

# 최첨단 기술 장착 반자율주행...손·발 놓아도 질주 'OK'

기아차 'K7 프리미어' 타 보니



장성 백양사 입구에서 신차급으로 탈바꿈한 기아차 'K7 프리미어'를 시승하고 있다.

<기아차 제공>

GDi 엔진 탑재 연비·승차감 모두 잡아

디자인·성능 업그레이드...K7 이름만 빼고 다 바꿔

사이드 미러, 계기판에서 볼 수 있어 편리

변개모양(Z) LED 주간주행등 갖춰

자동차 마니아들과의 솔자리에서였다. "새로 나온 K7 프리미어도 결국 K7이지 않겠어." 상품성 개선 모델이라는 점에서 변한 게 별로 없을 거라는 얘기였다.

그래서 직접 타봤다. 결과는 "K7이라는 이름만 빼고 확 바뀌었다"는 것이었다. K7 프리미어는 동급인 그랜저는 물론 상위 모델까지 위협할 정도로 디자인과 성능이 업그레이드 됐다. 이쯤이면 판매에서도 대박을 칠 것으로 기대된다.

지난 3일 광주 아시아문화전당을 출발해 담양과 장성 백양사를 거쳐 되돌아왔다. 오는 길에 드라이브 코스로 잘 알려진 무등산산장길을 택했다. 총 90km 거리였다. 고속도로와 국도, 무등산 오르막길을 달리며, K7프리미어의 질주 본능과 승차감, 코너링 등 성능을 체험하기 위해서였다.

시승 차량은 최고출력 266마력(6400rpm), 최대토크 31.4kg/m(5300rpm)의 힘을 내는 K7 3.0 가솔린 GDi 엔진이 탑재된 풀옵션 모델이다.

가장 인상적인 점은 탁월한 반자율주행이었다. 고속도로에서 손과 발을 놓고도 K7 프리미어는 제대로 질주했다. 드라마 '태

양의 후예'에서 서대영이 윤명주와 데이트를 하며 운전대에서 잠깐 손을 떼던 장면이, 5분간 지속될 수 있는 기술이다. 이는 국산 차 최고 수준의 첨단운전자보조시스템(ADAS) 덕분이었다.

이 시스템은 차선과 앞차를 인식해 차량의 스티어링 휠을 스스로 제어하는 차로 유지 보조(LFA·Lane Following Assist), 내비게이션 기반 스마트 크루즈 컨트롤(NSCC-C), 후방 교차 충돌방지 보조(RCCA), 고속도로 주행 보조(HDA·Highway Driving Assist) 등이 융합한 첨단 기술이다.

ADAS가 활성화되면 차량은 전방 카메라로 실시간 차로를 감지, 차선과 앞차량을 인식한 후 스스로 운전한다. 스마트 크루즈 컨트롤은 내비게이션과 연동해 과속 단속 카메라 앞에서는 저절로 규정속도를 맞추기도 한다. 광주-담양 고속도로에서 5분간 스티어링 휠을 잡지 않고 달렸는데, K7 프리미어는 알아서 차간 거리를 맞추고 차선 중앙을 잘 유지하며 주행했다. 완전 자율주행 시대가 멀지 않았다는 믿음을 주기에 충분했다.

신기한 것은 운전 중 방향지시등을 켜

때였다. 후측방 모니터 기능(BVM)을 탑재해 계기판에 옆 차선을 영상으로 보여줬다. 사이드미러를 계기판에서 볼 수 있어 안전하고 편리했다. 내비게이션과 연동해 터널을 지날 때는 알아서 창문을 닫고 공조시스템을 내기 모드로 전환하는 기술도 편리한 기능 중 하나다.

운전의 묘미도 살렸다. K7 프리미어는 스마트, 예코, 컴포트, 스포츠 등 4가지 주행모드를 제공한다. 모드를 변경할 때마다 클러스터 디자인이 변하며 눈을 즐겁게 했다. 컴포트 모드에서는 정속하고 단정한 세단이었다. 차음 유리를 확대 적용하고 하체를 보강해 진동과 소음을 크게 줄였다. 하지만 스포츠 모드로 바꾸면 엔진과 변속반응이 달라져 야생마로 변신해 질주했다.

K7 프리미어는 대형세단 K9에 적용된 사양들이 대거 도입됐다. K9에 적용된 전자식 변속레버가 그대로 왔고, K9에 최초로 적용된 후측방 모니터 기능도 제공됐다. 또 시원하게 일자로 뻗은 대시보드 중앙에 자리한 12.3인치 모니터도 아직 그랜저가 제공하지 않는 기능이다. 오디오시스템은 마치 피아노건반을 보듯 고급스럽고 부드러웠다.

외관도 확 바뀌었다. 우선 전장이 기존보다 25mm 길어진 4995mm로 웅장한 인상이 한층 드러났다. 전면부 라디에이터 바깥은 크기가 더 커지고 내부에는 크롬 바가 들어가 고급스러운 이미지를 더했다. K7만의 상징인 변개모양(Z) 발광다이오드(LED) 주간주행등은 라디에이터 그릴 테두리부터 헤드램프 하단으로 이어지는 새로운 형태로 변경됐다.

기아차 직원에 따르면 광주공장 한 동료 K7 프리미어가 공개되기 석 달 전 K7을 구입했다고 한다. 그의 아내가 했다는 말, "당신 기아차 다니는 거 맞아?"였단다. 아내의 불변소리가 당연했다는 느낌이었다.

기아차는 일반고객에게 K7 프리미어 시승 기회를 제공하고 있다. 광주-전남지역 기아차 지점과 대리점 12대, 광주 드라이브센터 2대 등 총 14대의 'K7 프리미어' 시승차를 운영 중이다. 시승 체험을 원하는 고객은 기아차 광주-전남 각 지점과 대리점, 기아차 홈페이지에서 예약하거나 기아차 광주드라이빙시승센터(062-371-5421)로 문의하면 된다.

/박정욱 기자 jwpark@kwangju.co.kr



기아차 K7 프리미어 내부

**무안 제23회 The 23th Mu-an Lotus Festival**

연꽃축제 사랑, 소망 그리고 인연

2019. 7.25.(목) ▶ 7.28.(일)

전남 무안군 일로읍 회산백련지 일원

주최/주관: 무안군 / 무안군 축제추진위원회

## 1분 충전 600km 주행 전기차 등 미래 기술개발 추진

제조업 르네상스 비전·전략 1600억 투입 6개 과제 도전

1분 충전으로 600km를 주행하는 전기차와 100m를 7초에 주파하는 로봇슈트 등 산업의 판도를 바꿀만한 미래기술 개발이 본격적으로 추진된다.

8일 산업통상자원부에 따르면 산업기술난제 6개 과제에 대해 7년간 총 1600억원을 투입해 '알키미스트 프로젝트' 사업을 추진한다. 이 프로젝트는 산업기술 난제에 도전하는 중대형 연구개발(R&D) 사업으로, 지난 6월 발표한 '제조업 르네상스 비전 및 전략' 중 하나다.

이번에 최종 선정된 알키미스트 대상 과제는 ▲1분 충전으로 600km를 주행하는 전기차 ▲100m를 7초에 주파하는 로봇슈트 ▲유리창 형태의 투명한 태양전지 ▲가르노 효율 한계에 근접한 히트펌프 ▲이론

한계효율을 극복한 슈퍼 태양전지 ▲공기정화 자동차 등이다.

이들 지원 과제는 당초 17개 후보 과제 중 대국민 공청회 및 선호도 조사를 거쳐 산업적 파급력과 기술적 혁신성, 사회적 관심도 등을 고려한 전문가 심의를 통해 최종 선정됐다.

먼저 고속충전 전기차 개발 과제는 전문가 심의 과정에서 600km를 주행하는데 드는 충전 시간을 5분에서 1분으로 단축시켜 한층 난제 개발에 대한 도전 의욕을 높였다.

건물 유리창에서 발전이 가능한 고효율 투명 태양전지 역시 후보 심의 당시 가시광선 투과도와 발전효율 목표가 각각 50%, 15%였으나 개발 목표를 70%, 12%로 조정했다.

소재 혁신과 광 이용기술 극대화를 통해 현재의 제조단가를 유지하면서 35% 이상의 발전효율을 내는 차세대 태양전지 개발도 추진된다.

또 평범한 사람이 입으면 100m를 7초 안에 주파할 만큼 빠른 반응속도와 보조력을 가지면서도 12시간 이상 작동이 가능한 편안한 로봇슈트 개발이 최종 지원과제로 채택됐다. 에어컨 소비전력을 절반 이상 줄일 수 있는 히트펌프 개발도 추진된다. 이때 열기관내 순환을 통해 얻을 수 있는 최대의 효율인 가르노 효율의 한계에 도전하는 것을 목표로 삼았다.

이와 함께 주행 중 배출되는 미세먼지보다 더 많은 양의 미세먼지를 정화할 수 있는 자동차 기술개발도 추진된다. 에너지 이용 효율 저하 없이 작동하는 차량용 공기청정시스템 개발이 목표다.

이번 프로젝트는 전형적인 R&D 사업과 다르게 산업의 난제라는 기술개발의 목표만 제시하고 구체적인 방법론은 수행기관이 자율적으로 다양하게 제시할 수 있다는 점에서 의미가 있다고 산업부는 설명했다.

/박정욱 기자 jwpark@kwangju.co.kr

## 폭염 때 타이어 펑크 조심하세요

"30°C 넘으면 사고율 1.5배"

현대해상교통기후연구소 분석

불발더위가 기승을 부리면 타이어 펑크 사고가 크게 증가하는 것으로 조사됐다. 기온이 30도를 넘으면 타이어 펑크 사고율은 기온이 30도 이하일 때의 약 1.5배에 달했다.

현대해상교통기후연구소는 지난해 여름철(6~8월) 발생한 교통사고 23만건

을 분석한 결과 이같이 나타났다고 5일 밝혔다.

연구소에 따르면 기온이 오를수록 타이어 펑크 사고도 증가하는데, 특히 30도를 넘어서면서 급증했다.

30도 초과 시 사고율은 0.18로, 30도 이하일 때 사고율 0.12의 1.53배였다. 사고율이 53% 높아진다는 얘기다.

이에 따라 타이어 교체에 위한 긴급출동 역시 21% 증가했다.

타이어 펑크 사고는 더 치명적이다. 치

사율은 일반 교통사고의 11.3배, 중상자 발생률도 2.6배에 달해 무더위에 운전할 때에는 각별한 주의가 필요하다.

김태호 현대해상 교통기후환경연구소 박사는 "기온이 30도일 때 노면에서는 70도 정도의 고열이 발생하면서 타이어 접지부에 열이 축적돼 타이어가 터지는 '스탠딩 웨이브' 현상이 발생한다"고 설명했다.

이를 막기 위해 타이어 공기압을 표준 압력보다 10~20% 높게 하고 타이어 상태를 수시로 점검해야 한다. 타이어가 마모됐을 때에는 미리 교체하는 게 좋다고 김 박사는 조언했다.

/연합뉴스