원성열 기자의 CAR & TRACK

새로운 토요타 8세대 캠리 하이브리드

높은 연비+매력적 주행…퍼펙트 하이브리드

글로벌 시장서 1900만대 판매, 성능 입증
새로운 TNGA 플랫폼 적용…승차감 향상
하이브리드 시스템, 파워·효율성 모두 UP

자동차

캠리는 토요타의 간판 모델이자, 글로벌 시장에서 1900만대 이상 판매되며 상품성을 입증한 중형 세단이다. 1982년 처음 탄생해 8세대에 이르기까지 35년간 7번의 변화를 거치면서 상품성은 꾸준히 강화됐다. 캠리를 탄다는 것은 그 역사에 대한 신뢰를 의미한다. 새로운 플랫폼과 더 효율적으로 업그레이드 된 파워트레인을 통해 가치를 더한 8세대 캠리 하이브리드 모델을 시승했다.

●하이브리드 모델, 파워와 효율성 모두 만족

8세대 캠리의 슬로건은 '와일드 하이브리드'(WILD HYBRID)다. 하이브리드차는 연비를 중시하기 때문에 기동이 얌전할 것이라는 일반인들의 막연하면서도 잘못된 인식을 깨고 싶다는 토요타코리아의 의지가 드러난다. 높은 연비를 지향하지만, 세팅까지 얌전한 운전을 하도록 되어 있는 것은 결코 아니다.

모든 하이브리드 차량이 그렇지만, 캠리 하이브리드 역시 가솔린 엔진에 전기모터를 하나 더 달고 있다. 캠리에는 120ps의 출력을 발휘하는 전기모터를 장착해 가솔린 모델(207ps)보다 최고출력(총 시스템출력 211ps)이 더 높다.

최대 토크는 가솔린 모델(24.8kg.m, 5000rpm)이 약간 높지만 하이브리드 모델(22.5kg.m, 3600~5200rpm)은 가속 초기부터 최대 토크가 발휘되는 전기 모터의 특성 덕분에 가솔린 모델보다 최대 토크 시점이 더 빠르고 넓다.

실제로 고속도로 구간 주행 중 추월을 위해 가속 페달을 밟았을 때 굼뜬 느낌이 전혀 없는 즉각적인 피드백을 줬다. 출발부터 120km/h 구간까지는 막힘없이 꾸준하게 가속된다. 연비를 고려해 무단 변속기를 채용했지만 일반적인 6단 변속기와 비교해 답답하다는 느낌은 들지 않는다. 변속 충격이 없어 리듬감을 느낄 순 없지만 속도계의 바늘은 쭉쭉 올라간다. 일반적인 2.5 가솔린 중형 세단과 비교해 가속감이 전혀 뒤지지 않는다.

그렇다면 연비는 어떨까? 캠리 하이브리드의 공인 복합연비는 16.7km/L(도심 17.1km/L, 고속도로 16.2km/L)다. 이렇게 잘 달리면서도 연비까지 높은 비결은 새 엔진의 열효율이 41%로 세계 최고 수준인데다, 오토 글라이드 컨트롤(AGC) 시스템을 토요타 최초로 적용했기 때문이다. 오토 글라이드 컨트롤은 에코 모드 주행 중 가속 페달에서 발을 떼면 차가 즉각적으로 감속되는 것이 아니라 약간 더디게 감속되고, 재가속 시에는 조금만 밟아도 원하는 만큼의 동력을 끌어낼 수 있도록 하는 기능이다. 체감 연비는 만족스러운 편이다. 총 100km 시승 구간에서 연비를 의식하지 않는 스포츠 드라이빙을 했는데도 16km/L 초반대의 연비를 유지했다.

●파격적인 외관, 중후하며 넓어진 실내

8세대 캠리 하이브리드 모델의 또 다른 매력은 실내 공간이 넓어졌다는 점이다. 기본 골격부터 새롭게 설계한 TNGA 플랫폼을 적용해 실내 공간 크기를 결정짓는 휠베이스를 50mm 늘리고, 전폭도 20mm 늘려 더 쾌적해졌다. 배터리를 트렁크 공간에서 뒷좌석 아래쪽으로 배치하면서 트렁크 공간도 확실히 넓어졌다.

뒷바퀴에는 고급 세단에 주로 사용되는 '더블 위시본' 서스펜션을 적용해 승차감을 높였다. 이전보다 출렁거리는 느낌은 줄어들고, 고속주행시 안정감은 강화됐다. 운전석에서 보는 시야가 넓어졌다는 것도 매력이다. 전체적인 차고를 25mm 낮춰 드라이빙 포지션이 낮아졌지만, 엔진 후드를 낮게 설계하고, 사이드미러 위치를 변경해 전방 시야가 트였다는 느낌이 든다. 30~40대 물론 50~60대도 만족할 수 있는 부분이다.

남양주 | 원성열 기자 sereno@donga.com

토요타 8세대 캠리는 중형 하이브리드 세단의 교과서라 불러도 손색이 없다. 휠베이스를 50mm, 전폭을 20mm 늘려 실내는 더 넓어졌고, 2.5L '다이나믹 포스 엔진'과 새로운 하이브리드 시스템을 결합해 16.7km/L의 뛰어난 복합 연비를 자랑한다.
사진제공 | 토요타자동차

토요타, 8세대 캠리 주요 제원

모델	캠리 가솔린	캠리 하이브리드
전장x전폭x전고(mm)	4,880 x 1,840 x 1,445	
엔진	직렬4기통 가솔린 엔진	
배기량(cc)	2,487	
최고 출력(PS/rpm)	207 / 6,600	1)엔진 출력(ps/rpm): 178 / 5,700 2)전기모터 출력(ps): 120 3)총 시스템 출력(ps): 211
최대 토크(kg.m/rpm)	24.8 / 5,000	22.5 / 3,600~5,200
정부공인 표준연비(km/l)	10.7 (도심) / 14.9 (고속도로) / 12.3 (복합)	17.1 (도심) / 16.2 (고속도로) / 16.7 (복합)
트랜스미션	8단 자동 변속기	무단 변속기(e-CVT)
서스펜션(전/후)	맥퍼슨 스트럿/더블 위시본	
구동방식	전륜 구동	
가 격(부가세 포함)	3590만원	4250만원

8세대 캠리 하이브리드 실내 인테리어

고객과 함께 개발했다! '쏘나타 커스텀 핏' 공개

핵심사양서 트림구성까지 고객이 선택

현대차가 '쏘나타 커스텀 핏'(Custom-Fit)을 공개하고 올 연말 출시한다고 밝혔다. 쏘나타 커스텀 핏은 현대차의 고객 참여형 소통 프로그램인 'H-옴부즈맨'을 통해 오픈 이노베이션 방식으로 개발한 차다. 핵심 사양, 트림구성, 최종 모델명까지 모두 고객으로 구성된 H-옴부즈맨이 직접 기획하고 선정했다.

자동차 상품기획에 고객이 참석해 차량 핵심 부품과 트림구성에 대한 아이디어를 제시하고 해당 아이디어가 채택돼 실제 판매되는 차가 만들어진 것은 처음이다. 현대차는 5월 선발한 H-옴부즈맨과 함께 약 5개월에 걸쳐 쏘나타 스페셜 에디션에 대한 상품개발을 실시했다.

쏘나타 커스텀 핏은 고객의 평상시 주행환경에 따라 '마이 시티 에디션(My City Edition)'과 '마이 트립 에디션(My Trip Edition)' 두 가지 트림으로 출시된다.

'마이 시티 에디션'은 주로 교통량이 많은 도심에서 주행하는 고객을 위한 트림으로 후측방 경보 시스템(BSD), 전후방 주차보조시스템(PAS, 후방카메라 포함) 등 주차편의관련 사양이 기본 적용된다.

'마이 트립 에디션'은 장거리 운행이 잦은 고객을 위한 트림으로 어드밴스드 스마트 크루즈 컨트롤(ASCC), 스마트 하이빔(HBA) 등 첨단 주행 보조시스템이 기본 탑재된다. 원성열 기자

현대자동차㈜는 고객 참여형 소통 프로그램 'H-옴부즈맨'을 통해 오픈 이노베이션 방식으로 개발된 쏘나타 커스텀 핏을 공개했다. 올 연말 한정 판매될 예정이다.
사진제공 | 현대자동차

쉐보레, 어린이 대상 교통안전 캠페인 실시

쉐보레는 28일 인천 부흥초등학교에서 인천 관내 지역아동센터 협의회와 연계해 600여명의 어린이를 대상으로 교통안전 캠페인을 진행했다. 국제아동안전기구인 사단법인 세이프키즈코리아와 함께 연중 진행하고 있는 어린이 교통안전사고 예방을 위한 '사각사각 캠페인'의 일환으로 자동차 사각지대의 위험성을 알리기 위해 마련됐다. 한국지엠 커뮤니케이션부문 황지나 부사장은 "앞으로도 운전자와 보행자가 모두 안전해질 수 있는 교통문화를 정착시키기 위해 끊임없이 노력할 것"이라고 밝혔다. 원성열 기자

편집 | 신하늬 기자