

[자동차]

신차 사이클을 가늠할 수 있는 중요한 두 모델

- 현대 코나와 기아 스팅어

■ 현대 코나와 기아 스팅어의 의미

우린 그동안 경쟁차종 대비 열위했던 상품성이 Earning과 주가 간 '악순환의 원인'임을 지적해왔다. 악순환을 선순환으로 전환시킬 수 있는 유일한 힘도 신차에서 찾을 수 밖에 없다. 그런 차원에서 기존 Cash cow인 주력 신모델이 출시되기 전 신차들은 자세히 들여다볼 가치가 있다.

우린 매출 구성 중 Price와 Quantity, 여기에 더불어 이 두 요소의 결정요인인 Quality 까지 봐야 한다는 생각을 가지고 있다. 이들 세 가지 요소가 가성비, 즉 Value for money를 결정한다. 모델 개별로 가성비가 소비자에게 인정 받아야 Quantity로 연결될 수 있고, P와 Q로 결정되는 Revenue가 개선될 수 있다.

그런 의미에서 6/13(화)에 출시된 현대차의 코나(SUV)와 지난 5월 출시된 기아차의 스팅어(Premium)는 주목할만한 Momentum이 아닐 수 없다. 일단 두 차종은 지금껏 없었던 ① 새로운 모델이란 측면에서 추가적인 성장을 이끌 수 있다. 또한 두 모델 모두 ② 국내생산 베이스라 ASP와 가동률에 민감한 영향을 줄 수 밖에 없다. ③ 디자인은 워낙 개인 취향의 영역이라 평가가 애매하지만, 두 모델 모두 혁신성을 띄고 있다는 측면에서 지난 디자인 진부화에 대한 해결책을 제시했다는 판단이다. ④ 코나는 B-Seg SUV에 빼앗긴 B/C-Seg 세단의 M/S를 되찾을 가능성이 높아진다는 측면에서, 스팅어는 현대와 차별화 된 기아의 브랜드 정체성인 'The power to surprise'를 오랜만에 살렸다는 측면에서 점수를 줄 수 있다.

결론적으로 이 두 모델에서 찾고자 하는 것은 지난 신모델 사이클의 실패가 선순환으로 돌아설 수 있는지의 '근거'이다. 상품성이 개선되어야 그동안 부진했던 판매와 수익이 개선될 수 있기 때문이다. 특히 내년부터 본격적으로 시작될 주력모델의 신차 사이클을 가늠해볼 수 있다는 측면에서 긍정적이란 생각이다.

Analyst 고태봉

(2122-9214)

coolbong@hi-ib.com

Analyst 강동욱

(2122-9192)

dongwook.kang@hi-ib.com

현대차 코나 – 독창적 디자인의 새로운 도전자

6/13(화) 현대차 코나가 최초 공개되었다. 현대차는 코나가 진출하는 B-seg SUV 시장이 전 세계적으로 가장 치열한 시장이자 개성 강한 디자인을 선호하는 젊은층이 주고객인 만큼 기존 SUV와 차별화되는 공격적인 디자인을 강조했다.

다음은 신차발표회에서 현대차 측이 밝힌 코나의 특징을 요약한 것이다.

먼저 디자인이다. 전면에는 탄탄하고 역동적인 실루엣을 구현한 로우&와이드 스탠스를 바탕으로 현대차를 상징하는 캐스케이딩 그릴을 중심으로 슬림한 주간주행등, 메인 램프가 상/하단으로 나뉜 분리형 컴포지트 램프를 배치했으며 마치 아이스하키 선수의 보호장비를 연상시키는 범퍼 가니쉬인 ‘아머(Armor)’등 독창적인 디자인 요소를 적용했다. 측면 디자인은 라인과 소재, 칼라의 조합을 통해 극적인 대비감을 강조했으며 후면 디자인은 전면 디자인과의 통일감을 바탕으로 튼튼하고 강인한 느낌을 강조하고자 상하단으로 분리된 컴포지트 램프, 메인 리어램프와 범퍼 후측면을 감싸는 범퍼 가니쉬, 볼륨감 있는 범퍼와 스킵드 플레이트를 적용했다. 이외에도 바디와 칼라가 다른 투톤 루프를 적용해 외관 디자인에 개성을 더했다.

<그림 1> 현대차 코나 전면부 디자인



자료: 현대차, 하이투자증권

<그림 2> 현대차 코나 후면부 디자인



자료: 현대차, 하이투자증권

제원에서는 현대차의 상품성 개선 노력을 엿볼 수 있었는데, 기존 소형 SUV가 가진 상품성의 장점에 경쟁 모델이 담지 못했던 ADAS를 과감하게 사용하는 등 차별화를 시도했다. 상위 차급에 적용된 1.6 가솔린 터보 GDi 엔진을 비롯해 1.6 디젤 eVGT 엔진과 7단 DCT가 적용되었으며 첨단 지능형 안전기술인 ‘현대 스마트 센스’를 대거 적용함으로써 소형차급의 한계를 넘어선 높은 수준의 안정성을 확보했다. 코나에 적용되는 현대 스마트 센스에는 전방 충돌방지 보조, 차선유지 보조, 운전자 부주의 경고, 후측방 충돌 경고&후방 교차충돌 경고, 하이빔 보조 등으로 구성되어 트림에 따라 선택할 수 있도록 해 높은 안전성을 확보했다.

<표 1> 현대차 코나 주요 제원표

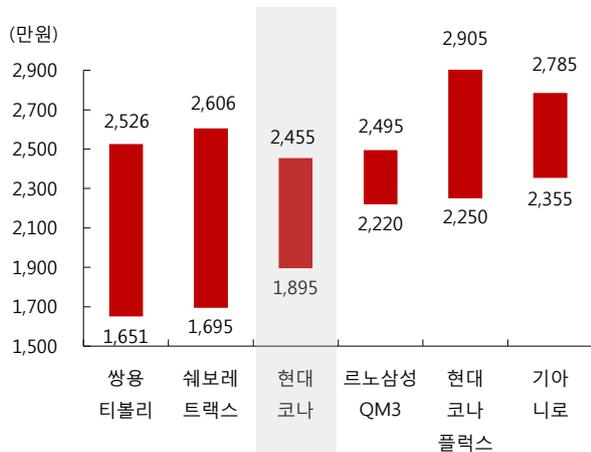
구 분		코나(KONA)	
전장(mm)		4,165	
전폭(mm)		1,800	
전고(mm)		1,550	
축거(mm)		2,600	
엔진	형식	1.6 가솔린 T-GDi	1.6 디젤 eVGT
	배기량(cc)	1,591	1,582
	최고출력(ps)	177	136
	최대토크(kgf·m)	27.0	30.6
변속기		7단 DCT	

자료: 현대차, 하이투자증권

향후 계획으로 코나는 14일부터 국내에서 사전계약을 실시하고 이달 말 판매를 시작한다. 전량 한국에서 생산해 오는 8월 유럽, 12월 미국 수출을 시작할 예정이다. 올해 판매목표는 내수 2.6만대, 수출 4.1만대이며 온기로 반영되는 내년 글로벌 판매목표는 내수 4.5만대 수출 15만대이다. 국내생산의 10%에 해당하는 물량이 될 것이다.

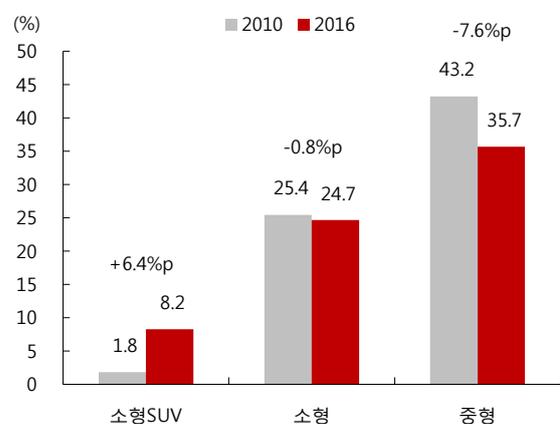
코나 출시는 현대차 실적에 긍정적 영향을 미칠 것으로 보인다. 그 영향을 살펴보면 첫째, 코나 양산은 국내 ASP에 (+) 영향을 미칠 것이다. 공장별 Capa와 차종별 생산물량 고려시 B-seg SUV인 코나 생산은 전년대비 같은 공장에서 생산되는 같은 차급 세단인 엑센트 물량을 대체하여 Mix 개선에 따른 수익성에 개선에 기여할 수 있을 것이기 때문이다. 둘째, 쌍용차가 B-seg SUV 티볼리 한 차종으로 턴어라운드하는 동안 시장의 모습도 바뀌었다. 2010년 대비 2016년 내수시장 차급별 판매비중을 보면 소형 SUV가 1.8%에서 8.2%로 6.4%p 상승하는 동안 소형급과 중형급은 각각 -0.8%p, 7.6%p 감소하는 모습을 보였는데 이는 중소형 세단 차급의 M/S가 B-seg SUV로 전이된 것으로 볼 수 있다<그림4>. 코나는 기존 현대차가 국내에서 가지고 있지 않았던 새로운 차급의 신차로서 타브랜드 B-seg SUV에 빼앗긴 현대차 B/C-seg 세단의 M/S를 코나로써 되찾을 수 있는 가능성이 높아질 것으로 보인다.

<그림 3> 코나 및 동급 국내 B-Seg SUV 차종별 판매 가격 - 동급 성능대비 부담스럽지 않은 가격 수준



주: 코나 플렉스에는 튜닉스(현대 커스터마이징 브랜드)가 적용
자료: 각 사, 하이투자증권

<그림 4> 2010년 대비 2016년 내수 차급별 판매비중 변화 - 소형, 중형 세단 수요가 소형 SUV(B-seg SUV)로 이동



주: 소형 SUV는 소형 구분에 포함
자료: KAMA, 하이투자증권

기아차 스팅어 - 프리미엄 퍼포먼스 세단

기아 스팅어란 이름은 ‘찌르다, 쏘는 동물’의 의미다. 공격적인 성향과 프리미엄, 고성능 퍼포먼스를 의미하는 차명이다.

다음은 기아차 스팅어 시승회에서 발표한 기아차측 설명의 요약이다.

스텅어는 스타일, 퍼포먼스, 테크놀로지의 3대 USP(Unique Selling Point)를 가지고 있다. 동급 경쟁차종으로 하이퍼퍼먼스의 외산 중형차를 꼽고 있다. 성능은 물론이고, 넓은 휠베이스의 내부공간은 더 경쟁력이 있다고 본다. 판매 트림은 제로백 4.9초의 3.3 트윈터보 등 3개를 가지고 있다. 8단 자동변속기를 기본으로 가지고 있으며 브렘보 브레이크도 적용되어 있다. 엔진, 고성능, 마력, 드라이빙 서포트 등 니즈를 모두 충족시킨 차라고 평가받는다. 고속도로운전보조(HDA)가 장착되어 ALCA, ASCC가 모두 장착되어 있다. 고성능차일뿐 아니라 렉시콘 스피커, 전자식 변속 레버 등을 장착되어 있어 고급차임을 표방한다.

디자인적 요소를 살펴보면 프론트는 과감하고 공격적 디자인으로 램프의 경우 9개 별집모양의 크리스탈 LED가 장착되어있어 있다. 이외에도 아일랜드 후드 피팅라인(후드라인이 안으로 들어가있음), 다운포스 디자인(정지된 차지만 달리는 것 같은 디자인), 룽후드, 슛테크 디자인, 17, 18인치 알로이휠, 브렘보 브레이크가 장착된 19인치 휠, 플래그타임 아웃사이드 미러(도어글라스 부위가 아닌 좀 더 뒤쪽에 붙어 있음)의 특징을 갖는다. 리어 디자인은 손으로 쓴 것 같은 차명의 엠블럼이 부착되어 있으며 리어 램프 그래픽이 아치형태의 테일 게이트와 일치한다. 리어 콤비네이션 램프가 적용되어 있으며 가솔린 사양은 듀얼 트윈 머플러, 디젤전용은 싱글 트윈(요소수 설치로 트윈 불가) 머플러가 장착되어있다.

<그림 5> 기아차 스팅어 전면부 디자인



<그림 6> 기아차 스팅어 후면부 디자인



자료: 기아차, 하이투자증권

자료: 기아차, 하이투자증권

E란 엠블럼은 ‘Engineered by Excellence’를 의미한다. 엠블럼은 후륜구동 플랫폼을 모티브로 해서 만들어졌다. 기아차가 승용라인업과 RV라인업에 이어 고급차 라인업을 만든 것이다. 스틱어의 지향점은 ‘Dreaming Homme - 나도 열정이 넘쳤던 남자’이다. 이는 스스로에게 보상해주는 차, 독창적이고 고급스러운 스타일과 최상급 주행성능을 갖춘 고급세단(Premium Performance Sedan)을 지향한다.

<표 2> 스틱어 엠블럼에 녹아있는 의미

구분	의미
Exclusive	선택된 소수를 위한 특별한 차
Exquisite	정교하고 섬세하게 구현된 상품성과 서비스
Evolutionary	끊임없이 진화하고 발전

→ 위 세 가지 속성이 구체화되어 'Engineered by Excellence(탁월함으로 구현된 차)'라는 스틱어만의 프리미엄한 가치 구현

자료: 기아차, 하이투자증권

고급스럽고 세련된 조형으로 재해석한 항공기 모티브의 프리미엄 드라이빙 공간을 표방한 드라이버 스페이스는 트리플 서클타입 에어벤트(항공기 터빈 형상화), 기어노브(전자식 기어노브), D컷 스티어링 휠(GT모델) 등 조작계에서 아날로그 감성을 자아내는 부품을 많이 사용했다. 인테리어 스페이스에는 시선이 가는 곳엔 ‘금속’, 손이 직접 가는 곳엔 소프트 ‘감싸기’를 적용해서 촉각적 감성을 자극한다.

경쟁차 대비 휠베이스가 길고, 실내 적재공간이 넉넉하며 일반적인 세단과 달리 SUV 처럼 리어 글라스까지 함께 열리는 패스트백 트렁크를 갖췄다. 스틱어는 후륜구동 플랫폼을 장착해 안정감이 큰 특징을 갖는다. 혁신적인 고성능 드라이빙 플랫폼으로써 All wheel drive를 장착했으며 고성능 세단에 맞는 차체 강성도를 확보했다. 샤시는 전자제어 서스펜션, 랙 직결타입 전동 파워스티어링, 전륜 4피스톤 브레이크, 후륜 2피스톤 브레이크를 장착했다. 엔진은 2.0 터보 가솔린, 2.2디젤엔진, 3.3터보 3개의 라인업을 확보했으며 가솔린, 디젤사양 모두 ISG를 갖췄다.

<표 3> 기아 스틱어 주요 제원표

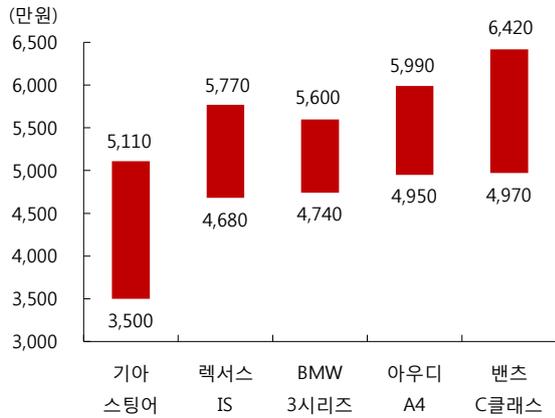
구 분		스틱어(Stinger)		
전장(mm)		4,831		
전폭(mm)		1,870		
전고(mm)		1,400		
축거(mm)		2,906		
엔진	형식	2.0 가솔린	2.2 디젤	3.0 가솔린
	과급방식	싱글터보	싱글터보	트윈터보
	배기량(cc)	1,998	2,199	3,342
	최고출력(ps)	255	202	370
	최대토크(kgf · m)	36.0	45.0	52.0
	제로백	6.0	7.7	4.9
전륜 서스펜션		듀얼링크 맥퍼슨 스트럿		
후륜 서스펜션		멀티링크		
전륜 브레이크		V 디스크		
후륜 브레이크		디스크		
스티어링		랙 앤 피니언		
구동방식		후륜구동(FR), 풀타임 4륜구동(AWD)		
변속기		자동 8단		

자료: 기아차, 하이투자증권

스마트, Eco, Comport, Sport, Custom으로 나뉘는 통합주행모드(DMS)를 갖췄으며 BMW, 포르쉐 등에 장착된 런치 컨트롤(Launch control)을 국산차 최초로 장착했다. 드라이브 와이즈라 불리는 HDA를 통해 ASCC, AKAS에 제한속도 자동변경 기능, 차로중앙주행 보조, 거리유지 기능을 지원하고 운전자 주의경고 시스템(DAW), LDWS, HBA(하이빔 보조), HUD, Around view, 액티브 엔진 사운드, 주행중 후방영상 표시 등의 ADAS 기능을 지원한다. 또한 휴대폰 무선충전 시스템, 뒷좌석 6:4 분할시트, 전자식 파킹 브레이크, 히티드 스틱어링 휠, 뒷좌석 파워아웃렛, 충전용 USB 단자, LED 실내등 등 다양한 편의사양을 갖췄다.

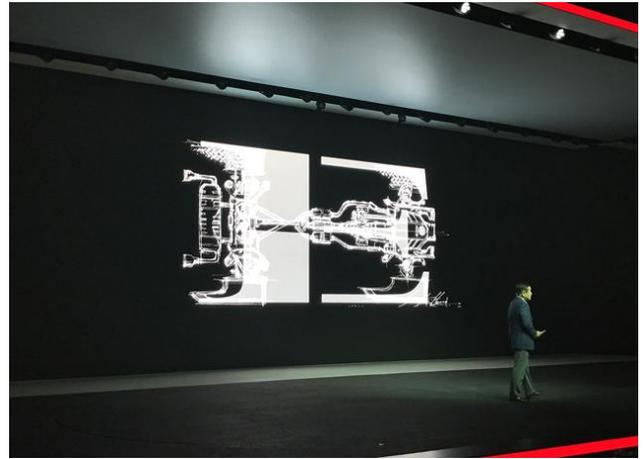
스틱어는 가격적으로 (2.0 터보의 경우) 외산 중형대비 1,000만원 이상 경쟁력을 보유하고 있으며 최적화된 트림구성 및 합리적 가격 책정으로 국산 준대형 보유자 및 외산차 구매 고려 고객의 새로운 대안으로 떠오르고 있다. 사전계약시 영업일 기준 19일 만에 2,700대를 돌파하는 등 초반 흥행 돌풍을 일으켰다. 특히 3-4대 남성들에게 폭발적인 반응을 얻고 있으며 트림별로는 고성능 모델인 3.3 터보 모델 비중이 절반에 육박해 퍼포먼스에 대한 기대감을 방증한다.

<그림 7> 스팅어 및 동급 수입차 차종별 판매 가격대 - 동급 수입차 대비 가격 경쟁력 확보



자료: 기아차, 하이투자증권

<그림 8> 후륜구동 차종 샤시를 형상화한 스팅어 엠블럼



자료: 하이투자증권

기아차는 올해 스팅어의 판매목표를 8,000대로 설정했으며, 내년부터는 내수 포함 글로벌 51,200대를 판매목표로 올 6월 중국, 유럽에 이어 10월 미국에 출시 할 예정이다.

스텅어는 기아차의 Identity, 즉 ‘The power to surprise’를 잘 살린 모델이란 생각이 다. 현대차와 비슷하게 기획된 제품들이 서로 간섭을 일으켜 Two brand의 장점을 잘 살리지 못한다는 비판이 많았던게 사실이다. 스팅어에 기아차만의 차별성이 잘 드러나고 있다는 생각이다. 기아는 현대보다 더 재밌고, 더 튀는 제품을 만들어야 정체성이 살아나는 브랜드다. 모닝, 레이, 쏘울, Cee’d(특히 Pro-Cee’d), 카니발 등 현대차와 차별화된 제품이 늘 기아의 정체성을 살려줬던 것을 기억하면 이번 스팅어가 반가울 수 밖에 없다.

현대 코나와 기아 스팅어의 의미

우린 그동안 경쟁차종 대비 열위했던 상품성이 Earning과 주가 간 ‘악순환의 원인’임을 지적해왔다. 악순환을 선순환으로 전환시킬 수 있는 유일한 힘도 신차에서 찾을 수 밖에 없다. 그런 차원에서 기존 Cash cow인 주력 신모델이 출시되기 전 신차들은 자세히 들여다볼 가치가 있다.

우린 매출 구성 중 Price와 Quantity, 여기에 더불어 이 두 요소의 결정요인인 Quality까지 봐야 한다는 생각을 가지고 있다. 이들 세 가지 요소가 가성비, 즉 Value for money를 결정한다. 모델 개별로 가성비가 소비자에게 인정 받아야 Quantity로 연결될 수 있고, P와 Q로 결정되는 Revenue가 개선될 수 있다. 물론 Q 상향에 따른 가동률 상승, 재고 축소, 인센티브 하락, 금융비용 축소 등 선순환을 기대할 수 있기도 하다.

먼저 Price에 대해서는 현대, 기아가 모두 동일 모델의 신차에서 가격을 높여오는 전략을 고수했지만, 이젠 한계에 봉착했고 소비자들의 가격 저항이 진행되어 인센티브, 프로모션으로 Market price는 하락한 바 있다. 그래서 Mixture로 가격을 조절할 수 밖에 없다. 그것이 Premium급 모델 비중 확대와 동일 플랫폼당 SUV 비중을 높여 ASP를 높이는 전략이다.

그런 의미에서 6/13(화)에 출시된 현대차의 코나(SUV)와 지난 5월 출시된 기아차의 스팅어(Premium)는 주목할만한 Momentum이 아닐 수 없다. 일단 두 차종은 지금까지 없었던 ① 새로운 모델이란 측면에서 추가적인 성장을 이끌 수 있다. 또한 두 모델 모두 ② 국내생산 베이스라 ASP와 가동률에 민감한 영향을 줄 수 밖에 없다. ③ 디자인은 워낙 개인 취향의 영역이라 평가가 애매하지만, 두 모델 모두 혁신성을 띄고 있다는 측면에서 지난 디자인 진부화에 대한 해결책을 제시했다는 판단이다. 또한 해외 최고 수준의 디자이너 영입이 어느정도 성과를 보이고 있다고도 평가할 수 있다. ④ 코나는 B-Seg SUV에 빼앗긴 B/C-Seg 세단의 M/S를 되찾을 가능성이 높아진다는 측면에서, 스팅어는 현대와 차별화 된 기아의 브랜드 정체성인 ‘The power to surprise’를 오랜만에 살렸다는 측면에서 점수를 줄 수 있다.

결론적으로 이 두 모델에서 찾고자 하는 것은 지난 신모델 싸이클의 실패가 선순환으로 돌아설 수 있는지의 ‘근거’다. 상품성이 개선되어야 그동안 부진했던 판매와 수익이 개선될 수 있기 때문이다. 특히 내년부터 본격적으로 시작될 주력모델의 신차 싸이클을 가늠해볼 수 있다는 측면에서 긍정적이란 생각이다.

Compliance notice

당 보고서 공표일 기준으로 해당 기업과 관련하여,

- ▶ 회사는 해당 종목을 1%이상 보유하고 있지 않습니다.
- ▶ 금융투자분석사와 그 배우자는 해당 기업의 주식을 보유하고 있지 않습니다.
- ▶ 당 보고서는 기관투자가 및 제 3자에게 E-mail등을 통하여 사전에 배포된 사실이 없습니다.
- ▶ 회사는 6개월간 해당 기업의 유가증권 발행과 관련 주관사로 참여하지 않았습니다.
- ▶ 당 보고서에 게재된 내용들은 본인의 의견을 정확하게 반영하고 있으며, 외부의 부당한 압력이나 간섭 없이 작성되었음을 확인합니다. ([작성자 : 고태봉, 강동욱](#))

본 분석자료는 투자자의 증권투자를 돕기 위한 참고자료이며, 따라서, 본 자료에 의한 투자자의 투자결과에 대해 어떠한 목적의 증빙자료로도 사용될 수 없으며, 어떠한 경우에도 작성자 및 당사의 허가 없이 전재, 복사 또는 대여될 수 없습니다. 무단전재 등으로 인한 분쟁발생시 법적 책임이 있음을 주지하시기 바랍니다.

1. 종목추천 투자등급 (추천일 기준 증가대비 3등급) 종목투자의견은 향후 6개월간 추천일 증가대비 해당종목의 예상 목표수익률을 의미함.(2014년 5월 12일부터 적용)

- Buy(매수): 추천일 증가대비 +15%이상
- Hold(보유): 추천일 증가대비 -15% ~ 15% 내외 등락
- Sell(매도): 추천일 증가대비 -15%이상

2. 산업추천 투자등급 (시가총액기준 산업별 시장비중대비 보유비중의 변화를 추천하는 것임)

- Overweight(비중확대), - Neutral (중립), - Underweight (비중축소)

하이투자증권 투자비율 등급 공시 2017-03-31 기준

구분	매수	중립(보유)	매도
투자의견 비율(%)	87.3 %	12.7 %	-