

[시승기]압도적 세련미, 폴스타4 듀얼모터

✎ 최정필 기자 | ⓒ 승인 2025.04.08 15:30



2021년 마지막 날, 폴스타코리아가 국내 진출을 공식 발표했다. 폴스타는 국내에서 뿐 아니라 글로벌 시장에서도 신생브랜드. 여러 수입차 브랜드가 쉽지 않다고 평가하는 대한민국 시장에서 엔트리 모델인 폴스타 2와 함께 도전장을 내밀었다.

폴스타는 그간 '고성능 브랜드'의 하나였다. 그렇기 때문에 그 이름에서 기대하는 퍼포먼스가 있다. 하지만 폴스타 2는 이를 충족시키기엔 부족했다. 차급, 크기, 제품 포트폴리오를 모두 볼 때 충분히 매력적이었지만 부족했다. 이에 폴스타가 말하길, '이건 가장 평범한 모델이다. 이게 평범하다면 다음에 나올 모델은 어떻겠는가'라고 한다.

이제 두번째 모델이 국내 시장에 출시됐다. 지금까지 계획된 폴스타 모델 중 가장 강력한 성능을 가진 폴스타4다. 과연 이 모델은 그들의 자신감을 충분히 채워줄 수 있을까. 서울에서 강원도 인제까지 왕복해 달리며 살펴봤다.



◆ 압도하는 덩치, 세련된 디자인

“오 이거 차 좋다던데”

시승차를 막 받아 시트 포지션 등을 맞추는 사이, 이웃 주민이 찾아왔다. 대번에 폴스타를 알아본 그는 차를 한참 살핀다. 그는 크기에 압도되고, 깔끔함에 세련된 인상을 받았다고 한다.

폴스타는 브랜드 론칭 이후 디자이너 출신이 강세를 보였다. 그렇다고 퍼포먼스와 기술에 있어 무언가를 양보하진 않았지만, 디자인에 유독 진심이였다. 그리고 그 결과물이 폴스타2와 폴스타4다.

폴스타의 디자인은 볼보에서 시작됐지만, 그와 다르게 깔끔하고 심플하다. 그러면서도 차의 크기를 부각시키는데 집중한다. 폴스타의 언어로 해석된 램프 디자인, 매끄러운 측면 실루엣은 시선을 앗아가는 강렬함이 있지만, 피로하지 않은 단순함을 모두 갖고 있다.

테두리를 없앴지만 면적을 포기하지 않은 사이드미러는 기능적 유용함을, 그러면서도 유려한 라인을 깨지 않는 세련미를 돋보이게 한다. 좌우로 길게 뻗은 굴곡진 라인은 차의 부피를 한층 강조하고, 그에 맞춰 쪼개진 헤드램프는 시작점과 전혀 다른 독자적인 방향을 그리고 있음을 나타낸다.



무심하게 그어낸 테일램프는 브랜드의 지향점을 나타내는 방향성. 단순하지만 명확하고, 기교를 부렸지만 낭비가 없다. 그렇다고 기능을 포기하지도 않는다. 과감하게 없애버린 뒷유리는 우스갯소리처럼 떠도는 디자이너와 엔지니어의 싸움에서, 어느 누구도 양보하지 않은 결과물이다. 대신 디지털 룸미러를 통해 보여주는 후방 시야는 매끄럽고 넓다. 덕분에 실내에서 느끼는 안락함은 평소의 몇 배. 포근하게 안아주는 실내는 극지방에 자리한 따뜻한 오두막의 느낌이다. 아니, 폴스타에게 어울리는 표현은 우주 한가운데 마련된 따스한 안식처다.

실내 역시 단순하기 그지없다. 중앙에는 15.4인치 가로형 디스플레이가 탑재됐고, 운전석에는 10.2인치 디스플레이가 장착됐다. 운전석 디스플레이는 설정에 따라 현재 속도와 배터리 잔량, 주행 가능거리만 보여주는 단순한 형태도 가능하지만 티맵 내비게이션 또는 주행보조 시스템 정보를 띄워주는 화면으로 변경할 수도 있다. 다양한 정보를 띄우기에 부족해 보일 수 있지만 괜찮다. 바로 앞에 14.7인치 헤드업 디스플레이가 부족한 정보를 보충해주기 때문이다.



인포테인먼트 디스플레이는 3분할을 기본형태로, 사용자의 편의에 따라 분할선을 변경할 수 있도록 했다. NUGU auto, FLO등 다양한 엔터테인먼트 요소도 사용 가능하면서도 직관적인 구성을 제공해 사용상의 불편이 크지 않다.

그럼에도 불편한 점이 있다면 스티어링 휠이나 사이드미러의 방향, 글로브 박스의 개폐까지 모두 터치로 조작해야 한다는 점이다. 대부분의 기능이 운전자에 맞춰 저장한 다음엔 건들 필요가 크게 없긴 하다. 하지만 발렛파킹이나 서비스센터 방문, 동승자가 있는 경우 등에는 다를 수 있다. 누구에게도 차를 맡기지 않는다면 괜찮지만, 그렇지 않다면 약간의 고민을 하게 만드는 요소다.



뒷유리가 없기 때문에 뒷좌석은 안락하기 그지없다. 1열부터 고루 사용된 재활용 PET와 재생 어망을 포함한 재생 나일론 '에코닐', 천연 섬유 폴리프로필렌 등 친환경 소재는 손과 엉덩이, 등과 같이 직접 닿는 부분과도 어색함이 없다. 단순한 구성으로 즐길 거리는 조금 부족할 수 있지만, 눈과 몸이 피로하지 않다. 거기에 살짝 눕혀진 2열 시트는 편안함을 더욱 강조한다.



◆ 두개의 모터, 400kW의 출력, 왕복 300km를 달려도 35%가 남은 배터리

폴스타 4는 회사가 지금까지 개발한 차 중 가장 강력한 성능을 갖고 있다. 조금 더 편안하고 느긋하며 여유로운 주행을 원한다면 200kW 출력의 싱글모터 모델을 선택해도 좋다. 하지만 명성에 걸맞게, 제조사의 주장에 걸맞게 강력한 성능을 원한다면 듀얼모터는 그 갈증을 해소하기 충분하다.

듀얼모터 모델을 기준으로, 정지상태에서 시속 100km까지 가속하는데 소요되는 시간은 단 3.8초. 102kW 배터리가 살살 녹을 수 있기 때문에 계속해서 즐기기는 어렵지만, 단 한번이라도 경험해보면 소닉붐을 겪는 듯한 착각을 일으킨다. 물론, 실제로 소닉붐을 겪으면 상당히 고통스럽겠지만, 그만큼 강력한 펀치력을 느낄 수 있다.



그러면서도 차체의 거동은 안정적이기 그지없다. 듀얼모터에 적용된 세미 액티브 서스펜션은 승차감을 강조할 수도, 퍼포먼스를 강조할 수도 있다. 파워트레인의 응답성을 향상시키는 퍼포먼스 모드에서는 단단하지만 확실한 그립을 만들어 탑승자로 하여금 안도감을 느끼게 한다. 그럼에도 2,355kg이라는 가볍지 않은 무게를 자랑하지만, 이 거체가 신나게 달려가는 모습은 가히 놀라울 정도다.

그러면서도 전기효율은 뛰어나다. 듀얼모터 모델을 기준으로 국내에서 인증받은 거리는 395km에 불과하다. 하지만 100%까지 충전했을 때 계기판에 표시된 주행 가능거리는 약 560km. 주행 습관에 따라 변화되는 수치기 때문에 이 역시 최대 수치라고 볼 수 없다.



이른 새벽 서울을 출발해 강원도 인제까지 쉼 없이 달렸다. 거주지 인근의 완속 충전기를 이용해 100%로 출발한 만큼 주행거리 실측도 곱했다. 올림픽대로와 서울-양양고속도로를 합쳐 약 140km를 달린 후 남은 배터리는 69%. 국내 공식 인증거리를 기준으로 할 경우 약 35%의 배터리를 소모해야 했지만 실제 소모된 배터리는 훨씬 적었다.

인제에서의 일정을 마치고 다시 서울을 향했다. 이번엔 서울에서의 교통체증을 피하기 위해 고속도로를 고속도로 답게 주행했다. 그럼에도 피하지 못한 막히는 길을 우회하기 위해 진입한 도로는 경로를 크게 돌게 만들었다. 소요시간은 40분 가량이 더 걸렸지만 서울에 도착했을 때 남은 배터리는 35%다. 소모된 배터리를 기준으로 한다면 약 50km 정도 더 달린 셈이다. 배터리 잔량과 함께 계산해 본다면, 완충을 기준으로 500km는 너끈히 주행할 수 있다는 이야기다.



◆ 실용과 세련, 성능과 효율...상반되는 요소를 잡는 차

흔히 실용성이 있다면 미적 완성도는 포기한다거나, 성능을 챙긴 경우에는 효율을 포기하는 등 함께 할 수 없는 개념이 있다. 이런 개념을 모두 챙길 수 있다면 정말 좋겠지만 세상인 어떻게 해도 불가능한 것이 있는 법이다.

그런 의미에서 실용과 세련, 성능과 효율은 절대 불가능한 관계는 아니다. 하지만 이루기 매우 어렵다는 것 역시 부정할 수 없는 개념이다.

폴스타 4는 분명 세련되면서도 성능을 강조했다. 하지만 그렇다고 실용과 효율을 등한시 하지도 않았다. 물론 두가지를 모두 챙긴 덕에 가격은 저렴하지 않다. 파일럿 팩이 포함된 듀얼모터의 시작가격은 7,190만원. 선택품목을 넉넉하게 추가하면 9,130만원의 가격이 책정된다.



폴스타는 이 가격이 글로벌 시장에서도 손에 꼽히는 저렴한 가격이라고 이야기한다. 물론 그럴 것이다. 최근 예측하기 어려운 환율 정세 속에서는 더더욱 그렇다.

지난해부터 전기차 시장이 캐즘에 빠졌다는 평가가 끊이지 않는다. 하지만 이제는 '전기차'가 아니라 '자동차'로 볼 때다. 가격적으로도, 성능적으로도, 심미적으로도 폴스타 4는 많은 것을 충족시킨다.

무언가 아쉬운 선택이 질렸다면, 폴스타 4는 어떨까.



최정필 기자 choiditor@carmgz.kr