

1990년대 전반기 한국 자동차 기업의 고유 모델 차량의 디자인 특징 고찰

구상*

홍익대학교 산업디자인학과

An Observation on Design Features of Original Vehicles developed by Korean Automotive Companies in the first half of 1990s

Sang Koo*

Department of Industrial Design, Hongik University, Seoul 04066, Korea
(Received 16 January 2026 / Revised 19 February 2026 / Accepted 19 February 2026)

Abstract : This study aimed to identify implications of examining the settlement of automobile designs in Korea by observing the automobiles developed and sold in Korea in the first half of the 1990s. Nine selected vehicles were observed, starting with the *Excel* in 1989 to the *Credos* in 1995, with their rebuilt package layouts of the body and interior image views as well. Body proportions with total lengths, widths, and heights for the cabin volumes were analyzed. The results demonstrate that cars tended to have more space roominess with longer wheelbase for more rear passenger space, which began with the *Y2 Sonata*, the first that was presented, which was the 2,700 mm wheelbase dimension in 1992. Consequently, the space roominess was treated as the most important factor in Korean markets regardless of the segments of vehicles, as the cabin space preferences became one of the most crucial factors in the Korean auto-market as a result of the fast-growing economy of the country, popularizing family sedans.

Key words : Korean Automotive company(한국 자동차 기업), Space Roominess(거주성), Original model(고유 모델), Cabin portion(캐빈 비중), Wheelbase(축간거리)

1. 서론

1990년대에 이르러 우리나라의 자동차 산업계는 기아자동차, 대우자동차, 쌍용자동차, 현대자동차 등의 4개 업체가 경쟁하고 있었다. 그리고 삼성그룹이 1994년 전후에 자동차산업 참여를 인가받고 1997년도부터 일본 닛산의 승용차를 들여와 생산하면서 5개 기업 체제가 된다. 이 시기에는 우리나라의 자동차 내수 판매량이 늘어나면서 자동차 시장 규모도 성장하고 있었다.

그러나 세계의 자동차산업은 업체 간 경쟁 심화에 의한 개발 비용 증가 등으로 채산성이 떨어지면서 국적을 초월한 기업 간의 인수·합병이 시작되었다. 그리고 21세기가 되기 전까지 세계적으로 7개 내외의 거대 자동차 기업만 살아남을 것이라는 전망이 나오기 시작했다. 이것은 주로 미국 자동차 산업계의 시각이었는데, 여기에는

우리나라의 자동차 기업 역시 합병 대상이라는 예측도 있었다.

한편, 1990년대에는 우리나라의 모든 자동차 기업이 고유 모델을 개발하기 시작했지만, 개발 방법에서는 기업별로 차이가 있었다. 이미 1970년대에 「포니」와 1980년대에 「스텔라」와 「엑셀」, 「쏘나타(Y2)」 등 상대적으로 많은 고유 모델 개발 경험을 가진 현대자동차는 독자적으로 차량 디자인 개발을 시도하고 있었으나, 1990년대에 처음으로 고유 모델 개발을 시작한 다른 기업들은 서구의 디자인 전문 기업을 통해 개발하고 있었다.

물론 이 시기에도 여전히 해외 기업이 개발한 차량을 들여오는 방법이 쓰이고 있었지만, 과거와 같은 수입 부품의 단순 조립이 아닌, 부분 변경을 통한 국산화 개발의 형식으로 변화되었다. 이처럼 1990년대에는 차종 다양

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

*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.

화와 아울러 국내 소비자 특성을 반영한 디자인 개발이 시도되고 있었다. 따라서 이 시기에 국내 기업이 개발한 차량의 특징을 고찰한다면 우리나라 자동차 디자인의 특성 발현 과정을 추적할 수 있을 것으로 보인다.

이에 1995년을 기준으로 1990년대를 전반기와 후반기로 나누어 본 논문에서 먼저 전반기에 개발된 고유 모델 차량을 고찰하고, 이어지는 연구에서는 후반기의 고유 모델 차량을, 그리고 별도의 연구에서 1990년대에 외국으로부터 도입해 개발한 승용차의 특징을 살펴보고자 한다. 이후의 다른 연구에서는 1990년대에 우리나라 기업이 개발한 SUV를 추려내 고찰함으로써 우리나라 자동차 디자인의 특징과 고유성 정착을 추적해 보고자 한다.

2. 1990년대 한국 기업의 차량 개발

2.1 1990년대의 개발 차량

Table 1은 1990년대에 우리나라의 5개 자동차 기업이 개발해 시판한 차량 중 화물차를 제외한 승용차와 승합차, SUV 등의 45종을 정리한 것이다.

Table 1 Models developed at Korea in 1990s

No	Year	Make	Model	p/t origin	R&D	Design origin
1	1989	Hyundai	Excell (X2)	Japan (MMC)	In-house	In-house
2	1990	Hyundai	Scoupe	Japan (MMC)	In-house	In-house
3	1990	Kia	Rocsta (R1)	USA (Kaiser)	In-house	In-house
4	1991	Daewoo	Espero (J)	Germany (Opel)	Outsourcing	Italy (Bertone)
5	1991	Daewoo	Tico	Japan (Suzuki)	Modified	Japan (Suzuki)
6	1991	Hyundai	Galopper	Japan (MMC)	Licensing	Japan (MMC)
7	1991	Hyundai	Elantra (J)	Japan (MMC)	In-house	In-house
8	1992	Hyundai	New Grandeur	Japan (MMC)	Co-develop	Japan (MMC)
9	1992	Kia	Potentia	Japan (Mazda)	Licensing	Japan (Mazda)
10	1992	Kia	Sephia (S)	Japan (Mazda)	In-house	In-house
11	1993	Kia	Sportage (NB7)	In-house	In-house	In-house
12	1993	Hyundai	Sonata II (Y3)	Japan (MMC)	In-house	In-house
13	1993	Ssangyong	Musso	Germany (Benz)	Out-sourcing	In-house (Greenly)
14	1994	Hyundai	Accent (X3)	In-house	In-house	In-house
15	1994	Kia	Avella	Japan (Mazda)	Licensing	Japan (Mazda)

No	Year	Make	Model	p/t origin	R&D	Design origin
16	1995	Hyundai	Avante(J)	In-house	In-house	In-house
17	1995	Ssangyong	Istana	Germany (Benz)	Outsourcing	In-house (Greenly)
18	1995	Kia	Credos(G)	Japan (Mazda)	In-house	In-house
19	1995	Kia	Pregio (NB9)	In-house	In-house	In-house
20	1996	Ssangyong	New Korando	Germany (Benz)	Outsourcing	In-house (Greenly)
21	1996	Hyundai	Tiburon	In-house	In-house	In-house
22	1996	Ssangyong	Chairman (W100)	Germany (Benz)	Outsourcing	In-house (Greenly)
23	1997	Kia	Enterprise	Japan (Mazda)	Licensing	Japan (Mazda)
24	1997	Hyundai	Atoz	In-house	In-house	In-house
25	1997	Kia	Sephia II	In-house	In-house	In-house
26	1997	Hyundai	Starex	In-house	In-house	In-house
27	1997	Daewoo	Lanos	Germany (Opel)	Outsourcing	Italy (Giugiaro)
28	1997	Daewoo	Nubira	Germany (Opel)	Outsourcing	Italy (IDEA)
29	1997	Daewoo	Leganza	Germany (Opel)	Outsourcing	Italy (Giugiaro)
30	1998	Samsung	SM5 (KPQ)	Japan (Nissan)	Licensing	Japan (Nissan)
31	1998	Kia	Carnival (KV2)	In-house	In-house	In-house
32	1998	Kia	Retona	Japan (Mazda)	In-house	In-house
33	1998	Hyundai	Sonata(EF)	In-house	In-house	In-house
34	1998	Hyundai	Santa Fe	In-house	In-house	In-house
35	1998	Kia	Shuma	In-house	In-house	In-house
36	1998	Hyundai	Grandeur XG	Japan (MMC)	In-house	In-house
37	1998	Daewoo	Matiz (M100)	Japan (Suzuki)	Outsourcing	Italy (Giugiaro)
38	1999	Daewoo	Magnus	Germany (Opel)	Outsourcing	Italy (Giugiaro)
39	1999	Kia	Visto	In-house	In-house	In-house
40	1999	Kia	Carens (RS)	In-house	In-house	In-house
41	1999	Kia	Rio(BC)	In-house	In-house	In-house
42	1999	Hyundai	Equus (LX)	Japan (MMC)	Licensing	Japan (MMC)
43	1999	Hyundai	All new Avante	In-house	In-house	In-house
44	1999	Hyunda	Accent (LC)	In-house	In-house	In-house
45	1999	Hyundai	Trajet	In-house	In-house	In-house

이들 중 고찰 대상 승용차는 모두 31종이며, 음영 처리된 행의 차량이다. 여기에서는 완전한 세대 구분에 의한 변경이 아닌, 즉 구조의 변화가 없는 부분 변경(Face lift), 혹은 외관 변경(Full skin change) 차량 등은 제외한 결과이다.

2.2 1990년대 전반기의 고유 모델 차량

Table 1을 바탕으로 Table 2에서 다시 추려낸 차량이 본 논문이 대상으로 하는 1990년대 전반기의 고찰 대상이다. 여기에서 전반기의 세부적 시기 구분은 1990~1991년, 1992~1993년, 1994~1995년 등 세 묶음으로 나누어 국내 자동차 기업이 개발한 고유 모델 승용차 9종을 정리했다. 그러나 이들 중 첫 번째의 2세대 「엑셀(Excel; X2)」 승용차는 첫 출시 시기가 1989년 4월이지만, 3세대 모델 「엑센트(Accent, X3)」가 나오는 1994년까지, 즉 실질적으로 1990년대 상반기 동안 판매되었으므로, 1990년대의 차량에 포함하였으며, 모든 고찰 차량은 초기 모델을 기준으로 하였다.

Table 2 Passenger vehicles by segmentation in the first half of 1990s

No	Year	Make	Name of model	Segment
1	1989	Hyundai	Excel(X2)	B-seg. car
2	1990	Hyundai	Scoupe(SLC)	B-seg. car
3	1990	Daewoo	Espero(J)	C-seg. car
4	1991	Hyundai	Elantra(J)	C-seg. car
5	1992	Kia	Sephia(S)	C-seg. car
6	1993	Hyundai	Sonata II(Y3)	D-seg. car
7	1994	Hyundai	Accent(X3)	B-seg. car
8	1995	Hyundai	Avante(J2/RD)	C-seg. car
9	1995	Kia	Credos(G)	D-seg. car

3. 시기별 차량의 고찰

3.1 1990년~1991년

(1) 엑셀 승용차 (X2)

2세대 「엑셀」은 전술한 바와 같이 출시 시기는 1989년 4월이었으나, 3세대 모델 「엑센트」가 나오는 1994년도까지 국내 시장에서 판매되었으며, 1990년에 출시돼 1996년까지 판매된 「스쿱(Scoupe)」 승용차의 바탕이 되기도 했다.

2세대 「엑셀」은 세단 출시 후 1990년 1월에 해치백 차량으로 5도어 차체와 3도어 차체가 나오는데, 이전 세대 「엑셀」이 5도어 해치백이 먼저 나오고, 몇 개월 뒤에 세단이 나온 것과는 반대의 개발 순서이다. 이것은 세단을 선호하는 우리나라 소비자 경향을 반영한 것이었다고 할 수 있다.

2세대 「엑셀」의 엔진과 구동 장치는 미쓰비시의 설계를 바탕으로 하였으나, 내·외장 디자인은 기업의 자체 디자이너에 의해 수행되었다. 측면의 캐릭터 라인



Fig. 1 Hyundai X2 Excel 4 door sedan, 1989 ~ 1993



Fig. 2 Hyundai X2 Excel 3, 5 door hatchback, 1989 ~ 1993



Fig. 3 Instrument panel of X2 Excel sedan

(Character line)이 직선적 경향을 가지고 있었지만, 전체적으로는 곡면이 사용됐다.

2세대 「엑셀」의 인스트루먼트 패널의 기본적 형태와 배치는 1세대와 같이 선반(Shelf) 형태의 크러시 패드에 독립된 운전석 클러스터를 설치한 유형이나, 센터패시아(Center fascia)를 좁히고 낮추어 배치해 앞 콘솔과 연결한 것에서 1세대 엑셀과의 차이를 볼 수 있다.

(2) 스쿱 승용차 (SLC)

1990년 2월에 발표된 「스쿱(Scoupe)」 승용차는 트렁크가 독립된 노치백(Notch back) 형태의 3박스 구조 차체이면서 측면에 각각 1개씩의 출입문을 가진 쿠페(Coupe) 형식의 차체로, 국산 고유 모델 승용차 최초의 유형이었다. 플랫폼은 2세대 「엑셀」 승용차를 바탕으로 했으나, 앞 유리를 더 넓혀 역동적인 차체 형태와 1열 좌석 중심의 실내 공간을 가지고 있었다.



Fig. 4 Hyundai Scoupe, 1990~1995



Fig. 5 Instrument panel of Hyundai Scoupe

전면에서는 라디에이터 그릴이 범퍼와 통합된 구조의 노 그릴(No-grill) 형식의 이미지를 제시하였다. 1992년도에는 독자개발의 「알파(a)」 엔진을 탑재²⁾하고 이에 더해 과급기(Turbo charger)를 부착해 성능을 높여 국산 승용차 최초로 공식적인 최고속도가 200 km/h를 넘는 기록을 세웠다.

인스트루먼트 패널은 운전석 계기함과 센터패시아를 통합한 연직형(鉛直形) 배치로 항공기 조종석과 유사한 콕핏(Cockpit) 형식의 조작성 우선의 형태이며, 운전석 우측의 콘솔과 연결해 상단에 공조 기구, 그리고 하단에 오디오를 배치했다.

(3) 에스페로 승용차 (J car)

「에스페로(Espero)」는 1990년도의 출시된 준중형급 승용차로 1980년대 중반에 생산됐던 「르망」 승용차의 앞바퀴 굴림 방식의 플랫폼을 바탕으로 독자 개발한 차량이다. 초기의 개발 콘셉트는 C-세그먼트보다 D-세그먼트를 지향해서 차체 길이와 폭은 중형 승용차에 가까운 4,615 mm와 1,718 mm이었지만, 높이는 1,382 mm로 낮추어 역동적인 차체 비례를 확보했다.

「에스페로」는 4기통 1,500 cc 엔진과 1,800 cc와 2,000 cc 엔진이 탑재되어 나왔으나, 대우 브랜드의 다른 중형 승용차와 시장 간섭을 피하고자 본래의 콘셉트와 다르게 준중형급으로 낮추어 1,500 cc 엔진을 탑재한 차량이 주력이 된다.



Fig. 6 Daewoo Espero sedan, 1990~1998



Fig. 7 Instrument panel of Daewoo Espero sedan

차체 내·외장 디자인은 이탈리아의 차량 디자인 전문업체 「베르토네(Bertone)」에서 진행한 것으로 알려져 있다.³⁾ 이에 따라 「베르토네」 스튜디오의 특성을 반영한 직선적인 쉐기 이미지의 차체 형태이며, 곡면과 곡면을 교차시켜 모서리를 강조하는 조형을 볼 수 있다. 낮고 긴 후드와 슬림한 전조등에, 별도의 라디에이터 그릴이 없는 구성이다.

인스트루먼트 패널은 수평면을 낮춘 선반 형태의 크러시 패드 위에 운전석 클러스터를 올려놓은 유형이다. 운전석 계기류는 하나의 클러스터로 통합했으며, 센터패시아는 약간 낮게 배치되었고, 좌우의 양 끝단 환기구는 도어 패널에 설치했다.

(4) 엘란트라 승용차 (J car)



Fig. 8 Hyundai Elantra sedan, 1991~1995

1990년 10월에 공개된 「엘란트라(Elantra)」 승용차 역시 준중형 C-세그먼트의 승용차로 등장했으며, 일본 미

쓰비스의 3세대 「미라지(Mirage)」 승용차의 앞바퀴 굴림 방식 동력장치와 플로어를 이용해 개발됐다. 「엘란트라」의 차체는 직선적인 썸기형 캐릭터 라인을 가지고 있었음에도 현대자동차의 다른 차량보다 더 많은 곡면을 가진 조형을 볼 수 있는데, 이는 바탕이 된 「미라지」 승용차의 차체 조형의 영향으로 보인다.



Fig. 9 Instrument panel of Elantra sedan

인스트루먼트 패널은 운전석 계기 클러스터와 센터패시아를 통합한 연직형(鉛直形) 배치로 항공기 조종석과 같은 콕핏 개념의 조작성 우선의 형태이다. 센터패시아를 운전석 우측의 콘솔과 연결해 상단에 공조 기구, 그리고 하단에 오디오를 배치한 공조 기구 우선의 배치이다.

「엘란트라」는 1,500 cc, 1,600 cc, 1,800 cc 등의 현대자동차가 개량한 엔진과 미쓰비시 설계 엔진이 차량 등급에 따라 탑재되었다. 이들 중 미쓰비시 설계의 「시리우스(Sirius)」라는 이름의 1,600 cc DOHC 엔진은 미쓰비시의 레이싱 차량용으로 설계된 엔진이었다고 알려져 있다.

3.2 1992년~1993년

(1) 세피아 승용차 (S car)



Fig. 10 Kia Sephia sedan, 1992~1997

1992년 9월에 기아자동차의 첫 고유 모델 「세피아」(Sephia) 승용차의 출시로 우리나라의 C-세그먼트 승용

차 시장에서 3개 자동차 기업이 경쟁하는 구도가 형성된다. 「세피아」의 엔진과 구동 장치 등은 마쓰다의 C-세그먼트 승용차 「파밀리아(Familia)」의 4세대 모델의 전륜 구동 플랫폼을 기반으로 국내 생산에 맞도록 변형시킨 것이었다.

「세피아」 승용차는 1993년부터 미국에 수출되기 시작했으며, 1995년에 출시된 부분 변경(Face lift) 모델부터 미국 시장에서 적극적인 판매 활동이 시작되었다. 그러나 미국 판매용 차량의 엔진과 변속기는 모두 마쓰다의 것을 수입해 탑재했다.

디자인 개발은 기아자동차의 국내 디자인연구소의 주관으로 영국과 이탈리아 등의 디자인 전문업체에서 병행해 차체 디자인을 진행했으며, 최종적으로 선택된 디자인은 국내 연구소의 디자인이었다고 알려져 있다.⁴⁾ 차체 측면의 음각 곡면의 캐릭터 라인을 중심으로 곡면에 의한 양감과, 96 mm 높이의 슬림 형태의 전조등이 특징적이었다.



Fig. 11 Kia Sephia Leo hatchback, 1996~1997

세단과 5 도어 해치백 모델이 동시에 개발되었으며, 세단 출시 이후 「세피아 레오(Leo)」라는 이름으로 1996년부터 해치백 모델이 판매되었으며, 1995년 동경 모터쇼에는 콘셉트 카로 제작된 「세피아 컨버터블」 모델이 전시되기도 했다.



Fig. 12 Instrument panel of Sephia sedan

인스트루먼트 패널은 독립형 운전석 클러스터에서 분리된 센터패시아가 돌출된 콕핏 형태를 취하면서 운

전자를 향해 10도 각도로 틀어서 배치되었다. 그와 동시에 운전석 우측 콘솔과 센터패시아를 수직으로 연결해 상단에 중앙 환기기와 공조 기구, 그리고 중앙 단에 오디오를 배치했다.

(2) 쏘나타 II 승용차 (Y3)



Fig. 13 Hyundai Sonata II sedan, 1992~1997

1993년 5월에 출시된 「쏘나타 II (Y3)」 승용차는 1988년에 출시된 「쏘나타 (Y2)」의 후속 모델로 등장해서 판매 명칭은 「쏘나타 II」이었지만, 「스텔라」 승용차부터 시작된 현대자동차의 중형 승용차 고유모델 「Y car」 계보의 3세대로 개발 명칭은 「Y3」이었다. 내·외장 디자인은 현대자동차 디자인연구소에서 개발하였으나, 엔진과 변속기는 미쓰비시 설계의 것이 쓰였다.

차체 디자인은 곡면이 사용되면서 양감을 강조했으나, 전반적인 차체 조형은 직선적 성향으로 차체의 크기를 강조하는 조형이다. 「쏘나타 II」는 우리나라에서 처음으로 축간거리(軸距; Wheelbase)를 2,700 mm로 설계하고, 내·외장 디자인의 완성도가 높은 차로 받아들여져 크게 호응을 얻으면서 중산층의 가족용 승용차로 자리 잡으면서 1996년까지 누적 판매량이 100만 대를 넘어선다.¹⁾

인스트루먼트 패널은 계기 클러스터와 중앙 환기구를 묶고 센터패시아를 분리해 수직으로 확대해 앞 콘솔로 연결한 절충적 콕핏 형태의 구조이다.



Fig. 14 Instrument panel of Sonata II sedan



Fig. 15 Hyundai Sonata III sedan, 1996~1998

1994년부터는 미국 시장에도 수출되어 1995년형으로 판매되기 시작했다. 이후 1995년도에 출시된 기아자동차의 고유 모델 중형 승용차 「크레도스(Credos)」에 대응해 1996년 2월에 부분 변경 디자인의 「쏘나타 III」를 내놓았다.

3.3 1994년~1995년

(1) 엑센트 승용차 (X3)



Fig. 16 Hyundai Accent sedan, 1994~1999



Fig. 17 Hyundai Accent hatchback, 1994~1998

「엑센트(Accent, X3)」는 1994년 3월부터 생산됐으며, 「엑셀(X2)」의 후속 모델로, 앞바퀴 굴림 방식의 엔진과 변속기, 차량 플랫폼 전반과 차체 내·외장 디자인 개발을 완전히 현대자동차 자체 기술로 개발한 실질적인 첫 독자 모델 승용차이었다. 엔진은 1,300 cc와 1,500 cc 배기량의 두 종류의 「알파(α)」 엔진이 탑재됐다.

차체 조형은 곡면과 곡선을 주로 사용한 유기체적 특징을 가지고 있었으며, 차체 색으로 파스텔 색조의 연보라색, 붉은 벽돌색, 하늘색 등을 선택할 수도 있었다. 2세대 「엑셀」과 같이 세단이 먼저 나오고, 이후에 1994년 7월에 5도어 해치백 「유로 엑센트(Euro Accent)」와 3도어 해치백 「프로 엑센트(Pro Accent)」가 나온 것과 대비를 보인다.



Fig. 18. Instrument panel of Accent sedan

인스트루먼트 패널은 차체 형태와 유사한 곡면 형태이면서 낮은 선반 형태의 크러시 패드에 독립된 운전석 클러스터를 설치한 형식이다. 운전석 계기류는 하나의 클러스터에 통합해 약간 높게 설치하고, 그와 같은 높이의 크러시 패드에 환기구를 설치했다. 약간 아래쪽에 배치된 센터패시아는 공조 기구를 우선하고 오디오를 아래쪽에 배치했다.

한편, 우리말 차량 명칭 표기 「엑센트」와 관련해 비공식적으로 알려진 내용에 의하면, 「Accent」의 우리말 표준 표기 「엑센트」 대신 「엑센트」로 표기해 사나운 운수를 의미하는 한자 「액(厄)」의 뉘앙스가 들지 않도록 한 것이라고 한다.

(2) 아반떼 승용차 (J2/RD)

「엘란트라」의 2세대 모델로 1995년 3월에 「아반떼 (Avante)」 승용차가 출시되었다. 유럽 수출 시의 상표권 문제 등으로 차량 명칭을 「Elantra」에서 「Avante」로 바꾸고 우리말 표준 표기의 「아반떼」에 된소리를 넣어서 상대적으로 발음하기 쉬운 「아반떼」로 표기했다고 알려져 있다.

엔진은 현대자동차 독자개발의 「알파(α)」 엔진과 「베타(β)」 엔진의 1,500 cc와 1,800 cc 배기량을 탑재했으며, 변속기 등 구동 계통 역시 현대자동차의 독자개발로 이루어졌으며, 내·외장 디자인 또한 현대자동차의 독자개발이라고 알려져 있다.



Fig. 19 Hyundai Avante sedan, 1995~2001



Fig. 20 Hyundai Avante Touring wagon, 1995~2001

1995년도에 열린 서울 국제 모터쇼(SIMS: Seoul International Motor Show)에는 「아반떼」 승용차의 왜건 변형 모델의 콘셉트 카를 「넥스트원(Nextone)」이라는 이름으로 출품했으며, 같은 해 9월에 양산형 왜건 모델이 「아반떼 투어링(Avante touring)」이라는 이름으로 시판됐다.



Fig. 21 Instrument panel of Avante sedan

인스트루먼트 패널은 차체 형태와 같은 성향의 곡면 형태이며, 약간 높은 수평 면의 대시 패널에 운전석 계기류를 집적한 클러스터가 설치되어 있으며, 센터패시아를 앞 콘솔과 연결시켜 배치했다. 앞바퀴 굴림 방식에 의한 낮은 플로어 구조로 인해 앞쪽 콘솔이 좌석보다 낮은 배치이다.

(3) 크레도스 승용차 (G car)

1995년 6월에 출시된 「크레도스(Credos)」 승용차는 「콩코드(Concord)」 승용차의 후속 모델로 개발된 차량이다. 「콩코드」는 원형 차량이었던 3세대 「카펠라(Capella)」가 C-세그먼트 차량이었으므로, 후속 모델은 차체를 D-세그먼트 크기로 늘려서 「쏘나타」 등과 경쟁할 수 있도록 개발되었다.



Fig. 22 Kia Credos sedan, 1995~1999

일부 블로그나 웹사이트 등에서는 「크레도스」 승용차가 마쓰다 「카펠라」의 5세대 모델 「크로노스(Cronos)」 승용차의 플랫폼을 바탕으로 했다는 내용도 보이나, 기아자동차가 「크레도스」를 개발하던 시기에 「크로노스」는 유럽과 북미 시장에서 출시 초기의 현역 차량이었으므로, 기술 공여 대상이 아니었으며, 우연히 「크레도스」와 「크로노스」가 서로 명칭이 비슷하지만, 관련은 없다.

「크레도스(G car)」의 개발이 착수된 1991년도에는 마쓰다가 이미 단종된 4세대 「카펠라(P141)」 승용차의 기술 공여조차도 거부해 기존 「콩코드」 플랫폼의 축간거리를 당시의 경쟁 모델 「쏘나타(Y2)」보다 15 mm 긴 2,665 mm로 설정하였다. 이후 마쓰다가 태도를 바꿔 4세대 「카펠라」의 뒤 차축 설계만을 제공하면서 「G car」의 후륜거(後輪距; Rear wheel tread, 1,510 mm)가 전륜거(1,505 mm) 보다 넓어져 미세한 차이이지만, 레이싱 머신(Racing machine) 개념의 구조가 되면서 공교롭게도 고속주행 안정성이 향상된다.



Fig. 23 Instrument panel of Credos sedan

인스트루먼트 패널은 곡면형 선반 형태의 크러시 패드 상부에 또 다른 곡면 크러시 패드를 올려놓은 형식이다. 운전석 계기류는 하나의 클러스터에 통합해 설치하고 그 상부에 크게 흘러가는 처마 선(Binnacle line)을 만들어 그 아래의 중앙부에 환기구를 설치했다. 공조 기구는 센터패시아 위쪽에 배치하고 대형 오디오 기구를 그 아래쪽에 배치했다.



Fig.24 Kia Parktown wagon, 1999~2000

「크레도스」 세단의 부분 변경 모델과 함께 개발된 웨건 모델 「파크타운(Parktown)」이 나오지만, 이들 변경 모델 개발 시기에 기아자동차의 경영난이 겹치면서 디자인의 집중도와 완성도가 크게 낮아진 채 개발이 진행되었다. 이에 더해 부분 변경 모델의 차체 디자인 의사결정 역시 혼란기에 이루어지면서 개발되어 저조한 판매로 귀결된다.

4. 차량별 공간의 특징

4.1 공간과 차체 치수

본 장에서는 차량 출시 시점 순서에 따라 차량의 공간 배치(Package layout)의 특징을 분석하였다. 차체 치수 범위의 구분은 선행 연구에서와 같이 유럽연합(EU)에서 배출가스나 경제성 평가 등을 위한 기준의 「세그먼트(Segment)」⁹⁾를 기준으로 하였다. 그리고 차체 치수에서 전고(全高)는 승용차 실내 거주성 확보의 기준 치수로 보편적으로 사용되는 기준 1,400 mm에서 증감을 비교했다.

(1) 엑셀 승용차 (X2)

2세대 「엑셀」의 1열 좌석은 서구 성인 남성 95 백분위 신체 크기의 공간 확보를 충족시키지만, 2열 좌석은 서구 성인 남성 50 백분위 신체 크기의 최소 다리 공간(Leg room)과 머리 공간(Head room)을 확보했다. 높이는 기준 치수 1,400 mm보다는 15 mm 낮다. 1세대 「엑셀」에 비해 높이는 자체는 5 mm 높으나, 이는 차체 지붕면의 곡면형상에 의한 결과로 보인다. 축간거리는 1세대 엑셀보다 5 mm

늘어난 2,385 mm이지만, 이는 차대 설계 과정의 변화로 볼 수 있다. 전폭은 10 mm 늘어나 폭 방향 거주성 향상에 기여가 있었을 것으로 보인다.

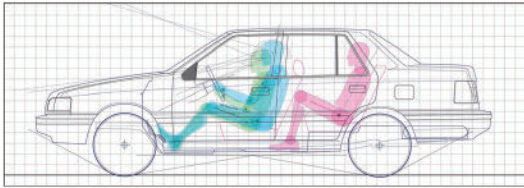


Fig. 25 Package layout of New Excel sedan, 1989~1993

Table 3 Dimensions of New Excel sedan

Overall length	4275 mm	B-seg.
Overall width	1,605 mm	B-seg.
Overall height	1,385 mm	-15 mm
Wheel base	2,385 mm	B-seg.

(2) 스퀘프 승용차 (SLC)

1열 좌석은 서구 성인 남성 95 백분위의 공간 확보를 충족시키지만, 2열 좌석은 쿠페 형태의 차체에 의해 서구 성인 남성 50 백분위 크기에서 최소의 다리 공간과 머리 공간을 확보했다. 또한 전고는 차체의 역동적 비례를 위해 1,330 mm로 70 mm 낮추어 설정했다. 축간거리는 2세대 「엑셀」과 같지만, 역동적인 차체 형태를 위해 앞 유리 및 뒷유리의 경사각을 낮게 설정한 것을 볼 수 있다.

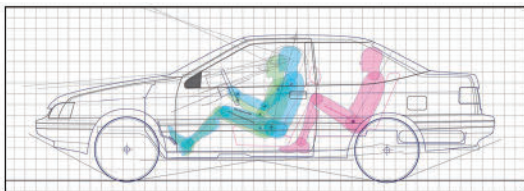


Fig. 26 Package layout of Scoupe, 1991~1995

Table 4 Dimensions of Scoupe

Overall length	4,215 mm	B-seg.
Overall width	1,625 mm	B-seg.
Overall height	1,330 mm	-70
Wheel base	2,385 mm	B-seg.

「엑셀」 승용차의 앞바퀴 굴림 방식을 바탕으로 SLC(Sporty Looking Car)라는 콘셉트를 위해 국산 승용차 최초의 '스포츠 패션 카(Sports fashion car)' 콘셉트에 의해 쿠페 프로파일에 의한 뒷좌석의 거주성은 실용성보

다는 스타일을 강조하기 위한 한계 공간(Marginal space) 확보에 그친다.

(3) 에스페로 승용차 (J car)

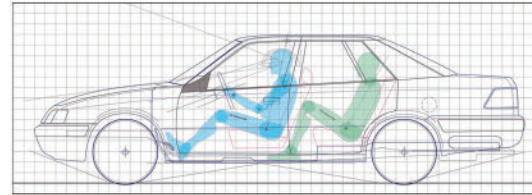


Fig. 27 Package layout of Daewoo Espero sedan, 1991~1997

Table 5 Dimensions of Espero sedan

Overall length	4,615 mm	D-seg.
Overall width	1,718 mm	D-seg.
Overall height	1,382 mm	-18 mm
Wheel base	2,620 mm	D-seg.

1열 좌석은 서구 성인 남성 95 백분위의 머리공간과 다리 공간을 충족하며, 2열 좌석은 95 백분위의 다리 공간이 한계 공간 확보에 그치지만, 머리 공간은 충족시킨다. 전고는 1,382 mm로 기준보다 18 mm 낮추어 역동적인 차체 비례를 설정하면서 뒷유리의 각도를 역동적으로 설정했다.

(4) 엘란트라 승용차 (J car)

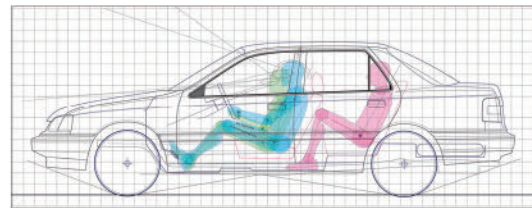


Fig. 28 Package layout of Elantra sedan, 1991~1995

Table 6 Dimensions of Elantra sedan

Overall length	4,375 mm	C-seg.
Overall width	1,675 mm	C-seg.
Overall height	1,395 mm	-5 mm
Wheel base	2,500 mm	C-seg.

1열 좌석은 서구 성인 남성 95 백분위의 머리공간과 다리 공간을 충족하며, 2열 좌석은 서구 성인 남성 50 백분위의 다리 공간에서 최소 공간에 그치지만 뒷유리가

시작되는 위치를 더 뒤쪽으로 밀고, 트렁크 리드(Trunk lid)가 시작되는 데크 포인트(Deck point)도 더 뒤로 설정해 전체 캐빈의 크기 비중이 늘어 전고는 1,395 mm로 기준보다 5 mm 낮음에도 뒷좌석의 머리 공간을 충족한다.

(5) 세피아 승용차 (S car)

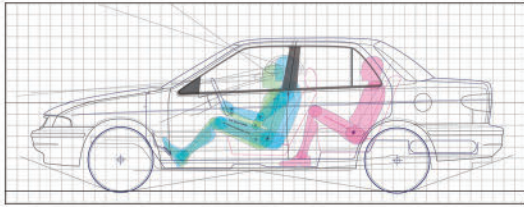


Fig. 29 Package layout of Sephia sedan, 1992~1997

Table 7 Dimensions of Sephia sedan

Overall length	4,280 mm	C-seg.
Overall width	1,690 mm	C-seg.
Overall height	1,390 mm	-10 mm
Wheel base	2,500 mm	C-seg.

1열 좌석은 서구 성인 남성 95 백분위의 머리공간과 다리 공간을 충족하며, 2열 좌석은 50 백분위의 다리 공간은 최소 공간이지만, 뒷유리가 시작되는 위치를 더 뒤쪽으로 밀고 뒷유리 아래쪽의 데크 포인트를 앞쪽으로 설정해 뒷유리 각도를 상대적으로 세워서 뒷좌석 승객의 머리 공간을 확보하면서 앞 유리 각도를 상대적으로 강조했다.

(6) 쏘나타 II 승용차 (Y3)

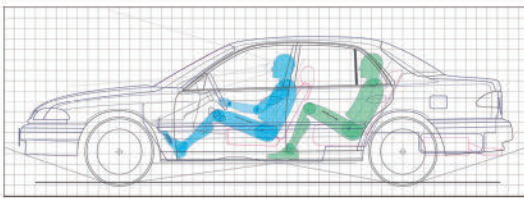


Fig. 30 Package layout of Sonata II sedan, 1992~1997

Table 8 Dimensions of Sonata II sedan

Overall length	4,700 mm	D-seg
Overall width	1,770 mm	D-seg
Overall height	1,405 mm	+5 mm
Wheel base	2,700 mm	D-seg

1열 좌석 공간과 2열 공간은 모두 서구 성인 남성 95 백분위의 머리공간과 다리 공간을 여유 있게 충족시키고 있다. 또한 전고는 1,405 mm로서 기준을 충족시키면서도 5 mm 높은 것은 지붕의 곡면 형상에 의한 치수 변화로 보인다.

(7) 엑센트 승용차 (X3)

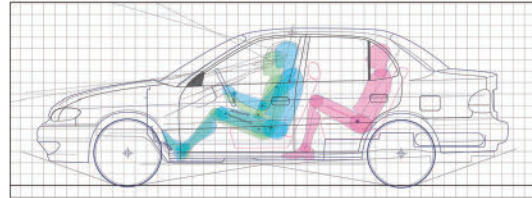


Fig. 31 Package layout of Accent sedan, 1994~1998

Table 9 Dimensions of Accent sedan

Overall length	4,115 mm	B-seg
Overall width	1,620 mm	CBseg
Overall height	1,395mm	-5 mm
Wheel base	2,400 mm	B-seg

1열 좌석은 서구 성인 남성 95 백분위 신체 크기의 공간 확보를 충족시키며, 2열 좌석은 서구 성인 남성 50 백분위 크기의 다리 공간을 최소로 확보한 설계이다. 머리 공간을 충분히 확보한 설계로, 전고는 기준 치수 1,400 mm 보다 5 mm 낮은 것으로 지붕 곡면의 평활화에 의한 것으로 볼 수 있다. 축간거리는 2세대 엑셀보다 15 mm 늘어난 2,400 mm로, B-세그먼트 차량임에도 길이 방향 공간 확보를 위한 변경을 볼 수 있다.

(8) 아반떼 승용차 (J2)

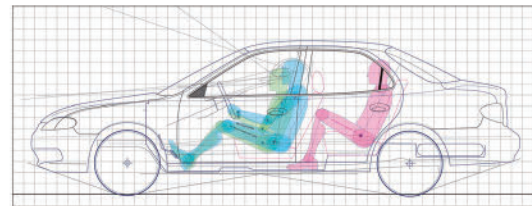


Fig.32. Package layout of Avante sedan, 1995~2001

Table 10 Dimensions of Avante sedan

Overall length	4,420 mm	C-seg.
Overall width	1,700 mm	C-seg.
Overall height	1,395 mm	-5 mm
Wheel base	2,550 mm	C-seg.

1열 좌석 공간은 서구 성인 남성 95 백분위의 머리공간과 다리 공간 확보를 충족시키고 있으며, 2열은 서구 성인 남성 50백분위의 공간을 확보하고 있다. 또한 전고는 1,395 mm로 기준보다 5 mm 낮지만, 이것은 것은 표준 공간을 확보하면서 지붕 곡면 형상에 의한 치수 변화로 보인다.

(9) 크레도스(G car) 승용차

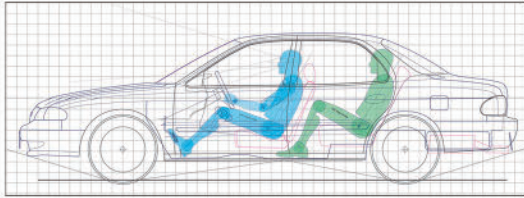


Fig. 33 Package layout of Credos sedan, 1995~1999

Table 11 Dimensions of Credos sedan

Overall length	4,710 mm	D-seg.
Overall width	1,780 mm	D-seg.
Overall height	1,400 mm	0 mm
Wheel base	2,665 mm	D-seg.

1열 좌석 공간과 2열 공간은 모두 서구 성인 남성 95 백분위의 머리공간과 다리 공간 확보를 충족시키고 있다. 전고는 1,400 mm로 기준에 맞추면서 실내 거주성 확보에 중점을 두었다. 한편, 1992년도에 등장한 「Y3」가 2,700 mm의 축간거리로 출시됐음에도 「G car」는 개발 시점상 축간거리를 다시 변경하기는 어려운 시점이어서, 「Y3」보다 3년여 늦게 출시되면서도 2,665 mm의 축간거리로 개발되었다. 그러나 상대적으로 부족한 뒷좌석 공간을 확보하기 위해 좌석 구조 변경을 통한 2열 승객의 골반 중심점을 뒤로 옮기는 등의 설계 변화를 적용하였다.

4.2 공간과 치수의 변화

지금까지 살펴본 1990년대 전반기에 우리나라 기업이 개발한 고유 모델 승용차에서는 거주성 확보를 위한 변화가 중형 승용차에서부터 명확하게 나타나기 시작했음을 볼 수 있다. 이러한 현상은 B-세그먼트 승용차인 「엑셀」의 2세대와 3세대 「엑센트」에서도 볼 수 있다.

Table 12의 「엑센트 (X3)」 세단과 「엑셀 (X2)」 세단의 비교에서 「엑센트 (X3)」 세단의 차체 길이는 이전 세대 「엑셀 (X2)」 세단의 4,275 mm보다 160 mm 줄어든 4,115 mm 이면서도, 차체 폭은 반대로 15 mm 넓어진 1,620 mm이고 높이도 10 mm 높은 1,395 mm이다. 여기에 축간거리는 15 mm 늘인 2,400 mm로 변경되었다.

Table 12. Dimensions comparison of X2 vs X3 sedans

	X2	X3	+/-
Overall length	4,275 mm	4,115 mm	-160 mm
Overall width	1,605 mm	1,620 mm	+15 mm
Overall height	1,385 mm	1,395 mm	+10 mm
Wheel base	2,385 mm	2,400 mm	+15 mm

이러한 변화는 B-세그먼트 승용차로서 연비 향상과 경량화 등을 위해 차체 길이는 줄어들면서도, 거주성을 높이기 위해 실내 공간의 폭과 길이를 늘린 것이다.

C-세그먼트 승용차 역시 거주성 관련 치수의 증가를 볼 수 있다. 세단을 기준으로 차체 길이는 1 세대 「아반떼 (J1)」 세단에서 2세대 「아반떼 (J2)」 세단에서 45 mm 늘어난 4,420 mm이고, 차체 폭은 25 mm 넓어진 1,700 mm 이면서, 높이는 유지하면서도 축간거리는 가장 많이 늘어난 50 mm에 의해 2,550 mm로 변경되었다.

Table 13 Dimensions comparison of J1 vs J2 sedans

	J1	J2	+/-
Overall length	4,375 mm	4,420 mm	+45 mm
Overall width	1,675 mm	1,700 mm	+25 mm
Overall height	1,395 mm	1,395 mm	0
Wheel base	2,500 mm	2,550 mm	+50 mm

5. 차량 특징의 종합

5.1 1990년대 전반기 고유모델의 특성

3장과 4장에서 살펴본 아홉 종류의 차량 특성에서 주목되는 부분은 쿠페형 차량 「스쿠프」를 제외하면 8종류의 차량은 모두 세단이었으며, B-세그먼트 소형 승용차 「엑셀」과 「엑센트」 역시 세단을 먼저 출시하고 이후에 해치백 변형 모델을 출시하였다. 이와 같은 세단형 차량 중심 개발의 요인은 다양하지만, 1980년대의 차량을 고찰한 선행 연구⁶⁾에서 살펴본 바와 같이 소비자의 차량 구매 특징에서 「자가용」의 개념이 주요하게 작용하였을 것으로 보인다.

우리나라는 1998년의 IMF 관리 체제에 들어가기 전까지 높은 경제성장률에 힘입어 가정용 차량 구매가 보편화되는 등 경제의 고도 성장기였으므로, 가족용 차량으로서 중형급 세단을 중심으로 하는 세단형 승용차의 선호도가 1980년대부터 1990년대 전반기까지 지속되어 왔다고 할 수 있다. 이에 거주성과 공간 실용성 등이 주된 선호 특성으로 나타난다. 이러한 특성을 뒷받침 해주는 지표를 Table 14에서 정리하였다.

이를 살펴보면 차체 크기에서 특히 축간거리는 2,700 mm를 처음 제시한 「쏘나타(Y3)」는 중형 승용차 축간거리의 기준으로서 하나의 전형으로 자리 잡게 된다. 이후 뒷좌석 거주성의 중요도는 모든 세그먼트 승용차에서 중요한 요소로 나타나게 된다. 이를 보여주는 요소로 축간거리의 전체 길이 대비 비율이 높은 차량의 개발이 주류를 이루게 된다.

5.2 1990년대 전반기 고유 모델 차량 특성

이 시기에 우리나라에서는 대체로 B-세그먼트의 소형 승용차와 D-세그먼트의 중형 승용차로 구성된 시장에서 1986년에 출시됐던 대우자동차의 「르망」은 C-세그먼트이었으나, 소형 승용차 시장에서 판매되고 있었다. 그러나 1990년대에 차종 다양화와 세분화로 「엘란트라」와 「세피아」 등의 출시로 준중형 차급의 시장이 형성되었다.

또한, 중형 승용차의 축간거리를 2,700 mm 기준의 설정과 뒷좌석 거주성의 중요도 인식은 이후의 고유 모델 개발에서 축간거리의 비율을 높이는 것에 주목하는 방향으로의 변화의 시초로 작용하였다. 아울러 차체 폭에 의한 공간 확보 역시 변화 요인의 하나로, 이는 일본의 차량이 1,700 mm 전폭 규제 기준에 묶여 있는 차량이 많

다는 점에서 우리나라는 승용차의 전폭 규제가 사실상 경승용차 이외에는 없다는 점이 우리나라 고유 모델 차량의 고유성 요인으로 작용했다고 볼 수 있다.

Table 14는 본 논문에서 고찰한 1990년대 전반기의 고유 모델 승용차 이혼 종류의 1열과 2열 좌석의 인체 모형 신체 크기 백분위와 차체 주요 제원, 그리고 축간거리와 전체 길이 간의 비율을 정리한 것이다. 그리고 그 변화를 가시적으로 나타낸 것이 Fig. 34이다.

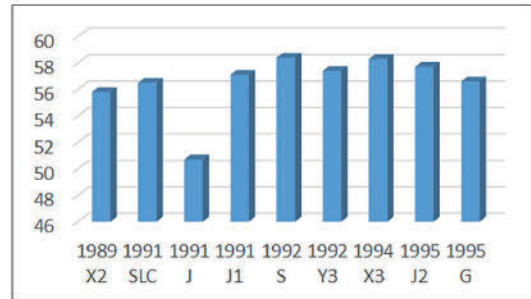


Fig. 34 Comparison graphs of portions of vehicles of 1990s

그래프를 통해서 본 축간거리와 전체 길이 비율에서는 C-세그먼트의 세피아 승용차의 58.4 %가 가장 높은 수치를 보여주고 있으며, B-세그먼트의 「엑센트 역시

Table 14 Comparison and analysis of portions of vehicles of 1990s, Legends: C; coupe, S; sedan, H; hatchback, W; wagon

Models	1989 Excel (X2)	1991 Scoupe (SLC)	1991 Espero (J)	1991 Elantra (J1)	1992 Sephia (S)
Body type / segment	S, H / B-seg.	C / B-seg.	S / C-seg.	S / C-seg.	S, H / C-seg.
Passenger manikin	Frt	SAE95 %	SAE95 %	SAE95 %	SAE95 %
	Rr	SAE50 %	SAE50 %	SAE50 %	SAE50 %
Overall width	1,605 mm	1,625 mm	1,718 mm	1,675 mm	1,690mm
Overall height / 1,400 mm ±	/ -15 mm	/ -70 mm	/ -18 mm	/ -15 mm	/ -10 mm
Overall length	4,275 mm	4,215 mm	4,615 mm	4,315 mm	4,280 mm
Wheel base	2,385 mm	2,385 mm	2,340 mm	2,500 mm	2,500 mm
Wheel base / Overall length	55.8 %	56.5 %	50.7 %	57.1 %	58.4 %
Models	1992 Sonata II (Y3)	1994 Accent (X3)	1995 Avante (J2)	1995 Credos (G)	
Body type / Segment	S / D-seg.	S, H / B-seg.	S, W / C-seg.	S, W / D-seg.	
Passenger manikin	Frt	SAE95 %	SAE95 %	SAE95 %	SAE95 %
	Rr	SAE95 %	SAE50 %	SAE50 %	SAE95 %
Overall width	1,770 mm	1,620 mm	1,700 mm	1,780 mm	
Overall height / 1,400 mm ±	/ +5 mm	/ -5 mm	/ -5 mm	/ 0 mm	
Overall length	4,700 mm	4,115 mm	4,615 mm	4,615 mm	
Wheel base	2,700 mm	2,400 mm	2,550 mm	2,7665 mm	
Wheel base / Overall length	57.4 %	58.3 %	57.7 %	56.6 %	

58.3 %로 높은 수치를 보여주고 있다. 실제의 축간거리 치수 자체는 「쏘나타(Y3)」가 가장 길지만, 소형 승용차와 준중형 승용차의 고유 모델에서 축간거리를 늘려 실내 공간의 비중을 높여 개발하는 사례로서 2세대 「엑셀」과 3세대 「엑센트」, 그리고 「엘란트라」와 「아반떼」의 세대 진전에 따른 비율 증가를 볼 수 있다.

1990년대에는 도입 모델과 고유 모델 개발이 공존한 시기이면서 우리나라 시장의 환경에 맞는 차량의 특성이 아직 자리잡히지 않은 시기였지만, 1992년도에 출시된 「쏘나타(Y3)」에서 뒷좌석 전후 방향의 거주성에 의한 다리 공간과 동시에, 3인 승차를 위한 폭 방향의 치수 확보가 2열 좌석의 거주성에서 중요한 요소로 확인이 나타났다. 그리고 이러한 뒷좌석 거주성 증시의 특징은 이후에 개발된 우리나라 승용차에서 차량 제조사나 세그먼트와 상관없이 중요한 설계 요소로 자리 잡게 되었음을 볼 수 있다.

6. 결론

지금까지 본 연구에서 살펴본 1990년대 전반기의 우리나라의 자동차 기업에서 개발 및 판매한 승용차는 거주성 증시 특성이 나타나기 시작했음을 확인할 수 있었다. 1990년대의 우리나라 승용차의 이와 같은 2열 좌석의 거주성 증시 현상은 몇 가지 요인으로 분석해 볼 수 있다.

1990년대에는 한국 경제의 고도 성장기였으므로 소득 증대에 의한 자가용 구매가 크게 늘기 시작해 가족용 차량으로서 세단의 선호도가 높았다. 이에 따라 비즈니스 세단보다는 가족용 세단의 선호도가 높았으며, 이러한 시장 요구를 반영한 거주성을 강화한 고유 모델 개발과 판매로 소비자의 요구는 더욱 강화되는 순환 작용이 나타났다.

이후에 이어지게 될 연구에서는 후반기의 고유 모델 차량을 고찰하여 뒷좌석 거주성 증시의 경향에 관한 확인과 아울러, 그리고 1990년대에 외국으로부터 도입해

개발한 승용차의 특징 고찰과 비교하는 관점을 확인하고자 한다.

자동차 기술의 변화는 다른 분야의 제품이나 기술 등에 비해 상대적으로 긴 주기로 변화가 반영된다는 점에서, 우리나라 소비자의 수요에 따른 특성의 정착이 나타나게 되었음을 볼 수 있었다. 그리고 이러한 뒷좌석 거주성 증시의 승용차 선호는 2026년 현재까지도 한국 승용차 시장의 특성으로 이어지고 있으며, 이러한 공간 증시의 특성은 미래의 모빌리티 개발에서도 변화되지 않고 나타날 것으로 보인다.

한편, 본 논문에서는 1990년대 주요 차종을 역설계 개념의 공간 재구성으로 분석했으나, 1990년대의 차량임에도 기술적인 자료나 객관적인 조건에서 촬영된 내·외장의 이미지가 존재하지 않거나 매우 제한적으로 존재함을 확인하면서 우리나라 자동차 기업이 개발한 모든 고유 모델 차량의 공공 자료 구축(Archiving)의 필요성을 다시 확인하는 계기가 되었다는 점은 본 논문 작성에서의 또 다른 시사점이라고 할 수 있을 것이다.

References

- 1) Hyundai Motor Company, Hyundai Motor Company 1967~1997, 1997.
- 2) The First Original Engine ‘Alpha Project,’ Hyundai Motor Group, <https://www.hyundaimotorgroup.com/ko/story/CONT000000000114240>, 2026.01.09.
- 3) Top Gear, “Daewoo Espero,” 24 February 2014, <https://www.topgear.com/>, Accessed on 2019.08.10.
- 4) Kia Motors Corporation, 80 Years of Kia, 2025.
- 5) Segmentation, ACEA, <https://www.acea.auto/>, 2025. 11.22.
- 6) 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.