



PORSCHE



신형 911 타르가 4 및 911 타르가 4S

프레스킷

목차

하이라이트

911 타르가 4 및 911 타르가 4S 4

요약

우아하고, 화려하며, 독특한 신형 911 타르가 6

디자인과 차체

특별한 루프 매커니즘으로 시대를 초월하는 클래식 9

엔진 및 구동장치

효율적인 6기통 박서 엔진으로 향상된 출력 11

보조 시스템 및 디지털화

확장된 기본 사양의 혁신 요소 14

포르쉐 타르가 콘셉트, 드라이빙 경험의 재해석

포르쉐 타르가(Porsche Targa)의 역사 17

연료 소비량 및 배출량

911 타르가 4: 연료 소비량 – 도심 12.8 l/100 km, 고속도로 8.0 l/100 km,
복합 9.8 l/100 km; 복합 CO₂배출량 223 g/km

911 타르가 4S: 연료 소비량 – 도심 15.0 - 13.3 l/100 km, 고속도로 8.0 - 7.6 l/100 km,
복합 10.3 - 9.9 l/100 km; 복합 CO₂배출량 235 - 227 g/km

EU 모델 관련 세부 사항

연비와 CO₂ 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 CO₂ 배출에 관한 자세한 정보를 확인하려면 "신형 승용차의 연비, CO₂ 배출 및 전력 소비에 관한 안내 자료"를 참조하면 된다. 이 안내 자료는 모든 판매처와 DAT(Deutsche Automobil Treuhand)에서 무료로 받아볼 수 있다.

하이라이트

911 타르가 4 및 911 타르가 4S

911 스타일 아이콘.

신형 911 타르가는 911 카레라 4 쿠페와 911 카레라 4 카브리올레 사이의 간극을 좁히는 모델이다. 카브리올레 오픈 탑 주행의 장점과 사륜 구동 쿠페의 편안함과 안전성을 결합한다.

효율적인 트윈 터보 차저 박서 엔진.

8세대 911에 탑재된 3리터 6기통 터보차저 박서 엔진은 더욱 향상된 시스템 출력을 제공한다: 911 타르가 4의 엔진은 이전 세대보다 15마력(PS) 증가한 385마력(PS), 911 타르가 4S는 30마력(PS) 향상된 450마력(PS)을 발휘한다.

최적화된 사륜 구동.

프런트 휠 드라이브 시스템의 발전으로 성능이 향상되었다. 포르쉐 트랙션 매니지먼트 (PTM)와 결합을 통해 모든 도로 위에서 향상된 견인력을 보장한다.

다이내믹 새시

기본 사양으로 제공하는 새로운 전자 제어 가변식 댐핑 시스템 PASM과 포르쉐 웨트(Wet)모드는 다이내믹하고 안전한 핸들링을 보장한다. PTV Plus 역시 타르가 4S에 기본 사양으로 탑재되며, 타르가4에서는 옵션 사양으로 선택 가능하다.

추가 비용 없이 수동 기어박스 탑재 가능한 911 타르가 4S

기본 사양의 스포츠 크로노 패키지와 함께 911 타르가 4S에만 옵션 선택 가능한 7단 수동 기어박스를 통해 순수한 주행 경험을 제공한다.

화려한 디자인

신형 타르가의 특징 중 하나는 완전히 자동화된 혁신적인 루프 시스템이다. 또한, 전설적인 1965년형 오리지널 타르가처럼 와이드 타르가 롤 바, 프런트 시트 위의 이동식 루프 섹션, 광각 리어 윈도우로 구성된다.

혁신적인 장비

어댑티브 크루즈 컨트롤을 포함한 포르쉐 이노드라이브(Porsche InnoDrive)를 최초로 옵션 사양으로 지원해 주행 안정성을 더욱 높였다. 향상된 스마트리프트(Smartlift) 기능으로 지상고를 높일 수 있어 일상에서도 더욱 편리하다.

요약

우아하고, 화려하며, 독특한 신형 911 타르가

포르쉐는 쿠페와 카브리올레에 이어 신형 911의 세 번째 파생 모델 사륜구동 911 타르가 4와 911 타르가 4S를 선보인다. 타르가만의 차별적인 특징이 혁신적이고 완전 자동화된 루프 시스템에 그대로 계승된다. 1965년 탄생한 전설적인 오리지널 타르가 모델처럼, 특유의 와이드 타르가 롤 바와 프런트 시트 위의 이동 가능한 루프 섹션, 그리고 광가 리어 윈도우가 특징이다. 루프는 19초만에 개폐할 수 있다.

배기량 3리터의 6기통 트윈터보 차저 박서 엔진은 강력한 성능을 보장한다: 최고출력 385마력(PS)을 발휘하는 911 타르가 4는 옵션 사양의 스포츠 크로노 패키지 탑재 시 정지 상태에서 100km/h까지 가속하는데 이전보다 0.1초 단축된 4.2초가 소요된다. 최고출력 450마력(PS)의 911 타르가 4S는 정지 상태에서 100km/h까지 가속하는데 이전보다 0.4초 빠른 단 3.6초가 소요된다. 최고 속도는 911 타르가 4가 289km/h(2km/h 증가), 4S가 304km/h(3km/h 증가)다.

두 모델 모두 8단 듀얼클러치 변속기(PDK)와 지능형 사륜 구동 포르쉐 트랙션 매니지먼트(PTM)를 기본 사양으로 장착해, 감성적이고 스포티한 드라이빙의 즐거움을 선사한다. 특히, 911 타르가 4S는 스포츠 크로노 패키지를 포함한 새로운 7단 수동 변속기 대체 주문 가능하다. 또한, 911 모델의 특징을 더욱 확장시키는 혁신 기술이 반영된다: 최초로 어댑티브 크루즈 컨트롤을 포함한 포르쉐 이노드라이브(Porsche InnoDrive)를 이용할 수 있다. 향상된 스마트 리프트 기능 덕분에 지상고를 쉽게 높일 수 있어 일상에서도 유용하다. 이 옵션은 포르쉐 테쿰먼트의 광범위한 혁신 요소와 포르쉐 익스클루시브 매뉴팩처의 개인화 옵션으로 추가할 수 있다.

효율적인 바이터보 박서 엔진

911 카레라 모델과 마찬가지로, 911 타르가는 터보차저 3리터 6기통 박서 엔진의 시스템 파워 증가로 강력한 성능은 물론, 일상적 사용성까지 겸비했다. 911 타르가 4 엔진은 6,500rpm에서 이전 모델 대비 15마력(PS) 증가한 최고출력 385마력(PS)을 발휘한다. 1,950-5,000rpm

의 엔진 속도에서 최대토크는 45.9kg·m다. 911 타르가 4S는 이전 모델 대비 30마력(PS) 증가한 최고출력 450(PS)을 발휘하며, 최대토크는 2,300-5,000rpm에서 54.0kg·m(3.1kg·m 증가)다.

최적화된 사륜 구동으로 향상된 견인력

새로운 사륜 구동 모델의 향상된 성능은 프런트 액슬 드라이브 시스템 개발과 밀접히 관련된다. 클러치 및 디퍼렌셜 유닛은 수랭식이며 클러치 디스크를 강화해 더 높은 견고함과 부하 용량을 제공한다. 클러치의 증가된 작동 토크는 조절 정확도와 프런트 액슬 드라이브의 기능을 향상시킨다. 포르쉐 트랙션 매니지먼트(PTM)로 더욱 향상된 프런트 액슬 드라이브는 모든 도로 상황에서 전반적으로 더 나은 견인력을 지원한다.

더 편안하고 안전한 새시

신형 911 타르가의 새시는 전자식 제어 가변 댐핑 시스템인 포르쉐 액티브 서스펜션 매니지먼트(PASM)를 기본 사양으로 장착한다. 이 시스템은 각 주행 상황에 대한 안정성 및 핸들링 측면에서 댐핑 특성을 자동으로 조정하며, 노멀(Normal)과 스포츠(Sport) 등 수동 조정 가능한 두 개 모드를 지원한다. 타르가 4S에는 타르가 4에서 옵션으로 선택할 수 있는 완전 가변 토크 배분 장치인 전자식 리어 디퍼렌셜 록을 포함한 포르쉐 토크 벡터링 플러스(PTV Plus)가 기본 사양으로 탑재된다. 다른 8세대 911 모델들과 마찬가지로 타르가 모델 역시 포르쉐 웻(Wet) 모드를 기본 사양으로 지원한다. 프런트 휠 하우스에 장착된 센서로 노면의 습도를 감지하면, 운전자에게 수동으로 웻(Wet) 모드 전환을 권유하는 신호가 계기판에 표시된다. 웻(Wet) 모드를 실행하면 최대한의 주행 안전성을 보장한다.

프런트 액슬에는 19인치 알로이 휠과 235/40 ZR 타이어, 리어 액슬에는 20인치 휠에 295/35 ZR 타이어를 장착한다. 4S는 프런트 20인치 휠에 245/35 ZR 타이어, 리어 21인치 휠에 305/30 ZR 타이어가 기본 사양으로 장착된다. 타르가 4의 두 액슬에는 블랙 컬러 4 피스톤 모노블록 고정식 캘리퍼와 330mm 브레이크 디스크가 장착되고, 타르가 4S는 프런트 액슬의 레드 컬러 6 피스톤 브레이크 캘리퍼와 리어 액슬의 4피스톤 캘리퍼가 각각 탑재된다. 브레이크 디스크의 직경은 프런트와 리어 모두 350mm다. 포르쉐 세라믹 콤포지트 브레이크(PCCB)는 옵션 선택 가능하다.

현대적으로 재해석한 화려한 디자인의 타르가

911 타르가의 외관은 992 모델 세대의 디자인 요소를 그대로 반영한다. 이전 세대에 비해 전면의 휠 하우스가 현저히 뚜렷해졌다. LED 헤드라이트 사이의 보닛은 오리지널 911 디자인을 연상시킨다. 후면부는 더 넓고 확장된 리어 스포일러와 매끄럽게 통합된 우아한 라이트 바로 디자인이 강조된다. 프론트와 리어 섹션을 제외하고 차체 전체가 알루미늄으로 제작된다.

인테리어는 911 카레라 모델을 연상시키며, 1970년대 911 모델에서 영감을 받은 오목한 계기판의 대시보드는 선명하고 직선으로 길게 이어지는 디자인이 특징이다. 포르쉐 전형의 센트럴 타코미터는 두 개의 얇고 프레임이 없는 형태의 디스플레이로 더욱 확장된 정보를 운전자에게 제공한다. 차량의 중요 기능에 직접 접근할 수 있는 5개 버튼의 컴팩트 스위치 유닛은 포르쉐 커뮤니케이션 매니지먼트(PCM) 시스템의 10.9인치 센터 스크린 바로 아래 위치한다. 기본 사양의 PCM은 커넥트 플러스(Connect Plus)뿐 아니라 스웸 데이터를 기반으로 하는 온라인 내비게이션을 포함한다.

1965년 이후 새로운 클래스의 스포츠카로 자리매김

1965년 911 타르가 2.0은 새로운 차량 콘셉트의 선구자였다. 타르가는 원래 "안티 롤 바가 있는 안전한 카브리올레"로 포지셔닝했다. 하지만 탈부착 가능한 루프와 함께 곧 독자적인 콘셉트로 자리를 잡았고 스타일 아이콘으로 거듭났다. 오늘날까지 포르쉐는 911 타르가의 두 세계를 지속적으로 결합해왔다: 카브리올레에서 "오픈 탑 드라이빙"의 이점들이 쿠페의 일상적 편안함 및 안전성과 결합된다.

디자인과 차체

특별한 루프 매커니즘으로 시대를 초월하는 클래식

화려한 디자인의 911 타르가는 911모델 중에서도 스타일의 아이콘으로 꼽힌다. 타르가는 911 카레라 4 카브리올레와 가장 밀접한 관련이 있으며, 기술과 차체는 윈도우 라인까지 대체로 거의 동일하다. 와이드 리어 엔드와 돔 형태의 리어 윈도우, 타르가 롤의 조합은 최신 911에 극단적으로 스포티한 외관과 낮은 차체를 더욱 강조한다. 타르가는 차체 크기와 실루엣은 다른 911 카레라 모델과 사실상 동일하지만, 클래식 포르쉐 레이스카와 같이 차량 중앙에 시선이 집중된다.

와이드 트랙과 혼합 타이어를 통한 탁월한 드라이빙 다이내믹

911 타르가의 외관은 차량의 향상된 성능을 더욱 강조한다. 전면부는 이전 세대보다 차체가 45 mm 늘어나, 휠 하우스가 시각적으로 더욱 두드러진다. 911 타르가 4는 19인치 프런트 휠, 20인치 리어 휠이 장착되며, 타르가 4S는 기본 사양으로 20인치 프런트 휠, 21인치 리어 휠이 제공된다. LED 헤드라이트 사이에 있는 보닛의 조화로운 윤곽은 최초의 911디자인을 연상시킨다. 후면은 더 넓어진 폭과 가변식 확장 리어 스포일러, 매끄럽고 우아한 라이트 바가 특징이다. 프런트와 리어 섹션을 제외하고 차체 전체가 알루미늄으로 제작된다.

타르가 셋업의 액티브 에어로다이내믹

신형 911의 강화된 액티브 에어로다이내믹은 911 타르가에도 그대로 적용된다. 이를 위해 주행 속도 및 모드에 따라 리어 스포일러 및 쿨링 에어 플랩의 액티브 요소 제어 전략이 수정되었다. 911은 최상의 주행 역학을 위해 효율 최적화 에코(Eco) 모드와 성능 최적화 퍼포먼스(Performance) 모드 범위 설정으로 에어로다이내믹을 제어한다.

인체 공학적인 디자인의 911 인테리어

인테리어는 911 카레라 모델을 반영한다. 1970년대 911 모델에서 영감을 받은 오목한 계기판의 대시보드는 선명하고 직선으로 길게 이어지는 디자인이 특징이다. 포르쉐의 전형적인 특징인 중앙에 위치한 타코미터와 함께 두 개의 얇고, 프레임이 없는 디스플레이는 운전자에게 추가 정보를 제공한다. 중요한 차량 기능에 접근할 수 있는 5개 버튼이 달린 컴팩트

스위치 유닛은 포르쉐 커뮤니케이션 매니지먼트(PCM) 시스템의 10.9인치 센터 스크린 아래 위치한다. 기본 사양의 PCM은 커넥트 플러스(Connect Plus)와 스웸 데이터 기반의 온라인 내비게이션을 포함한다.

최적화된 루프 디자인

더욱 발전된 루프 시스템은 이전 세대와 마찬가지로 소프트 탑과 글래스 리어 윈도우, 두 개의 탈착식 부품으로 구성된다. 두 개의 통합 평면 마그네슘 요소는 소프트 탑이 항상 팽팽하고 유지되도록 보장하며, 소음과 열을 차단한다. 열선내장 글래스 리어 윈도우는 중량 최적화된 안전 접합 유리로 제조된다.

더욱 강력해진 전자식 액추에이터 덕분에 루프는 19초 안에 완전히 자동으로 개폐 가능하다. 버튼을 누르면 루프가 개방되고, 리어 윈도우가 상승한다. 컨버터블 탑 리드에 결합된 창문은 기울어져 뒤로 이동하고, 이와 동시에 타르가 롤의 두 개의 플랩이 열리면서 소프트 탑이 움직인다. 소프트 탑은 Z자 모양으로 접혀 리어 시트 뒤로 수납된다. 차량을 가로지르는 패널이 소프트 탑과 통합되고, 마지막으로 타르가 바의 플랩과 리어 윈도우가 다시 닫힌다. 루프가 열려 있는 경우, 윈드 디플렉터를 수동으로 고정시킬 수 있으며, 이를 통해 실내에 바람의 영향을 상당히 감소시키고, 50에서 145km/h 사이의 속도에서 가장 효과적이다.

기본 사양의 파크 어시스트 시스템은 차량 손상 방지를 위해 루프 개폐 시 후면을 모니터링 한다. 시스템이 차량 뒤 약 50cm 반경에 벽 또는 다른 차량 등의 장애물을 감지할 경우, 작동을 멈추고 충돌을 방지한다. 이 경우 후방 카메라도 활성화되며, 계기판에 메시지가 표시된다.

엔진 및 구동장치

효율적인 6기통 박서 엔진으로 향상된 출력

911 카레라 모델에 적용된 새로운 6기통 트윈터보 차저 박서 엔진은 911 타르가의 핵심이다. 911 타르가 4의 385(PS)마력과 911 타르가 4S의 450 마력(PS)은 각각 두 개의 대칭 터보차저의 사이즈와 부스트 압력으로 결정된다. 흡기 시스템을 따라 이동하는 압축된 공기는 새롭게 배치된 두 개의 차지 에어쿨러를 통과한다. 이전 모델과 달리 에어쿨러와 에어필터의 위치가 서로 바뀌었다. 리어 wing 엔진 옆에 위치했던 차지 에어쿨러는 이제 부트리드그릴 아래 엔진 바로 위에 위치한다. 혁신적인 배리오캠 플러스(VarioCam Plus) 가변형 밸브 제어 시스템은 8세대 엔진에도 사용된다. 이 시스템은 최초로 비대칭 흡기 캠샤프트로 가스 교환을 제어한다. 이때 실린더에 인접한 두 개의 밸브는 부분 부하 위치에서 서로 다른 리프트로 함께 열린다. 단면과 개방 지속 시간의 차이는 연소실로 유입되는 공기 흐름 과정에 소용돌이를 생성하고, 이 같은 혼합 및 연소 과정의 개선을 통해 연료 소비량과 배출량이 모두 감소한다.

차량 내외부의 감성적인 사운드

8세대 911 시리즈와 마찬가지로 신형 911 타르가 모델 역시 매력적인 사운드 경험을 제공한다. 이를 위해, 이제 4개 배기 시스템에는 맵 컨트롤 및 완전 가변식의 배기 플랩이 포함된다. 배기 배압이 감소된 스포츠 배기 시스템은 옵션으로 선택 가능하다. 기본 사양의 911 타르가 4 시스템은 두 개의 싱글 테일파이프 피니셔가 특징인 반면, 911 타르가 4S의 시스템은 두 개의 트윈 테일파이프가 장착된다. 스포츠 배기 시스템은 배출구가 두 개이며 타원 형태다.

새로운 8단 듀얼 클러치 변속기

911 타르가 4와 911 타르가 4S는 새로운 8단 듀얼 클러치 변속기(PDK)를 최초로 장착했다. 새로운 PDK는 기존 모델의 7단 기어박스에 비해 수 많은 개선점을 제공한다. 운전자는 편의성, 성능, 효율성의 상호 작용 측면에서 단번에 차이를 체감할 수 있다. 기어비 또한 모두 새롭게 조정되었다. 1단 기어는 더 짧아지고 8단 기어는 기존보다 더 길어졌다. 또한, 최종 구동 비율이 길수록 길수록 고단 기어의 엔진 속도는 더욱 감소한다. 결과적으로 조화로운 비율을 기반으로 연료 소비를 줄일 수 있다. 6단 기어로도 최고 속도에 도달할 수 있다.

스포츠 크로노 패키지를 포함한 7단 수동 기어박스(추가 비용 없음)

911 타르가 4S는 스포츠 크로노 패키지와 함께 새로운 7단 수동 기어박스를 옵션으로 선택할 수 있다. 이 같은 조합으로 PDK 변속기와 함께 사용되는 전자 제어식 리어 디퍼렌셜(PTV Plus)은 기계식 리어 디퍼렌셜(PTV)로 대체된다. 해당 설정은 수동 변속으로 스포티한 드라이빙을 추구하는 운전자들에게 주행의 즐거움을 제공한다. 스포츠 크로노 패키지에는 PSM 스포츠 모드, 다이내믹 엔진 마운트, 스톱워치 및 포르쉐 트랙 프리시전 앱(Porsche Track Precision app)뿐 아니라 스포츠 리스폰스 버튼(PDK과 결합) 모드 스위치까지 포함된다.

최적화된 성능의 사륜 구동 드라이브 시스템

새로운 사륜 구동 모델의 향상된 성능은 프런트 휠 드라이브 시스템 개발과 밀접히 관련된다. 클러치 및 디퍼렌셜 유닛은 수랭식이며 클러치 디스크를 강화해 더 높은 견고함과 부하 용량을 제공한다. 클러치의 증가된 작동 토크는 조절 정확도와 프런트 액슬 드라이브의 기능을 향상시킨다. 포르쉐 트랙션 매니지먼트(PTM)와 함께 더욱 향상된 프런트 액슬 드라이브 시스템은 모든 도로 상황에서 전반적으로 더 나은 견인력을 지원한다.

액티브 컨트롤 시스템 및 혼합 타이어가 장착된 최첨단 새시

신형 911 타르가의 새시는 전자식 제어 가변 댐핑 시스템인 포르쉐 액티브 서스펜션 매니지먼트(PASM)를 기본 사양으로 장착한다. 이 시스템은 각 주행 상황에 대한 주행 안정성 및 핸들링 측면에서 댐핑 특성을 자동으로 조정하며, 수동 조정 가능한 두 개 맵을 지원한다. 노멀(Normal)과 스포츠(Sport). 포르쉐 토크 벡터링(PTV Plus)을 포함한 리어 액슬의 완전 가변 전자 제어식 디퍼렌셜 록은 PDK와 함께 911 타르가 4S의 기본 사양으로 장착되며, 911 타르가4는 옵션으로 선택 가능하다.

다른 8세대 포르쉐 911 모델들과 마찬가지로, 타르가 역시 혼합 타이어와 포르쉐 웨트(Wet) 모드를 기본 사양으로 지원한다. 프런트와 리어 휠 크기의 차이로 리어 액슬은 더 파워풀한 코너링과 더 강력한 견인력을 제공한다. 911 타르가4의 드라이빙 다이내믹 셋업에는 프런트 액슬 19인치 알로이 휠에 235/40 ZR 타이어, 리어 액슬 20인치 휠에 295/35 ZR 타이어가 포함된다. 4S는 프런트 20인치 휠에 245/35 ZR 타이어, 리어 21인치 휠에 305/30 ZR 타이어를 장착한다. 차량 밸런스에 영향을 미치는 혼합 타이어 덕분에 향상된 핸들링이 가능하다.

전방 휠 아치의 센서가 상당한 수준의 노면의 습도를 감지하면, 콕핏의 신호로 운전자가 수동으로 웨트 모드로 전환할 것을 권장한다. 운전자가 웨트 모드를 활성화하면, 포르쉐 스태빌리티 매니지먼트(PSM), 포르쉐 트랙션 매니지먼트(PTM), 구동 장치의 응답성이 조정되어 주행 안정성을 최대로 보장된다.

타르가4의 블랙 컬러의 4피스톤 모노블록 고정식 캘리퍼가 장착된 직경 330mm 브레이크 디스크는 앞뒤 차축에 제동력을 제공한다. 타르가4S의 전면에는 6피스톤 레드 캘리퍼, 후면에는 4피스톤 레드 캘리퍼가 탑재되며, 브레이크 디스크의 직경은 프런트와 리어 모두 350mm다. 포르쉐 세라믹 복합 브레이크(PCCB)는 옵션 사양으로 제공된다.

옵션: 리어 액슬 스티어링 및 롤 스태빌라이제이션

타르가4S의 민첩성과 일상적 사용성을 향상시키는 리어 액슬 스티어링은 옵션으로 선택 가능하다. 주행 속도에 따라 리어 휠을 프런트 액슬 스티어링 각도와 반대 또는 같은 방향으로 최대 2도까지 조정할 수 있다. 이를 통해 911은 민첩한 코너링이 가능하며, 고속에서 차선 변경 시 안전성을 향상시킨다. 또한, 작은 선회반경으로 시내 주행을 용이하게 한다. 옵션 사양의 포르쉐 다이내믹 새시 컨트롤(PDCC)은 리어 액슬 스티어링 옵션과 함께 사용할 수 있다. 액티브 안티롤 바를 통해 코너링 시 차체 흔들림이 없는 안정적인 주행이 가능하다.

보조 시스템 및 디지털화

확장된 기본 사양의 혁신 요소

신형 911은 일상에서의 주행을 더 편안하고 안전하게 해주는 보조 시스템을 기본 사양으로 제공한다. 전후방 센서와 후방 카메라를 장착한 기본 사양의 파크 어시스트 시스템은 주행과 주차 시 운전자에게 시각 및 음향 정보를 제공한다. 카메라 기반 경고 및 브레이크 보조 시스템은 차량, 보행자 및 자전거와의 충돌 위험을 상당히 줄여준다. 운전자에 의한 제동은 필요 시 완전 제동까지 강화되며, 위험한 상황의 단계가 되면 급제동을 실시한다. 운전자가 제동하는 경우에는 상황에 따라 최대 제동력이 증대된다. 운전자가 반응하지 않으면 자동 비상 제동으로 충돌사고를 막는다.

911 최초의 포르쉐 이노드라이브(Porsche InnoDrive) 및 스마트 리프트(Smartlift)

911 타르가 4 는 포르쉐 이노드라이브를 옵션으로 제공한다. 포르쉐 이노드라이브는 전방 최대 3km까지 최적화된 주행 속도를 예측하며 어댑티브 크루즈 컨트롤 시스템을 확장한다. 내비게이션 데이터를 활용해 다음 3 km 내의 가속 및 감속의 최적 값을 산출하며, 엔진과 8단 PDK 그리고 제동 시스템을 설정한다. 전자 코파일럿 기능은 코너, 경사도, 제한 속도 등을 계산한다. 운전자는 언제든지 최대 속도를 개별적으로 설정할 수 있다. 이 시스템은 레이더와 비디오 센서를 활용해 현 교통 상황을 감지하고, 그에 맞는 제어 프로세스를 조정하며 로터리까지 인식한다. 기존의 어댑티브 크루즈 컨트롤 시스템과 마찬가지로, 레이더와 비디오 센서는 앞 차와의 거리를 모니터링하고 간격을 지속적으로 유지한다. 포르쉐 이노드라이브의 또 다른 특징은 트래픽 잼 어시스트 기능이다. 최대 60km/h의 속도에서 차선 중앙을 유지한 채 차량 간격을 제어하며, 시스템 지원 범위 내에서 앞의 차량을 뒤 따른다.

새로운 옵션 사양인 스마트 리프트 기능은 정기적으로 차량이 주행하는 장소에서 프론트 엔드를 자동으로 들어올린다. 프론트 액슬에 전기 유압 시스템을 장착하면 프론트 에이프런의 지상고를 40mm까지 증가시킬 수 있다. 시스템은 버튼을 누르면 현재 위치의 GPS 좌표를 저장한다. 운전자가 같은 방향에서 해당 위치에서 접근하면 차량의 앞부분은 자동으로 위로 올라간다.

최초 911 터보 스타일의 930 가족 패키지

최초의 포르쉐 911 터보(타입 930)을 연상시키는 옵션 사양의 930 가족 패키지는 신형 911 타르가 모델에도 적용 가능하다. 바이작 개발 센터의 디자인 전문가들이 함께 디자인한 포르쉐 익스클루시브 매뉴팩처 투 톤 인테리어는 911 타르가만의 스타일리시한 자신감을 구현했다. 가족 패키지는 컬러, 소재, 개인화 옵션을 조합해 더욱 특징적으로 만들어주며, 프런트 및 리어의 퀵팅 시트 센터 패널, 퀵팅 도어 패널, 포르쉐 익스클루시브 매뉴팩처 포트폴리오의 광범위한 가족 트림이 포함된다.

투 톤 인테리어는 보르도 레드/크레용, 블랙/슬레이트 그레이, 슬레이트 그레이/아이슬란드 그린, 그래파이트 블루/모하비 베이지 등의 컬러 선택이 가능하다. 새로운 컬러 조합은 2+2 싱글 시트를 강조한다. 스티어링 휠의 크로스 스티칭과 장식용 요소들은 각각 대조적인 컬러로 혁신적이고 전체적으로 조화로운 콘셉트를 반영한다. 세심하게 설계된 세부 사항으로 센터 콘솔 수납 공간 커버에 양각 처리된 포르쉐 익스클루시브 매뉴팩처, 헤드레스트에 양각된 포르쉐 크레스트, 쿠페 모델의 레이스-텍스(Race-Tex) 시트 벨트 엑시트 트림 등이 포함된다.

완벽한 사운드 시스템

기본 사양의 사운드 패키지 플러스 외에도 911 타르가에는 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(Connect Plus) 애플리케이션 및 서비스

신형 911은 100퍼센트의 완전한 연결성을 자랑한다. 두 타르가 모델에 모두 기본 사양으로 제공되는 포르쉐 커넥트 플러스는 다양한 옵션을 제공한다. 운전자는 포르쉐 커뮤니케이션 매니지먼트(PCM)를 통해 아마존 뮤직, 네스트의 스마트 홈 기능 및 기존 라디오 수신 방식과 온라인 라디오를 결합한 라디오 플러스를 이용할 수 있다. 기본 사양으로 제공되는

통합형 LTE 호환 SIM 카드 덕분에 신형 911은 차량을 온라인 상태로 계속 유지시킬 수도 있다. 또한, 간편한 조작으로 주요 커넥트 기능을 지원하는 포르쉐 커넥트 앱은 기본 사양으로 지원된다.

포르쉐 타르가 콘셉트, 드라이빙 경험의 재해석

포르쉐 타르가(Porsche Targa)의 역사

슈투트가르트. 포르쉐는 1965년 9월 프랑크푸르트 국제 모터쇼에서 911 타르가를 선보였다. 타르가는 카브리올레도 쿠페도, 하드 탑이나 세단도 아닌, 완전히 새로운 개념의 모델로, 타르가 특유의 특징인 롤 바를 통해 최초의 "안전한 카브리올레"가 되었다. 완전 개폐가 가능하고, 중앙 루프 섹션을 제거하거나 리어 윈도우를 접어 내릴 수 있는 탈착식 폴딩 루프와 접이식 플라스틱 리어 윈도우 덕분에 기존의 오픈 탑 차량과는 다른 방식의 주행 경험을 선사했다. 타르가 콘셉트는 완전히 다른 차원의 포르쉐 드라이빙 익스피리언스의 시작을 의미했으며, 모든 911 세대뿐 아니라 향후 914, 카레라 GT 모델까지 계승되었다.

타르가 플로리오에서 유래

포르쉐는 카브리올레를 완전 금지시켜야 한다는 목소리가 높아지며, 오픈 탑 차량에 대한 안전 요건이 증가하던 당시 미국 시장에서 타르가라는 새로운 개념의 방식으로 해답을 내놓았다. "타르가" 이름은 포르쉐가 1950년 중반 이래로 4차례나 우승한 시실리(Sicily) 타르가 플로리오(Targa Florio) 내구 레이스로부터 유래되었다. "911 플로리(911 Flori)"도 함께 논의되었지만, 당시 세일즈 총괄 하랄드 바그너(Harald Wagner)가 "그냥 타르가라고 부르는 것이 어때?"라고 우연히 말한 것이 "타르가" 이름의 탄생 배경이다. 이탈리아로 "번호판(Number Plate)"을 뜻하는 "타르가"는 카피라이터들이 세일즈 브로셔 작업을 할 때 비로소 알려지게 되었다. 1965년 8월 포르쉐는 타르가 콘셉트 특허를 출원했고, 1966년 가을부터 911, 911 S, 912 쿠페 기반의 타르가 모델을 연이어 선보이며 성공을 거뒀다. 1967년 늦여름부터는 접이식 플라스틱 리어 윈도우 대신, 안전 유리로 제작된 고정식 열선 내장 리어 윈도우를 옵션으로 주문할 수 있었다. 1년 후부터는 기본 사양으로 탑재되었으며, 1993년까지 계승된 타르가의 전형적인 특징이 되었다.

G 시리즈 모델의 타르가 옵션

타르가는 1973년 늦여름부터 제작된 2세대 911 G시리즈 라인업에서도 이어졌다. 미국 시장의 새로운 규제에 따라 블랙 컬러 벨로우와 박스 모양 범퍼를 특징으로 하는 G시리즈 타르가는 8km/h 속도까지 차체에 어떠한 손상도 없이 충격을 흡수할 수 있었으며, 테크니컬 타르가 루프 디자인을 그대로 유지되었다. 이전의 내구 브러시드 스테인리스 스틸 타르가 롤

바를 블랙 컬러로 이용할 수 있게 되면서 차량 외관 비주얼도 더 개선되었다. 1983년 1월, 911 SC 카브리오가 출시되면서 완전한 오픈 탑 주행이 가능해졌고, 1989년 G 시리즈 생산이 종료되었을 때도 타르가의 명맥은 유지되었다.

타입 964, 85퍼센트 바뀐 부품에도 여전한 클래식 디자인

1988년 가을, 포르쉐는 911 카레라 4 타입 964 기반의 최초 사륜 구동 3세대 911 모델을 선보였다. 대략 85퍼센트의 부품이 새로워졌지만 911의 클래식한 차체는 그대로 유지되었다. 1년 후에는 후륜 구동 모델 911 카레라 2를 출시했으며, 쿠페, 카브리올레, 타르가 3개 모델을 선택할 수 있게 되었다. 1993년까지 생산된 911 카레라 2 타르가와 911 카레라 4 타르가는 클래식 타르가 룰 바와 탈착식 루프 센터 섹션을 포함했다. 3세대 911까지 타르가의 누적 생산량은 총 87,663대에 달했다.

타르가 룰 바에서 시작된 911 타르가 타입 993 글래스 루프

4세대 포르쉐 911, 타입 993은 1993년 가을에 새로운 차체 디자인을 적용했으며, 1995년 11월부터는 새로운 타르가 콘셉트를 개발했다. 911 최초로 프론트 윈이 더 넓어지고 평평해졌다. 리어 윈 역시 넓어졌고 후면 방향의 라인이 직선으로 이어졌다. 993 세대는 엔진과 새시의 향상은 물론, 타르가 룰 바가 없는 완전히 다른 방식의 아이디어를 채택했다. 프론트 윈도우 프레임부터 리어까지 이어지는 틴티드 단열 글래스 루프는 종방향 안전 구조물에 둘러싸인 구조였다. 리어 윈도우 아래로 미끄러지는 넓은 전동식 글래스 루프가 특징이었으며, 루프를 닫았을 경우 채광성을 높이고 바람 소리를 최소화시킬 수 있었다. 새로운 993 시리즈 타르가 콘셉트는 처음으로 클래식한 쿠페 루프 라인을 유지하며 911의 오픈 탑 드라이빙의 즐거움을 접목시켰다.

911 타르가 타입 996 - 타르가의 새로운 리어 리드

1997년, 포르쉐는 911 카레라 타입 996과 함께 5세대 911을 선보였다. 911 카레라 타입 996은 완전히 새롭게 재설계되었으며, 최초로 수랭식 6기통 박서 엔진을 탑재했다. 쿠페와 카브리올레에 이어 2001년 12월에 타르가도 출시되었다. 이전 모델과 마찬가지로 911 타르가는 전동 글래스 루프를 장착했으며, 표면적은 포르쉐 911의 그 어떤 모델보다 넓은 1.5제곱미터가 넘었다. 또한, 최초로 접이식 리어 윈도우가 장착되었으며, 최대 230리터의 리어 스토리지 컴파트먼트에 여행 가방, 일반 가방 등 짐을 쉽게 실을 수 있었다.

911 타르가 4/4S 타입 997 - 경량 글래스 및 최초의 2개 파생 모델

2006년 9월, 6세대 911 타입 997의 타르가 모델이 출시되었다. 이전 세대의 타르가 루프와 동일한 디자인에 실용적인 리어 리드가 추가되었다. 특수 유리로 1.9kg의 중량을 줄였으며, 루프 가장자리를 따라 이어지는 2개의 고풍택 마감 알루미늄 스트립이 강조되었다. 또한, 911 타르가 모델 최초로 911 타르가 4와 911 타르가 4S의 2개의 사륜 구동 모델을 이용할 수 있었다.

911 타르가 타입 991 - 전설적인 타르가 룰 바 복원

2011년 9월, 포르쉐는 완전히 새롭게 재설계된 7세대 911을 선보였다. 쿠페와 카브리올레 모델에 이어, 2014년 1월 혁신적인 타르가 루프와 현대적인 클래식 디자인의 911 타르가를 공개했다. 클래식 타르가 아이디어는 최첨단 루프 시스템과 성공적으로 결합되었으며, 전설적인 오리지널 타르가와 마찬가지로, 새로운 모델은 B필러를 대신하는 와이드 바, 프런트 시트 위 이동식 루프 섹션 및 C필러가 없는 랩어라운드 리어 윈도우를 갖췄다. 클래식 모델과 달리 새로운 타르가는 버튼으로 루프를 여닫을 수 있다. 완전 자동 루프 시스템은 리어 시트 시스템 뒤에 하드 탑 요소를 숨긴다. 7세대 911 타르가는 고급스럽고 혁신적인 에디션으로 평가 받는다.

9:11 매거진 웹 TV 채널을 통한 월드 프리미어

포르쉐는 '9:11 매거진' 웹 TV(www.911-magazin.porsche.com/de)에서 신형 911 타르가를 세계 최초로 공개한다. 911 및 718 라인 부사장 프랭크 스테펜 발리서 (Frank-Steffen Walliser) 박사는 포르쉐 브랜드 앰버서더로 활동 중인 테니스 스타 마리아 샤라포바(Maria Sharapova)와 레이싱 드라이버 외르그 베르가마이스터(Jörg Bergmeister)와 함께 차량의 혁신 요소와 특징을 소개한다. 또한, 26일(현지시간) 선보이는 두 번째 에피소드를 통해 포르쉐의 역사를 되짚어 보고, 최첨단 기술과 전통적인 디자인 요소를 결합한 새로운 리미티드 에디션을 최초로 공개한다. 신종 코로나바이러스 감염증 위기에 대비해, 포르쉐 최초로 가상 포맷을 활용해 제품을 미디어와 팬들에게 공개할 예정이다.

911 타르가 세대 1967–2019

(타르가 포함 911 세대별 총 생산량)

세대	생산 기간	911	911 타르가
Ur-911	09.1966-07.1973	76.092	25.429
„G-Series“	09.1973-07.1989	196.397	57.371
964	10.1989-07.1993	63.762	4.863
993	11.1995-04.1998	68.881	4.585
996	12.2001-03.2005	175.262	5.142
997	12.2005-05.2012	213.004	8.459
991	01.2014-12.2019	233.354	19.373