

이렇게 예쁜데 안 타고 배겨?...수입 왜건 전성시대

아우디 'A6 아반트', 측면으로 곧게 뻗은 라인 우아하고 날렵



디자인 차별화로 국내 소비자 사로잡은 '왜건 5대 모델'

국내 자동차 시장에서 왜건은 크게 사랑받지 못했다. 가장 큰 이유는 디자인에 있다. 왜건은 세단을 기반으로 적재공간을 SUV 수준으로 늘린 모델이다. 디자인이 다소 투박해 보인다. 당연히 정통 세단이나 SUV의 인기를 따라가지 못했다. 하지만 최근 국내 시장에도 왜건 바람이 불고 있다. 아우디가 A6 아반트를 선보였고, 벤츠는 C클래스를 기반으로 한 C 220d 에스테이트, BMW는 3시리즈를 베이스로 한 320d 투어링, 볼보에서는 왜건과 SUV의 장점만을 합친 크로스컨트리 모델을 출시해 인기몰이 중이다. 왜건의 장점은 SUV보다 무게 중심이 낮기 때문에 세단 수준의 승차감을 누릴 수 있고, 적재 공간도 넉넉하다는 점이다. 왜건에 대한 인식을 바꿔주는 5대의 모델을 살펴봤다.

토요타 '프리우스 V', 크기·공간 UP...실내 인테리어도 개선



BMW '320d M스포츠', 3시리즈 세단 주행성능에 연비까지



벤츠 'C클래스 에스테이트', 우아함 담은 럭셔리 컴팩트 왜건



볼보 '크로스컨트리 V60', SUV 장점인 높은 지상고 결합



●아우디 'A6 아반트'

'뉴 아우디 A6 아반트'는 아우디 A6 세단을 기반으로 완벽한 균형미와 안정성이 돋보이는 스포티한 스타일을 완성했다. 측면으로 곧게 뻗은 직선 라인과 바디라인을 타고 흐르는 곡선 디자인은 우아하면서도 날렵한 분위기를 자아낸다. 전장 4943mm, 전폭 1874mm, 전고 1461mm로 넓고 여유로운 실내공간을 갖췄다. 트렁크 적재 공간은 뒷좌석 폴딩 시 최대 1680리터다. 유모차, 스키, 서프보드 등과 같은 크고 긴 대용량의 짐을 싣기에 충분하다.

직렬 4기통 디젤 직분사 터보차저(TDI) 엔진과 7단 S-트로닉 듀얼 클러치 자동변속기를 탑재했는데 최고 출력 190마력, 최대 토크 40.8kg·m의 파워풀한 성능을 자랑한다. 제로백은 7.9초다. 연비는 복합연비 기준 13.1km/l(도시 연비 11.5km/l·고속도로 연비 15.6km/l)이다.

상시 사륜구동 파트로 시스템도 장착되어 있다. 평상시에는 전륜과 후륜에 40:60의 동력을 배분하고 상황에 따라 70:30 혹은 최대 15:85까지 동력 배분을 할 수 있다. 다양한 노면과 주행 상황에서 안정적이고 다이내믹한 주행을 제공한다.

프리미엄 테크 모델은 어댑티브 크루즈 컨트롤과 헤드업 디스플레이, 의도치 않는 차선 이탈을 막아주는 '액티브 레인 어시스트', 4km/h~250km/h의 속도에서 전방 레이더와 카메라를 통해 차량 충돌이 감지될 경우 운전자 경고 및 최대 감속을 하는 '아우디 프리센스 프로트' 등 첨단 안전 사양도 장착되어 있다. 뉴 아우디 A6 아반트의 가격은 6790만~7530만원이다.

●BMW '320d 투어링 M스포츠 패키지'

BMW가 만들면 어떤 모델에도 역동적 달리기 즐거움이 그대로 살아있다. '320d 투어링 M스포츠 패키지' 역시 마찬가지다. 성능, 연비, 공간 모두를 만족시킨다. 연비는 17.5km/l에 이르고, 적재공간은 무려 1500리터나 된다.

승차감과 주행 성능은 BMW 뉴 3시리즈 스포츠 세단과 완벽하게 닮아 있다. 투어링을 타고 있는지 일반 세단을 타고 있는지 큰 차이점을 느낄 수 없을 정도다. 후륜구동이지만 균형 잡힌 차축 무게 배분과 조향성을 높여주는 다이나믹트랙션컨트롤(DTC) 등 안전사양이 잘 조합되어 탁월한 주행 성능을 자랑한다.

트윈파워 터보를 장착한 직렬 4기통 1955cc 디젤엔진을 얹은 최고출력 184마력대의 힘은 거침이 없다. 0km에서 시속 100km까지 불과 7.1초 만에 주파한다.

낮은 rpm에서도 최대토크 38.8kg·m 덕분에 인지 1~8단까지 전 영역에서 힘이 모자람이 없다. 시속 150km 이상을 내달려도 차체 흔들림을 거의 느낄 수 없었다. 운전이 자신만 있다면 다양한 운전기술을 적용해 달랠도 잘 받아준다. 시프트다운시 경쾌한 엔진음도 매력적이다. 코너링도 자신감이 넘친다. 어떠한 속도에도 차체 흔들림이 없다. 차고가 10mm 낮은 M스포츠 서스펜션 덕분이다.

제동력은 두말할 필요가 없다. 장시간의 스포츠주행과 급제동에도 브레이크 디스크가 과열되지 않고 운전자가 멈추고 싶을 때면 언제든지 확실한 정지능력을 보여준다.

주행모드는 연비와 성능에 따라 에코프로, 컴포트, 스포츠, 스포츠플러스 4가지 타입으로 나뉜다. 가족과 함께하는 주말여행에서는 편안함을, 레이스 본능이 꿈틀거리는 날에는 스

포츠주행을 동시에 즐길 수 있다. 320d 투어링의 가격은 5110~5880만원이다.

●볼보 '크로스컨트리 V60'

왜건에 강한 브랜드인 볼보의 진화를 단적으로 엿볼 수 있는 차다. '크로스컨트리 V60'은 볼보의 프리미엄 왜건인 V60에 SUV의 장점인 높은 지상고를 결합한 모델이다. V60 모델 대비 지상고가 65mm 높다. 장점은 분명하다. 도심을 주행할 때 보다 높고 넓은 시야를 얻을 수 있다. 지상고가 높아진 만큼 험로를 주행하는 능력도 높아졌다.

크로스컨트리는 2.0 트윈터보 엔진을 장착하고 있는데 6단 기어가 맞물려 있다. 최고출력은 190마력, 최대토크는 42.8kg·m이다. 출력과 토크는 차고 넘친다. 일반 국도 구간에서는 막힘없는 성능을 발휘한다.

진가는 오프로드 내리막길에서 발휘된다. 크로스컨트리 D4 AWD 모델에는 경사로 감속 주행 장치가 달려있다. 가속과 브레이킹을 자동으로 조절해주는 시스템이다. 최대 속도를 전진 기준 시속 10km/h로 유지시켜 준다. 단, 시속 10km 이상으로 가속할 경우에는 내리막길 제어장치가 자동으로 해제되고, 10km 이하로 속도가 줄어든 경우에 재작동한다.

왜건을 기반으로 한 모델답게 실내 공간의 활용성도 높다. 2열 폴딩 시트는 4:2:4 비율로 개별적으로 접을 수 있어 다양한 수하물을 쉽게 적재할 수 있다. 2열 시트 3개는 모두 완전 평면으로 접을 수 있다. 그러면 트렁크 공간이 692리터에서 최대 1664리터까지 늘어나 아웃도어 활동에 최적화된다.

모든 트림에는 앞 차와의 간격을 자동으로 유지해주는 어댑티브 크루즈 컨트롤, 보행자

및 자전거 이용자 감지 시스템, 마주 오는 차량에 방해할 주지 않는 액티브 하이빔 컨트롤 등 다양한 안전시스템이 공통으로 적용되어 있다. 크로스컨트리 V60의 가격은 5280~5550만원이다.

●메르세데스-벤츠 'C클래스 에스테이트'

메르세데스-벤츠 'C클래스 에스테이트'는 벤츠가 국내 시장에는 처음 선보인 왜건 모델이다. 글로벌 시장에서의 인기는 높다. 1986년 처음 출시된 뒤 100만대 이상 팔렸다. 국내 판매 모델은 4세대 모델이며, C클래스 뒷부분을 길게 늘려 수납공간을 확장한 매력적인 컴팩트 럭셔리 왜건이다.

실내는 역시 벤츠답다. 은은한 베이지색 가죽 시트와 베이지톤의 원목 느낌의 센터페시아는 매우 단정하고 고급스럽다. 넉넉한 공간 확보를 위해 뒷좌석 등받이는 세 부분으로 나뉘어 접힐 수 있도록 설계됐다. 용도에 맞게 적재 공간을 변형하거나 확장할 수 있다. 트렁크 공간은 1510리터다.

모든 시트 조절은 전동 폴딩 방식이다. 힘들이지 않고 버튼 하나만 누르면 뒷좌석을 폴딩해 공간을 만들어낼 수 있다.

상시 사륜구동을 적용했으며 직렬 4기통 2.2i 디젤 엔진은 최고 출력 170마력(3000~4200rpm), 최대 토크 40.8kg·m의 힘을 낸다. 파워 면에서는 부족함이 없다. 최고 속도는 233km/h, 정지 상태에서 시속 100km에 도달하는 시간은 7.9초다. 공인 연비 13.5km/l. 에코, 컴포트, 스포츠, 스포츠 플러스, 인디비듀얼 등 5가지 주행 모드를 선택할 수 있다. C클래스 에스테이트의 가격은 6020만원이다.

●토요타 '프리우스 V'

토요타 프리우스는 세계 최초의 양산 하이브리드 자동차로 글로벌시장에서 큰 성공을 거뒀다. 토요타는 이 성공을 기반으로 기존 프리우스보다 차체 크기와 실내 공간을 확 키운 왜건형 모델인 '프리우스V'를 내놨다.

프리우스는 해치백 스타일의 중형 승용차로 뛰어난 연비(21.0km/l)가 최대 강점이지만 4인 가족이 주말 레저나 여행을 편하게 즐기기에 다소 좁다는 것이 단점이다. 프리우스V는 이 단점을 개선했다. 프리우스보다 길이, 높이, 넓이가 각각 165mm, 95mm, 25mm 늘어났다. 수직상으로는 쉽게 체감이 되지 않았지만 실제로 보면 확연하게 크다. 마치 SUV를 보는 듯한 느낌이다. 실제로 앉아보면 확실히 넓다는 느낌을 받는다. 특히 뒷좌석 공간은 키 180cm 가량의 성인 남성도 편안하게 앉을 수 있을 만큼 넓어졌다.

다양한 기능이 더해졌다. 뒷좌석에 시트 슬라이딩 기능을 넣었는데 이 역시 요긴하다. 15mm씩 최대 12단계로 조절이 가능하다. 다양한 수납공간도 매력적이다. 특히 글로브 박스가 듀얼로 되어 있다는 점이 신선하다. 위 아래로 분리되어 열려 다양한 수납이 가능하다. 트렁크 공간도 968리터로 꽤 넓다. 2열 시트를 폴딩하면 1905리터까지 확장된다. 파노라마 선루프도 장착되어 개방감을 즐길 수 있다.

실내 인테리어도 상당부분 개선했다. 프리우스가 조금 올드한 느낌이었다면, 프리우스V는 미래지향적이다. 풍부한 색감의 컬러 에코 디스플레이와 사용이 편리한 한국형 내비게이션이 장착되어 있다. 프리우스V의 복합 연비는 17.9km/l. 가격은 3880만원이다.

원성열 기자 sereno@donga.com

토요타 하이브리드, 누적판매 900만대 돌파

토요타자동차는 지난 4월말 기준으로 토요타 하이브리드의 글로벌 누적 판매가 900만대(플러그인 하이브리드 포함·토요타 자체조사)를 돌파했다고 밝혔다.

토요타는 1997년 12월에 세계 최초의 양산 하이브리드 승용차 프리우스를 출시했다. 2015년 7월말 800만대 돌파 후 약 9개월 만에 누적 판매대수 900만대를 달성했다.

토요타는 최근 1년간 4세대 프리우스(2015년 12월 일본 출시)를 비롯해 RAV4에 하이브리드 모델을 추가(2015년 11월 북미 출시)했다. 올 4월

말 현재, 약 90개 이상의 국가·지역에서 하이브리드 승용차 33개 모델, 플러그인 하이브리드 1개 모델을 판매하고 있다.

한편 4월말까지 토요타가 판매한 하이브리드 차의 CO2 배출 억제 효과(시장 주행대수×주행거리×각국 실주행 연비×CO2 환산계수)는 동급의 사이즈와 동력 성능을 가진 가솔린엔진 차의 CO2 배출량과 비교해 약 6700만 톤에 이른다. 가솔린 소비 억제량은 동급 가솔린엔진 차의 가솔린 소비량과 비교해 약 2500만키의 효과가 있었다고 토요타 측은 설명했다.

원성열 기자



토요타자동차 하이브리드카의 대표 모델인 토요타 4세대 프리우스. 사진제공 | 한국토요타

현대차, 상용 대형트럭 엑시언트 엔진·동력 '5년 무한보증' 서비스

현대자동차가 업계 최초로 상용 대형트럭 엑시언트의 엔진·동력 계통 5년 무한 보증 서비스(사진)를 실시한다고 밝혔다.

통상적으로 국내에서 상용 대형트럭을 판매하는 국내외 업체들의 엔진·동력 계통 보증기간이 3년인 것과 비교해 파격적인 보증 서비스다.

현대자동차는 이번 5년 무한 보증수리 서비스 실시를 계기로 내구 품질에 대한 자신감을 대형트럭 고객에게 보이는 것은 물론,



일반부품 역시 3년 무한 보증수리를 유지함으로써 국내 최고 수준의 대형트럭 사후 서비스를 제공한다는 계획이다.

원성열 기자

편집 | 심승수 기자 sss23@donga.com