

# 1970년대에 한국 자동차 기업에서 생산된 승용차의 디자인 특징 고찰

구 상\*

홍익대학교 산업디자인학과

## An Observation on Design Features of Passenger Cars Manufactured by Korean Automotive Companies in 1970s

Sang Koo\*

Department of Industrial Design, Hongik University, Seoul 04066, Korea  
(Received 23 July 2025 / Revised 13 August 2025 / Accepted 13 August 2025)

**Abstract :** This paper aims to define the key characteristics of current Korean automobiles and automotive industry by exploring the differentiating factors that distinguish them, while observing the exterior and interior designs of passenger cars and analyzing reverse-engineered package layouts of the 14 cars manufactured by Korean automotive companies during the 1970s. The analysis results revealed that all passenger cars manufactured by Korean companies in the 1970s were sedan-based types, albeit the original licensing models were diverse, including sedans, coupes, station wagons, and pickups. Unlike in other countries, most Korean homes had large-family households at the time, which led to a strong demand for four-door sedans regardless of car segmentation. This sedan preference has persisted into the present day, taking priority over cabin space usability designs in today's Korean passenger cars.

**Key words :** Korean automotive company(한국 자동차 기업), Licensed production(면허 생산), Original model(고유 모델), Exterior/interior design(내/외장 디자인), Sedan type passenger car(세단형 승용차)

### 1. 서론

우리나라의 자동차산업은 1950년대에 자생적인 차량 제작으로부터 시작해 1960년대에는 국내 기업이 외국 업체로부터 부품을 수입해 조립 생산하는 단계에 이르렀음을 선행 연구<sup>1)</sup>에서 확인할 수 있었다. 이러한 도입 생산 방식에서는 다른 기술 환경에서 개발된 차량에 새로운 사회의 문화가 반영되면서 점차로 도입된 국가의 특징이 자동차와 자동차산업에서 나타나게 됨을 볼 수 있다.

우리나라는 도입 생산 차종의 다양화와 최초의 고유 모델 차량 개발이 모두 1970년대에 이루어졌으므로, 이 시기에 우리나라 자동차 기업이 생산한 도입 차량의 변화된 특징과 도입 차량 본래의 특징을 비교함으로써 우리나라 자동차와 자동차산업의 특징을 탐구할 수 있을 것으로 보인다. 이를 위해 본 논문에서는 1970년대에 우

리나라의 자동차 기업이었던 신진자동차, 새한자동차, 기아산업, 현대자동차 등이 생산한 승용차 14종을 고찰하였다. Table 1은 화물차를 제외한 1970년대에 국내에서 생산된 승용차를 정리한 것이다.

이들 14종 차량의 이미지와 물리적 치수 등 서지적 자료를 바탕으로 내·외장 디자인을 고찰하고, 차체 구조 배치(Package layout)를 역설계 개념으로 재구성해 분석함으로써 한국 자동차의 특성 형성 요인을 탐구하였다. 3장에서는 기업 설립 순으로 차량을 고찰하였고, 4장에서는 시간순으로 분석하여 기업별 특성과 시간별 특성을 교차시켜 탐구하였다. 그러나 본 논문에서는 1960년대부터 1990년대까지 구조 변화 없이 생산된 「신진지프」 계열의 차량은 상세 고찰 대상에서는 제외하였다.

한편, 1970년대에 국내에서 생산된 승용차의 자료는 상당수가 존재하지 않거나 활용을 기대하기 어려운 정

\*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.

Table 1 Models developed at Korea in 1970s

No.	Year	Make	Name of model	Technology origin	Develop <sup>ing</sup>	Design origin
1	1970	Shinjin	Corona	Japan (Toyota)	Licensed	Japan (Toyota)
2	1971	Hyundai	Cortina Mk III	UK (Ford)	Licensing	UK (Ford)
3	1972	Saehan	Chvrolet 1700	Australia (Holden)	Licensing	Australia (Holden)
4	1973	Saehan	Rekord Premier	Germany (Opel)	Licensing	Germany (Opel)
5	1973	Kia	Brisa	Japan (Doyo)	Licensing	Japan (Doyo)
6	1975	Hyundai	Pony	Japan (MMC)	Outsource	Italy (Ital)
7	1976	Saehan	Camina	Australia (Holden)	Licensing	Korea (Saehan)
8	1977	Hyundai	Cortina Mk IV	UK (Ford)	Licensing	UK (Ford)
9	1977	Kia	Brisa II K303	Japan (Doyo)	Licensing	Japan (Doyo)
10	1977	Saehan	Rekord Royale	Germany (Opel)	Licensing	Germany (Opel)
11	1978	Saehan	Gemini	Japan (Isuzu)	Licensing	Japan (Isuzu)
12	1978	Hyundai	Granada	Germany (Ford)	Licensing	Germany (Ford)
13	1979	Kia	Fiat 132	Italy (Fiat)	Licensing	Italy (Fiat)
14	1979	Kia	Peugeot 604	France (Peugeot)	Licensing	France (Peugeot)

밀도를 가진 것이 대부분이어서, 국외의 차량 자료를 활용할 수밖에 없었다. 따라서 본 연구는 이들 국내 생산 차량의 기초 자료를 구축하는 것에도 의미를 둘 수 있을 것으로 보인다.

## 2. 초기 한국의 자동차 기업과 차량

### 2.1 자동차 기업의 설립

Table 2는 1970년대까지 설립된 우리나라의 주요 자동차 기업의 최초 설립 연도와 기술제휴 기업 등을 정리한 것이다.

규격화된 제품으로써 자동차를 생산한 우리나라 최초의 기업이었던 「새나라공업주식회사」는 1962년도에 인천시에 세워진 뒤 불과 1년 뒤였던 1963년 5월에 폐업한다. 이후에 부산에서 설립된 「신진공업」이 1964년에 「새나라공업주식회사」의 인천 공장 시설을 인수하고 일본

Table 2 Major automotive companies of Korea in 1970s

No.	Make (brand)	Establishing year	Technology deriving country (make)
1	Shinjin	1964	Japan (Toyota)
	GMK (Saehan)	1972	USA (GM)
2	Shinjin Jeep (KGM)	1969	USA (AMC)
3	Kyungsung (Kia)	1944	Japan (Doyo)
			Italy (Fiat) France (Peugeot)
4	Hyundai	1967	UK (Ford)
			Japan (MMC)

「토요타」와 제휴하여 1966년부터 승용차를 생산하기 시작한다. 그러나 1970년 4월에 중국 총리 저우언라이(周恩来)가 대만이나 한국과 경제교류 관계에 있는 기업과의 교역을 거부하는 ‘4원칙’을 발표하자 중국 시장 진출을 계획한 「토요타」는 1972년에 한국에서 철수한다. 이후 「신진공업」은 1972년 6월에 미국의 「제너럴모터스 (General Motors)」와 제휴해 「지엠코리아(GMK)」를 설립하였고, 1976년에는 「한국산업은행」의 참여로 「새한자동차」가 됐다.<sup>2)</sup>

한편, 「신진공업」은 「토요타」와 제휴와는 별개로 미국의 민간용 지프 생산기업 「카이저(Kaiser)」와 계약을 체결해 1969년 11월부터 「CJ-5」를 조립해 「신진지프」를 생산한다. 초기에는 「CJ-5」와 같이 고정된 지붕이 없는 차량을 생산했지만, 1974년도에 「카이저」가 「AMC (American Motor Company)」로 이름을 바꾸자 새로운 제휴로 「신진지프공업주식회사」로 전환한 뒤 철제 지붕을 얹고 차체를 늘린 왜건 형태의 「지프」도 생산한다. 그리고 1970년대에 「동아자동차」, 1980년대에 「거화자동차」, 1990년대에 「쌍용자동차」 등을 거쳐 2024년도에 현재의 기업 「KGM(KG모빌리티)」이 됐다.<sup>3)</sup>

「경성정공(주)」는 1944년에 설립 후 자전거 부품을 생산했으며, 1961년에 일본의 「혼다기연(本田機研)」과의 기술제휴를 계기로 「기아기연(起亞機研)」으로 개칭하고 일본에서 부품을 들여와 모터사이클을 생산했다. 1962년에는 일본의 「도요코교(東洋工業)」-이후 「마쓰다(Mazda)」로 개칭-와 기술제휴 하면서 「기아산업(起亞産業)」으로 바뀌면서 소형 및 중형 3륜 화물차량과 소형 승용차의 조립생산으로 자동차 제조를 시작<sup>4)</sup>했다. 그리고 1970년대 후반에 「아시아자동차」를 합병하면서 이탈리아의 「피아트(FIAT)」, 프랑스의 「푸조(Peugeot)」등과 차종 도입 계약을 체결해 승용차를 생산한다. 그리고 1999년에 현대자동차 그룹에 합병되어 「기아(KIA)」 브랜드가 됐다.

현대자동차는 우리나라 자동차 기업 중에서는 가장 늦은 1967년도에 설립되었으나, 기업 차원에서는 이미 1940년대부터 자동차 정비공장을 운영했다. 현대자동차는 설립 시에 「영국 포드(Ford UK)」와 차량 도입 생산 계약을 체결해 1968년에 울산 공장에서 차량을 조립생산<sup>5)</sup>했다. 이렇듯 1970년대까지는 우리나라의 주요 자동차 기업의 설립과 차량 생산을 위한 기술 도입의 시기였다.

## 2.2 1970년대의 차량 개발

1970년대에 우리나라 자동차 기업의 차량 개발은 해외 제휴 기업에서 개발한 차량의 부품을 수입해 조립하는 방식이었으므로, 국내 기업에는 차량 설계 전문 인력이 없었다. 그를 대신해 기술 제공 기업에서 파견된 인력이 우리나라 기업의 생산 공정에서 발생하는 문제를 해결하는 역할을 했다.

그러나 1960년대 중반부터 실시된 정부의 국산화 정책으로 일부 부품의 국내 제작이 시도됐으며, 실내 마감재 등의 차체 부품이 국산화됐다. 그리고 1970년대에는 엔진과 변속기 등의 주요 기능 부품의 일부도 국산화되기 시작했는데, 이는 1973년부터 정부가 추진한 1980년대까지 자동차 50만 대 생산과 국산화 목표의 중화학공업 육성 정책에 의해서였다. 그에 따라 고유 모델 개발도 시도된다.

## 3. 기업별 차량 고찰

### 3.1 신진자동차-GMK-새한자동차

「신진자동차」는 1966년 7월부터 「토요타」에서 들여온 부품과 국산 부품 일부를 더해 뒷바퀴 굴림 방식의 소형 승용차 「코로나(Corona)」의 3세대 모델과 1970년부터는 4세대 모델을 생산했고, 1972년 6월에 미국 「GM」과 기술제휴로 호주와 독일의 「GM」 계열 기업의 차량을 도입해 생산했다.

#### (1) 뉴 코로나 승용차



Fig. 1 Shinjin New Corona sedan, 1970

1966년 7월부터 생산했던 3세대 모델(RT40)에 이어 1970년 6월부터는 4세대 모델(RT80)의 「뉴 코로나(New Corona)」를 국산 부품 일부를 더해 생산했다. 일본에서는 세단과 쿠페, 하드탑(Hard top) 등 파생 차종이 있었지만, 우리나라에는 세단만 생산됐다. 그러나 토요타 승용차 생산 개시 이후 5년 10개월 만인 1972년 4월에 토요타의 철수로 두 종류의 「코로나」 승용차는 단종됐다.



Fig. 2 Toyopet Corona RT80 sedan, 1970-1975

#### (2) 웨보레 1700 승용차



Fig. 3 GMK Chevrolet 1700 sedan, 1972



Fig. 4 Holden Torana LJ sedan, 1972-1974

「지엠코리아(GMK)」로 전환된 「신진자동차」는 1972년 6월에 호주 「홀덴(Holden)」의 뒷바퀴 굴림 방식 준중

형급 승용차 「토라나(Torana; LJ)」모델의 부품을 들여와 1972년 9월에 「쉐보레(Chevrolet) 1700」의 이름으로 내놓았다. 당시에 우리나라에서는 「시보레 1700」이라고 불렀다.

앞서서 생산·판매했던 두 종류의 「코로나」 승용차가 1,500 cc와 1,600 cc의 4기통 휘발유 엔진을 탑재했던 것에 비해 1,700 cc의 4기통 휘발유 엔진을 탑재한 「시보레 1700」은 성능을 강조하는 광고를 하기도 했다. 이 시기에 「지엠코리아」는 「쉐보레」 브랜드를 별도로 홍보하지는 않았으나, 대형 버스 역시 「쉐보레」 브랜드로 판매됐다.

(3) 레코드 프리미어 승용차

중형 세단 「레코드 프리미어」 승용차가 「시보레1700」 승용차와 함께 1972년 9월부터 우리나라에서 판매된다. 우리나라에서 「레코드」라고 불린 이 차량은 미국 「GM」의 독일 자회사 「오펔(OPEL)」의 뒷바퀴 굴림 방식의 중형 세단 「레코르트(Rekord) D」 모델을 조립생산한 것이었다.



Fig. 5 Saehan Rekord Premier sedan, 1972



Fig. 6 Opel Rekord D sedan, 1972-1977

4기통 1,897 cc 배기량 엔진을 탑재한 「레코르트 D」는 독일에서는 1971년 12월 말에 1972년형으로 나왔고, 차체 디자인은 미국 「GM」의 디자이너였던 척 조던(Chuck Jordan)에 의해 수행되었다고 알려져 있다. 그는 펜더(Fender)와 차체가 구분된 고전적 차체 조형과 다르게 전

체를 하나의 입체로 다루는 조형을 제시한 디자이너로 알려져 있다. 「레코르트 D」 승용차는 유럽에서는 쿠페, 세단, 스테이션왜건 등 다양한 모델이 판매되었으나, 우리나라에서는 세단형 차량만 생산됐다.

(4) 카미나 승용차

1976년 4월에 「시보레1700」의 후속 모델로 「카미나(Carmina)」 승용차가 시판된다. 「카미나」 승용차는 「시보레 1700」 승용차의 차체에 배기량을 1,492 cc로 줄인 엔진을 탑재하고 라디에이터 그릴의 형태와 실내 마감재를 변경한 모델로서, 도입된 모델을 우리나라 기업이 변형시켜 개발한 차량이었다. 「카미나」는 지붕 부분에 검은색 인조 가죽을 씌워 고급 승용차 이미지를 더했고, 크롬 도금 처리한 더 큰 범퍼와 라디에이터 그릴, 「레코드」 승용차의 휠 커버 등으로 차별화했다. 1976년 4월에서 1977년 3월 까지 11개월 동안 992대를 생산해 876대가 판매됐다.



Fig. 7 Saehan Carmina sedan newspaper advertisement, 1976

(5) 제미니 승용차



Fig. 8 Newspaper advertisement of Saehan Gemini sedan, 1977. 12. 7.



Fig. 9 Isuzu Gemini sedan, 1974-1979

1977년 12월부터 판매된 「제미니(Gemini)」 승용차는 1970년대 초반의 석유 위기(Oil Shock) 이후 소형 승용차가 호응을 얻자, 미국의 「GM」이 소형 승용차를 효율적으로 개발하기 위해 추진한 「월드카 계획(World car Project)」에 의해 독일 오펔의 소형 승용차 「카데트(Kadette)」의 3세대 모델을 기반으로 일본의 「이즈즈(Isuzu)」가 개발한 후륜구동 방식의 소형 승용차이다. 새한자동차는 이즈즈 「제미니」의 일부 부품을 국산화시켜 생산하였다. 이즈즈에서 「제미니」를 개발할 당시의 실무 디자이너는 2000년대에 「닛산」에서 수석 디자이너를 역임한 나카무라 시로(中村史郎)였다.

(6) 레코드 로얄 승용차



Fig. 10 Saehan Rekord Royale sedan, 1978



Fig. 11 Opel Rekord E1 sedan, 1977-1982

1978년부터 우리나라에서 생산 및 판매되기 시작한 「레코드 로얄」 승용차는 「오펔」의 「레코르트 D」 모델의 후속 모델의 「E1」이라는 코드 명칭으로 구분된 중형 승용차를 조립 생산한 것이었다. 「레코르트 D」보다 직선적 조형이었으며, 엔진은 「레코르트 D」와 같은 4기통 1,897 cc의 휘발유 엔진에 뒷바퀴 굴림 방식 이었다. 1980년도에는 디젤 엔진을 탑재한 모델도 내놓았다.

「오펔」의 「레코르트 E1」 승용차는 1982년도에 후속 모델 「오메가(Omega)」 승용차의 등장으로 독일에서는 단종됐지만, 우리나라에서는 대우자동차 시기에 이르기까지 「슈퍼 살롱(Super Salon)」, 「임페리얼(Imperial)」 등의 여러 차례 디자인 변경을 거치면서 다시 개발됐고, 1997년도에 앞바퀴 굴림 방식의 중형 승용차 「레간자(Leganza)」가 나오기까지 20여 년간 판매됐다. 이후 「브로엄(Brougham)」 등 「레코드 로얄」 승용차 바탕의 변형 모델은 1999년도까지 판매됐다.

3.2 현대자동차

현대자동차는 창업과 동시에 「영국 포드(Ford UK)」로부터 대형 트럭과 중형 승용차 2세대 「코티나(Cortina Mk II)」의 부품을 들여와 1968년 10월부터 울산 공장에서 조립생산을 시작했으며, 1970년대에는 생산 및 개발 차종이 증가했다.

(1) 뉴 코티나 (TC Mk III) 승용차



Fig. 12 Hyundai New Cortina Mk sedan, 1971



Fig. 13 Ford Cortina Mk III sedan, 1970-1976

현대자동차는 2세대 「코티나」의 후속 모델로 영국 포드가 개발한 3세대 「코티나 (Cortina Mk III)」를 1971년부터 생산한다. 2세대 「코티나」가 중도적 성향의 차체 형태였는데 비해서 3세대 모델은 1960년대에 미국에서 유행했던 콜라병 형태(Coke-bottle style)의 곡선형 차체를 가지고 있었다. 3세대 「코티나」는 영국과 유럽에서는 세단, 쿠페, 스테이션왜건 등의 다양한 모델이 판매<sup>6)</sup>되었지만, 우리나라에는 세단과 소량의 픽업이 판매되었다. 1973년 1월에 현대자동차와 포드자동차의 기술제휴 종료로 단종됐다.

(2) 포니 승용차



Fig. 14 Hyundai Pony fastback sedan brochure, 1975

우리나라의 첫 고유모델 「포니」 승용차는 1975년 12월 1일에 발표되었고, 1976년 1월 16일부터 판매되기 시작했다. 「포니」 승용차의 차체는 3박스 구조에 차체 측면에 4개의 출입문이 있었지만, 차체 뒤쪽이 패스트백(Fastback) 형태였다. 과생 차종으로 차체 뒤쪽을 적재함으로 바꾸고, 그 뒤쪽에 개폐문(Gate)을 설치하는 등 화물차량으로 변형시킨 픽업(Pickup)과 왜건, 그리고 1980년대에는 3도어 해치백 모델도 출시했다.



Fig. 15 Pony pickup, hatchback, wagon, 1976-1982

(3) 코티나 Mk IV 승용차



Fig. 16 Hyundai Cortina Mk IV sedan, 1977



Fig. 17 Ford Cortina Mk IV sedan, 1976-1979

현대자동차는 유럽 포드와 합작을 다시 시작하면서 4세대 「코티나」를 들여와 원형 모델 이름 그대로 「코티나 마크 IV(Cortina Mk-IV)」로 명명해 1977년 3월에 내놓는다.<sup>7)</sup> 「코티나 Mk IV」는 영국 포드의 「코티나(Cortina)」와 독일 포드의 「타우누스(Taurus)」를 통합한 플랫폼의 2세대 「TC2」를 기반으로 했다. 차체 형태에서 벨트 라인에 약간의 곡선 처리로서, 3세대 모델의 콜라병 형태 곡선이 남아있었지만, 전체적으로는 3세대 모델보다 직선적으로 변화됐다. 국내에서는 세단형 차량만 생산됐지만, 유럽에서는 쿠페, 스테이션왜건 등 다양한 모델이 판매됐다.

(4) 그라나다 승용차



Fig. 18 Hyundai Granada sedan, 1978



Fig. 19 Ford Granada station wagon and sedan, 1978-1985

「그라나다(Granada)」 승용차는 1978년 10월부터 1985년 12월까지 현대자동차가 유럽 포드로부터 들여와 생산한 후륜구동 대형 세단이다. 영국 포드와 독일 포드의 합병 이후 중형급 「코티나」는 영국 포드가 개발한 모델이 기반이 됐으나, 대형 승용차 「그라나다」는 독일 포드가 개발한 모델이었다.

현대자동차는 1979년 2차 석유 위기에 대응하기 위해 6기통 엔진 이외에 4기통 엔진의 「그라나다」 승용차도 내놓았고, 이후 1982년에 다시 6기통 모델을 내놓는다. 「그라나다」 승용차는 국내에서는 세단형 차량만 생산되었지만, 유럽에서는 쿠페, 스테이션왜건 등 다양한 모델이 판매됐다.

### 3.3 기아산업

기아산업은 1962년에 일본의 「도요코교」- 「마쓰다(Mazda)」-와 기술제휴 이후 소형 및 중형 3륜 화물차량과 소형 승용차를 조립생산한다.

#### (1) 브리사 승용차

1973년 12월에 기아산업이 출시한 「브리사(Brisa)」 승용차는 「마쓰다」의 2세대 「파밀리아(Familia)」를 바탕으로 일부의 디자인을 변경한 것이었다. 국내에서 생산되면서 부품의 국산화가 이루어졌으며, 1981년까지 생산되는 동안 좌우에 한 개씩이던 전조등이 두 개씩 설치되는 등 전조등과 후미등, 그리고 측면 출입문 위쪽 물받이 형상 등 부분적인 변경이 가해졌다. 엔진 배기량도 초기의 985 cc에서 1978년에 1,300 cc로 늘어나 가족용 승용차의 실용성을 높이는 변경이 이루어진다. 일본에서는 세단, 왜건, 쿠페, 픽업 등이 있었지만, 우리나라에서는 세단과 픽업의 두 종류가 생산됐다.



Fig. 20 Kia Brisa sedan, 1973



Fig. 21 Mazda Familia, 1967-1972, coupe model

#### (2) 브리사 II (K303) 승용차



Fig. 22 Kia Brisa-II, K303 sedan, 1977



Fig. 23 Mazda Grand Familia sedan, 1972-1976

1977년 1월에 국내에 출시된 「브리사 II」는 마쓰다의 2세대 「파밀리아」의 후속 모델이었던 「그랜드 파밀리아 (Grand Familia)」를 들여온 것으로, 세단과 왜건 두 종류를 조립생산했다. 초기형은 사각형 전조등에 둥근 후미등을 가지고 있었지만, 1978년에 부분 변경 모델 「K303」을 내놓으면서 둥근 형태의 전조등과 사각형 후미등 디자인으로 변경됐다. 「그랜드 파밀리아」와 완전히 같은 모양이었으며, 왜건 모델은 세단을 변형시킨 형태가 아닌, 왜건 전용 디자인이었다. 일본에서는 쿠페까지 판매됐지만, 우리나라에는 세단과 왜건을 생산했다.

(3) 피아트 132 승용차



Fig. 24 Kia Fiat 132 sedan, 1979



Fig. 25 Fiat 132 sedan, 1978-1984

1977년에 「아시아자동차」를 인수한 「기아산업」은 과거 「아시아자동차」가 생산한 「피아트(FIAT) 124」의 후속 모델로 중형 세단 「피아트 132」를 들여와 우리나라에서 1979년 4월부터 시판했다.

「피아트 132」 승용차는 마르첼로 간디니(Marcello Gandini)에 의한 디자인으로 이탈리아에서는 1978년 11월부터 시판됐으며, 세단 모델 한 종류만 생산됐다. 국산 화율 80% 이상을 달성했다고 알려졌으며, 본래의 차량 생산 계약 기간은 1984년까지였으나 정부의 자동차공업

합리화 조치로 기아산업의 승용차 생산이 금지된 1981년 10월까지 4,759대가 판매됐다.<sup>4)</sup>

(4) 푸조 604 승용차

1979년부터 1981년까지 기아산업을 통해 정식 수입됐으며, V형 6기통 2,700 cc 배기량 엔진을 탑재한 대형 승용차였다. 국내에서는 장관급 관용차로 판매될 것으로 계획하고 도입됐으나, 2차 석유 위기 이후 6기통 승용차에 대한 제한 조치로 인해 판매량이 적었다.



Fig. 26 Kia Peugeot 604 sedan, 1979



Fig. 27 Peugeot 604 sedan, 1975-1985

「푸조 604」 승용차는 완성된 차량을 그대로 수입해 판매한 것이었으므로, 국내에서 생산되지는 않았다고 알려져 있다. 원형 차량의 차체 디자인은 이탈리아의 「피닌파리나(Pininfarina)」에서 수행됐으며, 도어 패널 등을 푸조의 중형 승용차 「505」 모델과 공유했다고 알려져 있다.

4. 개발 시점 순 차량 고찰

4.1 패키지와 실내 디자인

본 장에서는 원형 모델의 개발 시점의 순서에 따라 14개 차량의 패키지와 실내 디자인을 살펴본다. 차체 크기의 구분은 오늘날의 승용차 차량 구분 기준으로써 A, B, C, D, E 등으로 분류하는 「세그먼트(Segment)」로 구분하였다.

Table 3 Passenger car segmentation by EU

Segment	Body length range	Type
A	~3.7 m	City car
B	3.7~4.1 m	Sub compact
C	4.2~4.5 m	Compact
D	4.6~4.8 m	Mid size
E	4.9 m~	Upper middle
F	5.1 m~	Large car

Table 3의 차체 길이에 의한 「세그먼트」 구분은 유럽 연합(EU)에서 차량의 배출가스나 경제성 평가 등의 목적을 위해 구분<sup>8)</sup>하는 것에서 비롯했으며, 대체로 차체 길이의 물리적 치수와 차량 가격 등이 결합한 관습적 차량 구분 체계이며, 대체로 시장에서 받아들여지는 승용차의 차급을 구분하는 기준으로 쓰인다. 한편, 차체 치수에서 전고(全高)는 세그먼트 개념의 구분과 직접 관련성은 적지만, 본 논문에서는 실내 거주성 확보의 기준 치수로서 1,400 mm를 중심으로 분석했다.

(1) 브리사 승용차

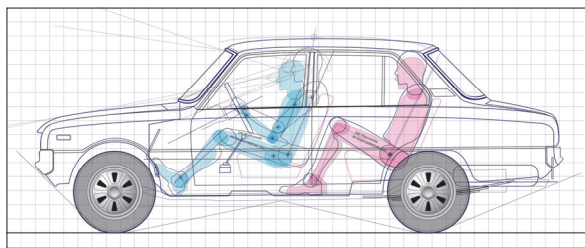


Fig. 28 Package layout of Mazda Familia sedan, 1967-1972

Table 4 Dimension analysis of Brisa sedan

Overall length	3,795 mm	B-seg.
Overall width	1,540 mm	B-seg.
Overall height	1,399 mm	-1 mm
Wheel base	2,260 mm	B-seg.



Fig. 29 Instrument panel of Mazda Familia sedan

국내 도입 원형의 모델이 최초로 발매된 시점을 기준으로 볼 때 가장 앞선 1967년부터 판매된 「파밀리아」 승용차의 차체 설계 배치를 재구성한 Fig. 28에서 1열과 2열 좌석은 일본 성인 남성 신체 크기 95 백분위(JM 95 % = SAE50 %)의 머리공간과 다리 공간을 충족시키는 작은 공간 크기에 비해 전고는 1,400 mm에 근접한 크기이다.

인스트루먼트 패널은 수평형 클러스터 패널이 중앙부 패널과 연결된 수평 배치이다. 운전석 클러스터의 좌측에 속도계를 배치하고 우측에는 수온계와 연료계를 하나의 원형 다이얼에 집적시켜 배치했으며, 계기류의 좌측에 헤드램프 버튼을 배치했다.

(2) 뉴 코로나 승용차

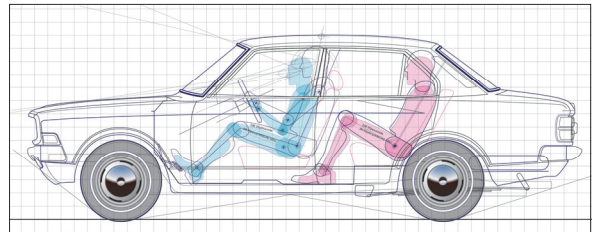


Fig. 30 Package layout of Corona RT80 sedan, 1970-1975

Table 5 Dimension analysis of New Corona sedan

Overall length	4,140 mm	C-seg.
Overall width	1,580 mm	C-seg.
Overall height	1,400 mm	0
Wheel base	2,420 mm	C-seg.



Fig. 31 Instrument panel of Corona RT80 sedan

「뉴 코로나」 승용차(RT80)의 차체 설계 배치를 재구성한 Fig. 30에서 1열 좌석은 일본 성인 남성 신체 크기 95 백분위와 서구 성인 남성 신체 크기 95 백분위를 충족시키는 크기이다. 그러나 1열과 2열 좌석을 모두 서구 성인 남성 신체 크기 95 백분위로 배치하면 2열 좌석에서

승객의 무릎 여유 공간을 확보하지는 못하므로, 2열 좌석은 일본 성인 남성 신체 크기 95 백분위(JM 95 % = SAE50 %) 확보 기준으로 볼 수 있다.

인스트루먼트 패널은 수평형 배치로 별도의 클러스터 구분 없이 중앙 패널과 연결한 수평 계기 배치이다. 운전석 클러스터 좌측에 속도계를 배치하고 우측에는 수온계와 연료계를 하나의 원형 다이얼에 집적해 배치했으며, 벤치형 앞 좌석 구조이다.

(3) 코티나 Mk III 승용차

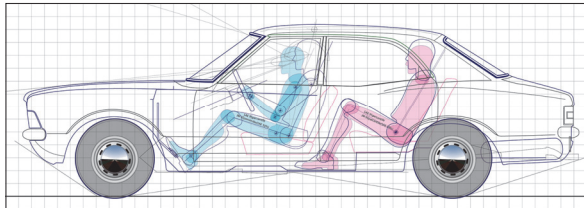


Fig. 32 Package layout of Corotina Mk III sedan, 1970-1976

Table 6 Dimension analysis of Corotina Mk III sedan

Overall length	4,270 mm	C-seg.
Overall width	1,702 mm	C-seg.
Overall height	1,321 mm	-79 mm
Wheel base	2,578 mm	C-seg.



Fig. 33 Instrument panel of Corotin Mk III sedan

「코티나 Mk III」 승용차의 차체 설계 배치를 재구성한 Fig. 32에서 1열 좌석 공간은 서구 성인 남성 신체 크기 95 백분위의 머리공간과 다리 공간을 충족시키며, 이것은 2열 좌석에서도 같다. 축간거리와 전장으로는 「코티나 Mk III」 승용차는 C-세그먼트 준중형 승용차의 범주에 속하며, 후드와 데크의 길이로써 세단 이미지를 강조하는 차체 비례이다. 그러나 착좌점을 낮추어 차체가 상대적으로 낮은 1,321 mm로, 실내 공간보다 차체의

역동적 이미지를 강조하려는 비례로 볼 수 있다.

인스트루먼트 패널은 좌우 대칭형이며, 처마 부분 상부에 환기구를 배치한 특징을 볼 수 있다. 1열 좌석은 독립형 좌석이 배치되었음을 볼 수 있다.

(4) 레코드 D 승용차

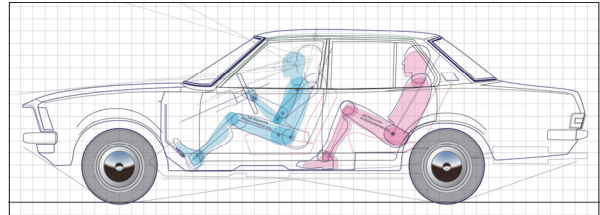


Fig. 34 Package layout of Rekord D sedan, 1972-1977

Table 7 Dimension analysis of Rekord D sedan

Overall length	4,567 mm	D-seg.
Overall width	1,718 mm	D-seg.
Overall height	1,424 mm	+24 mm
Wheel base	2,668 mm	D-seg.



Fig. 35 Instrument panel of Rekord D sedan

「레코드 D」 승용차의 차체 설계 배치를 재구성한 Fig. 34에서 1열 좌석 공간은 서구 성인 남성 신체 크기 95 백분위의 머리공간과 다리 공간을 충족시키지만, 2열 좌석의 머리 공간은 약간 부족하다. 반면 2열 승객의 무릎 여유 공간은 확보되고 있다. 후드 길이가 강조되어 있으며 트렁크의 길이도 긴 비례이다. 인스트루먼트 패널은 전체에 발포 합성수지 패드를 적용한 구조이며, 운전석 중심의 계기 배치 클러스터 형식의 수평 계기함의 형태이다. 중앙에 환기구를 설치한 냉난방 일체형 설계가 나타난다.

(5) 쉐보레 토라나 1700 승용차

원형 모델 「토라나」 승용차의 차체 설계 배치를 재구성한 Fig. 36에서 1열 좌석 공간은 서구 성인 남성 신체 크기 95 백분위의 머리공간과 다리 공간 확보를 충족시킨 준중형급 승용차의 공간 확보를 보여준다. 그러나 2열 좌석 승객의 무릎 여유 공간이 없으며, 머리 공간도 낮게 설정해 차체의 역동성을 강조한 비례로 볼 수 있다. 인스트루먼트 패널은 대칭형이며, 1열 좌석은 독립형 좌석이 채택되었음을 볼 수 있다. 대시 패널 상부에 발포 합성수지 패드를 적용한 구조이다.

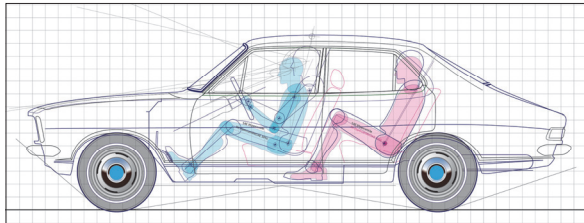


Fig. 36 Package layout of Torana LJ sedan, 1972-1974

Table 8 Dimension analysis of Holden Torana LJ sedan

Overall length	4,130 mm	C-seg.
Overall width	1,610 mm	C ~ seg.
Overall height	1,360 mm	-40 mm
Wheel base	2,440 mm	C-seg.



Fig. 37 Instrument panel of Torana LJ sedan

(6) 브리사 K303 승용차

「브리사 K303」 승용차의 원형 「그랜드 파밀리아」 승용차의 차체 설계 배치를 재구성한 Fig. 38에서 1열 좌석의 공간은 서구 성인 남성 신체 크기 95 백분위의 공간 확보를 충족시키는 크기이다. 그러나 2열 좌석은 95 백분위 승객의 무릎 공간은 확보되지 못하는 크기이다. 인스트루먼트 패널은 수평 계기함 배치로 중앙에 환기구가 설계돼 있으며, 분리형 앞 좌석 구성이다. 역시 냉난방 일체 구조는 적용되지 않았다.

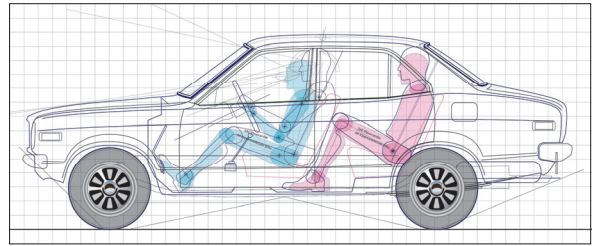


Fig. 38 Package layout of Grand Familia sedan, 1972-1976

Table 9 Dimension analysis of K303 sedan

Overall length	3,970 mm	C-seg.
Overall width	1,595 mm	C-seg.
Overall height	1,380 mm	-20 mm
Wheel base	2,310 mm	B-seg.



Fig. 39 Instrument panel of Grand Familia sedan

(7) 제미니 승용차

「제미니」 승용차의 차체 설계 배치를 재구성한 Fig. 40에서 1열 좌석은 서구 성인 남성 신체 크기 95 백분위의 공간 확보를 충족시킨다. 그러나 2열 좌석 승객의 무릎 여유 공간은 서구 성인 남성 신체 크기 95 백분위 기준에서는 무릎 공간과 머리 공간 등의 거동 공간 확보가 어려운 최소한의 착좌 공간만 확보된다. 인스트루먼트 패널은 치마 선이 높게 설치된 수평 구성으로 중앙 환기가 설치돼 있고, 분리된 앞 좌석 구조이다.

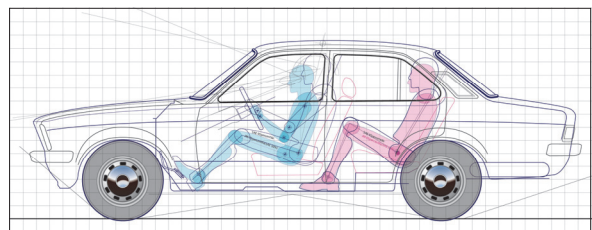


Fig. 40 Package layout of Gemini sedan, 1974-1979

Table 10 Dimension analysis of Gemini sedan

Overall length	4,135 mm	C-seg.
Overall width	1,570 mm	C-seg.
Overall height	1,365 mm	-35 mm
Wheel base	2,405 mm	C-seg.



Fig. 41 Instrument panel of Gemini sedan

(8) 포니 승용차

「포니」 승용차의 차체 크기는 B-세그먼트 소형 승용차에 속하지만, 1열과 2열 좌석 모두 서구 성인 남성 신체 크기 95 백분위의 머리공간과 다리 공간 확보를 충족시키는 크기이다. 그러나 2열 승객 공간은 서구 성인 남성 신체 크기 95 백분위 기준에서는 무릎 공간과 머리 공간 등의 거동 공간 확보가 어려운 최소한의 좌좌 공간의 크기이다.

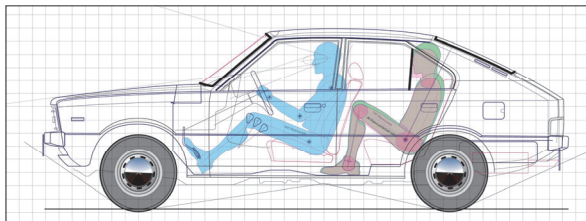


Fig. 42 Package layout of Pony sedan, 1975-1982

Table 11 Dimension analysis of Pony sedan

Overall length	3,970 mm	B-seg.
Overall width	1,560 mm	B-seg.
Overall height	1,360 mm	-40 mm
Wheel base	2,340 mm	B-seg.



Fig. 43 Instrument panel of Pony sedan, 1975

「포니」 승용차의 인스트루먼트 패널은 수평 형태의 대시 패널 상부에 우레탄 발포 합성수지 패드가 적용되면서 운전석에 계기류를 집적한 클러스터가 설치되었다. 그리고 센터패시아를 낮게 배치해 앞쪽 콘솔과 연결했으며, 냉난방 일체형 설계는 적용되지 않았다.

(9) 카미나 승용차

「카미나」 승용차는 4년 앞서 출시된 「쉐보레 1700」 승용차의 차체를 바탕으로 하고 있으므로 Fig. 44의 1열과 2열 좌석 공간의 설계 배치는 「쉐보레 1700」 승용차와 같으며, 인스트루먼트 패널 디자인은 자료 부재로 확인할 수 없으나, 기반이 된 「쉐보레 1700」 승용차와 같았을 것으로 보인다.

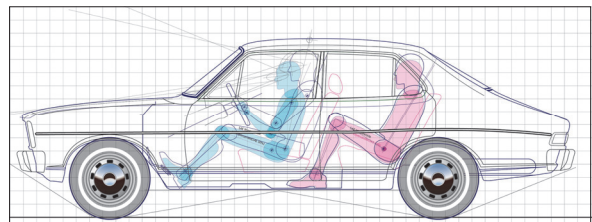


Fig. 44 Package layout of Camina sedan, 1976

Table 12 Dimension analysis of Camina sedan

Overall length	4,267 mm	C-seg.
Overall width	1,625 mm	C ~ seg.
Overall height	1,362 mm	-38 mm
Wheel base	2,468 mm	C-seg.

(10) 코티나 Mk IV 승용차

「코티나 Mk IV」 승용차의 설계 배치를 재구성한 Fig. 45에서 1열과 2열 좌석은 모두 서구 성인 남성 신체 크기 95 백분위의 공간 확보를 충족시킨다. 전체 차체 구조물은 3세대 「코티나 Mk III」 승용차와 같은 구성이며, 후드와 데크의 길이로써 세단 이미지를 강조하는 차체 비례이다. 인스트루먼트 패널은 수평형 클러스터 구성이며, 패널 좌우에만 환기구를 배치하였으나, 냉난방기 일체형 설계가 적용된 것으로 보인다. 1열 좌석은 독립형 좌석이 설치됐다.

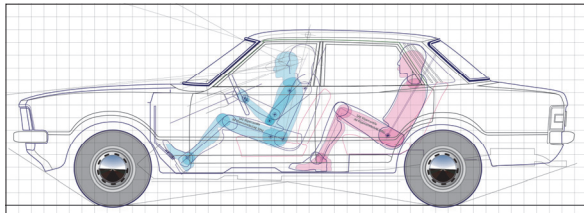


Fig. 45 Package layout of Cortina Mk-IV sedan, 1976-1979

Table 13 Dimension analysis of Cortina Mk-IV sedan

Overall length	4,341 mm	C-seg.
Overall width	1,699 mm	D-seg.
Overall height	1,367 mm	-33 m
Wheel base	2,578 mm	D-seg.



Fig. 46 Instrument panel of Cortina Mk-IV sedan

(11) 레코드 E1 승용차

「레코드 E1」 승용차의 설계 배치를 재구성한 Fig. 47에서 1열과 2열 공간은 모두 서구 성인 남성 신체 크기 95 백분위의 공간 확보를 충족시키는 크기이다. 인스트루먼트 패널은 냉난방기 일체 구조로 만들어져 있으면서 클러스터와 센터패시아(Center fascia)와 중앙 콘솔이 연결된 연직형 구조이다.

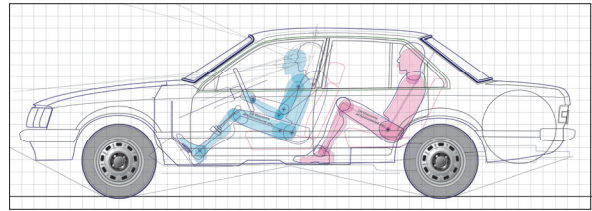


Fig. 47 Package layout of Rekord E1 sedan, 1977-1982

Table 14. Dimension analysis of Rekord Royale sedan

Overall length	4,617 mm	D-seg
Overall width	1,726 mm	D-seg
Overall height	1,420 mm	+20 mm
Wheel base	2,670 mm	D-seg



Fig. 48 Instrument panel of Rekord E1 sedan

(12) 푸조 604 승용차

「푸조 604」 승용차의 설계 배치를 재구성한 Fig. 49에서 1열과 2열 좌석의 공간은 서구 성인 남성 신체 크기 95 백분위의 공간 확보를 충족시킨다. 뒷좌석의 등받이 각도를 15도 더 기울여 안락성을 추구했다.

인스트루먼트 패널은 수평 클러스터에 중앙 콘솔이 연결된 연직형 구성이며, 센터패시아 상부에 중앙 환기구가 높게 설치된 형식으로 1980년대에 등장하게 될 구성이 일찍부터 채택된 유형이며, 냉난방 일체형 공조기기의 구조이다.

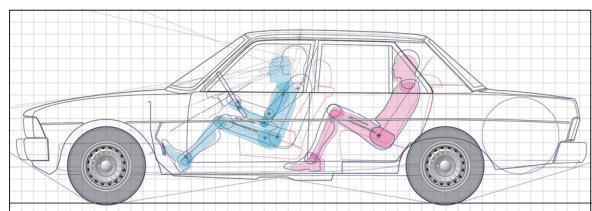


Fig. 49 Package layout of Peugeot 604 sedan, 1975-1985

Table 15 Dimension analysis of Peugeot 604 sedan

Overall length	4,721 mm	D-seg
Overall width	1,784 mm	D-seg
Overall height	1,435 mm	+35 mm
Wheel base	2,800 mm	D-seg



Fig. 50 Instrument panel of Peugeot 604 sedan

(13) 그라나다 승용차

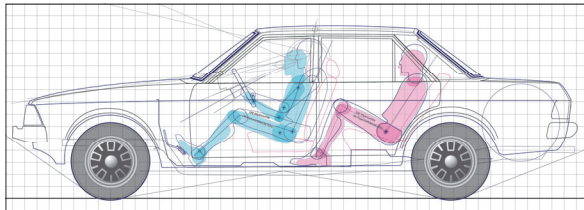


Fig. 51 Package layout of Granada Mk II sedan, 1978-1985

Table 16 Dimension analysis of Granada Mk II sedan

Overall length	4,720 mm	D-seg
Overall width	1,791 mm	D-seg
Overall height	1,416 mm	+16 mm
Wheel base	2,769 mm	D-seg



Fig. 52 Instrument panel of Granada sedan

「그라나다 Mk II」 승용차의 설계 배치를 재구성한 Fig. 51에서 1열과 2열 좌석 공간은 서구 성인 남성 신체 크기 95 백분위의 머리공간과 다리 공간 확보를 모두 충족시킨다. 또한 2열 승객의 무릎 여유 공간도 확보되는 크기이다. 뒷좌석 등받이 각도를 15도 더 기울여 승객의 안락성을 고려하였다. 또한 인스트루먼트 패널은 센터 패시아에 중앙 환기구를 설치된 형식이며, 냉난방 일체형 공조기기의 구조이다.

(14) 피아트 132 승용차

「피아트 132」 승용차의 설계 배치를 재구성한 Fig. 53에서 1열과 2열 좌석의 공간은 서구 성인 남성 신체 크기 95 백분위의 공간 확보를 충족시키면서 무릎 공간까지 확보한 크기이다. 전체 길이와 축간거리 등의 길이는 C-세그먼트에 가까운 크기이지만, 전고는 거주성 확보 중심으로 상대적으로 높다. 인스트루먼트 패널은 수평 구성의 클러스터 배치이며, 중앙 환기구가 센터패시아의 아래쪽 콘솔 부분에 설계되어 있는 냉난방 일체형 구조로 보인다.

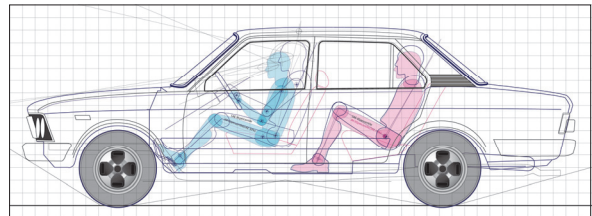


Fig. 53 Package layout of FIAT 132 sedan, 1978-1984

Table 17 Dimension analysis of FIAT 132 sedan

Overall length	4,390 mm	C-seg
Overall width	1,640 mm	C~ seg
Overall height	1,435 mm	+35 mm
Wheel base	2,557 mm	C-seg



Fig. 54 Instrument panel of FIAT 132 sedan

## 5. 차량 특징의 분석

### 5.1 기업별 차량의 특성

3장에서 살펴본 기업별 차량 개발 특성에서 신진자동차는 토요타로부터의 도입 차종으로 1960년대에 대형급 「크라운」 세단을 조립생산하기도 했지만, 「코로나」, 「시보레1700」, 「레코드」 등 호주와 독일의 「GM」 계열 기업의 차량을 도입해 생산하면서 초기에는 실용적인 세단형 소형 승용차에서 실내 거주성에서 유리한 중형급 세단형 승용차로 차종을 넓혀갔다.

기아산업은 1962년에 일본의 「도요코교」 - 「마쓰다(Mazda)」-와 기술 제휴 이후 소형 및 중형 3륜 화물차량과 「브리사」 시리즈 등 소형 승용차를 조립생산했지만, 1970년대 후반에는 「푸조 604」 승용차와 「피아트 132」 승용차 등 실내 거주성에서 유리한 중형급 세단형 승용차로 차종을 넓혀갔다.

현대자동차는 창업 후 1960년대에 「영국 포드(Ford UK)」로부터 대형 트럭과 「코티나」, 「포드20M」 등 중형 승용차를 들여온 것을 선행 연구<sup>1)</sup>에서 볼 수 있었으며, 1970년대에도 「코티나」 시리즈와 「그라나다」 등의 중형 및 대형 세단의 도입을 계속했다. 그리고 고유 모델 개발 시에는 「포니」와 같은 소형 승용차 개발을 진행하는 등 초기부터 실내 거주성에서 유리한 차량의 생산에 집중하고, 고유 모델 개발에서도 서구인의 거주성에 맞는 차량 개발을 시도한 것을 볼 수 있다.

### 5.2 차량과 사용성의 특성

4장에서 살펴본 차량의 내외장 디자인 특징과 차체 설계 배치 비교를 통해 국내 생산 차량의 유형과 도입 시에 원형 모델과의 차이가 존재하는 차종이 있음을 볼 수 있었다. 4장 1절의 Table 4부터 Table 17까지의 차체 제원 고찰에서는 B, C, D-세그먼트 등 다양한 차체 크기가 존재함을 볼 수 있다. 이들 14종의 승용차의 주요 제원과 승객 신체 크기 기준, 차체의 세그먼트 분포를 비교한 내용은 Table 18과 같다.

이를 보면 차체 유형이 세단형 중심인 것은 전반적인 특징이지만, 1970년대 후반으로 갈수록 실내 거주성의 비중이 높은 차량으로 변화됨을 볼 수 있다. 1970년대에 우리나라에서 생산된 14종의 승용차 중 해외에서 도입된 13종의 원형 차량의 차체 형태는 1978년에 개발된 「푸조 604」와 「피아트 132」를 제외하면 모두 측면 출입문이 4개인 세단형 차체 이외에 파생 차종으로 스테이션 왜건과 쿠페, 픽업 차종까지 개발된 것을 볼 수 있다.

그러나 이들 차종이 국내에 도입되어 생산된 차체는 모두 세단 형태의 차체이다. 파생 차종으로 픽업과 왜건 등이 생산되기도 했으나, 1973년 12월에 출시된 기아산업의 「브리사(Brisa)」 승용차가 픽업, 그리고 1977년에 등장한 「브리사-II」와 부분 변경 모델 「K303」이 왜건 차종을 내놓는다.

이외에도 1975년에 시판되기 시작한 고유 모델 「포니」 승용차는 픽업과 왜건, 그리고 3도어 해치백 모델 등을 내놓았다. 또한 중형 승용차 「코티나 Mk IV」 승용차 역

Table 18 Comparison and analysis of vehicle types by chronological order, Legends: C; coupe, S; sedan, W; wagon, P; pickup

Model	1967 Familia		1970 RT80 Corona		1970 Cortina Mk III		1972 Rekord D		1072 Torana		1972 Grand Familia		1974 Gemini	
Body type	S, C, W, P	S, P	S, C, W	S	S, C, W	S, P	S, C, W	S	S, W	S	S, C, W	S, W	S, C	S
Origin	Korean													
Height 1,400 mm ±	-1 mm		0		-79 mm		+24 mm		-38 mm		-20 mm		-35 mm	
Passenger manikin	Frt	SAE50%	SAE95%		SAE95%		SAE95%		SAE95%		SAE95%		SAE95%	
	Rr	SAE50%	SAE50%		↑		↑		SAE50%		SAE50%		SAE50%	
Segment	B-seg.		C-seg.		C-seg.		D-seg.		C-seg.		C-seg.		C-seg.	

Model	1976 Pony		1976 Camina		1976 Cortina Mk IV		1978 Rekord E1		1978 Peugeot 604		1978 Granada		1978 FIAT 132	
Body type	S, W, P		S		S, C, W	S, W	S, C, W	S	S	S	S, C, W	S	S	S
Origin	Korean													
Height 1,400 mm ±	-40 mm		-38 mm		-33 mm		-20 mm		+35 mm		+16 mm		+35 mm	
Passenger manikin	Frt	SAE95%	SAE95%		SAE95%		SAE95%		SAE95%		SAE95%		SAE95%	
	Rr	SAE50%	SAE50%		↑		↑		↑		↑		↑	
Segment	B-seg.		C-seg.		D-seg.		D-seg.		D-seg.		D-seg.		C-seg.	

시 고급 차량용으로 왜건 모델을 내놓기도 했으나, 대량 판매된 것은 아니었다. 그 외의 아홉 종류의 승용차는 모두 세단 한 종류만 생산됐다.



Fig. 55 Station wagon of Kia Brisa II, 1977



Fig. 56 Station wagon of Hyundai Cortina Mk IV for ambulance, 1978

또한 실내 거주성에 유리한 1,400 mm 이상의 차체 높이는 각각 B-세그먼트와 C-세그먼트였던 초기의 「브리사」 승용차와 「시보레 1700」 등에서 나타나고, 이후에 1,400 mm 이상의 전고를 가진 D-세그먼트 급 차체의 고급 승용차 「푸조604」, 「그라나다」, 「피아트 132」 승용차 등이 소비자에게 뒷좌석 중심의 실내 거주성에서 유리한 세단형 승용차에 대한 선호를 강화하는 작용을 일으켰을 것으로 보인다.

기술적인 관점에서 본다면 1970년대의 차량은 차체가 작아지면 승객 공간도 줄어드는 비례적 개념의 패키지를 추구했지만, 승객의 공간을 유지하면서 차체를 줄이는 설계 개념이 1990년대부터 정착되었으므로 이 시기에 우리나라의 승용차에서 거주성의 개념은 높은 비중으로 다루어졌을 것으로 보인다.

### 5.3 1970년대 국내 승용차 특성의 종합

지금까지 살펴본 1970년대 우리나라에서 생산된 승용차 14종은 세그먼트와 상관없이 모두 측면 출입문이 4개 설치된 세단형 승용차가 중심 유형으로 생산된 것을 확

인할 수 있었다. 1970년대의 우리나라 승용차의 이와 같은 세단형 차량의 편중 현상은 몇 가지 요인으로 분석해 볼 수 있다.

먼저 1970년대 초반의 우리나라 연간 승용차 판매량이 10,000 ~ 18,000대 수준이었으며, 1970년대 중반에는 「브리사」, 「포니」 승용차 등 국산 승용차와 정부의 육성 정책 등으로 승용차 판매량이 증가하여 연간 30,000 ~ 50,000대 정도였던 것으로 추정<sup>9)</sup>된다. 이 규모는 2024년의 연간 150만 대 수요의 1/50 내외의 제한된 규모이다. 이러한 차량 판매 시장 규모는 차종의 확대에는 한계가 있을 수밖에 없다.

또한, 서구에서의 승용차 사용은 개별 이동 수단, 또는 사적 공간이라는 인식을 바탕으로 쿠페형 승용차의 수요가 높았으나, 1970년대의 우리나라에서는 3대가 한 가정을 이루는 대가족 구성의 거주가 보편적이었으므로, 가족 구성원이 모두를 위한 ‘자가용 승용차(自家用 乘用車)’에 대한 요구에 따라 뒷좌석 거주성과 승차차 편의성을 위한 세단형 승용차의 수요가 절대적이었을 것으로 볼 수 있다.

여기에 전반적으로 승용차를 필수품보다 사치품이라는 인식이 더 높았으므로, 고급 승용차를 지향하는 세단형 차량 이미지를 선호하는 수요가 높았던 이유도 볼 수 있을 것이다. 이에 따라 거주성에서 유리한 상위 세그먼트 지향의 뒷좌석 중심의 세단형 차량 선호 수요가 나타났으며, 이는 기업의 차량 개발에 반영된 것으로 보인다.

## 6. 결론

지금까지 본 연구에서 살펴본 1970년대 우리나라의 자동차 기업에서 생산한 승용차의 고찰에서는 세그먼트와 상관없이 모두 측면 출입문이 4개 설치된 세단형 승용차가 중심 유형으로 생산된 것을 확인할 수 있었다. 1970년대의 우리나라 승용차의 이와 같은 세단형 차량의 편중 현상은 몇 가지 요인으로 분석해 볼 수 있다.

먼저 1970년대 초반의 우리나라 연간 승용차 판매량이 기업의 관점에서 차종의 확대에는 한계가 있을 수밖에 없었다. 또한, 1970년대의 우리나라에서는 대가족 유형의 거주가 보편적이었으므로, 가족 구성원 수용을 위한 ‘자가용 승용차’에 대한 요구에 따라 뒷좌석 거주성과 승차차 편의성을 위한 세단형의 수요 높았던 것으로 보인다.

한편으로 이러한 세단형 승용차 선호는 2025년 현재까지도 한국 승용차 시장의 특성으로 이어지고 있다. 그에 비해 실용적 성격의 스테이션왜건이나 해치백 승용차의 수요는 대부분 SUV로 흡수되었다고 할 수 있다. 한편, 우리나라 소비자의 차량 사용 방식에서 인원 수용성을 선호하는 경향이 이어지고 있으므로 개인 이동 수요

를 의미하는 쿠페형 승용차에 대한 보편적 수요는 나타나지 않는 것으로 보인다. 그 대신 쿠페 수요는 고성능을 강조하는 스포츠카에 한정되어 나타나고 있다. 이는 서구에서 여전히 실용적 차량으로서 개별 수요 충족을 위한 쿠페나 픽업트럭(Pick-up truck)의 수요가 이어지는 현상과 대비되는 부분이다.

자동차와 자동차 기술의 변화는 비교적 긴 주기로 움직이고 있다는 점에서, 우리나라 초기의 차량 수요와 특성은 문화적 배경에 의한 영향을 받아 1970년대 이후 우리나라의 수요에 따른 특성의 정착이 나타나게 되었음을 볼 수 있었다. 즉 거주성 중심의 선호도가 차량 수요로 나타나고, 그것이 고유 모델 개발에 반영되어 오늘날의 한국 승용차의 거주성 중시 성향으로 이어지게 되었을 것으로 보인다.

한편, 본 논문에서는 1970년대 주요 차종을 역설계 개념에 의한 패키지 재구성을 통해 분석했으나, 논문 집필이라는 양식에 의해 각 차량의 분석 내용을 함축적으로 서술할 수밖에 없었던 점은 본 논문 작성의 한계라고 할 것이다. 그러므로 이후에 각 차량의 분석 내용을 세미나 등을 통해 상세히 비교할 수 있을 것이다.

아울러 본 연구가 미약하나마 우리나라 자동차산업의 1970년대 차종의 디자인과 그 특징을 정리하려는 시도라는 점에 비추어, 차후에 다른 연구자, 혹은 기업 차원의 밀도 있는 추가적 연구로써 우리나라 자동차산업의 역사 연구에 깊이를 더할 수 있기를 기대한다.

## References

- 1) S. Koo, "An Observation on Design Features of Vehicles in the Early Era of Korean Automobile Industry," Transactions of KSAE, Vol.34, No.1, pp.1-12, 2026.
- 2) Daewoo Motor Company, Doopedia, [https://www.doopedia.co.kr/doopedia/master/master.do?\\_method=view&MAS\\_IDX=101013000734282](https://www.doopedia.co.kr/doopedia/master/master.do?_method=view&MAS_IDX=101013000734282), Accessed on 2025. 07. 02.
- 3) KGM Brand History, <https://www.kg-mobility.com/br/brand/heritage/company>, Accessed on 2025. 07. 17.
- 4) Kia Motors, 45 Years of Kia History, 1989.
- 5) Hyundai Motor Company, 30 Years of Challenge & Vision of the 21st Century, Seoul, 1997.
- 6) Ford Cortina, <https://www.manorparkclassics.com/auction/lot/lot-279---1971-ford-cortina-1300-l/?lot=3319&sd=1#>, Accessed on 2025. 07. 04.
- 7) Hyundai Heritage 1970's, Cortina Mark 4, <https://www.hyundai.com/kr/ko/brand/brandstory/heritage/1970-cortina-mark4>, Accessed on 2025. 07. 04.
- 8) Segmentation, <https://www.acea.auto/>, Accessed on 2025. 07. 22.
- 9) Korean Top Incidents, FKI, [https://www.fki-emuseum.or.kr/main/themeHall/incident\\_06.do?utm\\_source=chatgpt.com](https://www.fki-emuseum.or.kr/main/themeHall/incident_06.do?utm_source=chatgpt.com), Accessed on 2025. 07. 22.