

1회 완충으로 광주~서울 거뜰... 소리 없이 빠르다



17일 화순 도곡 일대를 달리고 있는 기아차 니로 EV.

<기아차 제공>

기아 전기차 SUV '니로' 타보니...

스포츠유틸리티(SUV) 차량도 전기차로 만들 수 있을까. 전 기차를 타는 게 아직 불편하지 않을까.

기아차의 니로 전기차(EV)는 충전소 부족 문제에도 불구하고, 상품성과 경제성 면에서 전기차의 대중화를 이끌 차량으로 구매했을 뿐 아니라 충분한 요인을 갖췄다는 평가를 받을 만했다.

니로 EV는 실주행 거리가 400km를 육박하는데다, 넓은 실내 공간을 갖추면서 8월 출시된 이후 한 달 만에 경쟁모델들을 제치며 전기차 베스트셀링카에 올랐다. 지난달 판매량은 976대로 국내에서 판매된 전기차를 통틀어 가장 많다.

◇소음 없고 넉넉한 공간에...운전 재미까지=17일 기아차가 제 공한 니로 EV를 타고 기아차 광주공장~화순군 도곡까지 왕복 33km를 몰았다.

시승한 차량은 64kWh 기준으로 ▲프레스티지 ▲노블레스 등 2 가지 라인업 중 노블레스 풀옵션 모델이다.

우선, 동급 최대 실내공간을 갖췄다는 설명처럼 길이 4375mm, 너비 1805mm, 높이 1570mm, 휠베이스 2700mm다. 기존 니로보다 20mm 더 길고 25mm 더 높아 뒷좌석에 타도 불편함을 느끼지 않을 정도다. 트렁크 공간도 451ℓ (VDA 기준)로, 다른 전기차 뿐 아니라 니로 하이브리드(427ℓ)보다도 넓다.

차 문을 열고 실내를 들여다보면 전기차의 고유한 요소를 확인할 수 있다. 눈길을 사로잡는 건 기아노브 대신, '조그 다이얼'식 변속 노브(SBV)를 탑재했다는 점이다. R모드, D모드를 좌우로 돌려 선택하는 방식으로 기아차에서는 최초로 적용됐다. 여기에 스티어링 휠 버튼을 조작, 조명 선택 메뉴에서 블루, 레드, 화이트, 브론즈, 그레이, 예코 그린 중 원하는 색상으로 선택할 수 있다.

주행 모드는 예코, 노멀, 스포츠, 예코플러스 등 네 가지를 지원한다. 스포츠모드는 전기차라는 것을 느끼지 못할 정도로 전력을 풍부하게 사용하며 힘을 과시한다. 예코 플러스 모드는 초절

넓어진 실내공간 실 주행거리 400km 육박

밝은대로 뺏어나가는 묵직한 속도감 일품

지난달 976대 판매...국내 전기차 중 최다

1700만원 보조금...노블레스 구매가 3280만원

전 모드로 주행거리를 극대화하는 데 초점이 맞춰졌다.

전기차의 특성 중 하나인 소음도 내연기관 차량과 확연하게 구 별됐다.

스타트 버튼을 눌러 시동을 걸어도 아무 소리가 들리지 않는다. 계기판을 통해서야 시동이 걸렸음을 확인할 수 있을 정도다.

시속 60~80km로 달릴 때는 조용하면서 차분했다.

도심 구간을 벗어나면서 가속페달을 힘껏 밟았다. 차체 중량이 무거운 준중형 'SUV 전기차'라 선블리 힘이 모자라거나 굵플 것 이라고 생각하면 오산이다.

전기차의 특성을 살린, 부드럽지만 힘이 넘치는 가속감이 일품 이다. 최고출력은 150kW, 일반 엔진으로 따지면 204마력, 최대 토크 40.3kgf·m에 달해 순간적으로 치고 나가거나 속도를 붙여 나가는 힘이 넘쳐났다. 밝으면 밝은대로 쭉쭉 뺏어나가는 묵직한 속도감을 느끼며 운전하는 재미가 쏠쏠했다.

가속 페달을 깊숙이 밟으면 들리는 특유의 전기모터 구동 소음 을 제외하면 디젤이나 가솔린 SUV들에서 접하는 소음은 들리지 않는다. 가속 운전시 차량 내부로 들어오는 흡기음, 배기음 등도 느낄 수 없다.

◇한 번 충전으로 400km 넘게 달려...아깝지 않네=소비자들 입 장에서 보면 전기차 오너가 되는데 주저할만한 가장 큰 요소가 충전에 대한 불안감이다. 충전시설이 부족한데다, 1회 충전 주행 거리도 짧은 점 등은 여전히 전기차 대중화의 걸림돌이다.

이 때문에 니로 운전 중에도 주행 가능한 거리를 표기한 계기 판에 눈길이 쏠렸다. 기아차가 밝힌 니로의 1회 충전 시 달릴 수 있는 거리는 무려 385km다. 1회 완충 한 번으로 서울, 부산까지 갈 수 있다. 니로 EV가 나오자마자 폭발적인 인기를 한 몸에 얻 고 있는 이유이기도 하다.

하지만 급가속을 하거나 에어컨을 세게 틀기라도 하면 주행 가 능 거리가 뚝 떨어지는 게 일반적이라 핸들을 처음 잡았을 때만 해도 못미더웠다. 30km 남짓 운행하는 도중에도 주행 가능거리 가 얼마나 줄어들 지 괜한 걱정도 했다.

그러나 니로 EV는 도로상태, 운전방범, 외부기온 등에 따라 주 행가능거리가 실시간으로 바뀌는가 하면, 충전소 정보도 즉시 확인 할 수 있다. 주행 중 목적지까지 가다 들려야 하는 충전소 위치를 알 려주는 알림 기능도 들어있어 충전에 대한 불안감을 가질 필요가 없다.

여기에 브레이크를 밟을 때 회생제동이 되면서 배터리가 충전 되는 방식을 적용, 오히려 주행가능거리가 늘어나기도 해 믿음직 스러웠다. 이른바 스마트 회생 시스템이다. 도로 경사나 전방 차 량 주행 상황에 따라 자동으로 회생 제동 단계를 제어하는 시스 템으로 배터리 효율을 높여주는 '뽕뽕한' 기술이다.

회생 제동의 강도는 운전대에 붙어있는 '패들 시프트'로 4단계 로 조절할 수 있다. 오른쪽 패들을 누르면 강도가 약해지고, 왼쪽 은 반대로 작동한다. 4단계의 경우 가속 페달에서 발을 떼기만 해도 엔진 브레이크처럼 속도가 확 줄어드는 걸 느낄 수 있을 정 도다.

한편, 가격은 ▲프레스티지 4780만원 ▲노블레스 4980만원이 지만 국고 보조금, 지자체 보조금 등을 모두 더해 셈하면 실구매 가는 프레스티지 3080만원, 노블레스는 3280만원까지 뚝 떨어 진다. 또 도심 주행 위주로 차량을 활용할 경우 슬림 패키지 (39.2kWh)를 적용한 마이너스 옵션을 통해 기본 모델 대비 350 만원 낮게 구매할 수 있다.

/김지을 기자 dok2000@kwangju.co.kr

전기차 '니로' 이게 다르다



주행중 실시간 충전소 정보를 제공하는 시스템

충돌방지장치 등 안전사양 풀장착
내비에 실시간 충전소 표시 기능
브레이크 밟을때마다 배터리 충전

니로는 친환경차로 개발되면서도 '가족형 SUV'를 내걸고 소비자 공략에 나선 차다. 그만큼 차별화를 위해 고심한 흔적이 곳곳에서 발견된다.

우선, 편의 및 안전품목을 풍부하게 갖췄다. 전방충돌방지장치(FCA), 스마트 크루즈 컨트롤과 연계, 차로 중앙 주행을 가능하게 조향·속도를 자동으로 제어하는 차로유지보조(LKA), 운전자주의경고(DAW) 등 기아차의 첨단 운전자 지원 시스템인 ADAS 브랜드 '드라이브 와이즈'를 전 트림에 기본 적용했다.

또 후측방 충돌을 경고해주는 시스템, 야간 시야 확보를 도와주는 하이빔 보조 시스템 등 주행 안전 기술도 선택할 수 있다.

전기차만의 고유한 사양도 반영됐다. 실시간 충전소 정보표시기능을 이용할 수 있고 내비게이션에 목적지를 정해놓으면 주행 가능 거리에 맞춰 이용 가능한 전기차 충전소도 알려준다. 상황에 따라 충전 시간 및 충전량 조절이 가능한 '충전 종료 배터리량 설정기능', 차량 운행 계획에 따라 충전 시간을 미리 설정할 수 있는 예약-원격 충전 기능도 갖췄다. 여기에 고성능 에어컨 필터로 공기정정기능을 지원하는 클러스터 이오나이저도 기본 품목에 포함했다.

패들시프트가 적용된 스마트 회생 시스템은 배터리 효율을 높이기 위해 기아차 최초로 탑재한 것으로, 브레이크를 밟을 때 회생제동이 되면서 배터리가 충전되는 방식이다. 회생제동 기능만 잘 활용하면 완충 시 주행가능거리 이상도 달릴 수 있을 듯하다.

/김지을 기자 dok2000@kwangju.co.kr



조그 다이얼식 변속 노브

<기아차 제공>

고粱의 정, 마음의 정, 남원 농·축·수산물입니다.



NAMWON



SPECIALITY

