

기 관	컨슈머인사이트	이 메 일	sammy.park@consumerinsight.kr
문 의	박승표 이사	연 락 처	02) 6004-7661
배 포 일	2021년 11월 3일(수) 배포	매 수	자료 총 5매

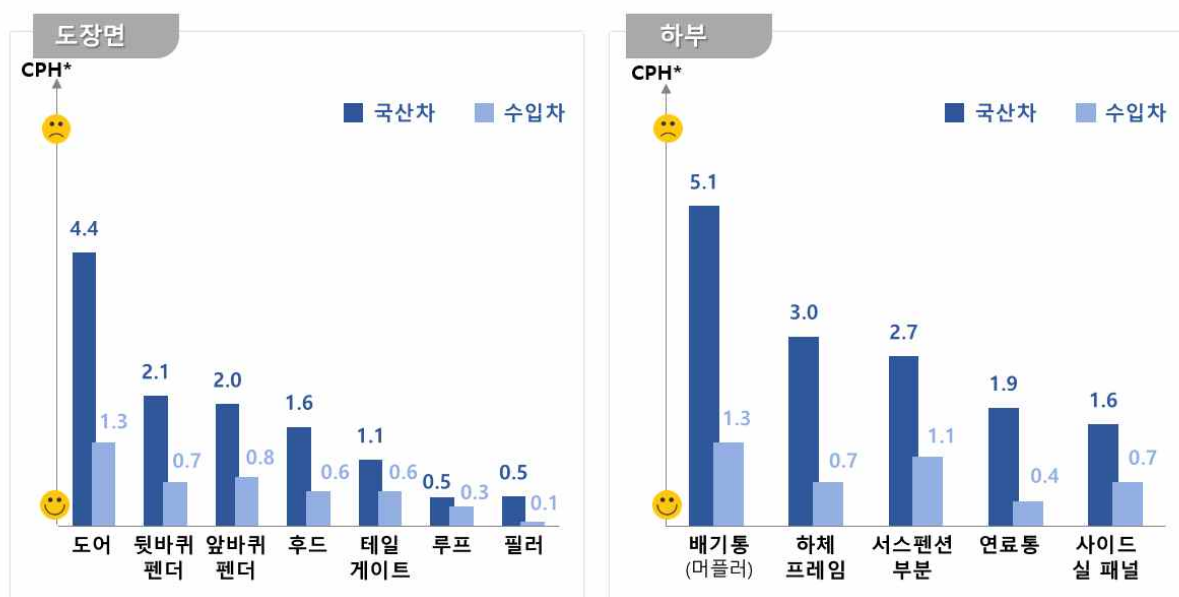
■ 2021년 자동차 기획조사 보도자료 ⑦

자동차 부식 '도장면'보다 '하부'에 많고 '배기통'이 최악

컨슈머인사이트, 자동차 부위별 부식 발생 수 비교

- 최다 발생부위는 국산·수입차 모두 배기통, 도어 순
- 하체프레임, 서스펜션, 앞·뒤 펜더 부위도 많이 발생
- 주요부위 국산이 3배 이상 많고 연료통은 5배 차이
- 국산차, '하부'에 비해 많던 '도장면' 부식 크게 줄어

[그림1] 보유기간 6~10년 자동차 부위별 부식 발생 수(2021년)



국산차·수입차 모두 부식이 가장 많이 발생하는 부위는 배기통과 도어 순으로 같았으나 주요 부위별 100대당 발생에서는 국산이 3배 이상 많아 여전히 큰 차이가 있었다. 특히 연료통 부식은 국산이 수입보다 5배 많이 발생해 가장 취약한 부위로 조사됐다.

자동차 조사 전문기관 컨슈머인사이트는 '연례 자동차기획조사'에서 새 차 구입 후 1년 이상 경과한 소비자(국산 2만31명, 수입 2914명)의 부식 발생 경험을 3개 영역(도장면, 하부, 기타), 13개 부위 별로 묻고 '100대 당 부식 발생 부위 수(CPH; Corrosion Per Hundred)'를 세분화해 비교했다. 보유기간은 ▲1~5년 ▲6~10년 ▲11년 이상으로 나눠 시기별 발생 추이도 분석했다.

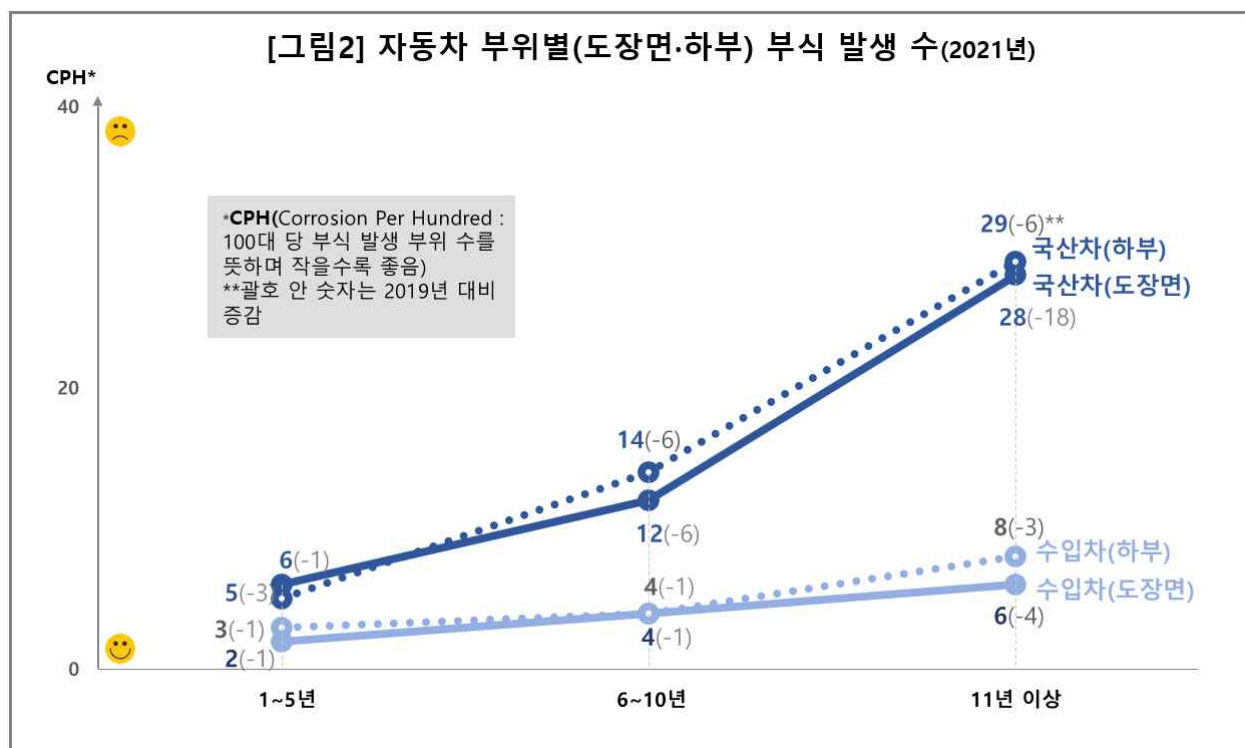
■ 수입차, 3개 부위 제외하곤 모두 1건 미만 발생

자동차에서 부식에 가장 취약한 부위는 배기통과 도어였다. 사용기간 6~10년 차량을 기준으로 국산 수입 모두 CPH는 ▲배기통(국산 5.1, 수입 1.3건)이 가장 많았고 그 다음은 ▲도어(국산 4.4, 수입 1.3건)였다[그림1].

국산차는 이 밖에 ▲하체프레임(3.0건) ▲서스펜션(2.7건) ▲뒷바퀴 펜더(2.1건) ▲앞바퀴 펜더(2.0건) ▲연료통(1.9건) 순이었다. ▲후드 ▲사이드실(각각 1.6건) ▲테일게이트(1.1건) ▲루프 ▲필러(각각 0.5건) 부위는 비교적 발생 건수가 적었다.

수입차 역시 부식이 가장 많은 곳은 배기통, 도어로 국산과 같았으나 그 뒤로는 ▲서스펜션(1.1건) ▲앞바퀴펜더(0.8건) ▲뒷바퀴펜더(0.7건) 순으로 일부 차이를 보였다. 다만 배기통, 도어, 서스펜션을 제외하면 모두 1.0건 미만으로 국산보다 훨씬 적었다.

세부 부위별로 비교하면 연료통 부식 건수가 국산(1.9건)이 수입(0.4건)보다 4.8배 많아 가장 취약했다. 하체프레임(4.3배), 배기통(3.9배), 도어(3.4배), 뒷바퀴 펜더(3.0배) 등 주요 부위에서 3배 이상의 발생률을 보였다. 다만 나머지 부위는 1.7~2.7배로 거의 대부분 2년 전 3배 이상 나던 차이를 많이 좁혔다.



■ 모든 부위, 모든 차령에서 부식 발생 감소

부식 발생 부위를 크게 도장면과 하부로 나눠 비교한 결과 2개 영역 모두에서 부식 발생 건수는 감소 추세다. 국산차의 경우 도장면 부식은 ▲1~5년에서 6건 ▲6~10년에서 12건 ▲11년 이상에서 28건으로 조사됐다. 2019년 조사 때(7, 18, 46건)보다 모두 줄어들었으며 사용기간이 오래된 차일수록 감소폭이 컸다[그림2].

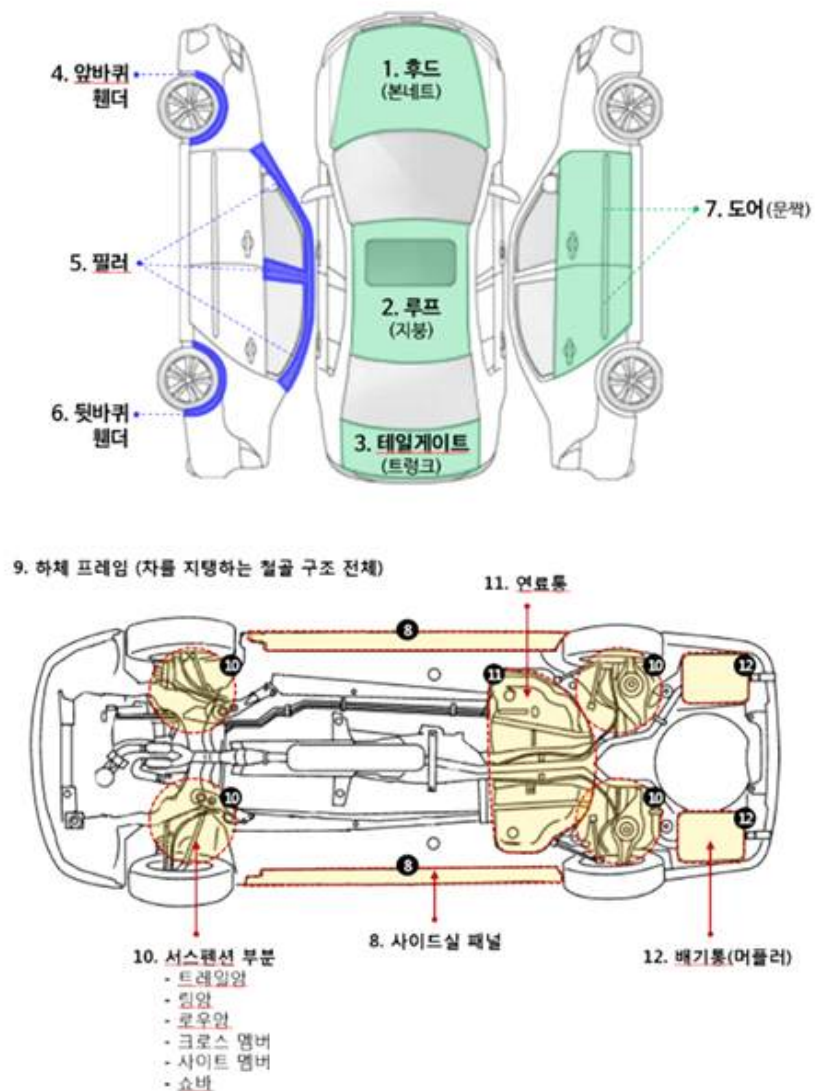
이에 비해 하부는 ▲1~5년 5건 ▲6~10년 14건 ▲11년 이상 29건으로, 2년 전 조사(8, 20, 35건)에 비해 각각 3~6건 줄어 도장면의 감소에 미치지 못했다. 그동안 국산차는 차령 11년 이상부터 부식 건수가 급격히 늘고 특히 도장면이 하부 부식보다 급격히 취약해지는 단점이 있었으나 두 영역 모두 정도의 차이가 있을 뿐 크게 개선되고 있음을 알 수 있다. 수입차도 같은 기간 부식 건수가 적지 않게 줄어 모든 차령, 모든 부위에서 국산차 부식 발생 건수가 아직 많고 발생 비율 차이도 4배가량으로 여전하다(참고. [국산차 부식 줄었지만 수입차와 격차는 그대로](#)).

국산차에 대한 커다란 불만요인인 부식, 그 중에서 더 취약했던 도장면 부식 건수가 크게 줄고 있음을 확인할 수 있었다. 이 같은 양적 품질개선 효과는 수입차를 따라잡는 질적 변화를 불러오고, 나아가 국산차의 큰 약점인 내구품질 개선으로 이어질 가능성이 엿보인다. 그러나 '겉에서 잘 보이지 않는' 하부의 부식 개선효과는 상대적으로 미흡하다. 부식은 눈에 띄는 치명적 결함이지만 개선 노력을 하면 금세 그 효과를 거둘 수 있다. 국산차 제작사가 원가 절감과 소비자 신뢰 중 무엇을 더 중요시하는지를 알 수 있다.

[붙임 그림 1] 녹/ 부식 이해를 돕기 위해 제공된 이미지

[녹]	[부식]
	
금속 표면에 산화가 일어나 붉은색으로 변한 것	산화가 많이 진행되어, 금속이 부스러지며 파이거나 구멍이 난 상태

[붙임 그림 2] 부식 부위 표시를 위해 제공된 보기



컨슈머인사이트는 **비대면조사에 효율적인** 대규모 온라인패널을 통해 자동차, 이동통신, 쇼핑/유통, 관광/여행, 금융 등 다양한 산업에서 요구되는 전문적이고 과학적인 리서치 서비스를 제공하고 있습니다. 특히, 최근에는 **다양한 빅데이터를 패널 리서치 데이터와 융복합 연계**하여 데이터의 가치를 높이고 이를 다양한 산업에 적용하는 데 집중하고 있습니다.

이 조사결과는 자동차전문 리서치회사 컨슈머인사이트가 2001년 시작한 표본규모 10만의 초대형 '연례 자동차 기획조사'의 제21차 조사(2021년 7월 실시)로부터 나온 것입니다.

◆ 참고 : 「컨슈머인사이트」 '연례 자동차 기획조사' 개요

「컨슈머인사이트」는 2001년부터 매년 7월 10만명의 자동차 소비자를 대상으로 자동차 연례기획조사(Annual Automobile Syndicated Study)를 아래와 같은 설계로 수행해 오고 있음.

모집단*

운전 면허 소지자 중 자동차 보유자/2년 이내 구입계획자

표본 추출의 틀

Consumer Insight, Invight Panel& 주요 포털 사이트 회원

표본 추출 방법

성별/연령별할당 표집

조사 방법

E-mail survey

분석 샘플 규모

95,382명

조사 내용*

Usage & Attitude & CEQ (Consumer Experienced Quality)

조사 기간

2021년 7월

조사대상자의 성격에 따라 측정/분석 내용이 다름

2021년

95,382명

2020년

104,208명

2019년

101,145명

2018년

93,230명

2017년

96,213명

2016년

100,788명

2015년

105,672명

2014년

101,821명

2013년

101,701명

2012년

95,012명

2011년

97,356명

2010년

106,291명

2009년

91,129명

2008년

95,472명

2007년

105,149명

2006년

106,088명

2005년

139,825명

2004년

171,499명

2003년

118,195명

2002년

129,277명

Copyright © Consumer Insight. All rights reserved. 이 자료의 저작권은 컨슈머인사이트에 귀속되며 보도 이외의 상업적 목적으로 사용할 수 없습니다.

For-more-Information

박승표 컨슈머인사이트 이사

sammy.park@consumerinsight.kr

02)6004-7661