

LOMO'INSTANT



# VanHart di Albazar

ITALIAN MODERN CLASSIC





©PORSCHE 918 SPYDER

LIGHT UP!  
THE 4<sup>th</sup> DRIVE

〈유〉와 함께 네 번째 드라이브에 나선 여러분을 환영합니다

하이테크를 최우선 가치로 표방하는, 세상에 없던 잡지 〈유〉는 인간의 경쟁 본능을 하이테크라는 수단으로 확장한 모터스포츠와 함께, 최신 기술을 토대로 등장하는 흥미롭고(Interest) 독특한(Unique) 물건과 트렌드에 대한 콘텐츠를 재미있게(Fun) 소개하는 니치 매거진입니다. 이렇게 〈유〉의 표지를 넘긴 것은 자동차 문을 열고 운전석에 앉는 것과 같은 행위입니다. 다음 과정은? 시동을 걸고 라이트를 켜며 출발을 준비하는 것이죠. 잠깐, 시동 버튼을 누르기 전에 이번 드라이브의 여정을 간단히 안내하겠습니다.

이번 코스의 첫 번째 목적지는 내구 레이스입니다. 400m를 몇 초에 끊는 일순간의 화려한 스프린트가 드래그 레이스라면 그 대척점에 서 있는 내구 레이스는 최장 24시간 동안 5000km를 넘게 달리기도 합니다. 내구 레이스라면 르망 24시간이 으뜸이지만, 트랙 중 최고봉은 누르부르크링입니다. 드라이브 마니아라면 누구나 한번쯤 도전해보고자 하는 누르부르크링으로 떠나기에 앞서 노르트슬라이페를 500랩 이상 경험한 전문가의 충고를 눈여겨보시기 바랍니다. 한편으로는 가장 호사스럽거나 또는 가장 거대한 유람선을 둘러보는 목적지도 마련돼 있습니다. 다시 땅 위로 눈을 돌려볼까요. 알미울 정도로 효율적이면서도 최강의 드라이빙을 선사하는 슈퍼카, 그리고 유서 깊은 스포츠카 명가와 미래지향적인 디자이너가 힘을 합쳐 제작하는 근사한 모터사이클의 면면을 담았습니다. 필드에 나서기 딱 좋은 계절인 만큼 세계 3대 명품 퍼터의 계보와 에피소드를 소개했으니 라운딩 사이에 가벼운 이야기거리로 삼아도 좋을 듯합니다. 무엇보다, 이번 호의 백미는 RPG 게임 경험자라면 더욱 흥미진진하게 여길, 물론 게임을 전혀 몰라도 술술 읽히는 재미있는 중편소설입니다. 모쪼록 즐겨주십시오.

이제 〈유〉의 라이트를 켵니다.

〈유〉 편집부 올림



AT NIGHT

이번 호 〈유〉의 표지에는 야광(축광) 효과를 입혔습니다. 밤에 불을 끄면, 책상 위에 놓여 있던 〈유〉의 표지가 왼쪽 사진처럼 은은한 녹색으로 빛을 발합니다(야광 입자가 충분히 빛을 받았는지, 주변이 얼마나 어두운지에 따라 차이가 있습니다).

테크노마드를 위한 하이테크 라이프스타일 매거진

〈유〉는 당대의 자동차 기술이 결집된 모터스포츠, 육·해·공을 누비는 최선에 탈것, 익스트림 아웃도어와 하이레저 스포츠, 소유욕을 자극하고 동기를 부여하는 라이프스타일 콘텐츠를 유니크하게 담아냅니다.

내지나 그리스 문자의 열두 번째 알파벳, 100만 분의 1m를 가리키는 길이의 단위, 마찰 계수의 기호

technology in motion MIU



L-evolution Collection


**JB**  
1735  
**BLANCPAIN**  
MANUFACTURE DE HAUTE HORLOGERIE

**BLANCPAIN BOUTIQUES**

블랑팡 직영부티크 - 갤러리아 EAST 지하1층 (02-6905-3367) · 현대백화점 무역센터점 2층 (02-3467-8426)  
에비뉴엘 2층 (02-2118-6474) · 공식지정판매처 - 신세계백화점 센텀시티점 2층 드로어씨클 (051-745-1350)  
워커힐 면세점 B1층 (02-450-6564) · 신라면세점 서울점 2층 (02-2230-3868) · 신라면세점 제주점 2층 (064-710-7351)

[www.blancpain.com](http://www.blancpain.com)

**12**



**NÜRBURGRING 24H**

**EXCEED THE LIMIT**

내구 레이스에 여유 따위는 없다. 오래도록 속도와 집중력을 유지해야 하는 기혹한 승부다. 그곳함은 관객에게만 주어지는 사치다.

**17**



**24**



**WELCOME TO THE GREEN HELL**

뉘르부르크링 노르트슬라이페 500랩 경험자의 실똥한 충고.

**46** PORSCHE 918 SPYDER



가장 비싸고 빠르다. 연비는 가장 좋다. 모순과 파격의 슈퍼카 포르쉐 918 스파이더.

**50**



**READY TO ROAR**

영화적인 상상력과 F1 기술력, 독특한 스타일의 로터스 C-01 슈퍼바이크는 전 세계의 이목을 집중시켰다.

**56**



**THREE MASTERPIECES**

골프계에도 명품이 있다. 오랜 전통과 특별함으로 주목받은 세계 3대 수제 퍼터가 그것이다.

**28**



**RACING MAP**

**30**



**THE PASSION OF CIRCUIT DRIVING**

**34**



**CRUISE AHOY!**

트웨인은 '탐험'을 떠나라고 했지만, 우리는 '항해'에 나서보자. 가장 럭셔리하거나 가장 거대한 유람선을 타고.

**52**

TOYS FOR KIDULT



**60**

**THE CORE OF KITCHEN**

갖고 싶은 주방 기구가 즐비하지만 기본을 돌이켜볼 때다. 바로 칼이다.



**ADD TO PERFECT**

자동차 브랜드와 전문 튜너들은 동반자다. 독일 자동차 브랜드를 중심으로 전문 튜너들을 간략히 살펴봤다.



**40**

**38** ELEGANT HANDS

센터페시아에 박혀 있는 세련된 아날로그 시계는 자동차 브랜드가 추구하는 가치를 고스란히 드러낸다.



**44**



**FLY TO THE TRACK**

**64**


**BLANCPAIN + LAMBORGHINI**

두 교집합이 브랜드의 만남.



**67**

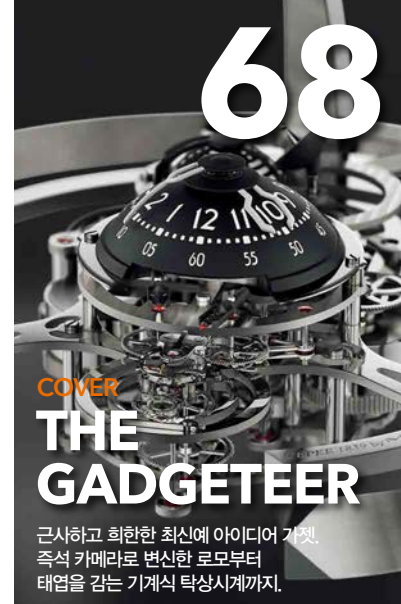
**GAME OF AIRLINE CHAIRS**



**68**

**COVER THE GADGETEER**

근사하고 희한한 최신에 아이디어 기껏, 즉석 카메라로 변신한 로모부터 태엽을 감는 기계식 탁상시계까지.



**MASTHEAD**

계간 <유> 2014년 가을호, 통권 4호 | 발행일 2014년 9월 1일 | 등록 번호 강남 바00137/2013년 11월 11일 등록 | 발행인 서순화 | 발행 한국타이어(주)/서울시 강남구 테헤란로 133 | 담당 모터스포츠 이인혁 팀장, 김정곤 과장, 오주영 사원 | 전화 02-2222-1876 | 편집인 김영철 | 편집·제작 (주)가미미디어/서울시 강남구 삼성로 81길 6 | 구독 신청 miuurvey.com | 구독 문의 miu@kayamedia.com | <유>에 실린 모든 콘텐츠의 무단 전재와 복제를 금지합니다.

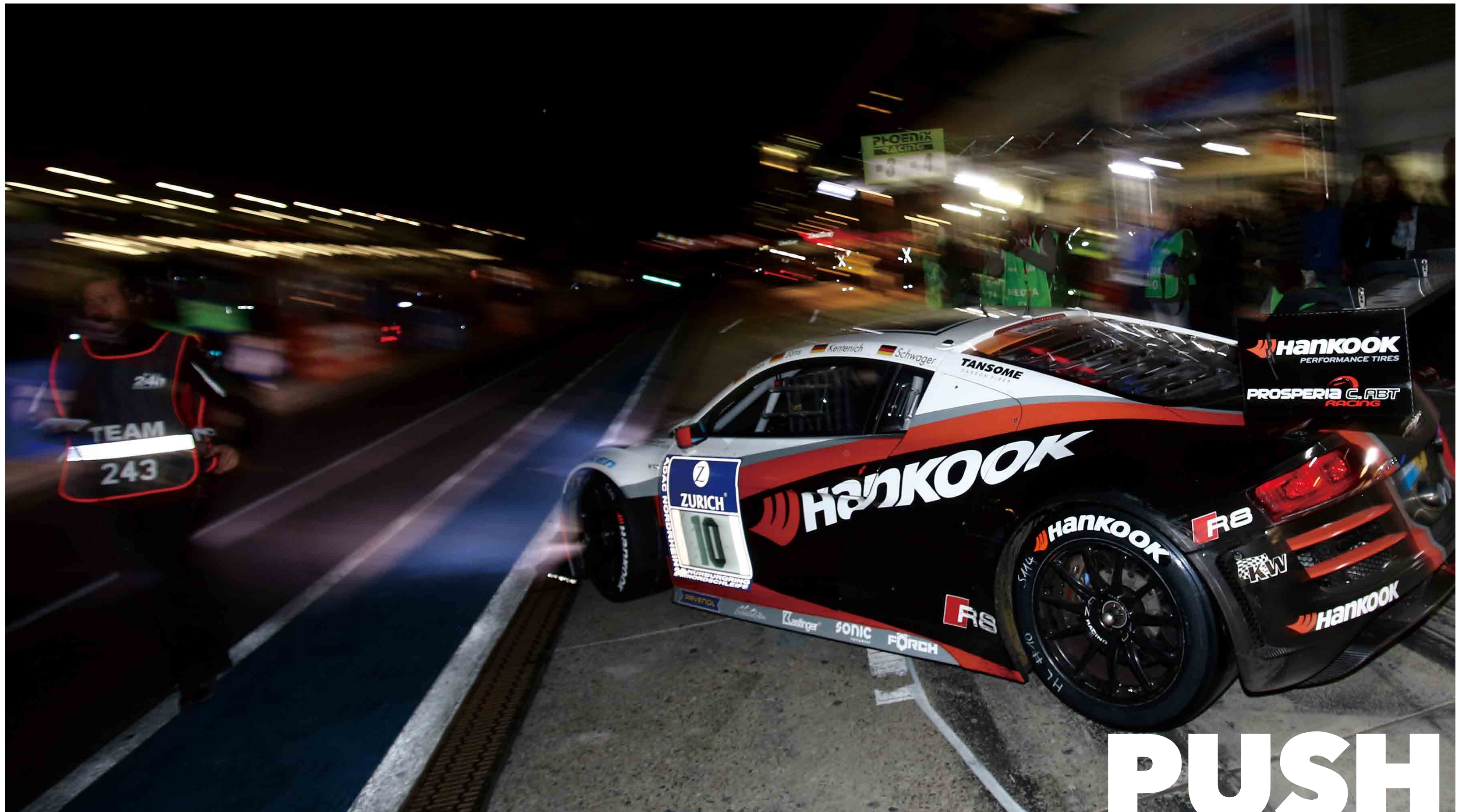
**75**

**FICTION**

레이턴의 보존법칙: 작가 임태운의 증편소설



*technology in motion*



**PUSH**

## ADAC ZÜRICH 24H-RENNEN

# 24h NÜRBURGRING

단 몇 랩만으로도 사람을 질리게 하는 곳이 바로 노르트슐라이페인데, 여기를 24시간 내내 달린다면 과연 어떨까? 지구상에 고수를 자칭하는 사람들이 모두 모여서 24시간 동안 저마다의 실력을 자랑하는 곳. 그게 바로 뉘르부르크링 24다.

WORDS 박종제(F1 레이싱 코리아) 편집장 PHOTOGRAPHS 한국타이어, 24h-rennen.de

뉘르부르크링 24시간의 공식 명칭은 ADAC 취리히 24시간 레이스(ADAC Zürich 24h-Rennen)로, ADAC는 독일 자동차 클럽(Allgemeiner Deutscher Automobil-Club)을 의미한다. 경기의 역사는 생각보다 오래됐다. 1960년대까지는 대략 6~12시간 정도가 소요된 1000km 내구 레이스로 진행됐으나, 1970년대로 접어들면서 24시간 내구 레이스로 변경되었다.

### 드라이버만 600명 이상

처음부터 이 레이스는 다양한 클래스들이 동시에 달리기 시작했는데, 대부분 투어링카를 개조해 참가하는 식이었다가 점차 경쟁이 과열되면서 나중에는 DRM(DTM의 전신)이나 ETCC(유러피언 투어링카 챔피언십)에서 사용하던 중고 레이스카를 가져와 참가하는 사람이 늘어나더니 급기야는 DTM 레이스카를 살짝 고쳐서 나오는 수준으로 점점 레벨이 올라갔다. 현재는 최상위 클래스가 GT3에 맞춰져 있을 정도로 GT카와 투어링카 레이스 중에서 가장 높은 레벨을 유지하고 있다.

몇몇 24시간 내구 레이스가 있지만, 그중에서도 뉘르부르크링 24는 참가 차량의 수만 놓고 본다면 세계 최대 규모라 할 수 있다. 평균적으로 참가 신청 차량만 250대였고, 그중 실제로 레이스에 참가하는 차량도 평균 180대를 넘어섰으며, 한 번의 스타트에서 60대의 차량들이 서로 뒤엉켜 달리는 장관이 세 번이나 연출됐다. 24시간 동안 달려야 하는 만큼 보통 레이스카 한 대당 3~4명의 드라이버가 번갈아 레이스를 하게 되니 드라이버 규모만 따져봐도 600명은 족히 넘는다.

레이스 트랙도 가장 방대하다. 20km가 넘는 노르트슐라이페와 함께 F1, DTM, F3, 트럭 레이싱 등이 열리는 뉘르부

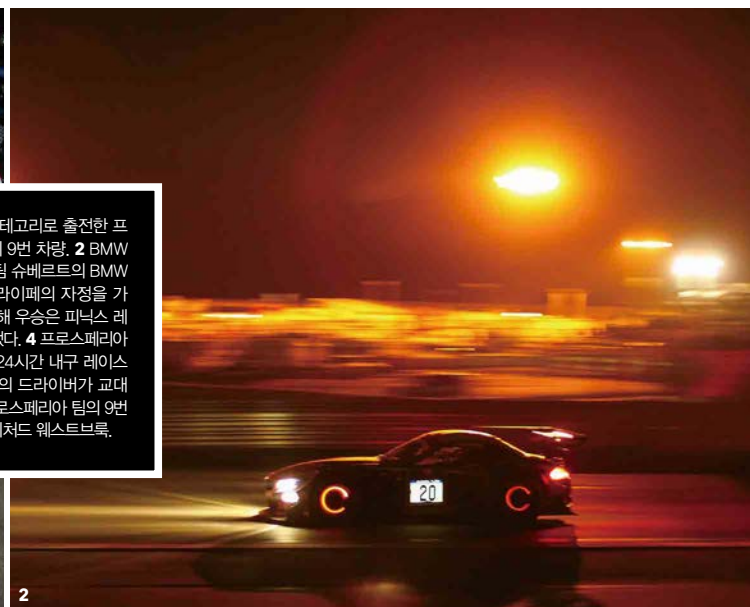


1 지난 6월 21일 열린 올해 뉘르부르크링 24에는 180여 대의 차량이 참가했다. 2 한밤중의 카라치올라-카루셀 헤어핀. 3, 5 한국타이어가 후원한 프로스페리아 C. 압트 레이싱 팀의 아우디 R8 LMS 울트라. 4 포르쉐 대 포르쉐. 레이스우니온 타이프만 레이싱 팀의 911 GT3 컵이 살짝 앞지고 있다. 6 프로스페리아 팀의 드라이버 마르코 치프리트(오른쪽)가 스태프와 원가를 의논하고 있다.





1 SP 9(GT3) 카테고리 출전한 프로스페리아 팀의 9번 차량, 2 BMW 스포츠 트로피 팀 슈베르트의 BMW Z4가 노르트슬라이페의 자정을 가르고 있다. 3 올해 우승은 피닉스 레이싱 팀이 차지했다. 4 프로스페리아 팀의 개러지. 5 24시간 내구 레이스는 보통 3~4명의 드라이버가 교대로 운전한다. 프로스페리아 팀의 9번 차량 드라이버 리처드 웨스트브룩.



1 올해 2위를 차지한 블랙 팔콘 팀 리스도르프 알코홀프라이의 메르세데스-벤츠 SL S AMG. 상위권 차량은 대부분 SP 9(GT3) 카테고리 출전했다. 2, 3 1박 2일 동안 진행되는 내구 레이스의 관중은 즐겁게 놀고자 작정했음이 역력해 보인다. 르망 24도 그렇지만 뉘르부르크링 24에서도 엔진 소리를 배경을 삼아 캠핑하는 관중이 많다. 4 프로스페리아 팀의 10번 차량은 138랩을 돌아 33위를 차지했다.



르크링 GP 서킷까지 포함해 약 25km에 달한다. 코너의 숫자만 170개가 넘기 때문에 코스를 전부 외우기도 어려울 뿐더러 그 대부분이 블라인드 코너다. 트랙 자체에 런 오프(Run Off: 모래, 아스팔트, 자갈로 이루어진 안전 구역)가 거의 없고, 연석이 굉장히 높기 때문에 약간의 실수만으로도 그대로 차량이 반파되곤 한다. 그럼에도 이곳에서는 세이프티 카가 거의 등장하지 않는다. 워낙 한 랩의 길이가 길어 세이프티카가 나오면 20~30분은 죽히 잡아먹으며, 레이스카의 경우 천천히 20~30분을 달리다 보면 타이어 온도와 엔진 냉각에 반드시 문제가 생기기 때문이다. 게다가 300m에 달하는 고저 차까지 존재하기 때문에 혹독함으로 따지자면 르망 24보다 더 심하다고 표현해도 무리가 아니다.

### 양산차에서부터 전기차까지

르망 24와 비슷하면서도 다른 점은 또 있다. 애초에 아마추어들을 상대로 레이스를 진행해왔기 때문에, 지금은 일부 제조사들이 프로 팀과 연계해 참가하고는 있지만 여전히 참가 차량의 60% 이상은 아마추어다. 또한 프로토타입(레이스만을 위해 제작한 특별한 차량)이 출전하지 않는다는 것도 다른 점이다. 그래서인지 레이스카의 폭도 대단히 넓다(표 참조). 상위 클래스인 ST9 클래스에는 메르세데스-벤츠, BMW, 아우디, 포르쉐, 맥라렌에서 제작한 시판용 GT3 레이싱카들이 참가하지만 그 아래 SP7이나 EXP1과 같은 클래스에는 우리가 흔히 볼 수 있는 차들도 아주 많으며, 심지어 언제 쓰였는지 알 수 없을 정도로 낡은 레이싱카도 발견된다.

예를 들면 1980년대 BTCC(브리티시 투어링카 챔피언십)에 참가했던 포드 시에라나 1990년대 쓰였던 다지 바이퍼 GT가 참가할 정도다. 뿐만 아니라 BMW 미니 챌린지 차량이나 포드 포커스 RS 개조차 등 소형 해치백들에게도 문을 열어주고 있다. 참가 차량에 대한 레귤레이션의 제한이 비교적 자유로운 편에 속하기 때문에 낡은 차는 물론 실용적인 차량들도 많이 등장하는 편이다. 레이스카의 주류는 가솔린 엔진이지만, CNG 같은 천연가스 차량이나 디젤 엔진은 물론이고, 포르쉐 911 GT3R 하이브리드처럼 하이브리드 차량이나 전기차도 간혹 참가할 때가 있다.

그러니까 당신도 원한다면(국제 드라이버 라이선스와 참가비가 마련된다면) 패밀리 세단을 개조해 뉘르부르크링 24에 참가할 수 있다는 뜻이다. 한때 인터넷에 화제가 됐던, 클래식 페라리에 현대적인 재해석을 가한 윈 오프 모델이었던 P4/5 콤포티치오네 역시 이 레이스에 참가했던 적이 있다. 하지만 앞서 이야기한 것과 같이 레이스는 혹독하기 이를 데 없다. 사빈 슈미츠를 기억하는가? 지구상에서 가장 유명한 택시 드라이버, '녹색 지옥의 여왕'인 그녀만큼 이곳에 익숙한 사람은 아마도 없을 것이다. 하지만 그런 그녀조차 이곳에서 사고나 차량 결함으로 완주에 실패할 정도니, 이곳은 단순히 운전 실력이나 경험만 가지고는 제대로 된 결과를 내기 힘들다.

### 가장 혹독해서 매력적인

뉘르부르크링 24는 트랙의 특성상 타이어 제조사에게도 대단히 큰 도전 과제를 제시하는 곳이다. 25km, 170여 개의 코너를 쉬지 않고 타면 타이어 마모가 굉장히 빨리 진행된다. 타이어 관리 역시 굉장히 까다롭다. 주간에는 트랙 온도가 40°C에 육박하지만, 야간이 되면 20°C 가까이 급격히 떨어진다. 노르트슬라이페는 대부분 숲 속을 달리는 코스라서 해가 굉장히 빨리 떨어진다. 그래서 타이어 온도 저하로 인한 그림 차이의 발생이 상당히 심한 편에 속한다.

타이어 마모와 그림에 대한 예측을 충분히 하지 않으면, 긴 코스의 특성상 중간에 타이어가 완전히 마모되었을 때 거의 10km 이상을 천천히 달려서 피트로 돌아가야만 한다. 그래서 타이어 제조사들도 이곳의 특성에 맞춰 그림을 유지하면서도 내구성이 우수한 타이어를 공급하고자 보이지 않는 경쟁을 계속하고 있다. 2011년 이곳에서 2위를 차지한 바 있는 한국타이어 팀 또한 내구성과 그림을 동시에 보장할 수 있는 타이어를 연구, 개발하기 위해 매진하고 있다. 이처럼 뉘르부르크링 24는 드라이버, 레이스카, 그리고 타이어와 레이싱에 참가하는 모든 스태프들에게 가장 혹독한 환경을 제공하는 경기다. 가로등 하나 없는 캄캄한 숲 속, 차갑게 식어버린 트랙을 밤새도록 달린다는 것, 동시에 장애물처럼 흩어져 있는 수많은 차량들을 피해가면서 속도 경쟁을 한다는 것은 말로 표현하기 힘들 정도로 어려운 일이다. 올해 1위는 총 159랩을 소화한(약 4035km) 피닉스 레이싱 팀에게 돌아갔다. 260대가 참가했지만 180대만 이 레이스를 할 수 있었고, 그중에서 완주한 것은 고작 110대밖에 되지 않았다. 24시간 내구 레이스는 완주만으로도, 아니 도전한다는 그 자체만으로도 충분히 박수 받을 만한 일임에 틀림없지만 그 무대가 뉘르부르크링이라면 두 말할 나위가 없다. ♪

### 뉘르부르크링 24 참가 클래스

#### 1. GROUP 24H SPECIAL AND E1-XP

클래스	배기량(cc)	비고
SP 2T(Turbo)	1350~1600	무게 1000kg(F/R) · 1050kg(4WD), 연료 탱크 100 ℓ, 최대 과급압 2.4bar까지
SP 3	1750~2000	무게 1020kg, 연료 탱크 100 ℓ
SP 3T(Turbo)	1600~2000	무게 1250kg(F/R) · 1300kg(4WD), 연료 탱크 110 ℓ, 최대 과급압 2.5bar까지
SP 4	2000~2500	무게 1060kg, 연료 탱크 110 ℓ
SP 4T(Turbo)	2000~2600	무게 1250kg(F/R) · 1300kg(4WD), 연료 탱크 110 ℓ, 최대 과급압 2.5bar까지
SP 5	2500~3000	무게 1100kg, 연료 탱크 120 ℓ
SP 6	3000~3500	중앙산 엔진
SP 7	3500~4000	무게별 출력 제한(1200kg 최대 441hp~1400kg 이상 최대 578hp)
SP 8	4000~6250	
SP 8T(Turbo)	2600~4000	무게별 흡기 제한, 배기량별 과급압 제한
SP-PRO	3000~	자연 흡기 엔진만 허용, 무게별 실린더 1개당 체적 제한
SP 9		FIA-GT3 레귤레이션 적용
SP 10		SRO-GT4 레귤레이션 적용
SP-X		특별 승인 사항
D1T(Diesel)	1750~2000	무게 1000kg, 연료 탱크 60 ℓ
D2T(Diesel)	2000~2500	무게 1100kg, 연료 탱크 65 ℓ
D3T(Diesel)	2500~3000	무게 1200kg, 연료 탱크 70 ℓ
D4T(Diesel)	3000~6250	무게 1400kg, 무게별 실린더 1개당 체적 제한, 특별 승인 사항
AT		천연가스 · 액화가스 · HVO 연료 등 사용, 특별 승인 사항

#### 2. GROUP E1-XP 특별 승인 사항

클래스	배기량(cc)	비고
E1-XP1	1750~3000	무게 980~1100kg
E1-XP2	3000~6250	무게 1200~1400kg
E1-XP Hybrid	1750~6250	전기에너지 총생산량 50kW까지

#### 3. VLN PRODUCTION CARS

클래스	배기량(cc)	비고
V 2	1750~1800	
V 2T(Turbo)	1600~2000	
V 3	1800~2000	
V 3T(Turbo)	2000~3000	
V 4	2000~2500	
V 5	2500~3000	
V 6	3000~3500	

# Audi의 파워를 새롭게 정의한 첫 번째 이름

## The new Audi A7 55 TDI quattro



### 압도적인 파워를 정의하는 새로운 이름

당신은 Audi의 파워를 정의하는 새로운 이름을 만나게 될 것이다. V6 TDI Bi-turbo 엔진이 뿜어내는 313마력, 최대토크 66.3kg.m의 압도적인 파워와 정지상태에서 100km/h까지 단 5.3초, 단숨에 최고 250km/h까지 도달하는 스피드, 그리고 르망24시간 레이스 6회 우승으로 입증된 TDI 엔진의 뛰어난 기술력까지. 이 모든 것을 새롭게 정의하는 이름, The new Audi A7 55 TDI quattro이다.

[www.audi.co.kr](http://www.audi.co.kr)

#### \*Audi 다이내믹 배지(Dynamic Badge)

아우디의 다이내믹 배지는 이 차가 얼마나 빠른 가속 성능을 가진 모델인지 알려주는 새로운 기준입니다. The new Audi A7 55 TDI quattro는 중력가속도를 100으로 환산했을 때 가속 성능이 55에 달하는 고성능 디젤 엔진 모델임을 알 수 있습니다.

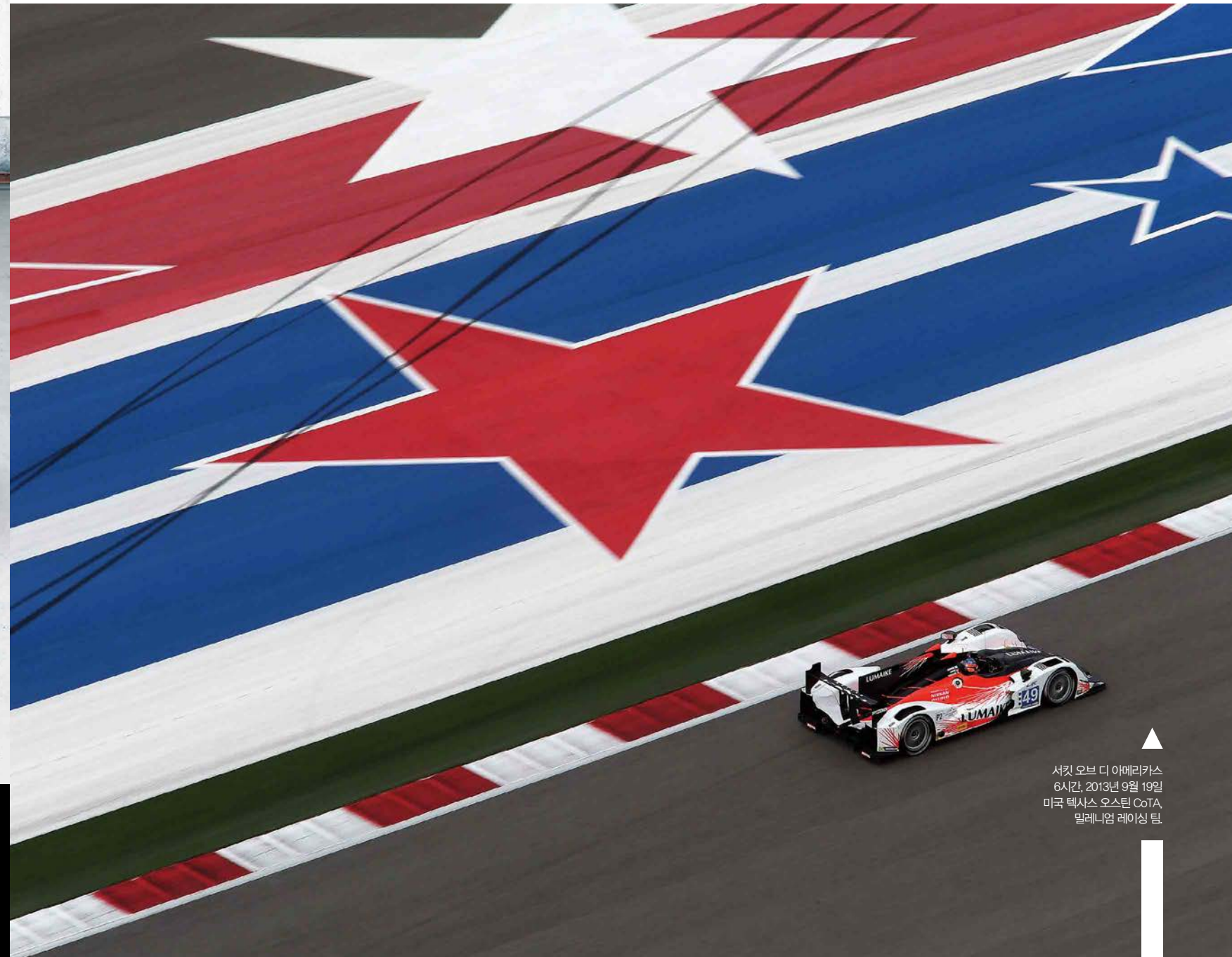


드라이버와 차량에게는 모든 것을 불사르는 가혹한 레이스, 관객에게는 1박 2일의 축제

# EXCEED THE LIMIT

장장 42.195km를 달리는 마라톤 선수에게 여유 따위는 없다. 끊임없이 페이스 계산을 해가며 2시간 이상 집중력을 유지해야 하는 가혹한 승부다. 최장 24시간을 꼬박 달리는 내구 레이스도 그렇다. 느긋함은 관객에게만 주어지는 사치다.

WORDS 박종제(F1 레이스 코리아) 편집장 PHOTOGRAPHS FA WEC, AUDI COMMUNICATIONS MOTORSPORT, 한국타이어, 게티이미지, 셔터스톡



서킷 오브 디 아메리카스  
6시간, 2013년 9월 19일  
미국 텍사스 오스틴 CoTA,  
밀레니엄 레이싱 팀.

- |  |   |  |   |   |   |   |   |
|--|---|--|---|---|---|---|---|
| <p><b>전시장</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>청담 02)516-2468</li> <li>도곡로 02)564-1468</li> <li>인천 032)465-1468</li> <li>대구 053)744-7070</li> <li>원주 033)766-7786</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>서초 02)521-0000</li> <li>강동 02)489-3468</li> <li>수원 031)241-0033</li> <li>광주 062)525-8777</li> <li>춘천 033)263-4200</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>송파 02)412-3468</li> <li>방배 02)523-1468</li> <li>천안 041)567-3111</li> <li>순천 061)746-7733</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>대치 02)555-3468</li> <li>부담서현 031)712-7777</li> <li>청주 043)265-7799</li> <li>진주 063)915-0000</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>용산 02)797-1468</li> <li>분당수내 031)712-7777</li> <li>부산남천 051)611-3844</li> <li>창원 055)245-2233</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>목동 02)2676-1468</li> <li>인양 031)422-0000</li> <li>부산해운대 051)995-0000</li> <li>진주 055)924-0000</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>동대문 02)2247-2460</li> <li>일산 031)905-1468</li> <li>울산 052)257-3883</li> <li>포항 054)275-0066</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>한강대로 02)790-1468</li> <li>광교 031)263-0000</li> <li>대전 042)863-3787</li> <li>군산 063)461-0110</li> </ul> |
|--|---|--|---|---|---|---|---|

- |  |   |  |   |   |   |
|--|---|--|---|---|---|
| <p><b>서비스센터</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>대치 02)555-4834</li> <li>수원 031)634-0033</li> <li>울산 052)227-2255</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>성수 02)3425-0033</li> <li>부산남천 051)628-0056</li> <li>창원 055)245-0999</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>송파 02)400-2834</li> <li>부산민락 051)626-0066</li> <li>원주 033)764-8787</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>영등포 02)2672-1468</li> <li>서초 02)597-8255</li> <li>영동포 02)798-1468</li> <li>서초 02)597-8255</li> <li>용산 02)798-1468</li> <li>부담서현 031)715-8255</li> <li>일산 031)905-1463</li> <li>인천 주안 032)429-1468</li> <li>인천 구월 032)465-1463</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>분당수내 031)712-7777</li> <li>부산남천 051)611-3844</li> <li>창원 055)245-2233</li> <li>목동 02)2676-1468</li> <li>인양 031)422-0000</li> <li>부산해운대 051)995-0000</li> <li>진주 055)924-0000</li> <li>동대문 02)2247-2460</li> <li>일산 031)905-1468</li> <li>울산 052)257-3883</li> <li>포항 054)275-0066</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>한강대로 02)790-1468</li> <li>광교 031)263-0000</li> <li>대전 042)863-3787</li> <li>군산 063)461-0110</li> </ul> |
|--|---|--|---|---|---|

■ 차종 및 표준엔비: 차종명: 아우디 A7 55 TDI quattro (배기량: 2,967cc, 공차중량: 1,995kg, 자동8단), 복합연비: 12.7km/l (도시연비: 11.2km/l, 고속도로연비: 15.2km/l), 등급: 3등급, 복합CO2배출량: 156g/km • 위 연비는 표준모드에 의한 연비로서 도로상태, 운전방법, 차량적재, 정비상태 및 외기온도에 따라 실주행연비와 차이가 있습니다. • 상기 이미지는 주문 사양에 따라 다소 상이할 수 있습니다.



모터스포츠도 자동차라는 도구를 이용하는 것만 다를 뿐, 근본적으로는 육상과 비슷한 면이 많다. 숨도 쉬지 않고 내달려야 하는 드래그 레이스는 100m 경주에 해당될 것이고, 시작과 중간, 끝으로 나누어 페이스를 안배하는 포물러1은 200m 이상의 중·장거리에 해당될 것이다. 그렇다면 마라톤이나 계주도 있지 않겠나? 내구 레이스가 바로 계주이자 마라톤에 해당한다. 가장 먼 거리를 달린다는 측면에서는 마라톤일 것이고, 차량 한 대당 2~4명의 드라이버를 두고 교대로 달린다는 점에서는 계주와 비슷한 점이 많다.

육상 계주에선 신고 있던 신발을 벗어주진 않지만 내구 레이스에서는 그래야 한다. 그래서 드라이버는 다음 교대 선수를 생각해 신발이 달거나 찢어지지 않도록 조심스럽게 달리는 것도 중요하다. 기대에 가득 찬 눈빛으로 자기 차례를 기다리다가 앞서 달리던 드라이버가 차를 완전히 망가뜨리는 바람에 절망과 원망으로 눈빛을 바꾸는 경우도 수도 없이 봤었다.

어떤 면에서는 내구 레이스가 우리와 가장 밀접한 관계에 있는 모터스포츠다. 장거리 운전의 피로함, 졸음, 집중력 저하, 그리고 요의(尿意)의 고통을 겪은 적이 있다면, 적어도 내구 드라이버들의 고충 정도는 이해할 수 있을 것이다. 일전에 만났던 원로 내구 드라이버는 레이스의 어려움을 이렇게 함축해서 말했다. “내 화장실은 레이싱 슈트였다네.” 어차피 땀 냄새, 기름 냄새와 뒤섞여 ‘실례’를 한 흔적 따위는 찾을 수 없으니 괜찮다고... 오래 달리다 보니, 온갖 잡념에 몽롱한 상태가 뒤섞여 문득 정신을 차리고 나서 보면 지난 몇 개의 코너를 어떻게 통과했는지 생각이 나지 않아 아찔한 때도 있었다고 한다. 내구 레이스는 자동차만의 한계를 평가하는 무대가 아니다. 인간의 한계도 극복해야 한다. 그렇기에 위대한 레이스다.

### 내구 레이스의 부흥을 이끄는 WEC

내구 레이스는 어떤 의미에서는 원시적인 모터스포츠에 가깝기 때문에 유럽, 미국 할 것 없이 전 세계적으로 수많은 대회가 독자적으로 펼쳐졌고, 그러다 보니 통합되기 힘들었다. 월드 스포츠카 챔피언십(WSC)이라는 형식으로 오랫동안 유럽과 미국, 그리고 일본을 포함해 글로벌 모터스포츠로 개최된 적은 있었지만 1980년대 말 폐지되면서 다시 불꽃이 흩어졌다.

20여 년이 흐른 2010년, 유럽 르망 시리즈와 아메리칸 르망 시리즈의 통합전을 기획하면서 다시 한 번 가능성을 확인한 국제자동차연맹(FIA)은 2012년 전 세계에 산재하던 내구 레이스를 하나로 묶어 WEC(World Endurance Championship)라는 타이틀로 글로벌 챔피언십 시리즈를 개최하기 시작했다. 각 대회는 여전히 독립적이면서도 동시에 WEC 시리즈의 한 경기로 운영되는 구조는 월드 랠리 챔피언십(WRC)과 흡사하다. WEC를 구성하는 경기는 현재 실버스톤 6시간, 스파-프랑코샹 6시간, 르망 24, 서킷 오브 디 아메리카스(CoTA) 6시간, 후지 6시간, 상하이 6시간, 바레인 6시간, 상파울루 6시간이다.



1 세브링 12시간, 2014년 3월 15일, 미국 플로리다 세브링 인터내셔널 레이스웨이, 텔셀 포드 에코부스트 팀.  
2 같은 경기에서 릴리 모터스포츠 팀의 레이스카가 충돌 후 화재에 휩싸인 모습.  
3 뉴르부르크링 24시간, 2014년 6월 21일, 독일 뉴르부르크링 노르트슐라이페, 프로스페리아 C, 알트 레이싱 팀, 4 WEC 스파-프랑코샹 6시간(1000km 스파), 2014년 5월 3일, 벨기에 서킷 드 스파-프랑코샹, 토요타 레이싱 팀(맨 앞).

내구 레이스마다 떨어져 있는 숫자는 레이스가 진행되는 시간을 의미하며, 그동안 가장 많은 랩을 달린 차량과 팀이 우승한다는 뜻이다. 레이스 타임은 한때 12시간도 있었지만 아메리칸 르망 시리즈가 폐지되면서 대부분 6시간으로 축소되었다. F1을 비롯해 대개의 서킷 레이스는 정해진 랩 수만큼 레이스가 진행되지만, 내구 레이스는 정해진 시간 동안 누가 더 많이 달렸느냐가 관건이다. 이론적으로는 레이스 타임의 절반 내내 놀다가(?) 나머지 절반 동안 경쟁자들을 압도하는 속도로 더 많은 랩을 달려도 우승할 수 있는 거다. 물론 현실에서는 그런 특출난 차량과 드라이버가 있을 수 없지만.

실버스톤 6시간(영국)과 스파-프랑코샹 6시간(벨기에)은 주로 르망 24를 위한 예비 레이스 개념으로 진행된다. 두 서킷은 평균 스피드가 아주 빨라서 르망의 예선전처럼 차량 퍼포먼스를 가능하게 최적의 장소로 평가된다. 그다음이 르망 24인데, 르망은... 따로 얘기하자.

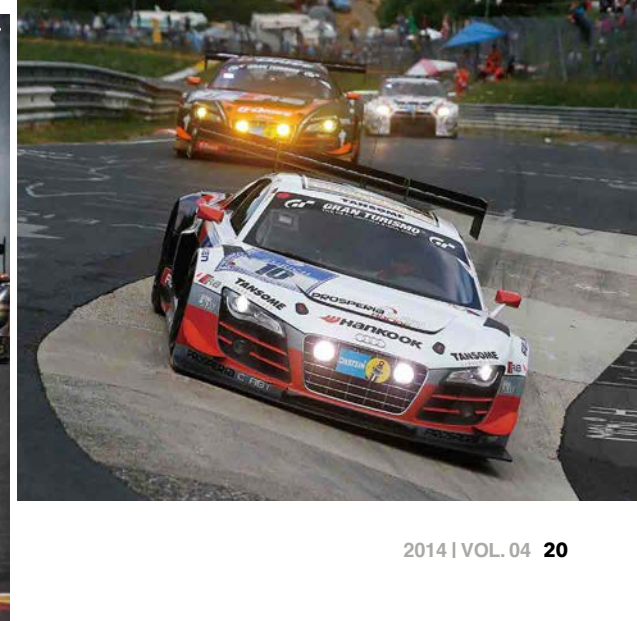
서킷 오브 디 아메리카스 6시간은 F1을 위해 미국 오스틴에 새롭게 건설된 서킷에서 펼쳐지는 내구 레이스다. 세브링 12시간 레이스를 대신해 개최가 결정되었으며, 올해 첫 번째 레이스를 치른다.

가까운 일본에서도 후지 6시간이 열린다. 토요타가 주도적으로 건설한 후지 스피드웨이는 1980년대까지 WSC가 열렸던 곳으로, F1을 치르기도 했던 서킷이다.

상하이 6시간이 열리는 상하이 인터내셔널 서킷은 CoTA와 마찬가지로 현재 F1이 개최되는 곳이다. 상하이(그리고 주하이도) 최근 중국의 모터스포츠에 대한 관심과 발전을 상징적으로 보여주는 도시다.

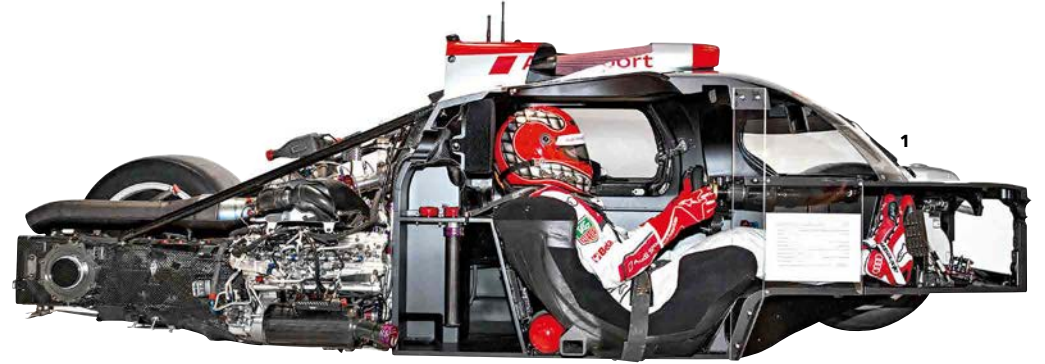
바레인 6시간이 열리는 사키르 서킷은 사막 한가운데 위치해 드라이버나 차량에 부담이 굉장히 크다. 게다가 스타트 시간이 늦은 오후라서 경기 중에 밤이 되기 때문에 기온과 트랙 온도에 따른 엔진 냉각 성능과 타이어 반응 등의 변수가 크게 작용하는 곳에 속한다.

WEC 시즌 마지막은 브라질 상파울루에 있는 인터라고스 서킷에서 6시간의 레이스를 펼치는데, 이곳은 직선



1 후지 6시간(후지 1000km), 2013년 10월 19일 일본 시즈오카 현 후지 스피드웨이, KCMG 팀.  
2 바레인 6시간, 2013년 11월 30일 바레인 사키르 서킷, 아우디 스포츠 팀 요에스트  
3 상파울루 6시간, 2013년 9월 1일 브라질 상파울루 인터라고스 서킷, 레벨리온 레이싱 팀(맨 앞), 4 실버스톤 6시간(1000km 실버스톤), 2014년 4월 18일 영국 실버스톤 서킷, 아우디 스포츠 팀 요에스트.

1,2,3,4,5 올해 6월 14일 오후 3시에 시작한 르망 24의 중반쯤(15일 새벽 1~3시 사이)에 찍은 사진들이다. 내구 레이스를 잘 모르는 사람에게 '뭐 저렇게들 늘어져 있지?' 하는 궁금증이 생길게 하는 사진은 대부분 긴장감이 없는 것이 아니라 워낙 오랜 시간 치르는 레이스라서 교대로 쉬는 장면이다.  
6 내구 레이스는 보통 '계급'이 다른 카테고리의 레이스가 섞여 달린다. 포뮬러카에서부터 개조한 양산차까지, 올해 르망 24에 참가한 차량들.



## ROOKIE RACE

**블랑팡 내구 레이스**  
모터스포츠와 시계 회사들의 관계는 거의 불가분의 관계와도 같다. 태그호이어부터 소파드는 물론 본문에서 언급한 롤렉스까지 르망 24, 데이토나 24, 그리고 F1을 모두 후원하고 있을 정도다. 블랑팡도 마찬가지. 블랑팡 내구 시리즈, 블랑팡 GT 시리즈, 람보르기니 블랑팡 슈퍼 트로페오 등 브랜드 이름을 내건 레이스를 여럿 개최하는 것만 봐도 그들의 모터스포츠 사랑을 단적으로 알 수 있다.

그중 블랑팡 내구 시리즈는 철저히 GT 스포츠카들을 위한 무대이다. 다투르르코링 24와 마찬가지로 젠틀맨 클래스가 주축이고(물론 프로 클래스도 있다) 아우디 R8 LMS나 BMW Z4 GT3와 같은 시판형 레이스카들이 많이 참가한다. 심지어 벤틀리 레이스카도 볼 수 있다. 아마추어들이 많기 때문에 간혹 당혹스러운 장면도 나오는데, 작년에 페라리 458로 참가한 어느 아마추어 드라이버는 의욕이 앞선 나머지 레이스 내내 다른 이들에게 민폐만 끼치다가 해설자들의 조롱거리로 전락한 적도 있었다. 내구 레이스를 실제로 경험해보고 싶다면(물론 아주 낙담하고 두꺼운 지갑이 있다면) 참가 신청을 해봐도 좋을 것 같다. 유럽의 전통적인 시킷에서 프로들과 함께 레이스를 할 수 있는 기회란 그리 많지 않으며, 특히 스파-프랑코샹에서 24시간을 달릴 수 있는 기회는 결코 쉽게 오지 않는다.



간의 축제를 위해 전 세계에서 몰려오는 관중 덕분이다.  
르망 24가 내구 레이스의 올림픽 금메달 혹은 왕관의 보석이 된 것은 단순히 역사가 길기 때문만이 아니다. 13.48km의 라 샤프트 서킷에서는 몇 km에 달하는 긴 직선과 엄청난 속도로 통과할 수 있는 몇 개의 커브에서 자동차의 진정한 스피드와 내구성, 그리고 한계를 동시에 평가받는다. 물론 스트레이트라고 알려진 직선 구간에서는 한때 레이스카들이 400km/h를 기록하며 달리던 시절도 있었다. 지금은 안전상의 이유로 그만큼의 속도를 내기 힘든 구조가 되었지만, 2014년 토요타가 1000마력의 하이브리드 레이스카를 투입하는 등 여전히 르망 24에서는 상징적인 숫자들이 꿈틀댄다. 전 세계 내구 레이스들의 꿈이 24라는 황금색 숫자가 달린 트로피를 받아보는 것이라 해도 과언은 아니다.  
르망 24는 아우디, 토요타, 포르쉐(앞으로는 닛산도) 참가하는 LMP1(Le Mans Prototype 1)이 대표적이지만 전문 레이싱 팀이 활약하는 LMP2와 함께 페라리, 포르쉐, 애스턴 마틴 등의 개조 차량으로 참가하는 GTE-Pro(Grand Touring Endurance Pro), 가장 많은 차량이 출전하기 때문에 치열하기로 LMP1에 못지않은 GTE-AM까지 네 개의 클래스로 구분된다. 절기상 하자에 해당하는 주의 토요일 오후 3시에 출발해 일요일 오후 3시까지 24시간 동안 레이스가 진행되는데, 지금까지 최고 기록은 아우디가 2010년 기록한 397랩(5352km)이다.  
화려하고 거대하며 가장 호쾌한 레이서이자 모터스포츠의 살아 있는 역사인 르망 24의 인기는 사실상 거의 WEC 전체의 인기를 차지한다. 푸조가 WEC 시즌 우승을 차지한 해에도 대부분의 사람들은 르망 24에서 우승한 아우디만 기억하는 경우가 좋은 사례다. 그만큼 르망 24의 상징성이 너무나 거대하기 때문이며, 이는 모든 시리즈를 골고루 키우고자 하는 WEC가 풀어야 할 과제로 남아 있다.

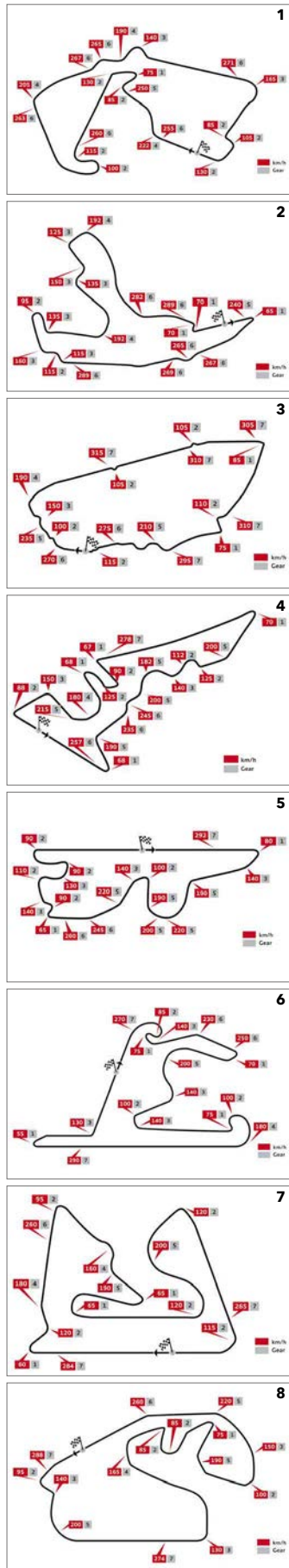
구간이 극히 짧고 대부분 코너로 이루어져 있는데다 고저 차도 심하다. 심지어 서킷 자체가 해발 900m 고지대에 있어 산소량이 부족해 일부 구간에서는 출력이 떨어지는 일도 발생한다.  
올해로 3년째를 맞은 WEC는 굉장히 많은 가능성을 보여주고 있는 챔피언십으로 성장해 가고 있다. 예전의 내구 레이스는 '아우디 vs. 푸조'의 구도가 오래 지속되었고, 특히 10년 이상 아우디가 독주하면서 대중의 관심에서도 약간 멀어진 감이 있다(엎치락뒤치락 흥미 진전해야 재미있는 법이니까). WEC를 출범시키면서 이후 FIA는 제조사들도 매력을 느낄 수 있도록 규정을 변경한 덕분에 토요타를 끌어들이었으며 2014년에는 포르쉐의 내구 레이스 복귀까지 이끌어냈다. 심지어 내년에는 닛산도 컴백하겠다고 하니, 최근 모기만한 소리로 사운드가 줄어든 F1에 질려버린 사람들이 일제히 WEC 쪽으로 관심을 돌리고 있는 상황이다.  
디젤·가솔린 불문, 하이브리드 가능 등 특별한 제한을 두지 않으면서 대신 최근 화두가 되고 있는 효율성을 높일 수 있는 부분에만 엄격한 제한을 두었기 때문에 제조사들도 새로운 기술 개발의 장으로 WEC에 관심을 보이고 있다. 그토록 '타도 911'을 외쳤던 닛산이 모터스포츠에서 포르쉐와 진검승부를 펼치는 모습을 지켜보고 싶다면 아마 WEC만한 곳도 없을 것이다. 물론 그렇다고 해도 단숨에 911과 GT-R의 위상이 바뀌진 않겠지만, 적어도 크게 한 번 소리 지를 핑계는 생긴 셈이다.

### 내구 레이스의 올림픽 금메달, 르망 24

뉴욕, 보스턴, 런던, 로테르담과 같은 4대 메이저 마라톤이 있고, 세계육상선수권대회에서도 마라톤은 개최되지만 그래도 가장 값진 것은 역시나 올림픽 마라톤 금메달이 아니겠는가? 앞서 소개한 WEC의 내구 레이스들이 4대 메이저 내지는 신총 대회급이라면 르망 24는 단연코 올림픽 마라톤이다. 아무리 모터스포츠에 관심이 없어도 르망이라는 이름 자체는 우리에게도 낯설지 않다. 1986년 출시된 추억의 대우차 르망이 바로 르망 24에서 이름을 딴 것이다. 그 정도로 유명한 르망 24는 내구 레이스의 '말판왕'인 대회다. 1923년 첫 경기를 치른 르망 24는 올해 82회째를 맞은 초장수 대회로 모터스포츠의 역사와 거의 함께하고 있는 내구 레이스다. 원래 르망(Le Mans)은 도시 이름인데, 지금은 내구 레이스를 대표하는 보통명사가 되어버렸다. 프랑스 파리 인근의 작은 도시는 이제 르망 24로 먹고사는 도시라고 해도 과언이 아니다. 레이스가 시작되기 전 도로를 서킷으로 만들고 나면 그때부터 이 도시의 인구는 25만 명에서 50만 명으로 불어난다. 일주일



1 최근 르망 24의 패자(覇者)는 아우디의 디젤 하이브리드 레이스카인 R18 e-트론 콰트로.  
2 올해 르망 24에서 32번 그리드로 출발한 LMGT-Pro 카테고리의 골벳 레이싱 팀은 상위 그룹의 레이스카를 두 대나 제치코(완주하지 못한 이혼 대는 논외) 20위로 피니시 라인을 통과했다. 이처럼 내구 레이스에서는 '허극상'을 보는 재미도 쏠쏠하다.



- 1 영국 실버스톤 6시간
- 2 벨기에 스파-프랑코상 6시간
- 3 프랑스 르망 24시간
- 4 미국 서킷 오브 디 아메리카스 6시간
- 5 일본 후지 6시간
- 6 중국 상하이 6시간
- 7 바레인 6시간
- 8 브라질 상파울루 6시간

**미국적인 매력, 아메리칸 르망 시리즈**

한때 프티 르망(Petit Le Mans)이라는 귀여운 애칭을 가진 내구 레이스가 있었다(아쉽게도 과거형이다). 정식 명칭은 아메리칸 르망 시리즈(ALMS)이며, 말 그대로 미국에서 열리는 내구 레이스의 통합 챔피언십을 뜻한다. 호방한 성향 탓에 호쾌한 오벌 트랙에서 달리지 않으면 샌님이라고 생각하는 미국에도 의외로 '프티&큐티'한 로드 코스들이 존재하는데, ALMS는 미국 내에 있는 로드 코스에서만 진행된 내구 레이스였다.

ALMS는 파이널 라운드인 로드 아일랜드 10시간(프티 르망)을 포함해 세브링 12시간, 롱비치 2시간, 몬테레이 4시간 등 비교적 짧은 시간 내에 종료되는 내구 레이스들을 묶어서 진행했다. 프티 르망에서 우승하면 르망 24 참가 초대장을 발부하는 등 유럽과의 연계도 꽤 활발했지만, 그러다 보니 자연스럽게 유럽 레이스카 제조사들의 독무대로 변해버렸다. 그나마 콜벳이 버티기는 했지만 대부분 아우디나 포르쉐, 페라리와 같은 유럽 메이커들이 장악하면서 미국인의 관심도 식어갔고, 작년을 끝으로 통폐합되는 수순을 밟아야 했다.

하지만 ALMS가 남긴 수많은 전설은 아직도 많은 이들에게 회자된다. 그중 한 가지만 소개하자면, 2009년 몬테레이 라구나 세카 서킷에서 펼친 마지막 10분간의 레이스는 모터스포츠의 진정한 재미를 고스란히 함축한 순간이었다. 목숨과 자존심을 건 배틀, 비열한 반칙과 푸시, 그리고 숨 쉬기조차 힘든 아슬아슬한 순간과 처절한 결말은 쉽게 찾아볼 수 없는 명장면이었다(유튜브에서 '2009 ALMS Laguna Seca Last Lap'이라고 검색해보시길). 당시 상위 클래스 차량도 그들의 싸움에 쉽게 끼어들 수 없었을 정도였고, 그 바늘 끝 같은 살벌함이 심장을 즐겁게 만든다. 모터스포츠를 잘 몰라도 좋다. 일단 한번 보고 나서 이 글을 다시 읽어보시라.



9 포르쉐 919 하이브리드 레이스카. 르망 24의 최상위 카테고리인 LMP1에서 푸조가 빠진 대신 포르쉐가 들어왔다. (전문 레이싱 팀을 제외하면) 이제 메이커 팀의 경쟁은 아우디, 토요타, 포르쉐의 3파전 형국이다. 10 대낮처럼 환하게 불을 밝힌 르망 24의 피트. 11 롤렉스 24시간(데이토나 24시간), 2014년 1월 25일, 미국 플로리다 데이토나 인터내셔널 스피드웨이.

**3대 내구 레이스의 두 축, 세브링 12시간과 데이토나 24**

골프와 테니스에 그랜드 슬램이 있듯 내구 레이스도 그랜드 슬램이 있다. 유럽에서 열리는 왕중왕 르망 24가 브리티시 'The' 오픈이라면 세브링은 아마도 US 오픈 정도는 될 것 같다. 역사로 따져봐도 르망 24 못지않게 오래됐으며, 서킷의 길이는 짧지만 혹독함은 라 샤프트와 진배없다. 타이어를 갹아먹는 낡은 트랙은 언제나 이글이글 타오르며, 12시간 동안 짧은 서킷을 300랩 정도 빙글빙글 돌고 나면 정신이 이상해질 정도다. 이곳에서는 희대의 하극상도 일어났었다. 내구 레이스에서는 웬만해선 하위 클래스가 상위 클래스를 이기는 경우가 없는데, 2008년에는 그렇지 않았다. LMP2의 포르쉐 RS 스파이더가 내구 레이스의 지배자 아우디 R10을 누르고 351랩으로 먼저 피니시 라인을 통과한 것이다. 이 사건은 아직도 모터스포츠 팬들에게 회자될 정도로 유명하며, 포르쉐의 무시무시함을 똑똑히 보여준 사건으로 인식되고 있다.

한때 세브링은 르망 24의 전초전이라 여겨졌던 적도 있는데, 서킷의 특성이 라 샤프트를 축소해놓은 것 같았고, 지면은 타올랐으며, 건조한 기후 덕에 레이스카의 퍼포먼스를 실험하기에도 그만이었다. 역사도 굉장히 오래되었는데 1950년대 처음 레이스가 개최되자마자 인디 500과 함께 유럽 메이커들의 미국 진출 교두보가 되어 페라리와 포르쉐를 미국 시장에 알리는 계기를 만들어주기도 했다. 2013년을 끝으로 ALMS가 폐지되면서 현재는 USCC(United SportsCar Championship)에 편입되어 아우디, 토요타와 같은 LMP1 차량이 빠지고 라일리나 코요테와 같은 미국 프로토타입 제조사들이 P 클래스에 진출하고 있는 상황이다.

내구 레이스 중에서 메이저 그룹의 마지막 경기는 바로 데이토나 24다. 시계를 좋아하는 사람이라면 많이 들 어본 이름일 거다. 롤렉스 스포츠 워치 중 최고가 라인 데이토나가 바로 여기서 따온 이름이기 때문이다. 간단히 롤렉스 24라고 줄여 부르기도 하는 이 대회는 철저히 미국인을 위한, 그리고 미국 차들을 위한 무대로 여겨지고 있다.

다분히 미국적인 특성이 가미된 데이토나 오벌 서킷에서 호쾌하게 24시간을 달리는 레이스로, 앞서 소개한 수많은 레이스들과는 완전히 다른 성격을 지닌다. 제제한 코너 구간은 줄이고, 오직 앞만 보고 달리는, 전형적인 아메리칸 모터스포츠의 형태로 단지 24시간을 쉬지 않고 달린다는 차이만 있을 뿐 나스카와 흡사하다. 오벌 코스 특성상 평균 속도가 굉장히 빠르기 때문에 일단 사고가 나면 대부분 대형 사고로 이어지는데, 올해 역시 보기에도 끔찍한 사고들이 여러 차례 일어났다.

데이토나 24가 르망 24와 극명하게 다른 점이라면 트랙의 특성상 한자리에서 서킷의 70%를 볼 수 있다는 점이다. 그만큼 파노라믹한 뷰를 자랑하며, 24시간 쉬지 않고 수많은 차들이 경사진 타원형 트랙을 오르내리는 것을 볼 수 있다는 점에서 미국인에게 엄청난 인기를 얻고 있다. **H**

**PRELIMINARY GAME**

**아시안 르망**

WEC를 주관하는 FIA는 내구 레이스의 보급을 위해 현재 중동과 아시아 쪽으로 빠르게 눈을 돌리고 있다. 물론 유럽의 경제 악화와 좀처럼 인기를 얻지 못했던 미국에서의 실패에 기인한 것도 있지만, 그만큼 아시아의 모터스포츠 인구가 늘어나고 있기 때문이다. 올해 아시안 르망 시리즈는 한국 인제 스피드웨이, 일본 후지 스피드웨이, 중국 상하이, 태국 부리람, 말레이시아 세팡에서 차례로 치러진다. 레이싱 타임은 모두 3시간. 지난해부터 강원도 인제에서 아시안 르망 내구 레이스가 펼쳐지는데, 고작 3시간이라 시시해 보일지도 모르겠지만 막상 경기를 3시간 동안 꾸준히 지켜보는 것조차 쉽지 않다는 걸 깨닫고 나면 24시간 내구 레이스 관전을 위해 떠나는 사람들이 존경스러울 것이다. 원래 내구 레이스 관전은 F1처럼 집중력을 요하는 것이 아니다. 먹고 마시고 즐기며 하며 그렇게 축제는 분위기에 젖어 즐기는 것이 내구 레이스 관람법이다. 레이싱 팀과 드라이버가 더 큰 무대를 준비하는 전초전 성격의 아시안 르망 시리즈는 관람객 입장에서도 프랑스로 떠나기에 앞서 연습 삼아 관전하기 좋은 경기다. 아시안 르망과 함께 아우디, 페라리, 포르쉐의 월메이크 레이스와 포뮬러 마스터즈 경기도 열린다. 모터스포츠 입문자가 워밍업으로 레이스를 즐기기에 그만이다.



뉘르부르크링 소개 좀 해달라. 원래 뉘르부르크 서북쪽 아이펠 산자락의 도로에서 90여 년 전부터 레이스가 열렸다. 공도 레이스가 위험하잖나? 그래서 1927년 전용 트랙을 만든 게 뉘르부르크링(Nürburgring)이다. 그중 장거리 경주용 22.8km짜리 북쪽 코스를 노르트슐라이페(Nordschleife)라고 하고 5.5km짜리 남쪽 코스를 쥘트슐라이페(Südschleife)라고 불렀다.

노르트슐라이페는 20.8km 아닌가? 지금은 그렇지. 유서 깊은 서킷들은 다들 시간이 흐르면서 레이아웃이 바뀌었다. 노르트슐라이페도 사고가 자주 나고 그래서 몇 번 고쳤다. 코너가 좀 좋고 길도 짧아졌지.

그럼 지금은 쉬운 코스가 됐나? '썩어도 준치'라는 말 모르나? 사람들이 뉘르부르크링, 특히 노르트슐라이페를 좋아하는 건 여기가 어렵고 험하기 때문이다. 일단 고저 차가 400m쯤 된다. 출발하면 살짝 올라갔다가 쪽 내리막이고, 코스 중간쯤까지는 오르막, 다시 내리막, 다시 오르막으로 끝난다. 차량의 하중 변화가 크고, 그래서 타이어에도 부하가 많이 걸린다. 게다가 보통 다른 서킷과 달리 여기는 대부분 블라인드 코너다. 산을 끼고 도니까, 코너 너머가 안 보이니까 위험하지, 근데 코너가 100개야. (공식적으로는 73개라고 하던데?) 곡률 큰 것 빼고 진짜 바삭 감아 돌아야 하는 것만 세어봐 보지, 아니, 그걸 떠나서 기자라면서 수사학적인 표현도 모르나? 무엇보다 노르트슐라이페는 길다. 웬만한 서킷은 길

어보야 5~6km다. (르망 24 서킷은 13km가 넘는다면데?) 샤프트 서킷은 평소에는 그냥 국도다. 노르트슐라이페는 폐쇄된 전용 트랙이고, 20.8km를 초집중해서 달려보면 체력적 부담이란 게 무슨 뜻인지 알게 된다. 아... 말하다 보니까 처음 노르트슐라이페를 돌 때가 생각나네. 아까 한 말 정정해야겠다. 썩어도 준치가 아니라 아직 썩지도 않았다.

그때가 언제데? 한국타이어는 1991년부터 노르트슐라이페에 드나들기 시작했는데, 나는 첫 경험이 1993년이었던 거야. 드라이빙 아카데미에서 다섯 번 교육을 받았다.

겨우 운전 교육이었던 거냐? '겨우'라니? 그리고 교육 나름이다. 내가 받은 교육은 보통 운전 교육이나 아마추어에게 드라이빙 스킬을 가르치는 수준이 아니었다. 자동차나 타이어 회사의 테스트 드라이버를 대상으로 하는 거였지. 노르트슐라이페에서 시험 주행을 하기 위해 트랙을 익히는 교육, 한마디로 이 험한 트랙을 잘 써먹기 위한 교육이었다. 지금 생각해보면 창피하지만, 아니, 창피할 것도 없다. 처음 교육받을 때 매일 밤마다 기도했다. '사고 안 나게 해주세요.' 지금이니까 허허 웃으면서 얘기하는 거다.

미안하다. 아무튼 노르트슐라이페는 몇 랩이나 돌았나? 지난 20년 동안 대충 500바퀴는 넘게 탄 것 같다.

그럼 코스를 외웠겠네? 그렇다. 나를 교육한 '선생님'이 덕 쇼이스만이

라고 유명한 분이었는데, 그분이 처음에 "100바퀴는 돌아야 다음 코너가 왼쪽인지 오른쪽인지 대충 알 수 있다"고 했다. 그러니 레이스 드라이버라고 해도 다들 여기 코스를 외울 수 있는 게 아니다. 특히 뉘르부르크링 24시간 같은 내구 레이스는 밤에도 돌아야 하는데, 여긴 가로등도 없다. 깜깜한 한밤중에 차량의 헤드라이트만으로 블라인드 코너를 돌아야 한다. 생각만 해도 등줄기가 서늘하지, 나? 헤드라이트 개발자라면 또 모를까, 타이어 테스트하는데 밤에 트랙을 돌 필요가 뭐 있나.

첫 경험 얘기 좀 해달라. 노르트슐라이페는 폭이 좁다. 선생님은 "차 세 대가 동시에 지나갈 수 있다"고 했지만 내게는 어휴... 구배도 무시무시하다. 맨 처음 갔을 때 트랙에 나서기 전에 선생님이 주행 비디오투를 먼저 틀어줬다. 교육 생활끼리 "야 평진데 왜 저렇게밖에 못 달려?" 속덕거렸는데 막상 트랙에 가서 보니깐 평지가 아니었던 거다. 출발 직후에 나오는 핫첸바흐(Hatzenbach) 코너였는데, 이게 살벌한 내리막이다. 느낌상으로 30°는 되는 것 같았다. 무슨 스키 슬로프 꼭대기에서 내려다보는 기분? 그런데 선생님은 "풀 액셀"이라... 무시했다.

그래서 풀 액셀을 밟았나? 어, 그러려고 노력했다. (노력의 결과는?) 잘 통과했다. 그런데 한 바퀴 돌아봤다고 그새 간이 부었는지 두 번째 랩에서 정작 핫첸바흐는 통과했는데 바로 그다음에 나오는 호크아이첸(Hocheichen)에서 스펀하고 벽에 박았다. 운전면허 따고 처음 낸 사고가 독일에서, 그것도 뉘르부르크링에서였던 거다.

재밌다. 미래의 도전자들에게 팀이 될 수 있도록 코스 얘기 더 해달라. 출발 후 4km 지점의 플루크플라츠(Flugplatz)를 지나 풀 가속해서 슈베덴크로이츠(Schwedenkreuz)라는 곳을 지날 때쯤이면 굉장히 빨라진다. 폭스바겐 골프도 210km/h를 넘는다. 그 직후에 아렘베르크(Aremberg) 코너가 나오는데, 코스 맵에서는 완만해 보이지만 실제로는 90~100°쯤 된다. 오른쪽으로 도는 코너인데, 여기 처음 왔을 때는 속도를 한 60 정도로 떨어뜨렸었나? 물론 나중에는 100으로 돌았지. 그다음에 나오는 푸흐뢰레(Fuchsöhre)도 재미있지. 우리말로 하면 '여우목'이라는 데다, 약한 S자 코스지만 그냥 직선으로 빨리 달릴 수 있다. 풀 액셀이라면 220 이상으로도 통과할 수 있지, 하지만 바로 나타나는 언덕에서 브레이크를 잘해야 다음 코너에 진입할 수가 있다. 짧은 언덕에서 220 이상으로 밟다가 급브레이크! 아찔하지. (브레이크에 실패하면 벽에 박는 건가?) 실패하면? 그다음은 각자 알아서 생각해야지, 나도 지금이니까 재미있다고 하는 거지, 처음에는 이게 다 무서운 데였다. 또 대략 11km쯤에는 베르크베르크(Bergwerk) 코너가 나온다. 1976년 F1에서 니키 라우다가 미끄러져 벽에 충돌하는 사고를 내고 화상을 입어 죽을 뻔했던 데라서 선생님도 "라우다 코너"라고 불렀다. 트랙 오른쪽으로 산을 끼고 도는 지점이라 경치가 좋은데, 곧 이어지는 고속 직선 코스에서의 최고 속도를 결정하는 아주 중요한 코너다.

고참이 되면 경치를 볼 여유도 생기는가? 투어리스트 데이에 뉘르부르크링 노르트슐라이페를 경험하려는 사람은 둘 중 하나다. 싸드락싸드락 다녀볼 사람 또는 좀 밟아보거나 개인 기록이라도 내보려는 사람. 전자라면 경치 구경이 대수겠나, 옆에 여자를 태우고 다녀도 좋지. 그런데 후자라면 경치 따위 꿈에도 생각지 마라. 일반인 체험 주행에도 헬멧 착용이 필수인 건 다 이유가 있다. 특히 차 좀 모는 사람들의 세계에서는 스킵 노이즈를 들으며 머리카락이 쭈뼛서는 경험을 해보지 않고서 뉘르부르크링을 '달렸다'고 말할 수는 없겠지. 내가 처음에 여기서 버벅거리기 때 선생님도 종종 이렇게 말했다. "버스도 도는데 네가 돈 게 뭐라고?" (버스는 또 뭐가?) 투어 버스가 가끔 다닌다. 빠르게 운행하는 것은 아니고, 아무튼 누가 투어리스트 데이에 노르트슐라이페를 한번 돌아보고 나서 뉘르부르크링이 어떻게 저렇게 으스스하다면 나도 이렇게 말해줄



↑ 이런 데를 200km/h로 달리면 정말 '필광'하게 마련이다.

수 있겠지. "버스도 도는데 네가 뭐?"  
**잘난 척 같다?** 아니다. 반대로 노르트슐라이페 한두 번 돌아봤다고 해서 레이스 좀 아는 것처럼, 뉘르부르크링을 아는 것처럼 잘난 척하지 말라는 얘기다. 나만 해도 뉘르부르크링을 달릴 때 헬멧이 꼭 젖어 목근으로 땀방울이 뚝뚝 떨어지곤 했다. 그래 봐야 나는 어디까지나 양산차를 타는 테스트 드라이버 아닌가. 목숨을 걸고 달리는 건 아니지. 레이스 드라이버는 아무리 두려워 보여도, 그게 그 차로 거기서 낼 수 있는 최고 속도인 거다. 나는 레이스카를 타고 분초를 다투는 드라이버를 존경한다.

뉘르부르크링에서 추천해줄 만한 숙소나 레스토랑이 있는가? 노르트슐라이페를 한두 번 가본 사람이라면 모를 만한 곳인데, BMW 테스트 센터 근처에 티에르가르텐 호텔이 있다. 엔지니어나 기술 팀, 테스트 드라이버들이 주로 묵는 곳으로 우리들에게는 일종의 성지다. 서로 인사도 나누고 소개도 받고, 전 세계의 자동차 관련 엔지니어들이 모이는 클럽인 셈이지. '퀸 오브 뉘르부르크링'으로 유명했던 사빈 슈미츠가 이 집 딸이다. 호텔의 지하 레스토랑은 사방 벽에 사람들이 낙서를 하거나 사인을 남기는 거대한 방명록이기도 했다. 1993년에 처음 갔을 때 나도 이름을 적었다. 한글로, 천장엔, 적어도 2006년까지는 남아 있는 걸 봤는데, 지금은 모르겠다. 누군가 뉘르부르크링에 간다면 확인해달라.

→ **돌발 이벤트:** 이번 호 마지막 페이지를 참조하세요.  
**사인은 알겠는데 낙서는 또 뭐가?** 언젠가 혼다에서 시빅을 가져와 자사 드라이버의 운전 교육에 활용했다. 물론 그들이 나중에는 NSX를 시험하고 개발하기도 했지만, 그들 역시 레스토랑 벽에 자기네 이름을 적어놓고 갔는데, 그중 어떤 이름 옆에는 영어로 '시빅 킬러'라는 말이 덧붙여졌다. 그 이름의 주인공이 코너 두 군데에서 각각 한 대씩 차량을 부숴 먹었거든. 뭐, 이런 거지.  
**테스트 트랙으로 각광받는 까닭이 뭐까?** 구불구불하고 고저 차가 크다는 것뿐 아니라 코스가 길다 보니 기후변화도 크다. 어디는 말라 있는데 또 어디는 젖어 있거나 심지어 비가 오기도 한다. 한 번에 여러 가지 조건의 변화를 겪을 수 있기 때문에 각종 테스트를 진행하기에 최적이다. 특히 내구 시험이라면 시간을 압축하는 효과가 있다. 예전에 벤츠나 BMW는 여기서 꼭 내구 시험을 했다. 언젠가 M클래스를 끌고 온 벤츠 연구원이 "여기서 1200km 뛰면 일반 소비자가 2만km쯤 주행한 것과 차량 상태가 비슷하다"고 하더라. 한때 BMW는 OE 타이어 승인 조건으로 노르트슐라이페 랩 타임을 걸었다. 그거 정말 '빡셧다.' 그것뿐 아니라 노르트슐라이페를 수십 바퀴 돌고 나서 타이어 마모도를 체크하기도 했다.

노르트슐라이페가 '녹색 지옥'이라고 불리는 이유.



# 뉘르부르크링 노르트슐라이페 500랩 경험자의 충고

## WELCOME TO THE GREEN HELL

언젠가 뉘르부르크링을 달려보겠다는 사람이라면 이걸 꼭 읽고 가라. 국내 현역 테스트 드라이버 중에서 다섯 손가락 안에 꼽히고, 특히 노르트슐라이페라면 가장 많이 돌아본 사람의 이야기다.

WORDS 양정호(한국타이어 금신연구소) AS TOLD BY 유정식 PHOTOGRAPHS 양정호 nuerburgring.de



↑ 느낌표 구간은 계절과 날씨에 따라 바뀌기도 하니 현장에서 최신 지도를 확인하는 게 좋다.

그야 뉘르부르크링이 독일에 있으니까... 미국에서도 온다. 2003년에 미국 GM 팀과 함께 교육을 받은 적이 있다. 캐딜락 CTS와 쉐보레 콜벳을 가져왔지. GM 팀은 교육을 마치고 노르트슬라이페를 달리며 차량 튜닝을 하는 것 같더라. 나중에 국내에서 캐딜락 광고를 보니까 '뉘르부르크링에서 튜닝했다'는 식의 문구가 들어 있었다. 일본 차는 더 많이 온다. 대표적으로 혼다 NSX가 여기서 튜닝해 개발했다. 닛산 GT-R도 그랬다. 론칭할 때 화면으로 뉘르부르크링 랩 타임을 쭉 보여줬지. 차 이름 뒤에 R자가 붙어 있다면 여기서 튜닝했다고 봐도 대중 맞을 거다. 특히 스포츠카는 노르트슬라이페에서 튜닝했다는 게 굉장히 중요하고 또 자랑스럽게 내세우는 가치가 된다.

**GT-R 기억난다. 포르쉐를 이겼다면?** 양산차 기준으로 포르쉐보다 랩 타임이 빨랐다고 발표했지. 포르쉐가 스카이라인 GT-R을 구입해 자기네 테스트 드라이버에게 노르트슬라이페를 돌게 했는데 그 랩 타임이 안 나왔다. 그래서 '너희들 레이싱 튜닝한 거 아니냐'고 항의하자 닛산은 '너희들이 GT-R을 운전할 줄 모르는구나' 하고 대답했다지 아마? 진실이야 어찌 됐든, 포르쉐는 나중에 더 빠른 기록으로 다시 GT-R을 눌러버렸지.

**도대체 왜들 그런대?** 그만큼 상징적인 트랙이자 실제로 스포츠카 개발에 중요한 시험 무대라는 뜻이다. 혼다는 NSX를 개발할 때 뉘르부르크링 랩 타임 목표를 설정해 그게 달성되지 않으면 아예 차를 출시하지 않겠다고 큰소리친 적도 있다. 혼다답지, 당시 NSX를 발표하기까지 꽤나 오래 걸렸는데, 혹시 그 이유 때문이 아닐까 하는 추측도 있었다.

바닥에 쓰여 있는 글씨들은 다 뭐가? 대부분 일종의 기념 '낙서'다. 대부분 그래피티 같은 거지. 브레이킹 포인트 같은 의미를 담은 표식도 있다. 내가 교육받을 때 선생님이 '저 표식은 위치가 딱 맞다'거나 '저건 전혀 틀린 위치다'라는 식으로 평가해준 적이 있었다. (트랙을 걸어들 수 있나?) 아니다. 그래피티의 '주범'은 트랙 옆에서 캠핑하면서 놀고 그리는 사람들인데, 그들이 밤에 트랙 문 닫은 다음에 몰래 들어와서 낙서한다고 들었다. 투어리스트 데이에 랩 티켓 끊고 노르트슬라이페 체험해보는 드라이버라고 해도 원칙적으로는 트랙 내에서 멈출 수 없다. 다만 사고가 나면 무전기를 통해 관리소에서 안내해주면서 천천히 달라고 하는데, 아마 그럴 때 짹짹 쓰는 사람도 있는 것 같다. 또는 사고 여파로 차량들이 아예 멈출 때라든가. (무전기?) 여기는 코스가 워낙 길고 블라인드 코너가 많아 깃발 같은 건 휘둘러봐야 소용없다. 작은 사고라도 자칫하다가는 대형 연쇄 사고로 이어질 수 있으니까 모든 차량에는 커다란 안내나를 단 관제용 무전기가 필수품이다. (안내나가 얼마만 하길래?) 이만한... 아, 짐! 말 좀 끊지 마라. 언젠가 선생님이 맞다고 한 표식들을 보면서 트랙을 수월하게 돈 적이 있었다. 그날 오전엔 하늘이 흐렸는데, 오후가 되어 해가 짙짙 뜨니 바닥에 햇빛이 반사돼 글씨들이 안 보였다. 그렇게 되니 오히려 브레이킹 포인트를 모르겠고 코너를 도는 게 더 어려워지더라.

**실력은 건 맞나?** 트랙 매너가, 나보다 빠른 차가 다가오면 감박이를 넣으면서 옆으로 비켜 추월시켜주는 거다. 처음엔 주로 비켜주지만 하는 역할이었지. 몇 년쯤 뒤에 라우다 코너 다음의 케셀첸(Kesselchen)

코너인가 그랬는데, 내 뒤에 어느 자동차 회사의 테스트 차량이 있다는 걸 알아챘다. 나아 버릇처럼 감박이를 켜고 비키려고 했는데 선생님이 이렇게 말하더라. "네가 더 빨라."

**오, 기분 좋았겠다?** 당연하지. 내가 레이스 드라이버는 아니지만 드라이빙 실력이 점점 늘었던 거다. 2006년인가에는 노르트슬라이페를 몇 바퀴 도는 동안 내가 계속 왼쪽과 오른쪽 감박이를 번갈아 넣으며 달렸다. 앞차가 비켜줘 추월을 하면 그렇게 인사하는 게 매너다. 우리나라처럼 비상등을 켜는 게 아니다. 참고로 유럽이나 미국에서 비상등은 정말 '비상' 시에만 켜다. 아무튼 계속 추월해가며 달리니까 기분이 좋았다. '빠르다는 게 이런 기분인가' 싶었다. 하하하. (어떤 차를 탔는데?) 나아 언제나 한국타이어 승용 모델을 끼운 양산차지. 그때 몰았던 건 BMW 320d였는데, 미쓰비시 랜서 에볼루션도 추월했다. 선생님 왈, "너랑 재량 차 바꿔야 한다." 하하하.

**선생님도 뽀뽀했겠는데?** 뭐, 그랬겠지. 하지만 원래 나 같은 테스트 드라이버에게 선생님이 부여하는 교육 목표는 빨리 가는 게 아니다. 우리는 레이서가 아니니까.

**레이스 드라이버와 테스트 드라이버는 어떤 점이 다른가?** 차라리 남자와 여자가 뭐가 다른지를 물어봐라. (그러지 말고 좀...) 굳이 말하자면 테스트 드라이버는 속도보다 감도, 최속(最速)이 아니라 최감(最感)이 중요한 사람들이다. 가장 빨리 달려야 하는 게 아니라 가장 잘 느껴야 한다. 아, 주행거리도 레이서보다 테스트 드라이버가 더 많을 거다. 레이스카는 타지 않지만 수많은 자동차를 몰아본다는 점도 다르다. 그리고 보니 어쩌면 타이어 회사 테스트 드라이버의 경험치가 가장 많은 것인지도 모르겠다.

**한 번 테스트에 나가면 몇 km를 주행하는가?** 케이스 바이 케이스다. 노르트슬라이페에서 오전 오후 여섯 번씩 총 12랩을 돌면 하루에 250km다. 최근에는 스페인 이디아다 트랙에서 주로 테스트하는데, 하루 평균 250km씩 2주 동안 매일 타기도 했다. 이곳 금산연구소 트랙에서 하루에 400km를 뒀 적도 있다. 단순히 숫자만 보지 마라. 극도로 집중하며 달리는 거라서 보통 테스트 드라이빙은 하루 250km를 한계로 본다.

**자동차와 타이어 회사의 테스트 드라이버는 또 다른가?** 보통 자동차 회사의 테스트 드라이버도 타이어를 바꿔가면서 시험을 하기도 한다 하지만 타이어 회사 테스트 드라이버들이 타이어를 시험하는 양만큼은 하지 않는다. 타이어 회사의 테스트 드라이버는 같은 차에 계속 타이어를 바꿔 가면서 운전한다. 경쟁사 제품도 테스트하면서 비교한다. 한번은 선생님이 이렇게 얘기한 적이 있었다. "카 메이커보다 타이어 메이커의 테스트 드라이버를 교육할 때가 더 편하다. 그들은 타이어 한계를 잘 알아서 딱 그 지점까지만 차를 몰기 때문이다."

**나 같은 일반인이 타이어의 한계를 알아챌 수 있는가?** 가장 간단한 방법은 소리를 듣는 거다. 코너링할 때 스킵 노이즈가 나기 시작하면 타이어가 그림을 잃기 시작하는 시점이다. 소리가 커질수록 접지력은 반비례한다.

**좋은 타이어는 어떤 타이어인가?** '우수한 접지력' 뭐 이런 말을 기대할 모양인데, 사실 정확하게 말해서 좋은 타이어란 '설계 목표에 부합하는 타이어'다. 그리고 타이어 회사가 목표로 하는 것은 '항상 같은 성능을 보장하는 제품'이다. 예컨대 통상 주행 상태인 '콜드'에서선 최대한의 부담으로 달리는 '핫'에서선 성능 변화가 거의 없는 타이어가 우리의 목표다. 내가 뉘르부르크링에 그렇게 자주 갔던 것도 궁극적으로는 그 목표를 달성하는 데 도움을 얻기 위해서라고 말할 수 있다. 참고로 좋은 자동차나 좋은 타이어의 공통점은 일단 양산품의 편차가 가장 작고 서로 다른 조건에서도 성능 변화의 폭이 좁다는 것이다.

**그럼 좋은 차는 타이어가 낡아도 안정적이겠네?** 무슨 그런 농담을. 타이어



↑ 자기 차나 렌트레이스카를 몰고 녹색 지역을 돌기 위해서는 반드시 헬멧을 써야 하고 간단한 교육도 받아야 한다.

가 바뀐다고 차량의 엔진 출력이나 에어컨 성능이 달라지진 않는다. 하지만 접지력은 차량보다 타이어가 좌우하는 법이다. 아무리 좋은 자동차라고 해도 '타이어가 맛이 간' 상태라면? 제 성능의 50%도 안 나올 거다. 요새 유행하는 개그콘서트 식으로 말해서 '아이고~ 의미 없다!' 좋은 차와 '똥차'를 가르는 건 타이어라고 해도 과장도 아니다. 아, 방금 말한 좋은 차의 기준은 실 내나 외관이 아니라 주행이다. 핸들링이 좋은 차량과 좋은 타이어의 상태를 얘기하는 웃긴 농담이 있는데... "와인딩 로드를 운전하면서 한 손으로 쿡구멍을 쑤시면서 다른 한 손으로 운전할 수 있는 차가 핸들링이 좋은 차량이고 좋은 타이어다." 이쪽 업계의 테스트 드라이버들은 이런 얘기를 한다.

**나도 매년 겨울에 윈터 타이어를 살까 고민한다.** 고민할 정도면 일단 보통 이상인 거지. 훌륭하다. 그리고, 사라. 특히 BMW 같은 후륜구동 차라면 더욱 추천한다. ㅍ

### YOUR TURN!

#### 뉘르부르크링 노르트슬라이페 즐기기

이제 당신 차례다.

**1단계.** 소니 플레이스테이션의 게임 타이틀 '그란 투리스모'는 양정호 차장도 인정했다. TV 화면이라 입체감이 없을 뿐이지 실제 노르트슬라이페와 똑같다고.

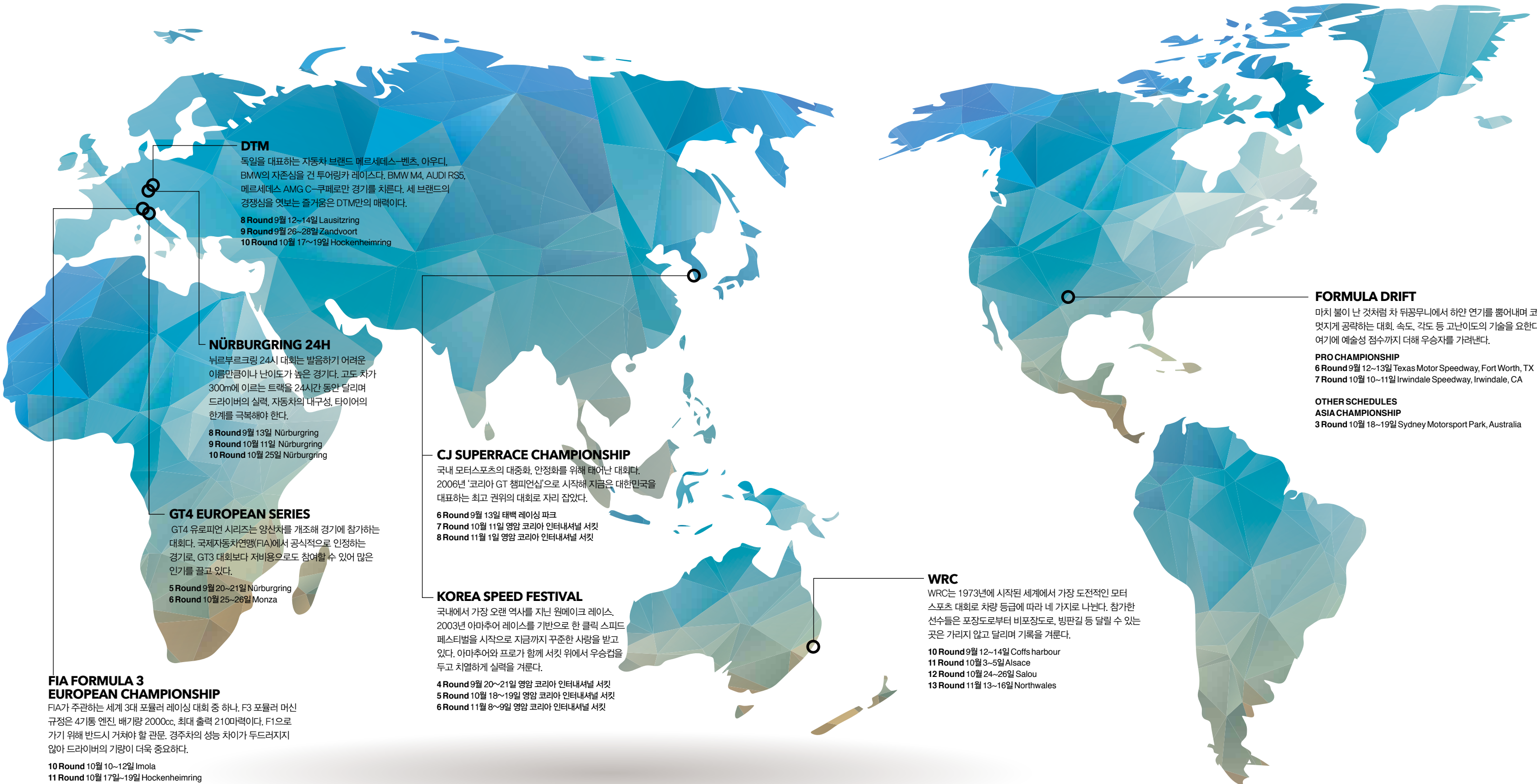
**2단계.** 뉘르부르크링은 이벤트가 없는 날이면 일반인을 위한 여러 가지 프로그램을 운영한다(홈페이지에 오른쪽 사진처럼 스케줄을 띄운다). 전문 드라이버가 모는 BMW M5에 타고 노르트슬라이페를 경험하는 링팩스는 1랩에 225유로다(3인 탑승 가능). 하지만 노르트슬라이페는 내가 운전해야 제 맛. 27유로를 내면 자기 차를 타고 노르트슬라이페를 한 바퀴 돌아볼 수 있다(4랩은 100유로). 트랙 주행용으로 세팅된 렌트레이스카를 타고 달리면 더 유쾌하다. 스키 스위프트 스포츠는 299유로, 폭스바겐 시로코 캡스는 449유로, 토요타 GT 86은 489유로다(모두 2014년식, 연료 포함, 4랩 기준). 렌트레이스카는 동반자를 한 명 태울 수도 있다. 뉘르부르크링 근처의 사설 업체에서는 더 좋은 차종도 보유하고 있다. 예컨대 BMW M3 쿠페는 749유로, 포르쉐 카이맨 S는 799유로다(연료 포함, 4랩 기준). 참고로, 뉘르부르크링은 사설 업체든 렌트레이스카를 빌릴 때는 신용카드 보증금(Deposit)을 걸어두어야 한다. 카이맨 S라면 2만4900유로(대략 3400만원)에 달하니 미리 신용카드 한도를 체크해두고 도전하시길.



# REACHING CLIMAX

F1의 등용문인 F3에서부터 지옥의 24시간 레이스, 누르부르크링 24시까지. 대부분의 대회가 마지막 라운드를 향해 달려가고 있지만 열기는 점점 뜨거워지고 있다.

WORDS 구분진 PHOTOGRAPHS 셔터스톡, DTM, NÜRBURGRING 24H, WRC, FORMULA DRIFT







지난 6월 22일 일요일 이른 아침 영암 코리아 인터내셔널 서킷(KIC) 주차장에는 윈드실드 경사가 낮고 차체가 납작한 차들이 즐비하게 늘어서 있었다. 서킷 드라이빙의 즐거움을 누리기 위해 모인 드라이버들은 동창회라도 열린 것처럼 삼삼오오 모여 자동차와 모터스포츠 이야기(진지하게 또는 열변을 토하며)를 나누고 있었다. 전날 내려와 미리 서킷을 달려본 드라이버들도 수두룩했다. 지난해 인제 스피디움에서 열렸던 한국타이어 트랙 페스티벌에서 페라리 드라이버가 했던 이야기가 생각났다. “여기 오는 사람 중 서킷을 처음 달리는 사람은 거의 없을 거예요. 다 사람 만나러 오는 거죠. 같은 즐거움을 아는 사람끼리 모여서 서킷도 달리고, 정보도 교류하고, 차 이야기를 하면서 친목도 쌓는 거죠. 아마 서킷 달리는 시간보다 수다 떠는 시간이 더 많을걸요?” 트랙 데이의 목적은 안전하게 스피드를 즐기는 것이다. 모터스포츠는 소수의 특권층이 누리는 특별한 즐거움이 아니다. 축구·야구 마니아가 트렁크에 공과 글러브를 싣고 다니고 주말이면 시합을 즐기는 것과 같다. 다만 이들은 스피드를 즐긴다. 모터스포츠 문화의 정착은 스피드 마니아들이 안전하게 트랙을 즐길 수 있는 기회빈도와 비례할 것이다. 운동 전에 준비운동이 필요하듯 서킷을 달리기 전에는 차량 점검과 함께 안전교육이 필수다. 이들은 자동차와 드라이빙을 잘 아는 사람들이다. 모르는 것을 알려주는 시간이라기보다는 재삼 강조와 주의 환기가 목적이다. 오늘 안전교육은 아트라스BX 레이싱 팀의 김중군 선수가 맡았다. 운전석에 앉으면 시트 포지션을 체크하고 안전벨트를 매는 것, 브레이크 밟는 요령 등 누구나 알고 있는 것들이지만 참가자들은 현역 드라이버의 강역에 진지하게 귀를 기울였다. 서킷 드라이빙은 운전면허와는 별도로 라이선스가 필요하다. 트랙 데이에 처음 참가한 사람은 신규 라이선스 발급을, 기존 라이선스 소지자들은 갱신을 위한 교육과 시험이 이어졌다. 교육의 주요 내용은 일종의 ‘서킷 사용법’이다. 예컨대 공도와 달리 서킷에서는 상황에 따라 깃발로 경보와 신호를 발령한다는 점, 추월을 하거나 양보하는 요령, 피트 인·아웃 요령 등을 배우게 된다.



## HANKOOK TIRE TRACK DAY 2014 THE PASSION OF CIRCUIT DRIVING

트랙 데이의 횡수가 거듭될수록 달리는 재미에 빠진 드라이버가 늘고 있다. 모터스포츠를 즐기기 위해 한국타이어 트랙 데이에 참가한 그들을 만나러 영암 코리아 인터내셔널 서킷에 다녀왔다.

WORDS 구분진 PHOTOGRAPHS 최민석, 현다현, 유진호

개인 서킷 주행은 차종별로 4개의 클래스로 나누어 진행됐다. 첫 번째 타이밍은 서킷을 탐색하기 위해 세이프티 카를 따라 달린 후 자유 주행을 했다. 서킷 곳곳에서 타이어가 비명을 지르기 시작했다. 트랙 데이 경험이 많은 누군가는 거의 레이서 수준의 짙막한 론치 스킵드 마크를 남기고 출발하는가 하면, 램을 거듭하면서 타이어의 한계까지 몰아붙이며 코너링에 도전하는 사람도 있었다. 드라이버들의 공통점은 ‘기록 단축’이었다(랩 타임 계측용 트랜스폰더가 제공됐다). 그것은 경쟁심일 수도 있고, 자신만의 KIC 최고 기록을 내기 위한 도전이기도 했다. 점심 시간을 이용해 동반자와 함께 서킷을 주행하는 그룹 드라이빙은 또 다른 즐거움을 선사했다는 후문. 드라이버만의 행사가 아닌 모두가 즐길 수 있는 모터스포츠 문화를 정착시키기 위해 마련된 프로그램이다. 행사장 한쪽 한국타이어의 이동식 정비 차량 앞은 타이어를 교환하거나 점검하기 위해 몰려든 차들로 붐볐다. 잘 달리기 위해서는, 특히 서킷에서 자신이 머릿속에 그린 주행 라인을 따라 고속 코너링을 성공시키기 위해서는 차의 성능 이상으로 타이어가 중요한 법이다. 오늘의 트랙 데이 참가자들을 위해 지원에 나선 스태프 중에는 프리미엄 정비 서비스를 제공하는 럭 스튜디오 이정훈 점장도 눈에 띄었다. ‘트랙 데이’ 하면 떠오르는 건 달리는 재미뿐만이 아니다. 쉽게 볼 수 없는 다양한 스포츠카는 물론 앤티크하고 유니크한 차와 이벤트가 가득하다는 점도 또 다른 매력이다. 예컨대 BMW M3 세단, M4와 재규어, 레인지 로버 등 부산 모터쇼를 막 끝낸 따끈한 신차들이 선보였고, 벤츠 스포르티와 세그웨이를 직접 체험하는 부스도 마련됐다. 램 타임 기록과 추첨을 통해 블랙박스, 벤츠 스포르티 터 2박 3일 이용권 등의 경품을 증정하는 것으로 이번 트랙 데이는 막을 내렸다. ♪

### MINI INTERVIEW

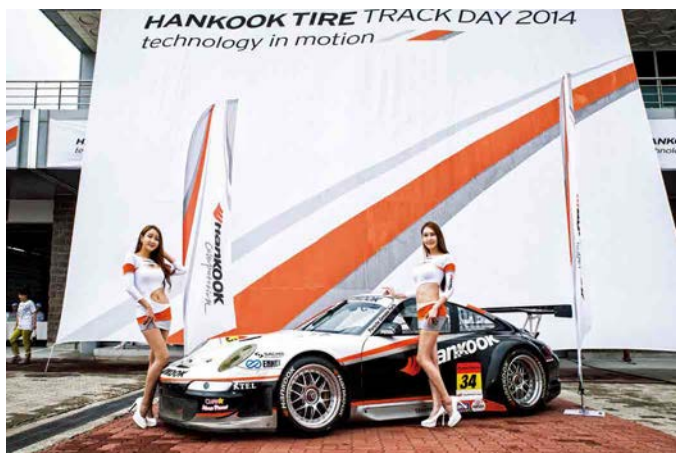


거친 남자 드라이버 사이에서 부드럽게 서킷을 달리는 여성 드라이버가 있었다. 포르쉐 박스터 S 오너 김은주 씨다. 그녀의 카 라이프와 트랙 데이의 즐거움에 대한 이야기를 나눴다.

서킷 드라이빙이 처음이 아닌 것 같은데요? 네. 지난해 트랙 페스티벌에도 참가했었어요. 동호회 사람들과도 가끔 달리고요. 아직 경험이 많지 않아 부족한 부분이 많아요.

여자에게도 포르쉐는 매력 있는 슈퍼카 인가봐요? 그럼요. 수입차 매장을 직접 돌아다니며 어떤 차를 살지 꼼꼼히 따지고 비교해봤어요. 그렇게 고른 차가 이차죠. 디자인, 성능, 무엇보다 빠지는 게 없어요. 아직 아쉬운 점도 없고요.

트랙 데이의 매력은 무엇인가요? 관심사가 같은 사람끼리 모일 수 있다는 점이에요. 이렇게 다른 차를 타는 사람들을 한자리에서 많이 만날 수 있는 행사가 또 있을까 싶어요. 그게 트랙 데이의 매력이지요. 물론 서킷을 달릴 수 있다는 점도 빼놓을 수 없죠.





**STEER**

## 가장 럭셔리하거나 가장 거대하거나 CRUISE AHOY!

마크 트웨인은 이렇게 말했다. "지금 하지 않으면 20년 지나서 후회한다. 바람을 잡아타고 항해를 떠나라. 탐험하고, 꿈꾸고, 발견하라." 트웨인은 '탐험'을 떠나라는 얘기였지만, 우리는 '항해'에 방점을 찍어보자. 유람선을 타고.

WORDS 인준하 PHOTOGRAPHS 크리스탈 크루즈, 로열 캐리비언 크루즈, 서타스톡

유람은 여행이나 관광과는 느낌이 다르다. 국어사전에 따르면, '두루 구경하며 돌아다니는 것'이 유람이고 '다른 고장이나 다른 나라에 가는 일이 여행이며 '다른 지방이나 다른 나라의 풍속과 풍물을 구경하는' 것이 관광이다. 굳이 사전을 들추어가며 뜻을 한 까닭은, 사전적 의미로서는 애매한 세 단어가 주는 이미지가 다르기 때문이다. 실제로 유람은 왠지 느긋하고 여유롭게 느껴진다. 대부분이 여행과 관광까지는 하지만 유람은 아니다. 그러나 우리 역시 티켓 한 장 끊으면 이국의 정취를 물씬 느끼며 한가로운 유람의 참맛을 즐길 수 있는 시대를 살고 있다. 당장 인터넷을 검색해보아도 수많은 크루즈 여행이 당신을 유혹할 것이다. 여기서는 많고 많은 크루즈 회사 중에서 두 곳을 소개하기로 하자.



### 베스트 럭셔리, 크리스탈 크루즈

지난 4월 CNN이 <U.S. 뉴스&월드 리포트>를 인용해 2014년 월드 베스트 크루즈를 보도했다. 몇 가지 카테고리가 있었는데, 가장 눈에 띄는 건 당연히 '베스트 럭셔리 크루즈 라인'이었다. 영예는 영국의 크리스탈 크루즈(Crystal Cruises)에 돌아갔다. 크루즈 문화에 대해 잘 모르는 사람이라면 크리스탈 크루즈가 단 두 척의 배를 운항하는 소규모 회사라는 점에 의아해할지도 모르겠다. 스무 척 넘는 유람선을 운항하는 회사도 있는데 왜 하필?

크루즈의 럭셔리 등급은 유람선사의 규모나 배의 크기로 결정되는 것이 아니다. 얼마나 호사스러운 유람을 보장하느냐가 관건이고, 그것은 곧잘 '승객 대 승무원 비(Guest to Crew Ratio)'로 표현된다. 스포츠카의 가속 성능을 추측하기 위해 '마력 대 중량 비'를 살펴보는 것처럼 당신이 타려고 하는 유람선이 얼마나 럭셔리한지는 승객과 승무원의 숫자를 보면 얼추 들어맞는다. 크리스탈 크루즈의 세레니티(Serenity)호는 전장 250m, 총톤수 6만9000톤의 중형 배다. 객실 수는 535개, 탑승 가능한 승객 수는 1070명이다. 이에 비해 승무원 수는 655명. 승객 대 승무원 비는 1.65:1로, 승무원 한 사람당 1.65명의 승객을 담당한다는 의미다(크리스탈 크루즈의 다른 유람선 심포니호도 거의 같은 비율을 보인다). 일반적인 고급 유람선이 2:1 언저리인 것을 감안하면 과연 크리스탈 크루즈는 세계 최고 수준의 밀착 버틀러 서비스를 제공한다고 이해할 수 있다.

다른 숫자 하나 더. '승객 대 공간 비(Space Ratio)'라는 것도 있다. 유람선의 총용적용 승객 수로 나눈 것인데, 보통 30~40ft³에 머무르는 데 비해 크리스탈 세레니티호는 64.4ft³를 자랑한다. 이처럼 럭셔리 크루즈는 승객이 누릴 수 있는 공간과 서비스가 여유롭다. 사실 현실이 그렇지 않은가? 부자와 범자의 집은 TV나 오디오 같은 '장비'의 가짓수가 아니라 고용인 유무(입주해 있을 출퇴근하든)와 공간의 크기가 다른 법이다.

모든 유람선사가 그렇듯 크리스탈 크루즈 역시 세계 각 지역을 돌며 크루즈 투어를 운영한다. 같은 배라고 해도 여름과 겨울의 운항지가 다르다. 크루즈 여행은 일찌감치 예약하는 게 상례이므로 크리스탈 크루즈의 2015년 프로그램 하나를 추천한다면 단연 5월의 '패션 드 그랑프리(Passion de Grand Prix)'다. 투어 이름에서부터 엔진 소리가 들리는 것 같다. 포르투갈 리스본을 출발해 지브롤터 해협을 통과해 지중해로 들어선 다음 바르셀로나, 생트로페, 몬테카를로, 피렌체, 소렌토를 거쳐 로마에서 여정이 끝난다. 투어의 핵심은 F1 모나코 그랑프리를 여유롭게 관전할 수 있도록 사흘을 머무르는 몬테카를로다. 엄밀한 의미에서 여객선으로 분류해야 할 타이타닉 시절의 대서양 횡단 유람선과 달리 오늘날의 크루즈 여행은 이처럼 항해 기간에 여러 차례 항구에 정박한다. 대개 저녁이나 밤에 항구를 떠나 밤사이에 항해하고 아침이면 다른 도시에 기항한다. 내리기 싫으면 배 안에 남아서 시간을 보내도 되지만, 크루즈 여행의 진짜 즐거움은 서로 다른 아국적인 문화를 맛보며 각각의 기항지를 즐기는 것이다. 카리브 해나 동남아시아와 같이 열대의 바다를 무대로 항해하는 유람선의 경우 기항지 투어는 스노클링, 스쿠버다이빙, 요트·보트 항해 등의 워터 스포츠가 주류를 이룬다. 지중해 코스는 특히 문화 유적 관광 프로그램이 많은 편이다. 알래스카 유람선에서는 바다낚시, 빙하 탐험, 카야킹과 함께 윈터 스포츠를 즐길 수 있다. 앞서 예로 든 '패션 드 그랑프리' 투어의 경우 이탈리아 소렌토에 기항했을 때 저명한 카프리 섬의 데이 투어를 추천한다. 아름다운 바위섬 휴양지인 카프리 섬의 골목과 정원들을 둘러보거나 모터보트를 타고 섬 주위를 일주하며 기묘묘한 해식동굴을 관람하는 프로그램 등이 준비돼 있다. [crystalcruises.com](http://crystalcruises.com)





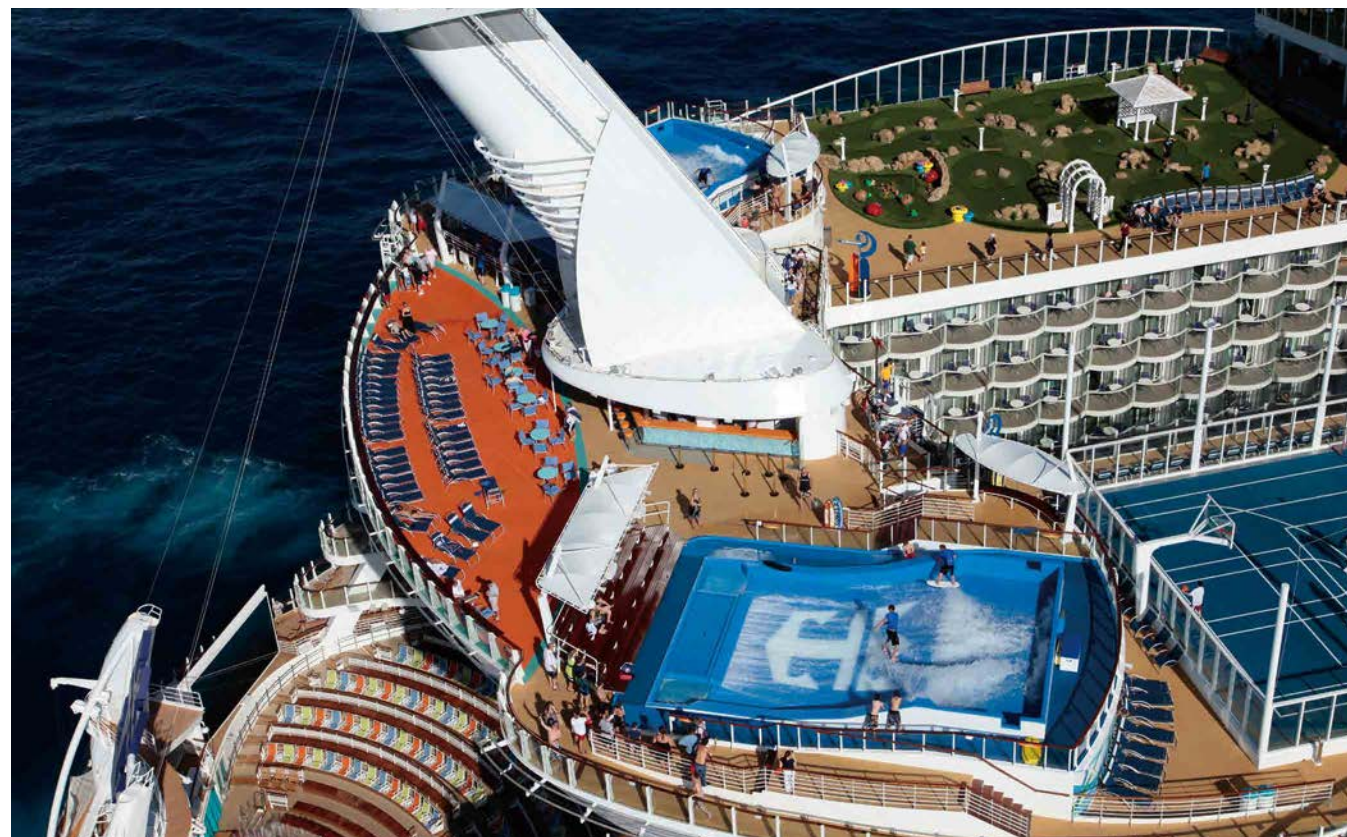
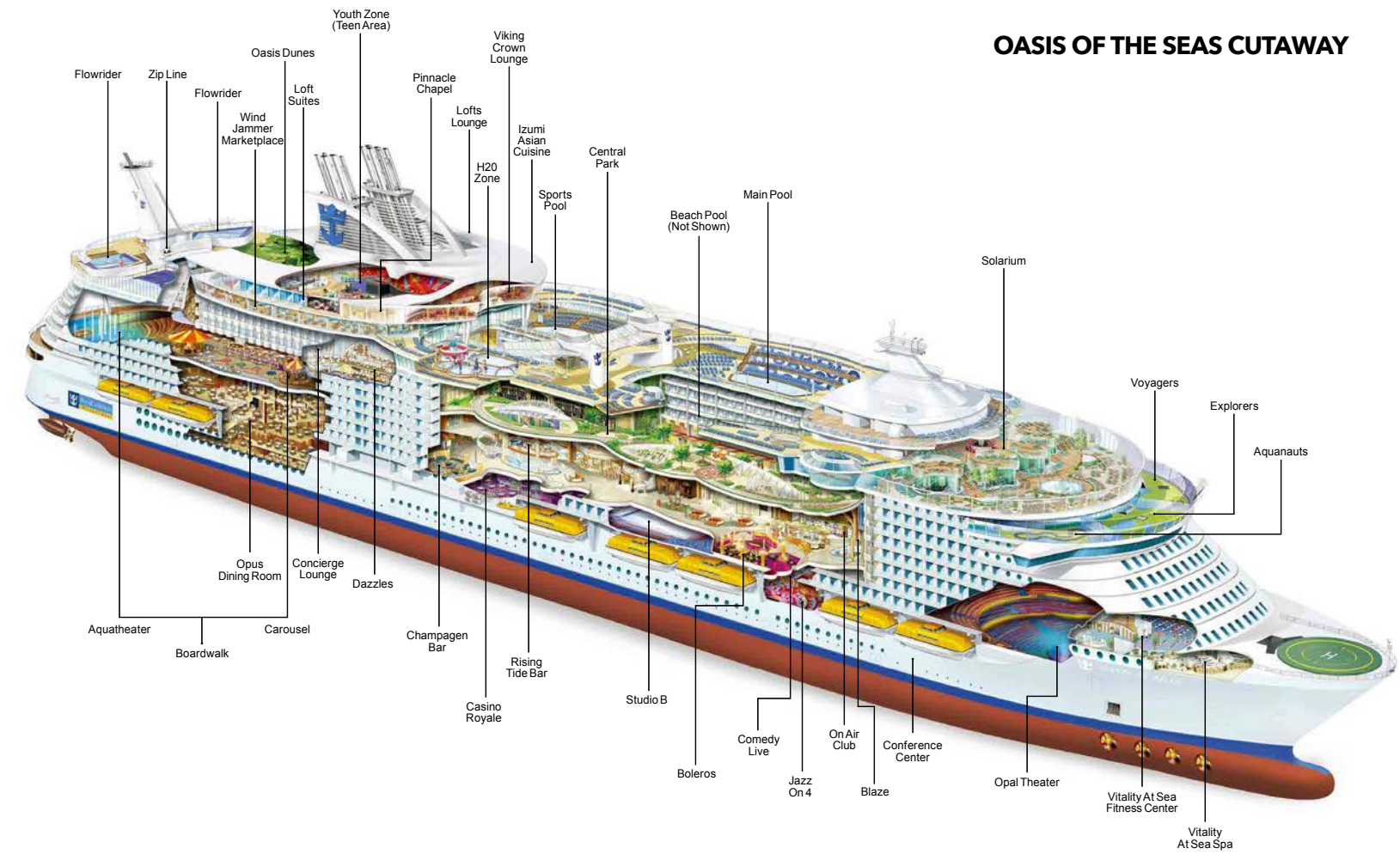
## 베스트 사이즈, 로열 캐리비언 크루즈

역사상 세계에서 가장 큰 배는 총길이 458m에 달하는 오일 탱커 몬트(Mont)였다. 하지만 유조선이나 화물선, 군함 따위를 제외하고 당신이 탈 수 있는 선박 중 가장 큰 배는 미국 로열 캐리비언 크루즈(RCCL)의 오아시스 클래스 유람선이다. 2009~2010년 취항한 오아시스(Oasis of the Seas)호와 얼루어(Allure of the Seas)호는 362m 길이에 총톤수가 22만5000톤에 달한다. 오아시스 클래스는 유람선사들이 얼마나 큰 배를 상상하고 건조할 수 있는지를 보여주는 최근 수십 년간의 유람선 거대화 경쟁의 결정판이다.

역사적으로 유람선사들은 크루즈 투어의 주요한 마케팅 포인트로 목적지를 내세웠다. "화창한 카리브 해의 세인트 토머스가 당신을 기다리고 있습니다" 운운하며... 그러다가 경쟁이 심화되자 유람선사들은 새로운 목적지를 개발하는 한편 럭셔리함이라든가 유니크한 기항지 투어를 광고했다. RCCL은 전혀 다른 노선을 개척했다. 한마디로 'Size Does Matter(크기가 중요하다)'였다. 7만 톤급 유람선이면 대형으로 분류되고 9만 톤급 유람선이 드물게 존재하던 1999년에 RCCL은 사상 최초의 12만 톤급 유람선(보이저 클래스)을 취항시키며 저 홀로 대형화 트렌드를 주도했다. 많은 사람들은 RCCL이 2006년에 15만 톤급 유람선(프리덤 클래스)을 띄울 때만 해도 확고한 '넘사벽'을 구축했으니 더 이상의 '자강 경쟁'은 그만둘 것이라고들 예상했다. 하지만 RCCL은 3년 뒤 오아시스호를 진수하면서 20만 톤급 이상의 유람선 시대를 열었다. RCCL의 유람선들은 그 커다란 덩치 덕분에 승객에게 더 큰 즐거움을 제공할 수 있는 수많은 다채로운 설비를 채워 넣을 수 있게 됐다. 국제 규격의 농구 코트와 아이스케이트 링크, 폴 스케일의 극장, 20층 높이의 암벽 등반장, 인공 파도타기 시설,Zip 라인, 회전목마 등의 다채로운 시설이 그득하다. 무엇보다 배 안에 길이 180m가 넘고 6층 높이에 달하는 거대한 회랑(Royal Promenade)이 존재한다는 점이 인상적이다. 센트럴 파크라고 부르는, 진짜 도심 정원에 온 듯 나무와 꽃과 풀이 심겨 있는 이 공간에서 산책하노라면 여기가 동네 공원인지 배 위인지 헷갈릴 정도다. RCCL이 노린 대로, 오아시스호는 그 존재 자체로 사람들을 끌어 모으는 마케팅 수단이었다.

배가 워낙 크다 보니 '바다 위의 도시'라는 표현이 과장 섞인 수사사가 아니라 의미 그대로 다가온다. 오아시스 클래스는 2706개의 객실을 갖고 있다. 통상적인 객실당 2인으로 계산하면 총승객 수는 5400명이지만, 가족 단위의 승객이 많은 RCCL답게 세 번째, 네 번째 침대를 추가할 수 있는 방도 많아 최대 수용 가능한 승객은 6360명이다. 승무원 수는 거의 2400명이니 그야말로 '만선'이라면 1만 명을 태우고 다니는 셈이다. 오아시스 클래스의 승객 대 승무원 비는 2.26:1이며 승객 대 공간 비는 40ft²(5400명 기준).

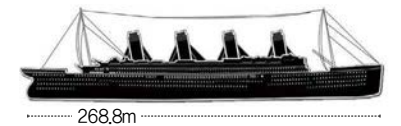
현재 RCCL은 빠르면 올해 말과 내년에 차례로 취항할 새 유람선을 두 척 건조하고 있다. 이름하여 퀴텀 클래스. 두 척의 새 유람선은 오아시스 클래스보다는 작아서 길이 348m에 총톤수는 17만 톤쯤 된다. 그렇다면 새로운 퀴텀 클래스가 내세우는 것은? 놀이동산에서나 볼 수 있는 최첨단의 어트랙션이다. 가장 매력적인 것은 거대한 기둥(Arm)에 탑승 캡슐을 매달아 바다 위 90m 높이에서 유람선 상공을 빙 돌며 망망대해와 저 멀리 보이는 육지를 조망할 수 있는 '노스 스타다. 사상 최초로 배 위에 설치된 스카이다이빙 시뮬레이터(아래쪽에서 불어주는 강력한 바람의 힘으로 실제 스카이다이빙을 하는 경험을 선사한다) '립코드 바이 아이플라이'도 끝내줄 것 같다. 편안함과 호사스러움, 여유로움도 좋지만 배 자체의 시설부터 '어마 무시한' 최신의 유람선을 즐기고 싶다면 로열 캐리비언 크루즈를 예약하시라. [royalcaribbean.com](http://royalcaribbean.com) ㅁ



## 바다의 거수들

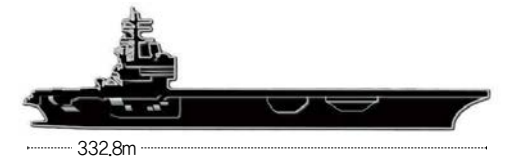
### TITANIC

20세기 초 세계 최대 호화 여객선  
취항 1911년 수용 인원 승객 2600명, 승무원 940명



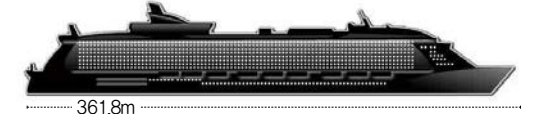
### USS RONALD REAGAN

세계 최대급 원자력 항공모함  
취역 2003년 수용 인원 함선 승무원 3200명, 항공 요원 2500명



### OASIS OF THE SEAS

세계 최대 유람선  
취항 2009년 12월 수용 인원 승객 6400명, 승무원 2400명





차속에 감춰진 보석

# ELEGANT HANDS

센터페시아에 묵직하게 박혀 있는 시계는 차와 브랜드가 추구하는 가치를 고스란히 상징한다. 디지털보다 세련되고 아름다운 아날로그 시계를 모아봤다. 공통점은 단 한 가지, 오직 자동차 안에서 볼 수 있는 시계라는 것.

WORDS 구분진 PHOTOGRAPHS 조보근



최고에 최고를 더하면

# ADD TO PERFECT

자동차 회사는 자사의 차량을 '튜닝'하는 회사들과 사이가 안 좋을 것 같다고? 자동차 메이커와 전문 튜너들은 동반자다. 독일 자동차 브랜드를 중심으로 전문 튜너들을 간략히 살펴봤다.

WORDS 김상영(모터그래프 기자) PHOTOGRAPHS 최민석, PR

전반적인 자동차 제작 기술이 높아지고, 워크스 튜너(Works Tuner)의 활약으로 튜닝 산업은 다소 주춤해지고 있다. 중소 업체는 물론이고 이름을 날리던 튜너들도 휘청거리고 있는 듯하지만, 이 외중에도 몇몇 튜닝 업체들은 오히려 세력을 더 넓히고 있다.

특히 'F1 기술의 집합체' 페라리나 성능에 대한 타협은 없다고 외치는 람보르기니, 장인이 만들어낸다는 롤스로이스나 벤틀리, 나아가 이제는 대중적이기까지 한 독일 브랜드의 차량 중에서도 고성능 모델을 튜닝하는 업체들은 날로 규모가 커지고 있다. 완벽해 보이는 슈퍼카들과 익스클루시브 모델들은 저마다 독특한 주문 제작 시스템을 사용하곤 있지만, 대량 생산과 원가 절감 등에서 결코 자유롭지 못하다. 자신의 애마가 길거리에 치이는 것을 바라지 않는 갑부들, 그리고 부자라서가 아니라 대량생산으로 채워지지 않는 2%를 자신의 입맛대로 개선하고자 하는 자동차 마니아들의 수요는 여전히 다. 그 빈틈을 충족시켜주는 것이 튜너들이다. 튜닝은 어디까지나 소비자들의 필요에 의해 탄생했고, 발전하고 있다.

아우디의 튜너 압트(ABT)는 아우디보다 오랜 역사를 갖고 있다. 압트는 1896년부터 마차나 증기기관의 철골 구조물을 만들었다. 그들은 뛰어난 철제 기술력을 바탕으로 자동차를 튜닝했고, 모터스포츠에 꾸준히 참가하며 기술을 다듬었다(압트 레이싱 팀은 지금도 여전히 DTM에서 상위권을 놓치지 않고 있다). 특히 아우디가 어려워졌을 때도 압트는 일편 단심 아우디 자동차를 구입해 경기에 참가하는 등 마치 아우디의 다섯 번째 링처럼 힘을 빌려줬다.



만소리(Mansory)는 최근 가장 두각을 내고 있는 튜너다. 차종을 가리지 않고, 비싼 차라면 일단 손을 대고 본다. 특히 자체적인 카본 파이버 생산 시스템을 갖춰 차체 패널을 카본 파이버로 도배한다. 고온, 고압의 증기를 사용해 오븐에서 썰내듯 제작하는 카본 파이버를 한 겹 한 겹 쌓고 재단하는 일은 만소리의 가장 큰 특기다. 터보차저를 통해 출력을 끌어 올리는 재주도 남다르다. 최고 출력 700마력의 람보르기니 아벤타도르 LP700-4는 1250마력의 괴물로 재탄생한다.

테크아트(Techart), 겐발라(Gemballa), 루프(RUF) 등은 포르쉐를 전문적으로 튜닝한다. 이들은 포르쉐의 고향인 슈투트가르트 인근에 자리를 잡고 사업을 시작했다. 가장 대표적인 포르쉐 튜너 테크아트는 독일 차량 기술 검사 기관인 TÜV의 인증을 받았다. 그게 말처럼 쉬운 일이 아니어서, 테크아트는 아예 포르쉐의 테스트 트랙인 나르도 서킷에서 F1 드라이버 아드리안 수틸(Adrian Sutil)이나 유럽에서 활동 중인 레이서 우베 알젠(Uwe Alzen) 등의 선수를 초빙해 테스트를 실시하고 있다. 일단 큰돈 깨지는 소리가 들리지 않는가.

아는 사람은 알겠지만 돈 많이 드는 일로는 풍동 실험이 있다. 테크아트는 보디 킷 하나를 제작할 때도 철저한 풍동 테스트를 진행한다. 그 결과, 포르쉐 911의 경우 140km/h 주행 기준으로 테크아트의 프런트 스플리터를 장착하면 5kg의 다운 포스를 증대시키고 리어 스포일러는 17.5kg의 다운 포스를 높인다.

겐발라는 테크아트와 달리 외관부터 성능까지 포르쉐를 완전히 다른 차로 만들어버린다. 특히 바이터보 시스템으로 유명세를 탔다. 포르쉐 996 GT3를 기반으로 제작된 GTR600 에보는 독일 누르부르크링 노르트슐라이페에서 7분 32초의 기록을 세우며 경쟁 업체들이 넘보지 못할 벽을 세웠다.

독일의 프리미엄 브랜드는 전문 튜너에 대해 관대하다. 오히려 친절하게 차를 제공하거나 극비



사항 같은 엔진 기술을 전달하기도 한다. 알피나(Alpina)는 BMW 전문 튜너이면서 독일 연방자동차청에 등록된 엄연한 자동차 제조사다. 알피나는 BMW와 오랜 교류를 맺고 있다. 특히 BMW는 알피나의 기술력을 인정해 그들에게 튜닝에 필요한 신차를 제공하고 엔진 및 차체 정보도 공유한다. 지난 3월에 열린 제네바 모터쇼에서 BMW는 신형 X3를 세계 최초로 공개했는데, 그 자리에서 알피나는 신형 X3를 기반으로 제작한 튜닝카를 함께 출품했을 정도다.

브라부스(Brabus), 칼슨(Carlsson) 등은 메르세데스-벤츠를 전문적으로 튜닝한다. 고집 세 보이는 메르세데스는 의외로 튜너들과 사이가 좋다. AMG도 시작은 메르세데스-벤츠 전문 튜너였고, 그들의 기술력을 높이 산 메르세데스는 아예 AMG를 인수해버렸다. 당시 메르세데스는 AMG와 브라부스 중에서 누구를 선택할 건지 고민이 많았다고 한다.

브라부스는 전 세계 튜너 중에서 가장 규모가 크다. 세계 106개국에서 지사를 운영하고 있으며 매출액도 단연 최고다. 독일 보트르프에 위치한 본사에는 자체적인 파워 트레인 연구 개발 센터와 풍동 연구실(!), 테스트 트랙까지 갖춰져 있다. 1977년 S 클래스의 외관 및 오디오 시스템 판매로 시작한 사업은 단 한 번의 고비도 없이 성장했다. 브라부스가 출시하는 로켓 시리즈는 해가 갈수록 그 성능과 인기가 높아지고 있다. 특히 중동 지역의 갑부들이 브라부스에 열광하고 있으며, 카타르 두바이에서 열리는 모터쇼에서는 완성차 브랜드 못지않은 규모로 브라부스 전시장이 꾸며진다.

BMW, 메르세데스-벤츠, 아우디 등의 독일 브랜드는 이처럼 오랜 신뢰 관계와 드높은 기술력을 바탕으로 고유한 입지를 구축한 튜너들의 튜닝 패키지가 적용된 모델에도 동일한 보증 기간과 A/S를 허락한다. 그들에게 전문 튜너가 적인 동반자인 셈이다. **▶**

1, 2, 3 주요 독일 브랜드 튜너들의 한국 공식 채널인 아승오토모티브(asag.co.kr)가 수입판매하는 아우디 R8. 지금껏 DTM 상위권에서 활약하고 있으며 오랜 레이싱 경험을 자랑하는 'ABT' 배지가 매력적이다. 4 테크아트 매그넘(포르쉐 카이엔). 5 알피나 BMW B6 바이터보 그란 쿠페의 540마력 엔진. 4시리즈 쿠페를 개조했다. 6 겐발라 개발한 GTR 650(포르쉐 911 터보 카브리올레). 7, 9 브라부스 비즈니스(메르세데스 벤츠 S 클래스)의 뒷좌석과 B63S 700(6륜 구동 G63 AMG). 8 만소리가 튜닝한 부가티 베이론의 콕핏.





## 서킷에 가는 가장 빠른 방법

# FLY TO THE TRACK

트랙 데이는 즐거운 시간이지만, 문제는 트랙에 오가는 과정이다. 시간도 시간이지만 트랙에 쏟아 부어야 할 집중력과 에너지를 빼앗기는 것이 아깝다. 그렇다면 하늘로 가볼까.

WORDS 구본진 PHOTOGRAPHS 최민석

모터스포츠 불모지라 해도 과언이 아니었던 우리나라에 영암 코리아 인터내셔널 서킷에 이어 인제 스피디움의 생기면서 국제 규모의 레이스 트랙을 즐길 수 있는 기회가 많이 생겼다. 각종 모터스포츠 경기를 관전하는 즐거움이 그 첫 번째요, 자신이 직접 서킷을 달리는 드라이빙의 즐거움이 두 번째다. 원래 서킷은 레이스나 이벤트가 없는 평소에는 일반인에게 개방(유료)해 드라이빙 라이선스를 취득하게 한다거나 서킷을 질주하는 체험 주행 기회를 제공한다. 예컨대 인제 스피디움의 경우 단돈 7만원을 내면 당신의 차로 20분간 서킷을 마음껏 달릴 수 있다(서킷 라이선스 취득이 선행되어야 한다). 관전뿐 아니라 실제 드라이빙을 즐기는 모터스포츠 마니아가 오매불망 서킷 건설을 바랐던 이유 중 하나가 이거다.

특히 지난해부터는 '트랙 데이' 풍년이다. 가장 규모가 크고 지원도 뽕뽕한 행사로는 물론 한국타이어 같은 기업에서 개최하는 트랙 데이가 첫손에 꼽히지만, 이런저런 모터스포츠 또는 자동차 커뮤니티가 진행하는 트랙 데이도 곧잘 열린다. 아마추어 드라이버들은 그렇게 서킷에 모인다. 그런데, 서킷까지 이동하는 과정은 녹록치 않다는 게 걸림돌이다. 가까운



1 하늘에서 본 인제 스피디움. 트랙 위를 달릴 때와는 전혀 다른 느낌이다. 트랙의 총 길이는 4.2km. 2 비가 내린 다음 날은 대기가 맑아 헬기 투어하기에 가장 적합하다. 3 R44는 미국, 호주, 캐나다 등에서 관광용, 훈련용 등 다양한 분야에 활용될 정도로 안전성이 입증된 기종이다.

인제가 강남역에서 150km가 넘고 영암이라면 350km나 된다.

비록 자신의 애마가 평범한 승용차는 아닐지언정 어느 정도 '승용'성이 보장되는 경우라면 그나마 좀 낫다. 직접 타고 가면 되니까. 트랙에서는 펄펄 날겠지만 장거리 주행에 필요한 인력한 승차감과는 거리가 먼 슈퍼카의 소유주라면 얘기가 다르다. 한편 서킷에서는 트랙 데이 전용 차량을 모는 드라이버도 있다. 그런 사람들은 종종 택승 서비스를 이용한다. 다만 차량을 트레일러에 실어 보낸다 하더라도 나 자신이 트랙까지 이동하는 과정과 시간 소모는 여전하다.

등 뒤에서 포효하는 엔진 소리를 행진곡 삼아 거뿔한 아스팔트 트랙에 타이어를 짓이겨가며 G포스를 느끼고 싶지만 이동 시간만큼이라도 즐기고 싶은 사람은...

## 하늘로 날아가면 된다

이제 우리나라에서도 헬리콥터 전세 비행이 가능하다. 2011년부터 항공 사업을 시작한 블루에어라인은 한강을 중심으로 하는 정구 관광 프로그램 외에도 전세 비행 서비스를 제공한다. 가장 많은 전세 비행 수요는 서울 시내(잠실 헬기장)에서 인천이나 김포공항까지, 또는 긴급하게 지방 도시로 이동해야 하는 고객이다. 공항이나 종합병원처럼 헬리포트에 갖춘 대형 시설이 아닌 곳에 가야 한다면 가장 가까운 헬기 착륙 가능 지점까지 데려다준다.

블루에어라인이 보유한 헬기는 미국 로빈슨사의 소형기 R44로, 파일럿을 제외하고 세 명이 탑승할 수 있으며 순항 속도는 시속 216km, 항속 거리는 600km 남짓이다. 항공기와 비행에 대해 잘 모르는 사람은 얼핏 느리다고 생각할 수 있겠지만 헬기는 신호등도 교통 체증도 없는 하늘을 직선거리(비행 금지 구역은 피해야겠지만)로 날아간다. 잠실에서 이륙해 인제 스피디움에 도착한 다음 미리 탑승해온 차의 시동을 걸기까지 한 시간이면 충분하다는 얘기. 영암 KIC라면 두 시간 정도. 비행 요금은 인제가 약 300만원, 영암이 약 800만원이다(승객 3인 탑승 가능). 이때 '전세'의 의미는 비행에 한정하기 때문에, 트랙 데이를 즐기는 고객을 하루 종일 기다려줄 수 없는 헬기는 금세 돌아와야 한다. 따라서 목적지에서 오랜 시간을 보내야 하는 사람이라면 저 요금을 편도 비용으로 이해하는 것이 좋다. 목적지에서 대기하던 사람에게는 저 요금이 왕복 비용인 셈이다.

우리나라 상황상 비행 관련 제약이 많아 블루에어라인은 최소 5일 전에 예약할 것을 권장한다. 여러 관련 부처에 이런저런 허가를 받아야 하고, 헬리포트가 없는 목적지라면 미리 주변 공터나 주차장을 섭외하는 등 착륙 문제를 해결해야 하기 때문이다. blueairlines.co.kr .H

## 서울을 새롭게 즐기는 방법

블루에어라인에서는 서울 도심 헬기 투어 프로그램을 운영하고 있다. 하늘에서 보는 서울은 또 다른 느낌으로 다가온다. 최대 3인까지 탑승 가능하며 협의의 통해 다양한 이벤트도 진행할 수 있다.

### 체험 코스(5분)

경로 잠실 헬기장 주변  
2인 탑승 시 18만원 3인 탑승 시 21만원

### 무역센터 코스(7분)

경로 잠실 헬기장-청담대교-입구정동-임페리얼 팰리스 호텔-무역센터-잠실 종합운동장-잠실 헬기장  
2인 탑승 시 24만원 3인 탑승 시 27만원

### 광나루 코스(10분)

경로 잠실 헬기장-올림픽대교-워커히 호텔-광나루-롯데월드-잠실 종합운동장-잠실 헬기장  
2인 탑승 시 30만원 3인 탑승 시 34만5000원

### 여의도 코스(15분)

경로 잠실 헬기장-청담대교-성수대교-노들섬-한강철교-63빌딩-국회의사당-잠실 헬기장  
2인 탑승 시 46만원 3인 탑승 시 51만원

### 스페셜 코스(20분)

경로 잠실 헬기장-청담대교-성수대교-노들섬-한강철교-63빌딩-입구정동-무역센터-잠실 종합운동장-잠실 헬기장  
2인 탑승 시 54만원 3인 탑승 시 69만원

### 팔당댐 코스(30분)

경로 잠실 헬기장-천호대교-올림픽대교-미사리 조정경기장-팔당댐-롯데월드-잠실 종합운동장-잠실 헬기장  
2인 탑승 시 99만원 3인 탑승 시 99만원





하이테크 슈퍼카의 정수

# PORSCHE 918 SPYDER

스페인 발렌시아의 리카르도 토모 서킷에서 포르쉐 918 스파이더를 시승했다. 현재 포르쉐가 판매 중인 차 가운데 가장 비싸고 빠르다. 동시에 연비는 가장 좋다. 이 같은 모순과 파격이, 918 스파이더에겐 일상이었다.

WORDS 김기범(로드테스트) 편집장 PHOTOGRAPHS PORSCHE AG, 김기범



MIU  
2

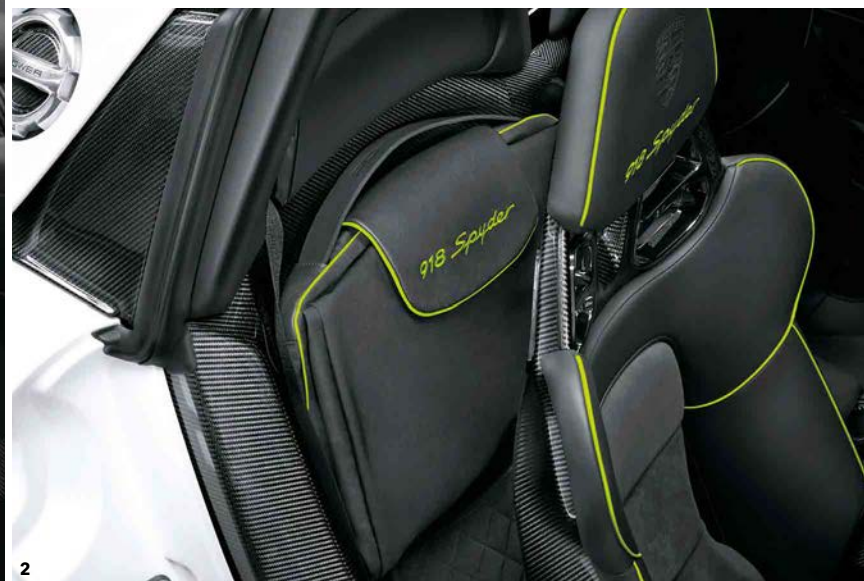
기이었다. 포르쉐 918 스파이더의 가속은 이렇게밖에 설명할 길이 없다. 전기 모터로 시속 100km를 달리는 차에서 이런 소리가 난다는 걸 처음 알았다. 가령 공기는 산산조각났다. 그 벽을 꿰뚫는 소리가 더없이 음산했다. 타이어는 노면에 제 몸을 사정없이 비볐다. 아스팔트 파편이 휠 하우스 안쪽을 때려 복소리를 냈다. 이 모든 과정을, 귀로 생생히 알았다.

지난해 11월 28일, 스페인 발렌시아의 리카르도 토모 서킷에서 포르쉐 918 스파이더를 시승했다. 918 스파이더는 '플러그인 하이브리드 자동차'다. 미드십에 얹은 엔진은 V8 4.6ℓ로 608마력(bhp)을 낸다. 여기에 앞 차축엔 129마력, 뒤쪽엔 156마력을 뿜는 전기 모터를 하나씩 달았다. 세 동력원이 힘을 합치면 무려 887마력을 토해낸다.

918 스파이더는 그 이름처럼 지난해 9월 18일 공식 데뷔했다. 게다가 딱 918대만 파는 한정판. 국내엔 3대가 배정되었는데, 이미 다 팔린 것으로 알려졌다. 포르쉐가 하이브리드에 눈독 들이는 데는 이유가 있다. 바로 성능이다. 엔진이론 극적인 성능 개선이 어려워졌다. 이 같은 고민의 해법이 전기 모터다. 전원이 들어오는 순간부터 최대치의 힘을 쥐어 팔수 있으니까.

전기 모터는 '들러리'에 머물지 않는다. 918 스파이더는 전기 모드로 16~31km의 거리를 최고 150km/h로 달릴 수 있다. 전기 모드만 사용해도 0→100 가속 시간이 7초대에 불과하다. 385V 배터리는 가정용 소켓으로도 충전할 수 있다. 충전 시간은 방식에 따라 25분~4시간. 918 스파이더의 좌우 B필러엔 충전 소켓과 주유구가 각각 하나씩 자리한다. 918 스파이더의 '자세'는 압권이다. 길이는 아반떼보다 짧지만 너비는 에쿠스보다 넓다. 높이는 1.2m가 안 된다. 최저 지상고는 120mm, 시속 50km까지는 스위치만 누르면 앞부분을 30mm 높일 수 있다. 차체 골격과 겹질은 탄소섬유 강화 플라스틱(CFRP)인데 겹에 아홉 겹의 페인트를 칠해 소재를 눈치채기 어렵다. 실내엔 카본 고유의 질감을 고스란히 드러냈다.

키를 꽂고 비틀면(방식은 여느 포르쉐와 같다) '찌양~' 하고 어디선가 전원 들어오는 소리만 났다. 서서히 속도를 높였다. 몸이 시트에 들러붙는다. 하지만 엔진은 감감무소식. 속도는 벌써 시속 100km를 넘어섰다. 굵어진 코너가 거의 끝나가고 있었다. 가속 페달을 끝까지



1,2,3 프레임과 차체는 물론 시트와 실내 구조에까지 온통 카본 파이버를 들었다. 4 가정용 전원을 사용할 수 있는 충전기. 5 미드십 엔진과 더불어 앞뒤 차축 위에 전기 모터를 하나씩 달았다. 6,8 제로백이 2.6초에 불과한 918 스파이더의 달리기 성능은 그야말로 압도적이다. 7 아름답다고밖에 표현할 길이 없는 포르쉐 918 스파이더의 엔진 후드와 배기구.

지 밟았다. 그 순간 등 뒤에서 '우르릉 쿵' 하는 폭발음과 함께 엔진이 깨어났다. 엔진을 의식하는 그 순간 목이 뒤로 핵 꺾였다. 명치가 빠르할 만큼 빠르게 가속하는 데 비해 차는 조용하고 차분했다. 하지만 속도계를 보고 깜짝 놀랐다. 포르쉐가 밝힌 918 스파이더의 가속 성능은 직접 경험하고도 믿기 어려울 정도다. 0~100, 200, 300km/h 가속을 각각 2.6, 7.2, 19.9초(바이스 팩키지 기준)에 끝낸다. 최고 속도는 시속 345km에 달한다.

파워는 언제나 쉽게 끌어낼 수 있었다. 발목만 까닥하면 힘이 폭발할 것처럼 힘이 터져 나왔다. 가속과 감속, 재가속의 경계는 명확했다. 그만큼 힘을 즉각 쏟아냈다가 일순 거뒀다. 이 힘의 원천이 엔진인지 전기 모터인지도 짐작하기 어려웠다. 이 차는 열리어덜터의 호기심을 자극할 '테크 덩어리'지만, 막상 운전대를 쥐면 이해하고 따질 거를조차 없다. 완전히 몰입하게 된다.

918 스파이더를 운전하는 감각은 마찰과 저항이 배제된 레이싱 게임과 비슷했다. 황당한 파워와 정교한 4WS, 영리한 AWD 덕분이다. 4륜 조향 시스템은 시속 50km까지는 뒷바퀴를 앞바퀴와 반대 방향으로 3°, 시속 80km 이상에서는 같은 방향으로 1°까지 꺾는다. 그



### 가증스러운 연비 왕

918 스파이더는 그 어떤 포르쉐보다 가증스럽다. 이처럼 빠른 괴물이 탄력 주행 시 기어 중립으로 바꾸는 '코스팅 모드'까지 행했다(150km/h 이하에서 작동). 정체 구간에서 시동을 끄는 '스톱&고'는 기본. 스티어링 휠도 전기식이다. 실연비가 놀란다. 뒤르부르크링 노르트슐라이페에서 양산차 최단 기록인 6분 57초를 끊었을 때 평균 연비가 12km/l 였다. 포르쉐 918 스파이더의 EU 기준 공인 연비는 32.2~33.3km/l, 이산화탄소 배출량은 70~72g/km이다. 아아, 찬탄할 만큼 가증스럽다.



래서 종종 코너에서 수평 이동하는 듯한 느낌을 받을 때가 있다. 시속 265km까지 AWD(전기 모터로 앞바퀴를 구동한다)로 작동하고 그 이상의 속도에서는 뒷바퀴 굴림이다. 가속 시간과 최고 속도, 연비, 가격에 이르기까지 918 스파이더를 이룬 요소는 '과잉'으로 점철됐다. 구성은 난해했지만 결론은 명쾌했다. 최신 기술을 망라한 가장 비싸고 빠른 포르쉐. 그 상징성을 소유하기 위해 12억원을 내놓을 부자가 세상에 어디 918명뿐이라. 1조원 가까운 매출이 걸린 프로젝트인데도, 포르쉐가 여유만만인 이유다. ♣





로터스가 만든 슈퍼바이크

# READY TO ROAR

영국의 스포츠카 메이커 로터스의 이름으로 탄생한 첫 번째 모터사이클 C-01. 영화적인 상상력과 F1 레이싱의 특징, 여기에 동양의 철학이 부여된 독특한 스타일의 슈퍼바이크는 전 세계의 이목을 집중시켰다.

WORDS 김진태(모터바이크) 미디어팀장 PHOTOGRAPHS lotus-motorcycles.com



렌더링으로만 웹사이트를 떠돌던 로터스 슈퍼바이크 C-01이 모습을 드러냈다. 엄밀히 따지면 C-01은 영국의 경량 스포츠카 메이커 로터스의 생산 라인을 타고 만들어지는 모터사이클은 아니다. 실제로 개발을 담당한 것도 영국이 아닌 독일의 모터스포츠 레이싱 팀인 코데바, 홀츠 그룹, 그리고 폭스바겐과 부카티의 디자인을 담당했던 대니얼 사이먼이 공동으로 설립한 로터스 모터사이클스(Lotus Motorcycles)다. 로터스는 여기에 브랜드와 로고 사용권을 투자하며 프로젝트 그룹에 참여했다.

고작 100대 한정 생산하는 모터사이클을 만들기 위해 유럽의 내로라하는 '쟁이들이 뭉친 것인데, 왜일까? 돈을 벌기 위한 목적이었다면, 새로운 브랜드를 만들어내기 위한 것이 목표였다면 분명 다른 무언가를 찾아야 했다. 그러나 그들은 이것이 하나의 한정이며, '모터'의 패러다임을 새롭게 해석한 로터스와 콜린 채프먼에 대한 오마주에서 비롯되었다고 소회를 밝혔다.

페라리를 이야기하며 엔초 페라리를 빼놓을 수 없듯, 로터스 역시 창업자인 콜린 채프먼을 이야기하지 않을 수 없다. 그는 기능공이며, 레이서였고, 철학자였다. 오늘날의 F1을 완성시킨 주요한 아이디어도 그의 독특한 발상의 전환이 가져온 부산물이었다. 채프먼의 생각은 가벼움에 있었다. 지금은 경량화라는 단어를 어느 메이커나 쏟아내지만, 1950년대의 자동차 산업에서는 찾아볼 수 없는 용어였다.

채프먼은 엔진의 힘을 1마력 올리는 것보다 무게를 1kg 줄이는 것이 더 필요한 일이라고 판단했다. 무게가 줄어야 출력을 효율적으로 사용할 수 있고, 브레이크에 가해지는 충격 가중치를 낮추게 돼 더욱 다이내믹하고 빠른 주행이 가능할 것이라는 그의 믿음은 현실이 되었고, 그가 자신의 집 뒤뜰에서 탄생시킨 독특한 프레임은 스포츠카의 기초가 되었다. 그의 경량 차체가 우승이라는 결과를 내놓자 레이싱의 판도는 바뀌었고, 그로 인해 현대적인 스포츠카가 만들어질 수 있는 토대가 구축됐다. 채프먼은 초경량의 새시와 프레임 외에도 F1 무대에 처음으로 액티브 서스펜션을 도입하며 운동성과 밸런스에 대한 화두를 던지기도 했다. 재미있는 점은 채프먼이 동양의 철학과 선에 몰두하여 참선을 통해 사물을 바라보았다는 것. 그런 시각을 자동차의 기술에 접했다고 전해진다(회사 이름을 Lotus라 지은 것도 그런 영향인 듯하다).

한편 로터스 모터사이클의 시작에는 대니얼 사이먼이 등장한다. 사이먼은 영화 <트론: 새로운 시작>에 등장하는 '라이트 사이클'을 디자인한 인물로도 유명하다. 영국을 비롯한 다양한 빌더메이드에서 라이트 사이클의 제작에 뛰어들었지만, 어디까지나 양산형의 탈것은 못 되었다. 반면 로터스 C-01의 디자인은 현실성과 스포츠성, 그리고 상징성을 부여했다.

지금까지 수많은 시판 스포츠카를 비롯해서 F1에서의 활약으로도 유명한 로터스답게 그 디자인은 참신하면서도 어딘지 모르게 향수를 느끼게 하는 절묘한 조화가 특징이다. 연료 탱크에서 엔진까지 덮는 일체형 카울은 마치 F1의 사이드 폰톤을 떠올리게 하는 조형미를 보인다. 그러면서도 1950년대 영국을 중심으로 유행하였던 클래식 카페레이서 특유의 길고 낮게 깔린 스타일링을 유연하게 이어갔다.

무엇보다 우리의 최대 관심거리라고 할 수 있는 엔진은, 두카티의 L트윈 엔진 일 것 같다는 처음 소문과 달리 KTM의 V형 2기통을 채용했다. 다만 그냥 가져다 썼던 것이 아니라 출력을 증강시키기 위해 독자적인 튜닝을 가했다고 알려져 있다. 이 엔진을 탑재하는 새시는 티타늄, 카본 파이버, 항공기에 사용되는 강철 등으로 제작되어 바이크 전체의 건조 중량은 불과 181kg이다. 19인치 휠이 적용된 프런트 타이어, 190mm 초광폭의 리어 타이어, 시트 높이가 매우 낮은 710mm라는 것도 특징적이지만 무엇보다 휠베이스가 놀란다.公道 주행을 가능한 다른 슈퍼바이크보다 약 200mm나 길다. 라이더가 직선에서 열심히 달리지 않는 한 서킷에서의 전투력은 그다지 기대할 수는 없어 보인다. 그러나 출력·중량비가 제원표대로라면 0-400m는 압도적으로 빠를 것이다. 오로지 100대 한정 생산되는 이 독특한 물건을 손에 넣을 수 있는 사람은 지극히 제한된 행운아들이다. 과연, 한국에서도 볼 수 있을까? ㅁ



**LOTUS C-01**

엔진	수랭식 4스트로크 75° V2 DOHC 4밸브 1196cc
최고 출력	200ps
변속기	6단 리턴
운행 방식	드라이 셉트
클러치	유압
프레임	항공기용 스틸, 티타늄, 카본 파이버
서스펜션	(앞)텔레스코픽 도립 (뒤)트윈 쇼크
브레이크	(앞)320mm 더블 디스크 (뒤)220mm 싱글 디스크
타이어	(앞)120/70 ZR19 (뒤)190/55 ZR17
헤드라이트 각도	59°
포크 각도	54°
휠베이스	1645mm
최저 지상고	90mm
시트 높이	710mm
연료 탱크 용량	10.5ℓ
건조 중량	181kg
판매 가격	미정(100대 한정 생산)



틀을 깬 신개념 RC 토이

# TOYS FOR KIDULT

남들이 보기엔 별것 아니지만 즐기는 사람은 빠져나오지 못하는 취미가 바로 RC 토이다. 새로운 기술이 더해져 한층 더 흥미롭고 오감을 자극하는, 어른만을 위한 신개념 장난감들을 모아봤다.

WORDS 구본진 PHOTOGRAPHS 박남규



## DJI PHANTOM 2 VISION

간편하게 고품질의 항공 촬영을 경험하고 싶다면 전문 헬리캠과 견주어도 손색이 없을 만큼 다양한 기능으로 무장한 팬텀 2 비전 플러스가 답이다. 가장 열렬히 환호할 만한 기능은 와이파이를 이용해 촬영한 영상(1400만 화소, 1080p 30fps, 풀 HD)과 사진을 실시간으로 스마트폰과 동기화할 수 있다는 것이다. 덕분에 카메라 기능(ISO 감도, 화질, 셔터 등)을 설정하고 비행하며 라이브 뷰로 풍경을 보는 것까지 스마트폰으로 가능하다. RC 헬리콥터의 경우 연습을 많이 해야 하는 호버링(공중에 가만히 정지한 상태)도 일정한 위치와 고도를 유지하는 통합 GPS 자동 조종 시스템의 도움을 받으면 문제없다. 최장 25분 동안 최고 300m 고도까지 비행할 수 있으며, 최대 비행 거리를 넘어가면 자동으로 설정된 홈 포인트로 되돌아오니 고가의 장비를 분실할 위험도 적다. 경로를 지정해 자동으로 촬영하며 비행하는 기능도 있다. 쿼드콥터를 날리는 즐거움에 항공 촬영의 매력까지 제공한다. 가격은 219만원. [helsel.co.kr](http://helsel.co.kr)

## POWER UP 2.0

어릴 적 비행 시간을 늘리기 위해 다양한 방법으로 종이를 접어 비행기를 만들어본 경험이 누구나 있을 것이다. 종이를 바꿔 보고, 날개 모양을 다르게 해봐도 비행 시간은 30초 남짓. 여기 어릴 적 기록을 모두 갈아엎을 수 있는 제품이 있다. 바로 파워 업 2.0이다. 초소형 모터와 프로펠러가 달린 긴 꼬챙이를 날개 사이에 끼우는 것만으로도 종이비행기는 동력 항공기로 변신한다. 한 번 충전으로 10분 동안 최대 속도 16km/h로 비행할 수 있다. 16.99달러. 최근 블루투스 와 전용 애플리케이션을 이용해 방향과 속도까지 조종할 수 있는 3.0 버전(49달러)도 개발됐다. [poweruptoys.com](http://poweruptoys.com)



## R/C WALL CLIMBER

중력을 가볍게 무시하는 무선 RC 카가 등장했다. 평면으로 된 곳이라면 벽, 기둥, 유리창은 물론 천장까지 종횡무진 누빈다. 스파이더맨보다 자연스럽게 부드럽게 벽을 타는 비결은 바로 월 클라이머의 흡착 기술 덕분이다. 중력을 이용하면 아래로 내려오면서 회전 묘기도 부릴 수 있다. 속도나 조작의 재미는 기존 무선 RC 카보다 덜하지만 여러 판매 사이트 리뷰 게시판에는 별 네 개 이상의 후기가 쏟아지고 있는 중. 20~40분 충전 후 10분 정도 운전할 수 있다. 조종 가능 거리는 약 10m. 현재 아마존에서 22.95달러에 판매 중이다. [amazon.com](http://amazon.com)



## OZOBOT

최근 킥스타터에 올라온 로봇 중 가장 작은 몸집을 자랑하는 오조봇은 스마트폰, 태블릿 PC와 연동해 여러 가지 놀이(국내에서는 별칭이나 법규를 정하는 사다리 타기에 가장 유용하게 쓰일 것이다)를 즐길 수 있다. 로봇 캡 머리처럼 생긴 본체 바닥에는 광학 센서가 달려 있어 색을 인식한다. LCD나 종이 위에 그려진 선을 따라 골고르게 움직인다. 설정에 따라 방향 전환은 물론 속도도 조절할 수 있다. 현재까지 킥스타터를 통해 모금된 금액은 6만3620달러다. [ozobot.com](http://ozobot.com)

## SPHERO 2.0

고도의 집중력과 손끝 감각을 필요로 하는 신개념 무선 로봇. 스마트폰이나 태블릿 PC에 전용 애플리케이션을 설치한 뒤 블루투스로 연결하면 준비 끝. 자 이제 화면에 뜬 조이스틱으로 스피로를 움직여보자. 앞으로 움직이는 건 쉽지만 방향을 전환하거나 장애물을 피하는 건 약간의 연습이 필요하다. 마음대로 움직일 수 있게 되는 순간부터 스피로의 진짜 매력을 즐길 수 있다. 점프대를 이용해 점프는 물론 볼링, 골프, 포켓볼 등 공으로 하는 스포츠를 모두 즐길 수 있다. 카보네이트 실드가 방수까지 책임져 때와 장소에 상관없이 놀 수 있다. 애플리케이션 내의 레벨업 기능을 통해 색상, 속도, 실드, 부스트 기술을 마스터하면 더욱 강력한 기능이 주어진다. 무선 충전 크래들에 3시간만 올려두면 1시간 이상 사용 가능. 가격은 16만9000원. [funshop.co.kr](http://funshop.co.kr)



## TX JUICE RADAR MOTION SENSOR COPTER

요즘 기계도 길모습만 보고 판단해서는 안 된다는 것을 종종 경험한다. 이 RC 토이도 그렇다. 생김새만 봐서는 탁구공에 프로펠러를 달아놓은 아이들 장난감 같지만 스마트폰이나 자동차에도 사용되는 근접 센서가 장착된 헬리콥터다. 헬리콥터가 추락할 때 탁구공처럼 생긴 부분에 전용 패들이나 손, 발, 머리 등 뭐든지 갖다 대기만 하면 다시 날아오른다. 센서가 아닌 다른 부분이 장애물에 부딪히면 헬리콥터의 운행은 종료된다. 혼자보단 여러 명이 떨어지지 않게 주머니 받거나 하는 방식으로 즐기면 더욱 재미있다. 가격은 14.99달러. [smythstoys.com](http://smythstoys.com)





**MOTIVE**



골프계의 명품, 세계 3대 수제 퍼터 이야기

# THREE MASTERPIECES

'장인의 손길로 한 땀, 한 땀...' 다양한 분야에 명품이 있듯 골프계에도 명품이 있다. 오랜 전통과 특별함으로 주목받은, 이른바 세계 3대 수제 퍼터로 꼽히는 금속 막대들이다.

WORDS 류시현(서울경제 골프매거진 기자) PHOTOGRAPHS 최민석

누가 정했는지는 알려지지 않았지만 골프계에는 '세계 3대 수제 퍼터'가 있다. 다만 시대에 따라 그 대상이 엇갈린다. 20세기 말에는 T.P. 밀스와 베티나르디, 레이 쿡이었다. 21세기에 들어서니 레이 쿡 대신 스카티 카메론을 꼽는 분위기가 있다. 이견이 있을 수 있지만 골프계는 현재 T.P. 밀스와 베티나르디, 스카티 카메론을 세계 3대 수제 퍼터로 칭송하고 있다.

먼저 한 가지 짚고 넘어가자면, 왜 다른 골프 클럽과 달리 퍼터에만 '명품'이라는 수식이 붙느냐. 이는 제작 과정에서 오는 특수성 때문인데, 다른 클럽들은 지난 세월 동안 소재의 다변화와 제작 기술의 급변을 겪었다. 반면 퍼터는 '연철'과 '수작업'이라는 큰 테두리를 벗어나지 않아 소량 생산 체제에 머물 수밖에 없었다. 자연스럽게 퍼터를 만드는 회사와 인물이 초점이 맞춰지면서 유난히 돋보인 브랜드(인물)가 명품(명칭)으로 불리게 됐다.

세계 3대 수제 퍼터가 어떤 경로를 따라 정해졌는지는 알려진 바가 없다. 그저 미국에 퍼터를 만드는 공방이 30여 개 정도였고, 이들의 존재감이 두드러진 1990년대에 특별한 몇 곳이 주목받으며 그런 타이틀을 얻었을 것이라는 추측이 있을 뿐이다. 당시 눈에 띄던 퍼터 명칭이 바로 트루엣 P, 밀스와 로버트 J. 베티나르디, 스카티 카메론이었다. T.P. 밀스는 레이 쿡과 함께 이미 1970년대부터 수제 퍼터를 대표하는 명칭이었고, 이들과 달리 베티나르디와 스카티 카메론은 1990년대에 신성처럼 등장한 인물이었다.

T.P. 밀스는 미국 최고의 수제 퍼터였다. 드와이트 아이젠하워, 리처드 닉슨, 제럴드 포드, 로널드 레이건, 조지 부시 등 다섯 명의 미국 대통령이 사용하며 일명 '대통령의 퍼터'로 꼽혔다. 미국뿐만 아니라 세계 각국의 대통령과 유명인이 수집할 정도였고, 우리나라의 경우 고 이병철(삼성 창업주) 회장도 여기에 동참한 것으로 알려져 있다.

현재 명성은 예전 같지 않지만 레이 쿡의 활약도 빼놓을 수 없다. 수제 퍼터가 시장에 알려지며 브랜드 개념이 만개하기에 앞서 너무 일찍 활동한 탓에 지금은 그의 이름이 퇴색됐지만, 여전히 존재감만큼은 확실하다. 레이 쿡은 정교한 가공력을 자랑하며 수많은 퍼터 디자이너를 배출한 양성소로 명성을 얻었다.

베티나르디는 브랜드 역사가 상대적으로 짧지만 T.P. 밀스와 레이 쿡이 시대의 흐름 속에서 등락한 것과 달리 꾸준히 명성을 지켜낸 브랜드라고 할 수 있다. 베티나르디는 1991년 본격적인 퍼터 제작의 길로 들어선 후 자신만의 독특한 원피스 밀링 공법으로 주목받았다. 이후 벤 호건과 제휴를 맺고 베티나르디 벤 호건 퍼터, 베티나르디 미즈노 퍼터 등을 만들었다. 현재는 독자 노선을

걸으며 자신만의 퍼터를 선보이고 있다.

스카티 카메론은 젊은 시절에 퍼터 디자인에 몰두해 여러 공방을 오가며 기술을 익혔다. 레이 쿡에서 일하던 1991년, 그는 비로소 퍼터 디자이너로서 자신의 가치를 발견하고 이듬해 독립해 스스로의 이름을 건 브랜드를 탄생시켰다. 퍼터를 좀 더 예술적인 골프 클럽으로 승화시킨 그는 순식간에 주목받는 퍼터 디자이너가 됐다.

재미있는 것은 3대 퍼터 명칭은 서로 얽혀 있다는 '설'이 있다는 점. 먼저 T.P. 밀스와 베티나르디, 스카티 카메론이 사제지간이라는 설이 있는데 명확하게 밝혀진 바는 없다. 이들 스스로 그에 대해 구체적인 언급을 하지 않았던 탓에 설이 설을 부른 형국이다. 다만 베티나르디는 언젠가 "카메론과 어느 공방에 선가 함께 일한 적이 있다"고 했고, 한편으로는 "밀스에게 사사를 받지는 않았다"고 한다. 어찌 됐건 1990년대의 신성 베티나르디와 스카티 카메론이 함께 한 시간이 있다는 것만은 확실하다.

스카티 카메론이 레이 쿡에게서 사사했다는 이야기도 있다. 고집 센 젊은 루키와 완고한 스승 사이에 불화가 있었고, 문제가 심화되어 스카티 카메론이 레이 쿡을 떠나 자신의 브랜드를 론칭했다는 이야기다. 하지만 이 또한 확인되지 않은 소문일 뿐이다.



1 트루엣 P, 밀스 2 스카티 카메론, 3 로버트 J. 베티나르디, 4 세계 3대 명품 퍼터의 퍼터 그림에는 자부심 넘치는 이름들이 새겨져 있다. 5 의외로 발랄한 느낌을 주는 3대 명칭의 퍼터 헤드 커버들.

## 스카티 카메론과 타이거 우즈

수제 퍼터 명칭으로 명성을 얻은 스카티 카메론은 실력만큼 운도 좋았다. 개인 스튜디오에서 소량 생산하던 것에서 아쿠슈네트 컴퍼니와 제휴를 맺으며 대량생산 체제를 구축한 것이 첫 번째 운. 골프 황제 타이거 우즈와의 만남이 두 번째 운이라고 할 수 있다. 두 가지는 인과관계에 놓여 있지만 핵심은 타이거와의 만남이었다.

투어 선수들에게 퍼터를 만들어주던 스카티 카메론은 아직 루키였던 타이거에게도 전용 퍼터를 제공했다. 타이거는 머잖아 골프계를 장악하고 황제로 등극했다. 그를 둘러싼 브랜드(스폰서)들의 치열한 경쟁전이 벌어졌고, 최후의 승자는 나이키였다. 이 과정에서 스카티 카메론이 대대적인 주목을 받았다. 타이거는 모든 것을 나이키로 바꾸되 두 가지에 대해서만큼은 거부권을 행사했다. 그중 하나가 스카티 카메론 퍼터였다(다른 하나는 타이틀리스트 볼). 당시 스카티 카메론은 익히 알려진 퍼터 브랜드였지만 타이거의 총성으로 그 위상을 더욱 높이 끌어올릴 수 있었다. 이후 스카티 카메론은 투어를 지배하기 시작했고, 세계적인 명성을 얻으며 세계 3대 수제 퍼터의 반열에 오르게 됐다.



3대 명장 당사자들의 관계는 명확하지 않지만 그들의 계보에 대해서는 정확한 정보가 있다. T.P. 밀스는 현재 아들 데이비드 밀스가 가업을 이어받았다. 베틀나르디 역시 아들 샘 베틀나르디가 대를 이었다. 그에 비해 카메론은 여러 제자를 키워냈다. 대표적인 인물이 테일러메이드의 디자이너 키아 마, 나이키 골프 R&D 디자이너 데이비드 프랭클린이다. 키아 마는 스카티 카메론 스튜디오에서 일한 수제자 중 한 명으로 2009년 테일러메이드로 이적했다. 그리고 로사 시리즈 퍼터를 선보이며 테일러메이드 퍼터 라인의 성장 동력으로 활약했다. 지금까지 계약 관계에 있는 이들의 제후는 큰 반향을 이끌어냈다. 데이비드 프랭클린도 마찬가지다. 그는 나이키가 타이거 우즈를 위해 특별히 스카우트한 인물. 타이거가 스카티 카메론 퍼터만을 고집하자 그를 만족시킬 수 있는 퍼터를 만들기 위해 나이키는 카메론의 수제자를 데려온 것으로 알려졌다. 그렇게 탄생한 퍼터가 메소드다. 타이거의 선택은? 카메론의 기술을 전수받은 데이비드를 인정하고, 그가 제작한 메소드를 사용하게 됐다. 결과적으로 나이키의 전략은 성공한 셈이다.

T.P. 밀스와 베틀나르디, 스카티 카메론이 세계적인 명성을 얻는 퍼터의 명장이라면 어떤 점이 높이 평가된 것일까. 아무래도 그들의 디자인 철학과 퍼터의 기능에 초점을 맞춰야겠다.

T.P. 밀스의 가장 큰 기술력은 완벽한 무게중심과 정확한 스위트 스팟의 위치, 적절한 샤프트 강도, 최적의 무게와 라이, 이상적인 로프트의 조합에서 찾을 수 있다. 각각의 세부 조건을 최적화하고, 이것을 조합했을 때 이상적인 결과를 도출하는 것. T.P. 밀스가 많은 골퍼로부터 주목받고, 세계적인 퍼터로 명성을 얻을 수 있었던 것은 언제나 이상적인 조합을 하는 기술력 때문이다. 베틀나르디는 소량 생산 체제로 수작업을 한다는 점을 강조한다. 대부분의 수제 퍼터 브랜드처럼 통쇠를 가공해 하나의 헤드(원피스)를 만드는 것은 동일하다. 다만 이 과정에서 자신만의 노하우를 더해 더욱 정교한 헤드를 만드는 것이 차이점이다. 그리고 하니콤 페이스라는 특허 기술을 보유하고 있다. 육각형을 나열해 벌집처럼 디자인한 것으로, 베틀나르디는 이 기술이 정확한 피팅을 이끌어내는 원동력이라고 소개한다.

스카티 카메론은 무게중심 이동 기술 등 다양한 핵심 기술이 있지만, 무엇보다 '골퍼와의 최적화'에 중점을 둔다. 이상적인 퍼터는 체형, 스트로크 등 모든 것이 다른 각각의 골퍼에게 적합한 것이라는 뜻이다. 때문에 카메론은 스튜디오에서 맞춤 퍼터를 생산할 때 골퍼가 방문해 분석에서부터 최적화된 퍼터 선택까지 함께하길 원한다. 이것이 그의 퍼터 디자인과 퍼터 피팅의 철학이다. H

### 퍼터 로프트는 3°

오랜 시간을 거치며 골프 클럽은 큰 변화를 겪었다. 드라이버의 경우 소재부터 크기, 모양까지 끊임없이 변했다. 아이언도 마찬가지다. 그런데 퍼터만큼은 큰 변화가 없다. 특히 절대 변하지 않는 것이 있다. 바로 로프트다. 퍼터는 대부분 로프트 각도가 3°로 통일돼 있다. 어떤 이유에서일까? 아마추어 골퍼 대부분이 퍼터 페이스에 맞은 볼에 처음부터 전방 회전 스핀이 걸리는 것이 최고라고 여긴다. 볼이 조금이라도 강하게 임팩트되면 초기에 통통 튀다가 구르는데 그 과정에서 방향성이 흐트러진다는 생각에서다. 일리 있는 생각이다. 그런데 클럽 디자이너들의 생각은 다르다. 임팩트 직후 볼이 두 차례 튀어나간 후 앞으로 자연스럽게 구르는 것이 이상적이라고 한다. 이것은 그린에 올라온 볼, 즉 짧게 자른 잔디 위에 놓인 볼은 아랫부분이 풀잎에 살짝 잡혀 있기 때문이라고 한다. 잔디에 약간 잠긴 볼에 바로 톱스핀이 걸리면 제대로 구르지 못해 거리와 방향성 모두 손해를 볼 수 있다고. 클럽 디자이너들은 임팩트 직후 볼이 떠올라 잔디를 빠져나온 다음에 잘 구르도록 하는 최소한의 로프트를 찾아냈다. 그것이 3°다.



# THE CORE OF KITCHEN

요리 도구의 으뜸, 부엌칼의 본질

갖고 싶은 주방 가구가 준비하지만 기본을 틀어줘야 할 때.  
주방에 채워진 온갖 편리한 보조 도구와 호사스러운 도구 따위 다 버리고  
단 하나만 챙겨야 하는 서바이벌 상황에서 간택되는 것이 바로 칼이다.

WORDS 이문재 PHOTOGRAPHS 박남규

'훌륭한 목수는 연장을 탓하지 않는다는 속담이 있다. 맞는 말이다. 뿔속까지 깊이 배어 있는 경험과 연륜 등이 연장의 열악함을 상쇄시켜줄 것이다. 하지만 이를 임의 해석해 '나는 훌륭하지 않으니 좋은 연장을 쓸 필요가 없다'고 생각할 이유는 전혀 없다. 반대로 내 솜씨의 열악함을 연장의 훌륭함이 다만 조금이라도 상쇄시켜줄 수 있기 때문이다. 이는 요리에도 마찬가지다. 기본의 기본이라고 할 수 있는 칼 한 자루만 잘 갖춰놓으면 초보자의 성장통을 대폭 줄일 수 있다. 더구나 그 '좋은'이 반드시 가격과 정비에 관계된 것만도 아니니 마음을 놓아도 좋다.

가격이 아니라면 무엇이 좋은 칼의 필수 요건일까. 다시 처음으로 되돌아와, 칼의 종류부터 생각해보자. 다다익선이라고 요리용 칼도 많이 갖출수록 좋다. 썰고 베고 발라내는 각자의 용도에 특화된 칼을 쓰면 작업 능률이 훨씬 향상되기 때문이다. 원칙적으로는 그렇지만 이는 99%의 요리 도전자, 즉 삶의 질 향상을 위해 가정식을 스스로 익히려는 사람에게만 해당되지 않는다. 돼지고기고추장찌개 한 그릇 잘 끓이고자 하는 경우라면 각각 주연과 조연이 되어주는 칼 한 자루씩만 갖춰도 불편함 없이 80~90%의 재료를 손질할 수 있다. 그 주연이 바로 '셰프칼(Chef's Knife)'이라고도 불리는 식칼이다. 원래 쇠고기를 썰거나 큰 덩이로 나누는 용도로 쓰였지만, 이제는 모든 주방의 필수품으로 자리 잡았다.

서양 식칼은 날 곡면의 형태에 따라 독일식과 프랑스식으로 나누는데, 전자가 후자보다 더 둥근 편이다. 둘 사이에 우열은 없으니 손에 쥐어보고 편한 걸 고르면 된다. 한편 일본에서도 식칼은 소 잡는 칼, 즉 규토(牛刀)로 불려왔다. 생김새는 비슷하나 날의 각이 15~18도로, 20~22도인 서양 식칼에 비해 더 날카롭고 깨지기 쉬운 철로 만드는 경향이 있다. 일본의 음식 문화가 서양에서 확실한 입지를 확보하고 저변을 넓혀가는 것처럼, 그 도구인 식칼 또한 순(旬)이나 글로벌 같은 상표를 중심으로 인기를 누리고 있다. 또한 일본의 제조업체도 서양 식칼의 날 각도나 디자인을 도입하는 등 서양의 수요에 맞추기 위한 시도를 계속하고 있다.

부엌에선 내 손의 일부로 화하는 칼이니만큼, 고를 때는 반드시 쥐어봐야 한다. 이때 가장 먼저 따져보아야 할 요소가 무게와 그로 인한 균형이다. 무거우면 손목에 무리가 금방 와서 좋지 않고, 또 가벼워도 날이 빨리 움직여 다스리기 어려울 수 있다. 따라서 너무 무겁지도, 가볍지도 않은 칼이 좋다. 엄지와 검지로 손잡이와 날이 연결되는 부분을 감싼다는 느낌으로 쥐고, 도마에 날을 대고 흔들듯 자처럼 앞뒤로 움직여 확인한다.

다음은 날 길이다. 주연으로 한 자루만 갖춘다면 8인치, 즉 20cm 안팎이 좋다. 그보다 짧으면 재료를 한 번에 자르지 못할 수 있고, 길면 다루기 불편하다. 한편 날의 폭 또는 높이는 왼손의 움직임과 관련이 있다. 폭이 너무 좁으면 손가락 관절이 도마에 닿을 수가 있으므로 반드시 확인해본다.

재질도 꼭 따져보아야 한다. 탄소강을 버려 만든 식칼은 날카롭고 튼튼하지만 녹이 슬

기 쉽고 유지 관리가 어려워 식당 주방에 더 잘 맞는다. 그래서 가정 주방엔 냉면 강판에서 찍어 만든 스테인리스 스틸 식칼이 좋다. 한편 가벼우면서도 날카로운 것이 장점인 세라믹 식칼은 대신 이가 쉽게 나가고, 떨어지면 잘 깨진다는 단점이 있다. '다마스커스 강'으로 만들었다는 식칼도 있으나 전설 속의 재질 그대로라고 보기는 어렵다. 다마스커스 강은 18세기 전후로 제조법의 맥이 끊겼고, 이후 역설계를 통한 재현 시도는 꾸준히 존재했지만 정답은 아직 나오지 않았기 때문이다. 큰 차이는 제조법이다. 요즘 다마스커스라고 불리는 재질은 접시 단조를 통해 만든다. 철편을 두드려 늘이고 접은 뒤 다시 두드리는 과정을 반복하는 방식인데, 이로 인해 특유의 쾨와 물결무늬가 생긴다. 반면 전설의 다마스커스 강은 주조로, 즉 쇠물을 틀에 부어 만들었으리라고 추측한다.

칼은 유지 관리도 중요한다. '닭고 바로 말리기'의 기본 원칙만 지켜주면 된다. 세제를 묻힌 부드러운 스펀지로 문질러 닭고 따뜻한 물로 헹군 다음, 즉시 행주로 물기를 완전히 닦아낸다. 이때 다치지 않도록 칼등은 날을 닦는 손 바깥쪽을 향해야 한다. 거친 알갱이의 전용 세제가 칼날을 손상시킬 수 있으므로 식기세척기는 피한다.

또한 너무 자주 날을 갈아줄 필요도 없다. 평소에는 미세하게 한 방향으로 틀어진 날 끝을 돌려주기만 하면 되고, 1년에 한 번 정도만 전문가의 손에 맡기면 충분하다. 직접 가는 즐거움을 만끽하고 싶다면 숯돌에 도전해보는 것도 좋지만 품은 좀 든다. 물을 축여 가는 '물숯돌'이라면 거친 입자에서 고운 입자로 갈아타며 적어도 2단계, 정석이 라면 3단계를 거쳐 갈아줘야 하기 때문이다.

“칼에는 재액을 막고 샷된 것을 물리친다는 수호의 가치, 인류의 가장 기본적인 도구로서의 기능, 권한의 양도와 신뢰의 증거라는 상징적 의미가 담겨 있다.”





## CHASSE-SPLEEN

좋은 일만 생기기 바라는 마음으로 선물하거나, 연장의 훌륭함으로 조금이나마 솜씨의 열악함을 상쇄하고자 할 때 쓰면 좋은 칼 열 자루.

구입 후 25년에 한 번씩만 칼 날을 갈아주면 되는 획기적인 칼. 에버렛은 티타늄 탄화물의 레이저 용합을 통해 비교할 수 없을 정도의 절삭력을 가진 칼 날을 얻었다. 영국의 사립 연구 실험실인 CATRA(Cutlery Allied Trades Research Association)에서 측정한 날의 내구성 시험에서 세계 최고 기록을 경신했다. 스테인리스 스틸보다 300배, 세라믹보다 5배는 강하다. 25만원. 에버렛 산토쿠 나이프 by 닥터하우스

사무라이 일본도를 만들 때 사용하는, 정도를 굽는 전통 기술을 응용해 만든 순 프리미엄 시리즈. 고대 일본의 핸드 크래프팅 기술과 600년 관도공(창자를 굽는 사람) 정신을 이어받은 만큼 미와 기품에 있어서는 최상급이다. 물결무늬 다마스쿠스 칼날의 윗부분은 망치로 두드려 울룩불룩한 자국을 내는 기법으로 마감됐다. 28만원. 순 프리미엄 초지미 산토쿠 나이프 by 칼이쓰마

장난감처럼 생겼다고 마구 다루지 말 것을 미리 당부한다. 다이아몬드 다음으로 강한 세라믹 지르코늄 옥사이드 분말을 고온으로 구워 만든 세라믹 칼은 국내에서도 오랫동안 사랑받고 있는 교세라의 베스트셀러다. 흰색뿐 아니라 검은색 세라믹 칼도 있다. 칼은 식로 만들어야 한다는 고정관념을 보기 좋게 깨버린 녹슬지 않는 칼이다. 12만원. 교세라 세라믹 FK-180 WH by 한국교세라정공

특수 열가공 처리된 하이 카본 스틸로 독일에서만 제작되는 인체공학적 디자인의 명품 칼. 철판 하나로 날과 손잡이까지 통으로 만드는 것으로 유명하다. 오랜 시간이 지나도 손잡이와 칼날이 분리되지 않는다. 37만5000원. 우스토프 드라이작 콜리나 G산토쿠 by 선우실업

101겹 플라워 다마스쿠스 칼날이 아름다운 미야비. 독일의 기술력과 일본의 장점을 고루 갖췄다. 부식이 빠른 하이 카본의 단점을 보완하기 위해 크로미움을 섞어 제작했다. -196℃의 극저온 공법으로 만들어져 최상의 강도를 자랑한다. 일본 사무라이칼 제작으로 유명한 미야비사와 미국의 인기 TV 프로그램 <아이언 셰프>에 참가해 유명해진 마사하루 모리모토 셰프가 참여한 행켈의 대표 컬래버레이션 시리즈다. 41만원. 미야비 500 MCD 산토쿠 나이프 by DKSH

도마 위의 재료들을 사정없이 잘라내는 칼날보다 조각상 같은 손잡이가 매력적인 칼. 손 연구의 권위자인 토머스 램 박사가 1952년에 700명 이상의 손을 연구해 탄생한 칼이다. 요리 전문가 아내뿐만 아니라 요리에 서툰 남편이 잡더라도 맞춤 제작한 것처럼 편하다. 뉴욕 현대미술관은 물론 유명 박물관에도 전시된 예술적 가치를 지닌 칼이다. 20만원대. 1728 KI Petite Chef Knife by 컷코코리아

남자의 향기를 물씬 풍기는 글레스턴 나이프. 상식에 얽매이지 않는 디자인과 뛰어난 절삭력으로 많은 사랑을 받고 있다. 한눈에 확 띄는 칼날의 특이한 홈은 스크랩 에지라 불리는 글레스턴의 독특한 특징으로 잘린 재료가 칼날에 붙는 것을 방지해준다. 방수 원목 손잡이를 사용했으며 안정감 있는 그림감이 일품. 가격 34만5000원. 글레스턴 K 시리즈 규토 by 칼이쓰마

남자라면 누구나 하나쯤 소장하고 싶은 일명 '맥가이버 칼'로 유명한 빅토리노스의 기술력은 1891년부터 시작됐다. 90명에 달하는 품질 검사 팀의 날카로운 눈을 통과해야 비로소 빅토리노스 주방칼의 자격을 얻게 된다. 하이 카본 스테인리스 스틸에 특별한 열처리 기술을 적용했다. 16만원. 빅토리노스 단조 셰프 나이프 by 칼이쓰마

칼을 들면 생각보다 가벼움에 놀라게 된다. 스웨덴 아녹스 강철을 사용해 사카이 최고 연마사의 손끝에서 탄생한 칼이다. 육류, 어류, 야채 등 어떤 재료도 원하는 대로 자르거나 손질할 수 있는 섬세한 절삭력을 지녔다. 백강금 탄소강과 같은 높은 경도를 자랑한다. 51만4000원. 스이신 아녹스 혼야끼 외규토 by 칼이쓰마

하토리 FH 시리즈는 미국 나이프 포럼의 셰프와 나이프 마니아, 나이프 장인 이치로 하토리가 공동으로 참여해 탄생한 칼이다. 실제로 칼을 쓰는 셰프들이 직접 가장 실용적인 크기, 모양, 균형 등을 제안했다. VG-10 코발트 스틸을 사용해 높은 절삭력과 날의 지속력을 보장한다. 39만원. 하토리 FH 규토 by 칼이쓰마



두 고집쟁이 명가의 만남

# BLANCPAIN + LAMBORGHINI

가장 오래된 시계 브랜드 블랑팡은 모터스포츠에 관심이 많다. 브랜드 이름을 건 대회를 세 개나 운영하는 동시에, 또 다른 고집쟁이 명가와 함께 유례 없는 원메이크 대회를 치른다. '람보르기니 블랑팡 슈퍼 트로페오'라는 유니크한 레이스가 바로 그것이다.

WORDS 정규현 PHOTOGRAPHS 현다현. blancpain-gt-series.com

별종도 그런 별종이 없었다. 람보르기니 창업주인 페루치오 람보르기니 얘기다. 그는 원래 이탈리아 제일가는 트랙터 제조사 사장이었다. 하지만 진짜 별난 건 창업 배경보다 사업에 임하는 태도 쪽이었다. 그는 자동차 경주에 관심을 두지 않았다. 경주에 참여하려면 비용이 크게 들고 필요 이상으로 신경 쓸 일이 많다는 이유에서였다.

1960년대에 자동차 경주를 외면하는 스포츠카 회사는 찾아보기 힘들었다. 성능, 신뢰성, 기술적 우위 등을 알릴 절호의 기회였기 때문이다. 페루치오가 속적으로 삼은 엔초 페라리가 대표적이었다. 엔초는 경주차 기술을 적용한 일반 도로용 스포츠카로 부호들의 마음을 사로잡았다. 고가의 스포츠카로 벌어들인 돈은 고스란히 자동차 경주 비용으로 쓰였다.

페루치오는 철저하게 다른 길을 걸었다. 1966년 선보인 첫 번째 시판 차 미우라는 호평 일색이었는데도 자동차 경주에 결눈질조차 주지 않았다. 람보르기니는 페루치오가 경영권을 다른 이에게 넘긴 1970년대 중반 이후에야 겨우 모터스포츠에 관여하기 시작했다. 하지만 번듯한 성과는 없었다. 다른 회사의 경주차 개발을 돕거나(1970년대의 BMW M1) 다른 팀에 엔진을 공급하는 조력자로 F1 이력



**1** 가장 오래된 시계 브랜드 블랑팡과 슈퍼카 람보르기니가 만났다. 가야르도를 베이스로 한 블랑팡 레이싱 팀의 경주차. **2** 람보르기니 블랑팡 슈퍼 트로페오 북아메리카 시리즈 재전이 열린 3월 14일 미국 세브링 서킷은 가야르도 레이스카가 내지르는 굉음으로 뒤덮였다. **3** 제2전은 5월 4일 미국 라구나 세카의 마쓰다 레이스웨이에서 열렸다.

2009년 람보르기니 블랑팡 슈퍼 트로페오 시리즈를 시작하며 블랑팡은 엘-에블루션 슈퍼 트로페오 플라야백 크로노그래프를 선보였다(왼쪽). 600개 한정 생산되는 이 시계는 지름 43.5mm 케이스 속에 40시간 파워 리저브 기능을 갖춘 오토매틱 칼리버 F85 무브먼트를 탑재했다. 6000만원대. 2012년에는 칼리버 69F9 무브먼트로 작동하는 엘-에블루션 스피리트 세컨즈 플라야백 크로노그래프(오른쪽)를 출시하며 라인업을 넓혔다. 2000만원대. 두 모델 모두 람보르기니 가야르도의 시트와 같은 알칸타라 소재의 스트랩이 장착됐다. www.blancpain.com



(1989~1993년)을 쌓은 정도였다. 경주차를 제작한 적이 있긴 했다. 단 한 번. 그것도 아프리카에서 열린 번두리 레이스에 출전한 뒤 소리 없이 사라졌다(1986년의 쿤타치 QVX).

별나기로는 스위스 시계 메이커 블랑팡도 람보르기니 못지않았다. 1735년 설립한 이 회사는 역사가 가장 오래된 시계 브랜드다. 시계 역사에 큰 획을 그은 기술적 혁신도 있었다. 5대 오너인 프레데릭-에밀 블랑팡이 고안한 19세기의 '실린더 이스케이프'로 크라운 휠 메커니즘을 대체하는 시계 제조 방식이라든가 1926년 바젤 시계 박람회에 소개된 세계 최초의 오토매틱 시계 하워드, 1930년에 선보인 볼 베어링 방식의 자동 태엽 시계 롤스 등이 대표적이다.

하지만 1970년대 불어닥친 일제 쿼츠 시계의 대유행 속에서 블랑팡은 기계식 시계만을 고집하다가 급격히 내리막을 걸었다. 결국 블랑팡은 오메가에 인수된 1980년대 초에 이르러서야 겨우 생산을 재개했고, 여전히 고집스러운 면모는 다시 한번 도래한 기계식 시계 전성시대를 맞아 옛날보다 더 화려한 꽃을 피우고 있다.

람보르기니 또한 블랑팡처럼 질곡의 세월을 보낸 끝에 화려하게 재기에 성공했다. 람보르기니의 재기를 도운 건 폭스바겐 그룹 산하의 아우디였다. 품질 관리의 노하우, 신뢰도 높은 정밀 기술, 세련된 디자인 감각을 전수받은 덕분에 1990년대 말 200여 대에 불과하던 판매량은 2000년대 들어 10배 가까이 뛰어올랐다.

람보르기니와 블랑팡은 공통점이 있었다. 전에 없던 '무언가'를 통해 더욱 확고한 브랜드 이미지를 확립하고자 하는 욕구도 같았다. 두 브랜드의 이해관계가 정확하게 맞아떨어지는 지점이 있었다. 자동차 경주였다. 하지만 별나 브랜드들답게 뽀얀 레이스에는 관심이 적었다. 둘은 합심해 아예 배타적인 놀이터를 마련했다. 2009년 처음 개최한 람보르기니 블랑팡 슈퍼 트로페오 시리즈(Lamborghini Blancpain Super Trofeo Series)가 바로 그것이다. 람보르기니 주인들끼리 경합을 벌이는, 세상에 둘도 없는 원메이크 레이스였다.

람보르기니는 고객들의 브랜드 충성심을 진작시킬 수 있었다. 람보르기니는 자동차 경주를 싫어하는 이상한 스포츠카 브랜드'라는 인식을 깨부수기에도 그만이었다. 블랑팡에게도 명분은 뚜렷했다. 하루에 30개 미만의 제품만 만드는 하이엔드 시계 브랜드의 배타성에 걸맞았기 때문이다. 메이저 모터스포츠(F1, 르망 24, 데이토나 24 등)의 터줏대감인 롤렉스와 직접 경쟁을 피한다는 부수익도 있었다.

이 같은 배경 덕분인지 람보르기니 블랑팡 슈퍼 트로페오는 여느 레이스에 비해 한가롭다. 관중석은 텅텅 비었어도 VIP 라운지만큼은 참가자가 초대된 손님들(최대 여덟 명까지 초대할 수 있다)로 북적거린다. 가야르도 레이스키는 뼈를 깎는 감량을



했지만 람보르기니 특유의 AWD 구동계는 고스란히 적용되었다. 참가자는 드라이버 대신 '젠틀맨'이라고 칭한다. 애초부터 치열한 경쟁 대신 신명 나는 놀이 한 판을 의도한 까닭이다. 초대받은 손님도 경주에 큰 관심이 없다. 람보르기니들이 내지르는 굉음 속에서 블랑팡 시계들을 만지작거리며 주말 한때를 보내는 걸로 흡족하다. 두 브랜드의 시너지는 2012년 선보인 블랑팡 엘-에볼루션 컬렉션에까지 미쳤다. 이 크로노그래프의 디자인은 기존의 블랑팡 기준에 비추어 보면 다분히 극단적인데, 이는 람보르기니의 디자인 맥락에 맞닿아 있다. 스타일은 공격적이지만 그 안에 담긴 정밀 기계 기술은 블랑팡의 전통에 충실하다. 이 또한 '미드십-4WD-로&와이드' 프롭라일이라는 설계 공식을 포기하지 않는 람보르기니의 독심과 일맥상통한다. 이들이 단순한 동맹을 넘어 혈맹처럼 보이는 건 새로운 시대로의 진입이라는 공통된 목표가 있기 때문이다.

실마 람보르기니 블랑팡 슈퍼 트로페오 레이스를 '유별난 고집쟁이 둘만의 놀이터'에 불과하다고 깎아내리는 사람은 없을 것이라 믿는다. 아무리 생각해도 그건 권장 사항일 수는 있어도 흑평의 이유가 될 수 없다. 개인적으로는 그 끝내주는 놀이터가 계속 유지됐으면 하는 바람이다. 암, 적어도 내가 람보르기니나 블랑팡 둘 중 하나라도 살 때까지는 계속 레이스를 치러달라. ♣



1 블랑팡 엘-에볼루션 시리즈는 뒷면에서 봐도 유니크하다. 보통 오토매틱 시계의 회전축은 반원형으로 생겼지만 스몰리트 세컨즈 플라이백 크로노그래프(왼쪽)의 회전축은 자동차 휠처럼 원형으로 설계됐다. 슈퍼 트로페오 플라이백 크로노그래프(오른쪽)는 회전축에 체커기를 새겨 넣었다.



2, 3, 4 블랑팡은 람보르기니 원메이크 외에도 자신의 브랜드 이름을 건 GT-스프린트-내구 레이스 시리즈를 개최한다.



# 비행기 명당 좌석 찾는 법 GAME OF AIRLINE CHAIRS

비행기 좌석은 크게 퍼스트, 비즈니스, 이코노미로 구분된다. 하지만 같은 클래스에서도 좌석 번호에 따라 더 편안한 '명당'이 있고 짜증나는 자리가 있다. 이왕이면 좋은 자리에 앉아 비행하시라.

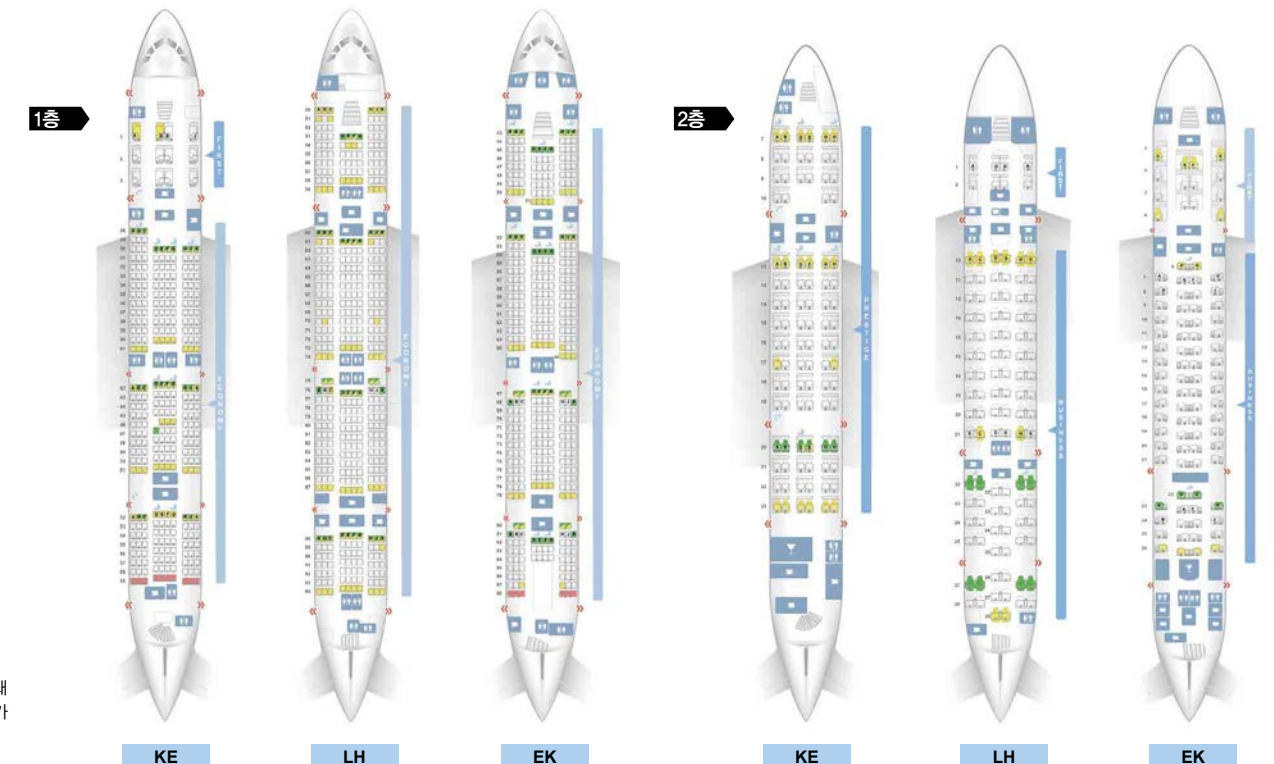
WORDS 안준하 PHOTOGRAPHS seatguru.com

퍼스트나 비즈니스나 이코노미나 하는 클래스를 결정하는 것은 내 마음대로(자갑의 두께에 따라)지만 좌석 배정은 항공사가 알아서 해주는 것 아니냐고? 요즘은 KTX는 물론 고속버스를 예약할 때도 원하는 좌석을 선택할 수 있다. 비행기는 말할 것도 없다. 항공사 홈페이지에서 원하는 자리를 지정할 수도 있지만, 그런 서비스가 제공되지 않는 경우나 그런 게 있는지조차 몰랐던 사람이라도 적어도 공항 카운터에서 보딩 패스를 받기 위해 체크인할 때 원하는 좌석을 요청할 수 있다. 통로 쪽이나 창가 좌석이나 하는 정도를 말하는 게 아니다. 아예 똑 부러지게 "32A 좌석 주세요"라고 요구할 수 있는 얘기가. 비상구 옆 좌석이라든가 아기 바구니를 설치할 수 있는 격벽 바로 앞 좌석 등 특별한 조건이 수반되어야 하는 경우를 제외하고는 그 자리가 비어 있다면 군말 없이 보딩 패스를 발급해줄 것이다.

비행기 좌석은 클래스에 따라 인락함의 차이가 있지만, 같

은 클래스에서도 위치에 따라 더 편안한 좌석과 더 불편한 좌석이 있을 수 있다(편안함과 불편함을 느끼는 지점이 사람마다 상대적으로 다를 수 있지만 여기서는 누구든 대체적으로 비슷하게 느낄 법한 절대적인 차이를 말한다). 비행기는 그야말로 맞춤 제작이라서 항공사에 따라 좌석 배치가 다르다. 같은 항공사라고 해도 비행기 기종에 따라 좌석이 점유하는 공간의 크기가 다를 수도 있다. 또 같은 항공사의 같은 기종이라고 해서 같은 좌석 번호가 같은 위치가 아니다. 아무 생각 없이 '복복복'에 따르다 보면 심한 경우 창문이 없는 좌석에 앉게 될 수도 있다. 자, 그렇다면 어디가 명당인데? 트립닷컴이 제공하는 '시트구루(seatguru.com)'를 찾아가보자. 당신이 탈 비행편을 입력하면 해당 항공사 해당 기종의 좌석 배치도가 나온다. 시트구루는 마치 위키피디아처럼 수많은 여행객이 직접 평가와 사진을 올릴 수 있기 때문에, 마우스 커서를 각각의 좌석에 가져가면 그러한 평가를 종합한 주석과 함

께 전원(AC Power)을 쓸 수 있는지, 개인용 비디오(On-Demand TV)가 제공되는 지 등의 정보가 표시된다. 이걸 보고 마음에 드는 좌석 번호를 찾아 항공사 홈페이지에서 선택하거나, 공항 카운터에서 요구하면 된다. 반대로, 여행이나 출장을 앞서 처음부터 시트구루에서 좌석을 살펴보고 항공사를 선택하는 것도 좋다. 비행기 좌석 배치도 오른쪽에는 항공사별 좌석 정보가 나온다. 예를 들어 2층 비행기 에어버스 A380의 비즈니스 좌석의 폭(Width)과 길이(Pitch)를 비교해보자. 에미레이트 항공은 18.5인치/70~79인치, 루프트한자는 19.6인치/57~60인치, 대한항공은 21.6인치/74인치다. 에미레이트와 대한항공은 폴 플랫(180°)이 가능하지만 루프트한자는 168°까지 넓힐 수 있다. 이처럼 시트구루는 항공사별 좌석 비교도 가능할 뿐 아니라, 같은 항공사라고 해도 날짜(요일)에 따라 운항하는 기종이 다를 때 더 넓고 편안한 좌석을 보유한 비행편을 예약할 수 있도록 도와주는 사이트다. ♣



시트구루가 제공하는 대한항공, 루프트한자, 에미레이트 항공의 에어버스 A380 좌석 배치도(왼쪽이 1층, 오른쪽이 2층). 좌석 위치는 실속 절대값이 아니라 상대적 좌표라는 점을 알아두도록(배치도에 ( )로 표시돼 있는 비상구 위치나 날개의 위치가 달라 보여도 실제 비행기에서는 모두 같다).

# THE GADGETEER

## FOR YOUR HEALTH

이제 '운동할 시간이 없다' '사는 게 바빠서 건강 행길 시간이 없다'는 핑계는 통하지 않는다.

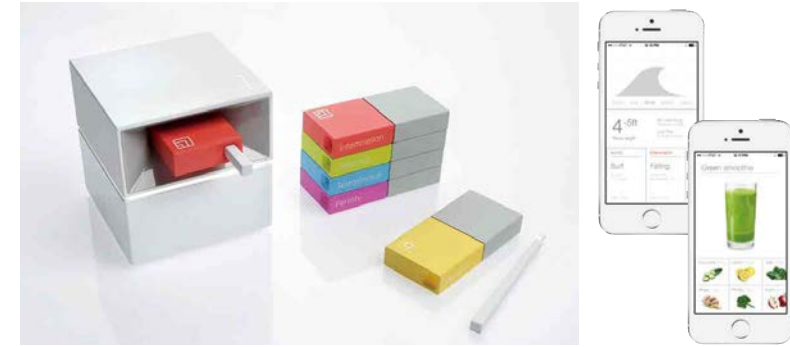
### MARK ONE VESSYL

음료수를 따라놓으면 10초 내로 어떤 음료인지부터 칼로리, 카페인 양까지 분석해주는 똑똑한 텀블러. 영국 퀸즈 대학 생체공학 컴퓨팅을 공부하고 있는 저스틴 리라는 청년의 발명품으로 분석한 결과는 스마트폰으로 전송된다. 사용자는 이를 통해 인체에 필요한 수분량을 체크하고, 하루 음료 섭취 칼로리를 조절할 수 있다. 다이어트나 건강 때문에 음료수 섭취를 신경 쓰는 사람에게 더욱 유용하겠다. 내년 출시 예정으로, 예약 주문 시 100달러 할인된 가격 99달러에 스마트한 텀블러를 손에 넣을 수 있다. myvessyl.com



### CUE

늘 챙겨도 안심되지 않는 것이 건강이다. 만병통치약은 아니지만, 겉에서 주치의처럼 건강을 체크해주는 스마트 기기가 있어 소개한다. 전혀 '의료 기기' 같이 생기지 않아 마음에 든다. 다섯 개의 블록 모양 기기가 각각 감기, 바이러스, 비타민 D, 테스토스테론을 측정하는 카트리지가. 달려 있는 작은 막대를 콧구멍에 넣어 돌렸다가 빼거나 입안에 물고 있다가 결과를 측정하는 본체에 넣으면 끝. 결과는 스마트폰으로 확인하면 된다. 측정된 수치를 그래프로 알려주고, 필요한 영양소를 섭취할 수 있는 방법도 제시한다. 내년 봄 배송 예정. 예약 주문 시 199달러. cue.me



### WITHINGS ACTIVITÉ

최근 출시된 악티비테는 그동안 디자인보다 기능에만 충실했던 피트니스 트래커 시장에 적잖은 충격을 줄 것이다. 스위스 장인이 만든 명품 아날로그 손목시계 같다. 하지만 속은 디지털 기능으로 무장했다. 온종일 손목 위에서 주인의 움직임을 추적해서 칼로리 소모량, 수면 패턴 등을 탐지한다. 결과는 블루투스를 이용해서 연결된 스마트폰을 통해 확인할 수 있다. 악티비테에 달린 작은 바늘은 iOS 및 안드로이드용 위딩스 헬스 메이트 앱에 사용자가 설정한 하루 활동 목표량을 얼마나 달성했는지 알려준다. 8월 영국 출시. 320파운드. withings.com



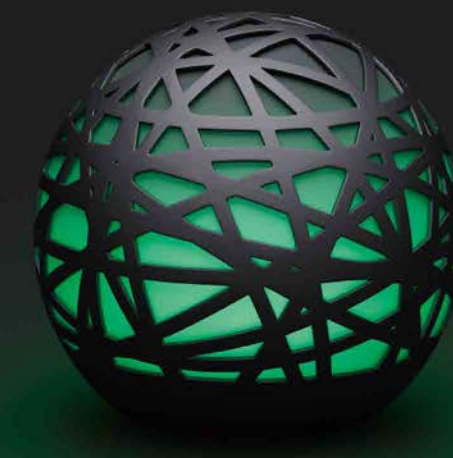
### QUITBIT

1월 1일이면 어김없이 세우는 금연 계획. 일찌감치 실패를 선언하고 다시 담배를 태우고 있다면 콧비트 라이터와 함께 다시 한 번 도전해보는 건 어떨까. 전에는 오늘 몇 대의 담배를 태웠는지를 알려주는 LED 모니터가 달려 조금씩 줄여나갈 수 있다. 그러다 보면 어느새 금연에 성공한 자신을 만날 수 있다. 담배를 피운 후로 얼마나 지났는지도 알려준다. 남들보다 의지가 약하다면 타이머를 사용하면 된다. 한 번 사용한 후 일정 기간 사용하지 못하는 기능이다. 콧비트는 충전식으로 완충 시 100번 정도 켤 수 있다. 도난, 분실 방지를 위해 블루투스도 탑재됐다. 12월 출시 예정. 149달러. quitbitlighter.com



### HELLO SENSE

수면은 양도 중요하지만, 무엇보다 질이 더 중요하다. 수면의 질이 낮으면 아무리 많은 시간 잠을 자도 심신의 회복이 더디다. 이제 이 작은 공 모양의 기기만 있으면 언제든 깊은 잠에 빠질 수 있다. 수면 트래커 센스는 취침 패턴과 침실의 환경을 이원 분석해 수면의 질을 개선해준다. 당신이 자는 동안 소음, 빛, 온도, 습도, 공기 안의 입자를 분석해 스마트폰 앱으로 보고한다. 아침에 일어나 개운하지 못하다면 앱을 통해 어떤 원인 때문인지 확인하면 된다. 불면증으로 매일 밤 고생하고 있다면 수면을 유도하는 효과음을 들으며 잠을 청하자. 알람 기능도 탑재되어 있다. 본체와 베개에 붙이는 '슬립 필'이 한 세트 8월 첫 배송 예정이다. 129달러. hello.is



WORDS YOU JUNGSIK, O SEONGYUN, GU BONJIN PHOTOS PR. COURTESY

## EVOLUTION OF ELECTRONICS

주인이 오는 시간에 맞춰 요리를 해놓고 집 안을 쾌적한 온도로 유지하는 등 가전제품들이 갈수록 똑똑해지고 있다.



### BARISIEUR

알람 시계와 바리스타의 만남. '굿모닝 커피'를 즐길 수 있는 알람 시계다. 맞춰놓은 시간이 되면 시끄러운 소리 대신 인덕션이 작동해 물을 끓인다. 비커에 담긴 쇠구슬은 잔잔하게 움직이면서 물 끓이는 시간을 단축하는 역할을 한다. 끓은 물은 원두가 담긴 거름 장치로 이동하고, 잔에는 향긋한 커피가 채워진다. 기상용이 아니라도 출근 전이나 손님이 방문하기 전에 사용하면 요긴하겠다. 디지털 시계 옆 서랍에는 분말 크림과 설탕을 보관할 수 있다. 취침 전 미리 원두와 물, 설탕, 분말 크림을 채워둬야 한다는 점이 아쉽지만, 졸린 눈을 비비며 아침에 직접 커피 내리는 수고를 덜 수 있다는 점에 후한 점수를 주고 싶다. 예상 가격은 150~200파운드. joshrenoudesign.com



### TADO COOLING

여름철 전기세 폭탄의 주범은 대부분 에어컨이다. 이제 이 제품 하나만 있으면 전기세 폭탄에서 조금은 자유로울 수 있다. 집 안과 밖에서 라우터를 사용해 스마트폰으로 실내 온도를 조절할 수 있는 기기다. 구형, 신형 에어컨 모두 사용 가능하다. 적외선 통신으로 에어컨과 연결된 타도 쿨링은 자체적으로 실내 온도, 태양광 정도, 날씨, 외부 습도 등을 측정한다. 게다가 목표 연료를 기준으로 실내 온도를 조절해주기도 한다. 집에서 멀어지면 알아서 전원을 끄고 가까워지면 저절로 전원을 켜는 기능도 탑재됐다. 9월 출시 예정. 149달러. tado.com

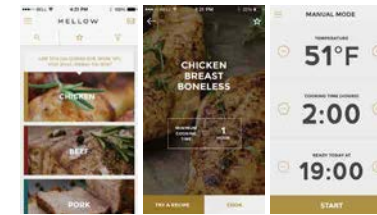
### VAPSHOT MINI

'이렇게까지 술을 마셔야 하나?'라는 생각도 들지만 술을 끊은 사람조차 호기심이 생긴다. 사진 속 용기에 들어 있는 하얀 기체는 술이다. 맛이 상상이 되는지? 궁금하면 주문 버튼을 누르면 된다. 뱃샷 미니는 알코올 기화기다. 원하는 술을 한 잔 뱃샷에 넣은 뒤 특별 디자인된 용기에 주입하면 마실 준비 완료. 용기에 담긴 투명한 기체는 두검을 여는 순간 펑 하는 소리와 함께 하얀 기체로 바뀐다. 그 상태로 뱃대를 콧아호로 마시면 된다. 원하는 대로 여러 가지 술을 섞어 마실 수도 있다. 화이트 버전 700달러, 스틸 버전 899달러. www.vapshot.com



### FNV LABS MELLOW

한 선배는 이 기계를 '미슐랭 가이드급 우렁각시'라고 표현했다. 말 그대로 주인이 집에 돌아오기 전 수비드 기법(진공 포장된 재료를 미지근한 물에서 서서히 익히는 요리법)으로 맛있는 요리를 완성해놓는다. 당신이 할 일은 재료를 진공 백에 넣어 '워터 배스'에 담근 후 스마트폰을 켜고 전용 앱으로 재료에 맞는 요리법을 선택하면 끝. 계란이나 채소를 익히는 것도 가능하지만, 육류 요리(고기)의 익힘 정도도 설정할 수 있다)에 더 적합하다. 와이파이를 기반으로 작동하며, 한 번에 6인분 정도 요리할 수 있다. 인터넷 예약 주문 접수 중. 300달러. cookmellow.com



### BKON TX

깊고 진한 차의 맛과 향을 빠르고 쉽게 즐기고 싶다면 비콘 TX를 추천한다. 커피 머신처럼 찾임을 넣고 버튼만 누르면 풍부한 맛을 느낄 수 있다. 물을 끓이고 잔을 데울 필요도 없다. 정면에 보이는 관에 찾임을 넣고 작동시키면 된다. 추출 시 압력을 가해 몇 분 만에 풍부한 맛의 차를 추출한다. 울어름 업소용 모델이 먼저 출시되며, 가정용 모델도 내놓을 계획이다. 1만3000달러. bkonbrew.com



### STARFLEET MACHINE

기상천외한 시계를 선보여 <뮤> 2호에도 소개된 바가 있는 MB&F의 탁상시계다. 이런 신기한 물건은 무조건 소개해 아저씨 SF 드라마이자 영화 <스타 트렉>의 스타플리트 머신을 모티브로 175개만 제작했다. 시간을 읽는 방법은 그리 어렵지 않다. 큰 숫자는 시각, 작은 글자는 분을 나타낸다. 그 옆에는 작은 레이더가 돌아가고 아래 하얀 벽돌 무늬가 떠 있다. 이 무늬 하나에 8일 동안 시계가 움직인다. 무늬가 줄어들수록 태엽을 감아야 하는 시간이 다가오는 것이다. 스타 플리트에 사용된 금속은 팔라듐(영화 <아이언 맨>에서 토니 스타크 몸에 박혀 있는 이크 리액터에 사용된 금속)이다. 붉게 빛나는 작은 보석은 총 48개가 박혀 있다. 가격은 미정. mbandf.com

## PERFECT LIFE

기술의 진화를 통해 인간의 삶을 완벽함에 가까워지도록 도와주는 제품들.

### OWNFONE

2012년 개발됐지만, 제작 시간과 비용 문제로 난항을 겪고 있던 스마트폰 '오우폰'이 3D 프린트 기술을 만나 직관적인 인터페이스를 가진 실용적인 스마트폰으로 재탄생했다. 기기 가운데 커다란 네 개의 버튼에 원하는 내용의 점자를 새길 수 있다. 글자나 모양을 새기면 아이나 시력이 좋지 않은 어른에게도 유용하다. 통화, 종료 버튼은 따로 달려 있으며 가격은 10만원 정도. 영국에선 이미 판매되는 중이다. myownfone.com



### ELECTRIC OBJECTS

일렉트릭 오브젝트는 오래전 출시된 디지털 액자의 업그레이드 버전으로 반사 방지 가공 처리를 한 풀 HD 스크린, 23인치 화면, ARM 듀얼코어 1GB 프로세서 등이 탑재됐다. 디지털 액자 자체는 식상할 수 있지만 전 세계 경쟁한 발명품들로 넘쳐나는 킥스타터에서 투자 모금에 성공했다는 것만으로도 충분히 소개할 만한 가치가 있다. 사람 눈에 편안한 빛을 내도록 개발됐으며, 온종일 켜놔도 전기가 걱정이 없을 정도로 소비 전력이 낮다. 블루투스 와이어피도 지원. 내년 1월 첫 배송 예정이다. 499달러. electricobjects.com



### LOMO INSTANT

뒤표지의 실린 사진, 즉석에서 조리해 먹을 수 있는 인스턴트 음식처럼 감성 충만한 사진을 찍고 바로 뽑아주는 로모 즉석 현상 카메라다. 렌즈 교환식(27mm 와이드 앵글 렌즈, 170° 어안 렌즈, 35mm 포트레이트 렌즈 사용 가능)인데다 다중 노출, 컬러 필터 효과 등 일반적인 즉석 카메라에는 없던 기능이 가득하다. 명함 크기만 한 인스탁스 미니 필름을 사용하며, AAA 배터리 3개만 넣으면 작동한다. 최대 조리값은 F8, 최대 셔터 스피드는 1/125초. 예약 주문 시 12월 발송 예정. 가격은 12만3000원부터. lomography.com



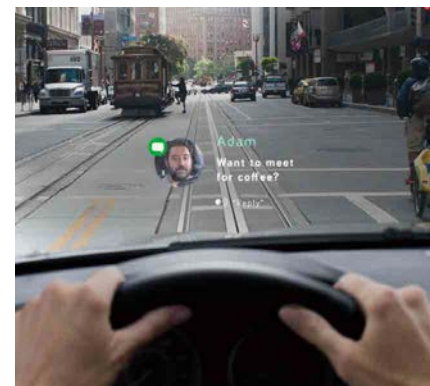
### GOTENNA

자연재해나 재난 등으로 통신 서비스가 불능이 됐을 때 대비해 개발된 임시 안테나다. 휴대폰이 터지지 않는 지역에서 문자 메시지를 보낼 수 있게 도와준다. 단, 휴대폰에 전용 앱이 설치돼 있고, 상대방도 고테나를 가지고 있을 때만 송수신할 수 있다. 막힌 곳이 없으면 최대 80km까지 문자 메시지가 안전하게 도착한다. 송신이 불가능할 땐 탑재된 온보드에 7000개까지 문자 메시지가 저장된다. 문자 메시지는 연결 가능 지역에 들어가면 자동으로 발송된다. 30시간 정도 연속 사용 가능 리튬 이온 배터리가 내장돼 있다. 한 쌍 가격은 149,99달러. 올가을 출시 예정. gotenna.com



### NAV DY

항공기 조종사들이 착륙 시 HUD 기술을 활용해 활주로만 주시하면서 착륙을 시도하는 것에 착안해 발명된 제품이다. 스마트폰과 내브디를 블루투스로 연결한 뒤 도로만 주시하며 운전하면 된다. 전화가 오면 음성이나 동적(엄지손가락을 치켜세우거나 옆으로 미는 등)으로 받으면 된다. 음성으로 간단하게 문자 메시지를 보내거나 SNS에 글을 올릴 수도 있다. 덕분에 시선은 늘 전방. OBDII 커넥터와 연동하면 속도, 연비, 주행 가능 거리, 타이어 공기압 등 차량의 데이터도 확인할 수 있다. 2015년 출시 예정이지만 이미 299달러에 예약 판매를 시작했다. navdy.com



## FUN WHEELS

어른을 위한 것부터 아이를 위한 것까지 신기하고 재미있는 바퀴 달린 장난감을 모아봤다.

### GYROBIKE

넘어지면서 배우는 자전거 시대는 이제 갔다. 자이로스코프 원리와 오토 밸런스 기술을 앞바퀴에 적용해 절대 넘어지지 않는 자전거가 개발됐다. 앞바퀴에 장착된 컨트롤 허브(바퀴 축) 내부에는 최대 1550번 회전하는 판이 장착돼 있어 느린 속도로 움직이더라도 넘어지지 않는다. 회전판의 속도는 리모컨으로 3단계 조절할 수 있다. 컨트롤 허브 내에는 리튬 배터리가 내장돼 있어 마이크로 USB를 사용해 완충 시 3~4시간 정도 탈 수 있다. 특히 컨트롤 허브를 언제든지 떼어낼 수 있다는 점이 마음에 든다. 자전거 무게는 60%나 줄어들고, 허브만 따로 살 수도 있다. 가격은 12인치 119유로, 16인치 139유로. jyrobike.com



### HARLEY DAVIDSON PROJECT LIVEWIRE

리튬 이온 배터리가 장착된 전기 바이크다. 할리 데이비슨만의 마초스러운 디자인과 심장을 울리는 배기음이 없다. 제로백은 4초 내외지만 마력이 절반으로 푹 떨어진 라이브 와이어가 시시하다 느낄지도 모르겠다. 하지만 이 전기 바이크는 서울과 같은 메가시티에서 빠르게 달리기 위함이 아닌 환경을 생각하며 효율적으로 이동하기 위해 개발됐다. 그동안 남자들의 상징으로만 여겨졌던 할리 데이비슨의 고객층을 다양하게 넓히는 데 큰 역할을 할 것이다. 최고 출력 75마력 전기 모터로 최고 시속은 148km, 220V 전원으로 3시간 30분이면 완충되며 약 161km를 달릴 수 있다. 2년 후 출시 예정. harley-davidson.com

### RENTAL SEGWAY

직립 주행이 가능하고 정지 상태에서도 균형을 잡고 서 있을 수 있는 1인용 전기 스쿠터 세그웨이가 개발된 지 10년이 넘었다...지만, 그렇다고 거리에서 쉽게 볼 수 있는 건 아니다. 10년이 넘은 세그웨이를 이 지면에 소개하는 까닭은 '신상'이어서가 아니라 한국 내에도 렌탈 서비스가 있다는 것을 알려주고 싶어서다. 세그웨이몰의 단기(1~4일) 렌탈 요금은 하루 12만원이며 주말(금~일요일, 공휴일엔 2만원이 추가된다. 주말 추가 요금이 없는 5~13일간의 장기 렌탈은 하루 10만원, 14일 이상은 하루 8만원이다. segwaymall.com



### ROCKETSKATES

2000년대 초반 가수 세븐이 신고 다녀 화제가 됐던 '힐리스'를 기억하시는지? 비슷하게 생긴 이 제품은 신발을 신은 채 뒤꿈치에 장착하는 로켓이다. 생김새와 달리 조작법은 굉장히 간단하다. 위에 소개한 세그웨이처럼 제품 뒤쪽의 전원을 켜고 몸을 앞으로 기울이면 속도가 올라간다. 정지하고 싶을 땐 앞꿈치를 땅에 대거나 몸을 뒤로 기울이면 된다. 갑자기 계단을 만났을 때도 대처하기 수월하다. 무게는 각각 3kg, 최고 속력은 초당 5m다. 스마트폰 앱을 이용해 친구들과 속도 경쟁을 하거나 이동 코스를 저장할 수 있다. 킥스타터에서 현재 45만 달러 모금에 성공했다. rocketskates.com



## COMFORTABLE LIFE

귀차니즘이 극에 달하면 리모컨 누르는 일도 귀찮아진다. 적은 움직임으로 만족스러운 결과를 얻을 수 있는 물건들.

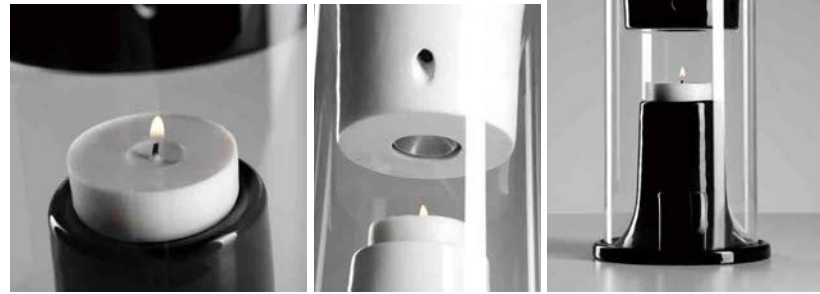
### WALLET NINJA

개봉도 약에 쓰려면 없다고 집 안에 뭔가 고장이 나 공구를 찾으면 꼭 필요한 것만 빼고 다 있다. 십자 드라이버는 있는데 일자 드라이버는 없는 등 이런 식이다. 주말에 필요한 공구를 사려면 대형 할인점까지 가야 하는데 생각만으로도 귀찮다. 월넛 닌자는 육각 렌치, 눈금자, 병따개, 드라이버 등 18가지 공구를 한 장의 신용카드 크기로 만든 멀티공구다. 가격은 9,99달러로 저렴하다. 여러 개 사서 주방, 거실, 현관, 사무실에 하나씩 보관하고 지갑에도 넣어 다니면 유용하게 사용할 듯. [toolsfor ninjas.com](http://toolsfor ninjas.com)



### PELTY

건전지나 전원 코드 대신 양초 하나만 있으면 언제 어디서든 음악을 들을 수 있는 로맨틱한 블루투스 스피커. 내부의 온도 차를 전기에너지로 변환시켜 작동하는 원리로, 한 개의 촛불로 작동하는 시간은 약 5시간이다. 이탈리아에서 세라믹, 유리, 목재만 사용해 수공예로 제작해 디자인마저 로맨틱하다. 연말 첫 배송 예정. 360달러, [peltly.it](http://peltly.it)



### WHIPSAW NOD

부부 사이에도 자기 전 불 끄는 것, 리모컨 찾는 일 때문에 종종 다툼이 벌어진다. 결국, 몸을 일으키는 건 남편이지만, 귀찮은 건 어쩔 수 없다. 이처럼 불을 끄고 켜거나 채널을 돌리는 등 귀찮았던 일들이 노드만 있으면 손가락 '까딱'이는 걸로 평화롭게 해결된다. 블루투스가 지원된다면 텔레비전, 전등, PC, 스마트폰 등 어떤 기기든 사용 가능하다. 오류와 오작동을 줄이기 위해 도입한 마이크로 제스처라는 신기술 덕분에 동작을 보다 정확하게 인식한다. 탑재된 센서의 감도는 32K DPI. 10가지 손가락 사이즈가 준비돼 있으며, 한 번 충전으로 온종일 사용할 수 있다. 149달러에 예약 판매 중. [hellonod.com](http://hellonod.com)



### JIBO

1980~90년대에 그렸던 21세기 미래의 주인공은 로봇이었다. 위험한 일, 힘든 일은 로봇이 척척 해결하고, 인간은 편안한 삶을 누릴 줄 알았다. 그런 삶이 지금까지도 미래였지만 최근 MIT 미디어랩에서 만든 지보를 보니 곧 그런 시대가 오려나 보다. 보급형인 지보는 단순한 생김새와는 달리 HD 터치스크린, LCD 디스플레이, 스테레오 카메라, 360° 스피커, 와이파이와 블루투스, 최첨단 ARM 프로세서가 탑재돼 충직한 비서 역할을 해낸다. 화상 전화, 채팅은 물론 사진을 찍어주고, 이메일이나 문자를 보내고, 애니메이션과 사운드를 이용해 아이들과 놀아주고 운동도 시켜준다. 게다가 인공 지능 알고리즘으로 주위의 환경에 적응하고 생활에 맞춰 성장한다. 올 연말 출시 예정이며 가격은 499달러(홈 에디션), [myjibo.com](http://myjibo.com)



FICTION

## 레이템의 보존법칙

WORDS 임태운

작가 임태운은 2005년 KT&G 상상마당 문학공모전을 통해 등단했고 2007년 제2회 디지털 작가상 우수상을 수상하면서 작가로서 입지를 굳혔다. SF 장편 《이터널 마일》, 중·단편집 《마법사가 곤란하다》, 공동 단편집 《독재자》 《오늘의 장르문학》 등이 있다. 현재 환상문학 웹진 《거울》의 편집으로 활동 중이며, 필진 소개란에는 “누군가의 아드레날린 수치를 증가시킬 수 있는 이야기를 쓰고자 한다”고 적혀 있다.

### 알로에 피씨방의 신입 교육 녹취록 01

모든 피씨방에는 전설들이 존재하지. 그들은 특별해. 마치 사바나 평원의 언덕에서 서서 하이에나들을 내려다보는 오만한 수사자처럼. 내 말이 어렵나? 그러니깐 희귀하기 짝이 없는 레어 아이템을 얻어 부와 명성을 동시에 획득한 게임계의 영웅들을 말하는 거야.

우리 알로에 피씨방은, 이런 만렙 영웅들의 소굴이라 할 수 있거든. 너 피씨방 알바는 처음이었지? 행여 핑가핑가 놀면서 돈 버는 편한 일이라고 생각했다면 오산이야. 사장님 말에 따르면 요샌 이 업계도 살얼음판이라더군. 레드오션 알지? 이젠 피씨방도 스타벅스처럼 차별화된 고객 유치 전략이 필요하데나. 은은한 아로마 향과 화사한 연두색 인테리어를 자랑하는 우리 알로에 피씨방처럼 말이지. 그렇다고 모양새가 크게 중요한 건 아니고, 무엇보다 명심해야 할 건 고객 관리의 중요성이랄까.

엄마 지갑에서 푼돈 빼내서 충질해대는 초딩들이나 꼭 여덟 명 맞춰 와서 스타크래프트 하다가 “감히 상사에게 4드론 러시를 처해!”라며 먹살잡이하는 넥타이맨들 따위는 신경 쓰지 마. 우리가 잡아야 할 건 그렇게 몰려다니는 송사리들이 아니라 자맥질 한 번에 바다를 뒤흔드는 고래들이거든. 방금 말한 것처럼 레어 아이템을 가진 고렙 게이머들이지.

밖에선 게임 페인들이라고 하잖아? 여기서의 페인이 아니라 귀인들이야. 우리 피씨방에 회원 가입된 만여 명의 고객들 중 상위 1퍼센트를 차지하는 VIP라고. 베리 임포र्ट트 퍼슨. 사장님한테 예뻐 받으면서 뽕뽕하려면 이 페인들을 공략해야 해. 커피 한 잔을 드리더라도 내시가 시황제에게 진상하듯 공손하게 바치라 이거지. 참고로 난 요주의 페인들이 오른손잡이인지, 왼손잡이인지도 숙지해서 모니터의 어느 쪽에 재떨이를 놓을 것인지조차 치밀하게 계산하는 사람이야.

거물을 어떻게 알아보느냐. 회원 가입을 관히 시키는 게 아니야. 고객 이름 한 번 클릭하면 총 사용 시간, 가장 로그인 기록, 즐겨 하는 게임까지 좌르르 떠. 데이터베

이스가 곧 자산이야. 괜히 정보화 시대가 아니잖아.

저기 37번 자리에 앉아 있는 뚱뚱한 턱수염 아저씨 보이지? 이 근방에선 모르는 사람이 없는 엄청난 형님이야. 아이디는 ‘메텔과부비부비’. 길드 ‘그레벨에잠이오나’ 길드장이신데…… 어디 보자 총 사용 시간 1만7834시간에 최장 기록 21시간 20분. 대단하지? 최고 사양 컴퓨터 20대를 살 수 있는 돈을 우리 피씨방에 부으신 거야. 마일리지로만 스쿠터 한 대를 사실 수 있는 분이니 말 다했지.

그리고 가끔 잭팟이 터질 때가 있는데, 그 순간을 놓치면 안 돼. 게임하다가 갑자기 과성을 지르거나 모니터를 부여잡고 ‘할렐루야!’나 ‘나우아미타불’ 혹은 ‘엑스펠리 아르무스’를 외치는 게이머가 있을 거야.

득템한 거지. 그것도 레어템을, 아니면 +1단계 강화에 성공했거나. 그럴 땐 여기가 피씨방인지 라스베이거스 카지노인지 분간이 안 되지만 그럴 법도 해. 제대로 된 레어템이 얼마나 하는 줄 알아요? 비교적 싼 게 100만원이고 3000만원까지 올라가는 것도 있어.

자, 여기서 잠깐 퀴즈. 현재 온라인 게임계를 초토화하며 선두를 달리는 게임이 뭐지? ……너 중중이구나. ‘킹덤 오브 헛터’, 일명 ‘KOH’잖아. 이 정도는 기본 상식이 지. 너 사장님 조카나 뭐 그런 거냐? 낙산산이나고 흥흥, 뭐 그럴 것까진 없고 배우려는 자세가 중요한 거지. 앞으로 지켜보겠어.

어쨌든 우리 피씨방의 페인급 게이머들은 전부 이 KOH 고렙들이라고 짐작해도 무리가 없어. 미국의 킹덤사에서 내놓은 게임인데 중독성이 엄청나. 디자인, 게임성, 메인 스토리 라인도 치밀한 데다 서버로 즐길 요소가 무궁무진한 명작. 그야말로 또 하나의 세계나 다름없지. 게임 속에서 돈이 오가는 규모 또한 장난이 아니라고.

여기서 레벨 45 이상만 가질 수 있는 ‘아누비스의 이빨’이란 화살촉 액세서리가 있는데 현금 410만원에 거래되는 유니크 아이템이거든? 저기 2층 3번 자리에서 담배꽂초로 자금성을 쌓고 있는 인상 험악한 형님 보이지. ‘미안하다다굴한다’ 길드의 행동 대장이자 ‘메텔과부비부비’ 님의 앙숙인 ‘플란다스의개채반’ 님이야. 원래는

















고 그가 나타났어. 하얀색 로브에 괴이한 콧수염을 단 현자. 그의 머리 위엔 'Elephant Trainer'라는 글자가 떠 있었고.

그가 입을 열었어.

"용사여. 그대가 이겼도다. 이제 그대를 영웅의 전당에 올려주고 원하는 소원을 들어주도록 하겠다."

### 미 중앙정보국(CIA) 차장의 블랙앤트 프로젝트 09

구글 번역기를 돌려 소원을 들어준다는 말을 입력한 왈드버거는 뒤를 쳐다봤다. 파커는 패배한 악귀 같은 얼굴과 뭔가 출가분해진 목자 같은 얼굴을 동시에 하고 있었는데, 마치 인간의 표정 구조를 초월한 것 같은 오싹함이 있었다. 그는 생애 처음으로 패배를 겪어본 것이다. 그것도 당연히 이길 수밖에 없을 것이라 믿었던 상대에게.

왈드버거는 파커의 말을 받아 적고는 황척호의 응답을 기다렸다. 그 어떤 레어템을 요구하든 다 만들어줄 생각이었다. 이 상황을 생중계로 지켜보는 세계 각국의 게이머들에게 '이건 원래 이스터그 이벤트'라고 속일 수 있게. 근데 코레안의 요구 사항은 몹시 괴이했다.

왈드버거는 다시 한 번 요구 조건을 확인했다.

"저, 정말 그걸로 끝인가?"

황척호는 이렇게 대답했다.

"OK."

왈드버거는 순간 깜짝 놀랐다. 토미 파커가, CIA 정보부의 차장이자 악마 조차 비교를 거부한다는 냉혈한의 입꼬리에 미소가 달려 있었다. 왈드버거는 처음엔 질겁했다가 파커가 계속 웃자 영문도 모르면서 덩달아 피식피식 웃기 시작했다.

파커는 자신이 웃고 있는 줄도 모르고 있었다. 당했다. 완벽히 당했다. 마지막 요구 조건이 설마 저런 거였다니.

'경의를 표하지, 황척호. 자넨 내가 죽기 전까지 두 번 다시 보지 못할 종류 의 인간일 거야.'

게임 속의 'Elephant Trainer'는 오른쪽으로 한 바퀴 돌고 사라졌다. 동인 천 알로에 피씨방에서 장내의 모든 사람을 싹 말살하고 증거를 인멸할 각오 까지 하고 있던 엘레나 이바노프는 순간 팽팽하게 잡고 있던 마우스 끈을 느슨하게 풀었다. 그것은 파커의 퇴각 신호였다. 영문을 알 수 없지만 그녀의 주인은 황척호를 살려주기로 한 것이다.

이바노프는 인파에 섞여 정신없이 축하를 받고 있는 황척호를 뒤로하고

어둠 속으로 몸을 숨겼다.

'운이 좋군, 코레안. 다시는 보지 않기를.'

### 알로에 피씨방의 신입 교육 녹취록 10

그 후, 두 번 다시 그를 보지 못했어.

'쪼꼬♡아미'는 1000시간 정액제를 다 써버리곤 훌쩍 우리 피씨방을 떠났지. 내가 말해줄 수 있는 건 그가 떠나기 전 몹시 출가분한 표정으로 날 향해 웃어줬다는 거야. 그의 메달랐던 회색 얼굴에 조금이나마 채도가 생겼달까.

자, 이제 슬슬 이야기를 마무리할 때가 되었어. 그 남자가 콧수염 현자에게 내건 요구 조건이 궁금하겠지? 바로 지금 그걸 보여줄 거야. 이렇게 긴 이야기를 들려준 이유가 바로 이 한 장면을 납득시키기 위해서거든.

자, 화면을 봐. 보여? KOH의 신규 캐릭터가. 쵸랩 전사지. 여긴 블랙앤트의 숲이야. 그가 남기고 간 유산이 남아 있는 곳이자 이제는 전 세계 KOH 게이머들의 관광지가 됐지.

뭘 시킬 거냐고? 자 블랙앤트를 때려봐. 그리고 놈이 뭐라고 외치는지 잘 지켜보라고 응? 넌 이게 걸렸구나. 내가 읽어봐줄까?

'소녀 킬러 Y는 시체 안치소에서 눈을 떴다.'

크큭크. 뭘 소린지 모르겠지? 컴퓨터 에러인가 싶기도 하고. 하지만 아니야. 한 번 더 때려볼까?

'Y는 일단 배를 채운 뒤, 놈의 목을 날려버리기로 마음먹었다.'

얌 문장과 이어지지?

블랙앤트의 대사는 열네 가지 버전이 있는데 전부 이런 식이야. 처음엔 도통 무슨 소린지 알 수가 없지. 하지만 계속 때리다 보면 어느새 마지막 문장 '소녀 킬러 Y를 죽이려 한 건 이모부였다'를 듣고 나면 하나의 이야기를 들려줬었다는 걸 알게 돼. 그런데 C 영화사 기억해? '쪼꼬♡아미' 형님에게 쓰러린 배신을 안겨준 그녀가 주인공으로 데뷔를 준비하고 있던 영화사. 블랙앤트가 들려주는 열네 가지의 이야기들은 모조리 그 영화사가 준비하고 있던 신작 영화 라인업의 스토리를 담고 있어. '둘째 마님은 어쩌서 뒷간을 불태울 수밖에 없었나'는 특히 명대사로 회자되곤 하지.

C 영화사는 기껏 제작해놓은 영화의 스토리를 줄줄 내뱉는 게임 NPC에 격분해 고소장을 제출했어. 하지만 무참히 패하고 말았지. 그땐 나도 놀랐어. 게임 속에 현실의 잣대를 무리하게 들이미는 건 현피처럼 무식한 짓이라는 판결이 나왔다니? 아마도 그 콧수염 현자의 배후엔 굉장한 백이 있었던 모양이야.

그러니까 이걸 꼭 외우고 있으라고. 가끔 쵸랩 손님들이 게임이 이상하다고, NPC가 괴상한 대사를 내뱉는다고 물어볼 때가 있을 거란 말이지. 그럼 이렇게 답해줘. 그건 보잘것없는 '을'이었던 한 남자가 거대한 '갑'에게 도전해 이룩해낸 위대한 업적이라고.

그와 함께 했던 1000시간 동안 우리는,

잠시나마 '잉여'에서 '영웅'이 될 수 있었다고 말아야. ♪

## EXIT

### MIU 정기구독 안내

〈유〉가 준비한 네 번째 드라이브는 어땠는지요? 〈유〉는 독자 여러분께서 얼마나 만족하시는지, 개선되었으면 하는 내용이 있는지 무척 궁금합니다.

〈유〉 편집부에 전하고 싶은 말씀이 있다면 아래 이메일을 통해 의견을 보내주세요. 독자 여러분의 의견은 더욱 흥미진진한 내용을 담은 다음 호 〈유〉를 만드는 데 커다란 도움이 될 것입니다. 이제 〈유〉의 시동을 끄기 전에, 한 가지 안내 말씀을 드립니다.

다음 호 〈유〉를 받아보고 싶으시다면 정기구독을 신청하세요. 특히 다른 사람이나 카페, 은행, 골프장, 리조트, 자동차 전시장에서 잠깐 빌려 읽은 분이라면 정기구독을 신청해 편안하게 받아보시기를 권합니다. 한국어타이어가 만든 하이테크 라이프스타일 매거진 〈유〉는 구독을 원하시는 분께 매호 발송해드립니다. 한국어타이어의 사회공헌 활동의 일환으로 발행되는 〈유〉는 무료로 배포되며, 정기구독자께 〈유〉를 보내드리는 비용 또한 무료입니다.

〈유〉를 받아보고 싶은 독자께서는 아래 구독 신청 사이트에 접속해 정기구독을 신청해주시기 바랍니다. 〈유〉 정기구독은 언제든지 신청 가능합니다.

정기구독 신청 접수 [miusurvey.com](mailto:miusurvey.com)  
 의견 및 문의 접수 [miu@kayamedia.com](mailto:miu@kayamedia.com)

## SUBSCRIPTION EVENT

2014년 10월 31일까지 정기구독을 신청해주시는 분 가운데 두 명을 추첨해 6인치 세프 나이프와 가죽 칼집을 보내드립니다.



### 칼을 선물하는 뜻은

흔히 칼은 선물하는 게 아니라고들 합니다. 칼을 선물하면 동전 하나라도 값을 치러야 한다는 미신도 퍼져 있습니다. 칼을 흉물로 보는 이러한 관점은, 오해입니다. 적어도 우리 문화에서는 오히려 좋은 뜻을 담아 칼을 선물하곤 했습니다. 철학적 관점에서 칼은 재액을 막고 샳된 것을 물리친다는 수호의 가치를, 실용적 관점에서는 인류의 가장 기본적인 도구로서의 기능을 담은 물건입니다. 작게는 여인의 은장도에서부터 크게는 임금의 사인검에 이르기까지 칼이 갖는 상징적 의미 또한 깊습니다. 대표적으로 주군 이 장군에게 군사를 지휘하는 막중한 지위를 부여할 때 권한의 양도와 신뢰의 증거로 칼을 하사하는 것은 동-서양을 막론하고 일관된 상징적 행위입니다. 이러한 좋은 의미를 담아, 〈유〉의 네 번째 독자 선물은 가장 실용적인 주방칼로 선정했습니다. 휴대성까지 고려한 적당한 길이의 주방칼은 좀 더 긴 일반적인 주방칼에 비해 매우 전문적으로 보인다는 부가적인 장점도 있습니다. 좋은 일만 생기를 바라는 마음을 더해, 칼날 윗부분에 마치 부적처럼 조그만 문구를 추가했습니다. Chasse Spleen(샤스 스피렌). '슬 품이어 안녕'으로 의역합니다. (신의 물방울)에 소개되어 우리에게 알려진 프랑스 와이너리 이름에서 차용하였습니다. 영국의 시인 바이런 경의 시에서 유래했다는 설과, 프랑스의 시인 보들레르가 이곳 와인을 마시고 읊었다는 등의 전설을 내포한 다소 로맨틱하면서도 한편으로는 철학적인 문구입니다. 당첨자에게도 항상 행복과 행운이 함께 하시기를 바랍니다.

*Chasse-Spleen*

### 2014년 여름호(3호) 정기구독 이벤트 당첨자

주방용 디지털 저울 김세연 경기 하남시 덕동3동 박효정 대전 유성구 반석동 김유리 제주 제주시 이도2동 이수희 서울 강서구 방화동 김한배 경기 남양주시 평내동 한동욱 서울 강서구 화곡8동

### LUCKY BREAK

노트슬라이퍼에 도전하고자 누리부르크링에 가시려거든 티에르가르텐 호텔에 들려보세요. 지하 레스토랑 천정에 '양정호'라는 이름이 여전히 남아 있는지 사진을 찍어 이메일([miu@kayamedia.com](mailto:miu@kayamedia.com))로 보내주시는 처음 한 분께 〈유〉가 제공하는 기념품(63페이지에 등장한 파워업 2.0)을 보내드립니다.

