

## 한국 자동차산업 초기 차량의 디자인 특징 고찰

구 상\*

홍익대학교 산업디자인학과

### An Observation on Design Features of Vehicles in the Early Era of Korean Automobile Industry

Sang Koo\*

Department of Industrial Design, Hongik University, Seoul 04066, Korea  
(Received 26 May 2025 / Revised 6 August 2025 / Accepted 6 August 2025)

**Abstract** : The purpose of this study is to derive insights from automobiles of the early Korean auto-industry era by observing reverse-engineered materials, including vehicle images and data, and to trace the origins of the current Korean automobile design characteristics. Eight vehicles developed in the 1960s, including the models Saenara, Corona, FIAT 124, Publica, Crown, Cortina, Ford 20M, and Shinjin-Jeep, were observed through their rebuilt package layouts and interior instrument panel images, with analysis focusing on body proportions such as hoods, cabins, and decks. Some of them were found to have hood proportions of 29 % regardless of body size, whereas the others featured shorter ones with less than 25 %, similar to the typical European compact designs prioritizing space, in contrast to American models known for longer hood types. It can be concluded that, following Toyota's withdrawal in the early 1970s, typical European designs have predominated in Korea.

**Key words** : Early industry era(초기 산업 시기), Korean automobile industry(한국 자동차산업), Licensed production(면허 생산), Exterior, interior design(내외장 디자인), Cabin space(캐빈 공간)

#### 1. 서론

오늘날의 우리나라 자동차산업과 자동차 디자인은 1955년에 등장한 최초의 국산 자동차 「시발(始發)」 승용차로부터 시작된 70년의 역사로, 1886년을 기점으로 하는 서구의 약 140년에 대비해 압축된 성장과 발전을 통해 아시아 국가에서 독특한 후발주자로 성장했다는 평가<sup>1)</sup>를 2005년부터 받아왔다. 그러나 이러한 성장의 출발점이 된 우리나라 초기 차량의 내·외장 디자인 특징에 관한 연구는 찾아보기 어려우며, 자료의 응집도 역시 높지 않다.

재활용 재료로 수공업 방식으로 제작된 「시발」 승용차 이후 1960년대에 외국으로부터 도입된 제조 기술로 생산된 「새나라」, 「코로나」, 「퍼블리카」와 「크라운」 등의 일본 유래 차량과, 「피아트 124」, 「코티나」, 「포드 20M」 등의 유럽 유래의 차량, 그리고 「신진 지프」 등 미국 유래의 차량은 각각 서로 다른 특성으로 초기 우리나라

자동차산업과 소비자 인식 형성에 영향을 주었을 것으로 추론할 수 있다.

이에 본 연구는 산발적으로 존재하는 초기 차량 자료와 치수 정보 등을 종합해 차체 형상과 패키지 레이아웃(Package layout)을 재구성하는 역설계(逆設計, Reverse engineering) 기법으로 초기 차량의 내·외장 디자인을 고찰해 오늘날의 한국 차량이 가진 특성의 연원 탐구를 목표로 하였다. 물론 이러한 차량 고찰과 디자인 분석이 우리나라의 초기 차량에 관한 자료와 연구의 부족을 단시간에 만회할 수는 없을 것이나, 오늘날 세계 5~6위의 자동차 생산국이며 기술 자립도와 디자인의 독자성에서 완숙 단계에 이른 우리나라 자동차산업의 위상에 호응해 초기 발전 단계로부터 기술 특징의 시사점 도출을 시도했다는 점에서 본 연구에 다소나마 의미가 부여될 수 있기를 희망한다.

\*Corresponding author, E-mail: [koosang@hongik.ac.kr](mailto:koosang@hongik.ac.kr)

<sup>1)</sup>This is an Open-Access article distributed under the terms of the Creative Commons Attribution Non-Commercial License(<http://creativecommons.org/licenses/by-nc/3.0>) which permits unrestricted non-commercial use, distribution, and reproduction in any medium provided the original work is properly cited.

## 2. 초기 한국의 자동차산업과 차량

### 2.1 자동차산업의 출발

첫 국산 차량 「시발」 승용차는 최무성 씨에 의해 설립된 「국제차량제작소(國際車輛製作所)」에서 한국전쟁 이후 미군이 남겨놓고 간 군용 지프의 차대(車臺)에 페드럼통을 재활용한 강판을 이용해 수공업으로 제작되었으므로, 사실상 규격화된 제품은 아니었다. 또한, 1957년에 시행된 정부의 차량 보유 대수 제한 조치로 인해 2,235대를 생산한 뒤에 1964년에 생산을 종료했다<sup>2)</sup>는 기록 등으로 「시발」 승용차는 우리나라 자동차 기술 발전에 지속적인 영향을 끼쳤다고 보기는 어렵다.

우리나라에서 공업제품으로서 자동차의 등장은 1962년에 인천에 세워진 「새나라공업주식회사」에서 생산한 「새나라」 승용차가 최초이다. 이후 현재 「한국GM」의 전신(前身)인 「신진공업사」가 설립돼 「신성호」 승용차를 생산했으며, 1966년부터는 토요타와 계약해 「퍼블리카(Publica)」, 「코로나(Corona)」 등의 승용차를 면허 생산(Licensed production)했다.<sup>3)</sup> 이 차량은 엔진과 변속기뿐 아니라 차체 내·외장 부품까지도 대부분 수입해 국내에서 조립된 것이었으므로, 좌측통행의 일본 차량과 운전석 위치만 다를 뿐 같은 차량이었다.

또한, 신진자동차는 미국의 「카이저(Kaiser)」사와 민간용 차량 「CJ-5」의 생산 계약도 체결해 1969년 11월부터 「지프」를 생산하기 시작하는데, 역시 거의 모든 부품을 수입해 국내에서 조립하는 방식으로 생산되었다. 그리고 1970년대에 미국의 「카이저」가 「AMC(American Motor Company)」로 바뀌면서 새로운 제휴를 통해 1974년 4월에 별도의 기업으로 「신진지프공업주식회사」를 설립해 부산에 공장을 열어 「지프(Jeep)」 브랜드를 붙여 차량을 생산한다.<sup>4)</sup>

기아자동차의 모태가 된 「경성정공(주)」는 1944년에 설립되어 자전거 부품을 생산하기 시작했으며, 1961년에 일본의 「혼다기연(本田機研)」과의 기술제휴를 계기로 「기아기연(起亞機研)」으로 개칭하고 일본에서 부품을 들여와 모터사이클 「기아혼다 C-100」을 생산하였다. 이후 1962년에 일본의 「도요코교(東洋工業)」와 기술제휴를 하면서 「기아산업(起亞産業)」으로 회사명을 바꾸고 소형 3륜 화물 차량 부품을 수입해 조립생산하면서 자동차 제조를 시작<sup>5)</sup>했다.

현대자동차는 1967년에 설립되었으나, 이미 1940년대부터 「아도서비스」라는 자동차 정비공장을 운영했으며, 1968년에 영국 포드(Ford UK)와 면허 생산 계약을 맺고 약 66만 제곱미터의 울산 공장을 지어 중형 승용차와 트럭을 조립생산<sup>6)</sup>하기 시작하는 등 1960년대는 우리나라의 주요 자동차 기업이 설립되는 태동기였다.

### 2.2 고찰 대상 차량

이 시기에는 승용차 이외에 소형부터 대형 화물 차량도 도입 생산되었는데, 1968년에 신진자동차가 생산한 소형 화물트럭 「에이스(Ace; 1968 ~ 1972 생산)」와 6톤급 중형 트럭(DA100: 1968 ~ 1972 생산) 등은 모두 토요타의 차량을 들여온 것이었다.

현대자동차가 내놓은 대형 트럭 「포드 D-시리즈(Ford D-series: 1969 ~ 1972 생산)」는 영국 포드로부터 부품을 들여와 조립생산한 것이었다. 그리고 기아산업은 소형 3륜 트럭 「T-360」과 「T-600 (1962 ~ 1973 생산)」 등을 도요코교에서 부품을 들여와 생산하였다. 그러나 이 시기에 도입 생산된 화물 차량은 화물 운송 수요 충족에 따른 역할로 디자인이나 사용성 변화 등을 발견할 수 없으므로 본 연구의 대상에서 제외하였다.

Table 1은 1955년도부터 1969년도까지 화물차를 제외한 국내 생산 차종을 정리한 것이다. 이들 중 1955년도에 등장한 「시발」 승용차는 산업적 관점에서 유의미한 영향을 찾아볼 수 없으므로 고찰 대상에서 제외하였다. 이에 본 연구에서는 「새나라」와 「신성호」, 「코로나」, 「퍼블리카」와 「크라운」, 「코티나」, 「피아트 124」, 「포드 20M」과 「신진 지프」 등의 아홉 종류의 차량을 고찰하지만, 「신성호」는 도면 작성에서 제외하였다.

Table 1 Passenger car models developed in Korea between 1955 and 1960s

Year	Make	Model	P/T	Country (make)	Ext./Int. design	Country (make)
1955	Shibal	Shibal	Carry over	USA (Kaiser)	-	USA (Kaiser)
1962	Saenara	Saenara	Licensed	Japan (Nissan)	licensed	Japan (Nissan)
1964	Shinjin	Shinsung-ho	Carry over	Japan (Nissan)	modified	-
1966	Shinjin	Corona	Licensed	Japan (Toyota)	licensed	Japan (Toyota)
1966	Shinjin	Publica	Licensed	Japan (Toyota)	licensed	Japan (Toyota)
1967	Shinjin	Crown	Licensed	Japan (Toyota)	licensed	Japan (Toyota)
1968	Hyundai	Cortina Mk II	Licensed	GB (Ford)	licensed	GB (Ford)
1968	Asia	FIAT 124	Licensed	Italy (FIAT)	licensed	Italy (FIAT)
1968	Hyundai	Ford 20M	Licensed	Germany (Ford)	licensed	Germany (Ford)
1969	Shinjin Jeep	Shinjin Jeep	Licensed	USA (Kaiser)	licensed	USA (Kaiser)

### 3. 초기 차량의 개발

#### 3.1 새나라

재일교포 박노정, 일본 이름 야스다 에이지에 의해 설립된 「새나라공업주식회사」는 현재의 인천광역시에 공장을 지어 1962년 8월 27에 준공<sup>7)</sup>한다. 그리고 닛산(日産)의 1세대 「블루버드(Bluebird 321)」 승용차의 완제품 차량 400대가 무관세로 수입되어 판매되고, 이후에 반제품조립생산(SKD; Semi knock-down) 방식, 즉 차체 패널을 비롯한 모든 부품을 들여와 조립하는 생산 방식으로 2,700여 대의 「새나라」 승용차가 1년여 동안 생산되어 완제품으로 수입된 차량과 합쳐 모두 3,100여 대가 판매된다.



Fig. 1 Saenara sedan, 1962



Fig. 2 Datsun Bluebird, 312, 1959-1963

그러나 1963년 5월에 「새나라공업주식회사」의 설립자가 급작스럽게 일본으로 돌아가면서 회사는 문을 닫았고 승용차의 생산도 중단된다. 이후 부산에서 설립된 「신진공업」이 「새나라」 승용차의 외형을 참고해서 「신성호」라는 이름으로 1964년도에 108대를 생산하였고, 1965년도에 인천의 「새나라공업주식회사」의 공장을 인수한 뒤에 「새나라」 승용차를 약간 변형시킨 차량 106대 등 모두 322대를 생산한다.

이들 차량은 모두 수공업으로 생산되었으며, 후기형은 「새나라」 승용차와 유사한 형태를 가지고 있었다고 알려졌지만, 「신성호」의 상세한 차량 특징에 관한 내용은

찾아볼 수 없다. 이들 전기형과 후기형 「신성호」나 「새나라」 승용차의 실물 차량은 현재는 남아 있지 않은 것으로 보인다.



Fig. 3 Brochure image of Shinjin New Shinsungho, 1964

#### 3.2 코로나

「새나라공업주식회사」를 인수한 「신진공업」이 일본 토요타와 기술제휴를 통해서 1966년 7월부터 조립생산 방식(CKD; Complete Knock-Down)으로 소형 승용차 「코로나(Corona)」의 3세대 모델(RT40)의 부품을 들여와 여기에 국산 부품 일부를 더해 생산한다. 초기의 국산화율은 21%였으며, 정부의 강력한 국산화 정책으로 1969년도에는 그 비율이 39%까지 높아졌다.



Fig. 4 Shinjin Corona sedan, 1966



Fig. 5 Toyopet Corona RT40 sedan, 1964-1970

그러나 1970년 4월 중국 총리 저우언라이(周恩来)가 발표한 대만이나 한국과 경제교류 관계에 있는 국가와의 교역을 거부하는 ‘4원칙’으로 토요타는 중국 시장 진출을 위해 1972년도에 한국에서 철수하게 된다. 이에 따라 RT40에 이어 1970년 6월에 등장한 후속 모델 RT80까지 생산하던 신진자동차의 승용차 생산은 중단된다.

토요타 「코로나」의 3세대(RT40) 모델은 1964년도에 처음 출시되었으며, 부분 변경에 따라 전기형, 중기형, 후기형 등으로 구분되는데, 국내에서 생산된 전기형과 중기형에서 중기형은 전면 방향지시등과 보조 그릴이 범퍼 아래로 내려가는 등 헤드램프와 라디에이터 그릴, 범퍼 형태가 변경된 것이었다.

### 3.3 퍼블리카

신진자동차가 「코로나」에 이어 1967년도부터 조립생산한 「퍼블리카(Publica)」의 원형 차량은 토요타가 1966년도에 내놓은 같은 이름의 경승용차의 2세대 모델 P20이다. 이 차량은 2도어 쿠페, 3도어 왜건 등이 출시됐지만, 역시 토요타의 철수로 인해 우리나라에서는 1972년도 단종 시까지 2,005대만 생산되었다.<sup>8)</sup>



Fig. 6 Shinjin Publica 3 door wagon, 1967



Fig. 7 Toyota P20 Publica 2 door coupe, 1966-1969

「퍼블리카」에는 토요타의 공랭식 수평대향 2기통 790 cc 엔진이 탑재되었으며, 이는 대한민국에서 생산된 차량에서는 보기 드문 구조의 엔진이라고 할 수 있고 전체 구조도 단순했다.

### 3.4 크라운

1967년도부터 신진자동차가 조립생산한 「크라운」 승용차는 일본에서 1963년에 출시된 1세대 모델(RS 40)의 전면 라디에이터 그릴의 아래쪽 형태를 직선형으로 바꾼 것으로, 이 시기에 일본 현지에서는 이미 2세대 모델이 출시된 상태였다. 첫 국산 고급 승용차로서 주로 관용차로 공급되어 판매된 수량은 많지 않았으나, 1969년도에는 우리나라에서도 2세대 모델(MS 50)이 나와 1972년까지 생산되었다.



Fig. 8 Shinjin Crown sedan, 1967



Fig. 9 Toyota Crown RS 40 sedan, 1963-1967

「크라운」 승용차는 토요타자동차의 첫 번째 독자개발 중형 승용차라고 알려져 있으며, 미국 수출을 목표로 개발된 차량이었다.<sup>9)</sup> 차체의 길이가 4,610 mm에 축간거리 2,690 mm로서 오늘날의 D-세그먼트 중형 승용차의 크기이지만, 「새나라」 승용차의 길이 3,885 mm와 「코로나」 승용차의 4,085 mm의 길이 등과 비교하면 1960년대의 우리나라에서는 대형급 승용차로 받아들여졌다.

### 3.5 코티나



Fig. 10 Hyundai Cortina sedan, 1968

현대자동차는 창업과 동시에 1968년 10월부터 영국 포드(Ford UK)로부터 부품을 수입해 울산 공장에서 중형 승용차 「코티나(Cortina)」를 조립생산한다. 원형 모델 영국 포드의 「코티나 마크-2(Cortina Mk-II)」는 1966년에 영국 시장용 중형 승용차로 개발되었으며, 엔진은 1,300 cc와 1,500 cc가 탑재되었다. 영국에서는 4도어 세단 이외에도 2도어 쿠페와 5도어 구조의 스테이션왜건 등의 모델도 판매되었지만, 우리나라에는 세단형 차량의 한 종류만 판매되었다. 「코티나」는 이 시기의 다른 차량과는 다르게 측면 유리창에 곡면 유리를 사용했다는 점이 특징이었다.



Fig. 11 Ford Cortina Mk II sedan, 1966-1970

### 3.6 피아트 124

「피아트(FIAT) 124」 승용차는 이탈리아의 피아트자동차가 1966년 11월부터 시판했으며, 세단과 스테이션왜건 등도 등장하였다. 우리나라에서는 1969년부터 피아트와의 계약이 종료된 1973년 4월까지 아시아자동차에서 조립 생산되었다.



Fig. 12 Newspaper advertisement of Dong-AIlbo for Asia FIAT 124 sedan, dated on 1969-10-09



Fig. 13 FIAT 124 sedan, 1966-1974

「피아트124」는 직선적 형태의 차체로 인한 넓은 실내 공간 확보와 코일 스프링을 사용한 뒤 서스펜션, 모든 휠에 디스크 브레이크를 장착한 구조 등으로 주행과 제동 성능이 상대적으로 높았다.

### 3.7 포드 20M

「포드 20M(Ford 20M)」은 현대자동차가 신진자동차의 고급 승용차 「크라운」에 대응하기 위해 독일 포드(Ford Germany)와 기술제휴 및 조립생산 계약을 통해 1969년 5월부터 1973년 6월까지 생산한 모델이다. 원형은 「P7 타우누스(Taurus)」라는 이름에 V형 6기통 2,000 cc 엔진을 탑재한 승용차이며, 역시 측면 유리창에 곡면 유리를 사용했다.



Fig. 14 Hyundai Ford 20M, 1968



Fig. 16 CJ-5 based Shinjin Jeep wagon, 1974



Fig. 15 Ford P7 Taurus, 1967-1971



Fig. 17 CJ-5, 1955-1974

독일 포드에서 1967년 가을부터 1971년 12월까지 생산된 대형급의 세단이며, 엔진의 배기량으로 「Ford 17M」, 「Ford 20M」, 「Ford 26M」 등으로 구분하였다. 우리나라에서는 세단 이외에 스테이션왜건으로도 만들어져 고급차로 쓰이기도 했다. 현재 남아 있는 차량은 동아일보가 삼성모빌리티뮤지엄에 기증해 전시된 차량과 현대자동차가 보존하고 있는 차량, 그리고 방송과 영화 소품용 차량 대여 업체 금호상사에서 소장하고 있는 스테이션왜건 형태의 고급차 등이라고 알려져 있다.

### 3.8 신진 지프

신진자동차는 「카이저」사와 민간용 지프 「CJ-5」의 조립생산 계약을 통해 1969년 11월부터 「신진지프」를 생산하기 시작한다. 초기에는 차체 구조가 원형 차량 그대로 개폐식 지붕 구조였으나, 1974년 4월에 「AMC」와 새로운 제휴로 「신진지프공업주식회사」를 설립한 이후에는 철제 지붕을 얹고 차체를 늘린 왜건 형태의 차량도 생산한다.

## 4. 차량의 고찰

### 4.1 패키지와 실내 디자인

#### 4.1.1 새나라 승용차

「새나라」 승용차의 패키지 레이아웃을 재구성한 Fig. 18에서 1열 좌석은 일본 성인 남성 규격 JM 95퍼센트 타일(%ile)의 머리공간과 다리 공간 확보를 충족시키는 크기이며, 이것은 2열 좌석에서도 같다. 그러나 1열과 2열 좌석을 모두 서구 성인 남성 규격 SAE 95 %ile로 배치하면 1열과 2열의 좌석의 등받이 설치 공간을 확보할 수 없는 작은 공간 크기이다.

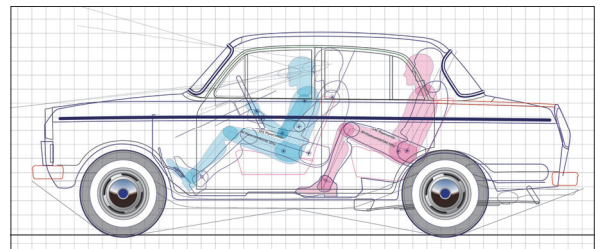


Fig. 18 Package layout of Saenara(Bluebird) sedan, 1962

차체 크기는 오늘날의 B-세그먼트 소형 승용차와 비슷하며, 차체 구조는 엔진실과 객실, 그리고 차체 후방의 수납공간이 구분된 3박스(Box) 형식이다. 작은 차체임에도 외형은 세단 이미지를 강조하기 위해 뒷바퀴 굴림 방식에 의한 엔진실을 구성하는 후드(Hood)와 객실 후방 수납공간의 데크(Deck)를 구성한 형태이다.

Table 2 Dimensions of Saenara(Bluebird 312) sedan

Overall length	3,885 mm
Overall width	1,496 mm
Overall height	1,470 mm
Wheel base	2,280 mm



Fig. 19 Instrument panel of Datsun Bluebird sedan

인스트루먼트 패널(Instrument panel)은 차체 색상의 차체 구조물에 계기류를 모은 별도의 클러스터가 설치된 형식이다. 전체 구성은 운전자용 계기를 가로로 배치한 수평 계기함(水平計器函; Horizontal binnacle) 형태이며, 운전석 클러스터의 좌측에는 속도계를 배치하고 우측에는 온도계와 연료계를 하나의 원형 다이얼에 집적시켜 배치했으며, 계기류의 좌측에 와이퍼 스위치와 헤드램프 버튼을 수직으로 배열하였다.

#### 4.1.2 코로나 승용차

「코로나」 승용차의 패키지 레이아웃을 재구성한 Fig. 20에서 1열 운전석 공간은 일본 성인 남성 규격 JM 95 %ile의 머리공간과 다리 공간 확보를 충족시키며, 이것은 2열 좌석에서도 같다. 반면에 1열과 2열 좌석을 모두 서구 성인 남성 규격 SAE 95 %ile로 배치하면 모든 좌석의 등받이 설치 공간이 확보되지 않는 공간 크기이다.

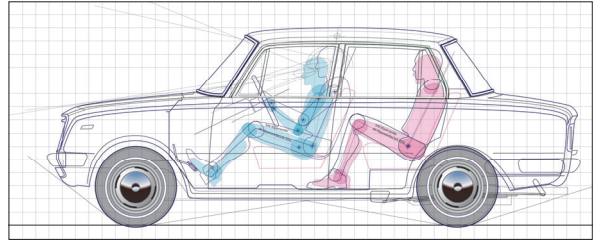


Fig. 20 Package layout of Corona RT40 sedan, 1966

축간거리와 전장으로는 「코로나」는 B-세그먼트 소형 승용차의 범주에 속하지만, 후드와 데크의 길이로써 세단 이미지를 강조하는 차체 비례이다. 인스트루먼트 패널은 수평형이며, 패널 상부에는 우레탄 발포 패드를 적용하였다.

Table 3 Dimensions of Toyota Corona RT40 sedan

Overall length	4,085 mm
Overall width	1,550 mm
Overall height	1,420 mm
Wheel base	2,420 mm



Fig. 21 Instrument panel of Toyota Corona sedan

#### 4.1.3 퍼블리카 승용차

「퍼블리카」 승용차의 패키지 레이아웃을 재구성한 Fig. 22에서 1열 운전석 공간은 일본 성인 남성 규격 JM 95 %ile의 머리공간과 다리 공간 확보를 충족시키며, 이것은 2열 좌석에서도 같다. 그러나 1열 좌석을 서구 성인 남성 규격 SAE 95 %ile로 배치하면 2열의 좌석에서 승객의 다리 공간을 확보할 수 없는 작은 캐빈 공간 크기이다.

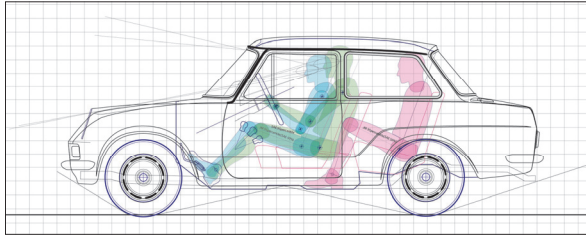


Fig. 22 Package layout of P20 Publica coupe, 1967



Fig. 23 Instrument panel of Toyota Publica

인스트루먼트 패널은 차체의 일부로서 금속으로 만들어진 차체 색상의 대시 패널(Dash panel) 상부에 우레탄 발포 합성수지 패드를 적용한 구조이다. 그리고 여기에 운전석에 계기류를 모아 놓은 반원 형태의 속도계 클러스터가 설치되었다.

Table 4 Dimensions of Toyota Publica

Overall length	3,620 mm
Overall width	1,415 mm
Overall height	1,380 mm (coupe), 1,385 (hatchback)
Wheel base	2,130 mm

#### 4.1.4 크라운 승용차

「크라운」 승용차(RS-40)의 패키지 레이아웃을 재구성한 Fig. 24에서 1열 운전석 공간은 일본 성인 남성 규격 JM 95 %ile은 물론 서구 성인 남성 규격 SAE 95 %ile의 머리공간과 다리 공간까지도 모두 충족시키며, 2열 좌석 역시 그러하다. 차체에서 후드 길이가 강조되어 있으며 트렁크의 길이도 긴 형태이다. 측면 유리창에는 아직은 곡면 유리를 채택하지 않았다.

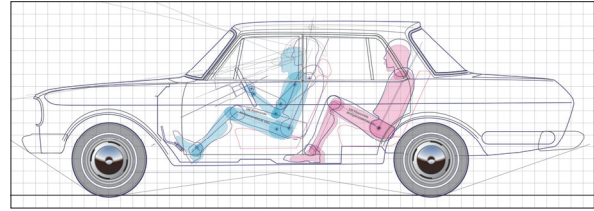


Fig. 24 Package layout of Crown RS-40 sedan, 1968

Table 5 Dimensions of Toyota Crown sedan

Overall length	4,665 mm
Overall width	1,690 mm
Overall height	1,445 mm
Wheel base	2,690 mm



Fig. 25 Instrument panel of Toyota Crown RS-40 sedan

인스트루먼트 패널은 전체에 우레탄 발포 합성수지 패드를 적용한 구조이며, 운전석 중심의 계기 배치 클러스터 형식의 수평 계기함의 형태이다. 계기함의 처마 선(Binnacle line)은 높게 설정돼 있고, 센터패시아(Center fascia)와 일체로 연결된 형태로서 조수석과는 구분된 크러시 패드 형태에 글러브 박스를 배치했다.

#### 4.1.5 코티나 Mk II 승용차

「코티나 Mk II」 승용차의 패키지 레이아웃을 재구성한 Fig. 26에서 1열 운전석 공간과 2열 좌석 모두 서구 성인 남성 규격 SAE 95 %ile의 머리공간과 다리 공간을 확보를 충족시키는 크기이다.

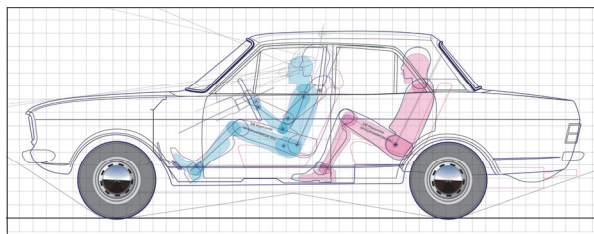


Fig. 26 Package layout of Cortina Mk II sedan, 1968

Table 6 Dimensions of Ford Cortina Mk II sedan

Overall length	4,267 mm
Overall width	1,648 mm
Overall height	1,415 mm
Wheel base	2,489 mm



Fig. 27 Instrument panel of Ford UK Cortina sedan

인스트루먼트 패널은 아래쪽이 차체 구조물로 만들어져 있고 대시 패널의 상부에 우레탄 발포 합성수지 패드를 적용하면서 전체를 한 개의 클러스터로 묶은 수평 계기함 형태이다. 계기함의 위쪽 처마 선은 높게 설정돼 있지만, 센터패시아 위쪽을 축소해 좌우 대칭의 크러시 패드 형태를 취하였다.

#### 4.1.6 피아트 124 승용차

「피아트 124」 승용차의 차체 크기는 B-세그먼트와 C-세그먼트 사이의 소형 승용차이지만, 패키지 레이아웃을 재구성한 Fig. 28에서 1열 운전석과 2열 좌석 모두 서구 성인 남성 규격 SAE 95 %ile의 머리공간과 다리 공간 확보를 충족시키는 크기이다.

인스트루먼트 패널은 수평 형태의 대시 패널 상부에 우레탄 발포 합성수지 패드가 적용되면서 운전석에 계기류를 집적한 클러스터가 설치되었다. 그리고 센터패시아를 낮게 배치해 앞쪽 콘솔과 연결했으며, 크러시 패드 상부 중앙에 환기구가 설치돼 있다.

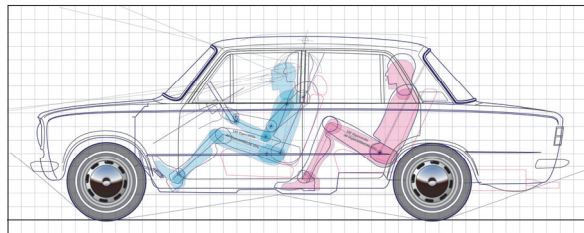


Fig. 28 Package layout of FIAT 124 sedan, 1968

Table 7 Dimensions of Toyota Crown sedan

Overall length	4,030 mm
Overall width	1,625 mm
Overall height	1,420 mm
Wheel base	2,420 mm



Fig. 29 Instrument panel of FIAT 124 sedan

#### 4.1.7 포드 20M 승용차

「포드 20M」 승용차는 E-세그먼트 준대형급 승용차의 차체 크기이며, 패키지 레이아웃을 재구성한 Fig. 30에서 1열 운전석과 2열 좌석은 모두 서구 성인 남성 규격 SAE 95 %ile의 머리공간과 다리 공간 확보를 충족시키며, 2열 좌석은 무릎 공간에서 여유 공간도 볼 수 있다.

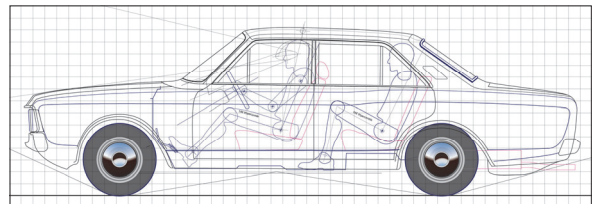


Fig. 30 Package layout of Ford 20M



Fig. 31 Instrument panel of Ford 20M

인스트루먼트 패널 전체에 우레탄 발포 합성수지 패드를 적용하였고 계기함의 처마 선은 높게 설정돼 있지만, 운전석의 계기 배치 형식은 수평 계기함의 형태이다. 또한, 인스트루먼트 패널과 앞 콘솔과 스티어링 휠 등에도 목재를 적용해 실내 전체에서 고급 승용차의 품질감을 강조하였다.

Table 8 Dimensions of Ford 20M

Overall length	4,721 mm
Overall width	1,756 mm
Overall height	1,478 mm
Wheel base	2,705 mm

4.1.8 CJ-5 승용차

「CJ-5」의 패키지 레이아웃을 재구성 한 Fig. 32에서 1열 운전석 인체 크기 기준 공간은 서구 성인 남성 규격 SAE 95 %ile의 공간 확보를 충족시키는 크기이다. 다만 개폐식 지붕으로 머리 공간은 유동적이었을 것이다. 인스트루먼트 패널은 차체 구조물의 일부로 만들어져 있으면서 차체 색상으로 도장 돼 있는 간결한 구성을 볼 수 있다.

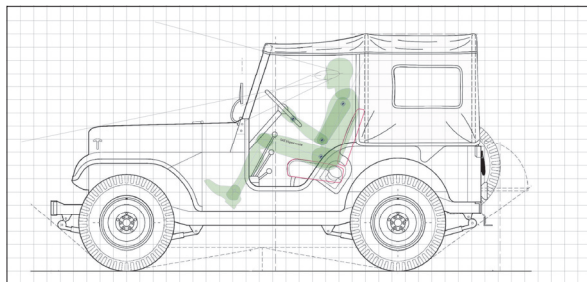


Fig. 32 Package layout of CJ-5



Fig. 33 Instrument panel of CJ-5

Table 9 Dimensions of CJ-5

Overall length	3,404 mm
Overall width	1,545 mm
Overall height	1,778 mm
Wheel base	2,057 mm

4.2. 차체 비례와 전형성

승용차 차체의 형태는 실내 공간, 엔진 공간, 화물 공간에 의한 레이아웃과 후드 : 캐빈 : 데크 간의 비율에 따른 차체의 종단면 형상(Profile)으로 특징이 나타난다. 이러한 차량 이미지의 전형성(典型性; Typicality)은 자동차 기업이 추구하는 기술 특성을 반영하고 있다. 이에 따른 승용차 차체 비례에 관한 기업의 개발 내용<sup>10)</sup>에 의하면, 전체 길이 대비 후드의 길이 비율이 25 %인 것을 중립적 비례로 보는 것이 보편적이며, 트럭크 비례는 후드 길이의 1/2을 중립적 비례로 본다.

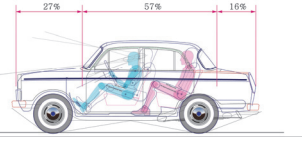
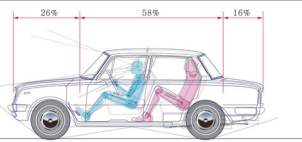
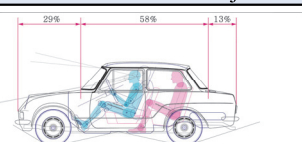
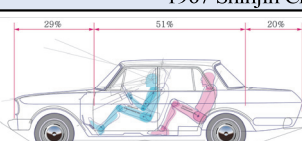
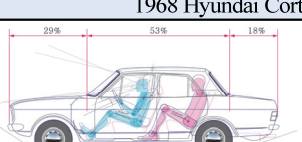
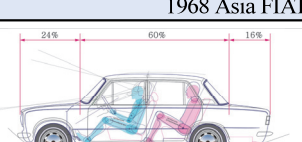
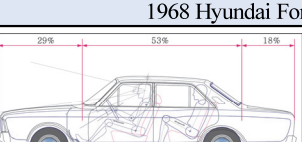
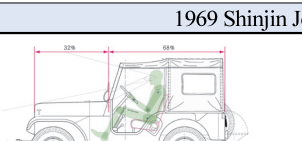
Table 10은 4장 1절에서 고찰한 여덟 차종의 후드 : 캐빈 : 데크 간의 비율에 따른 차체의 종단면 형상 비례를 백분율 비교 분석을 정리한 것이다. 차체에서 돌출된 범퍼를 제외한 차체를 기준으로 4장 1절의 여덟 종류 차량의 비례를 살펴보면, 가장 짧은 후드 비례는 24 %의 「피아트 124」 승용차이며, 29 %의 긴 비례를 가진 차량은 「퍼블리카», 「크라उन», 「코티나 Mk II», 「포드 20M」 등이다.

이들 중 「새나라」와 「코로나」는 각각 27 %와 25 %로 중립적 비례보다 긴 비례를 가진다. 이들 중에서 「퍼블리카」는 3박스 구조 차체에서 가장 작은 크기임에도 29 %의 긴 후드 비례를 가지고 있으며, 반대로 가장 긴 차체의 「크라उन」과 「포드 20M」 역시 29 %의 긴 후드 비례를 가지고 있다.

이들 중 B-세그먼트의 「코로나」와 「피아트 124」는 차체에서 실내 공간의 비중이 58 ~ 60 %로서 거주성 중심의 비례를 보여주지만, 「새나라」와 「퍼블리카», 「크라उन», 「코티나 Mk II», 「포드 20M」 등은 차체 크기와 상관 없이 후드와 데크를 강조한 비례이다. 또한, 신진 지프의 바탕이 된 「CJ-5」는 고전적인 후드 비례를 반영한 32 %의 긴 비례를 보여준다. 대체로 서구 차량의 후드 비례는 2차세계대전 이전까지는 유럽과 미국의 성향이 유사했으나, 대전 이후 출현한 유럽의 소형 승용차는 25 % 이하의 거주성 중심의 실용적 비례가 나타나면서 차이를 보이기 시작한다.

토요타와 닛산 등의 일본 기업은 1930년대부터 차량 제작을 시작했으나 1960년대까지는 서구 자동차 기술을 추격하는 위치에서 유럽과 미국의 차량을 참고한 설계와 차체 스타일 개발 결과물을 내놓고 있었다.

Table 10 Comparison of body features of the vehicles

1962 Saenara 312 sedan	
	3 box notch back body
	B-seg. 4 door sedan
	27 : 57 : 16 (%)
	5 passenger cabin
1966 Shinjin Corona RT 40 sedan	
	3 box notch back body
	B-seg. 4 door sedan
	25 : 58 : 16 (%)
	5 passenger cabin
1966 Shinjin P20 Publica coupe	
	3 box notch back body
	A-seg. 2 door coupe(wagon)
	29 : 58 : 13 (%)
	5 passenger cabin
1967 Shinjin Crown sedan	
	3 box notch back body
	D-seg. 4 door sedan
	29 : 51 : 20 (%)
	5 passenger cabin
1968 Hyundai Cortin Mk II sedan	
	3 box notch back body
	D-seg. 4 door sedan
	29 : 53 : 18 (%)
	5 passenger cabin
1968 Asia FIAT 124 sedan	
	3 box notch back body
	B-seg. 4 door sedan
	24 : 60 : 16 (%)
	5 passenger cabin
1968 Hyundai Ford 20M sedan	
	3 box notch back body
	D-seg. 4 door sedan
	29 : 53 : 18 (%)
	5 passenger cabin
1969 Shinjin Jeep (CJ-5)	
	2 box truck structure
	2 door(4 door) body
	32 : 68 : 0 (%)
	4 passenger cabin

이에 의해 1960년대 초반에 개발된 「코로나」는 「피아트 124」 승용차와 유사한 비교적 짧은 후드 비례의 거주성 중심의 성향을 보이고 있었다. 그러나 그 이후에 개발된 「크라운」 등은 미국 수출을 목표로 개발됨에 따라 미국 시장의 특성을 반영해 차체 크기와 상관없이 29%의 긴 후드 비례로 거주성보다는 스타일을 강조한 비례를 볼 수 있다.

### 4.3 초기 차량 특성의 영향

우리나라 자동차산업의 태동기였던 1950년대 후반부터 1960년대까지의 차량 생산은 「새나라」와 「코로나」, 「피블리카」, 「크라운」 등과 같이 일본 자동차 기업의 차량 도입에 의한 산업적 개념의 생산으로 시작되었다. 그러나 첫 생산 차량 「새나라」를 제공한 닛산은 공식적인 한국 진출이 아닌 완성차 수출과 반제품 부품 수출의 형식이었으며, 전체의 수량도 3,100여 대였다. 이는 대량생산 체제에서 약 1주일 동안의 생산량에 불과한 물량이므로, 62년 전이라고 하더라도 기업 차원의 해외 진출이나 수출보다는 해외 판매 개념으로 보는 것이 타당하다.

반면 「코로나」, 「피블리카」, 「크라운」 등 토요타로부터 도입된 차량은 비록 조립생산 방식이었지만, 시판 당시에는 높은 시장 점유율에 의한 영향이 있었을 것으로 볼 수 있다. 그러나 1960년대의 토요타 역시 서구의 자동차 기업을 추격하는 위치였고, 자사 차량의 정체성이 자리 잡히기 이전이었으므로, 우리나라 시장과 소비자에게 토요타 차량으로서의 기술이나 사용성의 영향은 크지 않았다고 할 수 있다.

비록 객관적으로 입증 가능한 것은 아니나, 본 연구자의 유년기 기억으로도 토요타 「코로나」 승용차에 대한 인상은 평범한 승용차와 다름이 아니었다.

그러나 1970년대 초에 한국에서 토요타의 철수에 의한 또 다른 영향을 추론해 볼 수 있는데, 그것은 당대에 중국 진출을 시도하지 않은 일본의 군소 기업 「토요코교」는 기아산업과의 기술 제휴를 유지하면서 일본 주류 자동차 기업이 지향하는 대중성과는 다른 예를 들어 독일로부터 로터리엔진 특허를 사들여 연구하는 등의 길을 가고 있었다.

또한, 우리나라 자동차 기업의 승용차 개발 과정에서도 실용성 중심의 유럽 기술과 디자인 개발의 영향을 더 받은 것을 볼 수 있는데, 실제로 이탈리아와 영국, 독일 등과 기술과 디자인 협업 개발이 많았다.

한편, 닛산의 공식적인 한국 진출은 1990년대 중반에 삼성그룹의 자동차 제조업 시작과 함께 동반 진출로 상당히 늦은 시점으로 이미 한국 소비자와 시장의 특성이 정착된 이후이었으므로 영향력이 제한적이었다고 평가

할 수 있다. 진출 시의 차종은 당시에 닛산의 최신 중형 승용차 「세피로(Cefiro)」와 아울러, 30년 전의 「새나라」의 바탕이 됐던 「블루버드」와 같은 계보의 준중형 승용차 「블루버드(Bluebird)」 계열의 「실피(Sylphy)」 모델이었다는 점은 우연성의 관점에서 흥미롭다.

## 5. 결론

지금까지 본 논문에서 살펴본 우리나라의 자동차산업 초기의 차량 고찰에서는 한국의 주요 자동차 기업이 설립되는 태동기에는 경승용차, B, D, E-세그먼트 등의 소형, 중형 및 대형급 승용차가 개발돼 판매되었으며, 이들 승용차 대부분이 3박스 구조의 세단형 차체 디자인임을 볼 수 있다.

또한, 1970년대 초까지 우리나라 시장에서 높은 대중성을 보이던 토요타 기술 기반 차량의 특성은 토요타의 한국 시장 철수에 따라 거주성과 개성을 중시하는 유럽 자동차 기술의 영향으로 변화하는 계기가 됐음을 볼 수 있다. 이에 더해 가족문화를 중시하는 우리나라 소비자에게 「크라운」이나 「포드 20M」 등 고급 승용차는 실내 공간의 크기와 마감에서 승용차의 거주성에 대한 상향된 요구가 각인되는 계기가 된 것으로 볼 수 있다. 이러한 흐름은 오늘날의 우리나라 승용차 특성에서 가족을 위한 거주성 높은 공간이 우선순위로 자리 잡는 역할을 했을 것으로 볼 수 있다.

자동차와 자동차 기술의 변화는 비교적 긴 주기로 움직이고 있다는 점에서, 우리나라 초기의 차량 기술은 일본 기업의 영향 속에서 시작되었으나, 1970년대 이후 토요타의 철수는 우리나라의 차량이 일본의 주류 자동차 기업의 기술과 디자인에서 구분되는 특성의 정착으로 이어지는 계기가 되었음을 추론할 수 있었다.

구체적으로 우리나라 자동차 기업의 승용차 개발 과정에서 이탈리아와 영국, 독일 등과의 기술과 디자인 협

업 사례가 많았던 것을 볼 수 있다. 그러한 특성은 오늘날에 한국의 차량이 거주성 중심의 유럽 기술과 디자인 개발의 영향으로 일본 기업의 그것과는 다른 맥락과 특징을 가지게 된 바탕이 되었음을 확인할 수 있었다.

한편, 본 연구가 미약하나마 우리나라 자동차산업 초기의 역사를 정리하려는 시도라는 점과 아울러, 이후에 다른 연구자들의 밀도 있는 추가적 연구로써 우리나라 자동차산업의 역사 연구를 더 두껍게 만드는 마중물 역할을 하기를 기대한다.

## References

- 1) KAMA, The 50-Year History of Korean Automotive Industry, Seoul, 2005.
- 2) <http://blog.naver.com/PostView.nhn?blogId=munhwa-bp&logNo=221613892182>, 2019.
- 3) Shinjin Industry, <https://blog.naver.com/motoyard/223722010408>, 2025-05-16.
- 4) KGM brand history, <https://www.kg-mobility.com/brand/heritage/company>, 2025-05-17.
- 5) Kia Motors, 45 Years of Kia History, 1989.
- 6) Hyundai Motor Company, 30 Years of Challenge & Vision of the 21st Century, Seoul, 1997.
- 7) The Hidden Story of Korean Economy, <https://www.tfmedia.co.kr/news/article.html?no=55164>, 2025-05-16.
- 8) Shinjin Publica, [https://www.heritage.go.kr/heri/cul/culSelectDetail.do?jsessionid=ruxqHGw3FqhhaN4HBgTplc2JnQ0pA4rnw1f54CHawr5dvvmNIFUht1JJhSLN0wEA.cpawas\\_servlet\\_engine1?pageNo=1\\_1\\_2\\_0&VdkVgwKey=79,04010000,31](https://www.heritage.go.kr/heri/cul/culSelectDetail.do?jsessionid=ruxqHGw3FqhhaN4HBgTplc2JnQ0pA4rnw1f54CHawr5dvvmNIFUht1JJhSLN0wEA.cpawas_servlet_engine1?pageNo=1_1_2_0&VdkVgwKey=79,04010000,31), 2025-05-22.
- 9) Toyopet Crown, [https://www.toyota-global.com/company/history\\_of\\_toyota/75years/vehicle\\_lineage/car/id60004715/index.html](https://www.toyota-global.com/company/history_of_toyota/75years/vehicle_lineage/car/id60004715/index.html), 2025-05-22.
- 10) Interview on 2024. 2. 28. with Automobile Engineers Report.