

[시승기] 편안함은 벤츠의 미덕, 6세대 C클래스

✎ 최정필 기자 | ⓒ 승인 2022.04.26 17:50



메르세데스-벤츠라는 브랜드의 베스트셀링 모델을 딱 한종류만 고르라고 하면 쉽지 않다. 비교적최근 추가된 콤팩트 라인업을 제외하면 대체로 잘 팔리기 때문이다. 플래그십 S클래스부터 아이코닉 SUV G클래스까지 어느 하나 빠지지 않는 브랜드다.

그 중에도 옛(?) 엔트리 모델인 C클래스는 의미가 남다르다. 가격이 많이 상승됐지만, 그래도 여전히 비교적 부담 없는 가격에 접근할 수 있기 때문이다. 바로 위 E 클래스의 지분이 엄청나지만 이 차 역시 적지 않은 비중을 차지하고 있다.

그런 C클래스가 6세대로 돌아왔다. 거기에 '편안함'을 주제로 삼았다. 마일드 하이브리드가 적용된전동화 파워트레인과 S클래스를 연상시키는 매력적인 디자인이 무기다. 국내에는 C200 4매틱 아방가르드와 C300 AMG 라인 2개 라인업으로 출시됐다. 시승은 여의도 서울마리나에서 출발해 파주 임진각까지 두 모델을 번갈아 시승하도록 구성됐다.



◆ S클래스를 닮은걸까? CLA를 닮은걸까?

외관 디자인은 플래그십 세단 S클래스의 모습을 그대로 압축시켰다. E클래스, CLS 클래스와 비교해도 그 완성도가 높다. 복잡함을 버리고 간결한 디자인이 세련됨을 강조한다. 한층 얇아진 그릴과 중앙을 향해 뾰족하게 뻗은 LED 주간주행등, 날카롭게 깎아 낸 테일 라이트는 유려하다. 호불호가 강하게 갈리는 디자인으로 호평보단 악평이 더 많았던 E클래스와 비교하면 개선된 정도가 뚜렷하다. 비율의 중요성을 느낄 수 있는 부분이다.



이처럼 베이비 S클래스라 부르기 부족함이 없는 디자인이지만, 콤팩트한 차체는 다소 엉뚱한 생각도 들게 만든다. 콤팩트 모델인 A클래스 세단과 CLA 클래스의 빅사이즈의 이미지가 그것. 작은 차체에

동일한 구성을 넣으려다보니 생긴 비율의 장난이다.

기능 측면에서도 S클래스의 것을 다수 적용했다. 대표적인 기능이 LED 디지털 라이트. 촘촘하게 구성된 빛을 이용해 운전자의 시야를 확보하는 기능이다. S클래스에서도 주요 기능이었던 만큼 C클래스에 거는 기대가 크다는 것을 알 수 있는 부분이다. 이외에도 MBUX를 기반으로 하는 증강현실 내비게이션과 헤드업 디스플레이가 적용됐다. 단, 상위트림인 C300 AMG 라인에서만 누릴 수 있다.



◆ 베이비 S클래스는 이래야지

실내는 S클래스의 이미지를 고스란히 옮겼다. 11.9인치 고해상도 LCD 센트럴 디스플레이와 12.3인치 와이드 스크린 콕핏, 가지런히 배치된 송풍구는 C클래스에 더 이상 엔트리 모델의 이미지를 주지 않겠다는 의지의 표현이다.

스티어링 휠은 대체로 두툼하지만 손에 잡히는 부분만은 얇다. 덕분에 언제든 달릴 수 있을 것 같은 스포티함과 손에 착 감기는 편안한 감촉이 함께 한다. 타공 가죽으로 마감돼 고급화에도 신경 썼다는 느낌도 매력적이다. 손잡이를 비롯해 곳곳에 적용된 금속 소재는 인테리어의 고급화에 진심이라는 뚜렷한 자기주장을 펼친다.



한층 커진 공간도 매력포인트다. 전작 대비 25mm 늘어난 휠베이스 덕분이다. 특히 2열의 공간이 넉넉해졌다. 1열 시트를 조절하는 것에 대한 부담이 사라진 것은 덤이다. 촬영장비를 부착하며 앉아 본 2열의 무릎공간은 여유롭다. 조수석을 뒤로 끝까지 밀어도 푸근한 기자의 다리를 움직이기 불편함이 없다.

다소 발열이 심한 인포테인먼트 디스플레이는 흠이다. S클래스의 화면에서도 약간의 발열이 있었지만 C클래스는 그 정도가 더 심하다. 폭한과 폭서가 반복되는 우리나라의 날씨를 잘 견뎌낼 수 있을지 걱정되는 부분이다.



◆ 과한 성능의 후륜구동, 편안한 사륜구동

본격적인 주행에 나선다. C200과 C300 AMG 라인 모두 동일한 2세대 마일드 하이브리드 엔진과 9G 트로닉 자동변속기가 탑재됐다.

같은 엔진이지만 발휘하는 성능은 다르다. C200은 최고출력 204마력, 최대토크 32.6kg.m를 발휘하지만 C300은 최고출력 258마력 최대토크 40.8kg.m다. 여기에 통합형 스타터 제너레이터(ISG)가 탑재돼 가속 시 최대 20마력의 힘을 추가로 발휘한다. 최대의 성능을 끌어내면 C200은 최고출력 224마력, C300은 최고출력 278마력을 뽐어낸다.



사륜구동 시스템의 탑재 여부와 무관하게, C300의 출력은 넉넉함을 넘어 과하다. 구동방식의 차이는 그 다음이다. 뒷바퀴로만 차를 밀어내는 C300의 움직임은 날카롭다 못해 신경질적이다. 진짜 고성능의 AMG가 아닌 'AMG 라인'에 이런 성능 관창을까 싶을 정도다.

반면 C200은 6세대 C클래스가 편안함을 테마로 잡은 이유를 온 몸으로 전달한다. 재미가 없다는 뜻은 아니다. 충분히 즐겁게 주행할 수 있다. 하지만 적당히 단단한 서스펜션은 차의 흔들림을 빈틈없이 잡아준다. 4매틱 시스템은 출력을 빈틈없이 쏟아낸다. 엔진과 서스펜션, 사륜구동이 조합되며 만들어낸 편안함이 오묘하다. 적당한 출력과 오묘한 편안함은 미묘하게 기대 이상이다.



◆ E클래스를 넘볼 수 있는 가격은 '글쎄'

신형 C 클래스의 유일한 단점은 가격이다. C200 4매틱 아방가르드 6150만원, C300 AMG 라인 은 6800만원이다. 세대가 바뀌며 크기가 커지고 가격이 오르는 것이 흐름이라지만 상위 모델까지 넘 보기 때문. BMW의 5시리즈 뿐 아니라 E클래스의 가격보다도 비싸다. 참고로 5시리즈의 경우 520i 6370만원, E클래스의 경우 E250 아방가르드가 6700만원이다.

이러한 가격 정책은 이번 C클래스의 주력은 C200 4매틱 아방가르드라는 것과, 향후 출시될 신형 E클래스의 시작 가격이 7천만원을 넘긴다는 해석이 가능하다.

물론 이번 C클래스에는 이러한 가격 저항을 넘어서는 매력이 분명 있다. 삼각별이 주는 품격 같은 진 부한 이야기가 아니다. 슬로건으로 잡은 '당신만의 편안한 공간에 머물러라(Stay in Your comfort Zone)'를 충실히 보여준다는 이야기다.

전동화 파워트레인을 품으며 6세대로 돌아온 C클래스, 가격 저항 없이 수입차 시장을 편안하게 순항 할 수 있을지 기대를 하지 않을 수 없다.



최정필 기자 choiditor@carmgz.kr