

부족한 차량의 변화

⑤ “리테는... 넘어진 차를 손으로 세웠어”

지정용 | 작가



1947년 현대자동차공업사 1주년을 맞아 촬영한 직원들의 기념사진. 현대자동차

강원도 산골 청년 정주영은 1934년 상경해 서울 신당동의 찻가게 복흥상회에 배달 점원으로 취직했다. 모은 돈으로 주인에게서 1938년 가게를 매입해 경일상회로 간판을 바꿔 달았다. 1940년 일제가 찻의 자유 판매를 금지하고 배급제를 실시하는 바람에 문을 닫아야 했다.

얼마 뒤 서울 아현동의 정비공장 아도서비스를 인수했는데, 그만 불이 났다. 종업원이 손 씻을 물을 데우려고 불을 피우다 시너에 불뚱이 튀었다. 정주영이 인수한 지 25일 만이었다. 신설동 공터로 옮겼다.

자동차는 극소수의 부유층만 갖고 있었다. 아쉬울 게 없는 계층이다. 고장났을 때 원하는 건? 돈은 상관없었다. 정주영은 ‘제대로, 빨리’ 고치고 수리비를 아주 비싸게 받았다. 3배 이상 비쌌다. 출고까지, 사흘을 넘기지 않으려 했다. 돈을 많이 벌었다.

1941년 말 일제가 기업정비령을 내리면서 아도서비스 역시 영업을 계속할 수 없었다. 정주영은 정리한 자금으로 트럭을 사 석탄 배달을 했다. 해방 후 적산대지(敵産垞地)를 불하받아 현대자동차 공업사를 설립했다.

현대(Hyundai)로 사명을 정한 건 자동차는 현대 문명의 이기라는 생각에서였다고 한다. 대부분 미군 병기장에서 하청을 받았다. 그런데 가만히 보니, 미군정의 자금은 건설 쪽으로 몰리고 있었다. 필요한 것을 새로 지어야 하는 재건의 시기였다. 이를 간파한 정주영은 이름부터 등록했다. 현대토건이다. “건설업자들이 미군 자금을 굶어가는 걸 보고 우리 역량으로도 할 수 있다고 생각해 간판부터 올렸다”. 1950년에는 건설에 더 집중하기 위해 현대자동차공업사와 합병해 현대건설을 출범시켰다.

1955년 김제원·창원 형제가 신진공업사를 설립했다. 주로 미군의 차량을 수리했다. 이때 불하받은 GMC 트럭을 재생버스로 활용해 재미를 봤다. 그러다 버스를 만들어보기로 작정하고 1960년 부산 전포동에 공장을 지었다. 출시한 H-SJ 마이크로버스가 히트를 쳤다. 25인승이었는데 대부분 노란색으로 출고해 ‘노랑차’라는 애칭이 붙었다.

신진은 1963년 세단 ‘신성호’를 출시했지만 조악한 품질에 가격이 비싸 판매가 부진했다. 그러던 차에 박노정의 먹튀로 주인을 잃은 새나라자동차의 부평공장을 1965년 인수했다.

토요타와 손잡고 이 공장에서 ‘코로나’와 ‘크라운’을 CKD(Complete Knock Down·반조립 현지생산) 방식으로 생산했다. 소형차 코로나는 단숨에 승용차 시장을 지배했다.

신진은 버스에서 1970년대 초반까지 넘사벽이었다. 1968년 출시한 대형 버스 ‘신진디젤’도 시장을 접수했다. 세단은 코로나와 크라운, 버스는 노랑차에 이은 신진디젤이었다. 국내 최고의 자동차 그룹이었다.

그런데 안 좋은 일들이 연이어 터졌다. 1969년 적자투성이인 한국기계공업을 인수한 게 패착이었다. 자금 압박을 계속 받았다. 여기에 토요타가 중국 시장에 진출하겠다고 합작선을 끊어버렸다. 코로나 없는 신진은 양꼬 없는 찌뽕이었다.

1972년 급히 50대 50으로 GM코리아를 설립하고 ‘시보레 1700’ (당시 광고 표기) 등을 생산했지만, 나아지지 않았다. 1976년 한국기계공업과 함께 산업은행의 법정관리에 들어갔다.



신진의 ‘H-SJ 마이크로버스’는 ‘노랑차’로 통했다. 국가기록원



신진은 1967년 코로나 누적 생산 5,000대와 크라운 1호 생산, 창립 7주년을 동시에 축하했다. 국가기록원



새한 제미니(위)와 대우 맵시-나. 한국지엠



1957년 경기 시흥 공장의 작업 모습. 자전거용 파이프를 국산화한 공장이었다. **기아자동차**

산업은행은 법정관리와 동시에 GM코리아의 사명을 새한자동차로 변경했다. 이때 생산한 모델이 ‘제미니’다. 1978년 산업은행이 갖고 있던 새한자동차 지분을 인수한 대우가 제미니를 바탕으로 ‘맵시’를 만들었다.

1983년 1월 대우그룹은 GM에게서 경영권을 완전히 넘겨받아 대우자동차로 이름을 바꾸고 맵시의 페이스리프트 ‘맵시-나’를 출시했다. 1984년 프로야구 한국시리즈에서 역전 3점 홈런으로 MVP가 된 롯데 자이언츠의 유두열이 부상으로 받았다.

1983년 1월 GM에게서 경영권을 완전히 넘겨받았던 대우자동차는 19년 만인 2002년에 다시 GM에게 넘겼다.



1967년 T-2000 신문 광고. **기아자동차**

일본에서 자전거 기술을 배우고 온 김철호가 1944년 경성정공을 설립했다. 1952년 전쟁 수도, 부산에서 우리나라 생산 1호 자전거 ‘3000리호’를 출시하며 기아산업으로 개명했다. 아시아(亞)에서 최고로 일어서겠다(起)는 의지의 표현이었다. 훗날 미국 자동차 시장 진출 초기, 사명 때문에 애를 먹었다. 미국에서는 KIA가 작전 중 사망(Killed In Action)을 뜻하기 때문이다. 물론 ‘기아’와 ‘케이아이에이’로 달리 발음하지만 미국인들에게 거부감을 주기엔 충분했다. 짠 맛에 타다 죽을 수도 있는 차로 인식될 수 있었다. 시장에 안정적으로 정착한 지금은 이런 거부감 없이 ‘기아’로 제대로 발음한다.

1961년 혼다와 오토바이를, 이듬해 마쓰다와 손잡고 ‘K-360’을 생산했다. 기아의 첫 자동차는 356cc짜리 삼륜차였다. 부품을 들여올 때 자동차가 아닌 오토바이로 수입했다. 삼발이로도 불렸던 이 삼륜차를 1974년까지 7,742대 생산했다.

연탄 배달에 많이 쓰였다. 내리막길이나 곡선차로에서 여차하면 넘어졌다. 도로 위에서 차를 일으켜 세우는 모습을 심심찮게 볼 수 있었다. 처음엔 고속도로를 달릴 수 있었지만, 고속 주행 때 전복 위험이 커지자 통행을 금지했다.

삼륜차는 트라이시클, 트라이크, 스리 휠러 등으로 부른다. 앞바퀴가 하나인 델타(delta)형과, 뒷바퀴가 하나인 올챙이(tadpole)형으로 나뉜다. 퀴노의 삼륜차와 벤츠의 페이스턴트 모터바겐, 최초의 자동차는 모두 델타형이다.

기아가 바퀴 네 개짜리 화물차를 출시한 건 1970년이다. 복사와 타이탄이다. 복사(Boxer)는 독일산 개의 품종에서 이름을 따왔다.



1974년 브리사는 단숨에 승용차 시장 1위에 올랐다. 영화 ‘택시운전사’의 차량이다. **기아자동차**

1974년 승용차 시장에 뛰어들었다. 마쓰다 파밀리아를 들여와 스페인어로 산들바람인 ‘브리사’를 모델명으로 삼았다. 영화 ‘택시운전사’에서 주인공의 택시다.

1975년 오토바이는 기아기연, 1979년 자전거는 삼천리자공으로 독립시켰다. 이들은 1998년 현대자동차가 인수할 때까지 범기아그룹이었다. 삼천리자공 직원들이 기아차를 살 때 할인 혜택을 똑같이 받았다.



현대가 1968년부터 생산한 유럽포드의 2세대 코티나. **현대자동차**



마쓰다의 ‘봉고’를 그대로 들여왔다. 소형 트럭도, 승합차도 초대박이 터졌다. **기아자동차**

신군부가 1981년 ‘자동차공업통합조치’를 내놔다. 기아는 승용차를 생산할 수 없었다. 마쓰다의 소형 트럭을 들여오기로 결정했다. 그런데 이게 초대박이 났다. 트럭에 이어 출시한 승합형은 ‘봉고’ 신화로 이어졌다. 봉고코치, 봉고나인 등이 망해가던 기아를 살렸다. 마쓰다도 봉고로 완전히 일어섰다. 이런 형태의 원박스카는 이때부터 모두 ‘봉고차’였다.

1967년 12월 현대건설이 자동차에 뛰어들었다. 다른 업체와 마찬가지로 CKD 생산에서 시작했다. 추후 독자 모델을 내겠다는 목표를 세웠지만, 무턱대고 ‘맨땅에 헤딩’할 수는 없었다. 모델은 유럽포드의 2세대 코티나였다. 당시 영국 내 판매대수 2위였던 중형차다. 기술이전을 염두에 둔 합작법인 설립 협상과는 별개였다.

1968년 10월 울산 공장에서 본격 생산에 들어갔다. 기대가 컸던 만큼 실망도 컸다. 코로나에 비해 고장이 잦았다. ‘미는 차’ ‘고치나’ ‘코피나’ ‘굴치나’로 불렸다. 부산사업소 앞에 택시 100대가 몰려와 환불을 요구하는 정적 시위를 벌이기도 했다.

유럽포드는 3세대 코티나를 1970년 10월 공개했다. 당시 세계적으로 유행하던 코카콜라 보틀라인을 외관에 적용했다. 현대는 ‘뉴코티나’라는 이름을 붙여 판매했다. 1971년 11월 발표회장에서 당시 스물여섯의 탤런트 선우용여가 모델로 활동했다. 뉴코티나의 부품 국산화율은 41%였다. 78마력으로 최고속도 160km/h를 냈다.

품질 논란은 더 이상 나오지 않았다. 하지만 포드와 벌여온 합작법인 협상은 완전히 무산됐다. 포드는 기술을 이전해 줄 생각이 없었다. 독자 모델에 대한 정주영의 의지가 확고해졌다. 