



뒤돌아 다시 한 번 보게 되는 누구나 쳐다보는 특별한. 굳이 화려하게 꾸미지 않아도 품격이 느껴지는 그런 차. 이탈리아 럭셔리 마세라티는 이태리 신사복처럼 장인들이 한 땀 한 땀 정성 들여 제작하는 시트커버와 전설적인 성악가 루치아노 파바로티도 반하게 만들었을 정도의 완벽한 배기음, 포세이돈을 상징하는 삼지창 모양의 엠블럼으로 보는 이들의 심장을 뛰게 한다.

1914년 이탈리아 볼로냐에서 마세라티 가문이 창설한 뒤 100년이 넘는 역사를 품은 마세라티는 '자동차계의 명품'이다. 한 세기를 넘게 내연기관을 생산해오며 '달리는 예술품'을 생산하는 것으로 평가받던 마세라티가 전동화 혁신으로 하이브리드 모델을 선보였다. 기존 내연기관차보다 향상된 연비에 친환경 요소는 물론, 가격 경쟁력까지 '3박자'를 고루 갖췄다.

친환경·연비·가격·감성까지... 마세라티 하이브리드 '전율'



마세라티 역사의 한 획을 그은 르반떼가 하이브리드로 재탄생했다. '르반떼 GT하이브리드'는 마세라티 전동화의 미래가 투영된 마세라티 최초의 하이브리드 SUV 모델이다.

르반떼 GT하이브리드

최고출력 330마력·연비 7.9km

가솔린 V6 엔진·제로백 6초

최고 속도 245km '경주차 DNA'

기블리 하이브리드

부메랑 모양 LED라이트클러스터

4기통 터보차저 가솔린 엔진 장착

V6 가솔린·디젤 모델과 동일 성능

◇마세라티 최초 하이브리드 SUV- '르반떼 GT 하이브리드'는 지중해의 바람은 온화하면서도 순간 저항할 수 없는 강풍으로 돌변한다. 마세라티는 자신의 첫 SUV에 이와 같은 성격을 담아내고 싶었다. 그래서 차명에는 지중해 바람이라는 뜻인 '르반떼(Levante)'를 붙였고, 전체적인 실루엣은 휘몰아치는 바람처럼 뿔아났다.

100년이 넘는 마세라티 역사의 한 획을 그은 르반떼가 이번에는 하이브리드로 재탄생했다. 바로 '르반떼 GT하이브리드'다. 마세라티 전동화의 미래가 투영된 마세라티 최초의 하이브리드 스포츠유틸리티차(SUV) 모델이다.

SUV 하이브리드 모델이지만 마세라티의 디자인 철학과 경주차의 DNA는 고스란히 반영됐다.

'르반떼 GT하이브리드'는 최고출력 330마력에 복합연비 7.9km/ℓ의 성능을 갖췄다. 무엇보다 가솔린 V6의 우수한 엔진과 퍼포먼스를 그대로 유지하면서도 연비를 향상시킨 것이 특징이다.

우선 이산화탄소 배출량은 가솔린 모델보다 20%, 디젤 모델보다 8% 낮췄다. 인상적인 점은 350마력 V6 버전에 비해 연비를 18% 이상 절약하면서도 동일한 수준의 퍼포먼스를 유지한다는 것이다.

최고 출력 330마력과 2250rpm에서 발휘되는 45.9kg.m 토크 등 휠 드라이브 구동방식의 '르반떼 GT 하이브리드' 최고 속도는 245km/h다. 제로백은 6초, ℓ 마력(비출력)은 165ps/ℓ로 동급 최

고 수준을 자랑한다.

르반떼 GT 하이브리드는 기존 르반떼의 외형을 계승했지만, 곳곳에 하이브리드만의 디테일을 살렸다. 전면 중앙을 장식하는 삼지창 엠블럼과 거대한 라디에이터 그릴은 말리셔도 마세라티 SUV임을 한눈에 알아보게 하면서도, 하이브리드 버전에서는 프론트 그릴을 크롬 처리하면서 차별화했다.

◇마세라티의 전동화 혁신- '기블리 하이브리드'는 이탈리아 럭셔리 마세라티의 걸작으로 꼽히는 기블리가 브랜드 최초 전동화 모델로 돌아왔다.

오랜 시간 동안 기블리는 유려한 디자인과 인상적인 퍼포먼스를 선보이며 마세라티 팬들로부터 많은 사랑을 받아왔다. 기블리 하이브리드는 이러한 마세라티의 DNA를 온전히 계승하면서도, 하이브리드 특징이 구현됐다.

3200 GT와 알피에리 컨셉카에서 영감을 받은 부메랑 모양의 LED라이트클러스터가 테일램프에 추가된 게 대표적이다. 가장자리는 블랙, 중앙에는 레드, 하단 색상은 투명하게 구성됐다. 모터스포츠의 역사와 함께해온 마세라티의 DNA가 인상적으로 반영된 부분이라고 할 수 있다.

기블리 하이브리드는 2.0엔진, 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, 제로백은 5.7초다. 하

이브리드 모델임에도 기존 기블리의 V6 가솔린, 디젤 모델과 동일한 수준의 성능을 발휘한다. 48V 하이브리드 시스템은 감속과 제동 과정에서 에너지를 다시 회수하는 능력도 갖췄다.

여기에 복합연비 8.9km/ℓ로 기존 가솔린 모델에 비해 이산화탄소 배출량을 약 22% 감소시켰으며 디젤 모델과 비교하면 배출량을 약 5% 줄였다. 기존 특유의 예술적인 디자인과 거침없는 퍼포먼스 등 마세라티 특징을 그대로 담고도 향상된 연비를 구현함과 동시에 환경까지 고려한 모델로 재탄생한 것이다.

한편 '르반떼 GT하이브리드'와 '기블리 하이브리드' 등 마세라티의 모든 하이브리드 모델들은 하이브리드 모델임에도 마세라티만의 웅장한 배기음은 그대로 담았다. 앰프를 사용하지 않고도 배기의 유체역학 조정과 공명기반으로 '트레이드 마크' 배기음을 구현했다. 이밖에 차량 무게 배분에도 세심한 노력을 기울여 엔진을 차체의 전면에, 48V 배터리를 후면에 장착해 차체 중량 배분의 밸런스를 향상시켜 더 민첩하고 즐거운 드라이빙을 가능하도록 제작됐다. 일반적으로 하이브리드 모델이 내연기관차보다 비싼 가격대에 형성된 것과 달리, 내연기관차 모델보다 1000만원 이상 저렴한 가격대로 책정돼 성능과 연비, 가격 경쟁력까지 갖췄다는 평가를 받는다.

/박기용 기자 pboxer@kwangju.co.kr



마세라티 브랜드 최초 전동화 모델인 '기블리 하이브리드'.

'MC20' 마세라티 레이싱 DNA 품다

마세라티 중 가장 빠른 모델... 최고 속도 325km/h 'F1급' 네튜노 엔진 장착 성능에 '달리는 예술품'

1914년 설립된 마세라티는 태생이 '레이싱'이다. 창업주 알피에리 마세라티는 당대 레이싱 드라이버이자 기술자로 이름을 날렸으며, 레이싱 카 튜닝 사업을 시작으로 경주용 차량을 직접 제작하게 된 것이 현 마세라티로 이어졌다. 설립 후 40년이 넘는 세월 동안, 마세라티는 모터스포츠를 선도하며 세계 레이싱 대회 우승을 휩쓸었다.

1957년에 돌연 레이싱계를 은퇴했던 마세라티가 2003년 스위스 제네바 모터쇼를 통해 복귀하며 선보인 레이싱카가 MC12다. 마세라티는 MC12로 2010년까지 14개 챔피언십 타이틀을 석권했고 22개 레이싱에서 우승을 기록했다. 현재 디자이너 루치아노가 디자인을 맡은 MC12는 공기역학 효율을 극대화하면서도 우아함과 스포티함을

을 조화시켰다는 평가를 받았다.

마세라티의 새로운 컨버터블 모델 MC20 젤로(Cielo-사진)는 '가장 아름다운 스포츠카'로 극찬을 받았지만, 사실 외관보다 레이싱카의 DNA가 이식된 '성능'이 더 돋보인다. 마세라티에서 가장 빠른 모델인 MC20 젤로는 한 세기를 넘긴 마세라티 레이싱 헤리티지의 결정체로 독보적인 성능을 자랑한다

MC20 젤로는 최대토크 73.4kg.m, 제로백 2.9초, 최고속도 325km/h의 성능을 발휘하는 630마력의 신형 V6 3.0L 터보 엔진인 네튜노(Nettuno) 엔진이 장착됐다. 이전까지 F1에서만 볼 수 있었던 기술을 도로 위로 이전시키는 완전히 새로운 엔진으로, '마세라티 이중연소'

(Maserati Twin Combustion) 기술로 국제 특허를 받았다. 마세라티 이노베이션 랩의 엔진 전문가들이 첨단 기술을 적용, 현존하는 V6 엔진 중 가장 강력한 성능을 자랑한다. 그 결과 MC20는 탁월한 주행성과 편안함, 안전성을 겸비해 트랙이나 일반 도로 등 어떠한 환경에서도 완벽한 성능을 발휘한다.

또 MC20 젤로는 이탈리아 '달라라 윈드 터널'(Dallara Wind Tunnel)에서 1000회 이상 2000시간 넘는 시간 동안 전산 유체 역학 시뮬레이션 시험, 더욱 향상된 공기역학을 갖춘 '달리는 예술품'으로 탄생하게 됐다.

상부 디자인에는 매끄럽고 우아한 차체를 해치지 않으면서 고효율 공기역학을 달성하기 위한 라인이 적용됐으며, 보닛의 에어벤트와 측면의 에어 인테이크는 제 기능을 수행하면서도 특정 각도에서는 거의 보이지 않도록 했다. 하부에는 프론트 에어덕트 라디에이터와 자동차 바닥 및



상부로 공기가 효율적으로 분배되도록 최적화했으며, 열 흐름 관리에 특별히 주의를 기울이는 등 작은 디테일도 놓치지 않았다.

소재에도 심혈을 기울였다. 전체 차체는 더 가벼우면서도 외관 디자인 시 자유로운 스타일링이 가능한 탄소섬유와 복합소재로 구성됐다.

MC20 젤로는 80년 이상 마세라티 차량이 제

작돼 온 이탈리아 모데나의 비알레 치로 메노티(Viale Ciro Menotti)에 위치한 마세라티 공장 에서 차량 전 과정에 걸쳐 100% 생산이 이뤄진다. MC20 차량은 '선주문 후생산' 방식 시스템을 따르고 있다. 계약 순서에 따라 생산되며, 국내 판매 가격은 3억원대 초반부터 시작된다.

/박기용 기자 pboxer@kwangju.co.kr