

# 안정적인 무게감·부드러운 주행감·· 가파른 산길도 ‘거뜰’



## 렉스톤 뉴 아레나·스포츠 칸 쿨멘

대형 SUV지만 넓은 시야각 제공  
와인딩 구간서도 롤링 현상 적어  
부드러운 변속·언덕길 RPM 유지  
거친 노면·나무 등 장애물도 안정적  
핸들 무겁고 서스펜션 단단하게 세팅  
오프로드 구간서 물 흐르듯 주행



KGMobility 렉스톤 스포츠 칸 쿨멘(왼쪽) 렉스톤 뉴 아레나.

KG모빌리티가 처음으로 선보이는 올 뉴 렉스톤 상품성 개선 모델은 ‘SUV 명가’ 명맥을 잇기에 부족함이 없었다. KG모빌리티의 전신인 쌍용자동차는 국내에서 유일하게 픽업트럭을 생산하며 한국의 자존심을 이어왔다. 이번에 KG모빌리티가 처음으로 선보인 SUV 모델인 렉스톤 뉴 아레나와 픽업트럭 모델인 렉스톤 스포츠 칸 쿨멘은 온로드에서의 안정감은 높이고 오프로드에서 터프함은 극대화했다.

지난 9일에서 10일 강원도 춘천과 고성 일대 약 200km 구간에서 렉스톤 뉴 아레나와 스포츠 칸 쿨멘을 번갈아 시승했다. 시승은 강원도 춘천에서 평화의 댐, 고성 통일 전망대 등 온로드와 화천 평화의 댐에서 옛 전두환 전망대까지 오르는 오프로드 구간으로 나뉘 진행했다. 뉴 아레나와 쿨멘은 SUV와 픽업트럭이라는 점에서 두 차량의 차이점은 뚜렷했다. 일반적으로 주행시 뉴 아레나

의 안정감은 우수했다. 뉴 아레나는 대형 SUV이지만 부드러운 주행감과 넓은 시야각을 제공해 운전자의 부담을 최소화했다. 고속구간에서의 가속력도 부족함이 없었다. 특히 차체가 높지만 고속 주행이나 와인딩 구간에서 발생하는 롤링 현상은 느껴지지 않았다. 다만 운전대(스티어링휠)는 차량의 크기와 무게에 비해 가볍다는 부분은 호불호가 갈릴 것으로 보인다. 와인딩 구간 등에서 조향하는 데 필요한 힘이 적게 들지

만 고속 주행에서는 운전자가 신경써야 하는 부분이기 때문이다. 파워트레인은 2톤에 가까운 차체를 가볍게 이끌었다. 디젤 엔진답게 저회전(1600~2600RPM)에서 발휘되는 토크는 인상적이다. 8단 오토미션은 연비 위주로 세팅돼 부드러운 변속 느낌을 주면서도, 언덕길에서 RPM을 유지하며 주행을 이어가는 느낌이 인상적이다. 일상에서는 2륜 구동 상태로 주행하다가 오프로드 구간에서는 고속 4륜구동(4H), 저속 4륜구동(4L)을 이용했다. 옛 전두환 전망대를 오르는 오프로드 구간에서 4H로 전환해 주행을 이어갔다. SUV 모델이지만 비탈진 산길과 내리막길을 부드럽게 빠져나갔다. 반면 픽업 모델인 쿨멘은 터프하다는 느낌이 강했다. 특히 오프로드 구간에서는 물 흐르듯 주행을 이어갔다. 아레나보다 하체가 단단하게 자리 잡혀 전체적으로 중심이 잘 잡혔다는 인상을 줬다. 실제 주행을 하면서 거친 노면과 나무, 돌 등 각종 장애물이 있는 상황에서도 차체가 충격을 안정적으로 흡수했다. 또 움푹 패인 험로에서 한쪽바퀴만 빠졌을

때도 안정적인 주행을 이어갔다. 렌스틴은 한 쪽 바퀴가 지면에서 떨어지면 해당 바퀴는 순간 잠고 접지력이 살아 있는 다른 바퀴에 힘을 몰아주는 차동기 어잠금장치 기능을 탑재하고 있다. 쿨멘은 뉴 아레나와 비교해 스티어링 휠도 조금 무겁고 서스펜션은 단단하게 세팅됐다. 또 KG모빌리티는 뉴 아레나와 달리 오프로드 주행이 많은 쿨멘에 옵션을 추가해 서스펜션 높이를 10mm 가량 높일 수 있도록 했다. 쿨멘은 온로드에서도 넘치는 힘을 과시했다. 정지 상태에서 가속 페달을 밟으면 생각보다 빠르게 치고 나갔다. 기본적으로 뉴 아레나와 쿨멘의 사양은 비슷하다. 파워트레인은 최고출력 202마력, 최대토크 45.0kg·m로 동일하다. 다만 뉴 아레나는 8단 자동변속기, 쿨멘은 아이신 6단 자동변속기를 적용했다. 가격은 뉴 아레나는 트림에 따라 ▲프리미엄 3979만원 ▲노블레스 4553만원 ▲더 블랙 5173만원이다. 쿨멘은 화물 적재 용량에 따라 3478만원부터 4046만원까지 책정됐다. /양성운 기자 ysw@metroseoul.co.kr

# “R&D 혁신으로 미래 그린 에너지 산업 선도” 기아, 전기SUV ‘EV9’ 사전계약 ‘1만대’ 돌파

## SK이노베이션 김준 부회장 대전환경과학기술원 방문 R&D 현안 점검·구성원 격려



SK이노베이션 김준 부회장(오른쪽)이 15일 대전 환경과학기술원을 방문해 구성원들과 인사를 나누고 있다. /SK이노베이션

김준 SK이노베이션 부회장이 대전 환경과학기술원을 방문해 R&D 현안을 점검하고, 구성원들을 격려했다. 김 부회장은 “환경과학기술원은 올타임 넷제로(All Time Net Zero) 달성을 위한 그린 포트폴리오 디자이너 & 디벨로퍼라는 핵심 역할을 담당하고 있다”며 “미래 그린 에너지 산업을 선도할 연구개발(R&D)의 주역이 돼 달라”고 강조했다. SK이노베이션 측은 김 부회장이 기술원 내 분석솔루션센터, 환경기술연구센터 등을 찾아 구성원들의 애로사항을 경청하며 기술원의 미래비전을 공유했다고 16일 밝혔다. 김 부회장은 기술원 구성원 소통 프로그램인 ‘더 해피스트데이(The HappyEST Day)’ 현장도 깜짝 방문해, 물품 기부를 통해 행복 나눔을 실천하는 구성원들을 응원하며 격의 없는 소통에 나섰다. 구성원들은 물건 나눔뿐 아니

라 즉석 사진, ESG(환경·사회·지배구조)를 주제로 한 오락기 등을 즐겼다. 김 부회장은 이후 미래 그린 에너지 R&D를 위한 향후 40년의 각오를 다지는 식수 행사에 참석했다. SK이노베이션 R&D 경영이 태동한 1983년에 태어난 대표구성원, 기술원 경영진 등과 함께 소나무의 한 품종인 반송(盤松)을 심었다. 이 자리에서 김 부회장은 “올해는 탄소 저감 및 전력화(Electrification)를 지향점으로 한 미래 그린 에너지 사업 본격화의 원년”이라며 “미래에너지 시장을 열어가기 위해서는 무엇보다 R&D의 역할이 중요하다”고 강조했다.

그러면서 “환경과학기술원은 SK이노베이션 R&D 경영의 시초로, 지난 40년 간 SK이노베이션 계열의 비약적인 성장을 이끌어왔다”며 “향후 40년도 지속적인 R&D 혁신을 통해 암모니아, 폐배터리 재활용(BMR·Battery Metal Recycle) 등 미래에너지 사업의 포트폴리오를 확대하는 데 역할을 다 해 달라”고 당부했다. SK이노베이션은 ‘종합에너지기업으로 도약하기 위해 독자적인 기술개발이 필요하다’는 고(故)최종현전대회장의 선구안에 따라 R&D 경영을 도입했다. 1983년 SK이노베이션의 전신인 유공에 ‘기술지원연구소’ 조직이 처음 생겼고, 1985년 울산에 실제 연구소 시설이 설립됐다. 울산 기술지원연구소는 정유업계 최초의 R&D센터로 몇 차례 개편을 거쳐 현재 환경과학기술원으로 자리잡았다. 기술원은 고급 윤활기유, 전기차 배터리, 리튬이온 배터리용 분리막(LiBS) 등 신기술을 끊임없이 개발하며 SK이노베이션 발전에 중추적 역할을 해왔다. /허정윤 기자 zelkova@

## 국내 최초 3열 대형 전동화 SUV



기아 ‘The Kia EV9’.

기아의 플래그십 전기 SUV ‘더 기아 EV9(이하 EV9)’이 출시 전부터 돌풍을 예고하고 있다. 기아는 EV9의 사전계약이 1만대를 돌파했다고 16일 밝혔다. 국내 최초 3열 대형 전동화 SUV EV9은 웅장함이 돋보이는 외관과 새로운 차량 경험을 선사할 실내 공간을 갖췄다. 또 99.8kWh 대용량 배터리 기반 501km의 1회 충전 주행거리(※19인치 휠 2WD 모델 산업부 인증 완료 기준)를 달성했으며 최고 수준의 신기술도 대거 적용됐다. 지난 3일 시작한 EV9의 사전계약은 기본모델(에어·어스 트립)과 GT-line으로 진행했는데 영업일 8일만인 지난 15일 마감기준 1만 367대가 접수됐다. 기아 전동화 라인업의 새로운 플래그십 모델인 EV9은 K9(2012년, 15영업일 3201대)·모하비(2019년 11영업일 7137대) 등 기아의 역대 플래그십 차종의 최종 사전계약 대수를 훌쩍 넘어서며 국

내 최초 3열 대형 전동화 SUV로서 새로운 영역 개척의 성공적인 시작을 알렸다. EV9을 사전계약한 고객의 86%는 ▲듀얼 칼라 엠비언트 라이트 ▲1열 릴렉션 콤포트 시트 ▲헤드업 디스플레이 ▲서라운드 뷰 모니터 등 다양한 편의 사양을 갖춘 기본모델의 ‘어스’ 트림과 ▲전용 디자인 사양 ▲부스트 ▲스몰큐브 프로젝션 LED 헤드램프 등 고급감이 높은 사양이 기본 적용된 GT-line을 선택했다. /양성운 기자

## HMM, 신용등급 BBB+ → ‘A-’ 상향

### 사업경쟁력·재무대응력 우수

HMM이 국내 3대 신용평가사로부터 기업신용등급 ‘A-’(안정적)를 받았다고 16일 밝혔다. 나이스신용평가(나신평)와 한국신용평가(한신평)는 2022년 결산 재무제표를 기준으로 진행한 기업신용평가에서 HMM의 기업신용등급을 기존 ‘BBB

+’에서 ‘A-’로 상향 조정했다. 지난해 12월 ‘BBB’에서 ‘BBB+’로 상향된지 5개월만이다. 나신평과 한신평은 공시자료를 통해 HMM의 견조한 사업경쟁력과 우수한 재무대응력을 신용등급 상승 요인으로 제시했다. 지난해 11월 한국기업평가(한기평)로부터 ‘A-’(안정적)를 받은 HMM은 이로써 국내 3대 신용평가사로부터 모

두 ‘A-’등급을 획득하게 됐다. 나신평은 HMM이 원양 컨테이너선사로 선복량 기준 국내 1위, 글로벌 8위의 시장지위를 확보하고 있으며, 선종다변화 및 운영효율성 향상 등을 통해 회사사업기반의 안정성이 제고된 점을 고려했다고 밝혔다. 한신평은 HMM이 컨테이너 시황에 민감한 사업구조를 보유하고 있으나, 시황 변동성을 흡수할 수 있는 우수한 재무완충력을 갖추고 있다고 평가했다. /허정윤 기자

## 에어서울, 1분기 매출 848억·영업이익 269억

### 창사 이래 최대 실적 달성

에어서울이 올 1분기, 창사 이래 최대 매출과 영업이익을 달성했다. 에어서울은 2023년 1분기 매출 848억, 영업이익 269억원으로 분기 최고 실적을 달성했다. 매출은 전년동기대비 31% 늘었고, 영업이익은 520% 증가, 영업이익률은 31.7%에 달한다. 에어서울은 2022년 4분기에도 영업

이익 79억 원의 흑자를 달성하며 빠르게 실적 턴어라운드에 돌입했다. 에어서울은 측은 “코로나19 방역 조치가 완화에 따라 검역 및 출입국 규정 변화에 발맞춰 국제선 수요 변화에 긴밀하게 대응한 것이 실적 개선을 이끈 주된 요인”이라며 “적시적기의 일본 노선 확대와 수익성을 고려한 탄력적인 노선 운영 전략이 주효했다”고 설명했다. /허정윤 기자