

2000년대 초기 한국 자동차 기업 개발 차량의 디자인 특징 고찰

구 상*

홍익대학교 산업디자인학과

An Observation on Design Features of Vehicles Developed by Korean Automotive Companies in the Early of 2000s

Sang Koo*

Department of Industrial Design, Hongik University, Seoul 04066, Korea
(Received 19 March 2026 / Revised 13 April 2026 / Accepted 13 April 2026)

Abstract : The purpose of this study is to derive implications for the characteristics of the Korean automotive industry and for developing automotive design by observing the design features of vehicles developed by Korean automotive companies in the early 2000 s. That period marked the emergence of the mega company in Korea through a mega-merger and the beginning of a design-oriented management system with systematic decision making in the auto-company, accompanied by the hiring of the first foreign designer. The period from the Spectra in 2000 to the Cerato in 2009 was examined with their rebuilt package layouts of the body and interior image views. Analysis showed that most of the cars were sedans, except for the two hatchbacks with coupe-like body style or a B-segment compact car for European markets. During the 2000 s, the Korean auto-industry began to develop under the influence of global auto-industry paradigms, moving away from its past as a domestic industry.

Key words : Korean Automotive company(한국 자동차 기업), Space Roominess(거주성), Sedan type vehicle(세단형 차량), Variety(다양화), Design-oriented management(디자인경영)

1. 서론

2000년대에는 우리나라 자동차 기업의 차량 개발은 더욱 늘어났으며 차종의 다양성도 증가했다. 또한, 외국 전문업체를 활용한 디자인 개발도 이루어졌지만, 디자인 개발 능력 부족에 의해서보다는 디자인 차별성이나 조형성 확보를 위한 탐색의 목적이 더 컸다고 할 수 있다. 이에 본 논문에서는 2000년대에 우리나라 자동차 기업이 개발한 차량의 내·외장 디자인을 고찰해 선행 연구와 연결해 우리나라의 자동차 디자인 특성을 탐구했다.

2. 2000년대 한국 기업과 차량 개발

2.1 2000년대의 산업 현황과 차량

2000년대 초를 전후로 한 시기는 우리나라의 자동차 산업에 큰 변동이 나타난 때였는데, 그중 대표적인 것은

1999년도에 완결된 현대자동차와 기아자동차의 합병이었다. 이들 양대 자동차 기업의 합병으로 우리나라에서 거대 규모 자동차 기업의 출현과 함께 시장의 구도가 변화되었다.

그런데 이는 공교롭게도 이 시기에 세계의 자동차 산업계에서 나타난 기업 간 인수·합병에 의한 거대기업화에 의한 규모의 경제(Economy of scale)를 실현하려는 움직임이었다. 즉 우리나라의 자동차산업도 이 시기부터는 과거보다 더 국제적인 산업의 영향 속에 놓이게 된다. 그리고 이러한 전환점이 된 계기의 하나가 2006년에 독일인 자동차 디자이너 피터 슈라이어(Peter Schreyer)의 영입이었다. 이것은 우리나라 기업이 단순히 외국인 디자이너를 고용했다는 차원에서 변화이기보다는, 우리나라 자동차 기업의 디자인 의사결정 방식의 변화를 예고하는 것이었다.

*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.

그러나 제품 개발 기간과 수명 주기가 다른 산업보다 긴 자동차산업의 특성상 가시적 변화가 즉각적으로 나타나지는 않았지만, 2000년대 초는 우리나라 양대 자동차 기업의 합병으로 인해 이전까지와는 다른 규모의 산업으로 발전하는 계기가 마련됐다고 할 수 있을 것이다. 그것을 보여주는 다양화의 지표로 증가한 차종을 정리한 Table 1은 2000년부터 2009년까지 우리나라의 5개 자동차 기업이 개발해 시판한 차량에서 화물차를 제외한 승용차와 승합차, SUV 등 모두 56종에 이르고 있음을 볼 수 있으며, 차종은 이전보다 확연한 증가를 보여준다.

Table 1 Models developed at Korea in 2000 s

No	Year	Make	Model	P/T origin	R&D	Styling origin
1	2000	Kia	Spectra	In-house	In-house	In-house
2	2000	Daewoo	Rezzo	Germany (Opel)	In-house	Italy (Pininfarina)
3	2000	Hyundai	Santafe (SM)	In-house	In-house	In-house
4	2000	Kia	Optima	In-house	In-house	In-house
5	2000	Hyundai	Avante (XD)	In-house	In-house	In-house
6	2001	Hyundai	Terrakan	In-house	In-house	In-house
7	2001	Hyundai	Lavita	In-house	In-house	Italy (Pininfarina)
8	2001	Ssangyong	Rexton (Y200)	Germany (Benz)	In-house	Italy (Giugiaro)
9	2001	Hyundai	Tuscany	In-house	In-house	In-house
10	2002	Hyundai	Click	In-house	In-house	In-house
11	2002	Kia	Sorento (BL)	In-house	In-house	In-house
12	2002	Samsung	SM3 (N17)	Japan (Nissan)	Licensing	Japan (Nissan)
13	2002	GMK	Lacetti (J200)	Germany (Opel)	In-house	Italy (Pininfarina)
14	2002	GMK	Kalos	Japan (Suzuki)	In-house	Italy (Giugiaro)
15	2003	Kia	Opirus	In-house	In-house	In-house
16	2003	Kia	Cerato	In-house	In-house	In-house
17	2003	Kia	Retona II	In-house	In-house	In-house
18	2003	Kia	Pregio (NB9)	In-house	In-house	In-house
19	2003	Kia	Morning (SA)	In-house	In-house	In-house
20	2004	Ssangyong	Rodius	Germany (Benz)	In-house	In-house
21	2004	Hyundai	Tucson (JM)	In-house	In-house	In-house
22	2004	Hyundai	Grandeur (TG)	In-house	In-house	In-house
23	2004	Kia	Sportage (JE)	In-house	In-house	In-house
24	2004	Hyundai	Sonata (NF)	In-house	In-house	In-house
25	2004	RSM	SM7 (EX2)	Japan (Nissan)	Licensing	Japan (Nissan)

No	Year	Make	Model	P/T origin	R&D	Styling origin
26	2005	RSM	SM5 (EX1)	Japan (Nissan)	Licensing	Japan (Nissan)
27	2005	Kia	Lotze	In-house	In-house	In-house
28	2005	GMK	Matiz (M200)	Japan (Suzuki)	In-house	In-house
29	2005	Kia	Pride (JB)	In-house	In-house	In-house
30	2005	Hyundai	Accent (MC)	In-house	In-house	In-house
31	2005	Kia	Camival (VQ)	In-house	In-house	In-house
32	2005	Ssangyong	Actyon (C100)	In-house	In-house	In-house
33	2005	Ssangyong	Kyron (D100)	In-house	In-house	In-house
34	2006	Hyundai	Santafe (CM)	In-house	In-house	In-house
35	2006	GMK	Tosca	Germany (Opel)	In-house	In-house
36	2006	GMK	Winstom	Germany (Opel)	Licensing	Germany (Opel)
37	2006	Kia	Carens (UN)	In-house	In-house	In-house
38	2006	Hyundai	Avante (HD)	In-house	In-house	In-house
39	2006	Hyundai	Veracruz	In-house	In-house	In-house
40	2007	Hyundai	i30 (FD)	In-house	In-house	In-house
41	2007	Hyundai	Grand Starex (TQ)	In-house	In-house	In-house
42	2007	Kia	Mohavi (KH)	In-house	In-house	In-house
43	2007	RSM	QM5	Japan (Nissan)	Licensing	France (Renault)
44	2008	Kia	Soul (AM)	In-house	In-house	In-house
45	2008	Ssangyong	Chaiman (W200)	Germany (Benz)	In-house	In-house
46	2008	Hyundai	Genesis (BH)	In-house	In-house	In-house
47	2008	Kia	Forte	In-house	In-house	In-house
48	2008	Hyundai	Genesis Coupe	In-house	In-house	In-house
49	2008	GMK	Lacetti (J300)	Germany (Opel)	In-house	In-house
50	2009	Hyundai	Equus (VI)	In-house	In-house	In-house
51	2009	Hyundai	Sonata (YF)	In-house	In-house	In-house
52	2009	Hyundai	Tucson (LM)	In-house	In-house	In-house
53	2009	RSM	SM3 (L38)	France (Renault)	Licensing	France (Renault)
54	2009	GMK	Spark (M300)	Japan (Suzuki)	In-house	In-house
55	2009	Kia	K7 (VG)	In-house	In-house	In-house
56	2009	Kia	Sorento (XM)	In-house	In-house	In-house

2.2 고찰 대상 차량의 구분

Table 1을 바탕으로 추출한 국내 자동차 기업이 2000년대에 출시한 승용차는 모두 33종이며, 이를 바탕으로 본 연구에서는 기업이나 브랜드 구분과 아울러, 2000년대를 초기와 중기, 그리고 후기 등으로 나누어 고찰하고자 한다. 세부적인 차종의 수는 2000~2003년에 10개 차종, 2004~2007년에 13개 차종, 그리고 2008~2009년에 11개 차종 등이다. 이들 중 Table 2에 정리한 10개 차종이 본 논문에서 고찰하고자 하는 2000년대 초기의 차량이다.

Table 2 Passenger vehicles by segmentation in the 2000 s

No	Year/Month	Make	Model	Segment
1	2000 / 4	Hyundai	Avante (XD)	C-seg. car
2	2000 / 5	Kia	Spectra (SD)	C-seg. car
3	2000 / 7	Kia	Optima (MS)	D-seg. car
4	2001 / 9	Hyundai	Tuscani (GK)	C-seg. car
5	2002 / 5	Hyundai	Click (TB)	B-seg. car
6	2002 / 5	GMK	Kalos (T200)	B-seg. car
7	2002 / 7	Samsung	SM3 (N17)	B-seg. car
8	2002 / 11	GMK	Lacetti (J200)	C-seg. car
9	2003 / 3	Kia	Opirus (GH)	E-seg. car
10	2003 / 11	Kia	Cerato (LD)	B-seg. car
11	2004 / 2	Kia	Morning (SA)	A-seg. car
12	2004 / 9	Hyundai	Sonata (NF)	D-seg. car
13	2004 / 12	RSM	SM7(EX2)	E-seg. car
14	2005 / 1	RSM	SM5(EX1)	D-seg. car
15	2005 / 2	GMK	Matiz (M200)	A-seg. car
16	2005 / 5	Kia	Pride (JB)	B-seg. car
17	2005 / 5	Hyundai	Grandeur (TG)	E-seg. car
18	2005 / 9	Hyundai	Accent(MC)	B-seg. car
19	2005 / 11	Kia	Lotze (MG)	D-seg. car
20	2006 / 1	GMK	Tosca (V250)	D-seg. car
21	2006 / 4	Hyundai	Avante (HD)	C-seg. car
22	2007 / 7	Hyundai	i30(FD)	C-seg. car
23	2008 / 1	Ssangyong	Chairman (W200)	F-seg. car
24	2008 / 2	Hyundai	Genesis (BH)	E-seg. car
25	2008 / 8	Kia	Forte (TD)	C-seg. car
26	2008 / 9	Kia	Soul (AM)	C-seg. car
27	2008 / 10	Hyundai	Genesis Coupe (BK)	C-seg. car
28	2008 / 11	GMK	Lacetti (J300)	C-seg. car
29	2009 / 3	Hyundai	Equus (VI)	F-seg. car
30	2009 / 7	RSM	SM3 (L38)	C-seg. car
31	2009 / 9	Hyundai	Sonata (YF)	D-seg. car
32	2009 / 3	GMK	Spark (M300)	A-seg. car
33	2009 / 11	Kia	K7 (VG)	E-seg. car

각 차량의 구분은 세대가 명확히 구분된 차종을 선정했으며, 출시 초기 모델을 기준으로 했다. 한편, 구조 변화가 없는 부분 변경(Face lift) 차량은 제외하는 것을 원칙으로 했으나, 현대자동차와 기아자동차의 합병 직후 출시된 두 차종은 고찰 대상에 포함하였다. 그리고 선행 연구에서 고찰·분석한 방법에서와 같이 각 차량의 자료와 치수 정보 등을 종합해 차체 형상과 공간 배치(Package layout)를 재구성한 역설계(逆設計, Reverse engineering) 기법으로 차량의 특징을 고찰했다.

3장에서는 Table 2에서 정리된 2000년부터 2003년까지의 10개 차종을 기업 명칭의 가나다순 기준으로 기아자동차, 삼성자동차, 한국GM, 현대자동차 등 5개 기업의 차량을 고찰하였다. 그리고 4장에서는 차량 출시 시점 순으로 분석했다.

3. 2000년~2003년 차량의 고찰

3.1 기아자동차

3.1.1 스펙트라 승용차 (SD)



Fig. 1 Kia Spectra sedan, 2000~2003



Fig. 2 Instrument panel of Spectra sedan

2000년 5월에 공개된 「스펙트라(Spectra)」 승용차는 앞바퀴 굴림 방식의 준중형 C-세그먼트 승용차였으며, 이미 시판 중이던 기아자동차의 준중형 승용차 「세피아 II」 승용차를 부분적으로 변경하고 상품명을 바꾼 차량¹⁾이었다. 즉 1997년형으로 출시했던 「세피아 II」 승용차에서 전조등과 라디에이터 그릴, 범퍼 등을 변경했으므로 「스펙트라」 승용차는 물리적으로 「세피아 II」 승용차의 부분 변경 차량이었다. 이에 세대 변경에 의한 차량 구분 고찰 기준에는 맞지 않으나, 현대자동차와 합병 이후 기아 브랜드로 출시한 첫 차량이므로 고찰했다.

인스트루먼트 패널은 「세피아 II」 승용차와 실질적으로 같은, 상부와 센터패시아 구조 부분까지만 발포 재질을 적용한 세미 패드(Semi-pad) 구조였다. 운전석 계기 클러스터와 센터패시아를 통합한 연직형(連直形) 배치 이면서 앞 콘솔과 연결하고 상단에 오디오, 그리고 하단에 공조 기구를 배치했다.

3.1.2 옵티마 승용차 (MS)



Fig. 3 Kia Optima sedan, 2000~2005



Fig. 4 Instrument panel of Optima sedan

2000년 7월에 공개된 「옵티마(Optima)」 승용차는 본래 1998년에 출시됐던 현대자동차의 중형 승용차 「EF 쏘나타」의 부분 변경 모델로 제안된 디자인 중 하나였으나 현대자동차와 기아자동차 합병 이후 기아자동차의 중형 승용차 「크레도스」의 대체 모델로 출시됐으므로, 고찰 대상에 포함하였다. 차체 조형은 「EF 쏘나타」의 곡선적 성향과 구분되는 직선적 조형으로 대비되는 성격을 강조했다.

「옵티마」 승용차의 인스트루먼트 패널은 「EF 쏘나타」 승용차와 같았으며, 전체가 발포 재질이다. 세부적으로는 「EF 쏘나타」 승용차의 센터패시아 패널이 수직으로 연장돼 앞 콘솔에 연결되는 형식이었던 것에서, 센터패시아를 시각적으로 앞 콘솔과 분리한 형태로 변경되었다. 그러나 나머지 실내 구성은 「EF 쏘나타」 승용차와 같았다.

3.1.3 오피러스 승용차 (GH)



Fig. 5 Kia Opirus sedan, 2003~2012



Fig. 6 Instrument panel of Opirus sedan

2003년 3월에 발표된 앞바퀴 굴림 방식의 E-세그먼트 준대형 승용차 「오피러스(Opirus)」는 기아 브랜드의 최고급 승용차였던 「엔터프라이즈 (Enterprise)」의 후속 모델로 출시되었다. 본래는 현대자동차에서 그랜저의 상위 차종 「다이너스티(Dynasty)」의 후속 모델로 개발됐던 것이었으므로 원형 전조등을 비롯해 후미등에도 원형의 그래픽 처리 등으로 「다이너스티」 승용차와 연계성을 가진 세부 디자인을 볼 수 있다. 트렁크 리드의 길이를 강조하고 C-필러 각도를 직립시킨 이미지로 보수적 성향을 나타냈다.

인스트루먼트 패널은 전체에 발포 재질을 적용했으며, 운전석 계기함과 센터패시아를 분리하면서 중앙에 디스플레이 패널을 배치해 당시의 최신 기술을 적용했다. 디스플레이 패널 아래에 센터패시아를 배치하고 콘솔과 연결해 상단에 공조 기구, 그리고 하단에 오디오를 배치했다.

3.1.4 세라토 승용차 (LD)

「세라토(Cerato)」는 2003년 11월에 출시된 앞바퀴 굴림 방식의 C-세그먼트 준중형급 승용차이며, 앞서 단종된 「스펙트라」 승용차보다 역동적인 성격을 강조해 젊은 소비자를 지향했다. 아울러 플랫폼 통합 정책에 의해 기아자동차의 「세피아」 승용차의 플랫폼 대신 현대자동차의 「아반떼 XD」 승용차의 엔진과 변속기 등을 공유해 개발되었다. 2004년 6월에는 5도어 해치백 모델 「세라토 유로(Cerato Euro)」를 내놓았다.

인스트루먼트 패널은 우레탄 발포 재질을 상부에만 적용한 구조이며, 운전석 클러스터를 독립시키고 센터 패시아를 클러스터와 같은 높이에 배치했다. 공조 기구를 오디오보다 아래쪽에 배치했으며, 크러시 패드의 상하부를 다른 색으로 설정했다.



Fig. 7 Kia Cerato sedan, 2003 ~ 2008



Fig. 8 Instrument panel of Cerato

3.2 삼성자동차

- SM3 승용차 (N17)



Fig. 9 Samsung SM3 (N17) sedan, 2002 ~ 2005



Fig. 10 Nissan Bluebird Sylphy (N16) sedan, 2000 ~ 2005

2002년 9월부터 시판된 르노삼성자동차의 첫 준중형 승용차 「SM3, N17」는 닛산자동차의 앞바퀴 굴림 방식

C-세그먼트 승용차 「블루버드 실피(Bluebird Sylphy, N16)」 모델을 들여와 라디에이터 그릴과 트렁크 리드, 후미등의 디자인을 바꾸어 생산한 것이었다. 한편, 닛산의 원형 모델은 일본에서 50세 이상의 은퇴한 계층을 지향해 개발한 차종으로, 차체 내·외장은 개성 추구보다 안정적 감성을 지향하고 있었다. 그러나 우리나라에서는 세그먼트의 특성상 젊은 소비자를 지향함에 따라 라디에이터 그릴에 간결한 수평 리브를 더했다.



Fig. 11 Instrument panel of SM3(N17) sedan

인스트루먼트 패널은 상부와 센터패시아 부분까지만 발포 재질을 적용한 구조이며, 센터패시아 배치는 공조 기구를 오디오보다 아래에 배치하고 크러시 패드의 상부와 하부를 다른 색으로 설정했다.

3.3 한국 GM

3.3.1 칼로스 승용차 (T200)



Fig. 12 GM Korea Kalos sedan, 2002~2007



Fig. 13 Instrument panel of Kalos

2002년 5월부터 시판된 B-세그먼트 앞바퀴 굴림 방식 승용차 「칼로스(Kalos, T200)」는 1997년에 출시한 「라노

스」의 후속 모델로 개발되었으며, 「쉐보레(Chevrolet)」 브랜드로 수출되었다. 5도어 해치백 차체와 세단 등의 차체로 개발되었으나, 우리나라에서는 대다수 판매가 세단형 차량이었다.

「칼로스」 승용차는 플랫폼을 이전의 B-세그먼트 승용차 「라노스」의 것 대신, A-세그먼트 경승용차였던 「마티즈」의 것을 활용했다고 알려져 있다. 내·외장 디자인 개발은 「이탈디자인(Ital Design)」의 주지아로(Giorgetto Giugiaro)가 수행했다.

인스트루먼트 패널은 전체가 경질 합성수지 재질로 제작됐으며, 수평면을 높인 크러시 패드에 운전석 클러스터와 센터패시아를 분리해 배치했다. 하나로 성형된 베젤(bezel)의 센터패시아에 원형 송풍구와 버튼 등을 설치했다. 크러시 패드와 도어 패널 연결 부분의 모퉁이를 분리해 곡면 처리했다.

3.3.2 라세티 승용차 (J200)



Fig. 14 GM Daewoo Lacetti sedan, 2002~2009



Fig. 15 Instrument panel of Lacetti sedan

2002년 11월에 출시된 「라세티(Lacetti, J200)」 승용차는 1997년에 출시됐던 「누비라(J100)」 승용차의 후속 모델로 개발되었다. 세단형 차량과 왜건형 차량의 디자인 작업은 이탈리아의 「핀인파리나(Pininfarina)」 스튜디오에서 수행했다. 전면의 라디에이터 그릴은 「GM대우」 브랜드 출범에 따라 변경된 3분할 형태의 디자인을 적용했다.

해외에서는 「쉐보레」 브랜드로 판매됐다. 같은 시기에 5도어 해치백 차체의 모델도 출시했는데, 해치백 모델의 내·외장 디자인 작업은 세단과 다르게 「이탈디자

인」의 주지아로가 수행했다. 이에 세단형 차량의 차체 조형은 직선적이지만, 해치백은 상대적으로 곡선적이다.

인스트루먼트 패널은 상부와 센터패시아 구조 부분까지만 우레탄 발포 재질을 적용한 구조이며, 독립된 운전석 클러스터를 낮은 선반 형태의 크러시 패드에 설치했다. 운전석 계기류는 하나의 클러스터에 통합했고, 크러시 패드의 중앙과 좌우에 송풍구를 설치했다. 센터패시아는 오디오를 우선하고 공조 기구를 아래쪽에 배치했다. 고급형 모델에는 수전사(水傳寫, Water transfer printing) 방식으로 표면 처리한 나뭇결(Wood grain) 질감 패널을 넓게 적용했다.

3.4 현대자동차

3.4.1 아반떼 승용차 (XD)



Fig. 16 Hyundai Avante XD sedan, 2000~2006



Fig. 17 Instrument panel of Avante XD sedan

2000년 4월에 출시됐으며 「엘란트라(J1)」와 「아반떼(J2, RD)」 승용차 등 현대자동차의 독자개발 C-세그먼트 승용차의 3세대 차량이다. 세단형 차체가 먼저 출시됐으며, 2000년 11월에 5도어 테라스 백(Terrace back) 모델이 출시됐다. 차체는 구조는 해치백이지만, 짧은 트렁크로 테라스가 돌출된 형태라는 의미였다. 차체 조형은 2세대 「아반떼」와 구분되는 형태로, 큰 곡면이 교차하는 모서리에 각을 세운 이미지를 보여주었다.

인스트루먼트 패널은 상부와 센터패시아 구조 부분까지만 우레탄 발포 재질을 적용한 세미 패드구조이며, 운전석 계기 클러스터와 센터패시아를 통합한 연직형 배치이다. 센터패시아를 앞 콘솔과 연결했으며, 상부에 공조 기구, 그리고 하부에 오디오를 배치했다.

3.4.2 투스카니 승용차 (GK)

2001년 9월에 출시됐으며, 1997년의 「티뷰론(Tiburon, RD)」의 후속 모델로 개발됐다. 티뷰론과 같이 앞바퀴 굴림 방식의 C-세그먼트 승용차의 플랫폼으로 개발됐으나 6단 수동 변속기와 4기통 엔진 외에 V형 6기통 2,700 cc의 「델타(Δ)」 엔진까지 탑재해서 성능을 높였다. 2004년 9월에 1차 부분 변경 모델이 나왔으며, 2차 부분 변경 모델은 후드와 펜더, 범퍼, 전조등을 바꾸어 2006년에 나왔다. 뒷바퀴 굴림 방식의 「제네시스 쿠페(Genesis coupé, BK)」가 출시된 2008년에 단종됐다.



Fig. 18 Hyundai Tuscani hatchback, 2001 ~ 2008



Fig. 19 Instrument panel of Tuscani hatchback

인스트루먼트 패널은 수평 면이 높게 설정된 크러시 패드 전체에 발포 재질이 적용된 구조이며, 클러스터와 센터패시아를 각각 분리했다. 센터패시아는 앞 콘솔과 연결됐지만, 시각적 연결성은 강조하지 않았다. 역동적 차량 성격과 운전석 좌측감 향상을 목적으로 독일의 차량 시트 전문업체와 협업으로 운전석 좌석을 설계했다고 알려졌다.

3.4.3 클릭 승용차 (TB)



Fig. 20 Hyundai Click(Getz) 5 door hatchback, 2002 ~ 2011



Fig. 21 Instrument panel of Click hatchback

유럽 시장 수출을 위해 개발한 B-세그먼트 소형 해치백 승용차로, 2002년 3월에 제네바 모터쇼에서 「겟츠(Getz)」라는 이름으로 처음 공개되었다. 해외에서는 「겟츠」로 판매했고, 우리나라에서는 젊은 세대 소비자를 목표로 해서 「클릭(Click)」이라는 이름으로 2002년 5월부터 판매됐다.

차체는 3도어 구조와 5도어 구조의 두 가지가 개발됐으며, 해외에는 두 가지 모두 수출됐지만, 우리나라에는 5도어 모델만 판매되었다. 2005년 7월에 곡선 형태의 전조등으로 변화된 부분 변경 모델이 출시됐으며, 유럽 시장에는 2009년에 완전 변경 모델 「i20」의 출시와 함께 단종되었지만, 우리나라에는 「i20」 출시 없이 2011년 1월까지 판매된다.

인스트루먼트 패널은 크러시 패드 전체에 경질 합성수지를 사용했으며, 수평 선반 형태에 클러스터가 독립된 형태이다. 운전석 계기류는 하나의 클러스터에 통합했으며, 센터패시아를 중앙 송풍구와 함께 약간 높게 배치했고, 크러시 패드 좌우에도 송풍구를 설치했다. 센터패시아에는 오디오를 위쪽에 배치하고 그 아래에 공조기구를 배치했다.

4. 차량별 공간의 특징

4.1 공간과 차체 치수

차체 치수의 구분은 선행 연구에서와 같이 유럽연합(EU)에서 배출가스나 경제성 평가 등을 위한 기준의 「세그먼트(Segment)」²⁾를 기준으로 했다. 또한 차체 치수에서 전고(全高)는 승용차 실내 거주성 확보의 기준 치수로 보편적으로 사용되는 기준 1,400 mm에서 증감을 비교했다.

4.1.1 아반떼 승용차 (XD)

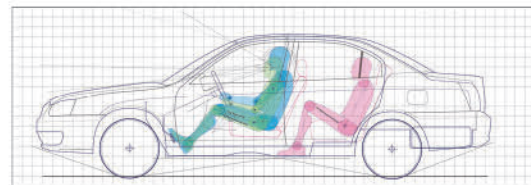


Fig. 22 Package layout of Avante XD, 2000 ~ 2006

Table 3 Dimensions of Avante XD

Overall length	4,510 mm	C-seg.
Overall width	1,720 mm	C-seg.
Overall height	1,425 mm	+25
Wheel base	2,610 mm	C-seg.

1열 좌석은 서구 성인 남성 95 백분위의 공간 확보를 충족시키지만, 2열 좌석은 서구 성인 남성 50 백분위 크기에서 다리 공간과 머리 공간을 확보했다. 전고는 2세대 모델보다 30 mm 높여 1,425 mm이며, 1,400 mm보다 25 mm 높다. 축거 2,610 mm는 C-세그먼트 차량으로서는 긴 편에 속한다.

4.1.2 스펙트라(SD) 승용차

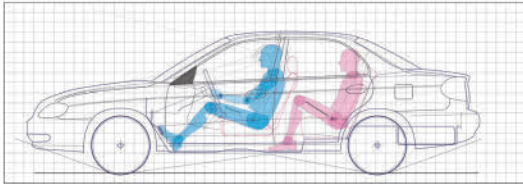


Fig. 23 Package layout of Spectra sedan, 2000~2003

Table 4 Dimensions of Spectra sedan

Overall length	4,510 mm	C-seg.
Overall width	1,725 mm	C~seg.
Overall height	1,425 mm	+25 mm
Wheel base	2,560 mm	C-seg.

1열 좌석은 서구 성인 남성 95 백분위의 머리공간과 다리 공간을 충족하며, 2열 좌석은 50 백분위의 머리 공간을 충족하지만, 다리 공간은 최소 공간을 확보했다. 객실 구성은 「세피아 II (S2)」 승용차에서 크게 변화되지 않았으나, 앞과 뒤의 오버행을 늘려 전체 길이를 80 mm 늘였다. 차체 폭과 높이 등에서도 15~25 mm 범위의 확대를 볼 수 있다.

4.1.3 옵티마 승용차 (MS)

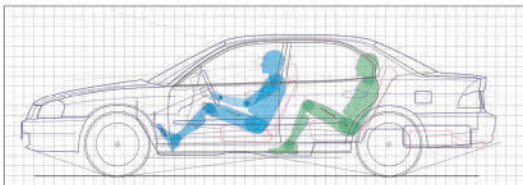


Fig. 24 Package layout of Optima sedan, 2000~2005

Table 5 Dimensions of Optima sedan

Overall length	4,745 mm	D-seg.
Overall width	1,815 mm	D-seg.
Overall height	1,415 mm	+15 mm
Wheel base	2,700 mm	D-seg.

1열과 2열 공간은 모두 서구 성인 남성 95 백분위의 머리공간과 다리 공간 확보를 충족시키고 있다. 전고는 1,415 mm로 기준보다 15 mm 높지만, 1998년도에 등장한 「EF쏘나타」의 전체 길이와 2,700 mm 축거는 유지했지만, 폭과 높이는 각각 5 mm 줄였으나 거주성에 중점을 두었다.

4.1.4 투스카니 승용차 (GK)

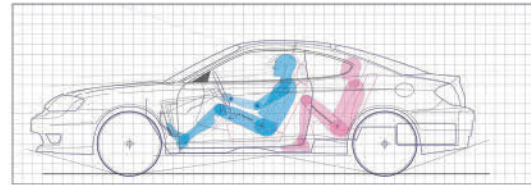


Fig. 25 Package layout of Tuscani hatchback, 2001~2008

Table 6 Dimensions of Tuscani hatchback

Overall length	4,395 mm	C-seg.
Overall width	1,760 mm	C-seg.
Overall height	1,330 mm	-70 mm
Wheel base	2,530 mm	C-seg.

1열은 서구 성인 남성 95 백분위 신체 크기의 공간 확보를 충족시키지만, 차체 높이는 기준 치수 1,400 mm보다는 70 mm 낮추면서 골반 중심점도 낮추었다. 2열은 서구 성인 남성 50 백분위 신체 크기의 다리 공간과 머리 공간의 최소 공간을 확보했으나, 앞 좌석 중심의 차량 성격으로 공간은 매우 협소하다. 차체 크기는 1996년도에 출시된 「티뷰론」보다 길이는 55 mm, 폭은 30 mm, 높이는 15 mm, 축간거리는 55 mm 길다.

4.1.5 클릭 승용차 (TB)

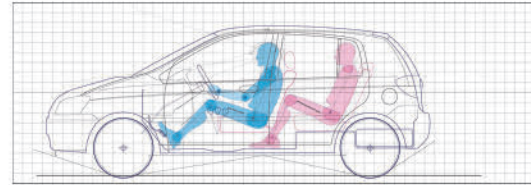


Fig. 26 Package layout of Click hatchback, 2002~2011

Table 7 Dimensions of Click hatchback

Overall length	3,810 mm	B-seg.
Overall width	1,665 mm	C-seg.
Overall height	1,495 mm	+95 mm
Wheel base	2,455 mm	C-seg.

1열은 서구 성인 남성 95 백분위의 머리공간과 다리 공간을 충족하며, 2열 좌석은 서구 성인 남성 50 백분위의 최소 다리 공간과 머리 공간을 충족한다. 그러나 앞 좌석 등받이와 뒷좌석 승객의 무릎이 간섭되는 공간 크기를 볼 수 있다. 그러나 이는 1,495 mm의 전고로서 95 mm 추가의 높이 방향 공간 확보에 따라 승객의 상반신 각도와 허벅지 각도 및 종아리 각도(감소의 거주성 확보로 상쇄된다.

4.1.6 SM 3 승용차 (N17)

1열은 서구 성인 남성 95 백분위 신체 크기의 공간 확보를 충족시키며, 2열은 서구 성인 남성 50 백분위 크기의 다리 공간을 최소로 확보한 C-세그먼트의 특성을 반영한 배치이다.

1열과 2열 모두 등받이 각도를 5~10도 이상 기울인 설정한 특징을 볼 수 있는데, 이는 주된 사용 연령층을 고려한 것으로 보인다. 800 mm 이상의 앞 오버행은 D-세그먼트 승용차에 필적한다. 전고는 1,400 mm보다 40 mm 높여 등받이 각도를 더 높혀 머리 공간을 더 확보해 승·하차 시에 상체를 적게 숙이도록 한 설계로 보인다. 측면 출입문의 길이도 다른 차종보다 50 mm 범위로 더 확보해 개구(開口) 면적을 늘렸다. 축간거리는 2,535 mm로, C-세그먼트 차량의 범위이다.

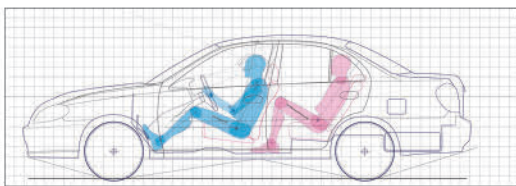


Fig. 27 Package layout of SM3(N17) sedan, 2002~2005

Table 8 Dimensions of SM3(N17) sedan

Overall length	4,510 mm	C-seg
Overall width	1,705 mm	C-seg
Overall height	1,440 mm	+40 m
Wheel base	2,535 mm	C-seg

4.1.7 라세티 승용차 (J300)

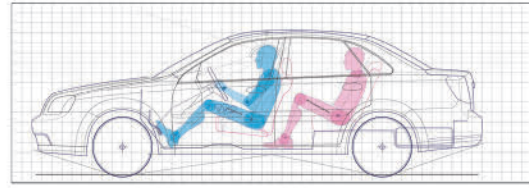


Fig. 28 Package layout of Lacetti sedan, 2002~2009

Table 9 Dimensions of Lacetti sedan

Overall length	4,500 mm	C-seg
Overall width	1,725 mm	CBseg
Overall height	1,445 mm	+45 mm
Wheel base	2,600 mm	C-seg

1열은 서구 성인 남성 95 백분위 신체 크기의 공간을 충족시키며, 2열은 서구 성인 남성 50 백분위에서 다리 공간을 최소로 확보했다. 전고는 기준 치수 1,400 mm보다 45 mm 높여 머리 공간을 더 확보한 설계이며, 축간거리는 2,600 mm로, C-세그먼트 차량의 크기 범위에서 길이 방향 공간의 최대 확보를 위한 변경을 볼 수 있다.

4.1.8 칼로스 승용차 (T200)

1열은 서구 성인 남성 95 백분위의 머리공간과 다리 공간을 충족하며, 2열은 서구 성인 남성 50 백분위의 다리 공간과 머리 공간을 최소한으로 충족한다. 이는 A-세그먼트 경승용차 플랫폼을 바탕으로 했음에도 1,495 mm의 전고로서 높이 방향 공간 95 mm 추가적 확보에 따른 상대적인 거주성 향상의 효과를 냈다. 한편 세단형 차량에서는 높은 전고에 의한 C-필러를 두께에 의해 외관상의 데크(Deck) 길이가 짧아 보이는 특징이 있다.

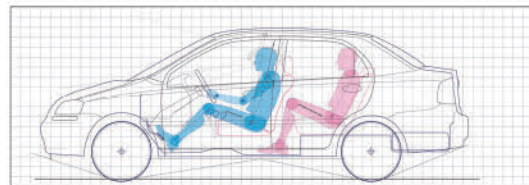


Fig. 29 Package layout of Kalos sedan, 2002~2007

Table 10 Dimensions of Kalos sedan

Overall length	4,250 mm	B-seg.
Overall width	1,670 mm	B-seg.
Overall height	1,495 mm	+95 mm
Wheel base	2,480 mm	B-seg.

4.1.9 오피러스 승용차(GH)

1열과 2열 공간은 모두 서구 성인 남성 95 백분위의 머리공간과 다리 공간 확보를 충족시키고 있으며, 전고는 1,485 mm로 실내 거주성 확보에 중점을 두었다. 한편, 제조사에서 명시적으로 밝히지는 않았으나, 1998년도에 출시된 「그랜저XG」의 플랫폼을 바탕으로 해서 전·후의 좌석 공간 배치에서도 유사한 구성을 볼 수 있다.

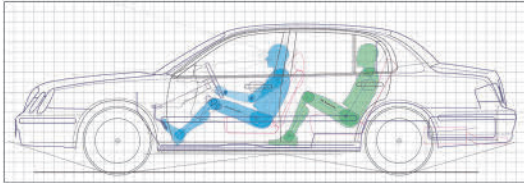


Fig. 30 Package layout of Opirus sedan, 2003~2012

Table 11 Dimensions of Opirus sedan

Overall length	4,980 mm	E-seg.
Overall width	1,850 mm	E~seg.
Overall height	1,485 mm	+85 mm
Wheel base	2,800 mm	E-seg.

4.1.10 세라토 승용차 (LD)

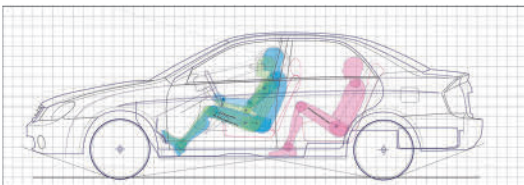


Fig. 31 Package layout of Kia Cerato sedan, 2003~2008

Table 12 Dimensions of Cerato sedan

Overall length	4,480 mm	C-seg.
Overall width	1,735 mm	C~seg.
Overall height	1,470 mm	+70 mm
Wheel base	2,610 mm	C-seg.

1열은 서구 성인 남성 95 백분위 신체 크기의 공간 확보를 충족시키며, 2열은 서구 성인 남성 50 백분위 크기의 다리 공간을 최소로 확보한 설계이다. 플랫폼을 공유한 「아반떼 (XD)」 승용차와 좌석의 공간은 같으나, 차체는 45 mm 더 높여, 기준 치수보다 70 mm를 높였다. 축거는 「아반떼 (XD)」와 같지만, 폭은 15 mm 넓고, 길이는 30 mm 줄여 공간 확보에 의한 거주성에 중점을 둔 차체 비례

이다.

4.2 차체 유형과 기준 치수

2000년대 초기에 우리나라 기업이 개발한 승용차 10종에서 「투스카니(GK)」 승용차와 「클릭(TB)」 등의 2종은 해치백, 나머지 8종은 모두 세단형 차체였다. 세단형 차량 중에는 「아반떼 (XD)」 승용차와 「칼로스 (T200)」 승용차, 「라세티 (J300)」 승용차, 「세라토 (LD)」 승용차 등은 해치백 차체도 동시에 개발되었으나, 대체로 국내에서는 세단형 승용차를 중심으로 판매됐다.

나머지 8종류의 세단에서 D-세그먼트 「옵티마」와 E-세그먼트 「오피러스」를 제외한 B, C-세그먼트 세단은 2열의 기준 인체 크기는 서구 남성 50 백분위임에도 기준 공간 확보 배치를 볼 수 있다. 이는 우리나라에서 가족용 세단 선호를 바탕으로 하고 있음을 1980년대 차량을 고찰한 선행 연구³⁾에서 확인한 바와 같이 차량 구매 특징에서 ‘자가용’의 개념이 주요하게 작용했기 때문으로 볼 수 있다.

5. 차량 특징의 종합

5.1 2000년대 초기 모델의 특성

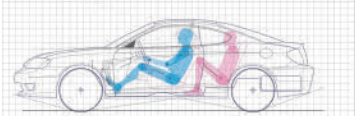
3장과 4장에서 살펴본 차량에서 주목되는 부분은 쿠페형 해치백 구조의 차량 「투스카니」와 소형 해치백 「클릭」을 제외하면 나머지 8종류의 차량이 세단 모델, 혹은 세단 바탕의 해치백이었다.

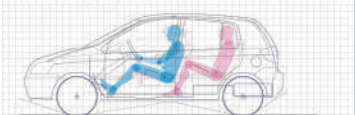
Table 13 Comparison of body feature of the vehicles

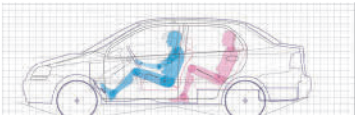
1-2000 Avante (XD); sedan, hatchback / C-seg.	
	Frt-SAE 95 %
	Rr-SAE 50 %
	OH: +25 mm
	WB: OL = 57.9 %

2-2000 Spectra (SD); sedan / C-seg.	
	Frt-SAE 95 %
	Rr-SAE 50 %
	OH: +25 mm
	WB: OL = 56.8 %

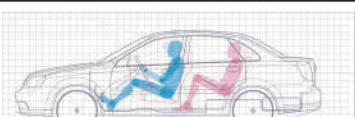
3-2000 Optima (MS) ; sedan / D-seg.	
	Frt-SAE 95 %
	Rr-SAE 95 %
	OH: +15 mm
	WB: OL = 56.9 %

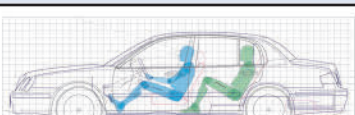
4-2001 Tuscani (GK); hatchback / C-seg.	
	Frt-SAE 95 %
	Rr-SAE 50 %
	OH: -70 mm
	WB: OL = 57.6 %

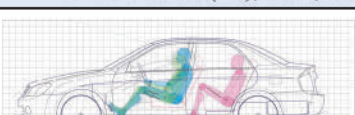
5-2002 Click (TB); hatchback / B-seg	
	Frt-SAE 95 %
	Rr-SAE 50 %
	OH: +95 mm
	WB: OL = 64.4 %

6-2002 Kalos (T200); sedan, hatchback / B-seg	
	Frt-SAE 95 %
	Rr-SAE 50 %
	OH: +95 mm
	WB: OL = 58.3 %

7-2002 SM3 (N17); sedan / C-seg	
	Frt-SAE 95 %
	Rr-SAE 50 %
	OH: +40 mm
	WB: OL = 56.2 %

8-2002 Lacetti (J300); sedan, hatchback / C-seg	
	Frt-SAE 95 %
	Rr-SAE 50 %
	OH: +45 mm
	WB: OL = 57.8 %

9-2003 Opirus (GH); sedan / E-seg	
	Frt-SAE 95 %
	Rr-SAE 95 %
	OH: +85 mm
	WB: OL = 56.2 %

10-2003 Cerato (LD); sedan, hatchback / C-seg	
	Frt-SAE 95 %
	Rr-SAE 50 %
	OH: +70 mm
	WB: OL = 58.2 %

이들 차량 중에서 르노삼성자동차의 준중형 승용차 「SM3, N17」는 1열 좌석과 2열 좌석 모두 등받이 각도를 5~10도 이상 더 기울인 자세로 설정해 50대 이상의 연

령층을 고려한 설계였다는 점을 주목할 필요가 있다. 이는 우리나라에서도 고령 운전자 증가 등의 추세에 응용이 가능한 점이 있을 것으로 보이기 때문이다.

5.2 2000년대 전기의 특징

우리나라 자동차산업의 거대 구조화에 의한 환경 속에서 맞게 된 변화 중 하나는 2006년 독일인 자동차 디자이너 피터 슈라이어(Peter Schreyer)의 영입이었다. 이것은 우리나라 기업이 단순히 외국인 디자이너를 한 사람 고용한 것에서 그치는 것이 아니라, 우리나라 자동차 기업의 디자인 의사결정 방식 변화를 예고하는 것이었다.

우리나라 자동차 기업에서 디자인 의사결정 방식이 최고경영자의 선호도에 기반한 임의적 선택에 의한 결정이었던 것에서, 디자인 담당 중역의 전문성 있는 의사결정을 최고경영자가 승인하는 것으로의 변화가 나타났으며, 차량 디자인 개발을 심미성 향상 차원이 아닌 기업의 상품 개발 전략의 하나로 다루기 시작하는 ‘디자인경영’의 시초가 되었다.

6. 결 론

지금까지 본 연구에서 살펴본 2000년대 전기의 우리나라의 자동차 기업에서 개발 및 판매한 승용차는 전체 세그먼트에서 뒷좌석 거주성 중시의 경향과 함께 세단형 차체 중심의 차종 구성이 유지되고 있었음을 볼 수 있었다. 그러한 가운데에서도 해치백 구조 차체를 가진 소형 승용차와 쿠페형 차체 디자인의 차량이 2세대 모델로 출시되는 등 다양화의 움직임도 나타났음을 볼 수 있었다.

산업의 관점에서는 현대자동차와 기아자동차의 양대 기업의 합병으로 거대기업화를 통한 세계기업으로의 성장을 위한 발판을 마련한 점을 볼 수 있다. 또한 외국인 수석 디자이너의 영입에 의한 자동차 기업에서 디자인 의사결정 방식 변화의 시초가 마련된 시기였다고 할 것이다. 이후의 연구에서는 2000년대 중기와 후기의 개발 차량을 고찰하여 디자인 변화의 연원을 구체화하고자 한다.

References

- 1) Kia Motors Corporation, “80 Years of Kia,” 2025.
- 2) Segmentation, ACEA, <https://www.acea.auto/>, (Accessed on 2025. 11. 22).
- 3) 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.