

오토차이나 2026

현대차, '아이오닉' 中 론칭... 20개 모델·50만대 판매 목표

(2030년까지)

첫 주자로 전기 SUV '아이오닉 V' 현지기술 협업 '中 진동화' 전략 자율주행·中 디지털 생태계 연결 핵심전략으로 '스마트화' 설정

현대자동차그룹 경영진이 세계 최대 자동차 시장이자 첨단 기술의 격전지인 중국에서 현지 시장 공략을 위한 전략을 공유했다.

지난 24일 중국 베이징 국제전람센터 순의관에서 열린 '2026 오토차이나'에는 장재훈 현대차그룹 부회장을 비롯해 호세 무뇨스 현대차 대표이사 사장, 서강현 현대차 기획조정담당 사장, 만프레드 하러 현대차·기아 R&D본부장 사장, 박민우 현대차·기아 AVP본부장 사장, 이상엽 현대제네시스글로벌디자인담당 부사장, 지성원 HMG브랜드 경험담당 부사장 등 그룹 주요 경영진들이 대거 모습을 보였다.

장재훈 부회장은 "중국은 많이 배우고 연어할 시장"이라며 "(기술적인 측면에서) 전동화와 스마트화는 이미 보편화된 만큼, 그 안에서 현대차만이 보여줄 수 있는 차별화된 기술적 포인



호세 무뇨스 현대차 사장(왼쪽 두번째)과 우저우타오 베이징현대 동사장(왼쪽 세번째) 등이 지난 24일 중국 베이징 국가전람중심에서 한국 언론과 간담회를 하고 있다. /현대차

트를 찾는 데 집중하겠다"고 밝혔다. 이어 "아이오닉 V(비즈니스)부터 시작하지만 아이오닉 브랜드의 중국 전략 등은 좀 달라져야 되지 않나 기대하고 집중하겠다"며 "현대차만이 보여줄 수 있는 차별화된 기술적 포인트를 찾아야 한다"고 덧붙였다.

현대차는 중국 시장 재공략을 선언하며 전기차 브랜드 '아이오닉(IONIQ)'을 전면에 내세웠다. 첫 주자는 전략형 전기 SUV '아이오닉 V'다. 현지 기술과 협업을 강화한 '중국형 전동화' 전략으로 2030년까지 50만대 판매를

달성하겠다는 목표도 제시했다.

호세 무뇨스 현대차 사장은 이날 진행된 글로벌 미디어 간담회에서 "중국 은 세계에서 가장 중요한 전기차(EV) 시장이자 첨단 기술이 집약된 곳"이라며 "가격뿐 아니라 상품성, 디자인, 서비스까지 포함한 경쟁력에 현지화를 더해야 한다"고 밝혔다.

현대차는 이번 아이오닉 브랜드를 중국에 공식 론칭하며 단순한 브랜드 공개를 넘어 구체적인 제품·사업 전략을 함께 내놨다. 2030년까지 총 20개 전동화 모델을 출시하고, 이를 기반으로

중국 시장 판매 50만대 달성을 추진한다는 계획이다.

아이오닉 V는 중국 시장 공략을 위한 현지화 전략이 집약된 차량이다. 600km 이상의 주행거리와 함께 CATL 배터리, 모멘타(Momenta) 기반 ADAS(첨단운전자보조시스템) 등 현지 기술을 적극 반영했다. 특히 현대차는 중국 현지 기업과 협업을 통해 자율주행과 스마트 기능을 강화한다. 중국 CTO 허재호 전무는 "모멘타와 협업해 레벨 2+ 수준 자율주행을 구현했고, 향후 더 높은 수준까지 공동 개발을 검토 중"이

라고 설명했다.

또 바이두 기반 AI 음성인식, 지도, 위젯 연동 등 중국 디지털 생태계와 연결된 기능을 적용해 '이동하는 생활공간'으로서의 차량 경험을 제공한다는 방침이다.

현대차는 중국 시장에서 전동화만으로는 경쟁이 어렵다고 보고 '스마트화'를 핵심 전략으로 설정했다. 무뇨스 사장은 "전동화는 기본이며, 중국 소비자 특히 젊은 층은 스마트 기능과 사용자 경험을 더 중요하게 본다"고 말했다.

파격적인 디자인을 적용한 아이오닉 V에 대해 이상엽 현대차 디자인 담당 부사장은 "트렌드를 따르는 안전한 선택 대신, 시장에 없는 혁신적 디자인을 택했다"며 "중국 시장에서 눈에 띄고, 사용성과 공간성을 동시에 만족시키는 데 집중했다"고 설명했다.

한편 현대차는 중국 시장에서 전기차뿐 아니라 하이브리드, EREV(주행거리 연장형 전기차) 등 다양한 친환경차를 선보이며 '유연한 전략'을 이어갈 방침이다.

/베이징(중국)=양성운 기자 ysw@metroseoul.co.kr



metro

초급속 충전·AI 자율주행... 미래 모빌리티 기술 한자리에

출품 1451대... 세계 최초 공개 181대 中, 가성비 벗고 프리미엄 모델 제시 BYD 5분·CATL 6분 완충 배터리 현대차·벤츠·BMW 등도 대거 출격

프리미엄 모델이 담고 있는 럭셔리와 첨단기술의 향연이 펼쳐졌다.

지난 24일 중국 베이징 국제전람센터 순의관에서 막을 올린 '2026 오토차이나'는 세계 친환경차 산업의 흐름을 가늠하고 미래 모빌리티 방향성을 확인할 수 있었다. 행사장 규모는 총 38만㎡(제곱미터)로 세계 모터쇼 역사상 최대 규모다. 전시 차량은 총 1451대로, 이 중 세계 최초 공개 차량이 181대로 역대 최대급이다. 특히 가성비(가격 대비 성능) 모델로 글로벌 전기차 시장

점유율을 높였던 중국 업체들은 프리미엄 모델을 잇따라 선보이며 과거와 달라진 위상을 과시했다.

중국 전기차 판매 1위 브랜드 BYD는 오션 시리즈의 차세대 플래그십 SUV인 씨라리언 08과 플래그십 세단 쉐일 08을 공개했다. 특히 씨라리언 08은 2세대 블레이드 배터리를 탑재해 5분 충전만으로 10%에서 70%까지 충전할 수 있는 초급속 충전 기술 '플래시 차저'를 적용해 눈길을 끌었다. 특히 BYD는 '5분충전, 9분 완충, 영하 30도에서도 추가 3분' 등을 강조했다.

글로벌 배터리 1위 CATL은 이날 '신성 3세대' 배터리를 공개하며 BYD에 맞불을 냈다. 10%에서 98%까지 충전하는 데 걸리는 시간은 단 6분 27초

로 전기차의 한계를 넘어설 수 있는 기술이다.

올해 국내 진출 시장에 본격 진출하는 지리자동차그룹의 프리미엄 브랜드 지커는 신형 009를 비롯해 9X, 8X 등 주력 럭셔리 모델을 공개했다. 전기 MPV와 대형 하이브리드 SUV로 고급차 시장 경쟁력을 확보하겠다는 전략을 엿볼 수 있다. 이날 처음 공개된 신형 009는 부분변경 모델로 기존 모델에 더해 7인승 사양을 새롭게 추가했다.

최근 출시한 슈퍼하이브리드 SUV 8X는 900V 고전압 시스템과 3개 전기모터를 탑재했다. 시스템 합산 최고출력은 1030kW(약 1400마력)에 달하며 정지 상태에서 시속 100km까지 가속하는 데 걸리는 시간은 2.96초다.

'중국의 테슬라'로 불리는 샤오펑은 로보택시 프로토타입인 신형 SUV 'GX'를 공개하며 'AI 자율주행'의 기술력을 과시했다. 샤오펑은 2세대 지능형 보조주행 시스템 'VLA2.0'으로, 피지컬 AI 기술을 기반으로 진화한 자율주행 시스템이다. 과거 보조주행이 고속도로에서 사용하는 수준이었다면, VLA2.0은 아파트 단지, 지하주차장, 좁은 골목길에서도 활용할 수 있는 것이 특징이다.

전자 업체로 더 잘 알려진 샤오미는 레이첼 회장이 직접 신차 YU7 GT와 이 차의 스포츠카 버전인 비전 GT 콘셉트카 실물을 소개했다. 1000마력 이상의 출력, 최고 시속 300km까지 낼 수 있는 YU7 GT는 완충 시 705km를 달릴

수 있다. 미래형 슈퍼카 비전 GT는 정지 상태에서 단 1초만에 시속 100km까지 도달할 수 있고, 최고 시속이 350km를 넘는다.

현대차는 전용 전기차 아이오닉 중국 전략형 양산 모델 아이오닉 V와 중국 기술 기업 모멘타와 협력한 자율주행차, 주행거리연장형차(EREV) 등을 공개하고 신에너지차 브랜드로의 대전환을 선언한다.

벤츠는 중국 모멘타 자율주행 기술을 탑재한 신형 S-클래스와 디올-뉴 일렉트릭 GLC를 선보인다. 폭스바겐 그룹은 폭스바겐, 아우디, AUDI 등 4개 브랜드 산하 10개 모델을 공개하고, BMW 그룹은 7시리즈 부분 변경과 미니 브랜드 신차 등을 대거 공개할 예정이다. 폭스바겐은 중국 전기차 샤오펑과 공동 개발한 ID.유니스 모델을 처음 공개했다.

/베이징(중국)=양성운 기자



metro

AI 전력 병목 대안에 '선박엔진'... 모듈형 설계·활용도 등 강점

HD현대중공업, 美 AEG에 공급계약 STX엔진, 데이터센터 맞춤형 고도화



HD현대중공업의 육상 발전용 힘센엔진(HIM SEN). /HD현대

인공지능(AI) 데이터센터가 전력 인프라 확충 속도보다 빠르게 늘어나면서 전력 확보 방식에도 변화가 나타나고 있다. 대형 가스터빈 공급이 수요를 따라가지 못하는 가운데, 납기가 짧고 모듈형 확장이 가능한 선박용 4행정 중속엔진이 데이터센터 전력 인프라의 대안으로 떠오르고 있다.

26일 국제에너지기구(IEA)에 따르면 전 세계 데이터센터 전력 소비는 오는 2030년 약 945TWh로 현재의 두 배 수준

까지 늘어날 전망이다. 2024~2030년 연평균 증가율은 약 15%로, 다른 산업보다 4배 이상 빠르다. 반면 전력망 확충 속도는 이를 따라가지 못하고 있다. 유전투자증권은 대형 가스터빈 납기가

2029년 이후로 밀린 반면 중속엔진은 2028년부터 공급이 가능해 1년 이상 납기 경쟁력이 있다고 분석했다. 이에 중소형 가스터빈과 중속엔진을 병렬 구성하는 '클러스터링' 방식도 대안으로 거론된다.

핀란드 엔진 기업 바르질라는 중속엔진 기반 발전이 데이터센터 전력원으로 구조적 장점을 갖는다고 설명했다. 여러 대의 엔진을 병렬로 구성하는 모듈형 설계가 가능해 일부 설비에 고장이나 정비수요가 발생하더라도 나머지 설비를 통해 전력 공급을 유지할 수 있다. 필요에 따라 엔진 모듈을 추가하는 방식으

로 수백 메가와트(MW) 규모까지 단계적으로 확장할 수 있다.

빠른 시동과 출력 조정 능력도 데이터센터에 적합한 요소로 꼽힌다. 가스·유연연료·액체연료 등 다양한 연료를 사용할 수 있어 운영 유연성도 높다. 향후 저탄소 연료 전환과 환경 규제 대응 측면에서도 활용도가 높다는 평가다.

국내 엔진업체도 각기 다른 방식으로 대응에 나서고 있다.

HD현대중공업은 실제 수주를 통해 시장 진입에 나섰다. 회사는 최근 미국 에너지 인프라 개발기업 아페리온 에너지 그룹(AEG)에 20MW급 '힘센엔진' 기반 발전설비를 공급하는 계약을 체결했다. 총 684MW, 6271억원 규모로 해당 설비는 미국 데이터센터 전력 인프라에 활

용될 예정이다.

STX엔진은 기존 4행정 중속엔진을 데이터센터 환경에 맞게 고도화한 모델을 선보였다. 지난해 12월 공개한 '16V 32/40 하이 다이내믹'은 초대형 데이터센터와 AI 워크로드에 필요한 전력 품질 기준을 반영한 제품이다. ISO 8528 G3 성능 등급과 10초 이내 기동 가능한 블랙스타트 기능을 갖췄으며, 고속엔진 수준의 과도응답 성능을 구현해 급격한 부하 변동 대응 능력을 강화했다. STX엔진은 단일 7MW급 시스템 기준으로 고속엔진 대비 초기 투자비 경쟁력을 확보하면서도 운영비와 설치 공간을 줄일 수 있다는 점도 강점으로 내세우고 있다.

/유혜은 기자 dhalehdhale@



metro