



PORSCHE

911 50  
50 Years of the Porsche 911 – Tradition: Future

보도 자료

디자인

## 디자인

포르쉐 911 전설의 중요한 측면 중 하나가 바로 시대를 초월한 디자인임을 누구도 부인할 수 없을 것이다. 포르쉐 911은 그 어느 곳에서도 존재감을 과시하기 때문에 포르쉐 문양이나 로고 없이도 알아볼 수 있을 정도이다. 이러한 911임에도 불구하고, 초기 개발 단계에서는 포르쉐 356의 후속 모델로 제작 중이던 911의 디자인에 대해 거의 확신이 없었다. 몇 차례에 걸쳐 이루어진 대내외 연구를 마치고 나서야 페리 포르쉐(Ferry Porsche)의 아들인 페르디난드 알렉산더(Ferdinand Alexander)의 손을 통해 이 역사적인 디자인을 완성할 수 있었다. 당시 동료들 사이에서 그의 이름 이니셜을 딴 'F.A. 포르쉐'로 통하던 알렉산더는 조부인 페르디난드 포르쉐(Ferdinand Alexander)가 설립한 디자인 연구소(Dr. Ing. h.c. F. Porsche KG)에 1958년 합류하였다. 그의 비범한 창의력은 곧 모습을 드러내게 되는데, 1959년 그는 356 시리즈의 계승자인 911이라는 선구적인 모델을 공작용 점토로 만들어낸 것이다. 1960년, 754 "T7" 프로토 타입이 바로 알렉산더의 손에서 탄생하였다. 당시 4인승 모델의 전형이라 할 수 있을 정도의 대단한 수준을 자랑했던 이 디자인은 후면 디자인만큼은 아버지인 페리 포르쉐의 승인을 얻지 못했다. 그래서 4인승 "T7"이 아닌, 1962년 이후 프로젝트명 "타입 901"로 개발되어온 2+2 좌석배치의 패스트백 쿠페 모델인 "T8"로 디자인 선회를 하게 되었다.

이 디자인은 당시 27세였던 'F.A. 포르쉐'에게 커다란 성공을 가져다 주었다. 1960년대 당시 디자인 세계에서는 전혀 생각지도 못했던 자동차와 상품 디자인을 감성적으로, 동시에 기능적인 형태로써 조합해냈던 것이다. F.A. 포르쉐는 오리지널 911을 통해 포르쉐의 디자인 DNA가 집중된 걸작을 만들어낸 것이었다. 오늘날의 포르쉐 디자인에까지 성공의 밑거름으로 작용하고 있는 명명백백한 포르쉐만의 디자인 아이덴티티를 부여한 장본인이 바로 F.A. 포르쉐인 것이다. 유기적인 구조의 포르쉐 특유의 전형적인 형태는 포르쉐의 로고 없이도 911임을 단번에 알아차릴 수 있게 한다. 오늘날 7세대에 이르는 911을 디자인해온 포르쉐 디자이너들 또한 현재 유행하는 트렌드에 절대 굴하지 않는다. 이 디자인만큼은 세심하게 단행된 진화 과정을 통해 업그레이드 되면서도 항상 그 본질을 유지해왔다. 동시에 그 디자인에는 언제나 기능성을 염두에 두고 있었다는 사실은 굳이 언급할 필요가 없을 듯 하다. 예전에도 그랬지만 지금까지도, 스타일만을 위한 장치는 포르쉐 911과는 거리가 먼 얘기다. 이는 지난 50년간 고수해 온 원칙이다. 진정한 클래식카라면 당연히 추구해야 할 모던함은 있지만, 트렌디함은 지양한다. 이 원칙은 오늘날까지도 911의 창조자인 F.A.

포르쉐의 모토이자 신념인 "좋은 디자인은 정직해야 한다"는 말과 일맥상통한다.

911의 디자인은 언제나 당시 수석 디자이너의 작품을 반영한다. 1972년 F.A. 포르쉐가 "포르쉐 디자인 스튜디오"를 설립하면서 아나톨 칼 라피니(Anatole Carl Lapine)가 1989년까지 스포츠카 부문의 수석 디자이너로 활약하였다. 이후 함 래가이(Harm Lagaay)가 그 자리를 이어받았다. 2004년 새로운 수석 디자이너로 임명된 마이클 마우어(Michael Mauer)는 911의 50년 역사에서 그의 걸작이라 할 수 있는 991 시리즈를 디자인하기도 하였다.

## 911 디자인의 진화

F.A. 포르쉐의 역사적인 오리지널 911 디자인이 출현한 이후 포르쉐의 디자이너들은 911만의 뚜렷한 디자인 요소를 유지하면서 현대식 디자인으로 미래 시장을 위한 새로운 디자인을 창조해내야 하는 엄청난 책무를 떠맡게 된다. 물론 이들은 자신들의 임무를 각 세대별로 훌륭히 달성했고 여전히 911은 그 누구도 부인할 수 없는 스포츠카의 전형으로 남아있다. 첫 911은 현재까지 유지되고 있는 기본 디자인 형태의 정의를 정립한 모델이다. 횡방향의 실루엣이나 패스트백 디자인, 사이드 미러의 모양, 납작한 후드를 사이에 두고 배치된 프론트 윙 등은 911 디자인의 핵심적인 특징이라 할 수 있다.

1973년 G모델의 출시는 오리지널에 이어 디자인에 있어 매우 중요한 발전의 순간이었다. G모델에 장착된 범퍼 디자인의 첫인상은 강렬함 그 이상이었다. 차량 컬러와 동일하게 처리된 범퍼는 전체적으로 고무 몰딩 처리되었고, 일체형의 전면 방향 지시등과 플라스틱 벨로우즈가 측면에 배치되었다. 이런 장치들은 시속 5km 이하의 충격속도에서 차량 수리비의 발생을 금하는 미국의 새 법안이 발의됨에 따라 추가된 것들이다. 결과적으로 포르쉐는 단단한 경합금 범퍼를 제작했고, 미국 출시용 모델들에 교체형 충격튜브와 매립형 스프링 구조를 통해 프레임에 유연한 구조로 장착시켰다. 기존의 카레라에서 크롬 도금 처리되었던 외부 미러와 헤드램프 몰딩은 이번만큼은 차량 컬러와 동일하게 처리 되었다. 2개의 후미등 사이에 위치한 다크레드 컬러의 패널에는 블랙 컬러의 포르쉐 브랜드명이 새겨져 있다. G모델의 라인업에서의 911 터보는 이 디자인의 수준을 한층 업그레이드 하였다. 유연한 폴리우레탄 프레임으로 처리된

커다란 리어 스포일러는 단연 눈에 띈다. 윙 플레이어, 차량과 동일한 컬러로 처리된 외부 미러와 헤드램프 몰딩 및 리어 스포일러가 포르쉐 터보의 유니크한 룩을 완벽하게 완성시키고 있다. 이 터보 룩은 이후 다른 911 타입 모델들과 커다란 리어윙이 부착되지 않은 일부 후속 모델들에도 적용되었다. 이 터보 모델은 1982년 이후 보다 낮은 높이의 사양으로도 주문제작 되었다. 포르쉐는 이 낮은 전고의 모델들을 모터 스포츠에 적극 활용하였다. 이러한 모델에서 팝업형 헤드램프는 낮은 후드 구조에 제격이었기 때문이다. 1982년에는 미래지향적인 디자인의 911 SC 카브리올레 모델이 출시되었다. 혁신적인 형태의 후드는 활 형태의 구조로 디자인되었고 이 구조의 절반이 압축 강판으로 제작됐다. 이를 통해 높은 스피드에서 입체적인 안정감을 확보하고 충돌 시 운전자를 보호하였다.

포르쉐 964 시리즈는 1989년에 소개된 모델이다. 전장 디자인은 911의 그것과 매우 흡사하였지만 도면은 완전히 새로 그려진 것이다. 964 시리즈의 가장 큰 2가지 특징은 프론트/리어엔드가 바디 형태로 흡수된 것과 리어 스포일러가 자동적으로 카레라2와 카레라4 모델의 상승된 포지션으로 이동했다는 것이다. 슬립스트립 언더바디 패널 처리는 언뜻 두드러지진 않지만 그 기능적 중요성은 실로 대단한 것이라 할 수 있다. 이 터보 모델의 바디는 2년 후 새로운 모습으로 교체되었다.

1993년은 993 모델이 출시된 해이다. 종전 911모델과 비교했을 때 재디자인된 프론트/리어 엔드가 눈에 들어온다. 더 낮고, 더 넓고, 더 납작한 형태로 툭 튀어나와 있는 형태의 헤드램프가 새로운 특징이라 할 수 있다. 뒷좌석 사이드 윈도우는 바디 표면과 밀착되어 있다. 카브리올레 후드는 완전히 재디자인되어 뒷면이 더욱 납작해졌다. 덕분에 후드를 닫은 카브리올레는 더욱 스포티한 느낌이다. 한편 포르쉐 타르가는 1995년 프랑크푸르트 모터쇼(IAA)를 통해 공개되었다. 포르쉐 타르가는 911 터보 모델 바디에 약간의 디테일한 마감을 수정한 모델로, 재디자인된 프론트/리어엔드와 실(sill) 디자인은 플레이어링 디자인과 적절한 조화를 이루고 있다. 고정된 리어 스포일러 또한 그 디자인이 변경됐다.

## 1997년: 업그레이드된 바디 디자인과 항력계수

1997년 첫 선을 보인 996시리즈는 911 라인업에 최초로 수랭식 엔진을 적용하고 새로운 바디 디자인을 선보였던 모델이다. 5도 정도 더 납작해진 각도의 앞 유리창을 둘러싸고 이어진 루프라인은 더욱 유동적인 측면 라인을 완성하고 있다. 전체 바디 디자인 또한 각 간극을 줄이고 창문들을 바디와 밀착시키는 방식으로 더욱 날렵하게 탈바꿈됐다. 이런 방식들이 모여 결과적으로 0.30이라는 낮은 수준의 항력계수를 기록하는 등 기능적 효과 또한 달성하게 됐다. (993의 항력계수는 0.34였다) 2개의 외부 미러는 더 이상 도어에 부착되지 않고 양 옆 유리창의 삼각형 부분으로 자리를 옮기게 되었다. 카브리올레는 차량 컬러와 동일한 색으로 처리된 경합금 하드톱이 기본 사양으로 장착돼 출시됐다. 무게가 겨우 33kg밖에 되지 않았기 때문에 성인 두 사람이 손쉽게 제거 및 설치가 가능하다. 2001년식 911 터보 모델의 바디 디자인은 전체적으로 크게 수정됐다. 특히 카레라 모델과 차이를 보이는 가장 중요한 특징은 바로 달라진 프론트/리어 엔드 트림과 움직이는 윙이 장착된 리어 스포일러, 그리고 공기 냉각기로 이어지는 공기 흡입관이었다. 프론트 윙은 바이제논 헤드램프가 장착될 수 있을 정도로 더욱 널찍하게 디자인되었다. 특히 터보모델의 길이 조절식 리어 윙은 완전히 새로 개발된 특징으로, 이 리어 윙은 높은 속도에서 차량의 공기역학, 즉 주행 안정성에 지대한 영향을 미치는 장치이다. 리어 스포일러는 서로 겹쳐진 형태로 구성된 2개의 윙으로 구성되어 있다. 시속 120km까지의 속도에서는 서로 겹쳐진 형태를 유지하지만, 이 속도를 넘어서면 상단에 위치한 윙은 유압장치를 통해 그 높이가 65mm 더 올라가게 된다. 차량 속도가 다시 시속 60km 이하로 떨어지면 이 윙은 다시 기본 스포일러 위치로 낮아진다. 2002년식 996 시리즈에서는 새로운 헤드램프가 장착되어 프론트 윙을 포함, 프론트 디자인이 살짝 바뀌게 된다.

완전히 새로워진 911 세대는 2004년, 997 시리즈의 형태로 데뷔하였다. 주요 특징 중 하나는 타원형의 헤드램프다. 멀리서 보면 거의 원형으로 보였기 때문에, 뉴 911은 오리지널 911과 그 모습이 더욱 흡사해 보이지 않을 수 없었다. 헤드램프 외에도 주차등이나 안개등, 방향지시등 등이 모두 투명한 플라스틱 디스크 후면 장치로 통합되어, 전체 프론트 룩이 놀라울 정도로 깔끔해졌다. 997시리즈 제작에 중요한 도구였던 풍동을 통해 이 모델의 공기역학 수치는 0.28이라는, 오늘날까지도 포르쉐 시리즈 역사상 가장 낮은 항력계수를 자랑하고 있다.

## 2011년: 새로운 시대를 시작한 911 디자인

2011년 출시된 포르쉐 911의 991시리즈는 이 라인업의 현 스포츠카 모델들 중에서도 특히나 뛰어난 모델이다. 디자인 컨셉 측면에서 바뀌지 않은 부분이 없다. 이 911 버전은 납작하고 길다란 실루엣과 팽팽한 표면, 면도날처럼 날카롭게 제작된 엣지 및 정확히 마감된 디테일한 디자인으로 무장되어 있지만 여전히 누구나 911 라인업이라는 사실을 금새 알아챌 수 있다. 디자인 측면에서 가장 먼저 언급해야 할 사항은 바로 기존 스포츠카의 비율을 변경한 점이다. 100mm 더 길어진 휠베이스, 프론트의 더 넓어진 트랙, 낮아진 전고, 최고 20인치의 휠은 이 새로운 쿠페 모델을 더욱 탄탄하게 만들어주고 있다. 디자이너들은 이를 기본으로 하여 뉴 911의 형태를 보다 촉적화된 높이와 너비의 비율로 디자인하였다. 기존의 전체 너비는 건드리지 않으면서 도로 표면과 더욱 밀착한 형태의 스포츠카를 만들어낸 것이다. 기본 장착되는 바이제논 헤드램프 역시 새로운 형태로 갈아 입혀 기존 911의 원형식 헤드램프 실루엣을 반영하고 있다. 911의 전통을 다시 한번 따른 뉴 911의 또 다른 디자인은 라디에이터 그릴 대신 측면 공기흡입구가 장착되어 있다는 것이다. 이는 리어 엔진이 탑재된 포르쉐 스포츠카의 전형적인 특징이다. 전면에 장착된 다른 램프들(LED 방향지시등, 데이타임 러닝라이트, 위치등)은 모두 외부로 자리를 옮겨 전면을 감싸는 형태를 취하며 측면에 장착되었다. 이는 곧 더욱 넓어진 새로운 911의 프론트 엔드 너비의 효과를 여실히 보여주는 결과라 할 수 있다. 외부 미러도 상단 솔더로 자리를 옮겼다. 옆에서 보면 911은 잘 정비된 다이나믹한 륙을 흐트러짐 없는 라인으로 완성시키고 있는 느낌이다. 더욱 두드러진 아치형태와 평평해진 라인으로 디자인된 앞 유리창 또한 낮으면서 빠른 느낌의 실루엣 완성에 일조하고 있다. 여전히 911 하면 떠오르는 두드러지는 특징은 삼각형 윈도우가 있는 독특한 사이드 윈도우 디자인인데, 특히 이번 모델에서 이 삼각형 윈도우는 뒤쪽으로 갈수록 더욱 좁혀지는 형태를 취하고 있다. 또한 뒤쪽을 향해 낮아져 리어휠 위에서 마무리되는 루프라인의 경사, 포르쉐만의 “플라이 라인(flyline: 낚싯줄이 포물선을 그리는 형태를 의미)” 역시 유지되고 있다. 이러한 형태를 통해 911은 힘이 도로에 전달되는 구조를 효과적으로 표현하고 있다.

후측 디자인을 보면, 차량의 전체 너비를 통과하며 더욱 슬림해진 미등 위로 이어지는 융선은 리어 엔드의 구조를 완성하는 모습을 최초로 선보이고 있다. 이렇게 차량의 너비를 강조하는 디자인은 단단한 형태로 무장한 리어 윙의 강력한 솔더를 따라 그 효과가 더욱 배가되고 있다. 엔진 커버의 공기 흡입구 아래 위치한 리어 스포일러도 새롭게 디자인되어 역시 넓어진 형태를 취하고 있다. LED 기술 또한 모든 후미등에 적용되었다.

991 시리즈 카브리올레는 현재 디자인에 있어 또 하나의 걸작품과 같다. 911 카브리올레는 쿠페의 루프라인을 거의 완벽히 따라 제작된 패브릭 후드를 장착했고, 이를 통해 쿠페 수준의 완벽한 디자인을 선사하고 있다. 이 성과에 대한 공은 쿠페와 거의 완벽하게 동일한 형태를 재현해내는 개폐식 루프 적용기술을 개발해낸 루프 디자이너들에게 돌려야 할 것이다.