

Real Test Drive Season 2

렉서스 뉴 'CT200h F-Sport'

리얼테스트드라이브 시즌2의 서른다섯 번째 주인공은 렉서스 뉴 'CT200h F-Sport'다. 하이브리드카는 가솔린 엔진과 전기 모터를 사용해 '연료 절감'과 '친환경'이라는 시대의 화두를 실현시키는 가장 현실적인 자동차다. 전기차 혹은 수소전기차의 시대가 완벽하게 도래하기 전까지는 거의 유일한 대안이라고 봐도 무방하다.

렉서스의 하이브리드 전용 모델인 뉴 'CT200h F-Sport'는 하이브리드카의 다양한 장점에 완벽한 스타일링까지 더한 모델이다. 도심형 하이브리드카의 새로운 리더로 떠오르고 있다. 3명의 자동차 전문가들이 각각 서킷 한계 주행, 스포츠 주행, 일반 주행으로 입체 조명했다. 원성열 기자 sereno@donga.com 트위터 @serenowon

세부 항목별 평가표 (별 5개 만점)

디자인	★★★★★
편의성	★★★★★
안정성	★★★★★
출력(마력, 제로백)	★★★★★
코너링	★★★★★
핸들링	★★★★★
가격 만족도	★★★★★
총합 만족도	★★★★★

렉서스 뉴 'CT200h F-Sport' 주요 제원

배기량 : 1798cc
 연료 : 가솔린
 변속기 : 전자식무단변속기(ECVT)
 최고출력 : 99마력(5200rpm)
 최대 토크 : 14.5 kg·m(4000rpm)
 구동방식 : 전륜구동
 엔진 : 직렬 4기통 16밸브 DOHC VVT-i
 연비 : 18.1km/l(복합연비 기준)
 가격 : 4490만원(FSPORT모델, VAT포함)



렉서스 뉴 'CT200h F-Sport'는 렉서스의 하이브리드 전용모델이다. 하이브리드카의 다양한 장점에 완벽한 스타일링을 더해 도심형 하이브리드카의 새로운 리더로 부상하고 있다. 정교한 핸들링과 안정적인 코너링, 20km/l을 넘나드는 매력적인 연비, 뛰어난 정속성을 자랑한다. 사진제공 | 렉서스

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 RS7 (레이싱상태)	1분 29초 20
4 뉴 아우디 RS5	1분 29초 37
5 뉴 아우디 S6	1분 30초 47
6 메르세데스-벤츠 The New CLA 63 AMG AMATIC	1분 33초 04
7 뉴 아우디 S4	1분 33초 97
8 폭스바겐 시로코 R	1분 35초 74
9 미니 존쿠퍼웍스(JCW)	1분 36초 53
10 인피니티 M37x 4WD	1분 38초 03
11 혼다 어코드 3.5 EX-L	1분 38초 08
12 BMW 640d 그란투레 X드라이브(스우퍼이)	1분 38초 63
13 렉서스 뉴제너레이션 GS350	1분 38초 29
14 BMW 뉴 X5 M50d	1분 39초 14
15 포드 뉴 머스탱	1분 39초 38
16 재규어 XJ 3.0SC LWB	1분 39초 46
17 BMW 뉴320d 투어링 M스포츠패키지	1분 39초 48
18 아우디 SQ5 (레이싱상태)	1분 40초 01
19 렉서스 GS350 F 스포츠	1분 40초 02
20 토요타 86	1분 40초 03
21 BMW 320d 스포츠	1분 40초 08
22 인피니티 Q50s 하이브리드	1분 40초 36
23 닛산 뉴 알티마 2.5	1분 40초 38
24 혼다 The new SLK 200 불루미퍼센스	1분 41초 03
25 쉐보레 카마로	1분 41초 18
26 BMW 뉴 428i 쿠페	1분 41초 35
27 폭스바겐 시로코 R-라인	1분 41초 39
28 메르세데스-벤츠 뉴 C220 CDI 쿠페	1분 42초 23
29 아우디 A3	1분 42초 48
30 뉴 아우디 A5 스포츠백	1분 42초 67
31 렉서스 'IS 250 F SPORT'	1분 42초 75
32 BMW 뉴 320d 그란 투리스모	1분 43초 26
33 메르세데스-벤츠 The New A 클래스 200 CDI	1분 44초 67
34 볼보 S60 D4	1분 44초 92
35 포드 포커스 2.0 디젤	1분 45초 37
36 볼보 S60 2.0 디젤	1분 45초 50
37 볼보 S80 D4	1분 46초 09
38 폭스바겐 뉴 파사트 2.0 TDI	1분 46초 26
39 메르세데스-벤츠 뉴 E220 CDI 아방가르드	1분 46초 40
40 MINI Cooper SD 컨트리맨 ALL4	1분 46초 69
41 BMW 320d X드라이브(스우퍼이, 레이싱상태)	1분 46초 70
42 BMW 520d xDrive	1분 47초 14
43 렉서스 RX450h	1분 48초 09
44 폭스바겐 폴로 R-LINE	1분 48초 54
45 한국지엠 쉐보레 아베오 FUN 에디션	1분 49초 08
46 볼보 V40 D2	1분 50초 22
47 시트로엥 'DS3' 1.4 e-HDi Chic	1분 52초 35
48 한국지엠 2014년형 쉐보레 말리부 2.4 (레이싱상태)	1분 52초 78
49 렉서스 뉴 CT200h F-Sport (레이싱상태)	1분 59초 78

▶서킷 특징 = 중저속 코너로 이루어져 있으며 헤어핀코너와 S자 연속코너가 많아 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 : 7월26일 날씨 : 맑음 온도 : 영상 25도 서킷 테스트 시간 : 오전 11시

연비 20km/l 대 하이브리드카 도심 유혹하다

» 3D 입체평가

RACE DRIVING

가속력 별로지만 저속에서 반응속도 빠른 편 코너링 한계 스피드 주행시 핸들링 컨트롤 굿

■ 장순호 프롤레이서

연료 효율성과 실용성 위주로 세팅된 렉서스 뉴 'CT200h F-Sport'의 가속력은 아주 빠르지는 않지만 스피드가 꾸준히 올라가는 특성을 보여주었다.

136마력의 출력에 최대토크는 14.5kg·m이라는 조금 낮은 수치의 가속력이지만 저속에서의 액셀레이터 반응 속도는 빠른 편이다. 속도계상으로는 60km 이상 올라가면 반응속도가 약간 무뎠다는 느낌을 받았다. 하지만 5000rpm 이상 올라가면 가속 토크가 강하게 느껴지면서 빠르게 치고 나간다. CVT 무단변속기가 장착되어있기 때문에 편안함과 연비는 올라갔지만 코너를 빠르게 주행할 때는 운전자가 기어변속을 할 수 없기 때문에 엔진브레이크 활용도가 떨어져서 스포츠드라이빙을 즐기기에 조금 아쉬웠다. 코너링과 핸들링은 좋은 편이다. 핸들을 좌우로 움직이면 민첩하게 반응하면서 안정적으로 잘 움직여준다. 핸들이 돌아간 양과 직접적으로 차량이 회전하는 조향 각도가 아주 좋은 편이다. 서스펜션은 스포트하고 타이어는 하드하지만 타이어 그림이 높아서 한계 그림 전까지 코너링 밸런스가 아주 좋은 편이다. 또한 코너링을 한계 스피드로 주행할 때 핸들링 컨트롤 성능이 매우 좋기 때문에 코너링 성능 역시 매우 만족스러웠다.

특히 중·저속에서는 그림이 강하게 걸려 빠른 코너링이 가능하다. 한 가지 아쉬운 점은 전륜 구동 방식에서 잘 나타나는 언더스티어 현상이다. 레이싱상태에서 주행할 때 앞쪽 타이어의 슬라이드를 주의해야 할 것이다.

브레이크 페달은 부드럽으면서 깊게 밟히는데 천천히 페달을 밟을 때는 빠르게 반응하면서 잘 서주지만 급제동을 할 때는 페달이 어느 정도 들어야 제동이 된다. 너무 부드럽워서 그런지 약간의 유격이 있는 특성을 보여주었다. 내구성 면에서는 과열이 되어도 꾸준히 성능을 유지해주었다.



"코너링을 한계 스피드로 주행할 때 핸들링이 정교하게 반응한다. 전반적인 코너링 성능이 특히 인상적이다."

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

SPORTS DRIVING

가솔린엔진 99마력+전기모터 82마력 두개의 심장...시스템 출력 35.5kg·m

■ 김기홍 지피코리아 편집장

'CT200h F-Sport'는 두 개의 심장을 가지고 있다. 직렬 4기통 VVT-i 가솔린 엔진은 1798cc로 99마력(5200rpm), 14.5kg·m(4000rpm)를 나타낸다. 여기에 61kW(82마력) 전기모터가 더해져 합산출력 136마력, 시스템 출력은 35.5kg·m이다.

가솔린 엔진에는 앳킨 사이클이 적용됐다. 결과적으로 적은 연료로 같은 힘을 내게 됐지만, 고회전의 한계는 물론 출력과 저속 토크를 잃었다. 이를 만회해주는 것이 전기모터와 최적의 기어비를 제공하는 전자식 CVT다.

주행모드 에코에서는 거의 느낄 수 없는 가속감도 스포츠로 바꾸면 꽤 나쁘지 않게 느껴진다. 파워 스티어링도 무겁게 바뀌며 차체 제어 장치(VSC)와 트랙션 컨트롤(TRC)의 관여가 줄어든다.

경사가 심한 곳에서 전기모터의 토크도 의외로 좋다. 20km/h 이하라면 엔진의 도움없이 가볍게 오를 수 있다. 물론 전력소모는 훨씬 심해진다. 배터리 잔량이 적으면 정차 중에도 엔진회전이 1400rpm까지 오르는 데, 그 소리는 다소 크게 느껴진다.

하이브리드 모델 중에는 전기모터와 엔진이 개별 작동할 때 각각의 가속감이 다른 경우가 있다. 하지만 렉서스 'CT200h'는 차이를 느낄 수 없도록 동일하게 유지돼 운전자가 대응하기 편했다.

기본적으로 'CT200h'는 하이브리드 전용 모델로 개발돼 무게를 배터리 등에 대응하는 강한 차체를 갖췄다. 기본 서스펜션도 상당히 단단한데, 'F-Sport' 모델은 퍼포먼스 멤버까지 적용되면서 스포츠카처럼 딱딱한 승차감을 보인다. 특히 앞 맥퍼슨 스트럿, 뒤 더블 위시본 방식으로 일관되고 안정적인 코너링이 돋보인다. 갑작스러운 노면에도 잘 버티며 대응한다.



"스포츠모드에서는 순발력이 뛰어난 가속감과 코너링을 느낄 수 있다. 연비 운전과 나름의 편 드라이빙이 모두 가능하다"

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

NORMAL DRIVING

그라파이트 휠·대형 스포일러 완벽 스타일링 뛰어난 정속성...출발·정차시 무진동 무소음

■ 원성열 스포츠동아 기자

렉서스 유일의 하이브리드 전용 모델인 'CT200h F-Sport'는 스타일과 달리기 성능, 부드러운 승차감과 정속성이라는 렉서스 고유의 장점을 고스란히 간직한 매력적인 자동차다.

'CT200h'는 'Supreme'과 'F-Sport' 모델 두 가지 트림으로 출시됐다. 가격대비 효율성을 더 고려한다면 'Supreme' 모델이 우선이겠지만, 'F-Sport' 모델이 갖춘 완벽한 스타일링 앞에서는 마음이 흔들릴 수밖에 없다.

매시 스피들 그릴과 완벽하게 어우러지는 'F-Sport' 전용 17인치 그라파이트 투톤 휠과 전용 대형 스포일러를 장착한 외관은 미래형 스포츠카를 보는 듯하다. 또한 앳지 메탈이 적용된 트림과 엠보싱 가죽처리된 스티어링 휠, 딥플 가죽 시프트 노브, 알루미늄 페달과 알루미늄 도어 스커트 플레이트 등이 적용된 실내는 차원이 다른 감성 만족도를 선사한다. 'F-sport' 전용 리모트 터치 컨트롤 마우스의 편리함도 빼놓을 수 없는 장점이다.

연비도 만족스럽다. 'CT200h'의 복합연비는 18.1km/l로 도심연비는 18.6km/l, 고속도로 연비는 17.5km/l이다. 복합 연비보다 도심 연비가 높은 이유는 40km/h 이하에서는 전기로만 구동되는 하이브리드 시스템만으로 주행할 수 있기 때문이다. 실제 도심 주행시 전기 모드 사용을 극대화해 운전하면 20km를 웃도는 연비도 손쉽게 기록할 수 있다.

출발시와 저속 주행시, 정차시에 무진동, 무소음이라는 점과 시속 100km~120km로 고속도로를 달릴 때도 완벽하다 싶을 만큼 정속하다는 점이 매력적이다. 소음에 예민한 운전자가 풍절음을 거의 느낄 수 없다.

아쉬운 점은 브레이크의 유격이 다소 있다는 점이다. 생각보다 브레이크를 강하게 밟아야 원하는 만큼의 제동이 된다.



"20km/l을 넘나드는 매력적인 연비와 렉서스 특유의 정속성은 CT 200h의 가장 큰 매력이다"

원성열=스포츠동아 자동차 담당 기자. 한국자동차경주협회 C라이센스 드라이버