



꿈 속까지 지배하는 짜릿함, ALCANTARA®

폭풍의 질주를 즐기는 드라이버는 '보이지 않은 위험'에 처해있다. 모래, 빙판, 요철, 그리고 히치하이킹을 하는 미녀. 그러나 이 모든 위험이 쾌감이 되는 것은 카이엔이기 때문에, 그리고 드라이버를 부드럽게 감싸는 알칸타라®이 있기 때문이다.

꿈을 꿔다. 에디터는 포르쉐 카이엔을 몰고 아부다비 사막을 질주하고 있었다. 모래 언덕이 끊없이 펼쳐졌고, 언덕의 끝 사이로 아슬아슬하게 포장된 도로를 모래가 금세라도 덮어버릴 기세로 엄습해왔다. 그 길 위를 시속 200킬로미터 이상으로 달렸다. 코너를 돌 때마다 입술을 물어 뜯었다. 등줄기 위로 땀방울이 흘러내렸다. 브레이크와 액셀레이터 페달을 밟은 오른발의 인대가 쫄깃해지는 느낌이었다. 모래가 흩뿌려진 길은 빙판길보다 위험했다. 모래는 육안으로 확인할 수 없는, 드라이버를 자욱으로 이끄는, 클린턴을 절벽으로 몬 모니카 르윈스키의 '특별한 저주'와 다름없다. 믿을 수 있는 건 카이엔의 굳건한 성능 뿐! 에디터는 아부다비 사막을 지나 두바이의 벵즈 알 아랍 호텔에 무사히 도착했을까?

오로지 스피드에 광적으로 매달려 온 포르쉐에게 SUV는 어울리지 않아 보였다. 포르쉐는 시속 1킬로미터를 높이기 위해 시간과 투자를 아끼지 않던 브랜드였다. 한편으로는 포르쉐가 만들면 'SUV도 스포츠카가 되지 않겠냐'라며 기대를 모으기도 했다. 2002년 카이엔이 세상을 모습을 드러냈다. 카이엔은 가장 빠른 SUV였다. 최고 속도는 시속 280킬로미터. 빛나는 건 속도만이 아니었다. 카이엔은 포르쉐 최초의 5인승 패밀리카로 편의성까지 갖추게 됐다. 주행성능도 카레라의 안정된 코너링과 민첩한 핸들링을 고스란히 이어받았다. 'SUV는 둔하다'라는 고정관념을 단번에 깨버릴 정도로 카이엔은 최고 시속을 향해 거침없이 질주 했다. 최고 속도가 253킬로미터인 GTS 6단 매뉴얼 모델의 경우, 시속 100킬로미터에 이르는 시간은 단 6.1초, 터보S는

4.8초로 어지간한 스포츠 쿠페보다 더 날렵했다. 터보S의 순발력은 카레라 911 중에서도 터보를 제외하면 비슷하거나 더 앞서는 기록이었다. 단단한 세시와 서스펜션 또한 중력과 원심력 등 물리적 저항을 이겨내기엔 충분했다. 말하자면 카이엔은 반전이었다.



포르쉐는 카이엔을 통해 브랜드 아이덴티티를 잃어버릴 것이라는 예상과 달리 '포르쉐는 다르다'라는 것을 입증해 보였다. 너무도 평범하고 일상적인, 오로지 많은 화물량으로 성능을 측정하던 SUV에 새로운 가능성을 열어보였다. 카이엔을 통해 SUV는 더 이상 평범하지 않다는 것을 보여준 것이며 드라이버들에게는 또 다른 즐거움을 전하게 됐다.

포르쉐의 이런 앞선 감각은 신기술 개발은 물론 신소재를 적극적으로 채용해왔기 때문이었다. 무엇보다 기존의 최고급 차들이 선호하던 천연 가죽 소재의 인테리어에서 벗어나 카본과 알칸타라®을 사용하여 'EXTRAORDINARY'한 이미지를 구현했다. 특히 알칸타라®은 천연 가죽 소재에 비해 관능적인 질감과 전위적인 이미지, 그리고 평범하지 않은 소재적 특징 때문에 최근 메르세데스-벤츠, BMW, 페라리, 벤틀리 등 최고 사양 자동차들이 채택한 소재가 되고 있다. 카이엔에서도 GTS 급 이상의 최고급 차종에서만 채용하고 있다.

카이엔 GTS의 특별함은 꿈 속에서도 이어졌다. 아부다비 사막에서 '특별한 저주'와 함께한 꿈 속의 질주는 오히려 적당히 슬림 현상을 일으키며 드라이빙을 더 박진감 있게 이끌었다. 르윈스키의 저주가 클린턴을 바탕으로 떨어뜨리지 못했듯, 길 위의 모래는 카이엔 GTS 2인칭 휠의 적수가 되지 못했다. 잃은 것 없이 쾌감을 더 만끽했다고 할까. 아쉬운 건 히치하이킹을 하는 메간 폭스를 태우려는 순간 '범블비가' 길을 막았다는 것! 애송이 사랑에 지친 그녀를 알칸타라® 시트가 화끈하게 감싸줬을 텐데.