



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

보도 자료

7세대를 이어온 포르쉐 911의 역사

1963년: 오리지널 911

아이콘의 탄생

포르쉐 356의 후속모델인 911은 출시부터 스포츠카 팬들의 마음을 사로잡았다. 초대 911은 1963년 프랑크푸르트 모터쇼에서 타입 901이라는 이름으로 데뷔했지만, 1964년 출시를 앞두고 911로 개명됐다. 이 차는 공랭식 수평대향 6기통 엔진을 얹고 130마력을 뽑아냈으며 당시로서는 매우 빠른 210km/h의 최고 출력을 보였다. 이듬해에는 조금 덜 빠른 속도로 운전하기 원하는 운전자들을 위해 4기통 엔진을 얹은 보급형 포르쉐 912를 출시했다. 1966년에는 911 S가 등장했다. 160마력을 자랑하는 이 차는 911 최초로 푸스(Fuchs) 디자인의 알로이 휠을 장착했다. 1966년 말 시장에 나온 911 타르가는 인상적인 스테인레스 스틸 롤 바를 장착해 '매우 안전한 컨버터블'이라는 수식어를 세계 최초로 얻을 수 있었다. 그 이듬해부터는 4단 세미 오토매틱 변속기인 '스포토매틱'(Sportomatic)이 911에 장착됐다. 포르쉐는 911 T, E, S 모델을 선보이며 '미국 환경 보호국'(American Environmental Protection Agency)의 엄격한 배출가스 규제를 만족한 최초의 독일 카 메이커가 되었다. 포르쉐 911은 엔진 배기량을 1969년에 2.2리터에서 1971년에는 다시 2.4리터로 늘리며 점점 더 강력해져 갔다. 1972년 출시된 911 카레라 RS 2.7은 오늘날까지도 적수가 없는 꿈의 자동차로 인정받고 있다. 1,000kg에 불과한 중량으로 210마력을 뽑아내는 이 차는 세계 최초로 양산차에 기본 채택된 리어 스포일러인 덕테일(ducktail)로 개성적인 외관도 뽐냈다.

1973년: G시리즈

새로운 세대의 911

포르쉐 기술자들은 첫 번째 911이 탄생한 지 10년 후, 911을 대대적으로 개량했다. G-모델로 알려진 새로운 911은 1973년부터 1989년까지 생산되며 911 시리즈 가운데 최장수를 누렸다. 이 차에서 특히 주목할만한 부분은 인상적인 벨로우즈 스타일의 범퍼로, 새로운 미국 충돌 테스트 기준을 충족하기 위해 이루어진 혁신의 결과물이다. 3점식 안전 벨트가 기본 장착됐고, 헤드레스트 일체형 시트도 탑승자 안전을 향상시키는데 기여했다. 1974년에는 911 역사에 또 하나의 중요한 이정표가 세워졌다. 260마력을 내는 3리터 엔진과 인상적인 리어 스포일러로 무장한 최초의 911 터보가 출시된 것이다. 럭셔리와 고성능을 독특하게 조합한 '터보'는 포르쉐 브랜드의 대명사가 되었다. 1977년에도 다시 한번 성능 레벨 업이

이뤄져, 911 터보 3.3은 과급 공기 냉각기를 탑재하고 300마력의 힘을 자랑하며 동급 최고 성능의 자동차로 등극했다. 자연흡기 부문에서는, 1983년 911 카레라가 SC를 대체하며 등장했다. 이 차는 3.2리터 배기량과 231마력의 힘을 지녔으며, 수집가들의 선망 받는 소장품으로 자리잡았다. 1982년부터는 신선한 공기를 만끽하려는 운전자를 위해 911 모델에 컨버터블 버전도 추가됐다. 1989년 포르쉐는 911 카레라 스피드스터를 런칭하며 전설을 이어나갔다.

1988년: 타입 964

전통의 현대적 해석

많은 전문가들이 이미 새로운 시대의 도래를 예견하고 있던 1988년, 포르쉐는 911 카레라 4(타입 964)를 발표했다. 생산된 지 15년째를 맞이한 911은 85%의 부품을 새롭게 설계해 오래도록 경쟁력을 지닐 현대적인 자동차로 거듭났다. 공랭식 수평대향 3.6리터 엔진은 250마력의 출력을 냈다. 964와 이전 모델과의 가장 큰 외관상의 차이는 공기역학적인 폴리우레탄 범퍼와 전동 개폐식 리어 스포일러를 채택했다는 점이다. 하지만 공학적 측면에서 살펴보면 두 차종의 공통점은 사실상 없다고 해도 과언이 아니다. 설계자의 목표는 스포티한 성능은 물론, 편안한 운전 환경을 통해서 감동을 줄 수 있는 차를 만드는 것이었다. 덕분에 운전자는 ABS, 텁트로닉 자동 변속기, 파워 스티어링, 에어백 등의 혜택을 누리게 됐다. 새시 계통도 완전히 새롭게 개선되어, 전통적으로 사용되어 온 토션바 서스펜션 대신 합금으로 제작한 위시본과 코일 스프링을 채택했다. 신형 911은 거의 혁명적인 혁신을 단행하여, 출시와 함께 카레라 4를 통해 처음으로 사륜구동장치를 선보였다. 후륜구동 방식의 카레라 2는 그로부터 6개월 후에 출시됐다. 1990년부터는 쿠페, 컨버터블, 타르가 모델에 이어 964 터보도 주문이 가능했다. 초기에는 입증된 성능의 수평대향 3.3리터 엔진을 적용하였지만, 1992년부터 터보는 360 마력 3.6리터 엔진으로 업그레이드했다. 911 카레라 RS, 911 터보 S, 911 카레라 2 스피드스터는 자동차 수집가들로부터 많은 인기를 얻고 있는 모델로 꼽힌다.

1993년: 타입 993

마지막 공랭식 엔진의 911

내부적으로 코드네임 993으로 불리는 이 911은 지금도 많은 포르쉐 운전자들의 넘치는 사랑을 받고 있다. 놀랍도록 아름다운 라인도 그 이유 중 하나다. 일체형으로 된 범퍼로 전반적으로 조화로운 인상을 강조했고, 헤드램프 모양을 원형에서 PES(Poly-Ellipsoid)라는 형태로 바꿔 전방부를 기존 모델보다 더 납작하게 설계했다. 993은 잘 다듬어진 신뢰할 수 있는 차량으로 인정 받았으며, 911 최초로 새로 설계된 알루미늄 섀시를 채택해 뛰어난 민첩성도 자랑했다. 또한 터보 버전 최초로 트윈터보 엔진을 탑재해 1995년 '세계에서 가장 공해가 적은 양산 엔진'으로 선정되기도 했다. 이 사륜구동 터보 모델은 자동차 제조사 가운데 혁신적인 중공 스포크(hollow-spoke) 알로이 휠(스포크 내부가 비어 있는 휠) 역시 최초로 도입했다. 포르쉐는 초고속 스포츠카를 원하는 팬들을 위해 911 GT2를 제작했다. 한편 911 타르가는 리어 윈도우 뒤쪽으로 슬라이드되는 전동식 선루프를 새롭게 선보였다. 하지만 열혈 포르쉐 애호가들이 1993년부터 1998년까지 생산된 이 993에 그토록 애착을 보이는 가장 큰 이유는 바로 이 차가 공랭식 엔진을 장착한 마지막 911이기 때문이다.

1997년: 타입 996

수랭식 엔진의 시대

1997년부터 2005년까지 생산된 타입 996은 911 역사에서 위대한 전환점을 이룬 모델로, 전통적인 911의 특징을 희생시키지 않는 한도 내에서 완전히 새로운 911로의 변신을 꾀했다. 완전히 달라진 이 새로운 세대의 911은 최초로 수랭식 수평대향 엔진을 얹었다. 4밸브 기술을 바탕으로 새로운 911은 300마력을 생산하였으며, 유해 배기ガ스 수치, 소음 및 연비 면에서도 선구적이었다. 이 차는 911의 전통적인 라인을 새롭게 재해석한 디자인으로 0.3의 뛰어난 공기저항계수(cw)를 기록했다. 996의 전반적인 윤곽은 박스터와 많은 부품을 공유했기 때문에 적지 않은 유사성을 보였다. 가장 눈에 띄는 디자인 요소는 방향 지시등이 내장된 프론트 헤드라이트로, 처음에는 논란이 많았지만 이후 여타 제조사들이 자주 모방해갈 정도로 자리를 잡았다. 실내도 완전히 새로워졌다. 전형적인 스포티한 감각에 이제는 안락한 드라이브에 대한 요구도 대폭 수용됐다. 포르쉐는 996을 베이스로 여러 종류의 가지치기 모델을 선보이며 전례

없는 제품 공세를 펼쳤다. 모델 범위에서 가장 주목할 차종은 1999년 시판된 911 GT3로, 카레라 RS의 전통을 계승했다. 그리고 2000년 가을에는 세라믹 브레이크를 기본 장착한 매우 스포티한 911 GT2도 태어났다.

2004년: 타입 997

전통과 현대의 조화

2004년 7월 포르쉐는 마침내 코드네임 997로 불리는 차세대 911 모델인 911 카레라와 911 카레라 S를 출시했다. 997은 911의 전통적 디자인으로 회귀하여 전면부에 별도의 등화장치가 추가된 타원형의 투명 유리로 덮인 프론트 헤드라이트를 되찾았다. 이 차는 디자인은 물론 성능 역시 인상적이었다. 카레라의 수평대향 3.6리터 엔진은 325마력을 자랑했고, 새로 개발된 카레라 S의 3.8리터 엔진은 355마력 이상의 힘을 뽐어냈다. 구동장치 등을 대폭 손봐, 카레라 S의 경우에는 포르쉐 액티브 서스펜션 매니지먼트(PASM: Porsche Active Suspension Management)를 기본 사양으로 탑재했다. 2006년 포르쉐가 선보인 911 터보는 양산차 최초로 가변 터빈 지오메트리 방식의 터보차저를 가솔린 엔진에 결합했다. 2008년 가을 업그레이드된 997은 가솔린 연료 직분사 장치와 다이렉트 시프트 기어박스(DSG: Direct Shift Gearbox)로 효율성을 더욱 높였다. 911은 과거 어느 때보다도 운전자 개개인의 취향을 적극 반영해 모델 범위를 크게 늘렸다. 카레라, 타르가, 컨버터블, 후륜 및 사륜 구동, 터보, GTS, 스페셜 에디션, GT 레이싱카 도로용 버전 등이 추가되면서 결국 911 패밀리는 24개의 모델을 가지게 됐다.

2011년: 타입 991

완성의 경지

991이라는 코드네임이 붙여진 이 스포츠카는 991 역사상 가장 큰 기술적 도약을 실현했다. 여러 세대를 거치며 스포츠카 클래스에서 벤치마킹이 되어온 911은 성능과 효율성의 기준을 한 단계 더 높인 세대로 거듭났다. 개선된 휠베이스와 넓어진 트랙(윤거), 더욱 강건해진 타이어로 완전히 새롭게 설계된 섀시와 인체공학적으로 최적화된 인테리어 공간은 더욱 스포티하고 편안한 드라이빙의 감동을 선사한다. 공학적으로 볼 때 이 911은 더 적은 연료로 더 강력한 파워를 제공하는 '포르쉐 인텔리전트 퍼포먼스'(Porsche Intelligent Performance) 철학을 충실히 따르고 있다. 기본 카레라 모델의 엔진 크기를 3.4리터로 줄였지만 997/II 보다 출력이 5마력 높아졌고, 강철과 알루미늄을 혼용한 하이브리드 차체 구조 공법을 채택해 상당한 중량 감소를 이뤘다. 포르쉐 다이내믹 섀시 컨트롤(Porsche Dynamic Chassis Control)과 수동 7단 변속기도 새로 마련됐다. 디자인에 대한 찬사도 잇따랐다. 낮고 늘씬한 실루엣, 탄탄한 표면, 정밀하게 성형된 디테일을 자랑하는 포르쉐 911 카레라는 예전과 마찬가지로 7세대로 접어들어서도 한눈에 알아볼 수 있는 911만의 특징을 계승하고 이를 통해 다시 한번 자동차 디자인의 새로운 기준을 제시하고 있다.