DNA에서 업데이트되었습니다. 이는 동시에 과거의 역사를 돌아보며 경의를 표하는 의미이기도 합니다.

MUSCLES.

신형 911을 위에서 내려다보면 다부진 근육질의 바디를 드러냅니다. 전면과 후면의 너비가 거의 같고, 오버행은 짧으며 중간 부분이 좁습니다. 또한 911의 탄탄한 근육질 몸매는 드라이빙 다이내믹스와 편안한 승차감에도 매우 긍정적인 영향을 미칩니다. 위에서는 내려다보이는 부분은 아니지만 주행하는 매 순간마다 분명히 느껴질 것입니다.





P O R S C H E

911 Carrera S

SYMBOL.

G 시리즈에는 이것이 있었습니다. 이것이 없는 964는 상상할 수 없었죠. 993에도 있었습니다. 바로 테일라이트 스트립입니다. 수평의 넓은 줄로 후면에 독특한 특징을 더해주며 눈에 띄는 상징이 되었습니다. 이후 세대에서 911 4륜 구동 모델에 한해 이 스트립이 유지되었다가, 신형 911부터는 길게 이어지는 라이트 스트립이 모든 모델에 적용되었습니다. 첨단 LED 테크놀로지가 적용된 신형 911의 날렵한 원피스 스트립은 명확한 구조의 후면 디자인과 완벽한 조화를 이룹니다. 또한 라이트 스트립과 수직으로 배열된 보조 제동등과의 조합은 911을 뒤에서만 보는 사람에게도 즐거움을 선사합니다.

BEGINNING.

911과 함께 하는 모든 주행 경험은 아주 간단하게 시작됩니다. 바로 도어 핸들을 잡는 일입니다. 모험을 떠나든, 일상적인 출근길에 나서든 말입니다. 도어 핸들은 작은 디테일에 불과할 수 있지만 포르쉐는 이 부분에 최고의 관심을 기울입니다. 여러 번 반복적으로 사용되는 부분이기 때문입니다. 그래서 포르쉐는 911의 도어 핸들을 안으로 밀어넣어 차체 라인과 매끄럽게 연결되도록 다듬었습니다. 이제 도어 핸들은 보일 듯 말 듯 아름다우면서도 인체공학적으로 완벽하게 전체 디자인과 어우러집니다. 그리고 이것 역시 공들여 계획된 많은 디테일 중 하나에 불과합니다.







CLARITY.

신형 911의 운전석은 두 가지 이야기를 전합니다. 하나는 명확한 운전자 중심 설계와 스포티한 특징으로 하는 포르쉐 스포츠카 전통의 이야기입니다. 다른 하나는 미래의 이야기로, 운전자를 도로와 네트워크에 연결하는 기능입니다. 다시 말해, 아날로그의 정밀성이 디지털 통합 기능과 만나는 것입니다. 운전석의 기본 디자인은 수평면을 강조하며 명확히 구조화되어 있습니다. 모든 버튼과 모든 손잡이, 모든 스위치는 마지막 디테일까지 꼼꼼하게 고려하여 설계되었기 때문에 우수한 품질이 느껴집니다. 새로운 고해상도 화면이 대시보드에 알맞게 장착되어 있습니다. 레트로 퓨처리즘(Retro-futurism)은 아마도 911에서만 가능한 개념일 것입니다.



CENTRE.

1963년 이후로 911 계기판의 중앙에는 레브 카운터가 배치되었으며, 이는 포르쉐 스포츠카에 걸맞은 전통으로 앞으로도 계속 유지될 것입니다. 정확하고 가독성이 높은 이 레브 카운터는 여전히 아날로그 디자인이며, 네 개의 디지털 디스플레이와 함께 조화롭게 계기판에 내장되어 있습니다. 디지털 기술이 아날로그의 열정과 화합을 이룬 911의 계기판은 타협이 아닌 디지털과 아날로그 조화의 정수입니다.





PIONEERING.

좋은 디자인은 단순해야 하고 기술은 선구적이어야 합니다. 911의 센터 콘솔은 두 가지 점에서 이 철학을 따르고 있습니다. 대시보드와 센터 콘솔을 다시 분리하여 시각적인 부담을 덜어줍니다. 버튼과 제어 장치의 수를 줄이고 논리적인 그룹화하여 배치했습니다. 직관적인 포르쉐 어드밴스드 콕핏의 작동 방식과 디스플레이 컨셉트는 새로운 기술적 가능성을 보여줍니다.

SUPPORT.

레이싱은 앉아서 하는 스포츠다? 특히 레이싱에서 운전석에 앉았을 때 얼마나 편안해야 하는지 알고 있는 우리는 이런 비난에도 대응할 수 있습니다. 911 시트에서 스포티함 못지않게 승차감을 강조한 이유도 이 때문입니다. 운전석에 앉은 운전자는 자동차와 하나가 되어야 합니다. 따라서 헤드레스트를 좌석에 통합하고, 편안하면서도 단단한 패딩을 덧붙였습니다. 급커브와 장거리 주행을 위한 높은 수준의 인체공학적 설계와 충분한 지지력, 그리고 더 넓어진 공간을 느껴보십시오.





VARIETY.

사람마다 개성이 있습니다. 다양한 911 모델이 있는 이유도 이 때문입니다. 운전자의 수만큼, 그리고 그들의 취향만큼 다양한 옵션이 있습니다. 예를 들어 개인적인 추억을 생각나게 하는 특별한 색상으로 꾸미거나 출력을 높여 완전히 다른 느낌을 낼 수 있습니다. 언제든지 각자의 스타일과 요구에 정확히 들어맞는 옵션 사양 및 테쿰먼트 액세서리로 개성을 표현할 수 있습니다.



TECHNOLOGY

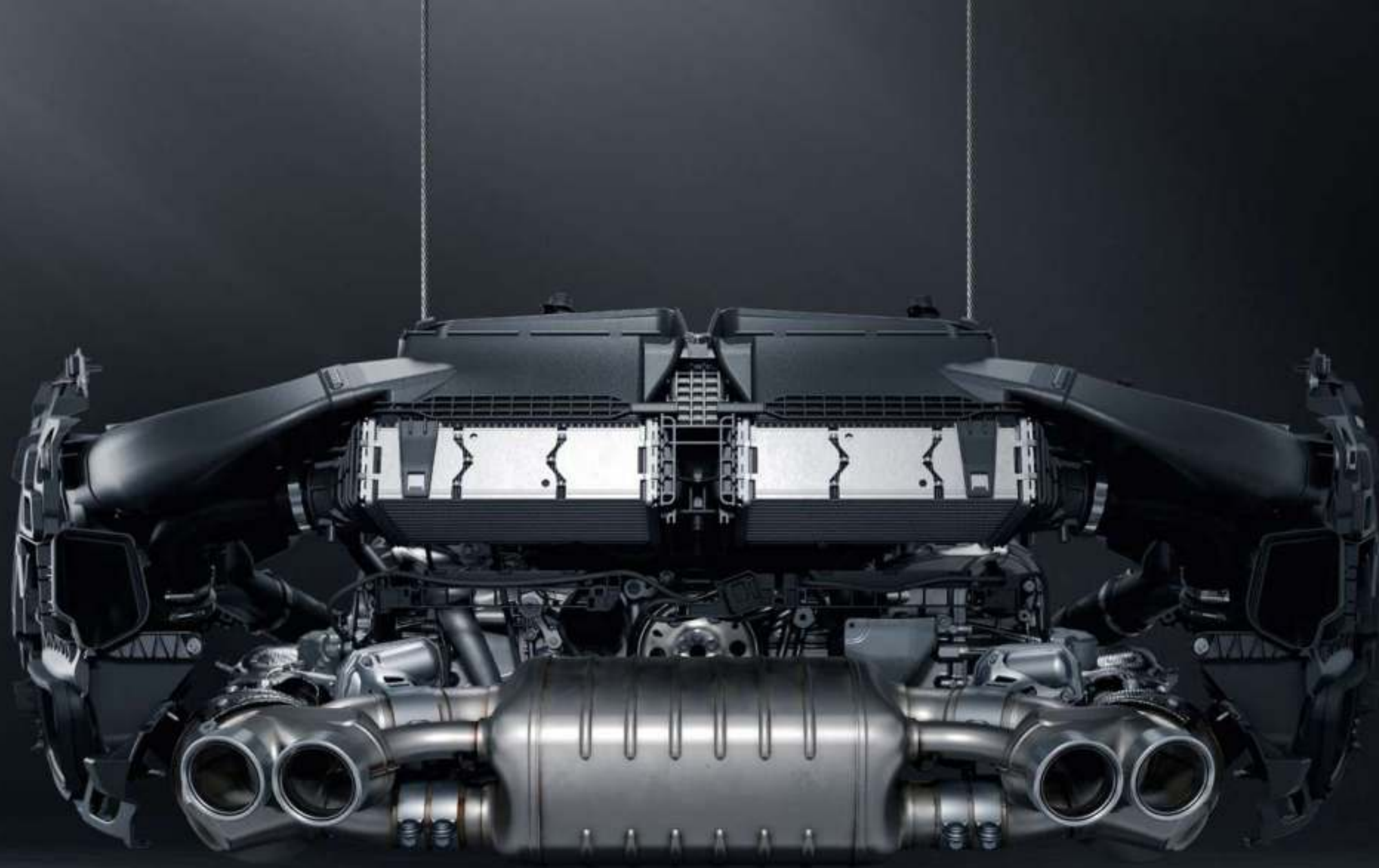
911은 디자인과 기술을 사랑하는 사람들은 물론 철저한 순수주의자에 이르기까지 항상 최고를 꿈꾸는 사람들을 위한 무대였습니다. 포르쉐는 이것이 모순이 아니라 독특한 개성이라고 생각합니다. 포르쉐는 또한 열성팬뿐 아니라 미래와의 연결이 전통을 잇는 노력만큼 중요하다고 생각하는 사람들을 위한 스포츠카로 신형 911을 개발했습니다. 홀로 레이싱 서킷에서 최고의 시간을 누리든 아니면 일상 생활에서의 편안함을 추구하든, 높은 수준의 디지털 모빌리티와 현대적인 운전자 지원 시스템을 제공합니다. 911은 꿈을 꾸는 수많은 사람들을 위한 자동차입니다.





ENGINEERING ART.

911의 성능은 소재의 혼합, 무게 배분, 엔진, 변속기, 샤프 등 다양한 요소로 결정됩니다. 그러나 이러한 요소들의 상호 작용이 바탕이 되어야만 역동적인 전체가 완성됩니다. 엔지니어링 예술은 이러한 여러 부분을 결합하여 더 나은 결과, 즉 911에서만 가능한 무조건적인 주행의 즐거움을 만들어냅니다. 그 증거를 모든 구성 요소에서 발견할 수 있습니다. 직접 판단해 보십시오.



STRENGTH.

수평대향 엔진에서는 피스톤이 서로 반대 방향에 쌍으로 배치되어 있어 마치 권투 선수가 날리는 주먹 같은 모습입니다. 이것은 스포츠카 엔진 디자인에 꼭 맞는 비유입니다. 실제로 911의 이 '박서' 디자인은 이름에 걸맞은 실력을 보여줍니다. 수평으로 배치된 실린더가 관성의 완전한 균형을 보장하여 엔진 작동 시 정숙성은 높이고 진동은 최소화합니다. 또한 엔진의 길이가 짧고 높이가 낮아 무게중심이 낮습니다. 이러한 장점은 신형 911 카레라 S 모델의 효율적인 트윈 터보 6기통 엔진에서 드러납니다. 배기량이 3.0리터인 이 엔진의 출력은 450PS(331kW)입니다. 옵션사양인 스포츠 크로노 패키지를 선택하여 런치 컨트롤 작동시에는 911 카레라 4S의 경우 0-100km/h까지 단 3.4초만에 도달하는 가속력을 보여주고, 306km/h의 최고 속도를 발휘합니다. 권투 선수처럼 정말 강력한 힘을 자랑합니다.

연비, CO₂ 배출량 및 효율 등급은 본 브로셔의 데이터 페이지를 참조하시기 바랍니다.





PRESTO.

음악에서 '프레스토' 기호는 그 부분을 특히 빠르게 연주하라는 의미입니다. 911에서 새로 선보인 포르쉐 8단 더블 클러치(PDK)는 특히 빠른 속도의 기어 변속을 담당합니다. 이러한 변화는 출력의 흐름이 방해 받지 않는다는 것을 의미합니다. PDK는 도로에서 그 어느 때보다 빠르고 효율적으로 엔진 출력을 공급합니다. 다시 말해 주행 중 느끼는 즐거움을 실제로 중단할 필요가 없습니다. 아다지오는 어떨까요? 그것도 나중에 직접 느껴보십시오.



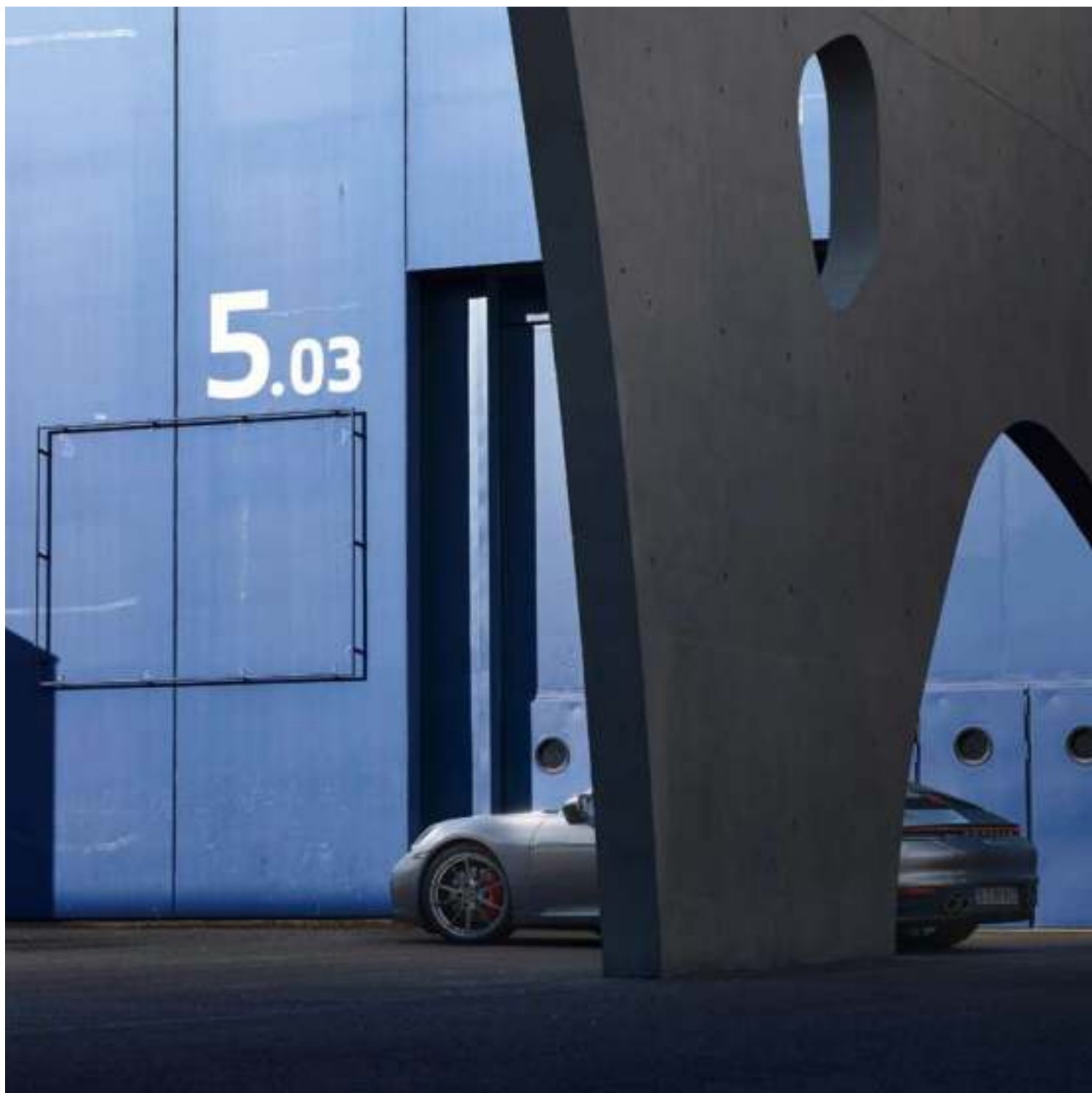
BALANCE.

접지력을 잃지 말고, 균형을 유지하며, 힘을 보여주되, 정확히 최적의 순간을 찾아야 합니다. 그리고 많은 경우 이러한 일들을 거의 동시에 해야 합니다. 이 말은 마치 현대 사회의 복잡한 요구 사항을 설명하는 것 같지만 신형 911의 새시가 가진 특징을 설명하는 것이기도 합니다. 가장 좋은 예는 한층 더 발전한 쇼크 업소버 시스템의 전자식 조절 장치인 포르쉐 액티브 서스펜션 매니지먼트(PASM)입니다. 최적화된 쇼크 업소버 컨트롤 덕분에 PASM은 특히 주행 상황의 변화에 따라 즉시 신속하게 조절할 수 있어 더욱 스포티한 성능을 만끽할 수 있습니다. 이를 통해 더 쉽고 재미있게 균형이 유지됩니다. 스포티하고 단단한 서스펜션 또는 스포티하고 편안한 서스펜션, 어떤 스타일로 주행하든 관계없습니다.

DECELERATION.

감속할 때에도 가속되는 것이 있습니다. 역설적으로 들리겠지만, 언제나 고객이 포르쉐의 시동을 걸 때마다 심장 박동수가 증가하도록 만드는 것이 지난 70년간 포르쉐 개발 과정의 중요한 부분이었습니다. 이것은 특히 모터스포츠에서 입증된 포르쉐 세라믹 컴포지트 브레이크(PCCB)와 관련이 있습니다. 크로스 드릴 처리된 세라믹 브레이크 디스크는 매우 가벼우며, 전륜 410mm, 후륜 390mm의 직경으로 제조되어 아무리 까다로운 조건에서도 향상된 제동 성능을 발휘합니다. 프론트 및 리어 액슬의 옐로우 컬러 고정식 브레이크 캘리퍼가 눈에 띕니다. 또 한 가지 중요한 특징은 특히 감속할 때 탁월한 성능을 발휘한다는 것입니다.





FREEDOM.

오늘날 누리기 힘든 사치를 지금 누리 보십시오. 바로 눈 앞에 있는 것에만 집중할 수 있는 시간을 갖는 것입니다. 다른 것은 다 잊으십시오. 예를 들어 전방의 도로나 다음 번 코너에만 집중하면 됩니다. 새로운 911은 운전자가 차분하게 대처할 수 있는 다양한 지원 시스템을 제공합니다. 예를 들어, 언제든지 수동 선택이 가능한 'WET' 주행 프로그램을 포함하여 젖은 노면을 인지하는 혁신적인 시스템과 카메라를 이용한 충돌방지 및 브레이크 보조 시스템 등이 적용되었습니다. 또한 어댑티브 크루즈 컨트롤, 서라운드 뷰가 포함된 파크 어시스트, 나이트 비전 어시스트와 같은 보조 시스템도 만나볼 수 있습니다. 안전성 및 주행 경험의 향상은 물론 운전자의 자유를 선사하는 보조 시스템을 마음껏 누리 보십시오.



NETWORK.

1963년부터 911은 복잡하고도 환상적인 '도로'라는 네트워크에 속해 있었습니다. 도로는 사람과 장소, 꿈을 이어줍니다. 포르쉐는 이 네트워크를 디지털 차원으로 확장하고 있습니다. 구체적으로 말하자면 내비게이션과 인포테인먼트 같은 지능적인 서비스와 기능에서 차량 안전에 이르기까지 넓은 범위가 포함됩니다. 이는 곧 모빌리티의 정의가 확대되고 있음을 의미합니다. 포르쉐 커넥트(Porsche Connect)¹⁾ 앱을 통해 아침 식탁에서부터 여정이 시작됩니다. Apple® CarPlay가 운행 도중 좋아하는 음악을 들려주고, 음성 지원 기능이 새로 들어온 메시지를 읽어줍니다. 모든 포르쉐 커넥트 서비스는 개인의 요구와 취향에 맞게 구성할 수 있으며, 마이 포르쉐(My Porsche)²⁾ 또한 개인 맞춤형 가상 커뮤니케이션을 가능하게 해줍니다.

1) 포르쉐 커넥트 국내 적용 시점은 미정입니다.
2) 마이 포르쉐 국내 적용 시점은 미정입니다.

SEQUEL.

꿈의 속도를 달성하는 스포츠카는 하나뿐입니다. 새로운 세대마다 재탄생하는 스포츠카는 하나뿐입니다. 어제와 내일을 동시에 이야기하는 스포츠카는 하나뿐입니다. 레이스 트랙에서 태어나 일반 도로에서도 편히 주행하는 스포츠카는 하나뿐입니다. 세월을 거스르는 스포츠카는 하나뿐입니다. 적어도 지금까지는 말입니다. 변치 않는 가치를 찾아 시간을 거슬러 달리는 레이스는 아직 끝나지 않았기 때문입니다. 그리고 다행히 앞으로도 절대 끝나지 않을 것입니다. 후속편이요? 포르쉐도 간절히 기다리고 있습니다.

The new 9 1 1. Timeless Machine.



TECHNICAL DATA.

	911 Carrera S	911 Carrera 4S
Engine		
실린더 수	6	6
배기량	2,981cc	2,981cc
최고 출력(DIN)/rpm	450PS (331kW) / 6,500	450PS (331kW) / 6,500
최대 토크/rpm	54.1kg·m (530Nm) / 2,300~5,000	54.1kg·m (530 Nm) / 2,300~5,000
Transmission		
구동 방식	후륜 구동	4륜 구동
변속기	8단 포르쉐 더블 클러치(PDK)	8단 포르쉐 더블 클러치 (PDK)
Chasis		
프론트 액슬	맥퍼슨(McPherson) 스프링 스트럿 액슬	맥퍼슨(McPherson) 스프링 스트럿 액슬
리어 액슬	멀티 링크 리어 액슬	멀티 링크 리어 액슬
스티어링	파워 스티어링 플러스	파워 스티어링 플러스
브레이크 시스템	6-피스톤 알루미늄 모노블록 고정식 브레이크 캘리퍼 (전륜) 4-피스톤 알루미늄 모노블록 고정식 브레이크 캘리퍼 (후륜)	6-피스톤 알루미늄 모노블록 고정식 브레이크 캘리퍼 (전륜) 4-피스톤 알루미늄 모노블록 고정식 브레이크 캘리퍼 (후륜)
휠	전륜: 8.5J × 20 ET 53 후륜: 11.5J × 21 ET 67	전륜: 8.5J × 20 ET 53 후륜: 11.5J × 21 ET 67
타이어	전륜: 245/35 ZR 20 후륜: 305/30 ZR 21	전륜: 245/35 ZR 20 후륜: 305/30 ZR 21
치수/공기 역학		
길이	4,519mm	4,519mm
폭(사이드 미러 포함)	1,852mm(2,024mm)	1,852mm(2,024mm)
높이	1,300mm	1,300mm
휠베이스	2,450mm	2,450mm
적재 공간 용량	132리터	132리터
연료 탱크 용량	64리터	67리터
공기 저항 계수	0.29	0.29
Unladen weight		
공차 중량(DIN)	TBD	TBD
공차 중량(EC) ¹⁾	TBD	TBD
Performance		
최고 속도	308km/h	306km/h
0-100km/h 가속 시간	3.7초	3.6초
0-100km/h 가속 시간 (런치 컨트롤 포함) ²⁾	3.5초	3.4초
Fuel consumption/emissions³⁾		
도심 연비	TBD	TBD
고속도로 연비	TBD	TBD
복합 연비	TBD	TBD
등급	TBD	TBD
복합 CO ₂ 배출량(g/km)	TBD	TBD

1)중량은 관련 EC 규정(EC Directives)에 따라 계산되었으며, 기본 사양의 차량에만 해당하는 수치입니다. 옵션 사양을 추가할 경우 수치가 증가할 수 있습니다. 제시된 수치는 운전자 체중 75kg을 포함한 중량입니다.
2)스포츠 크로노 패키지가 적용된 경우.
3)법률이 요구하는 측정 방식에 따라 계산한 데이터입니다. 2017년 9월 1일부터 특정 신규 차량은 국제 중소형차 표준 테스트 절차(WLTP)에 따라 유형 인증을 받았습니다. WLTP는 연료 소모량 및 CO₂ 배출량을 현실적으로 측정하고자 마련된 테스트 절차입니다. 2018년 9월 1일부터 WLTP가 유럽 연비 측정법(NEDC)을 대체했습니다. 테스트 조건이 현실 환경에 맞게 조정됨에 따라 WLTP 기준으로 측정한 연료 소모량 및 CO₂ 배출량이 NEDC 기준으로 측정한 값보다 높게 나오는 경우가 많을 것으로 예상됩니다. 이에 따라 2018년 9월 1일부터 자동차세가 변경될 수 있습니다. WLTP와 NEDC의 차이점에 대한 자세한 내용은 www.porsche.com/wltp에서 확인할 수 있습니다. 현재로서는 사용된 테스트 방법 모델과 상관없이 NEDC 값을 제시해야 할 의무가 있습니다. WLTP 값에 대한 추가 보고는 의무 사용 시까지 자발적으로 이루어집니다. 따라서 WLTP에 따라 유형 인증을 받은 신규 차량(WLTP에 따라 승인된 형식)의 경우 NEDC 값은 전환 기간 동안 WLTP 값을 토대로 산출합니다. NEDC 값이 범위 형태로 제시된 경우 이는 한 가지 차량에 적용되는 것이 아니며 판매 상품의 일부를 구성하지도 않습니다. 단지 여러 유형의 차량을 비교하기 위한 수단으로만 제시되는 것입니다. 부가 기능 및 액세서리(부작용, 타이어 형태 등)는 중량, 롤링 저항, 공기 역학 등 차량 파라미터에 따라 달라질 수 있습니다. 또한 날씨 및 교통 조건, 개인별 취급 방식이 차량의 연료 소모량, 전기 소모량, CO₂ 배출량 및 성능 값에 영향을 미칠 수 있습니다.
4)목록에 제시된 국가에서만 유효합니다.

※ 표기된 연비는 표준 모드에 의한 것으로 도로상태, 운전방법, 차량적재, 정비상태 및 외기온도에 따라 실주행연비와 차이가 있습니다
※ 국내 출시 이전 차량의 경우 국내 공인 연비 정보가 존재하지 않습니다
※ 현재 국내 타이어 에너지소비효율 등급이 존재하지 않습니다

© Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, 2018

본 브로셔에 수록된 모든 텍스트, 이미지 및 기타 정보의 저작권은 Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG에 있습니다.

Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG의 사전 서면 동의 없이는 전재 또는 복사하거나 기타 용도로 사용할 수 없습니다. Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG는 지속 가능한 산림 관리 기준에 따른 종이 사용을 지원합니다. 본 브로셔에 사용된 용지는 삼림 관리 협의회(FSC®: Forest Stewardship Council®)의 엄격한 규정에 따라 인증을 받았습니다.

Porsche, the Porsche Crest, 911, Carrera, PCCB, PSM, PDK 및 기타 표시는 Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG의 등록 상표입니다.

Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG
Porscheplatz 1
70435 Stuttgart
Germany
www.porsche.com

버전: 2018년 11월
Printed in Germany
WSLC2001000275 KR/WW



PORSCHE