

베일벗는 현대차 야심작 ‘아이오닉5’… “테슬라 한 판 붙자”

‘첫 순수 전기차’ 내일 최초 공개
내달부터 양산… 국내엔 4월 출시
보조금 지원받는 5천만원대 전망

현대자동차의 전기차 전용 플랫폼 E-GMP를 적용한 아이오닉5가 공개 초읽기에 돌입했다. 글로벌 전기차 시장을 이끌고 있는 테슬라가 최근 출시한 모델Y의 경쟁이 예상된다.

현대차는 오는 23일 오후 4시 첫 전용 플랫폼 E-GMP 전기차 아이오닉5를 세계 최초로 공개한다. E-GMP는 앞으로 현대차가 내놓을 전기차의 뼈대가 되는 플랫폼이다. 한번 충전하면 500km 안팎을 주행할 수 있도록 성능을 획기적으로 개선했다. 또한 기존 내연기관 자동차와 달리 실내 공간 실용성도 주목받을 것으로 보인다.

현대차는 3월부터 본격 양산에 돌입할 예정이며 현대모비스도 3월부터 전기차 파워트레인과 배터리 모듈·팩 등을 생산하는 울산 신공장 가동을 시작한다. 아이오닉5는 오는 3월 말 유럽을 시작으로 한국 시장에는 4월에 출시될 예정이다.

아이오닉5는 현대차가 전용 플랫폼



현대차 아이오닉5 내부 티저 이미지.

인 E-GMP를 최초로 적용한 전기차로 그룹 전동화 사업을 상징하는 핵심 전략차량이다. E-GMP는 초고속 충전으로 18분 이내에 80%까지 충전이 가능하다. 5분 충전으로 100km를 주행하며 완충하면 주행거리가 500km에 달한다.

E-GMP 기반의 아이오닉5에는 58kWh, 73kWh 두 종류의 배터리가 탑재되는데 용량이 큰 배터리가 탑재된 트림의 경우 한번 충전하면 최대 500km를

달릴 수 있다.

아이오닉5의 제원은 전장 4640mm, 전폭 1890mm, 전고 1600mm, 축거 3000mm다. 전장은 투싼과 비슷한 수준이지만 축거는 대형 SUV 팰리세이드보다 더 길다. 특히 아이오닉5는 E-GMP가 적용된 만큼 배터리를 차체 바닥에 깔고, 앞쪽 엔진과 변속기 공간을 없애 실내 공간도 한 등급 위의 내연기관 차량과 비교될 정도로 커졌다.

내연기관차에 있던 실내 터널부가 없

어져 바닥이 평평해졌고 콧빔(운전석의 대시보드 모듈)은 한층 슬림해졌다. 특히 전자식 변속레버를 스티어링 휠 주변으로 배치하고 앞뒤로 움직이는 콘솔 ‘유니버설 아일랜드’를 적용해 실내 이동 편의성과 내부 공간을 다양하게 활용할 수 있도록 했다.

업계에서는 아이오닉5의 흥행을 이끄는 데 출고 가격이 중요한 역할을 할 것으로 분석하고 있다. 정부가 친환경차 보조금 지급에 대한 가이드라인을

내놨기 때문이다.

앞서 정부는 올해부터 친환경차 보조금 지급을 6000만원 미만 차량에 지급하기로 했다. 또 6000만원 이상 9000만원 미만 전기차는 보조금을 절반만 주고 9000만원 이상인 전기차에는 보조금을 지급하지 않기로 했다.

전기차 분야 선두기업인 테슬라가 보조금 제도로 판매량이 큰폭으로 감소하자 최근 가격 인하 카드를 내놨기 때문이다. 테슬라는 지난 1월 국내서 18대 판매하는데 그쳤다. 수입차 순위 100위 안에도 들지 못한 것이다. 이에 테슬라는 최근 신형 스포츠유틸리티차(SUV) 전기차 모델Y를 출시하면서 기본 모델인 스탠다드 레인지의 가격을 5999만원으로 책정해 정부의 보조금을 전액 지원받을 수 있도록 했다. 이에 따라 업계에선 현대차 아이오닉5의 가격이 5000만원대를 벗어나지 않을 것으로 보고 있다.

현대차 관계자는 “최적화된 공간 설계를 통해 실내 공간 활용도를 극대화했고, 탑승자 모두를 위한 거주 공간이라는 테마가 더해져 차별화된 실내를 갖췄다”고 강조했다.

/양성운 기자 ysw@metroseoul.co.kr

‘5.5mm 혁신’… 모비스, 휘는 ‘HLED’ 개발

필름처럼 유연하게 휘어져
정지등·후미등 동시 구현
램프 디자인 다양화 기대

현대자동차그룹이 기존 자동차 기술을 넘어서는 혁신 제품을 선보이며 글로벌 시장에서 차별화를 꾀하고 있다.

21일 업계에 따르면 현대모비스는 얇은 필름처럼 유연하게 휘어지는 HLED 개발에 세계 최초로 성공했다. 램프에서 빛을 내는 LED면의 두께를 5.5mm까지 얇게 만들어 하나의 LED로 정지등과 후미등을 동시에 구현하게 됐다.

현대모비스는 새롭게 개발한 리어 램프 광학 시스템을 High Performance(고성능), High Definition(고해상도), Homogeneous(균일성)의 의미를 가지고 있는 HLED로 명명했다. 약 2년여 만에 개발을 완료했으며 주요 기술은 국내의 특허 출원을 진행 중이다.

현대모비스의 HLED는 구부러지거나 휘어져 있는 상태에서도 밝고 균일한 정지등 기능을 구현하고 램프의 전면, 측면 등 5가지 방향으로 동시에 빛을 내보낼 수 있다. 이를 통해 리어 램프의 가장 중요한 역할인 후측면 접근 차량 운전자의 시인성을 높여주게 된다.

램프의 광원인 LED를 구부러지거나 휘 수 있기 때문에 램프 디자인의 획기적 변화도 예상된다. 이번에 개발된 기술을 활용하면 매우 얇은 선을 겹쳐 세련되고 독특한 램프 형상을 구현할 수 있다. 이와 함께 후미등과 정지등에서 생동감 있는 애니메이션 효과도 구현할 수 있게 된다.

현재 양산되는 대부분 차량에서 후미등과 정지등은 별도 광원과 기구부를 통해 작동하는 것이 일반적이다. 리어



현대모비스가 개발에 성공한 HLED.

램프 안전법규에 따라 정지등은 후미등보다 훨씬 밝아야 하기 때문이다. 하지만 현대모비스가 새롭게 개발한 HLED는 하나의 LED에서 전기 신호에 의한 빛(광량) 조절만으로 후미등과 정지등을 구현할 수 있다.

현대모비스는 발열이 적고 에너지 효율이 높은 마이크로 LED 칩을 사용해 전기 신호로 후미등과 정지등의 LED 빛을 한 번에 조절하는 기술도 적용했기 때문이다.

이 신기술을 통해 현대모비스는 리어 램프 경량화와 소형화, 에너지 효율 향상을 동시에 달성했다. 신개념 LED만으로 빛 조절이 되기 때문에 기존 리어 램프에서 광량 확보를 위해 필요했던 내부 부품을 모두 없애 기존 대비 부피를 40% 가까이 줄였다. 줄어든 공간만큼 트렁크 적재 용량을 확보하는 장점도 있다.

후미등과 정지등 관련 유럽(ECE)과 미국(SAE)의 램프 법규와 신뢰성 테스트도 통과했다. 현대모비스는 이러한 경쟁력을 바탕으로 글로벌 수주를 이어

나갈 방침이다. 현재 유럽 완성차 업체의 수주를 받아 HLED 양산 개발을 진행하고 있다.

앞서 현대차그룹은 지난 18일 자연어 명령 기반으로 다양한 기능과 시스템을 제어하고 사용할 수 있는 차세대 ‘커넥티드 카 인공지능 음성인식 기술’ 개발에 성공했다. 현대차그룹이 독자 개발한 해당 기술은 기존에 제공해 왔던 카카오 서비스와 복합적으로 연동할 수 있도록 설계됐다. 현대차는 고객들이 주행 중 음성인식을 통해 차량 제어, 내비게이션 및 시스템 설정, 차량 매뉴얼 정보 검색 등의 기능을 손쉽게 이용할 수 있도록 업그레이드된 커넥티드 카 서비스를 제공한다는 계획이다.

오홍섭 현대모비스 램프BU 전무는 “자동차 리어 램프는 기능적인 부분과 함께 미적인 부분에 대한 소비자들의 기준이 매우 높은 부품”이라며 “기술 개발에 박차를 가해 전동화와 자율주행으로 대표되는 미래자동차 맞춤형 램프 기술을 선보이겠다”고 말했다.

/양성운 기자

정몽구, 현대차그룹 경영서 완전 물러난다

〈명예회장〉

현대모비스 등기이사직
내달 주주총회에서 사임

정몽구 현대자동차그룹 명예회장이 현대모비스 등기이사직을 내려놓는다.

현재 그룹 경영을 정이선 회장에게 넘긴 상태지만 현대모비스 등기이사직까지 마무리하면서 공식적으로 모든 등기직을 내려놓게 됐다. 정 명예회장이 ‘책임경영’의 상징인 등기임원에서 모두 물러나지만 그룹 경영 전반과 주요 사안을 한 발짝 뒤에서 지켜보며 조언해줄 것으로 보인다.

21일 관련 업계에 따르면 정 명예회장은 다음달 24일 개최되는 현대모비스 주주총회에서 등기이사직에서 물러날 예정이다. 당초 정 명예회장의 현대모비스 사내이사 임기 만료는 2022년 3월 21일까지였다. 하지만 지난해 아들인 정이선 회장에게 총수 자리를 넘기면서 임기를 끝까지 유지하지 않기로 결정한 것으로 보인다. 정이선 회장은 지난해 10월 14일 공식 취임했고, 정몽구 회장은 명예회장에 추대됐다. 같은 날 정 명예회장은 현대모비스 대표이사직에서도 사임했다.

앞서 정 명예회장은 지난해 현대차 사내이사에서 물러났다. 이에 따라 21년 만에 현대차 이사회 의장직에서도 물러났고, 대신 정 회장이 이사회 의장 자리에 올랐다. 이후 정 명예회장은 유일하게 현대모비스에서만 사내이사를 맡아왔다.

정 명예회장은 이번 현대모비스 주총을 끝으로 마지막 남은 등기이사직까지 내려놓으면서 공식적으로 경영 일선에서 완전히 물러나게 될 전망이다. 정 명예회장은 이에 앞서 2014년에는 현대제철 이사직에서, 2018년에는 현대건설



정몽구 현대차그룹 명예회장.

이사직에서 각각 물러났다.

다만 업계에선 정 명예회장이 현대차 미등기임원과 현대모비스 미등기임원직은 유지할 것으로 보고 있다.

현대모비스는 정 명예회장이 물러남에 따라 이번 주총에서 고영석 연구개발(R&D) 기획운영실장(상무)을 추천했다. 고 상무는 보스턴컨설팅그룹(BCG)에서 16년여간 근무했으며 2016년 현대모비스에 합류해 연구기획실장, IR담당, 기획실장 등을 역임했다. 상무급 임원을 사내이사로 추천한 것은 이번이 처음이다.

한편 정 명예회장은 2016년 12월 최서원(개명전 최순실) 국정농단 게이트 진상규명을 위한 국회 국정조사에 출석한 이후로는 공식 석상에 모습을 드러내지 않았다. 80대에 접어들면서는 이사회에도 참석하지 않은 것으로 알려졌다.

지난해 7월 중순 대장 게실염으로 서울 아산병원에 입원하면서 한때 건강 이상설이 나돌기도 했다. 정 명예회장은 염증 치료를 받고 건강을 회복해 입원 4개월여만인 작년 11월 말 퇴원, 한 남동 자택에 머무르는 것으로 알려졌다.

/양성운 기자