



## ▲ 자동차/타이어

Analyst 김준성

02. 6454-4866

joonsung.kim@meritz.co.kr

## Overweight

## 자동차

## IONIQ 5, 에너지 효율성 고도화 실현

- ✓ BEV 전용 플랫폼 e-GMP에 기반한 첫 번째 모델 IONIQ5 출시
- ✓ 세부 정보가 공개되지 않았으나, 유럽 · 미국 조사기관 정보에 따르면 IONIQ5의 Core Efficiency는 7.2 (Wh/100km/kg)로 종전의 BEV 모델 대비 큰 폭 개선 실현
- ✓ Core Efficiency는 데이터 디바이스 구축을 위한 시작점. 단순 주행거리 향상 뿐만 아니라, 자율주행 기능이 강화될수록 높아질 소비전력 대응을 위해 필수적 역량
- ✓ 높은 에너지 효율성의 BEV 출시는 향후 판매 방향성과 협업 가시성 상승 기대

## IONIQ5 Core Efficiency 7.2 (추정)로 Tesla에 근접

IONIQ5 가 출시됐다. 공식적인 성능 지표가 공개되지는 않았으나, Inside EV · EV Database 를 통해 확인할 수 있는 역량은 고무적이다.

핵심 확인사안은 배터리 용량 · 주행가능 거리 · 공차 중량이다. 이들 세 가지 지표를 통해 향후 데이터 디바이스로 활용될 '자율주행 BEV'의 가장 기본 성능인 에너지 효율성 (Core Efficiency, 1kg 의 무게를 100km 이동시킬 때 필요한 전력량)을 파악할 수 있다.

현대차그룹 BEV 모델들의 Core Efficiency 는 e-GMP 도입 전에도 VW 과 더불어 Tesla 의 뒤를 이었다. IONIQ5 는 기존 주력 모델인 코나 대비 Core Efficiency 를 10% 더 줄였으며 (동일 에너지 · 동일 무게에서의 주행가능 거리 10% 향상), MEB 기반 VW 모델들을 넘어 Tesla 에 근접했다 (표 1 및 그림 1 참고).

## 효율적 에너지 공급 능력, 데이터 디바이스 구축 위한 가장 기본 역량

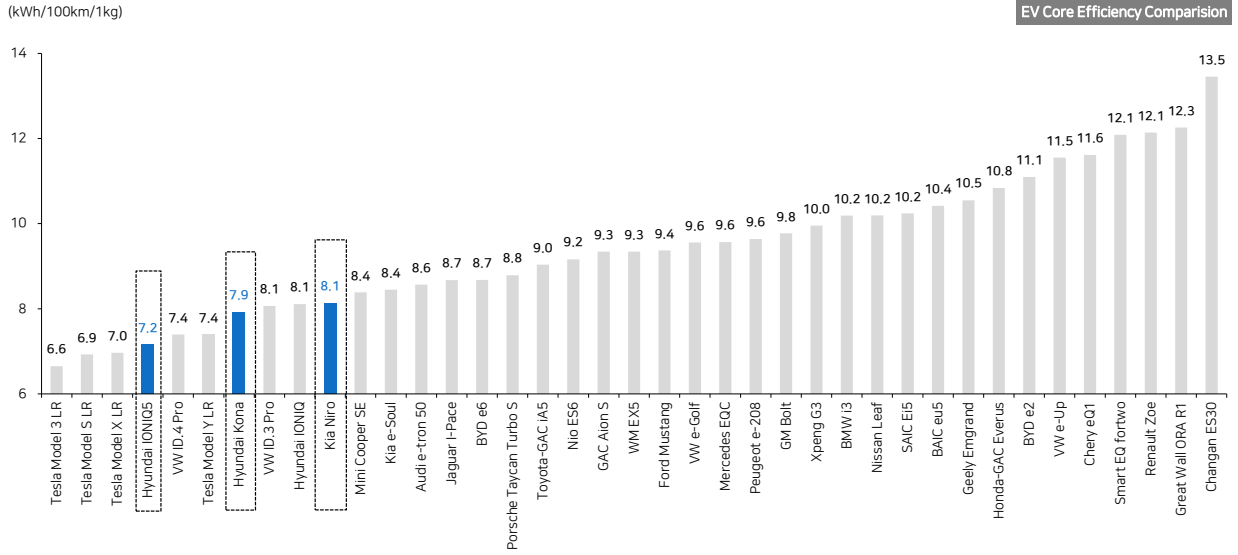
모빌리티 서비스 비즈니스 모델 전개를 위해서는 디바이스의 기술적 진전이 필요하다. 이는 1) 높은 에너지 효율성의 BEV 플랫폼 구축 → 2) 집중형 Architecture 설계를 통한 차량 융합 제어와 FOTA 업데이트 실현 → 3) 주행 · 데이터 습득 · 데이터 학습 · 주행기능 강화를 위한 하드웨어와 소프트웨어 도입 순으로 진행될 예정이다.

IONIQ5 는 1 단계의 실현이다. 에너지 효율성 고도화는 단순 주행거리 향상뿐만 아니라, 자율주행 기능이 강화될수록 높아질 요구전력 대응을 위해 중요하다.

2 단계는 21 년 하반기이다. 제네시스 JW 에서 집중형 Architecture 가 적용되며, FOTA 업데이트 기능 구현이 예고되어 있다. 3 단계는 22-23 년이다. Nvidia 하드웨어 (Drive AGX Orin 으로 추정)와 Aptiv 소프트웨어 알고리즘 · 컴퓨팅 플랫폼을 융합한 자율주행 4 단계 기능이 공개될 것으로 전망한다.

공격적 투자에 근거한 경쟁업체 대비 차별화된 기술적 도약이 발현 중이다. 기술적 진전은 '제조'에서 '서비스'로의 비즈니스 모델 전환 가시성 상승을 의미하며, 기업가치 평가의 기준을 바꿔놓은 기제로 작용할 수 있다고 판단한다.

그림1 현대차 IONIQ5 Core Efficiency 7.2 (추정), 기존 BEV 모델 대비 -10% 감축 기록하며 Tesla 주력 차종에 근접



주: WattEV2Buy (중국 OEM), EV Compare (미국 OEM), EV Database (한국/유럽/기타 국가 OEM)에서 모델 별 Kwh/ Range/ Weight 확인  
 각 국가 별 기준에 따라 상이한 주행거리는 Inside EV가 제시한 EPA : WLTP : NEDC = 1 : 1.121 : 1.428 비율 적용하여 같은 기준으로 조정  
 자료: WattEV2Buy, EV Compare, EV Database 메리츠증권 리서치센터

표1 Core Efficiency 최상위 모델들의 유럽 기준 가격 및 주요 성능 지표 비교

	Tesla Model 3 LR	Tesla Model S LR	Tesla Model X LR	현대차 아이오닉5 SR	Tesla Model Y LR	VW ID.4	현대차 코나	VW ID.3	기아차 니로
가격 (유로)	53,560	86,990	95,990	40,000	58,620	44,450	41,850	34,995	39,090
0-100 (초)	4.4	3.2	3.9	5.2	5.1	8.5	7.9	9.6	7.8
최고속도 (km/h)	233	250	250	180	217	160	167	160	167
최대출력 (kW)	324	500	500	230	258	150	150	107	150
휠베이스 (mm)	2,875	2,960	2,965	3,000	2,890	2,771	2,600	2,770	2,700
배터리 용량 (kWh)	74.0	95.0	95.0	58.0	75.0	82.0	67.5	62.0	67.1
공차 중량 (kg)	1,919	2,069	2,352	1,800	2,000	2,124	1,760	1,805	1,812
주행가능 거리 (km)	580	663	580	450	505	522	484	426	455
전비 (Wh/km)	128	143	164	129	149	157	139	146	147
<b>Core Efficiency</b>	<b>6.6</b>	<b>6.9</b>	<b>7.0</b>	<b>7.2</b>	<b>7.4</b>	<b>7.4</b>	<b>7.9</b>	<b>8.1</b>	<b>8.1</b>

주: 현대차 아이오닉 5 SR의 가격 및 성능 지표는 공식적으로 공개되지 않은 상황이며, Inside EV · EV database에서 제공한 수치를 참고  
 주행거리의 유럽 WLTP 기준으로 적용  
 자료: 메리츠증권 리서치센터

**Compliance Notice**

본 조사분석자료는 제3자에게 사전 제공된 사실이 없습니다. 당사는 자료작성일 현재 본 조사분석자료에 언급된 종목의 지분을 1% 이상 보유하고 있지 않습니다. 본 자료를 작성한 애널리스트는 자료작성일 현재 해당 종목과 재산적 이해관계가 없습니다. 본 자료에 게재된 내용은 본인의 의견을 정확하게 반영하고 있으며, 외부의 부당한 압력이나 간섭 없이 신의 성실하게 작성되었음을 확인합니다.

본 자료는 투자자들의 투자판단에 참고가 되는 정보제공을 목적으로 배포되는 자료입니다. 본 자료에 수록된 내용은 당사 리서치센터의 추정치로서 오차가 발생할 수 있으며 정확성이나 완벽성은 보장하지 않습니다. 본 자료를 이용하시는 분은 본 자료와 관련한 투자의 최종 결정은 자신의 판단으로 하시기 바랍니다. 따라서 어떠한 경우에도 본 자료는 투자 결과와 관련한 법적 책임소재의 증빙자료로 사용될 수 없습니다. 본 조사분석자료는 당사 고객에 한하여 배포되는 자료로 당사의 허락 없이 복사, 대여, 배포 될 수 없습니다.

**투자등급 관련사항** (2019년 9월 16일부터 기준 변경 시행)

기업	향후 12개월간 추천기준일 직전 1개월간 평균증가대비 추천종목의 예상 목표수익률을 의미	
추천기준일 직전 1개월간 증가대비 3등급	Buy	추천기준일 직전 1개월간 평균증가대비 +20% 이상
	Hold	추천기준일 직전 1개월간 평균증가대비 -20% 이상 ~ +20% 미만
	Sell	추천기준일 직전 1개월간 평균증가대비 -20% 미만
산업	시가총액기준 산업별 시장비중 대비 보유비중의 변화를 추천	
추천기준일 시장지수대비 3등급	Overweight (비중확대)	
	Neutral (중립)	
	Underweight (비중축소)	

**투자의견 비율**

투자의견	비율
매수	82.2%
중립	17.8%
매도	0.0%

2020년 12월 31일 기준으로 최근 1년간 금융투자상품에 대하여 공표한 최근일 투자등급의 비율