

세계 첫 독립개폐 코치도어… “GV90, 미래의 럭셔리 모델”

제네시스 전동화 SUV ‘GV90’

현대자동차그룹이 최신 첨단 기술을 집약한 제네시스 브랜드 최초의 초대형 플래그십 전동화 SUV GV90을 공개하고 전동화 시대 럭셔리 시장 경쟁에 본격적으로 뛰어 들었다.

제네시스는 19일(현지시간) 미국 샌프란시스코에 위치한 팰리스 오브 파인 아트에서 ‘GV90 월드 프리미어’를 열고 GV90 네오론과 GV90을 공개했다고 20일 밝혔다. 2024년 공개된 ‘네오론’ 콘셉트에서 출발한 GV90은 제네시스의 럭셔리 철학과 전동화 기술 역량을 집약한 미래 전략의 상징적인 모델이다.

정희선 현대차그룹 회장은 “GV90은 제네시스가 생각하는 미래 럭셔리의 방향성을 보여주는 모델”이라며 “기술과 디자인, 고객 경험 전반의 혁신을 통해 고객에게 더 큰 자유를 제공하고자 하는 철학을 담았다”고 강조했다.

특히 정 회장은 기술의 목적을 인간 경험의 향상에 두겠다는 점을 분명히 했다. 정 회장은 “혁신의 가치는 기술 자체가 아니라 인간 경험을 향상시키는 데 있다”며 “진정한 럭셔리는 사람을 더 자유롭게 하는 데서 시작되며, 아름다움은 그 자유를 완성한다”고 말했다. 단순히 첨단 기능을 늘리는



제네시스 GV90.

美서 ‘GV90 월드 프리미어’ 개최
GV90 네오론·GV90 2종 첫 공개
1회 충전시 500km 주행거리 확보
배터리 10%→80% 22분만에 충전
세계 첫 ‘루프 에어백’ 안전성 강화

데 그치지 않고 이동 과정 자체를 고급스러운 경험으로 바꾸겠다는 의미다.

GV90은 제네시스 플래그십 전용 ‘eMP(Electric Mobility Prime) 플랫폼’을 기반으로 개발됐다. 123.5kWh 대용량 배터리를 탑재해 7인승 기준 1회 충전시 500km의 주행거리를 확보했으며, 350kW 급속 충전 시 배터리를 10%에서 80%까지 22분 만에 충전할 수 있다. 전·후륜 모터 합산 최고출력은 490kW, 최대 토크는 800Nm에 달한다.

주행 성능도 플래그십에 걸맞게 뛰어난 DNA를 품고 있다. 현대차그룹 최초의 듀얼 전자식 차동 제한 장치(e-LSD)와 멀티 챔버 에어 서스펜션, 최대 5도까지 조향 가능한 능동형 후륜 조향 시스템을 적용해 대형 SUV의 안정성과 승차감을 동시에 높였다. 여기에 두꺼운 차음 유리와 차체 방음 구조를 적용해 실내 정숙성도 한 단계 끌어올렸다.

또 안전성을 강화하기 위해 세계 최초로 ‘루프 에어백’을 적용했다. 총 12개의 에어백과 실내 모니터링 시스템을 통해 사고 상황에서 탑승객 보호 수준을 높였으며, 배터리에는 셀 간 열연이를 억제하는 열연이 안전 기술(TRP)과 클라우드 기반 사전진단 시스템을 적용했다.

GV90은 차량을 하나의 이동 공간이 아닌 ‘생활 공간’으로 재해석했다. GV90 네오론에는 세계 최초 독립 개폐형 히든 B 필러 코치 도어인 ‘네오론 아치 게이트’가 적용됐다. 앞뒤 도어가 마주 보며 열려 탑승 공간을 크게 확장하며, 180도 회전하는 전동식 스위블 시트는 정차 시 실내를 라운지처럼 활용할 수 있도록 했다.



제네시스 GV90 네오론 실내.

로 ‘루프 에어백’을 적용했다. 총 12개의 에어백과 실내 모니터링 시스템을 통해 사고 상황에서 탑승객 보호 수준을 높였으며, 배터리에는 셀 간 열연이를 억제하는 열연이 안전 기술(TRP)과 클라우드 기반 사전진단 시스템을 적용했다.

GV90은 차량을 하나의 이동 공간이 아닌 ‘생활 공간’으로 재해석했다. GV90 네오론에는 세계 최초 독립 개폐형 히든 B 필러 코치 도어인 ‘네오론 아치 게이트’가 적용됐다. 앞뒤 도어가 마주 보며 열려 탑승 공간을 크게 확장하며, 180도 회전하는 전동식 스위블 시트는 정차 시 실내를 라운지처럼 활용할 수 있도록 했다.

디자인은 한국적 미학을 전면 내세웠다. 달항아리에서 영감을 받은 절제된 곡선과 여백의 미를 바탕으로 전면부의 윈드 페이스 MLA 헤드램프와 24인치 단조 휠을 조합해 웅장하면서도 간결한 존재감을 구현했다.

제네시스는 GV90을 통해 전기차 기술력뿐 아니라 ‘환대(Hospitality)’라는 브랜드 정체성까지 경쟁의 영역으로 끌어올렸다. 정 회장이 제시한 ‘사람을 더 자유롭게 하는 럭셔리’가 GV90이라는 제품으로 구체화되고 있다.

/양성윤 기자

ysw@metroseoul.co.kr



metro

>> 1면 ‘DX노조 3000명…’서 계속

동행노조

자사주 1000주 수준 성과급재원 확대 요구

DX의 실적 악화도 부담이다. DX부문은 올해 2분기 매출 48조원, 영업이익 8000억원을 기록하며 2021년 출범 이후 처음 분기 적자로 돌아섰다. 상반기 매출은 100조7000억원으로 사상 처음 100조를 넘었지만 영업이익은 2조1000억원에 그쳤다. 지난해 같은 기간 8조원의 4분의 1 수준이다.

반면 동행노조는 올해 임금협상에서 반도체 실적과 연계한 특별경영성과급이 도입되면서 부문별 차이가 지나치게 벌어졌다고 보고 있다.

집회 이후에는 교섭구도 변화도 변수로 떠올랐다. 초기업노조는 20일 동행노조에 공문을 보내 2027년 임금·단체협약 교섭에서 공동교섭단을 구성하지 않겠다고 통보했다. DX부문 중심의 요구를 별도로 추진하려면 교섭단위 분리를 신청해야 한다는 입장도 전달했다.

초기업노조 홈페이지에 따르면 지난 19일 기준 조합원은 5만3462명으로 동행노조의 약 3만500명보다 많다. 현 구도가 이어질 경우 교섭장구 단일화 과정에서 동행노조가 DX 요구를 회사와 직접 교섭하는 데 제약을 받을 수 있다. 교섭단위 분리 역시 근로조건과 교섭 관행에 현격한 차이가 있어야 노동위원회가 인정하는 만큼 문턱이 낮지 않다.

김성희 고려대 노동문제연구소 교수는 “성과급 제도는 한번 만들어지면 물이 된다”며 “성과가 직원뿐 아니라 협력사 등 공급망을 포함한 전체 이해관계자에게 배분되는 메커니즘이 필요하다”고 말했다.

/구남영 기자 koogija_tea@

평택 4나노 ‘풀가동’… 삼성 파운드리, 흑자전환 기대감

일부 신규주문 가격 최대 15% 인상
테슬라서 2나노 공정 물량 확보하고
美 텍사스 테일러 공장 가동률 확대

삼성전자 파운드리 사업의 수익성 개선 기대가 커지고 있다. 평택 4나노 공정이 풀가동에 들어간 가운데 일부 공정 가격도 오른 것으로 알려졌다. 여기에 2나노 선단공정 수주 확대와 미국 테일러 공장 가동이 본격화되면 실적 개선에도 속도가 붙을 전망이다.

20일 업계에 따르면 로이터통신은 삼성전자가 지난달 일부 파운드리 신규 주문 가격을 최대 15% 인상했다고 복수의 소식통을 인용해 보도했다. 4나노(SF4) 공정은 중국과 미국 고객사를 대상으로 전월 대비 10~15%, 대만 고객사는 5~10% 오른 것으로 전해졌다. 5나노(SF5)

는 10~15%, 8나노 공정은 약 10% 인상된 것으로 알려졌다.

삼성전자는 고객사별 가격과 계약 조건을 공개하지 않고 있어 구체적인 인상 여부와 폭은 확인하기 어렵다는 입장이다. 반도체 업계에서는 최근 웨이퍼 가격이 오르는 등 전반적인 가격 환경이 개선되고 있는 만큼 실제 가격 인상 가능성에 무게를 실는 분위기다.

공장 가동률도 높아지고 있다. 삼성전자 평택캠퍼스의 SF4 생산라인은 지난해 말부터 풀가동 상태다. 해당 라인에서는 웨이퍼 등 외부 고객사의 로직 반도체와 삼성전자 고대역폭메모리(HBM)에 사용되는 베이스다이를 생산한다.

중국 고객사의 수요도 강한 상황이다. 삼성전자는 미국 고객사와 자체 반도체 생산 물량까지 배정해야 해 중국에서 들

어오는 주문을 모두 소화하지 못하는 것으로 파악됐다.

TSMC의 선단공정 생산능력이 빠듯해진 점도 삼성전자는 고객사를 늘릴 기회로 꼽힌다. AI 반도체 수요가 TSMC에 집중되면서 일부 팹리스가 생산처를 다변화하고 있어서다. 시장조사업체 카운터포인트리서치에 따르면 올해 1분기 글로벌 파운드리 시장에서 삼성전자의 매출 기준 점유율은 7%로 TSMC의 70% 이상과 격차가 크다. 삼성전자 입장에서는 이 같은 격차를 좁히기 위해 선단공정에서 대형 고객사를 추가로 확보하는 것이 과제다. 이에 삼성전자는 2나노 공정을 중심으로 대형 고객사 물량 확보에 나서고 있다. 테슬라와 협력 중인 차세대 자율주행·AI칩 물량은 삼성전자의

2나노 공정 경쟁력을 확인할 수 있는 주요 양산 사례가 될 것으로 예상된다.

미국 텍사스주 테일러 공장 가동률을 높이는 데도 대형 고객사 확보가 중요하다. 삼성전자는 테일러 공장에 370억달러 이상을 투자하고 있다. 현재 페이스1 장비 반입과 양산 준비를 진행하고 있으며 2030년까지 페이스2 확장 투자도 계획하고 있다. 테슬라 등 대규모 물량이 투입되면 초기 가동률을 높이고 고정비 부담을 낮추는 효과를 기대할 수 있다.

생산능력 확대도 추진 중이다. 삼성전자는 평택캠퍼스 P5 1·2공장을 기존 더블 팹에서 트리플팹으로 확대하기 위해 용적률을 기존 350%에서 최대 490%로 높이는 산업단지계획 변경안을 제출한 것으로 알려졌다.

/차현정 기자 hyeon@



metro

LG엔솔·삼성SDI, 中 공세 대응 배터리 투자 확대

LG엔솔, 상반기 연구개발비 7259억
매출액의 5.1%… 중저가 제품군 보강
삼성SDI, 상반기 8586억… 22% ↑
전고체·소듐이온 배터리 연구 지속

LG에너지솔루션과 삼성SDI가 수익성 부담에도 미래 기술 투자를 늘렸다. 중국 업체의 저가 공세에 대응할 중저가 배터리부터 프리미엄 전기차와 에너지저장장치(ESS), 향후 성장이 예상되는 휴머노이드·로보빌리티용 제품까지 개발하면서 시장별 요구에 맞춰 가격 경쟁력과 에너지밀도, 안전성을 높이는 데 연구 역량을 집중하고 있다.

20일 업계에 따르면 LG에너지솔루션의



인터배터리 2026에서 선보인 삼성SDI 전고체 배터리 샘플. /삼성SDI

올해 상반기 연구개발비는 7259억원으로 전년 동기(6204억원) 대비 17.0% 증가했다. 상반기 기준 역대 최대 규모로 매출액 대비 연구개발비 비중은 5.1%를 기록했다.

LG에너지솔루션은 하이니켈 양극재와 급속충전 음극재를 통해 고용량·급속 충전 성능을 높이는 동시에 리튬인산철

(LFP)·리튬망간리치(LMR) 양극재로 중저가 제품군을 보강하고 있다. 고온 내구성과 급속충전 성능을 높인 전해질, 난연·고내열 분리막 등 안전성 관련 소재도 개발 중이다. 차세대 기술로는 건식전극과 전고체·바이폴라·소듐이온 전지를 연구하고 있다.

삼성SDI도 연구개발 지출을 큰 폭으로 늘렸다. 올해 상반기 연구개발비는 8586억원으로 전년 동기(7044억원) 대비 21.9% 증가했다. 매출액에서 연구개발비가 차지하는 비중도 11.7%로 전년 동기(11.1%)보다 0.6%포인트 상승했다.

삼성SDI는 46인치 원통형 배터리와 고안전성 각형 배터리, LFP 배터리로 전기차

·ESS 제품군을 보강하고 전고체·소듐이온 배터리 연구를 이어가고 있다. 배터리 수명과 안전성을 사전에 예측하는 기술과 새로운 소재·전극·공정도 개발하고 있다.

두 기업이 연구개발 투자를 이어가는 배경에는 중국 업체와의 기술·가격 경쟁이 있다. 중국 업체들은 가격 경쟁력을 앞세워 중저가 전기차용 LFP 배터리 시장을 주도하고 있다.

업계 한 관계자는 “중저가 전기차용 LFP 시장에서는 중국을 따라가기 쉽지 않지만 국내 기업들은 하이니켈 NCM을 기반으로 한 고에너지밀도 배터리에서 경쟁력을 갖추고 있다”며 “프리미엄 전기차와 ESS, 휴머노이드 등 강점을 살릴 수 있는 분야를 중심으로 연구개발 투자를 확대해야 한다”고 말했다.

/원관희 기자 wkh@



metro