



이탈리아 감성을 품은 **디자인**

레이싱카 DNA 물려받은 **스포츠카**의 강력한

심장을 뛰게 하는 **으르렁** 배기음

과시하지 않아도 느껴지는 **품격·아우라**

# ‘마세라티 DNA’ 충전...기블리, 하이브리드 멋을 더하다

마세라티 첫 전동화 모델 ‘뉴 기블리 하이브리드’ 출시

2.0ℓ 엔진·4기통 터보차저 가솔린 엔진 장착  
최고출력 330마력...V6 가솔린·디젤과 동일 성능  
미래 지향적 실내 분위기·첨단 운전자 보조 시스템

이탈리아의 감성을 품은 디자인, 레이싱카 DNA를 물려받은 스포츠카의 강력한 성능, ‘으르렁’ 거리는 배기음이 심장을 뛰게 만드는, 화려함을 과시하지 않아도 느껴지는 품격과 아우라. 이탈리아 럭셔리카 마세라티의 ‘결집’으로 꼽히는 기블리가 브랜드 최초 전동화 모델로 돌아왔다.

◇역동적 퍼포먼스 그대로-하이브리드의 멋을 더하다=오전 시간 동안 기블리는 유려한 디자인과 인상적인 퍼포먼스를 선보이며 마세라티 팬들로부터 많은 사랑을 받아왔다. ‘뉴 기블리 하이브리드’는 이러한 마세라티의 DNA를 온전히 계승하면서도, 하이브리드 특징이 구현됐다. 3200 GT와 알피에리 컨셉카에서 영감을 받은 부메랑 모양의 LED 라이트 클러스터를 테일램프에 추가된 게 대표적이다. 가장자리는 블랙, 중앙에는 레드, 하단 색상은 투명하게 구성됐다. 모터스포츠의 역사와 함께해 온 마세라티의 DNA가 인상적으로 반영된 부분이라고 할 수 있다.

또 친환경 모빌리티의 상징인 블루 색상을 적용해 하이브리드 차량으로서의 정체성을 표현했다. 차량의 측면에 나란히 위치한 마세라티의 시그니처 에어 벤트와 C 필러 세타 로고에는 블루 컬러가 기본 적용됐다. 마세라티의 상징이라고 할 수 있는 프런트 그릴 역시 독특한 마세라티 튜닝 포크 모양의 바를 적용해 우아함을 극대화했다. 튜닝 포크는 극도의 순수한 소리를 공명을 통해 전달하는 도구로, 이러한 도구의 의미와 형상이 그릴에 반영돼 하이브리드 트라이던트 로고를 더 돋보이게 한다.

기블리는 첫 등장때부터 특유의 세련미와 고급의 디자인을 유지하면서도, 비행기 조종석에서 영감을 받은 독창적인 대시보드 디자인을 선보이며 눈길을 끌었다. ‘뉴 기블리 하이브리드’도 예외는 아니다.

센터 콘솔에는 직관적인 기어 시프트 레버와 드라이빙 모드 버튼, 양질의 주조 알루미늄으로 구성된 오디오 볼륨키, 직관적으로 제어할 수 있는 회전식 조절 버튼이 잘 정돈된 느낌으로 배치돼 있다. 콘솔에는 두 개의 컵 홀더, 12V 파워 소켓, SD 카드 리더 연결 장치, 후대전화 거치 공간, USB 소켓과 음악 재생, 영화나 이미지 감상이 가능한 aux-in 포트가 포함돼 있다. 실내 곳곳을 장식한 ‘블루 스티치’도 눈길을 끈다. 시트, 암레스트, 도어 패널, 대시보드 등 시선을 사로잡는 곳곳에 블루 악센트가 추가되면서 미래 지향적인 분위기를 자아낸다

트가 추가되면서 미래 지향적인 실내 분위기를 자아낸다.

특히 하이브리드 모델이지만 마세라티의 시그니처 배기음과 강력한 성능을 그대로 담았다. 오프인도 배기가스 흡입관의 유체역학을 조절할 뿐만 아니라, 공명기를 활용해 마세라티 특유의 배기음의 감동을 고스란히 느낄 수 있다.

뉴 기블리 하이브리드는 2.0ℓ 엔진, 4기통 터보차저 가솔린 엔진을 장착했으며, 종합적인 성능 향상을 고려한 48V 마일드 하이브리드 시스템과 결합해 최고출력 330마력, 최대토크 45.9kg.m를 발휘한다. 최고 속도는 255km/h로, 시속 100km까지 가속하는 데 걸리는 제로백은 5.7초다. 하이브리드 모델임에도 기존 기블리의 V6 가솔린, 디젤 모델과 동일한 수준의 성능을 발휘한다.

‘48V 하이브리드 시스템’은 감속과 제동 과정에서 에너지를 다시 회수하는 능력이 갖췄다. 특유의 예술적인 디자인과 거침없는 퍼포먼스 등 마세라티 특징을 그대로 담고도 향상된 연비를 구현할 수 있다는 게 장점이다.

무엇보다 6기통 엔진을 장착한 동급의 차량과 다르게 엔진을 차체의 전면에, 48V 배터리를 후면에 장착하는 등 무게를 배분해 더 민첩하고 즐거운 주행 경험을 선사한다. 여기에 브레이크를 밟으면 시속 100km에서 35.5m 이내에 차를 멈출 수 있다. 마세라티가 선도하는 듀얼 캐스트 기술은 주철의 강도와 알루미늄의 가벼움을 결합해 현가 하중량을 낮추면서 핸들링을 향상시키는 기술이다. 이러한 브레이크는 높은 수준의 적용 면적과 냉각 효율을 발휘하며 스포츠 드라이빙 상황에서도 일정한 성능을 발휘할 수 있도록 설계됐다.

◇하이브리드 연비 효율·강력해진 첨단운전 보조장치=뉴 기블리 하이브리드에 적용된 마일드 하이브리드 시스템은 일반 하이브리드보다 작은 배터리 용량을 갖고 있다. 그 대신 엔진 터보차저를 보조해 낮은 분당 회전수에서도 엔진 출력이 일정하게 유지되도록 하는 이부스터를 상시 가동해 엔진 효율을 높여주고 가솔린 엔진에서 사용된 에너지가 감속과 제동 과정에서 회수될 수 있도록 만들었다. 이를 통해 1당 8.9km의 복합 연료소비효율을 달성했고, 가솔린 모델에 비해 이산화탄소 배출량은 22% 줄었다.

첨단 운전자 보조 시스템 역시 더욱 강력해져 들



▲마세라티가 첫 전동화 모델 ‘뉴 기블리 하이브리드’를 출시했다. 마세라티의 DNA를 계승하면서도 3200 GT와 알피에리 컨셉카에서 영감을 받은 부메랑 모양의 LED 라이트 클러스터를 테일램프에 추가되는 등 하이브리드 특징이 구현됐다.

◀뉴 기블리 하이브리드 모델의 독창성을 나타내는 블루 스티치가 적용된 내부 모습. 시트, 암레스트, 도어 패널, 대시보드 등 시선을 사로잡는 곳곳에 블루 악센트가 추가되면서 한층 더 미래 지향적인 분위기를 자아낸다

아왔다. 극한의 테스트 환경에서 개발된 마세라티 안정성 프로그램 MSP(Maserati Safety Program)는 위험요소를 조기에 감지하고 적극적인 제어에 나서기 위해 다양한 센서를 활용하고 있다. 미끄러짐을 감지한 경우, 시스템은 엔진의 토크 출력을 줄이고 밀리초 단위로 차량의 안정성을 회복시키기 위해 다양한 방법으로 브레이크를 작동시키며, 차량을 멈출 수 있다. 제동력 분배 시스템과 슬립 방지 시스템, 접지력이 낮은 노면에서 다운 시프팅 시 휠 잠금을 방지하는 엔진 브레이크 토크 컨트롤, 브레이크 어시스트 시스템, 통합 차체 컨트롤 등 기능이 있는 ABS와 같은 서브 시스템도 함께 운용하고 있다.

사건 설정 속도로 조절하는 등 피로를 덜어줘 편안하게 주행할 수 있도록 돕는 기능인 능동형 드라이빙 어시스트의 경우 기존엔 고속도로에서만 사용이 가능했지만, 일반 수준의 도로 및 교통 상황에서는 어댑티브 크루즈 컨트롤 시스템을 활성화해 최대 145km/h 속도까지 사용할 수 있다. 고속 장거리 운전 시 피로감을 덜어줄 수 있는 차

선 유지 어시스트도 이전보다 차선 중앙 유지 정확도를 높였고, 2개의 레이더 기반 센서를 통해 사각지대를 모니터링해 차선 변경 시 충돌을 방지하는 능동형 사각지대 어시스트도 적용됐다. 이밖에 어댑티브 크루즈 컨트롤과 전방 충돌 경고 플러스 등이 적용돼 안정성과 편의성을 한층 높였다.

한편 뉴 기블리 하이브리드 판매가격은 부가가치세와 개별소비세 인화 분을 적용했을 때 기준, 기본형 1억1450만원, 그란루소 1억2150만원, 그란스포트 1억2050만원이다. /박기용 기자 pbxer@

## 이탈리아 레이싱 슈퍼카의 귀환 ‘트로페오 컬렉션’ 완성



마세라티 브랜드 최상위 라인업 ‘트로페오 컬렉션’이 완성됐다. 왼쪽부터 콰트로포르테, 르반떼, 기블리 트로페오 모델.

르반떼 이어 기블리·콰트로포르테 세단 라인업 추가  
트윈 터보 V8 엔진...역동적 드라이빙·안전기능 향상

마세라티 브랜드 모델 중 최상위 라인업 ‘트로페오 컬렉션’이 마침내 완성됐다. 르반떼 트로페오 출시 이후 최근 기블리와 콰트로포르테까지 ‘트로페오 DNA’가 이식되면서 세단 라인업이 추가된 완전한 모습을 갖췄다.

마세라티 트로페오는 외관 디자인만큼이나 강력한 성능을 자랑한다. 강력한 트윈 터보 V8 엔진과 카본 피니시의 디테일로 마감된 익스테리어를 비롯해 ‘피에노 피오레’(Pieno Fiore) 천연 가죽으로 감싼 특별한 인테리어가 적용됐다. 품격과 새로운 디자인이 한데 어우러지면서 이전보다 한 단계 성숙해진 아름다움을 구현했다.

기블리 트로페오와 콰트로포르테 트로페오는 마

세라티의 우수한 성능을 완벽하게 상징하는 3.8ℓ, 580 마력 V8엔진을 탑재하고 있다. 콰트로포르테 GTS에 탑재된 530마력의 V8엔진과 르반떼 트로페오의 580 마력 V8엔진의 가장 최신 버전이다. 새로워진 설계와 업그레이드를 통해 6750rpm(분당 회전수)에서 580마력, 최대 토크 74.44kg.m의 강력한 성능을 발휘한다. 새로워진 트윈 터보 V8 엔진은 후륜으로 구동력을 전달하며, 후륜 구동의 즐거움과 스릴이 강화됐다.

두 차량의 최고 속도는 326km/h다. 100km/h까지 도달하는 시간은 4.3~4.5초로, 역대 마세라티 세단 중 가장 빠른 속도를 자랑한다. 기존 르반떼 트로페오에 탑재됐던 드라이빙 다이내믹과 능동형

안전기능도 향상·적용됐고, 스티 넘치는 퍼포먼스를 위한 통합 차체 컨트롤 시스템은 이번 출시를 통해 기블리와 콰트로포르테 트로페오에도 장착됐다.

또 엔진 성능 향상을 위해 필요한 세부 컨트롤과 플렉스 플레이트를 갖춘 스포츠 드라이빙 특성에 가장 최적화된 ZF 8단 자동 변속기가 장착됐다. 르반떼 트로페오엔 V8 트윈 터보 엔진을 장착했다. 최고 속도 시속 300km 이상 주행할 수 있으며, 4.1초만에 시속 100km에 도달할 수 있다. 뒤 차축에 기계식 차동 제한 장치(LSD)를 적용해 모든 노면에서 최적의 주행을 즐길 수 있도록 했으며, 마세라티 최초로 코르사 모드를 도입했다.

트로페오 컬렉션 판매가격은 부가가치세, 개별소비세 인화 분 적용 기준 르반떼 트로페오 2억3910만원, 기블리 트로페오 1억8050만원, 콰트로포르테 트로페오 2억8360만원이다.

/박기용 기자 pbxer@kwangju.co.kr