

# 고품격 소형 세그먼트 A클래스...성능·연비 모두 'A+'

## ■ The New A클래스 200 CDI Night 제원

배기량	1796cc
연료	디젤
변속기	7단 듀얼클러치
연비	18km/L (복합연비)
최고출력	136마력 / 3600~4400rpm
최대토크	30.6kg·m / 1600~3000rpm
구동방식	전륜구동
엔진	직렬 4기통 CDI
승차정원	5명
가격	3490만원(VAT포함)



메르세데스-벤츠의 'The New A클래스 200CDI Night'가 디자인과 연비를 모두 만족시키는 성능으로 BMW 1시리즈, 폭스바겐 골프, 아우디 A3와 맞설 프리미엄 소형 세그먼트로 주목받고 있다.

사진제공 | 메르세데스-벤츠

## Real Test Drive Season 2

### 메르세데스-벤츠 The New A클래스 200 CDI Night

골프, 아우디 A3 등이 경쟁하고 있는 프리미엄 소형 세그먼트 시장의 판도 변화를 이끌어낼 수 있을까? 서킷과 일반 시승을 병행해 본 결과부터 얘기하자면 A클래스는 '벤츠'라는 브랜드가 지닌 가치를 소형 세그먼트에 이상적으로 녹여냈고, 너무나 매력적인 성능을 발휘했다. 디자인과 연비, 실내 감성 만족도와 컴팩트 세단에 걸맞는 운동 성능까지 벤츠라는 브랜드에서 기대할 수 있는 모든 것이 함축적으로 녹아있는 차가 바로 A클래스다. 3명의 자동차 전문가들이 각각 서킷 한계 주행, 스포츠 주행, 일반 주행이라는 콘셉트에 맞춰 꼼꼼히 살펴봤다.

리얼 테스트 드라이브 시즌2의 열 여섯번째 주인공은 메르세데스-벤츠 'The New A클래스 200 CDI Night'다. A클래스의 출시를 BMW 1시리즈, 폭스바겐

원성열 기자 sereno@donga.com 트위터 @serenowon

### 장순호의 '스포츠동아 서킷' 롤링 스타트 랩타임

1	페라리 458 이탈리아	1분 23초 67
2	메르세데스-벤츠 THE NEW SL63 AMG	1분 28초 97
3	뉴 아우디 RS5	1분 29초 37
4	뉴 아우디 S4	1분 33초 91
5	폭스바겐 시로코 R	1분 35초 74
6	인피니티 M37x 4WD	1분 38초 03
7	혼다 어코드 3.5 EX-L	1분 38초 08
8	포드 뉴 머스탱	1분 39초 38
9	재규어 XJ 3.0SC LWB	1분 39초 46
10	BMW 뉴320d 투어링 M스포트패키지	1분 39초 48
11	렉서스 GS350 F 스포츠	1분 40초 02
12	토요타 86	1분 40초 03
13	BMW 320d 스포츠	1분 40초 08
14	닛산 뉴 알티마 2.5	1분 40초 98
15	벤츠 The new SLK 200 블루이펙트	1분 41초 03
16	쉐보레 카마로	1분 41초 18
17	폭스바겐 시로코 R-라인	1분 41초 39
18	메르세데스-벤츠 뉴 C220 CDI 쿠페	1분 42초 23
19	뉴 아우디 A5 스포트백	1분 42초 51
20	렉서스 IS 250 F SPORT	1분 42초 75
21	BMW 뉴 320d 그란 투리스모	1분 43초 26
22	메르세데스-벤츠 The New A클래스 200 CDI	1분 44초 51
23	포드 포커스 2.0 디젤	1분 45초 31
24	볼보 S60 2.0 디젤	1분 45초 90
25	볼보 S80 D4	1분 46초 09
26	메르세데스-벤츠 뉴 E220 CDI 에버그라드	1분 46초 40
27	MINI Cooper SD 컨트리맨 ALL4	1분 46초 59
28	폭스바겐 폴로 R-LINE	1분 48초 54
29	한국지엠 쉐보레 아베오 FUN 에디션	1분 49초 88
30	시트로엥 DS3 1.4 e-HDi Chic	1분 52초 35

● 서킷 특성은 중저속 코너로 이루어져 있으며 헤어핀코너와 S자 연속코너가 많아서 차량의 코너링 성능에 따라 기록 차이가 많이 나는 서킷이다. 서킷 길이 1바퀴=3km. 전체 코너는 9개. (헤어핀 2개, S코너 2개, 고속 코너 2개, 저속 코너 3개)  
● 테스트 날짜 : 8월21일 / 날씨 : 맑음 / 온도 : 영상 35도 / 서킷 테스트 시간 : 오후 2시

### 세부 항목별 평가표 (별 5개 만점)

디자인	★★★★★
편의성	★★★★★
안전성	★★★★★
출력(마력, 제로백)	★★★★★
코너링	★★★★★
핸들링	★★★★★
가속 만족도	★★★★★
종합 만족도	★★★★★



편집 | 김건기 기자 bong82@donga.com 트위터 @bong82ji

한계주행 RACE DRIVING

강력하고 균일한 가속력...펀드라이빙 충족 롤링 최소화...빠르고 정확한 코너링이 일품

### 장순호 프로레이서

다들 엔진의 강한 토크를 유감없이 보여주듯 3500~4500rpm까지 빠르고 균일한 가속 성능을 보여주었다. 특히 수동모드에서 트랜스미션의 기어 조작이 자유자재로 잘 움직여주고, 기어가 들어가는 스피드도 빨라 스포츠 드라이빙의 즐거움을 높여준다. 주행 중 순간 가속을 하면 곧바로 빠른 스피드로 치고 나간다. 고속 주행엔 4단 기어 이상에서도 강한 토크를 보여주며 가속 성능에는 부족함이 없었다.

단, 직진주행에서 서스펜션의 뽕파가 강해 하드한 잔 바운딩이 풀 가속시 운전자의 불안감을 높이는 요인이 된다.

코너링은 일품이다. 핸들을 돌리면 묵직하면서 무겁게 돌아가기 때문에 빠르고 정확한 핸들링을 하기에 아주 이상적이다. 코너중간에서부터 가속하여 코너를 빠져나올 때까지 롤링(좌우로 움직이는 현상)의 양이 적어서 빠른 스피드로 코너링이 가능했다.

A클래스는 코너 진입시 언더스티어 특성을 가진 차량이다. 때문에 너무 빠른 스피드로 코너를 진입하면 언더스티어가 더 강해지므로 슬로우-인-페스트-아웃(코너를 진입할 때는 천천히 코너를 탈출할 때는 빠르게 주행)을 사용하는 것이 좋다.

차량 공차중량에 비해 조금 하드 한 서스펜션이 장착돼 승차감은 다소 떨어지지만 코너링 성능은 우수하다. 지금까지 벤츠 차량들의 코너링 특성은 부드러운 서스펜션을 추구해왔었는데 A200 CDI는 그 이미지를 완전히 벗어 던진 가볍고 빠른 코너링을 할 수 있는 스포츠 드라이빙에 적합한 차량으로 세팅되어 있었다.

제동력도 만족스럽다. 성능이 우수한 타이어가 장착되어 있어서 급제동시 강하면서도 안정된 제동력을 보여준다. 또한 테스트 내내 대기온도가 35도 이상이지만 서킷 한계주행을 반복해도 브레이크 내구성에는 전혀 이상이 없었다.



50자평  
"A클래스는 가볍고 빠른 코너링을 할 수 있는 스포츠 드라이빙에 적합한 차량으로 세팅되어 있다. 가속력 제동력 역시 일품이다."

장순호=카레이서 경력 19년. '2010한국모터스포츠 대상' 올해의 드라이버상 브론즈벨릿 수상. '2010 제네시스스쿠페 챔피언십 클래스' 챔피언. 현 EXR106 소속 드라이버

스포츠주행 SPORTS DRIVING

0-100km 9.3초...넓은 토크 영역대 만족 브레이크 제동력·내구 우수...변속도 빨라

### 김기홍 지피코리아 편집장

실용적이면서도 고급스러운 감성을 동시에 느낄 수 있다. 특히 Night 모델은 도로 위에서의 존재감을 뽐내기에 제격이다. 투톤 컬러의 18인치 트윈 5스포크 휠, 제논라이트, 블랙 하이그로시 라디에이터 그릴, 사이드미러 캡 등으로 차별화됐다.

실내에는 반전 매력이 있다. 3스포크 스포츠 스티어링 휠, 헤드레스트 일체형 시트, 원형 송풍구 등이 역동적인 분위기를 연출한다. 직물과 조합한 가죽시트, 화려한 화이트 컬러 등으로 고급스러움을 더한다.

1796cc 터보 디젤 엔진은 소음과 진동 잘 억제되어 있다. 최고출력은 136마력, 최대토크는 30.6kg·m이다. 2.0리터급 해치백들에 비해 조금 낮은 수치지만 체감상 전혀 부족하지 않다.

대신 토크 영역대가 넓어 꾸준하면서도 부드러운 가속이 가능하다. 정지상태에서 시속 100km까지 가속 시간은 9.3초 수준.

7단 듀얼클러치(DCT) 변속기는 빠르게 작동하며, 재미를 높여주는 시프트 패달도 갖췄다. RPM 활용폭이 적어 엔진브레이크 사용은 제한적인 것이 아쉽다.

브레이크는 제동력과 내구성이 뛰어나지만 감각 자체는 느긋한 운전에 어울린다. 깊게 밟으면 오토홀드 기능도 작동된다. 드라이 브레이크를 장착해 경사로 밀림 방지와 제동력에 악영향을 끼치는 수분을 없애준다. 게다가 가속 페달에서 갑자기 밟을 때면 가볍게 브레이크를 잡아주는 프레이밍 기술도 적용돼 공주시간을 줄여준다. 안전과 편의성, 두 마리 토끼를 모두 잡았다.

A클래스의 코너링 성능은 감탄을 자아낸다. 서스펜션은 출렁이지 않고 차체 움직임을 안정적으로 제어한다. 뽕파나 반동이 적어 승차감이 좋은 편. 타고보고 싶은 차가 아닌 갖고 싶은 차. 작은 액세서리 같지만 아름답고 가치 있는 보석 같은 존재다.



50자평  
"벤츠는 A클래스를 소유하고 싶은 자동차로 탄생시켰다. 실용적이면서도 고급스러운 감성을 동시에 느낄 수 있다. 역시 벤츠답다."

김기홍=카트, 포클러 1800, 투어링카 등 다수의 자동차경주 대회 출전. 모터스포츠 전문 지피코리아(GPKOREA.COM) 편집장

일반주행 NORMAL DRIVING

B클래스보다 디자인·성능 등 업그레이드 복합 연비 18km/L...각종 편의사양 충실

### 원성열 스포츠동아 기자

수입 프리미엄 소형 해치백이 인기 있는 이유는 실용성과 경제성은 물론 고급 수입 브랜드 차량을 소유한다는 감성 만족까지 더해주기 때문이다. 그런 측면에서 벤츠 A클래스의 출현은 앞서 출시된 경쟁 차량들을 압도하기에 충분하다.

B클래스에서 느꼈던 디자인에 대한 아쉬움과 동력 성능의 부족함을 완전히 날려버렸다. 실제 서킷 테스트 결과만 봐도 A클래스(1분44초61)의 랩타임이 B클래스(1분46초80)보다 훨씬 빠르다. B클래스와 플랫폼을 공유하고 있고, 엔진 배기량(1.8리터)과 7단 듀얼클러치의 조합은 같지만 공차중량(1475kg)을 B클래스(1565kg)보다 90kg 감량하고 보다 하드한 서스펜션을 장착해 스포티한 주행 성능을 강조했다.

짧은 감각의 해치백에 어울리는 디자인을 채택한 것과 맥락을 함께한 운동성능의 변화는 A클래스가 경쟁 차종을 압도하는 경쟁력을 갖추게 만든 원동력이다.

실제로 서킷과 일반 도로를 달려보면 B클래스와 확연히 차별화 된다. B클래스가 저단 기어와 연비 중심의 기어비 세팅을 했다면, A클래스는 4단 이상의 고속 주행 영역에서도 높은 토크와 맞물리는 시원한 가속 성능을 낼 수 있는 세팅 했다.

또한 코너링에서도 낮은 차체 설계와 하드한 서스펜션 덕분에 롤링의 양이 적어 보다 빠른 코너링이 가능하다. B클래스도 코너링에서는 발군의 성능을 발휘하는 편이지만 A클래스는 이를 뛰어넘는 핸들링의 제감 반응 속도와 밸런스를 발휘한다.

편의 사양도 충실하다. 새롭게 개발한 한국형 3D 네비게이션이 적용됐고, 주의 어시스트, 전자식 주차 브레이크, 연비를 절약해주는 에코 스타트&스톱 기능 등이 기본 장착되어 있다. A클래스의 성능과 스타일을 더욱 빛나게 해주는 것은 연비다. 고속도로 연비는 23.1km/L에 이르고 복합연비는 18km/L이다.



50자평  
"프리미엄 소형 세그먼트 시장의 일대 변화가 예상. 실내외 디자인과 성능, 연비 어느 것 하나도 모자람이 없다. 관건은 가격."

원성열=스포츠동아 자동차 담당 기자. 한국자동차경주협회 C라이센스 드라이버