

1980년대 한국 자동차기업 개발 차량의 디자인 특징 고찰

구 상*

홍익대학교 산업디자인학과

An Observation on Design Features of Vehicles Developed by Korean Automotive Companies in 1980s

Sang Koo*

Department of Industrial Design, Hongik University, Seoul 04066, Korea
(Received 15 December 2025 / Revised 9 January 2026 / Accepted 9 January 2026)

Abstract : This study is aimed at determining the implications for future mobility designs of the Korean auto-industry by studying the automobiles developed and sold in Korea in the 1980s through reverse-engineered vehicle images and data materials. Starting with the Cortina Mk V to the Y2 Sonata, the rebuilt package layouts of the body and interior images of instrument panel views of 14 vehicles were examined. These included body proportions with total lengths, widths, and heights of the cabin volumes. Some of the cars have broader body widths regardless of the segments of vehicles, based on the preferences of the Korean auto-market during the fast-growing economy era. Many Korean consumers bought cars classified as family sedans with wider bodies, and the demand extended to current Korean passenger cars with roominess-oriented designs.

Key words : Korean automotive company(한국 자동차 기업), Roominess-oriented design(거주성 중심 디자인), Original model(고유 모델), Family sedan(가족용 세단), Business sedan(비즈니스 세단)

1. 서론

우리나라의 자동차산업은 1950년대에 자생적인 차량 제작에서 시작되어 1960년대에 외국에서 수입한 부품을 조립하는 단계¹⁾를 거쳐 1970년대에 첫 고유 모델을 개발했음을 선행 연구²⁾에서 재확인하였다. 그러나 1980년대에는 정부의 자동차산업 합리화 조치로 인해 1981년부터 1986년까지 기업별로 생산 차종이 제한되기도 하였다. 이후 1987년도부터 생산 차종 제한 해제와 함께 다양화가 이루어졌다.

이러한 제한 조치는 우리나라의 자동차 기술 발전 과정에서 불연속성과 변동을 유발한 사례라고 할 수 있다. 변동을 일으키는 위기 요인에 주목한 사회지리학자 제러드 다이아몬드(Jared Diamond)는 변동에 의한 위기 요인을 개인이나 사회, 또는 국가에서 전환의 기회로 보았다. 그는 위기의 축적으로 인한 변동이 전환점을 제공한

다는 논의를 제시³⁾하였다.

오늘날 우리나라의 자동차산업과 디자인은 재래적인 기계로서의 자동차에서 로봇과 디지털 인공지능 기술이 결합한 모빌리티로의 거시적인 전환점에 와 있다. 아울러 거대 규모의 시장을 배경으로 하는 중국 자동차산업의 등장에 따른 대비도 요구된다.

이에 본 논문에서는 우리나라 자동차산업과 디자인의 변동 방향 탐구를 위해 기술 변동과 성장 요인이 공존했던 1980년대에 국내에서 개발되고 시판된 차량 고찰로써 디자인이나 기술에서 고유의 특성 형성 맥락을 살펴 우리나라 승용차가 가지는 특색에 의한 미래 모빌리티로 이어지는 디자인 변화의 방향에 대한 시사점을 찾고자 한다.

그러나 본 연구에서 다루는 1980년대에 우리나라에서 개발·판매된 차량이나 자료의 상당수는 유실되었

*Corresponding author, E-mail: koosang@hongik.ac.kr

¹⁾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.

거나 산발적으로 발견된다. 이에 다양한 정보를 종합해 차체 형상과 공간 구성(Package layout)의 역설계(逆設計, Reverse engineering) 개념으로 유형화 방법으로 진행하였다.

한편으로 유형화에 의한 개념적 고찰과 분석은 차량 설계 수준의 정밀도에는 이르지 못한다. 그렇지만 본 연구가 우리나라 초기 차량에 관한 자료와 연구의 부족을 다소나마 보완하는 데에 일조할 수 있기를 기대한다.

2. 1980년대 한국 기업의 차량 개발

2.1 1980년대의 개발 차량

Table 1은 1980년대에 기아산업, 새한자동차, 현대자동차, 쌍용자동차 등 우리나라의 자동차 기업이 개발해 시판한 차량 중 화물차를 제외하고 정리한 것으로, 승용차와 승합차, 그리고 SUV 등 18종을 볼 수 있다.

그리고 여기에서 다시 화물차와 승합차, 그리고 1989년도의 「캐파탈」 승용차와 같이 부분 변경 개념의 차종을 제외한 주요 승용 차량 14종을 요약한 것이 Table 2이다. 여기에서 8종은 외국에서 도입된 모델이며, 6종은 우리나라 기업이 개발한 모델로, 이들은 13종의 승용차와 1종의 SUV이다. 이들 중 「엑셀」과 「프라이드」 등 승용차 2종은 해치백(Hatchback) 차체이며, 「코티나 Mk V」

부터 「쏘나타(Y2)」까지는 모두 세단(Sedan)의 차체이다. 첫 국산 SUV였던 「코란도 패밀리」 역시 차체 구조는 4개의 측면 출입문과 1개의 후미 개폐문으로 구성된 5도어 구조의 차체를 가지고 있었다.

2.2 고유 모델과 도입 모델

Table 2에서 도입된 모델은 「코티나 Mk V」, 「로얄 살롱」, 「로얄 프린스」, 「르망」, 「그랜저」, 「프라이드」, 「콩코드」 등의 8종이며, 국내 기업의 개발 모델은 「포니2」, 「스텔라」, 「엑셀」, 「소나타(Y1)」, 「쏘나타(Y2)」, 「코란도 패밀리」 등의 6종이다.

이들 중 1986년도의 「Y1 Sonata」와 1988년도의 「Y2 Sonata」는 우리말 표기가 「소나타」와 「쏘나타」 등으로 다르다. 여기에서 「소나타(Y1)」는 외래어 표기법 표준을 따른 것이지만, 현대자동차는 1987년도부터 된소리를 넣어 「쏘나타」로 표기했다. 된소리는 강조를 위한 홍보의 관점에서였다고 알려져 있는데, 이것은 차량 명칭과 같은 고유 명사는 표준어 규정을 적용하지 않을 수도 있다는 우리말 규범⁴⁾을 응용한 것이었다.

이 시기에 우리나라 자동차 기업이 차량이나 기술, 디자인 용역을 도입한 국가는 영국, 독일, 호주, 일본 등이었다. 영국 포드(Ford UK)로부터는 「코티나 Mk V」가 도입되었으며, 독일의 오펠(Opel)과 호주의 홀덴(Holden) 등으로부터는 「로얄 살롱」과 「로얄 프린스」와 「르망」,

Table 1 Models developed at Korea in 1980s

No	Year	Make	Name of model	Technology origin	Develop 'g	Design origin
1	1980	Hyundai	Cortina Mk V	UK(Ford)	licensing	UK(Ford)
2	1980	Sachan	Royale Salon	Germany(Opel)	licensing	Germany(Opel)
3	1982	Hyundai	Pony 2	Japan(Mitsubishi)	outsourcing	Italy(Giugiaro)
4	1982	Kia	Bongo	Japan(Mazda)	licensing	Japan(Mazda)
5	1982	Daewoo	Maepsy	Germany(Opel)	in-house	in-house
6	1983	Hyundai	Stellar(Ycar)	Japan(Mitsubishi)	outsourcing	Italy(Giugiaro)
7	1983	Daewoo	Prince	Germany(Opel)	licensing	Germany(Opel)
8	1983	Kia	Besta(NB1)	Japan(Mazda)	licensing	Japan(Mazda)
9	1984	Ssangyong	Korando Family	Japan(Isuzu)	in-house	in-house
10	1985	Hyundai	Excell(Xcar)	Japan(Mitsubishi)	outsourcing	Italy(Giugiaro)
11	1986	Hyundai	Sonata(Y1)	Japan(Mitsubishi)	in-house	in-house
12	1986	Hyundai	Grace(AH)	Japan(Mitsubishi)	licensing	Japan(MMC)
13	1986	Hyundai	Grandeur	Japan(Mitsubishi)	licensing	Japan(MMC)
14	1986	Daewoo	Lemans	Germany(Opel)	licensing	Germany(Opel)
15	1987	Kia	Pride(NB3)	Japan(Mazda)	licensing	Japan(Mazda)
16	1987	Kia	Concord(NB5)	Japan(Mazda)	licensing	Japan(Mazda)
17	1988	Hyundai	Sonata(Y2)	Japan(Mitsubishi)	in-house	in-house
18	1989	Kia	Capital(Kcar)	Japan(Mazda)	modified	Japan(Mazda)

Table 2 Passenger vehicles by segmentation in 1980s

No	Year	Make	Name of model	Segment, type
1	1980	Hyundai	Cortina Mk V	D-seg. sedan
2	1980	Saehan	Royale Salon	D-seg. sedan
3	1982	Hyundai	Pony 2	B-seg. sedan
4	1983	Hyundai	Stellar (Ycar)	D-seg. sedan
5	1982	Daewoo	Maepsy	B-seg. sedan
6	1983	Daewoo	Royale Prince	D-seg. sedan
7	1984	Ssangyong	Korando Family	D-seg. SUV
8	1985	Hyundai	Excell (Xcar)	B-seg. hatchback, sedan
9	1986	Hyundai	Sonata (Y1)	D-seg. sedan
10	1986	Hyundai	Grandeur	E-seg. sedan
11	1986	Daewoo	Lemans	C-seg. hatchback, sedan
12	1987	Kia	Pride (NB3)	B-seg. hatchback, sedan
13	1987	Kia	Concord (NB5)	C-seg. sedan
14	1988	Hyundai	Sonata (Y2)	D-seg. sedan

그리고 일본의 마쓰다(Mazda)와 미쓰비시(Mitsubishi) 등으로부터 각각 「그랜저」와 「프라이드」, 「콩코드」 등이 도입되었다. 또한, 차량 기술의 도입 이외에도 엔진과 변속기 등 부품과 디자인 용역도 도입해 고유 모델 개발에 응용하기도 했다.

3. 개발 차량의 고찰

3장에서는 개발 및 판매의 시간 순서에 따른 기업별 차량을 고찰한다.

3.1 현대자동차의 차량

현대자동차는 1975년도의 첫 고유 모델 「포니」 발매 이후 1980년대에도 유럽 포드자동차로부터 중형 승용차와 대형 승용차를 도입해 생산하지만, 동시에 고유 모델 중형 승용차와 앞바퀴 굴림 방식 차량도 개발하게 된다.

(1) 코티나 Mk V 승용차

현대자동차는 유럽 포드와 합작으로 1970년대의 4세대 「코티나 Mk IV」⁵⁾에 이어 1980년대에는 5세대 「코티나 Mk V」도 생산하였다. 5세대 모델은 차체 형태에서 벨트 라인(Belt line)에 콜라병 형태의 이중 곡선(Coke bottle line)이 남아 있었지만, 전체적으로는 4세대 모델보다 직선적 형태였다.



Fig. 1 Hyundai Cortina Mk V sedan, 1980 ~ 1983



Fig. 2 Ford UK Cortina Mk V sedan, 1977 ~ 1984

「코티나 Mk V」는 유럽에서는 쿠페와 스테이션왜건 모델도 판매됐으나, 국내에서는 세단형 차량만 생산됐다. 그런데 국내에서 생산됐던 「코티나 Mk V」의 공식적인 사진 자료 등은 찾아보기 어렵고, 실물 차량 역시 방송용 소품 대여 업체와 개인이 소장한 차량이 극소수 남아 있다고 알려져 있다.

(2) 포니2 승용차



Fig. 3 Hyundai pony 2 hatchback, 1982 ~ 1990

1982년도에 발표된 「포니2」 승용차는 1984년부터는 캐나다에 수출되기도 하는데, 4개의 측면 출입문과 1개의 후미 개폐문으로 구성된 5도어 승용차이었다. 차체는 엔진실과 객실로 구성된 2박스(Box) 구조였으나, 픽업(Pick-up) 이외의 파생 차종은 나오지 않았다.⁶⁾ 전체가 합성수지로 만들어진 검은색 범퍼(Bumper)가 처음으로 적용됐다. 그리고 전체 이미지에서는 범퍼와 출입문 창틀(Door sash) 등을 모두 검은색으로 마감해 간결한 이미지를 가지고 있었다.

(3) 스텔라 승용차(Y car)



Fig. 4 Hyundai stellar sedan, 1983 ~ 1997

고유 모델 중형 승용차 「스텔라(Stellar)」는 도입 생산했던 「코티나」 승용차의 뒷바퀴 굴림 방식 플랫폼을 바탕으로 개발됐으며, 앞 현가장치(懸架裝置)는 더블 위시본(Double wishbone) 방식에 뒤 현가장치는 4링크(Link) 방식이었다.

「스텔라」 승용차의 차체 디자인은 「포니」 승용차를 디자인한 이탈리아의 차량 디자인 전문업체 「이탈디자인 (ITAL DESIGN)」과 1978년 12월에 계약을 체결해 개발하였다. 1985년부터는 「스텔라」 승용차는 캐나다에 수출되면서 수출 규격 범퍼와 표준형 헤드램프를 적용한 「스텔라 CXL」 차량을 국내에도 내놓았다. 엔진은 기존의 1,600 cc와 1,400 cc의 두 종류에서 1,500 cc로 통합된다.



Fig. 5 Hyundai stellar CXL sedan, 1985 ~ 1997

1987년 10월에는 「코티나」 승용차의 플랫폼에서 변화된 구조의 맥퍼슨-스트럿(Macpherson strut) 형식의 앞 현가장치와 5링크(Link) 구조의 뒤 현가장치를 적용하고 후미등 형태와 차체 일부의 구조를 바꾼 「스텔라 88」 승용차가 시판된다.

(4) 포니 엑셀 승용차(X car)

첫 고유 모델 「포니」 승용차는 뒷바퀴 굴림 방식이었으나, 1970년대의 세계적인 석유 위기 이후 유럽에서는 소형 승용차의 공간 효율성과 경제성을 높이는 구조의 앞바퀴 굴림 방식 차량이 개발되고 있었다. 이에 따라 현대자동차 역시 「포니」 승용차의 후속 모델을 앞바퀴 굴



Fig. 6 Hyundai excel hatchback and sedan for USA market, 1985 ~ 1990

림 방식 차량을 개발하기로 하고 「폭스바겐」이나 「유럽포드」 등과 협상에 나섰으나 성사되지는 못한다. 이후 일본의 「미쓰비시」와 협의가 이루어져 1981년 10월 6일부터 앞바퀴 굴림 방식의 소형 승용차 「X car」 개발과 공장 건설이 시작되었다.

5도어 해치백 구조의 「X car」의 디자인 개발 역시 「이탈디자인」에서 맡았으며, 1985년 2월 6일에 30 만대 공장 준공과 동시에 「포니 엑셀(Pony Excel)」이라는 이름으로 우리나라에서 시판되었다. 이후 1985년 6월에 세단형 「프레스토(Presto)」 승용차와 1986년 9월에 3도어 해치백의 「스포츠(Sport)」가 양산되면서 「X car」 개발은 마무리 된다⁴⁾. 미국 시장 판매용 차량은 1986년 1월부터 선적되었으며, 미국에서는 「엑셀(Excel)」이라는 이름으로 3도어 해치백, 4도어 세단, 5도어 해치백 모델 등이 판매되었다.

(5) 소나타(Y1) 승용차



Fig. 7 Hyundai Y1 sonata sedan, 1986

「소나타(Sonata; Y1)」 승용차는 1985년 11월에 내놓은 캐나다 수출용 「스텔라」의 1986년형 변경 모델을 기반으로 변형시킨 차량이었다. 여기에는 변화된 구조의 앞·뒤 현가장치와 새로운 디자인의 후미등과 차체 구조 일부가 바뀌었고, 캐나다 시판 차량과 같은 1,800 cc와 2,000 cc 배기량의 엔진을 탑재했다. 또한, 「스텔라」 승용차와 차별화 하기 위해 차체의 외부에는 범퍼와 출

입문 창틀 부분에 금속 재질의 장식을 추가했고, 실내도 초기 「스텔라」 승용차에서 일부 변경되었다.

(6) 그랜저 승용차(L car)



Fig. 8 Hyundai grandeur sedan, 1986 ~ 1992



Fig. 9 Mitsubishi new debonair sedan of domestic narrow body model, 1986-1992

1986년에 출시된 「그랜저(Grandeur; L car)」 승용차는 일본 미쓰비시 자동차와 공동 개발한 것으로, 현대자동차가 「유럽 포드」에서 들여와 1978년부터 1985년까지 생산·판매한 후륜구동 고급 승용차 「그라나다(Granada)」의 후속 모델로 개발된 것이었다.

내·외장 디자인은 미쓰비시에서 개발하였고, 생산 가격이 유리한 부품을 두 회사가 각각 개발해 공동으로 사용하는 방식을 취하였는데, 엔진을 비롯한 구동 계통은 미쓰비시 자동차가 개발을 이끌었다고 알려져 있다. 「그랜저」 승용차는 대형 고급 승용차이었지만, 1980년대의 고유가의 영향으로 효율성을 위해 앞바퀴 굴림 방식으로 개발됐다.

미쓰비시 자동차는 1960년대에 개발된 고급 승용차 「데보네어(Debonair)」의 2세대 완전 변경 차량으로 개발했으나, 일본 내에서의 판매량이 적을 것으로 예측해 일본의 차량 크기 구분인 1,700 mm 전폭(全幅) 규제 기준에 맞추어 1,695 mm의 차체 폭에 짧은 범퍼를 부착한 기본형 차량과 차체 양측에 각각 15 mm 두께의 부착물을 더해 차체 폭을 1,725 mm로 넓히고 대형 범퍼를 장착한 광폭형 차량을 구분해 내놓았다. 우리나라에서는 광폭형 차량만 판매되었다.

(7) 쏘나타(Y2) 승용차



Fig. 10 Hyundai Y2 sonata sedan, 1988 ~ 1993

1984년도부터는 「스텔라(Y car)」 승용차의 후속 모델로 「Y2 car」 개발이 시작되었는데, 개발 초기에는 「스텔라」 승용차와 같은 후륜구동 방식으로 계획했으나, 효율성 추구의 흐름에 따라 「그랜저」 승용차의 전륜구동 방식 플랫폼을 활용하는 것으로 바뀌면서, 미국 수출을 목표로 개발된다.

「Y2 car」의 개발에서부터는 내·외장 디자인 개발을 현대자동차 자체의 디자인 인력이 수행했다고 알려져 있다. 1988년 7월까지 차량 개발과 성능 시험을 지속하였고, 「Y2 쏘나타」 승용차 생산을 위해 기존의 현대자동차 울산 공장에 승용 제2공장을 건설하였다⁴⁾.

3.2 새한(대우)자동차의 차량

「새한자동차」는 1983년에 대우그룹의 자본 참여로 「대우자동차」로 명칭이 바뀌지만, 미국 「GM」의 독일 자회사 「오펠(Opel)」, 호주의 「홀덴(Holden)」 등과 기술 제휴 관계를 유지하면서 소형 및 중형 승용차를 도입하여 조립생산한다.

(1) 로얄 살롱 승용차

1980년도에 내놓은 「로얄 살롱(Royale Salon)」 승용차는 새한자동차가 1978년부터 조립생산해 판매하던 중형 승용차 「오펠」의 「레코르트(Rekord) E」의 한국 모델 「레코르트 로얄(Rekord Royale; V car)」 승용차의 고급형이었다.



Fig. 11 Saehan royale salon sedan, 1981 ~ 1982



Fig. 12 Opel commodore sedan, 1978 ~ 1986



Fig. 13 Daewoo royale salon sedan, 1983~1985

원형 차량은 호주 홀덴(Holden)의 「코모도르(Commodore)」 모델이며, 4기통 2,000 cc 배기량의 119마력 휘발유 엔진을 탑재하고 「레코르트 E」의 앞모습을 변경한 고성능 모델이었다. 원형 모델에는 흑한과 폭설에 대비해 전조등에 와이퍼가 부착되어 있었으나, 국내에는 적용되지 않았다.

Fig. 11과 같이 국내에 출시된 초기의 「로얄 살롱」 승용차는 Fig. 12의 「코모도르」 모델과 같은 경량 범퍼가 장착되었으나, 1983년도에 대우그룹이 새한자동차를 인수하면서 1년 만에 등장한 부분 변경 모델 Fig. 13은 두터운 범퍼와 신형 후미등, 전동식 리어 뷰 미러가 장착되었다.

(2) 맵시 승용차

1982년에 나온 「맵시」 승용차는 1977년 12월부터 판매된 「제미니(Gemini)」 승용차의 부분 변경(Face lift) 차량이며, 새한자동차의 이름으로 나온 마지막 모델이자 대우자동차의 첫 차량이기도 하다. 후미등과 뒤 범퍼는 「제미니」 승용차와 같았지만, 앞모습은 라디에이터 그



Fig. 14 Saehan maepsy sedan, 1982 ~ 1983



Fig. 15 Daewoo maepsy-na sedan, 1983 ~ 1986

릴과 헤드램프, 범퍼의 형태가 변경되었다.

라디에이터 그릴의 형태와 경사각이 변화되면서 범퍼가 돌출되어 「제미니」 승용차보다 앞 오버행(Overhang)이 늘어났지만, 변경된 구체적 수치는 확인하기 어렵다. 이후 대우자동차에서 차체 금형을 상당 부분 변경한 「맵시-나」 승용차를 내놓은 1983년까지 1년여 동안 판매됐다.

(3) 로얄 프린스 승용차



Fig. 16 Daewoo royale prince sedan, 1983 ~ 1985



Fig. 17 Opel rekord E1 sedan face lift model, 1984 ~ 1991



Fig. 18 Daewoo V85 royale prince sedan, 1985 ~ 1990

1983년에 출시된 「로얄 프린스」 승용차는 기존의 「레코드 로얄」과 최고급 모델 「로얄 살롱」 사이에 놓이는 모델로서 「레코드 로얄」 시리즈의 파생 차종으로 나왔다. 그러나 원형 차량은 독일에서는 「레코르트 E」의 1982년형 부분 변경 모델로 나온 것이었다. 이에 국내에서 생산된 「로얄 프린스」 승용차의 전면은 「레코르트 E」의 1982년형 부분 변경 모델과 같았지만, C-필러 이후의 차체는 부분 변경 이전 형태였다. 이후에 대우자동차는 1985년형 모델부터 「V85」라는 구분으로 높은 트렁크와 역동적 형태의 C-필러가 적용된 「레코르트 E」의 부분 변경 차체를 모든 「레코드」 모델에 적용했다.

(4) 르망 승용차

1986년 7월에 국내에 출시된 「르망(Lemans)」 승용차는 「오펠」의 「카데트(Kadette) E」 승용차 기반의 모델이었다. 「카데트 E」 승용차는 3도어, 5도어 해치백, 4도어 세단 등이 있었지만, 우리나라에는 1986년 7월에 세단 모델이 먼저 나오고, 10월에 3도어 해치백 모델이 「르망 레이스」라는 이름으로 나왔다. 이후에 5도어 해치백 모델로 「펜타5」가, 1987년에는 미국 수출형 범퍼를 적용한 「르망 GTE」가 나왔다.

「오펠」의 「카데트 E」 승용차는 국제적인 차량 분류로 C-세그먼트 승용차에 속해 1,600 ~ 2,000 cc 배기량의 엔진을 탑재한 차량이었지만, 우리나라에서는 승용차 차급 세분화가 이루어지지 않아 소형 승용차 자동차세 기준의 1,500 cc 엔진을 탑재한다. 「르망」 승용차는 다양한 파생 차종과 부분 변경 등을 거치면서 1997년까지 판매된다.



Fig. 19 daewoo lemans sedan, 1986 ~ 1997



Fig. 20 opel kadette sedan, 1984 ~ 1990

3.3 기아산업의 차량

정부의 자동차산업 합리화 조치로 기아산업은 1981년부터 1986년까지 승용차를 제외한 5톤 이하의 화물차만을 생산했지만, 1987년도부터 승용차 생산을 재개한다.

(1) 프라이드(NB 3) 승용차



Fig. 21 Kia pride hatchback, 1987 ~ 1999



Fig. 22 Ford festiva hatchback, 1987 ~ 1992

1987년의 승용차 생산 재개에 맞추어 1,000 cc급 소형 승용차를 개발해 수출하기 위한 계획을 기아산업은 1983년부터 진행하고 있었다⁸⁾. 한편, 일본의 마쓰다 역시 세계 석유 위기로 유럽과 미국 시장에서 소형 승용차 수요 증가를 예상하고 유럽과 북미 수출을 위한 A-세그먼트 소형 승용차 개발을 추진하고 있었다.

미국 포드 또한 염가의 소형 승용차 수요를 충족시키기 위해 마쓰다의 소형 차량을 포드의 브랜드로 판매하기로 협의가 이루어지면서 한국, 미국, 일본의 3개 기업(Kia, Ford, Mazda)의 협업을 의미하는 「메이플 프로젝트(Maple project)」가 1985년 5월에 공식적으로 발표되었다.

메이플 프로젝트로 개발되는 차량은 「NB3」라고 불렀는데, 「NB」는 「뉴 봉고(New Bongo)」를 의미하는 것으로, 과거에 봉고 트럭과 승합차로 위기를 극복한 것을 상징했다. 「NB3」는 우리나라에서 1987년 3월부터 「프라이드(Pride)」로 판매되었으며, 미국과 일본에서는 포드(Ford) 브랜드의 「페스티마(Festiva)」로 판매되었다.

초기에는 수출용 차량과 같은 3도어 해치백 한 종류만 판매되었으나, 국내 수요를 반영해 축간거리를 50 mm

늘인 5도어 모델이 1988년 6월부터 판매되었고, 1990년 11월에는 세단형 모델 「프라이드 베타(Pride β)」가 발매된다. 또한 1991년에는 염가형 3도어 모델로 「프라이드 팝(Pride pop)」이 출시되었으며, 1996년에는 5도어 모델에서 트렁크를 늘린 왜건 모델도 등장한다.

(2) 콩코드(NB 5) 승용차



Fig. 23 Kia concord sedan brochure, 1987~1995



Fig. 24 Mazda capella sedan, 1982-1986

「콩코드(Concord)」 승용차는 1987년에 출시된 앞바퀴 굴림 방식의 중형급 승용차로, 1982년에 출시된 마쓰다의 「카펠라(Capella)」 승용차의 3세대 모델의 앞모습을 소폭 변경하고 부품을 국산화시켜 생산한 차량이다. 원형 모델 「카펠라」는 OEM 방식으로 포드 브랜드에서 「텔스타(Telsta)」라는 이름으로 세단과 쿠페, 5도어 해치백 차량이 유럽과 북미 시장에서 판매되지만, 우리나라에는 세단형 차량만 출시되었다.

「카펠라」는 가족용 세단의 성격보다는 역동성에 중점을 둔 C-세그먼트 차량이어서 「콩코드」 승용차의 실내 공간은 같은 시기에 우리나라에서 판매되던 D-세그먼트 차량 「Y2 쏘나타」나 「로얄 프린스」 보다 차체 폭과 축간거리가 상대적으로 작았으나, 주행 성능에서는 차별성이 있었다. 「콩코드」 승용차는 부분 변경 등을 거치면서 기아자동차의 첫 고유 모델 중형 승용차 「크레도스(Credos)」가 나온 1995년까지 판매된다.

3.4 거화(쌍용)자동차의 차량

미국 「카이저(Kaiser)」의 「지프(Jeep)」를 들여와 생산·판매했던 「신진지프공업주식회사」는 「거화자동차」, 「동

아자동차」를 거쳐 1988년에 「쌍용자동차」로 변화되는 과정을 거쳤다. 「코란도 패밀리(Korando family)」는 「거화자동차」에서 1982년부터 시제품을 개발했으며, 1984년도에 열렸던 서울국제무역박람회에 전시된 「KR-600」이라는 이름의 차량이 시초이다. 양산형 차량이 판매되기 시작한 것은 1988년 11월부터이고, 이후 시기별로 몇 차례의 부분 변경을 거쳐 1993년도의 「무쏘」 등장 시까지 판매된다.



Fig. 25 Ssangyong korando family SUV, 1988 ~ 1993

4. 차량의 특징 분석

4.1 공간 설정과 실내 디자인

본 장에서는 원형 모델 개발 시점 순서에 따라 14개 차량의 패키지과 실내 디자인을 분석하였다. 차체 치수 범위의 구분은 선행 연구에서와 같이 유럽연합(EU)에서 배출가스나 경제성 평가 등을 위한 기준으로 A, B, C, D, E 등으로 구분한 「세그먼트(Segment)」⁹⁾를 기준으로 하였다. 그리고 차체 치수에서 전고(全高)는 실내 거주성 확보의 기준 치수로 1,400 mm에서 증감을 비교했다.

(1) 코티나 Mk V 승용차

5세대 「코티나」의 차체는 4세대보다 4 mm 낮아졌지만, 다른 치수는 1 mm 정도의 차이로 사실상 거의 같다.

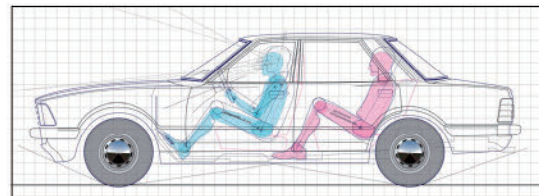


Fig. 26 Package layout of cortina Mk V sedan, 1979~1985

Table 3 Dimensions of cortina Mk V sedan

Overall length	4,340 mm	D-seg.
Overall width	1,699 mm	C-seg.
Overall height	1,363 mm	- 37 mm
Wheel base	2,579 mm	D-seg.



Fig. 27 Instrument panel of ford UK cortina Mk V sedan

1열과 2열의 좌석 공간은 서구 성인 남성 95 백분위의 머리공간과 다리 공간 확보를 충족시키지만, 전고는 1,400 mm 기준 대비 37 mm 낮춘 1,363 mm로서 차체 비례의 역동성에 중점을 둔 설계라고 할 수 있다. 차량은 D-세그먼트 중형급이지만, 전폭은 1,699 mm로 C-세그먼트에 근접한 수치를 보여준다.

인스트루먼트 패널의 사진 자료는 국내 생산 차량의 것이 없어 영국 포드의 5세대 「코티나」의 우측 운전석 차량의 것을 활용하였다. 5세대의 「코티나」의 인스트루먼트 패널의 기본적 설계와 배치는 4세대와 같으나, 센터패시아(Center fascia) 상부에 환기구를 배치하고 라디오를 아래쪽 콘솔로 내려 공조 장치의 비중을 더 높인 배치를 볼 수 있다.

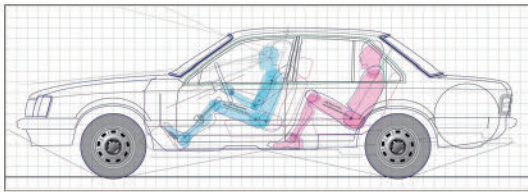


Fig. 28. Package layout of royale salon sedan, 1980 ~ 1984

Table 4 Dimensions of rekord royale salon sedan

Overall length	4,701 mm	D-seg.
Overall width	1,745 mm	D-seg.
Overall height	1,420 mm	+ 20
Wheel base	2,668 mm	D-seg.



Fig. 29 Instrument panel of opel commodore sedan

(2) 로얄 살롱 승용차

1열 좌석과 2열 공간은 모두 서구 성인 남성 신체 크기 95 백분위의 머리공간과 다리 공간 확보를 충족시키며, 전고는 1,420 mm로 기준 치수 대비 20 mm 높여 거주성에 중점을 둔 것을 볼 수 있다.

인스트루먼트 패널은 운전석 계기함과 센터패시아를 통합한 연직형(鉛直形) 배치로 조작성 우선의 설계이다. 운전석 좌측에 전조등 조작장치를 배치하고 우측의 상단에 공조 기구, 그리고 하단에 오디오를 배치해 공조 기구 우선의 배치를 볼 수 있다.

(3) 포니2 승용차

1열 좌석은 서구 성인 남성 95 백분위의 머리공간과 다리 공간을 충족하며, 2열 좌석은 95 백분위의 다리 공간에서 한계 공간(Marginal space) 확보에 그치지만 머리 공간은 충족시킨다. 전고는 1,355 mm로 높지 않으나, 지붕에서 뒷유리가 시작되는 위치를 더 뒤쪽으로 옮겨 후미 개폐문 설치로 인해 2열 좌석의 머리 공간을 증대시킨 구조이다.

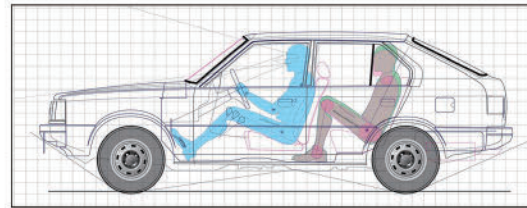


Fig. 30. Package layout of cortina pony 2 hatchback, 1982 ~ 1990

Table 5 Dimensions of pony 2 hatchback

Overall length	4,029 mm	C-seg.
Overall width	1,566 mm	B-seg.
Overall height	1,355 mm	- 45 mm
Wheel base	2,340 mm	B-seg.



Fig. 31 Instrument panel of pony 2 hatchback

인스트루먼트 패널은 수평면을 낮춘 선반(Shelf) 형태의 크러시 패드 위에 운전석 클러스터를 올려놓은 유형이다. 운전석 계기류는 하나의 장방형 클러스터로 통합했으며, 크러시 패드 좌우의 양 끝단에 환기구를 설치했다. 그리고 4-스포크 스티어링 휠을 적용하였다.

(4) 스텔라(Y1) 승용차

「스텔라」 승용차의 1열 좌석 공간과 2열 공간은 모두 서구 성인 남성 95 백분위의 머리공간과 다리 공간 확보를 충족시키고 있다. 그러나 전고는 1,362 mm로 기준 대비 38 mm 낮추어 비례의 역동성에 중점을 둔 것을 볼 수 있다. 전폭은 1,676 mm로 C-세그먼트에 근접한 수치를 보여준다.

인스트루먼트 패널은 수평면이 전반적으로 낮은 선반 형태의 크러시 패드 위에 운전석 클러스터를 올려놓은 유형이며, 운전석 계기류는 장방형 클러스터에 통합했다. 크러시 패드 중앙에 환기구를 설치했으며, 공조 기구를 우선하고 오디오를 아래쪽에 배치했다. 한편, 혼(Horn) 버튼은 방향지시등 레버를 축 방향으로 누르는 형식이었던 4세대와 5세대 「코티나」의 인터페이스가 그

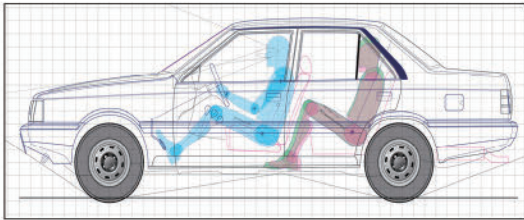


Fig. 32 Package layout of stellar sedan, 1983 ~ 1997

Table 6 Dimensions of stellar sedan

Overall length	4,416 mm	D-seg.
Overall width	1,676 mm	C-seg.
Overall height	1,362 mm	- 38 mm
Wheel base	2,579 mm	D-seg.



Fig. 33 Instrument panel of stellar sedan

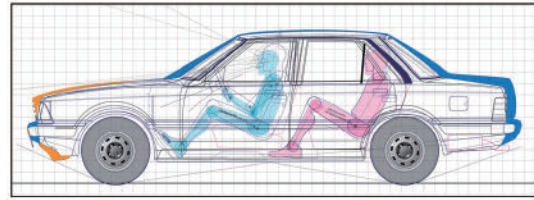


Fig. 34 Comparison of package layouts of stellar sedan, 1983 ~ 1997

대로 적용되었다.

「스텔라」 승용차의 공간 배치는 플랫폼을 공유한 5세대 「코티나」 승용차와 같으나, 앞 유리와 뒤 유리 각도를 더 낮추는 동시에 후드는 낮추고 트렁크는 높여 전반적으로 역동적 췌기형 차체 자세를 지향했음을 Fig. 34의 「스텔라」와 5세대 「코티나」 승용차의 차체 윤곽선 비교에서 확인할 수 있다.

(5) 맵시 승용차

1열 좌석은 서구 성인 남성 95 백분위의 공간 확보를 충족시키지만, 2열 좌석의 공간은 서구 성인 남성 95 백

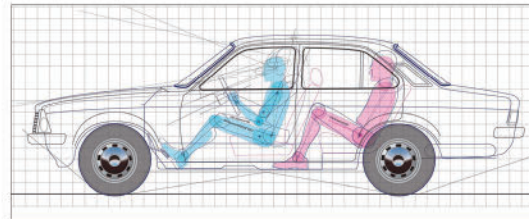


Fig. 35 Package layout of maepsi sedan, 1982 ~ 1983

Table 7 Dimensions of maepsi sedan

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



Fig. 36 Instrument panel of maepsi sedan

분위 기준에서는 한계 공간만 확보되었다. 한편, 전면 라디에이터 그릴 경사 각도에 의해 앞 오버행(Front overhang)이 늘어나 4,135 mm였던 「제미니」 승용차보다 길이가 늘었을 것이나, 변경된 구체적 수치는 확인되지 않는다.

인스트루먼트 패널은 「제미니」 승용차와 같으며 차마 선이 높게 설치된 수평 구성으로 중앙 환기구가 설치돼 있고, 분리된 앞 좌석 구조이다.

(6) 로얄 프린스 승용차

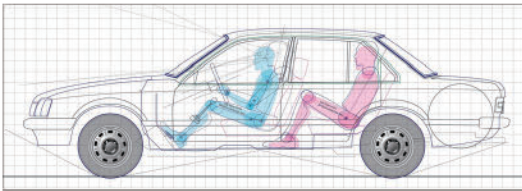


Fig. 37 Package layout of royale prince sedan, 1983 ~ 1993

Table 8 Dimensions of royale salon sedan

Overall length	4,635 mm	D-seg
Overall width	1,740 mm	D-seg
Overall height	1,420 mm	+ 20 mm
Wheel base	2,668 mm	D-seg

1열 좌석 공간과 2열 공간은 모두 서구 성인 남성 95 백분위의 머리공간과 다리 공간 확보를 충족시키고 있다. 또한 전고는 1,420 mm로 기준 대비 20 mm 높여 거주성에 집중한 것을 볼 수 있다.



Fig. 38 Instrument panel of opel rekord sedan

인스트루먼트 패널은 원형 「레코르트 E」의 것과 같으며, 「로얄 살롱」 승용차와 「로얄 프린스」 승용차가 전체적으로는 차이를 보이지 않으나, 스티어링 휠 형태와 트림 패널의 색상 차이를 볼 수 있다.

(7) 코란도 패밀리 승용차

1열 좌석 공간과 2열 공간은 모두 서구 성인 남성 95 백분위의 머리공간과 다리 공간 확보를 충족시키고 있다. 또한 전고는 1,720 mm로 기준 대비 320 mm 높은 것을 볼 수 있는데, 이는 차체 공간의 높이뿐 아니라 최저 지상고(Ground clearance)의 상향 설계로 전천후 주행 성능과 공간 활용성에 중점을 둔 SUV 특성 확보에 의한 것이다.

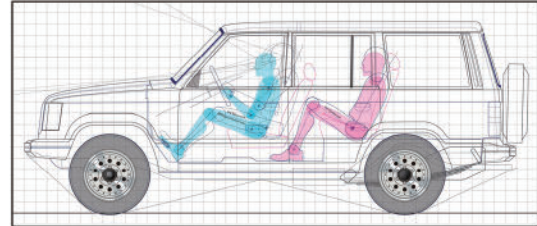


Fig. 39 Package layout of korando family, 1984 ~ 1993

Table 9 Dimensions of korando family

Overall length	4,420 mm	D-seg
Overall width	1,680 mm	C-seg
Overall height	1,720 mm	+ 320 mm
Wheel base	2,640 mm	D-seg



Fig. 40 Instrument panel of korando family

인스트루먼트 패널은 낮은 선반 형태의 크러시 패드에 독립된 운전석 클러스터를 설치한 유형이며, 운전석 계기류는 하나의 장방형 클러스터에 통합해 약간 높게 설치했다. 크러시 패드 아래에 환기구를 설치했으나, 공조 기구를 우선하고 오디오를 아래쪽에 배치했다.

(8) 엑셀 승용차(X car)

1열 좌석은 서구 성인 남성 95 백분위의 공간 확보를 충족시키지만, 2열 좌석은 서구 성인 남성 50 백분위 크기의 공간과 머리 공간을 확보했다.

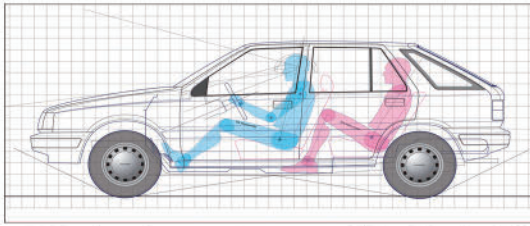


Fig. 41 Package layout of pony excell hatchback, 1985 ~ 1990

인스트루먼트 패널은 약간 높은 수평 면의 대시 패널에 운전석에 계기류를 집적한 클러스터가 설치되어 있으며, 사각형 센터패시아를 완전히 분리해 중앙에서 약간 오른쪽으로 치우치게 배치했다. 앞바퀴 굴림 방식에 의한 낮은 플로어 구조로 인해 앞쪽 콘솔이 낮아져 다리 공간 확보에 유리하다.

Table 10 Dimensions of excell hatchback

Overall length	3,985 mm	B-seg.
Overall width	1,595 mm	B-seg.
Overall height	1,380 mm	- 20 mm
Wheel base	2,380 mm	B-seg.



Fig. 42 Instrument panel of pony excell hatchback

(9) 그랜저 승용차(L car)

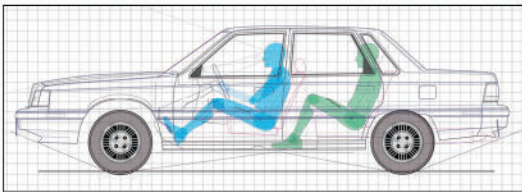


Fig. 43 Package layout of grandeur sedan, 1986~1992

Table 11 Dimensions of grandeur sedan

Overall length	4,865 mm	E-seg.
Overall width	1,725(1,695) mm	D-seg.
Overall height	1,450 mm	+ 50 mm
Wheel base	2,735 mm	D-seg.



Fig. 44 Instrument panel of grandeur sedan

1열 좌석 공간과 2열 공간은 모두 서구 성인 남성 95 백분위의 머리공간과 다리 공간 확보를 충족시키고 있다. 전고는 1,450 mm로 기준 대비 50 mm 높여 실내 거주성 확보에 중점을 두었다. 여기에 축간거리를 길게 설정해 길이 방향의 공간을 강조했다. 이것은 기본 차체(White body) 폭 1,695 mm에 의한 폭 방향 공간 제약의 길이와 높이 공간 확보로써 상쇄하는 구성으로 볼 수 있다.

「그랜저」 승용차의 인스트루먼트 패널은 경사진 크러시 패드에 선반 형태의 수평면을 만들어 운전석 클러스터를 올려놓은 형식이다. 운전석 계기류는 하나의 장방향 클러스터에 통합해 약간 낮게 설치했다. 크러시 패드 경사면에 환기구를 설치했으며, 공조 기구는 아래쪽에 배치하고 대형 오디오 기기를 앞 콘솔 아래쪽에 배치했다.

(10) 소나타(Y1) 승용차

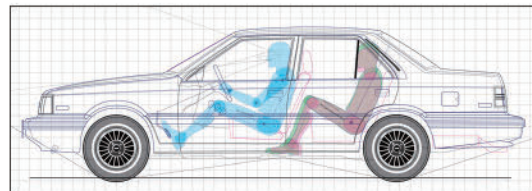


Fig. 45 Package layout of sonata (Y1) sedan, 1985 ~ 1988

Table 12 Dimensions of sonata (Y1) sedan

Overall length	4,578 mm	D-seg.
Overall width	1,756 (1,676) mm	D-seg.
Overall height	1,362 mm	- 38 m
Wheel base	2,579 mm	D-seg.

「소나타(Y1)」 승용차는 「스텔라」 승용차와 같은 차체이므로, 1열 좌석 공간과 2열 공간은 모두 서구 성인 남성 95 백분위의 머리공간과 다리 공간 확보를 충족시키고 있다. 또한 전고는 「스텔라」 승용차와 같은 1,362 mm로 역동성을 강조했으나, 외부 부차물 등으로 차체 폭을 80 mm 이상 늘렸다.



Fig. 46 Instrument panel of sonata (Y1) sedan

인스트루먼트 패널은 「스텔라」 승용차의 부분 변경 차량과 같이 초기 「스텔라」 승용차와 다른 혼 버튼 인터페이스와 창문 개폐 버튼의 배치 역시 변경해서 앞 콘솔에서 도어 패널로 분산시켜 배치했다.

(11) 르망 승용차

「르망」 승용차의 1열 좌석은 서구 성인 남성 95 백분위의 공간 확보를 충족시키지만, 2열 좌석 승객의 공간은 서구 성인 남성 95 백분위 기준의 한계 공간을 확보한 C-세그먼트 승용차의 특징을 볼 수 있다. 전고는 30 mm 낮은 설정으로 세단보다 전장이 200 mm 짧은 해치백 차체(4,060 mm)의 비례를 안정화하려는 설계로 보인다.

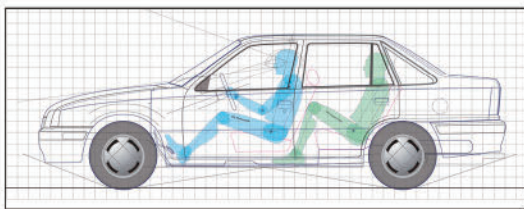


Fig. 47 Package layout of lemans sedan, 1986~1997

Table 13 Dimensions of lemans sedan

Overall length	4260 mm	C-seg
Overall width	1,690 mm	C-seg
Overall height	1,370 mm	- 30 mm
Wheel base	2,520 mm	C-seg



Fig. 48 Instrument panel of lemans sedan

인스트루먼트 패널은 수평형 크래시 패드의 상부에 클러스터가 배치된 형태이며, 센터패시아 상부에 중앙 환기구가 설치됐으나 라디오를 위쪽에 배치하고 공조 기구를 아래에 배치했다.

(12) 프라이드 승용차

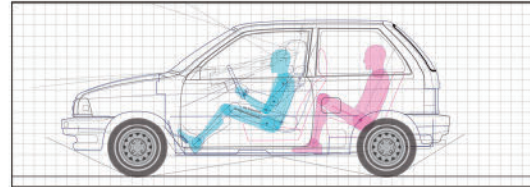


Fig. 49 Package layout of pride 3 door hatchback, 1987 ~ 1995

Table 14 Dimensions of pride 3 door hatchback

Overall length	3,565 mm	B-seg
Overall width	1,605 mm	B-seg
Overall height	1,460 mm	+ 60 mm
Wheel base	2,295 mm	B-seg

1열 좌석의 공간은 서구 성인 남성 95 백분위의 공간 확보를 충족시킨다. 2열 좌석은 서구 성인 남성 50 백분위의 공간 확보로서 앞 좌석 중심의 B-세그먼트 차량이지만, 차체 전고를 1,460 mm로 설정해 실내의 높이 방향 거주성이 유리하다. 축간거리는 2,295 mm(3도어)와 2,345 mm(5도어, 세단)로 B-세그먼트의 크기 범위이다.



Fig. 50 Instrument panel of pride hatchback

인스트루먼트 패널은 수평형 크래시 패드의 상부에 클러스터가 독립된 형태이며, 사각형으로 독립된 센터패시아가 정 중앙에 배치돼 있으며, 그의 상부에 환기구가 설치된 구성이다. 전반적으로 개방성을 확보한 구조이다.

(13) 콩코드 승용차

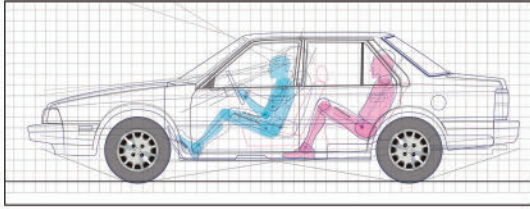


Fig. 51 Package layout of concord sedan, 1987 ~ 1994

1열 좌석은 서구 성인 남성 95 백분위의 공간 확보를 충족시키지만, 2열 좌석은 서구 성인 남성 95 백분위 기준의 한계 공간을 확보하는 C-세그먼트 승용차의 특징을 보여준다.

Table 15 Dimensions of concord sedan

Overall length	4,550 mm	D-seg
Overall width	1,705 mm	C-seg
Overall height	1,405 mm	+ 5 mm
Wheel base	2,520 mm	C-seg



Fig. 52 Instrument panel of concord sedan

인스트루먼트 패널은 수평형 크래시 패드의 상부에 클러스터가 독립된 형태이며, 비교적 큰 크기의 환기구를 설치했다. 공조 기구는 아래쪽에 배치하고 대형 오디오를 앞 콘솔 아래쪽에 배치했다.

(14) 쏘나타(Y2) 승용차

1열 좌석 공간과 2열 공간은 모두 서구 성인 남성 95 백분위의 머리공간과 다리 공간 확보를 충족시키며, 전고는 1,410 mm로 기준 대비 10 mm 높여 거주성에 중점을 둔 것을 볼 수 있다. 길이 방향 공간 배치는 플랫폼을 공유한 「그랜저」 승용차와 같지만, 차체 폭은 55 mm 넓다.

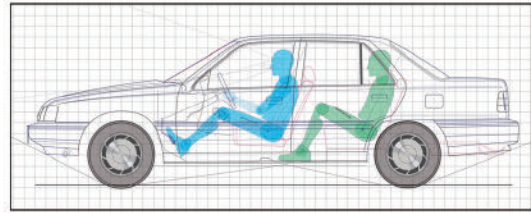


Fig. 53 Package layout of sonata (Y2) sedan, 1988 ~ 1993

Table 16 Dimensions of sonata (Y2) sedan

Overall length	4,680 mm	D-seg
Overall width	1,750 mm	D-seg
Overall height	1,410 mm	+ 10 mm
Wheel base	2,650 mm	D-seg



Fig. 54 Instrument panel of sonata (Y2) sedan

인스트루먼트 패널은 운전석 계기함과 센터패시아를 통합한 연직형 배치이나, 크러시 패드 상부에서 비너클 라인(Binnacle line) 양측을 기울여 개방성을 더한 배치이다. 운전석 우측의 상단에 환기구, 그 아래에 공조 기구, 하단에 오디오를 배치해 공조 기구 우선 배치를 볼 수 있다.

5. 차량 특징의 종합

5.1 1980년대 국내 승용차의 특성

3장과 4장에서 살펴본 14종의 차량 특성에서 주목되는 부분은 포니2와 코란도 패밀리 등의 해치백 구조의 차량을 제외하면 12종의 차량은 모두 세단형 차체로 개발되었거나, 추후에 세단형 차체를 개발(엑셀, 프라이드 베타)하였다. 이와 같은 세단형 차량 중심의 개발 요인은 다양하지만, 소비자의 차량 구매 특징에서 ‘자가용’의 개념이 주요하게 작용하였을 것으로 보인다. 특히 1980년대에는 한국 경제의 고도 성장기였으므로 소득 증대에 의한 자가용 구매가 크게 늘기 시작해 가족용 차량으로서 세단의 선호도가 높았다.

그러나 자동차산업 합리화 조치 이후에 차량 도입 과정에서 기아산업은 일본 기업이 강점이 있는 B-세그먼트

트와 C-세그먼트 차량의 도입으로 성능과 차체 비례에서 우리나라 소비자의 자가용 선호 성향과 구분되는 성격의 차량을 소개하게 된다. 이에 거주성과 공간 실용성, 주행 성능에서 선호 특성이 변화되는 계기가 된다. 이러한 차량의 서로 다른 특성을 Table 17에서 정리하였다.

차체 크기에서 특히 전폭은 1,750 mm가 가장 넓은 크기(Y2쏘나타)이나, 전장은 4,875 mm(그랜저)로 치수로는 E-세그먼트의 크기이다. 그러나 차체 폭에서는 그랜저의 1,725 mm는 실제로는 C-세그먼트와 D-세그먼트 사이의 크기이면서 차체 길이는 4,865 mm로 E-세그먼트 사이의 크기이다. 이는 차량의 외관 이미지를 중시하는 경향을 반영한다.

1980년대에는 고유 모델의 개발이 확대되기 시작하지만, 여전히 도입 모델의 비중이 높았다. 주요 도입 모델은 영국 포드, 독일의 오펔, 오펔의 호주 버전인 홀덴의 차량들로 오히려 A-세그먼트나 B-세그먼트 차량의 도입보다는 C-세그먼트와 D-세그먼트 차량이 주류를 이루었다. 이는 차량 기술 개발의 특성상 소형 승용차보다는 중형급 이상의 승용차 기술 도입 요구가 더 많았기 때문으로 보인다.

또한, 이러한 특성을 반영하는 거주성 중시 경향과 그에 의해 개발된 차량의 특징에서 실내 공간 거주성의 요구가 높았다. 이를 반영하는 특징이 도입된 차량의 크기에서 중형급의 D-세그먼트 차량의 수요가 높다는 점이다. 그러나 도입된 차량 중 C-세그먼트 차체 폭과 크기를

기본으로 하는 「코티나 Mk V」, 「Y1쏘나타」 「그랜저」, 「콩코드」 등은 개발 과정에서 대형의 이미지 추구, 또는 상급 차량 지향의 특징 강조의 변화를 볼 수 있다.

5.2 1980년대 국내 차량 특성의 종합

지금까지 살펴본 1980년대 우리나라에서 생산된 승용차 14종에서 7종은 D-세그먼트, 4종은 B-세그먼트, 2종은 C-세그먼트, 그리고 1종이 E-세그먼트 차량임을 볼 수 있다. 차량 세그먼트는 치수와 엔진 크기, 가격 등에 의한 종합적인 구분이므로 단순히 차체 치수로 논하기는 어려운 기준이라고 할 수 있다. 그러나 실용성의 관점에서 차체의 치수는 시장의 특성에 따라 의미가 변화될 수 있다.

서구의 기준으로 대체로 C-세그먼트 차량까지는 1열 좌석의 실용성이 중심이 되지만, 우리나라의 차량 사용 문화에서는 A-세그먼트 차량일지라도 가족이 동승한다는 의미에서 2열 좌석의 거주성이 높은 비중을 가지게 된다. 이에 따라 차체 폭 역시 거주성에서 중요 인자로 작용한다.

이를 보여주는 특징이 차체 폭의 변화이다. 고찰 차종에서 가장 넓은 차체 폭은 1,750 mm로 1988년에 출시된 D-세그먼트의 「Y2 쏘나타」이며, 이 수치는 E-세그먼트의 그랜저 차체의 1,695 mm보다 55 mm 넓은 것이다. 「Y2 쏘나타」가 「그랜저」와 플랫폼을 공유했음에도 이러한 차폭의 확보는 2열 좌석의 3인 승차를 위한 공간 설정의 결과이다.

Table 17 Comparison and analysis of vehicle types of 1980s, Legends: C; coupe, S; sedan, H; hatchback, W; wagon, P; pickup

Models		1980 Cortina Mk V	1980 Royale Salon	1982 Pony 2	1982 Maepsy	1983 Stellar(Y1)	1983 Royale Prince	1984 Family
Body type		S, C, W, P	S, C, W	H, P	S	S, W	S, C, W	H
Origin	Korean	S	S				S	
Height 1,400 mm ±		- 37 mm	+ 20	- 45 mm	- 35 mm	- 38 mm	+ 20 mm	+320 mm
Passenger manikin	Frt	SAE95%	SAE95%	SAE95%	SAE95%	SAE95%	SAE95%	SAE95%
	Rr	↑	↑	SAE50%	SAE50%	↑	↑	↑
Overall width		1,699 mm	1,745 mm	1,566 mm	1,570 mm	1,676 mm	1,740 mm	1,720 mm
Segment		D-seg.	D-seg.	B-seg.	B-seg.	D-seg.	D-seg.	D-seg.SUV
Models		1985 Pony Excell	1986 Sonata(Y1)	1986 Grandeur	1986 Lemans	1987 Pride(NB3)	1987 Concord(NB5)	1988 Sonata(Y2)
Body type		S, H	S	S	S, H, W	H, S, W	S, C, W	S
Origin	Korean						S	
Height 1,400 mm ±		- 20 mm	- 38 mm	+ 50 mm	- 30 mm	+ 60 mm	+ 5 mm	+ 10 mm
Passenger manikin	Frt	SAE95%	SAE95%	SAE95%	SAE95%	SAE95%	SAE95%	SAE95%
	Rr	SAE50%	↑	↑	SAE50%	SAE50%	↑	↑
Overall width		1,595 mm	(1,676)1,756 mm	(1,695)1,725 mm	1,663 mm	1,605 mm	1,705 mm	1,750 mm
Segment		B-seg.	D-seg.	(C)E-seg.	C-seg.	B-seg.	C-seg.	D-seg.

「그랜저」는 E-세그먼트 비즈니스 세단(Business sedan)으로 개발돼 2열 좌석은 2인의 거주성 확보가 중심이었으므로, 1,695 mm의 차체 폭은 주목되지 않았을 것으로 보인다. 그러나 플랫폼을 공유해 개발된 「Y2 쏘나타」는 D-세그먼트 가족용 세단(Family sedan)이었으므로, 2열 좌석은 3인의 거주 공간 확보를 위해 차체 폭 방향의 공간이 중요하게 다루어지는 특징을 가지게 되었다. 비즈니스와 가족용 세단형 차량의 특성 차이를 Table 18과 같이 정리하였다.

Table 18 Comparison of characteristics by sedan types

	Business sedan	Family sedan
Overall length	◎	◎
Overall width	○	●
Overall height	●	●
Wheel base	●	●

1980년대에는 도입 모델과 고유 모델이 공존한 시기 이면서 우리나라 시장의 환경에 맞는 차량의 특성이 완전히 자리잡히지 않은 시기였지만, 1988년도에 출시된 「Y2 쏘나타」부터 뒷좌석의 전후 방향의 거주성에 의한 다리 공간과 동시에, 3인 승차를 위한 폭 방향의 치수 확보가 2열 좌석의 거주성에서 중요한 요소로 반영되어 나타났다. 그리고 이러한 뒷좌석 중심의 특징은 이후에 개발된 우리나라 승용차에서 차량 제조사나 세그먼트와 상관없이 중요한 설계 요소로 자리 잡았다고 볼 수 있다.

6. 결론

지금까지 본 연구에서 살펴본 1980년대 우리나라의 자동차 기업에서 개발 및 판매한 승용차는 세그먼트와 상관없이 모두 거주성을 중시한 특성을 보여주었음을 확인할 수 있었다. 1980년대의 우리나라 승용차의 이와 같은 2열 좌석 거주성 중시 현상은 몇 가지 요인으로 분석해 볼 수 있다.

1980년대에는 한국 경제의 고도 성장기였으므로 소득 증대에 의한 자가용 구매가 크게 늘기 시작해 가족용 차량으로서 세단의 선호도가 높았다. 이에 따라 비즈니스 세단보는 가족용 세단의 선호가 높았으며, 이러한 시장 요구를 반영한 고유 모델의 개발과 판매로 그러한 소비자의 요구는 더욱 강화되는 순환 작용이 나타난 것으로 볼 수 있다.

그리고 이러한 뒷좌석 거주성 중시의 승용차 선호는 2025년 현재까지도 한국 승용차 시장의 특성으로 이어

지고 있다. 그에 따라 쿠페나 픽업과 같이 앞좌석 중심의 특성을 가진 차량의 시장 비중은 여전히 높지 않은 현상으로 나타나고 있다.

자동차와 자동차 기술의 변화는 비교적 긴 주기로 움직이고 있다는 점에서, 우리나라의 1980년대 수요 특징에 따른 성격의 정착이 나타나게 되었음을 볼 수 있었다. 즉 뒷좌석 거주성 중심의 선호도가 고유 모델 개발에 반영되어 오늘날의 한국 승용차의 전반적인 거주성 중시 성향으로 이어지게 되었을 것이다. 그리고 이러한 특성은 미래의 모빌리티 개발에서도 변화되지 않고 나타날 것으로 보인다.

한편, 본 논문에서는 1980년대 주요 차종을 역설계 개념의 공간 재구성으로 분석했으나, 논문 집필 양식에 맞추어 내용을 축약해 간결하게 서술한 것은 본 논문 집필의 한계이다. 따라서 본 연구가 우리나라 자동차산업의 1980년대 차종의 디자인과 그 특징을 미약하나마 정리한 시도라는 점에서 차후에 깊이 있는 연구의 밑거름이 되기를 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) S. Koo, "An Observation on Design Features of Passenger Cars Manufactured by Korean Automotive Companies in 1970s," Transactions of KSAE, Vol.34, No.1, pp.51-67, 2026.
- 3) J. Diamond, Upheaval: Turning Points for Nations in Crisis, Little Brown, 2020.
- 4) Regulations of Korean Language, Korean Language Institute, <http://korean.go.kr>, 2025.
- 5) Hyundai Heritage 1970's, Cortina Mark 4, Hyundai Motor Company, <https://www.hyundai.com/kr/ko/brand/brandstory/heritage/1970-cortina-mark4>, 2025. 07.04.
- 6) S. Koo, "An Observation on Design Features of the First Original Model Pony Series," Transactions of KSAE, Vol.33, No.10, pp.821-832, 2025.
- 7) Hyundai Motor Company, Hyundai Motor Company 1967-1997, 1997.
- 8) Kia Motors Corporation, 45 Years of History of KIA, 1989.
- 9) Segmentation, ACEA, <https://www.acea.auto/>, 2025. 11.22.