

미래차 감성으로 돌아온 국민차... 정숙성에 파워까지 겸비



현대차 '쏘나타 디 엣지'

“이 차가 쏘나타가 맞아?”

현대자동차의 대표 중형 세단 쏘나타를 운전하는 동안 들었던 생각이다. 날카롭고 미래적인 디자인과 폭발적인 가속력은 이전 모델에 대한 기억을 말끔하게 지워냈다.

지난 11일 경기도 스타필드 하남을 출발해 경기도 가평군 청평면 인근 카페까지 왕복 약 87km 구간에서 쏘나타 디 엣지 2.5터보 N라인과, 1.6터보 모델을 체험했다. 부분변경 이전 쏘나타는 메기와 같은 디자인으로 소비자들 사이에서 호불호가 엇갈렸다. 이 때문에 경쟁 모델인 K5에 판매량 등에서 패배했다는 평가를 받기도 했다.

이번에 출시한 쏘나타 디 엣지는 날렵하고 미래적인 인상으로 한층 젊어졌다. 특히 전면은 스타리아와 디올 뉴 그랜저 등으로 이어진 현대차 패밀리 룩인 일자형 램프를 적용해 디자인 정체성을 계승하면서도 날렵한 느낌을 살렸다. 후면부도 트렁크 라인 길이를 짧게 가져가고, 하단부 범퍼를 투톤으로 구



현대차 쏘나타 디 엣지 주행 모습.

일자형 램프에 날렵한 디자인
깔끔한 실내, 넓은 수납공간 확보
길어진 축간거리, 2열 폴딩 가능
소음·진동 이슈도 완벽하게 개선

성해 뒷부분에 포인트를 줬다.

실내는 전반적으로 넓다는 느낌이 강하다. 축간거리(앞바퀴와 뒷바퀴 사이 길이)는 2840mm로 이전 모델인 LF쏘나타(2805mm)보다 살짝 앞뒤로 길어졌다. 디올 뉴 그랜저(2895mm)와 비교해도 크게 부족하지 않았다. 1열과 2열 레그룸은 넓은 공간을 제공했다. 하지만 아쉬운 부분은 헤드룸이다. 키 177cm 성인

이 운전석에 앉으면 머리 위로 주먹 하나 겨우 들어갈 정도다. 또 2열 폴딩이 가능하다는 점도 매력적이다.

‘파노라믹 커브드 디스플레이’와 ‘12.3인치 내비게이션·클러스터’를 적용한 인포테인먼트 시스템은 시인성을 높이고 개방감을 확보했다. 센터페시아는 모던하고 간결한 우드 패턴 가니시가 일자 형식으로 쪽 이리저리 넓고 깔끔한 인상을 준다.

기어 노브는 스티어링 휠 우측 아래에 전자식 칼럼 기어 형태로 이동했다. 중앙 콘솔 공간에서 기어 노브가 빠지면서 깔끔한 실내 이미지와 더불어 넓은 수납공간을 확보했다.



차량의 주행성능을 경험하기 위해 고성능 버전인 2.5 터보 N라인에 탑승했다. 시트가 온 몸을 감싸주는 느낌이 강했다.

시동을 걸자 엔진은 ‘그릉그릉’ 배기음을 내며 달릴 준비가 됐음을 알렸다. 가속 페달을 살짝만 밟아도 차량을 빠르게 반응했다. 고속도로에서 치고나가는 힘은 독일 완성차들과 비교해도 부족함이 없었다. N라인 2.5 터보 N라인의 파워트레인은 최고출력 290마력에 최대토크 43kgf·m으로 스포츠카 성능을 낸다.

하체는 단단하다는 느낌이 강했다. 빠른 속도로 와인딩 구간이나 코너구간

을 주행해도 무게 중심을 단단히 잡고 안정적으로 빠져나왔다. 차가 휘청이는 ‘롤링 현상’이나 차량 뒤가 흔들리는 ‘피쉬테일’은 느껴지지 않았다.

기대감이 컸던 것일까. 스포츠모드는 큰 차이점을 느끼지 못했다. 가속 페달에 빠르게 응답하지 않을까 기대했지만 변화는 크지 않았다.

기차지에서 1.6 터보 모델로 차량을 바꿨다. 엔진 소리는 줄어들었지만 가속 페달에 대한 반응은 빠른 편이다. 실내 정숙성도 뛰어났다. 3년전 출시 당시 소음과 진동 이슈를 완벽하게 개선했음을 체감할 수 있었다. 1.6터보는 최고출력 180마력에 27kgf·m 토크의 성능을 낸다. 퍼포먼스를 즐기기 보단 패밀리 세단으로 선택하기 좋다는 느낌을 받았다.

2.5터보 N라인과 1.6터보 모델의 차이는 극명했다. 도심에서는 점잖은 주행을 즐기다가 고속도로나 구불구불한 길이 많은 와인딩 구간에서 편 드라이빙을 즐기고 싶다면 2.5터보 N모델을 추천하고 있다. 반면 성능보다는 일상적인 용도의 패밀리 세단을 선택한다면 1.6터보 모델을 추천한다.

1.6가솔린 터보의 시작가격은 2854만원, N라인 2.5 가솔린 터보는 3888만원 부터다. /양성운 기자 ysw@metroseoul.co.kr

KT, 3000억 시장 베트남 헬스케어 사업 ‘첫 발’

비나 중심 원격케어 플랫폼 활용
당뇨·암 비대면 케어 시범 서비스

KT가 베트남에서 의료 인공지능(AI)과 건강검진센터를 포함하는 종합 헬스케어 사업에 본격 나선다. 베트남 헬스케어 시장은 현재 3000억원 규모로 추정된다.

KT는 올초 설립한 베트남 의료법인 KT 헬스케어 비나(KT healthcare vna)를 중심으로 원격케어 플랫폼을 활용한 암·만성질환 환자 대상의 비대면 케어 시범 서비스를 진행한다고 14일 밝혔다.

KT는 베트남 진출을 위해 당뇨 등 만성질환자에 대한 보험사의 인프라를 주로 개발해온 휴레이와 협력하고, 메디플러스솔루션과는 베트남 암환자 케



임승혁 KT 헬스케어사업단 단장이 12일 서울 종로구 벅텍스코리아 비즈니스센터에서 개최된 기자회견에서 베트남 헬스케어 사업 진출 계획에 대해 소개하고 있다. /채윤정기자

어를 같이 진행할 예정이라고 밝혔다. 의료 AI 분야에서는 삼성서울병원·서울아산병원·인하대병원과 협력하고 있다. 건강검진센터는 하나로의료재단과 공동 진출할 계획이다.

KT는 하노이대병원과 당뇨와 관련된 질의 응답 등을 제공하는 AI 기반 스크리닝을 개발해 부가 서비스로 탑재했다. SMS 알람을 통해 케어코치를 병행하고 12주 수납 형성 케어 플랜도 제공할 계획이다. 당뇨 환자 240명을 대상으로 만성환자 원격케어 서비스를 시범적으로 제공한다. 당뇨 관리의 핵심인 혈당측정·식이·운동·복약 등 생활습관 형성을 목표로 수립하고 달성하는 방식으로 환자 스스로 당뇨 관리를 할 수 있도록 돕는다. 또 케어코드는 환자 상태를 모니터링하고 피드백하는 코칭 기능도 제공한다.

AI 스크리닝 기술은 앱 기반의 간단한 문진만으로 당뇨 고위험군을 선별해내는 기술이다. 당뇨병은 조기 진단을 통해 일상 속에서 관리할 수 있는 질

병인 만큼, 이 기술이 당뇨병 조기 발견과 관리에 도움을 줄 것으로 보인다.

KT는 우선 오는 8월부터 12주간 베트남 현지 병원과 협력해 위암 수술 환자 퇴원 후 관리 및 당뇨 중심 만성질환자 건강검진 관리 2건의 서비스를 시범 운영하기로 했다. 이후 KT는 참여환자의 건강 회복 추이와 건강 개선도를 분석해 서비스 효과성을 검증할 예정이다. 위암 환자는 전체 암 환자의 9.8%에 달하는 질환으로, 예후가 나쁘지 않아 이를 대상 질환으로 선정했다.

KT는 또 베트남 국립암센터(K-병원)와 위암 수술 환자 100명을 대상으로 시범사업에 나선다. 암 환자 원격 케어 서비스는 케어코드의 케어콜을 통해 암 수술 후유증 및 항암제 부작용을 관리하게 된다. /채윤정 기자 echo@

제주항공
인천~오이타 노선
내달 22일부터 취항

제주항공이 오는 6월22일부터 인천~오이타 노선에 신규 취항한다. 지난해 6월 취항한 몽골 울란바토르 노선 이후 1년만의 신규 정기 노선이자 제주항공 단독 노선이다.

일본 규슈 지역에 위치한 오이타는 온천으로 유명한 유후인, 벳부 근처에 있지만 상대적으로 도심에서 벗어나 있어 유려한 자연환경을 느낄 수 있다. 사파리, 테마파크 등이 있어 가족 여행객에게 인기있는 관광지이며 최근 국내에서 상영 중인 애니메이션 ‘스즈메의 문단속’의 배경이 된 곳이기도 하다.

/허준원 기자 zelkova@

와이즈넷
IPO·상장 주관사
삼성증권 선정

인공지능(AI) 전문기업 와이즈넷이 기업공개(IPO) 및 상장을 위한 대표 주관사로 삼성증권을 선정했다.

와이즈넷은 지난 3월 주주총회에서 기업공개(IPO)와 코스닥 상장 추진을 공식화한 이후 첫 번째 단계로 금융감독원에 감사인 지정 신청을 진행하여 지정 통보를 받았다.

와이즈넷은 삼성증권과 함께 회사의 가치를 극대화하면서 동시에 신속하게 상장을 추진할 수 있는 최적의 방식과 필수 절차에 본격적으로 착수할 예정이다. 상장 이후에도 전략적 파트너십을 강화할 계획이다. /양성운 기자

장세주 회장, 8년 만에 복귀... 동국제강 ‘형제경영’ 본격화

장세욱 부회장과 투톱 체제
지주-사업회사 인적분할 통과

장세주 동국제강 회장(사진)이 8년 만에 경영 일선에 복귀했다. 지난 12일 열린 동국제강 임시 주주총회에서 장 회장은 사내이사 선임 안건이 통과되면서다.

장 회장은 경영 복귀와 관련해 “장세욱 부회장이 회사를 이끌어 나가는데 보조를 맞출 것”이라며 “경험과 지혜를 마지막으로 쏟아 부어 동국제강그룹의 지속 가능한 성장과 발전에 힘을 쏟겠다”고 말했다. 이어 “일본, 미국 등 국제



관계 속 철강산업 글로벌 경쟁력 강화 방안을 모색하겠다”며 “자동차 산업 변화에 따른 특수 소재 등 부품 분야 첨단 기술을 확보해 나가겠다”고 밝혔다.

장 회장은 고(故) 장상태 명예회장의 장남이자 고 장경호 창업주의 손자인 3세 경영인이다. 1978년 평사원으로 입사해 2001년 대표이사 회장 자리에 올랐다. 이후 2015년 5월 비지금 88억여 원을 해외 도박 자금과 개인 채무를 갚

는데 쓰는 등 횡령·배임 혐의로 구속기소 되면서 그해 6월 대표이사 자리에서 물러났다. 장 회장은 3년 6개월의 실형을 선고받고 복역했다. 그동안 경영은 동생인 장세욱 부회장이 맡았으며 장 회장은 물밑 조력자 역할을 해왔다. 장 회장은 복역 중에도 비등기 이사로 남아 회장 직책을 유지해왔다.

장 회장이 경영에 복귀하면서 동생인 장세욱 부회장과 그룹 성장 동력 발굴에 주력할 지주사를 담당하며 ‘형제 경영’을 전면화할 것으로 보인다.

이날 주총에서는 현재의 동국제강을

존속회사인 지주사 동국홀딩스, 사업회사인 동국제강 및 동국씨엠으로 인적 분할하는 안건도 통과됐다.

동국홀딩스는 철강·소부장(소재·부품·장비) 시너지 사업을 발굴하고, 정보 기술(IT)과 물류 등 그룹 연관 사업 포트폴리오를 확장할 계획이라고 동국제강이 설명했다. 사업 회사는 전문 경영인 체제로 운영된다. 계열 사업회사인 동국제강은 최상영 부사장이, 냉연 사업 회사인 동국씨엠은 박상훈 전무가 각각 대표이사를 맡았다.

동국제강 분할 기일은 6월 1일이다. 존속법인인 신설법인 2개사는 각각 6월 16일 변경 상장 및 재상장한다.

/양성운 기자