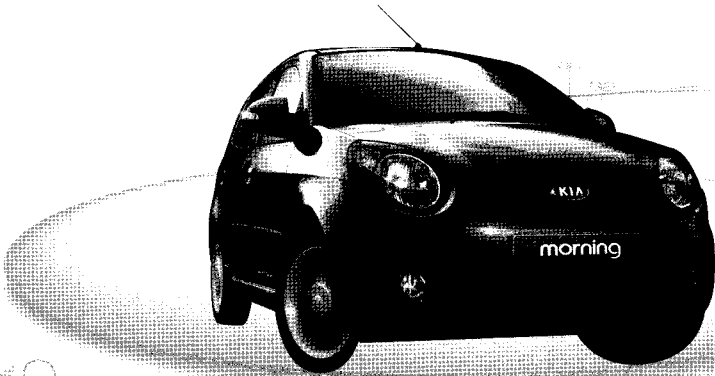


LPG경차·불경기에 딱 맞네

## 3월 최다판매 기아차 모닝 LPI

배기량 1000cc 불구 가속력·주행감양호

최대 관심사 연비는 A/T 기준 13.4km/ℓ



기아 모닝은 하찮게 봐 넘겨서는 안 될 경차다. 배기량 1000cc에 불과한 데다 세계 어디에서나 눈에 띄기 힘든 지극히 평범한 외모를 갖추고 있지만 가볍게 지나치기에는 생각보다 많은 일을 해 낸 차이기 때문이다.

초대 모닝이 태어난 때는 2004년 2월. 당시만 해도 국내 법규상 경차 기준은 배기량 800cc로 제한돼 있었다. 당시 경차 시장의 절대 강자는 GM대우 마티즈. 국내 경차 배기량 기준은 2008년 1월



1000cc로 조정됐는데, 기아차는 그 3~4년 전부터 나 홀로 1000cc를 고집하며 미래 경차 시장에 대비하고 있었던 것이다.

이처럼 긴 호흡으로 몇 년 뒤 미래 시장을 준비하는 모습은 그 이전까지 국내 자동차 업계에서는 좀처럼 볼 수 없었던 장면이었다. 물론 생각보다 훨씬 앞당겨 등장한 1000cc 경차 모닝이 경차 기준 변경을 놓고 정부와 업계에 압박을 가하려는 임무를 띠고 있었던 것도 부인할 수 없는 사실이다. 어쨌든 모닝은 1000cc 경차 시대를 개척한 첫 경차로 남게 됐다.

모닝에 대해 국내 소비자들이 잘 모르고 있는, 하지만 중요한 사실 하나는 영국 시장에서 큰 호평을 받았던 첫 기아차라는 점. 비록 자국 브랜드는 모두 외국에 매각됐지만 오랜 자동차 역사와 자존심 때문에 영국은 여전히 외국차가 공략하기 쉽지 않은 시장이다.

특히 우리나라와 같은 신흥 자동차 생산국에 대한 편견이 상당하기로 악명이 높다. 그런 시장에서 기아 피칸토(모닝 수출명)는 소비자와 언론의 호평을 받으며 기대 이상으로 판매 성과를 올렸다. 오늘날 유럽형 해치백 시드로 입지를 탄탄히 해가고 있는 기아의 유럽 공략 초석을 닦았다고 해도 과언이 아닐 것이다.

초창기부터 남이 안 해 본 일이나 아무도 가지 않은 길에 막무가내식으로 도전해온 모닝이 이번에 다시 한 번 무모한 도전을 선언하고 나섰다. 바로 최초의 LPG 경차다. 처음을 좋아하는 성격에 걸맞게 이번에도 첫 시도다.

그런데 예전 1000cc 경차를 처음 내놓았을 때나, A세그먼트 소형차 천국인 영국을 향해 무작정 출항했을 때와는 사정이 다르다. 이번에는 분위기(전에 없는 경기침체)도 잘 맞췄고, 소형 해치백을 바라보는 사람들 시각도 예전과는 사뭇 달라졌다. 게다가 국내 시장에서 모닝 인기가 예상롭지 않다.

모닝은 지난 1분기 국내 자동차 시장 베스트셀러에 등극했다. 절대 강자인 현대 아반떼와 쏘나타를 물리쳤을 뿐 아니라 2월까지만 해도 3위에 머물러 있다가 막판에 역전승을 거둔 저력도 놀라웠다.

바로 그 원동력이 지난 2월 중순 시판에 들어간 모닝 LPI다. 국산 경차 최초의 LPG 엔진차이자 영업용이나 장애인용이 아니라 일반인도 누구나 구입할 수 있는 첫 LPG 엔진차. 더욱이 요즘 같은 불경기에 세간의 관심이 쏠리는 것도 당연했다.

하지만 LPG 차를 좀처럼 인정하지 않으려는 소비자들도 많은 게 사실이다. 값은 싸지만 연료 효율성이 떨어지고 힘이 달린다는 게 가장 큰 이유였다. 충전소가 주유소만큼 많지 않아 늘 재충전에 신경을 써야 하는 것도 단점 중 하나로 지적된다.



하지만 전 세계적으로 LPG 차는 생각보다 많이 활성화돼 있다. 2000년 이후 전 세계 LPG 차량 보급대수는 9%, 충전소 역시 9%, 그로 인한 가스 소비량은 5%나 증가했다. 2000년에 750만대였던 전 세계 LPG 차량은 2007년 말 1330만대로 2배 가까이 불어났다.

호주와 인도 정부는 대기환경 개선을 위해 저공해 LPG 차량을 보급하고 있으며, 일본도 디젤 차량을 LPG 차량으로 개조하면 국가가 일부 비용을 보조해준다. 영국에서도 배기가스 기준을 충족시키는 LPG 차량에 대해서는 런던 시내 출입 시 혼잡세를 전액 면제해준다. 일본과 영국의 LPG 가격은 휘발유 대비 50~60%로 우리나라와 비슷하다. 어찌됐건 LPG 차량의 가장 큰 존재 이유는 경제성일 수밖에 없다. 그렇게 본다면 경차 소비자들보다 더 강력한 지지기반을 찾기도 어려울 것이다. 모닝 LPI가 데뷔하자마자 큰 관심 속에 3월 한 달간 1443대나 팔린 이유도 바로 그 때문이다.

모닝 LPI 외관에서는 이전 휘발유 엔진 모델과 달라진 부분을 좀처럼 찾아내기 어렵다. 중요한 건 보닛 안이기 때문이다. 인테리어에는 젊은 층과 여성 운전자를 의식한 흔적이 역력하다. 계기판은 경쾌한 스타일이고, MP3·CD플레이어 내장형 오디오도 그렇다. 센터페시아 아래에 마련한 아이팟 포트와 AUX 단자도 젊은 층 운전자들을 겨냥한 장비.

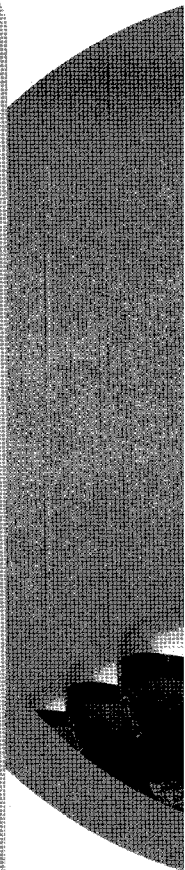
특히 경차임에도 앞좌석에 열선 시트(LX 블랙프리미엄)를 끼워넣은 점은 다분히 여성 운전자들에게 어필하겠다는 의도로 느껴진다. 시트 높이를 조절할 수 있는 펌핑식 레버나 잠동사니를 넣을 수 있는 시트 언더 트레이도 마찬가지.

LPG 차량 특성상 힘찬 시동을 기대하기는 어렵지만 시동음은 휘발유 차량에 비해 조용하다. 가속력이나 주행감은 생각보다 훨씬 좋은 편. 모닝 LPI 최고출력은 67마력/5600rpm으로 휘발유 차량(64마력)에 비해 약간 올라갔다. 최대토크 역시 9.0kg·m로 휘발유 차량(8.9kg·m)보다 아주 미미하게나마 상향 조정됐다.

토크는 발생시점이 3000rpm으로 휘발유 차와 같은 데다 상승 폭이 워낙 작아 운전석에서 체감하기 어렵다. 차체 무게는 휘발유 차보다 다소 늘어났다(897kg→906kg, 자동변속기 기준).

경차에다 LPG 엔진까지 더해졌으니 최고 관심사는 단연 연비일 것이다. 자동기어를 기준으로 할 때 모닝 LPI 연비는 13.4km/l로 휘발유 차량 16.6km/l 보다 조금 떨어진다. 하지만 준중형이나 중형 세단에서 LPG 효율성을 감안하면 상당히 나아진 수치. 올 2월 기준 LPG 평균 판매가를 862원이라고 볼 때 연간 2만km를 주행한다면 휘발유 차량에 비해 1년간 129만원가량 연료비를 절약할 수 있다는 계산이 나온다.

LPG 값을 휘발유 값의 50% 수준으로 유지하겠다는 정부 방침이 유효하다면 경제적인 세컨드카를 찾는 이들이 고려해볼 만한 차이다.



이산화탄소 배출량은 132g/km로 휘발유 차량(121g/km)보다 올라갔는데, 휘발유에 비해 친환경적이라는 LPG의 마케팅 포인트를 생각하면 다소 어리둥절한 결과다. 수동기어 모델 이산화탄소 배출량은 108g/km.

힘찬 가속감이나 날랜 퍼포먼스를 기대하며 경차를 구입하는 사람은 아마 없을 것이다. 그렇게 본다면 모닝 LPI 운전감은 한마디로 무난하고 경차답다. 비교적 부드럽게 잘 달리고, 크게 흠잡을 일 없이 잘 돌아간다. 가속 페달을 꾸준히 밟고 있으면 시속 120km 정도까지는 수월하게 올라가는데, 그 이후는 달려온 탄력으로 가속해나가는 느낌이다. 배기량 1000cc짜리 경차에 더 이상 가속을 기대하는 건 무리. 도심지에서 출퇴근을 위한 소위 1시티 컴퓨터로 혹은 업무용으로 사용하기에는 그리 아쉬울 것 없을 성능이다.

LPG 차량 연료탱크(LPG 봄베)는 대개 트렁크 안에 있는데, 모닝 LPG 봄베는 과연 어디에 들어가 있을지 궁금했다. 그 비좁은 트렁크에는 봄베를 넣을 공간이 없을 뿐 아니라 뒤가 싹둑 잘린 초소형 해치백인 만큼 후방 충돌 시 안전문제도 제기될 수 있을 테니 말이다. 모닝 LPG 봄베는 차체 아래쪽, 후륜 축 바로 앞에 매달려 있다. 봄베 프로텍터 등 안전장비를 충분히 보강했다고 기아 측은 설명한다. 봄베 용량은 48ℓ로 휘발유 연료탱크 용량(35ℓ)보다 커졌다.

시승차에 달려 나온 타이어는 155/70 R13 사이즈 기본형인데, 15인치 휠과 타이어까지 옵션으로 제공한다. 경쟁차종이라 할 GM대우 마티즈를 염두에 둔 포석이 아닌가 생각된다(마티즈는 13인치 휠만 제공한다). 그래서인지 휠하우스에는 여유공간이 많은 편인데, 기본장비인 13인치 휠을 끼워 놓으니 조금은 험해 보이기도 한다.

진작 경차에 올랐더라면 LPG 엔진에 대한 세간의 편견을 상당 부분 누그러뜨릴 수 있지 않았을까 싶었다. 모닝 LPI를 타보니 연료 효율이 다소 떨어지더라도 값은 싼 LPG와 가장 잘 어울릴 차는 바로 경차가 아닐까 싶은 생각이 들었기 때문이다. 가볍고 작은 차체에서는 LPG 엔진의 고질인 힘부족도 느낄 수 없었고, 그러면서도 연비는 휘발유에 그리 처지지 않았다.

게다가 경차의 지상과제라 할 유지비 절감에도 상당한 기여를 할 것으로 보이니 경차 소비자들에게는 어필할 가능성이 충분하다. 한 가지 걸림돌이 있다면 바로 가격이다. 모닝 LPI 차값은 871만~1000만원으로 휘발유 모델(692만~958만원)보다 다소 비싸다. 여기에 4단 자동기어와 에어컨을 추가하면 값은 더 올라간다. 가쁜한 주행 성능에 마음이 거의 기울었던 고객이 가격을 듣고 나서 잠시 망설일 수도 있다. 하지만 경차로서 장점이 많은 차인 만큼 영업사원이 고객들을 설득할 여지는 충분해 보인다.

[매일경제 김우성]