



한국자동차공업사초

(韓國自動車工業史抄)-8

김 천 옥 교수 · 연세대학교

<포니산화>

정부의 장기 자동차공업 진흥계획에 따른 자동차 3사의 투자는 제1차 석유파동등의 영향으로 지지부진하였다. 우선 세계 제1의 자동차 메이커 GM과 합작한 GMK는 1972년 6월부터 내외자 65억원을 들여 엔진공장 건설에 착수하였으며 1974년 5월에 완공하였다. 이 엔진공장은 용탕능력 12,000톤의 주물공장과 부평에 있는 연산 50,000대 규모의 엔진가공 및 조립공장으로 구성된 대형공장이었다. 이 공장에서는 1500cc, 1700cc, 및 1900cc 가솔린 엔진을 생산하였다. 그러나 차종의 결정에서 고급차인 레코드1900은 비교적 성공을 거두어 1972년 8월 부터 1985년 12월까지 생산하였으나 국산화 주력차종인 소형차에서는 실패를 거듭하여 계획대로 완전국산화에로 이행되지 못하였다. GMK는 우선 GM의 권고를 받아 손쉬운 외국 모델을 채택하기로 하고 GM계열의 오스트랄리아 홀덴사의 시보레1700을 채택하여 1972년 8월부터 SKD생산을 시작하였다.

기아산업도 앞에서 이미 언급한 바와 같이 자동차 3사 중에는 가장 먼저 1973년 10월 소하리공장에 1000cc와 2000cc 가솔린 엔진공장을 서둘러 완공하였다. 기아산업은 승용차 생산에 참여하기 위하여 정부의 정책에 솔선하여 참여함으로써 기회를 획득하려고 노력하고 있었다. 이미 1970년 11월 10일 경기도 시흥군 서면 소하리 781의 1번지 일대 229,078평의 부지에 대단위 자동차 종합공장을 건설(건설본부장 김선홍(金善弘))하는 대역사를 벌이고 있었다. 이 공장은 엔진공장, 차체공장, 주물공장등 단위공장의 집합체로 구성된 일관공정시스템의 종합공장을 목표로 하였다. 우선 정부의 정책이 엔진의 국산화에 있었으므로 다른 회사에 앞서 엔진공장을 완성하려고 서둘렀다.

그러나 아직도 연산 50,000대 수준의



▲ 브리사

승용차생산을 위한 차체공장등은 착수하지 못하고 있었다. 드디어 승용차 생산이 허용되자 일본 동양공업의 패밀리아 프레스토모델을 채택하였다.

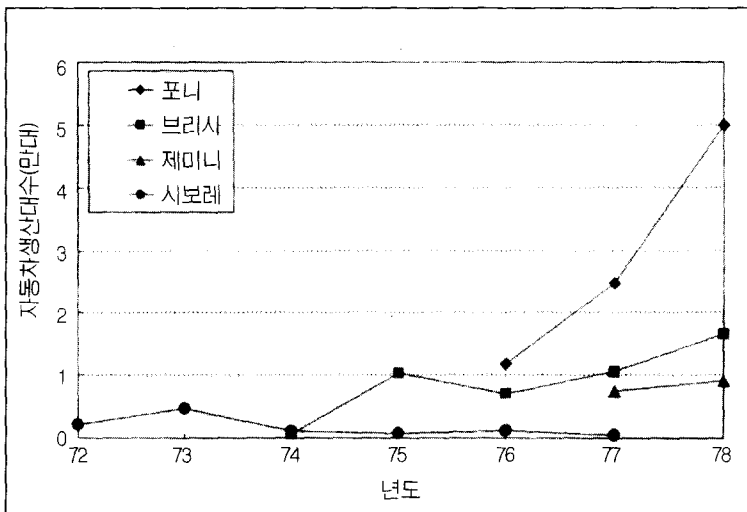
현대자동차는 1973년 9월 20일 일본의 미스비시 자동차와 엔진, 트랜스미션 및 후차축에 대한 기술제휴를 맺고 있었으므로 정부의 사업계획서 제출지시에 신속하게 대응하였을 뿐 아니라 고유모델의 디자인으로 승용차를 생산하기로 결정하였다.



▲ 포니자동차

고유모델의 디자인을 채택한다고 하는 것은 대단한 모험을 수반하는 것이었다. GMK와 기아산업이 외국에서 성공한 모델을 들여오기로 작정하고 있던 터라 현대자동차의 고유모델 결정은 참으로 대단한 모험이요 쾌거였다. 현대자동차는 1973년 9월 11일 이미 이탈리아의 유명한 보디디자인회사인 이탈리아디자인사와 용역계약을 체결하고 그해말에는 개발팀을 파견하고 있었다. 현대자동차는 선진자동차 메이커의 성공한 모델을 그대로 사오는 안이한 방법 대신 5년이 안되는 짧은 KD조립경험으로 부터 새 자동차 메이커로 세계시장에 등장하려하고 있었다. 이와같은 도전은 외국의 자동차전문가 뿐 아니라 국내의 전문가 사이에서도 무모한 도박으로 보여지기도 하였다.

그러나 1974년 11월 이탈리아의 토리노 모터쇼에 처녀 출품한 포니는 선풍적인 인기를 끌었다. 포니의 보디스타일링은 새로운 유행을 선도하기는 하였어도 유일한 스타일은 아니었다. 서독의 VW에서도 유사한 스타일이 선보였고 스페인의 세아트자동차에서도 같은 유형의 모델이 나왔으나 포니만큼 성공하지는 못하였다. 현대자동차는 시작부터 보디 스타일링을 세련된 이탈리아의 디자인을 채택함으로써 단순한 내수 뿐 아니라 세계를 향하는 포니로 만들어 나가고 있었다.



〈그림 1〉 자동차 국산화기의 3사 소형승용차 생산추이

기아산업은 1975년말까지 98%의 국산화율을 달성한다는 조건으로 1974년 7월 대망의 승용차 KD조립허가를 정부로부터 받았다. 이 조치에 따라 기아산업은 일본 동양공업의 패밀리아 프레스토 (Familiar Presto) 모델 2,000대를 SKD로 들여와 브리사라는 차명으로 시판에 들어갔다. 브리사1은 985cc의 소형차로서 당시 석유 파동으로 인하여 위축되어 있었던 한국 시장에서 폭발적인 인기를 끌었다. 1975년에는 국산화율을 35%로 8,400대의 부품을

참여와 조립 시판하였으며 10,757대를 판매하여 승용차 시장의 55.12%를 점유하였다. 이로써 기아산업은 늦기는 하였으나 과거 신진자동차나 현대자동차가 누렸던 특혜를 받게 되었고 아세아 자동차의 인수와 주요 부품공장도 계열화 할 수 있게 되었다.

1975년 12월 1일 현대자동차는 울산부지에 2년 6개월에 걸친 종합자동차공장의 건설을 마무리 짓고 포니의 본격생산에 돌입하였다. 1976년 2월 29일 포니가 시판되자 한국 고유의 모델이라는 인식과 함께 우수한 성능으로 폭발적인 인기를 차지하였다. 이미 국내에서는 국산화율 90%이상의 브리사1과 포니가 등장하였으므로 GMK에서도 1976년 4월에 1492cc의 엔진을 탑재한 카미나를 시판하였다. 그러나 포니의 인기는 대단하여 시판 첫 해에 10,726대를 판매하여 국내 승용차의 43.6%를 점유하였다. 드디어 한국에서도 고유모델의 좋은 차가 성공한다는 포니신화가 탄생되었다. 그러나 포니는 아직 수출에의 길에서는 멀리 떨어져 있었다. <그림 1>에서는 자동차 국산화의 격동기의 3사의 차종과 생산추이를 보여준다.

정부는 자동차공업 육성계획에서 소형승용차의 가격을 2,000달러 내외로 잡았었는데 당시 미국에서 판매되는 서독과 일본의 수출차들은 2,300달러를 넘지않는 실정이었다. 그러나 수출이 가능한 국산차라고 할 수 있는 포니의 제조원가는 4,000달러로서 2배나 되어 국

경쟁력이 없었다. 이제 과제는 생산단위를 확대하면서 제조원가를 획기적으로 낮추어 세계시장에 뛰어드는 일 뿐이었다. 국내 경쟁사인 GMK와 기아산업에서도 포니에 경쟁할 차종이 필요하게 되었다. 기아산업이 생산하는 브리사1(엔진배기량 985cc)은 석유위기의 와중에서 출시한 것이어서 처음에는 대단한 인기를 누렸으나 포니(엔진배기량 1236cc)가 나오자 성능면에서 밀리기 시작했다. 아무리 가솔린 값이 올랐더라도 성능이 뒤처지면 인기는 떨어지게 마련이다. 부득이 엔진의 용량을 키운 브리사2(엔진배기량 1277cc)가 1976년 말 부터 발매되기 시작했다. 브리사2는 주행성능에서는 포니와 비슷하였으나 연료소모율이 높았고 실내가 조금 작아 포니의 인기를 꺾지 못하였다.

<표> 한국 자동차공업의 형성과 성장(1972-1979)

회 사 명	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979
GMK								
승용차	4,471	6,696	1,565	2,559	3,788	4,270	12,162	18,430
상용차	1,352	2,709	4,511	5,846	4,703	9,667	14,570	20,263
소 계	5,823	9,405	6,076	8,405	8,491	13,937	26,732	38,693
현대자동차								
승용차	2,615	5,426	6,846	4,722	14,826	27,466	57,054	71,744
상용차	1,515	1,563	2,146	2,370	4,463	10,788	24,725	31,342
소 계	4,135	6,989	8,992	7,092	19,289	38,254	81,779	102,986
아세아자동차								
승용차	1,731	489	41					
상용차	157	918	699	413	262	1,325	2,161	1,595
소 계	1,888	1,407	740	413	262	1,325	2,161	1,595
기아산업								
승용차			617	10,202	6,911	10,548	16,477	22,140
상용차	5,672	8,373	13,865	10,152	13,259	18,936	29,259	35,854
소 계	5,672	8,373	14,482	20,354	20,250	29,484	45,736	57,994
기 타 ¹⁾	1,121	140	161	915	1,253	2,210	2,550	3,179
합 계	18,648	26,314	30,451	37,179	49,545	85,210	158,958	204,447

주: (1) 지프와 특장차가 포함됨
 자료: 한국 자동차공업 협동조합, 자동차조합30년사, 1992.

GMK의 카미나는 엔진이 큰데다가 성능도 좋지않아 인기가 없었다. 1976년 한 해 동안 746대가 판매되었으니 완전한 실패였다. 드디어 1976년 11월 17일 GMK의 신진자동차 측에 막대한 채권을 가지고 있던 산업은행이 용자를 출자로 전환하면서 신진자동차의 지분을 인수함에 따라 상호를 새한자동차(주)로 바꾸고 새출발을 시도하였다.

1966년 새나라자동차를 인수하여 국내 유일의 조립공장으로 군림하던 신진자동차는 10년여의 화려한 등장을 끝으로 경영부실로 인하여 신진지프공업(주)와 코리아스파이서사의 사주로 남으면서 한국 자동차공업계에서 물러나게 되었다.

새로 출발한 새한자동차는 포니에 경쟁하기 위하여 1977년말 제미니를 시판하였다. 이 새차는 서독의 GM계열인 오펔사의 카뎃을 기초한 것이어서 카미나보다 인기가 있었으나 카미나의 엔진을 그대로 썼기 때문에 성능에 한계가 있어 성공하지 못하였다. 포니는 1977년 19,847대를 판매하여 승용차 시장의 54.1%를 차지하였고 1978년에는 38,411대, 1979년에는 46,971대를 판매함으로써 1973년 8월에 정부에 제출한 계획서가 망상이 아니었음을 증명하였다.

〈표〉에서는 1972년부터 1979년까지의 한국의 자동차 생산실적을 보여준다.

이 표로 부터 현대자동차에 있어 1976년이 얼마나 중요한 해였는가를 알 수 있다. 즉 포니가 시판된 해이다. 포니가 시판되기 전에는 현대자동차는 그냥 평범한 KD조립업체로서 영국 포드사의 잘 팔리지도 않는 덩치 큰 승용차를 팔기에 바빴다. 엔진 배기량도 1600cc급이어서 가솔린을 막 태우는 것 같이 연비가 나빴고 자동차세도 1500cc급에 비해 많이 높았다. 따라서 생산대수에서도 GMK와 별로 다를바 없었고 오히려 승용차 분야에서는 후발업체인 기아산업의 브리사에 밀리고 있었다. 그러나 포니를 내어 놓자 현대자동차의 주도는 뚜렷해졌다. 거리를 달리는 택시로부터 시작하여 자가용에서도 포니는 전국을 석권하게 되었다. 이제 남은 것은 기아산업의 아성인 화물자동차 분야에서 경쟁하여 점유율을 높이는 일이었다.

〈김천욱교수: solid178@bubble.yonsei.ac.kr〉