

조립만 시위의 변리

“하나씩 하나씩 단계를 밟았다. 독자 모델 다음은 엔진, 변속기, 플랫폼... ‘독자 개발’이었다.”

현대에서 독자 모델 얘기가 나왔을 때 안팎에서 회의론이 나왔다. “코티나 조립 생산도 버거운데 독자 모델이라니” “막대한 돈이 들 텐데, 실패하면 바로 문 닫을 각오를 해야 한다” “한국의 인프라와 산업 수준으로 볼 때 무모하다”...

1973년 국내 전체 자동차 판매 대수는 승용차, 버스, 트럭을 다 합쳐 1만 8천여 대. 현대의 판매 대수는 4,000여 대였다. 회의론이 나올만 했다. 독자 모델은 사운을 걸어야 했다. 성공하지 못한다는 것은 파산을 의미했다. 반대는 당연했다. 무모한 도전이 되기 십상이었다.

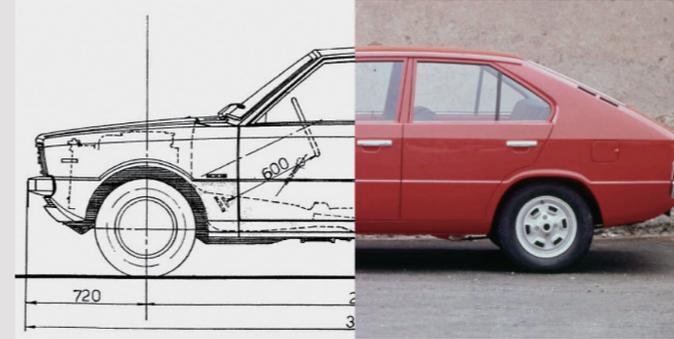


1973년형 랜서. 플랫폼과 엔진 등을 포니와 공유한 미쓰비시의 대표 소형 모델이다 / 미쓰비시

미쓰비시는 1965년 국내 시장 진출을 타진했다. 신진자동차와 기술제휴를 하려 했지만 막판에 무산됐다. 이후 계속 한국 시장의 문을 두드렸다.

1973년 현대를 파트너로 삼아 진출했다. 현대가 독자 모델을 추진하기 위해 선택한 미쓰비시는 이후 기술 스승 역할을 했다. 1970~1990년대 현대의 엔진과 변속기, 플랫폼 등은 대부분 미쓰비시산(産)이었다.

현대는 미쓰비시로부터 후륜구동 플랫폼과 엔진 등을 이전받으면서 독자 모델의 차체 디자인을 이탈리아의 설계 전문회사 이탈디자인 (Italdesign)에 맡겼다. 조르제토 주지아로가 팀을 이끌었다.



이탈디자인 조르제토 주지아로가 추천한 디자인 / 현대자동차

1973년 9월 주지아로가 서울로 왔다. 손에는 세 종류의 렌더링 이미지가 들려 있었다. 패스트백과 해치백을 버무린 스타일의 1안을 강력히 추천했다. 한국에는 생소한 디자인이었다. 최고 전문가의 추천이니 받아들였다. 그런데 정주영은 “꽂지 빠진 닭 모양”이라고 싫어했다.

1974년 토리노에 꽂지 빠진 닭의 실물이 등장했다. 대한민국 자동차산업의 실질적인 시작을 알린 첫 독자 모델 ‘포니(Pony)’다. 차명은 소형 승용차를 부상으로 내건 공모전을 통해 선정했다. 6만 건 가까이 응모했는데, ‘아리랑’ ‘도라지’ ‘무궁화’ 등이 많았다. 포니는 100건 정도였다. 앞만 보고 달려가자는 의미에서 최종 선택했다.

1976년 1월 25일 자 신문들은 포니 계약 광고를 실었다. 배기량 1,238cc, 80마력짜리 포니 한 대 가격은 228만9,200원. 당시 서울 반포의 아파트 22평형이 680만~730만 원이었다. 비싼 가격에도 인기 폭발이었다. 그해 1만726대가 팔렸다. 승용차 판매 점유율이 43.5%였다. 이후 나온 픽업과 왜건형도 히트를 쳤다.

독자 모델과 독자 개발은 다르다. 포니는 후륜구동 플랫폼과 엔진 등을 미쓰비시에서 들여왔다. 1994년 전륜구동 플랫폼에 자체 생산한 엔진과 변속기를 장착한 엑센트가 독자 개발 1호다.

엔진 국산화의 시작은 1983년이다. GM에 근무하던 이현순 박사를 영입했다. 정주영은 변속기 개발까지 포함한 ‘알파(α) 프로젝트’를 맡기면서 전폭적으로 지원했다.



1974년 토리노 모터쇼에 등장한 ‘포니’와 양산 모습 / 현대자동차



포니 계약을 알리는 신문 광고 / 현대자동차





미쓰비시와의 협력은 대형차에서도 이어졌다. 그랜저와 데보네어다 / 현대자동차

알파엔진은 영국의 업체 리카르도와 함께 개발했다. 엔진의 시험과 세부 설정 작업은 현대 마복연구소에서 했다. 1991년형 스쿠프에 처음 알파엔진과 변속기를 얹었다.

아시안게임과 올림픽을 앞두고 의전용 고급차가 필요했다. 현대가 라이선스 생산했던 유럽 포드의 '그라나다'는 끝물이었다. 미쓰비시가 개발을 주도하고 현대가 비용을 대기로 했다. '2세대 데보네어'의 쌍둥이 차, 1세대 그랜저 '각 그랜저'다.

두 모델의 차이점이라면 이후의 운명이다. 그랜저는 1986년 이후 세대를 바꿔가며 한국을 대표하는 승용차 자리를 지키고 있다. 반면 데보네어는 경쟁 차종이었던 토요타 크라운 등에 계속 밀렸다.

현대에는 원조 회장님 차였던 그랜저 후속에서 방향을 선화해 더 윗급의 대형 세단으로 '에쿠스'를 기획했다. 해외 기함급 세단들과 경쟁할 모델이 필요하다고 판단했다. 앞서 1997년 출시한 쌍용 체어맨과 기아 엔터프라이즈를 의식한 측면도 있다. 에쿠스는 1999년 이후 국내 최고급 세단의 자리를 지키다 제네시스 G90에 바통을 넘겼다.

미쓰비시의 '프라우디아'는 일본에선 판매 부진, 미국에선 리콜 은폐 문제가 터지면서 2001년 단종됐다. 이후 11년 만인 2012년 준대형으로 급을 낮춰 부활했지만 그래도 안 팔려 2016년 11월 생산을 접었다. 1세대 에쿠스는 현대와 미쓰비시의 마지막 공유 모델이다. 현대가 2008년 2세대 에쿠스를 독자 개발하면서 두 회사의 협력 관계는 완전히 끝이 났다.

포니가 처음 해외에 선보인 것은 1976년 2월 중순이다. 국내 첫 고객 인도(1976년 2월 29일)보다 빠르다. 사우디아라비아에 진출한 계열사 현대건설에 15대를 먼저 보냈다.



'각쿠스'로도 불렸던 1세대 에쿠스와 미쓰비시 프라우디아. 어느 쪽이 에쿠스일까? / 현대자동차



포니는 처음부터 수출까지 염두에 둔 모델이었다. 1982년 기념 엽서 / 현대자동차

공식 수출은 1976년 7월 에콰도르였다. 6대를 선적했다. 에콰도르 수출분 중 1대는 20년이 지나 국내로 다시 돌아왔다. 현지에서 택시로 150만km를 주행했다고 한다.

1977년에는 7,427대를 30개 나라에, 1978년에는 1만8,317대를 40개 나라에 수출했다. 1982년 7월 포니는 단일 차종으로는 국내 최초로 누적 생산 30만 대를 돌파하고 10만 대를 수출했다.

국산 최초의 쿠페는 현대 스쿠프가 아니다. 1974년 토리노에서 선보인 포니 쿠페 콘셉트다. 전체적인 실루엣은 지금 봐도 크게 뒤떨어지지 않는다. 실내는 앞·뒤 각각 2인승 시트로 구성했다.

자동차 모델의 성패는 출시 전후 사회경제적인 영향을 받는다

포니 쿠페는 구미(歐美)를 노린 전략 차종이었다. 양산형 디자인까지 내놨지만, 백지화했다. 수요가 많지 않을 거라는 조사도 있었지만, 시기적으로도 적절하지 않았다. 양산 계획 직전 터진 1979년의 오일쇼크는 전 세계 자동차 시장을 얼어붙게 했다. 연료 절감형 소형차가 아니면 살아남기 힘들었다.

49년이 지나 포니 쿠페를 손자가 복원했다. 원작 디자이너 조르제토 주지아로와 아들 파브리치오 주지아로가 참여했다.

포니 쿠페 디자인, 어디선가 봤다. 1985년 영화 **백투더퓨처(Back to the Future)**의 타임머신 '들로리안'이다. GM의 엔지니어였던 존 들로리안은 1975년 DMC(DeLorean Motor Company)를 설립했다. 그리고 첫 차의 디자인을 주지아로에게 요청했다. 토리노 모터쇼에서 본 포니 쿠페 디자인에 꽃혔기 때문이다.

들로리안은 첫 번째 시험모델을 1976년 10월에 발표했다. DMC는 포니 쿠페가 디자인 원조인 'DMC-12'를 1981년부터 2년간 북아일랜드 던머리(Dunmurry) 공장에서 제작했다.

이듬해인 1982년 말 파산할 때까지 보닛의 형태나 휠 디자인 등을 바꿔가며 8,975대를 생산했다. 지금도 6,500여 대의 들로리안이 운행하고 있는 것으로 알려졌다. 영화의 덕을 보지는 못했다. DMC는 개봉 3년 전 파산했다. 🇮🇪



대한민국 최초의 쿠페 '포니 쿠페 콘셉트'(위)와 2023년 5월 복원한 모습 / 현대자동차



영화 '백투더퓨처'는 1985년 전 세계 영화 흥행 1위였다 / 유니버설 픽처스