

2000년대 중기 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 Middle Period of 2000 s

Sang Koo*

Department of Industrial Design, Hongik University, Seoul 04066, Korea
(Received 2 April 2026 / Revised 12 May 2026 / Accepted 12 May 2026)

Abstract : This study aimed to identify the implications of the characteristics of Korea's automotive industry and the development of automotive design by examining the design features of vehicles developed by Korean automotive companies in the mid-2000s. This period marked a significant shift in the design decision-making processes of Korean automakers, specifically with Kia Motors' appointment of its first foreign design director in 2006 and the subsequent adoption of more systematic design decision-making processes. The study analyzed vehicles developed from the Morning in 2004 to the i30 in 2007, focusing on their redesigned body and interior layouts and visual characteristics. The analysis found that most of the vehicles tended to provide ample space for second-row seating, regardless of whether they were microcars or larger vehicles, reflecting the demands and preferences of Korean society. Furthermore, during the mid-2000s, the Korean automotive industry began to establish its own technological and design directions, gradually transitioning from a follower of more advanced automotive industries to a more independent and innovative industry.

Key words : Korean automotive company(한국 자동차 기업), Rear seat space(뒷좌석 공간), Sedan type vehicle(세단형 차량), Design decision(디자인 결정), Packaging design(패키징 디자인)

1. 서론

선행 연구^{1,2)}를 통해 우리나라에서 2000년대 초반까지 고유 모델과 도입 모델, 그리고 SUV 등이 다양하게 개발되었음을 살펴보았다. 한편, 2006년에는 독일인 자동차 디자이너 피터 슈라이어(Peter schreyer)가 기아자동차에 수석 디자이너로 부임하는데, 선행 연구에서의 시사점에서와 같이 이것은 우리나라 자동차 기업의 디자인 의사결정 방식 변화가 나타날 것임을 의미하는 것이었다.

기존에 우리나라 자동차 기업에서 디자인 의사결정 방식이 최고경영자의 선호도에 의한 임의적 선택의 성격이 강했던 것에서, 디자인 담당 중역의 전문성 있는 의사결정을 최고경영자가 승인하는 방법으로서의 변화를 예고하는 것이었지만, 그러한 변화는 즉각적으로 나타나

지는 않았으며, 2000년대 중반의 우리나라 다섯 개 자동차 기업의 개발 차량의 수 역시 2000년대 전기와 비슷했다.

이에 본 논문에서는 선행 연구에 이어 2004년부터 2006년까지 우리나라 기업이 개발한 차량의 내·외장 디자인을 고찰하고 분석해 선행 연구에서 도출한 시사점과 연결하고, 이를 통합해 2000년대 전체의 흐름 고찰로써 우리나라 자동차 디자인의 변화 방향 탐구와 향후의 지향성을 추론하고자 한다.

2. 고찰 대상 차량의 구분

선행 연구에서 살펴본 바와 같이 국내 자동차 기업이 2000년대에 출시한 승용차는 모두 33종이며, 이를 바탕으로 본 연구에서는 2004~2007년의 기간에 개발된 12개 차

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

¹This 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.

종으로 Table 1의 11~22항의 차량을 고찰했다. 각 고찰 차량은 명확히 세대가 구분된 차종을 선정했으며, 출시 초기 모델을 기준으로 고찰했다. 한편, 삼성자동차의 「SM7」과 「SM5」는 같은 차량을 바탕으로 했지만, 지향하는 소비자들과 차량 성격이 서로 달라 모두 고찰하였다.

Table 1 Passenger vehicles by segmentation in the 2000 s

No.	Year/month	Make	Model (code)	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

본 논문의 3장에서는 Table 1의 2004년부터 2007년까지의 12개 차종을 기업 명칭의 가나다순으로 기아자동차, 삼성자동차, 한국 GM, 현대자동차 등 5개 기업의 차량을 고찰하였고, 4장에서는 차량 출시 시점 순으로 차

체 공간 배분을 분석했다.

3. 2004년~2007년 차량의 고찰

3.1 기아자동차

3.1.1 모닝(SA) 승용차

2004년 2월에 출시된 A-세그먼트의 해치백 차량 「모닝(Morning, SA)」 승용차는 앞서 2002년 5월에 출시됐던 현대자동차의 해치백 차량 「클릭(Click, TB)」 승용차의 B-세그먼트 앞바퀴 굴림 방식 플랫폼을 바탕으로 개발됐으며, 2003년 9월에 프랑크푸르트 모터쇼에서 공개되었다.

국내 판매 명칭은 「모닝(Morning)」이었지만, 수출 명칭은 「피칸토(Picanto)」이었다. 탑재된 엔진 배기량이 1,000 cc이었으므로 출시 초기에는 경승용차가 아니었으나, 2008년 1월 1일부터 우리나라의 경승용차 배기량 기준이 800 cc에서 1,000 cc로 조정됨에 따라 경승용차로 분류됐다. 부분 변경 모델이 나온 2008년에 전조등과 라디에이터 그릴, 앞 범퍼, 후미등이 바뀌었으며, 2011년까지 판매된다.



Fig. 1 Kia Morning(Picanto) hatchback, 2004~2011



Fig. 2 Instrument panel of Morning hatchback

인스트루먼트 패널은 전체가 경질 합성수지 재질이며, 선반 상부를 높여서 운전석 계기 클러스터를 독립시킨 형태이다. 센터패시아의 상단에 송풍구를 배치했으며, 상단에 오디오, 하단에 공조기를 배치하고 앞 콘솔과는 분리했다.

3.1.2 프라이드(JB) 승용차



Fig. 3 Kia Pride sedan, 2005~2011

4도어 세단과 5도어 해치백 두 종류의 차체로 개발된 B-세그먼트 승용차이며, 2005년 4월에 공개됐다. 플랫폼은 현대자동차의 3세대 「베르나(MC)」와 같다고 알려져 있다. 1997년에 출시됐던 「리오」의 후속 모델로 개발되었지만, 국내에서는 「프라이드」부터의 역사성을 나타내기 위해 그 이름을 사용했고, 수출 차량은 「리오」라고 명명했다. 1,500 cc 디젤, 1,600 cc 휘발유 엔진이 탑재됐다. 국내에서는 대부분 세단이 판매됐다.



Fig. 4 Instrument panel of Pride (JB)

인스트루먼트 패널은 전체가 경질 합성수지 재질이며, 상부의 선반 면이 높은 구조에 클러스터가 독립된 형태이다. 센터패시아를 높여서 배치했으며 패널 중앙에 오디오를 배치하고 그 양쪽에 송풍구를 배치했다. 공조기는 오디오 아래에 배치했다.

3.1.3 로체(MG) 승용차



Fig. 5 Kia Lotze sedan, 2005~2010



Fig. 6 Instrument panel of Lotze sedan

앞바퀴 굴림 방식 D-세그먼트 세단 「로체(Lotze)」 승용차는 2003년 11월에 기존 「옵티마(MS)」 승용차의 후속 모델로 발표됐다. 현대 브랜드의 중형 세단 「NF쏘나타」와 측면의 출입문 패널을 공유했다고 알려졌으며, 형상도 거의 같지만 실제 호환되지는 않았다. 해외 시장에는 「옵티마」로 수출되었다. 플랫폼은 「NF쏘나타」에서 상당한 변경이 이루어짐에 차체 치수는 「NF쏘나타」보다 5 mm 높지만, 길이와 폭 등은 작았다.

인스트루먼트 패널은 전체에 발포 재질을 적용했으며, 운전석 계기함과 센터패시아에서 동승석까지 경질 합성수지 재질 패널을 부착해 크러시 패드는 「NF쏘나타」와 차별성을 강조했다. 센터패시아 중앙에 오디오를 배치하고 양쪽에 환기구를 배치하고, 공조기는 오디오 아래에 배치했다.

3.2 삼성자동차

3.2.1 SM7(EX2) 승용차

「SM7」 승용차는 2004년 12월에 출시된 앞바퀴 굴림 방식의 E-세그먼트 준대형급 차량이며, 중형급 「SM5」 승용차의 상급 모델로 개발되었다. 닛산의 중형 세단 「티아나(Teana; J31)」 승용차를 바탕으로 앞 범퍼와 라디에이터 그릴 등을 바꾸었다.

차체 디자인 구성은 전반적으로 원본 모델 「티아나」 승용차와 거의 같았으나, 전면에서 라디에이터 그릴과 전조등의 크기를 확대하고 후드 중앙에 모서리를 설정하면서 후드 선단에 돌출된 형태의 장식품(Ornament)을 부착하는 등 차별화시켰다.



Fig. 7 Samsung SM7 sedan, 2004~2011



Fig. 8 Instrument panel of SM7 (EX2) sedan

인스트루먼트 패널 전체에 우레탄 발포 재질을 적용했으며, 처마 선(Binnacle line)을 높게 설정한 수평형 구조에 수직형 센터패시아를 강조하면서 앞 콘솔로 연결해 건축물의 거실 공간과 같은 인상을 제시했다. 금속성 재질과 나뭇결 재질을 센터패시아와 동승석 크리시 패드에 적용했다. 센터패시아 상부에는 내비게이션 디스플레이 패널을, 공조기를 센터패시아 위쪽, 오디오를 아래에 배치했다.

3.2.2 SM5(EX1) 승용차

「SM7」 승용차보다 1개월 뒤인 2005년 1월부터 시판된 삼성자동차의 중형 차량 「SM5(EX1)」 승용차 역시 닛산자동차의 앞바퀴 굴림 방식의 세단형 차량 「티아나」 승용차를 바탕으로 라디에이터 그릴과 트렁크 리드, 후미등의 디자인을 바꾸고, 4기통 2,000 cc의 VQ엔진을 탑재해 생산됐다.



Fig. 9 Samsung SM5 (EX1) sedan, 2005~2010



Fig. 10 Instrument panel of SM5 (EX1) sedan

인스트루먼트 패널의 기본 형태와 구성은 준대형으로 출시된 「SM7」 승용차와 같았으나, 목재 등의 재질감을 적용한 패널 사용을 줄여 준대형급으로 팔리는 「SM7」 승용차와 차별화했다. 공조 기구도 「SM7」 승용차가 디지털 방식을 적용한 것과 달리 수동 노브를 적용하는 등 구분된 사양을 적용했다. 공조기기는 상부에 오디오는 하부에 배치했다.

3.3 한국 GM

3.3.1 마티즈(M200) 승용차



Fig. 11 GM Korea Matiz hatchback, 2005~2011



Fig. 12 Instrument panel of Matiz hatchback

2005년 2월부터 시판된 A-세그먼트 앞바퀴 굴림 방식 5도어 해치백 「마티즈(Matiz, M200)」 승용차는 1998년에 출시된 1세대 「마티즈(M100)」의 후속 모델로 개발되었으며, 「쉐보레(Chevrolet)」 브랜드로 수출되었다. 국내에는 「올 뉴 마티즈」라는 이름으로 판매됐다.

「올 뉴 마티즈」 승용차의 인스트루먼트 패널은 전체가 경질 합성수지로 제작됐으며, 좌우 대칭형이면서 운전석에 경고등을 모아놓은 작은 클러스터를 배치하고 주요 계기류는 센터패시아 패널 상부에 설치했다. 계기류 아래에 원형 송풍구를 배치하고, 그 아래에 오디오와 공조기 패널을 설치했다.

3.3.2 토스카(V250) 승용차

2006년 1월에 출시된 D-세그먼트 세단 「토스카(Tosca,

V250)」승용차는 앞서서 1999년에 출시됐던 「매그너스(V200)」승용차의 후속 모델로 개발되었다. 완전 변경 모델로 개발되었지만, 플랫폼은 「매그너스」승용차의 것을 유지했다고 알려져 있다. 쉐보레 브랜드에는 「에피카(Epica)」로 수출됐으며, 호주의 홀덴(Holden)에서도 같은 이름으로 판매됐다.



Fig. 13 Chevrolet Epica sedan, 2006~2010



Fig. 14 Instrument panel of Tosca sedan

인스트루먼트 패널은 전체가 우레탄 발포 재질을 적용한 구조이며, 독립된 운전석 클러스터를 수평 기조의 곡면형 크러시 패드에 설치했다. 크러시 패드의 중앙에 센터패시아를 배치하고 내비게이션 디스플레이 패널을 설치하고 양쪽에 환기구를 배치했다. 공조기는 오디오 아래에 배치했다.

3.4 현대자동차

3.4.1 쏘나타(NF) 승용차

2004년 9월에 출시된 현대자동차의 D-세그먼트 세단



Fig. 15 Hyundai NF Sonata sedan, 2004~2014

「쏘나타(Sonata, NF)」승용차는 5세대 모델이다. 차체 내외장 디자인은 큰 곡면을 사용하면서 세부 형태가 적은 간결함이 특징이다. 2007년에는 「쏘나타 트랜스폼」이라는 부분 변경 모델이 출시되어 2014년까지 판매된다.



Fig. 16 Instrument panel of early type of NF Sonata sedan

출시 초기 모델의 인스트루먼트 패널 디자인 평판이 좋지 않아 부분 변경 모델에서 인스트루먼트 패널을 완전히 다른 형태로 변경한다. 인스트루먼트 패널은 전체에 우레탄 발포 재질이 적용됐으며, 크러시 패드에서 운전석 계기함을 독립시켜 배치했다. 초기형은 센터패시아에 공조기를 배치하고 하단에 송풍구를 설치했으며, 오디오를 앞 콘솔의 위쪽에 설치했다. 부분 변경 모델에서는 오디오를 위쪽에 배치하고 좌우에 송풍구를 배치했으며, 공조기를 오디오 아래에 배치했다.

3.4.2 그랜저(TG) 승용차



Fig. 17 Hyundai TG Grandeur sedan, 2005~2010

4세대 「그랜저(Grandeur, TG)」는 2005년 5월에 출시됐으며, 2010년까지 생산된 현대자동차의 E-세그먼트 준대형 세단이다. 전반적으로 부드러운 승차감을 추구했다는 평판을 받았으며, 유사한 성향의 앞 바퀴 굴림 방식의 「렉서스」의 중형 모델 「ES」를 벤치마킹했다고 알려져 있다.

인스트루먼트 패널은 수평 면이 높게 설정된 크러시 패드 전체에 발포 재질이 적용된 폴 패드구조이며, 클러스터와 센터패시아를 각각 분리한 형태이다. 센터패시아는 앞 콘솔과 연결됐지만, 시각적으로는 연결성을 강

조하지는 않았다. 또한 내비게이션과 오디오를 통합한 디스플레이 패널이 적용됐으며, 센터패시아 좌우에 송풍구를 배치했다. 목재 질감 장식을 크러시 패드와 도어 트림에 적용했다.



Fig. 18 Instrument panel of TG Grandeur sedan

3.4.3 엑센트(MC) 승용차



Fig. 19 Hyundai Verna(Accent; MC) sedan, 2005~2009



Fig. 20 Instrument panel of Accent(Verna; MC)

2005년 9월부터 세단 모델이 판매되기 시작했으며, 2009년 11월까지 판매됐다. 2006년 4월에는 3도어 해치백 모델이 「베르나 스포티(Verna Sporty)」라는 이름으로 출시됐다. 차체 측면의 허리선(Waist line)을 높게 설정한 것이 특징적이다. 해외에는 「엑센트(Accent)」와 「버나(Verna)」라는 이름을 시장에 따라 달리 썼다.

인스트루먼트 패널은 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 오

디오를 위쪽에 배치하고 그 아래에 공조기를 배치했다.

3.4.4 아반떼(HD) 승용차



Fig. 21 Hyundai Avante(HD) sedan, 2006~2013



Fig. 22 Instrument panel of Avante(HD)

C-세그먼트 준중형 세단으로 2006년 3월에 출시됐다. 차체는 4도어 세단 한 종류만 개발됐지만, 차체의 양감이 적은 편이어서 준중형보다는 소형 승용차의 인상이 있었다.

인스트루먼트 패널은 B-세그먼트 차량 「베르나 스포티(MC)」와 유사성을 가진 형태로 디자인됨에 따라 전체 구성이 서로 비슷하다. 그러나 재질은 크러시 패드 상부에 발포재가 사용됐다. 운전석 계기류는 하나의 클러스터에 통합했으며, 센터패시아를 중앙 송풍구와 함께 약간 높게 배치하면서 크러시 패드 좌우에도 송풍구를 설치했다. 센터패시아 위쪽에 오디오를, 그 아래에 공조기를 배치했다.

3.4.5 i30(FD) 승용차



Fig. 23 Hyundai i30 hatchback, 2007~2011

유럽 시장 수출을 위해 개발한 C-세그먼트 해치백 차량으로, 기아 브랜드의 유럽 시장 전용 해치백 「씨드(Ceed)」 승용차의 플랫폼을 이용해 개발했고 알려져 있다. 「씨드」 승용차는 국내에 출시되지 않았지만, 「i30」 승용차는 2007년 7월에 국내 시판을 시작했고, 유럽과 미국 시장에 수출했다.



Fig. 24 Instrument panel of i30 hatchback

인스트루먼트 패널은 크러시 패드 상부에 발포 재질 합성수지를 사용했으며, 곡면 크러시 패드에 클러스터가 독립된 형태이다. 운전석 계기류는 하나의 클러스터에 통합했으며, 센터패시아 양측에 중앙 송풍구를 배치했고, 크러시 패드 좌우에도 송풍구를 설치했다. 센터패시아에는 오디오를 위쪽에 배치하고 그 아래에 공조기를 배치했다.

4. 차량별 공간의 특징

4.1 공간과 차체 치수

본 장에서는 차량 출시 시점 순서에 따라 차량의 공간 배치(Package layout) 특징을 분석하였다. 차체 치수의 구분은 선행 연구에서와 같이 유럽연합(EU)에서 배출가스나 경제성 평가 등을 위한 기준의 「세그먼트(Segment)」³⁾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 모닝(SA) 승용차

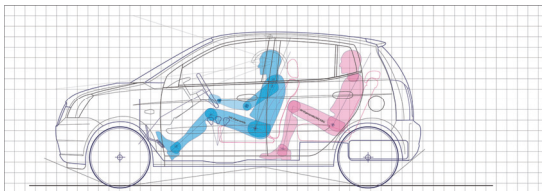


Fig. 25 Package layout of Morning hatchback, 2004~2011

Table 2 Dimensions of Morning hatchback

Overall length	3,495 mm	A-seg.
Overall width	1,595 mm	A-seg.
Overall height	1,480 mm	+80
Wheel base	2,370 mm	A-seg.

1열 좌석은 서구 성인 남성 95 백분위의 공간 확보를 충족시키지만, 2열 좌석은 서구 성인 남성 50 백분위 크기에서 한계 공간의 다리 공간과 머리 공간을 충족한다. 축간거리 2,370 mm는 A-세그먼트 차량으로는 긴 편으로, 이는 뒷좌석 거주성의 최소한 확보를 위한 구성이다. 전고는 1,480 mm로, 기준보다 80 mm 높은 공간을 확보했다.

4.1.2 쏘나타(NF) 승용차

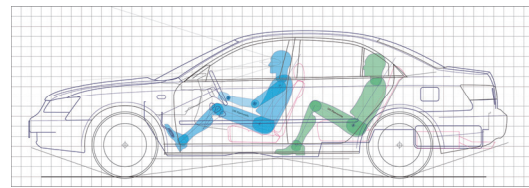


Fig. 26 Package layout of NF Sonata sedan, 2004~2014

Table 3 Dimensions of NF Sonata sedan (EF Sonata)

Overall length	4,800 mm (4,745)	D-seg.
Overall width	1,830 mm (1,820)	D-seg.
Overall height	1,475 mm (1,420)	+75 mm
Wheel base	2,730 mm (2,700)	D-seg.

1열과 2열 좌석은 서구 성인 남성 95 백분위의 머리공간과 다리 공간을 충족한다. 캐빈의 기본적인 구성은 이전 세대의 「쏘나타(EF)」 승용차에서 크게 변화되지 않았으나, 차체 높이를 기준 대비로는 75 mm, 앞 세대의 「쏘나타(EF)」 승용차보다 55 mm 높여 공간 확보에 중점을 두었다. 또한, 길이 55 mm, 폭 10 mm, 축거 30 mm 등 확대했다.

4.1.3 SM7(EX2) 승용차

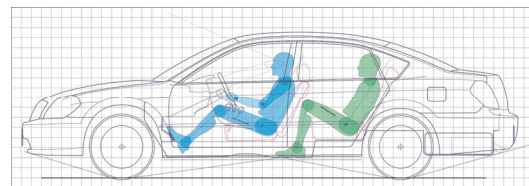


Fig. 27 Package layout of SM7 (EX2) sedan, 2005~2011

Table 4 Dimensions of SM7 (EX2) sedan

Overall length	4,945 mm	E-seg.
Overall width	1,790 mm	D-seg.
Overall height	1,475 mm	+75 mm
Wheel base	2,775 mm	D-seg.

1열 좌석 공간과 2열 공간은 모두 서구 성인 남성 95 백분위의 머리공간과 다리 공간 확보를 충족시키고 있다. 전고는 기준보다 75 mm 높지만, 중형급의 「NF쏘나타」와 같고, 2,775 mm의 축거는 차체 전체 비례에서 엔진룸이 길고 4륜구동 방식 탑재를 대비한 센터 터널의 설계로 인해 2열 좌석의 길이와 폭 방향 다리 공간은 준 대형 승용차로서는 비좁다는 평가가 있었다.

4.1.4 SM5(EX1) 승용차

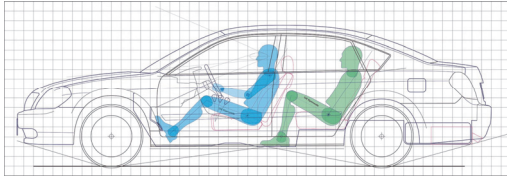


Fig. 28 Package layout of SM5 (EX1) sedan, 2005~2010

Table 5 Dimensions of SM5 (EX1) sedan

Overall length	4,895 mm	D-seg.
Overall width	1,785 mm	D-seg.
Overall height	1,475 mm	+75 mm
Wheel base	2,775 mm	D-seg.

「SM5, EX1」 승용차의 실내 공간 배치는 원형 차종 「티아나」를 바탕으로 한 「SM7」 승용차와 으므로, 1열 좌석 공간과 2열 공간은 모두 서구 성인 남성 95 백분위의 머리공간과 다리 공간 확보를 충족시킨다. 전고는 1,475 mm로 기준보다 75 mm 높으며, 2,775 mm 축거도 「SM7」 승용차와 같다.

4.1.5 마티즈(M200) 승용차

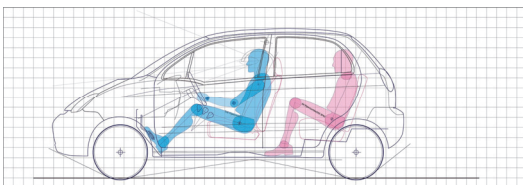


Fig. 29 Package layout of Matiz hatchback, 2005~2011

Table 6 Dimensions of Matiz hatchback (M200)

Overall length	3,495 mm	A-seg.
Overall width	1,495 mm	A-seg.
Overall height	1,500 mm	+100 mm
Wheel base	2,345 mm	A-seg.

1열 좌석은 서구 성인 남성 95 백분위의 머리공간과 다리 공간을 충족하며, 2열 좌석은 서구 성인 남성 50 백분위의 최소 다리 공간과 머리 공간을 충족하지만, 앞 좌석 등받이와 뒷좌석 승객의 무릎이 간섭되지 않을 정도의 공간 확보를 볼 수 있다.

4.1.6 프라이드(JB) 승용차

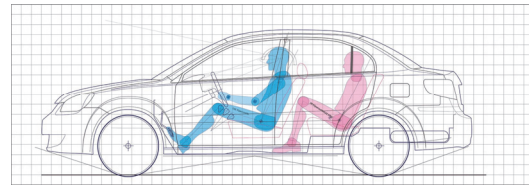


Fig. 30 Package layout of Kia Pride sedan, 2005~2011

Table 7 Dimensions of Kia Pride sedan (Hatchback)

Overall length	4,250 mm (3,900)	B-seg
Overall width	1,695 mm	B-seg
Overall height	1,470 mm	+70 m
Wheel base	2,500 mm	C-seg

1열 좌석은 서구 성인 남성 95 백분위 신체 크기의 공간 확보를 충족시키며, 2열 좌석은 서구 성인 남성 50 백분위 크기의 다리 공간을 최소로 확보해서 플랫폼을 공유한 「엑센트(MC)」와 같은 구성이다. 이는 평균적 B-세그먼트의 특성을 반영한 배치이며, 전고는 기준 치수 1,400 mm보다 70 mm 높여 머리 공간을 더 확보했다. 축거는 2,500 mm로 확장돼 C-세그먼트 차량의 범위이다.

4.1.7 그랜저(TG) 승용차

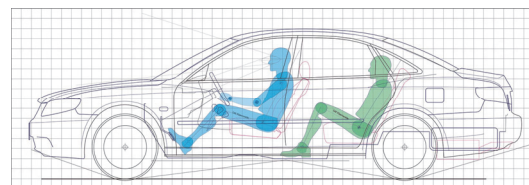


Fig. 31 Package layout of TG Grandeur sedan, 2005~2010

Table 8 Dimensions of TG Grandeur sedan

Overall length	4,895 mm	E-seg
Overall width	1,865 mm	Eseg
Overall height	1,500 mm	+100 mm
Wheel base	2,780 mm	E-seg

1열 좌석은 서구 성인 남성 95 백분위 신체 크기의 공간을 충족시키며, 2열 좌석 역시 서구 성인 남성 95 백분위 크기에서 다리 공간을 여유 있게 확보했다. 전고는 기준 치수 1,400 mm보다 100 mm 높여 머리 공간을 증점적으로 확보했으며, 1열 좌석의 골반 중심점을 높여 시야를 확보했다. 축거는 2,780 mm로, E-세그먼트 차량 크기 범위에서 길이 방향 공간의 최대 확보를 볼 수 있다.

4.1.8 엑센트(MC) 승용차

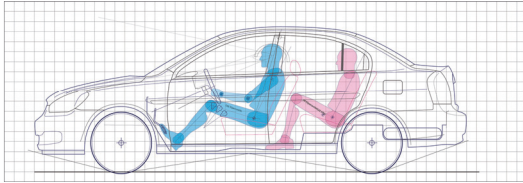


Fig. 32 Package layout of Accent(MC) sedan, 2005~2010

Table 9 Dimensions of Accent(MC) sedan

Overall length	4,280 mm	B-seg.
Overall width	1,695 mm	B-seg.
Overall height	1,470 mm	+70 mm
Wheel base	2,500 mm	B-seg.

1열 좌석은 서구 성인 남성 95 백분위를 충족시키며, 2열 좌석은 서구 성인 남성 50 백분위 크기의 다리 공간을 최소로 확보해 플랫폼을 공유한 「프라이드(JB)」와 같은 구성이다. 전고는 1,400 mm보다 70 mm 높여 머리 공간을 더 확보했다. 축거는 2,500 mm로 확장돼, B-세그먼트 차량임에도 C-세그먼트의 치수이다.

4.1.9 로체(MG) 승용차

1열 좌석 공간과 2열 공간은 모두 서구 성인 남성 95 백분위의 머리공간과 다리 공간 확보를 충족시키고 있으며, 전고는 1,480 mm로 실내 거주성 확보에 중점을 두었다. 「NF쏘나타」와 같은 플랫폼이지만 차량의 관점에서 적지 않은 차이로, 측면 출입문 등도 호환이 사실상 어렵다고 알려져 있다.

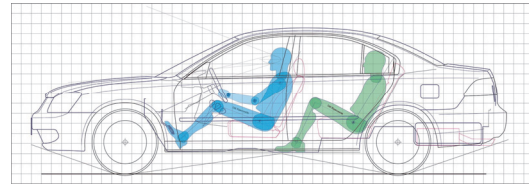


Fig. 33 Package layout of Lotze (MG) sedan, 2005~2010

Table 10 Dimensions of Lotze (MG) sedan

Overall length	4,755 mm	D-seg.
Overall width	1,820 mm	D-seg.
Overall height	1,480 mm	+80 mm
Wheel base	2,720 mm	D-seg.

4.1.10 토스카(V250) 승용차

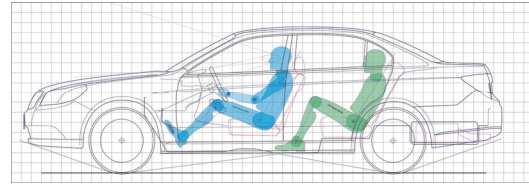


Fig. 34 Package layout of Tosca sedan, 2006~2010

Table 11 Dimensions of Tosca(V250) sedan (V200)

Overall length	4,805 mm (4,770)	D-seg.
Overall width	1,810 mm (1,815)	D-seg.
Overall height	1,450 mm (1,440)	+50 mm
Wheel base	2,700 mm (2,700)	D-seg.

1열 좌석과 2열 좌석은 모두 서구 성인 남성 95 백분위 신체 크기의 공간 확보를 충족시키며, 플랫폼을 공유한 「매그너스(V200)」 승용차와 좌석 공간 배분은 같으나, 차체 높이는 10 mm 더 높여, 기준 치수 1,400 mm에서는 50 mm를 높였다. 축거는 「매그너스」 승용차와 같지만, 폭은 5 mm 좁고, 앞 오버행이 증대되면서 후드를 늘여서 전체 길이는 35 mm 길어졌다.

4.1.11 아반떼(HD) 승용차

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. 플랫폼을 공유한 「아반떼(XD)」 승용차와 좌석의 공간은 같으나, 높이는 45 mm 더 높여서, 기준 치수 1,400 mm에서는 70 mm를 높였다. 축간거리는 「아반떼(XD)」 승용차

와 같지만, 폭은 15 mm 넓고, 길이는 30 mm 줄여서 캐빈 공간 거주성에 중점을 두었다.

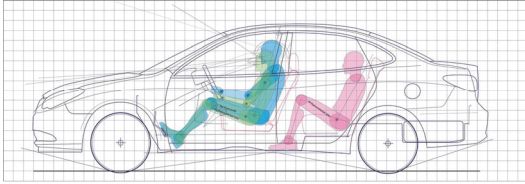


Fig. 35 Package layout of Avante(HD) sedan, 2006~2013

Table 12 Dimensions of Avante (HD) sedan

Overall length	4,505 mm	C-seg.
Overall width	1,775 mm	C-seg.
Overall height	1,480 mm	+80 mm
Wheel base	2,650 mm	C-seg.

4.1.12 i30(FD) 승용차

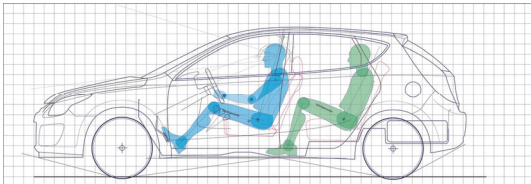


Fig. 36 Package layout of i30 hatchback, 2007~2011

Table 13 Dimensions of i30 hatchback (CW wagon)

Overall length	4,245 mm (4,475)	C-seg.
Overall width	1,775 mm (1,775)	C-seg.
Overall height	1,480 mm (1,565)	+80 (165) mm
Wheel base	2,650 mm (2,700)	C-seg.

1열 좌석은 서구 성인 남성 95 백분위 신체 크기의 공간 확보를 충족시키면서, 2열 좌석 역시 서구 성인 남성 95 백분위 크기의 머리 공간과 다리 공간을 확보한 설계이다. 이는 플랫폼을 공용한 「아반떼(XD)」 승용차와 좌석 공간은 같으나, 해치백 차체의 후방을 웨건형 차량의 지붕 형식의 결과로 보인다.

4.2 차체 유형과 기준 치수

2000년대 중기에 우리나라 기업이 개발한 승용차 12종은 공통으로 2열 거주성 확보라는 특징을 가지고 있으며, A-세그먼트 경승용차의 제한된 차체에서 공간 배분

의 변화를 살펴볼 수 있다. 1991년형 「티코」 승용차의 1열 좌석은 서구 성인 남성 95 백분위 신체 크기의 공간 확보를 충족시키지만, 2열 좌석은 서구 성인 남성 50 백분위의 최소 다리 공간과 최소 머리 공간을 확보했다.

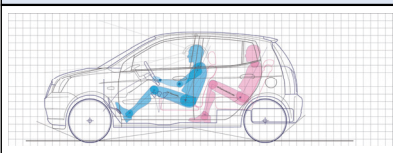
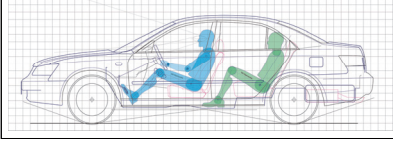
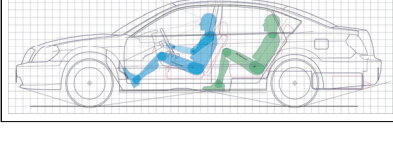
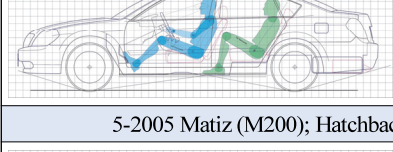
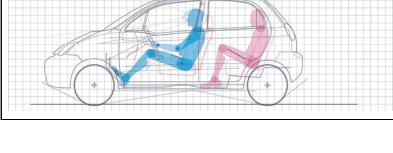
2005년 2월부터 시판된 「마티즈(M200)」 승용차의 공간 배분은 서구 성인 남성 95 백분위의 머리공간과 다리 공간을 충족하며 2열 좌석은 서구 성인 남성 50 백분위의 머리 공간을 충족하면서 앞 좌석 등받이와 뒷좌석 승객의 무릎이 간섭되지 않는 공간이다.

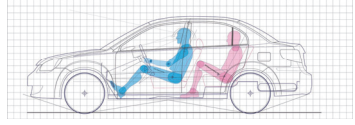
5. 차량 특징의 종합

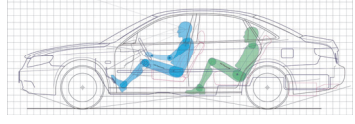
5.1 2000년대 초기 모델의 특성

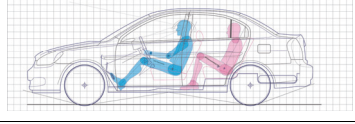
3장과 4장에서 살펴본 열두 종류의 차량 특성을 Table 14에서 정리하였다.

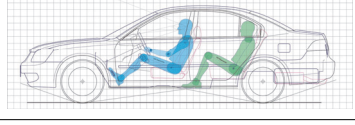
Table 14 Comparison of body features of the vehicles

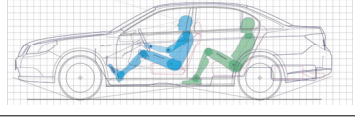
1-2004 Morning (SA); Hatchback / A-seg.	
	Frt-SAE 95 %
	Rr-SAE 50 %
	OH: +80 mm
	WB: OL = 67.8 %
2-2004 Sonata (NF); Sedan / D-seg.	
	Frt-SAE 95 %
	Rr-SAE 95 %
	OH: +75 mm
	WB: OL = 56.9 %
3-2004 SM7 (EX2) ; Sedan / E-seg.	
	Frt-SAE 95 %
	Rr-SAE 95 %
	OH: +75 mm
	WB: OL = 56.1 %
4-2005 SM5 (EX1); Sedan / D-seg.	
	Frt-SAE 95 %
	Rr-SAE 95 %
	OH: +75 mm
	WB: OL = 56.7 %
5-2005 Matiz (M200); Hatchback / A-seg	
	Frt-SAE 95 %
	Rr-SAE 50 %
	OH: +100 mm
	WB: OL = 67.1 %

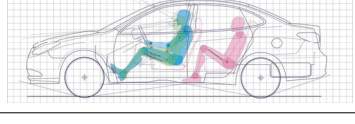
6-2005 Pride (JB); Hatchback / B-seg	
	Frt-SAE 95 %
	Rr-SAE 50 %
	OH: +70 mm
	WB: OL = 58.8 %

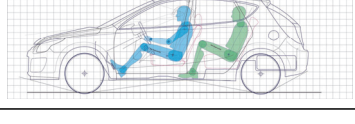
7-2005 Grandeur (TG); Sedan / E-seg	
	Frt-SAE 95 %
	Rr-SAE 95 %
	OH: +100 mm
	WB: OL = 56.8 %

8-2005 Accent (MC); sedan, Hatchback / B-seg	
	Frt-SAE 95 %
	Rr-SAE 50 %
	OH: +70 mm
	WB: OL = 58.4 %

9-2005 Lotze (MG); Sedan / D-seg	
	Frt-SAE 95 %
	Rr-SAE 95 %
	OH: +80 mm
	WB: OL = 57.2 %

10-2006 Tosca (V250); Sedan / D-seg	
	Frt-SAE 95 %
	Rr-SAE 95 %
	OH: +50 mm
	WB: OL = 56.2 %

11-2006 Avante (HD); Sedan / C-seg	
	Frt-SAE 95 %
	Rr-SAE 50 %
	OH: +80 mm
	WB: OL = 58.8 %

12-2007 i30 (FD); Hatchback / C-seg	
	Frt-SAE 95 %
	Rr-SAE 95 %
	OH: +80 mm
	WB: OL = 62.4 %

이들의 비교에서 주목되는 것은 경승용차 「마티즈(M200)」와 준대형 승용차 「그랜저(TG)」에서 전고 100 mm 상향의 패키지이다. 그리고 축간거리와 전체 길이 비율을 비교하면 해치백 구조 차량의 비율이 전반적으로 높지만, 중형과 준대형급 세단에서 56.9 %까지의 증가를 볼 수 있다.

5.2 2000년대 중기의 차량 특성

이 시기에 개발된 12개 차종 중에서 A-세그먼트가 2종, B-세그먼트가 1종, C-세그먼트가 2종, 그리고 D-세그먼트가 4종, E-세그먼트가 2종 등이다. 그리고 이들 차종 중에서 해치백 차체만으로 개발된 3종을 제외하면 9종은 세단, 또는 세단과 해치백 차체로 개발되었다는 점이 특징이다.

한편, 2000년대 중반에는 우리나라에서는 대체로 A-세그먼트의 경승용차와 E-세그먼트의 준대형 승용차에서 2열 좌석 거주성 향상을 위한 독자적인 공간 배분(Packaging)이 시도됐다는 점을 볼 수 있다. 또한 거대 구조화에 의한 우리나라 자동차산업의 국제화된 환경 속에서 맞게 된 변화 중 하나가 2006년에 독일인 자동차 디자이너 피터 슈라이어의 영입이었다.

6. 결 론

지금까지 본 연구에서 살펴본 2000년대 중기의 우리나라의 자동차 기업에서 개발 및 판매한 승용차는 전체 세그먼트에서 뒷좌석 거주성 증시의 경향과 함께 세단형 차체 중심의 차종 특성을 볼 수 있었다. 자동차산업의 관점에서 현대자동차와 기아자동차의 양대 기업의 합병으로 거대기업화를 통한 세계기업으로의 성장을 위한 발판을 마련한 점과 아울러 외국인 수석 디자이너의 영입에 의한 자동차 기업에서 디자인 의사결정 방식 변화가 기업 내부에서 시작된 시기였다고 할 것이다. 이후의 연구에서는 2000년대 후기의 개발 차량을 고찰하여 디자인 변화의 특징을 구체화하고자 한다.

본 논문에서도 선행 연구에서와 같이 기업의 2000년대 개발 차종을 고찰하고 분석했으나, 대다수 차량의 기술 자료가 공개되지 못함에 따라 다수의 차량은 실측을 통한 패키지 작성이 진행되었다는 점은 본 논문의 한계라고 할 수 있을 것이다.

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 Cars Manufactured by Korean Automotive Companies in 1970s," Transactions of KSAE, Vol.34, No.1, pp. 51-47, 2026.
- 3) Segmentation, Retrieved from <https://www.acea.auto/>. 2025.11.22.