

더 넓어진 티볼리 에어, '4륜구동 옵션' 날개 달다

(국산 준중형급 SUV 유일)

리얼로드테스트

쌍용차 '티볼리 에어'

리얼로드테스트의 18번째 주인공은 쌍용자동차 티볼리 에어다. 티볼리의 롱바디 모델로 기존 티볼리보다 245mm 늘어난 4440mm의 전장을 자랑한다. 시장에서도 인기다. 4월 기준 티볼리 에어는 2342대를 판매하며 경쟁 모델인 스포티지 1.7(1808대)을 따돌렸고, 투싼 1.7(2580대)을 근소한 차이로 추격하고 있다. 시승 모델은 티볼리 에어 RX(2449만원)이며 4WD+후륜 멀티링크 서스펜션(177만원) 옵션이 적용된 차량이다. 티볼리 에어는 국산 준중형급 SUV로는 유일하게 4륜구동을 옵션으로 선택할 수 있다. 프로 드라이버와 모터스포츠, 자동차 전문가가 각자의 시각에서 티볼리 에어를 입체 평가했다.

원성열 기자 sereno@donga.com



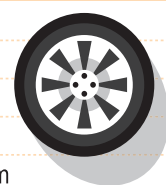
임정석



트렁크

쌍용자동차 '티볼리 에어' 주요 제원

배기량	1597cc
연료	디젤
변속기	자동 6단
최고출력	115마력
최대 토크	30.6kg·m
구동방식	전륜구동, 사륜구동
엔진	e-XDi160(직렬 4기통)
연비	13.3~15.7km/(복합연비)
가격	2376~2940만원



쌍용자동차 티볼리 에어의 인기가 수직 상승하고 있다. 4월에만 2342대를 판매하며 경쟁 모델인 스포티지를 따돌렸다. 유니크하면서도 스타일리시한 디자인으로 여성 고객들도 대폭 늘었다. 경쟁 모델 중 유일하게 4륜구동을 선택할 수 있다는 것도 장점이다.

사진제공 | 쌍용자동차

■ UP&Down

▶UP



1. 국산 준중형 SUV 중 유일하게 4륜구동 옵션 선택 가능
2. 전장이 길어졌음에도 경쟁하고 빠른 가속력은 여전히 등급 최강
3. 4륜 모델 경우 코너링 한계 스피드 높고 안정감 뛰어나

▶DOWN



1. 고속 주행시 소음 진동에 대한 만족도는 다소 낮은 편
2. 장거리 주행시 다소 하드한 서스펜션이 주는 피로감
3. 도어가 너무 가벼워 세계 달아야 하는 불편함

■ 경쟁 모델은?

1. 기아차 스포티지 1.7



U2 1.7 디젤 엔진에 7단 DCT를 장착해 복합연비 15.0km/l로 뛰어난 연비 경쟁력 확보. 최고출력 141마력(ps), 최대토크 34.7kg·m의 다이내믹한 주행성능을 발휘, 7단 DCT 적용을 통해 응답성과 가속성능을 향상시킨 것이 특징.

2. 현대차 투싼 1.7



주행 성능, 안전성 강화, 자동 긴급제동장치, 스마트 후측방 정보장치 등 최첨단 안전 기술 갖춰. 7단 DCT가 적용된 U2 1.7 엔진 모델은 최고출력 141마력(ps), 최대토크 34.7kg·m의 파워에 공인 연비 15.6km/l의 우수한 연비까지 달성.

편집 | 심승수 기자 sss23@donga.com

--- Race Driving 한계주행 ---



프로레이서 장순호는 카레이서 경력 21년. '2010한국모터스포츠 대상' 올해의 드라이버상 브론즈헬멧 수상, '2010 제네시스쿠페 챔피언십 클래스' 챔피언.

반응속도 탁월...동중 SUV 차량중 최고 차량 밸런스 세팅 우수해 코너링도 일품

■ 장순호 프로레이서

1597cc 싱글 터보 디젤 엔진이 장착된 티볼리 에어는 빠른 반응속도가 가장 돋보이는 SUV다. 특히 중·저속에서 가속 페달을 밟으면 아주 빠르게 반응한다. 최대출력 115마력에 30.6kg·m의 최대 토크를 지녔는데 정차상태에서 가속을 할 때는 동중 경쟁 차종 비교해 최상위에 오른만한 수준의 가속력을 발휘한다. 보통 80km이내의 속도로 주행하는 일반 도로

주행에 최적화되어 있는 엔진 최대 토크와 가속력을 높여주는 트랜스미션 기어비가 만족도를 더 높여주는 요소다.

코너링을 살펴보면 매우 부드럽게 느껴지는 서스펜션이 장착되어 있어서 승차감이 우수하다. 지상고가 높으면 서스펜션이 소프트하면 하중이동 시간이 길어져서스티어링 반응속도가 느리고 코너 한계 스피드도 낮아지는 게 통상적이지만 차량 무게 밸런스 세팅이 좋아서 오히려 코너링 성능이 좋게 느껴졌다.스티어링을 돌리면 빠르게 반응하며 차량의 회전량도 안정적으로 많은 편이었다. 롤링의 양도 적당하게 있어 주었고 타이어 그립도 괜찮아서 전체적인 코너링의 한계스피드가 높았고, 안정감이 뛰어났다. SU

V 차량에서는 쉽게 느낄 수 없을 정도의 흡입을 못 느끼는 코너링 성능을 지녔다.

제동력을 보면 브레이크 페달이 부드럽게 깊이 들어가는 특성 때문에 강약 조절하기가 좋다. 일반 도로 주행 중 제동을 하면 바로 반응해주며 제동성능도 탁월했다. 다만 급제동할 때는 관성의 법칙에 따라 앞쪽으로 향하는 무게 이동이 강하면 앞바퀴 서스펜션이 아스팔트로 눌리는 힘이 강해져서 조금 불안정해지는 경우도 있었다. 하지만 제동성능이 좋아서 일어나는 현상이기 때문에 크게 문제가 되는 것은 아니다. 브레이크 내구성은 과열이 되어도 페달이 약간 가벼워지긴 하지만 제동성능에는 큰 영향 없이 꾸준한 성능을 보여주었다.

--- Sports Driving 스포츠주행 ---



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

4WD 기반 온·오프로드 주행능력 자랑 차체 71% 강판·핫프레스포밍 등 안전성

■ 김기홍 지피코리아 편집장

쌍용차가 티볼리와 티볼리 에어의 선전으로 함박웃음을 짓고 있다.

티볼리 에어는 3~4월 두 달 연속 월 2000대 이상 팔렸다. 더욱 긍정적인 점은 동생형인 티볼리 판매에 거의 간섭을 주지 않았다는 점이다. 티볼리는 1~3월 3300여대가 팔렸고 4월엔 10% 가량 줄었지만 역시 3000대를 넘겼다.

티볼리 에어는 쌍용차 소유의 강인함과 안전성은 물론 경쟁 모델 중 유일하게 4WD 시스템을 기반으로 한 온·오프로드 주행능력을 갖추고 있다. 여기에 탁월한 승차감과 정숙성, 여유로운 실내공간과 다양한 수납공간 및 시트 베리어이션 등을 통해 경쟁 모델들에 앞서는 상품성을 자랑한다.

발군의 가속력은 두 말할 필요가 없다. 중·저속에서의 가속력이 너무 좋아서 고속주행에서 다소 만족도가 낮다고 생각할 수도 있었지만 실제 고속주행시 경쟁 차종과의 가속력 차이는 크게 없다.

높은 안전성을 확보했다는 점도 인기 비결이다. 티볼리 에어는 차체의 71.1%에 고장력 강판을 사용했다. 등급에서 가장 많다. 특히 주요 10개 부위

에는 핫프레스포밍(Hot Press Forming) 공법을 사용해 충돌시 차체 변형을 최소화해 안전성을 향상시켰다. 핫프레스포밍 공법으로 가공한 소재는 일반 초고장력 강판(600Mpa 이상)보다 2배 이상 높은 1500 Mpa급의 강성을 자랑한다. 사고 시 가장 취약한 측면 충돌사고를 시험하는 AE-MDB(Advanced European Mobile Deformable Barrier) 시험에서 만점 수준의 안전등급을 획득했다. 또한 다기능 ESP(차량 자세 제어시스템)와 운전석 무릎 에어백을 포함해 등급 최다인 7에어백을 적용했다. 충돌 시 안전벨트가 신속하게 가슴과 골반 부분을 잡아줘 상해를 방지하는 듀얼 프리텐서너까지 적용해 안전성을 끌어올렸다.

--- Normal Driving 일반주행 ---

차체 길어졌지만 가속력은 업그레이드 720리터 적재공간...트렁크 공간도 최강

■ 원성열 스포츠동아 기자

티볼리 에어의 파워트레인은 티볼리와 같다. 1.6 e-XDi 디젤 엔진의 최대출력은 115마력, 최대토크는 30.6kg·m이다. 최대 토크가 1500~2000rpm의 실용 가속 영역에서 발휘되기 때문에 가속 성능에서는 경쟁 차종의 1.7디젤 엔진과 비교해도 손색이 없다. 차체가 조금 길어졌지만 가속 성능이 떨어진다는 느낌은 없다. 가속 페달을 밟는 순간

광장히 빠르게 치고 나간다. 이처럼 낮은 배기량의 차에서 폭발적인 가속 성능을 느끼는 것은 쉽지 않은 일이다. 충분히 만족스러운 가속력을 발휘한다. 이 경쟁해야할까 티볼리와 티볼리 에어의 장점이자 인기 비결이다.

아인신 자동 6단 변속기의 기어비도 세팅이 잘 되어 있다. 가속 위주로 출중하게 배열되어 있어 경제한 가속감을 느낄 수 있다. 가속 페달의 반응 속도가 빨라 일반 도로 주행에서 더 없이 경제한 주행이 가능하다.

4륜구동을 옵션으로 장착한 모델이어선지 길어진 차체를 지니고도 코너링 성능은 오히려 더 뛰어나다. 직진 및 고속 주행 안정성 역시 티볼리보다 조금 더

났다. 제동 성능도 우수하다. 브레이크 페달은 부드러우면서 깊숙이 들어가지만 반응 스피드는 매우 빠르다. 연비는 4륜구동 모델이기 때문에 2륜구동 모델보다는 다소 떨어진다. 2륜 모델의 경우 시내 주행 시 평균 14.5km/l 정도를 기록하는 반면 4륜 모델의 경우는 12.9~13km/l를 기록했다. 넓은 적재공간은 티볼리 에어의 존재 이유다. 720리터의 넓은 적재공간을 지녔다. 2열 시트를 접지 않은 상태에서의 트렁크 자체 공간은 경쟁 모델인 투싼(513리터)이나 스포티지(503리터)보다 넓다. 2열에는 32.5도까지 뒤로 젖힐 수 있는 리클라이닝 시트를 적용해 편의성을 높였다. 2열을 폴딩하면 1440리터까지 트렁크 공간이 확대된다.



원성열=스포츠동아 자동차 담당 기자. 한국자동차경주협회 C라이센스 드라이버